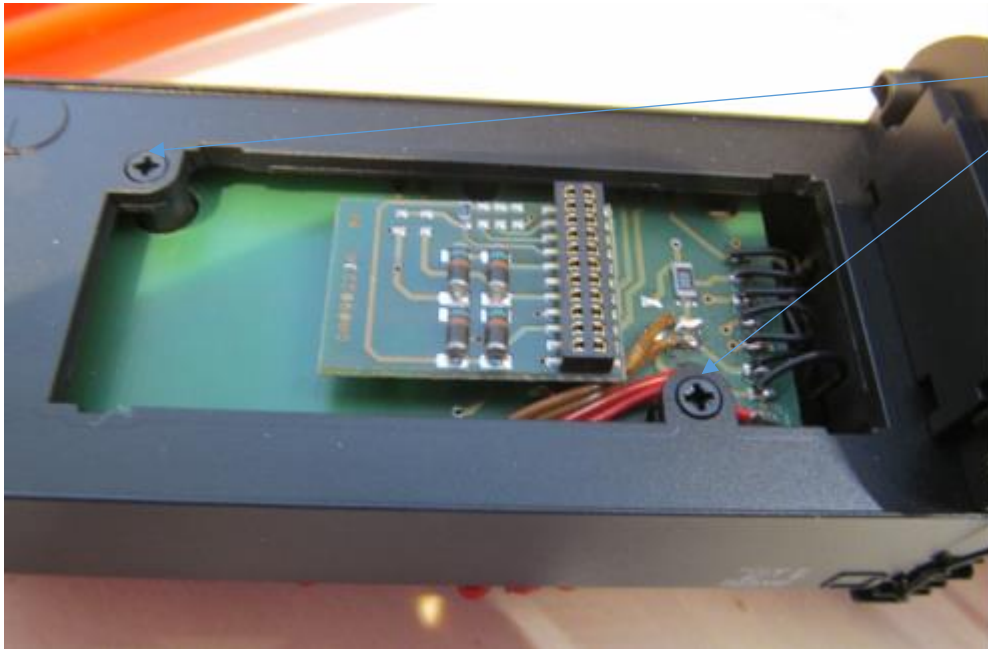


BR50 Trix 22781 für TRIX EXPRESS

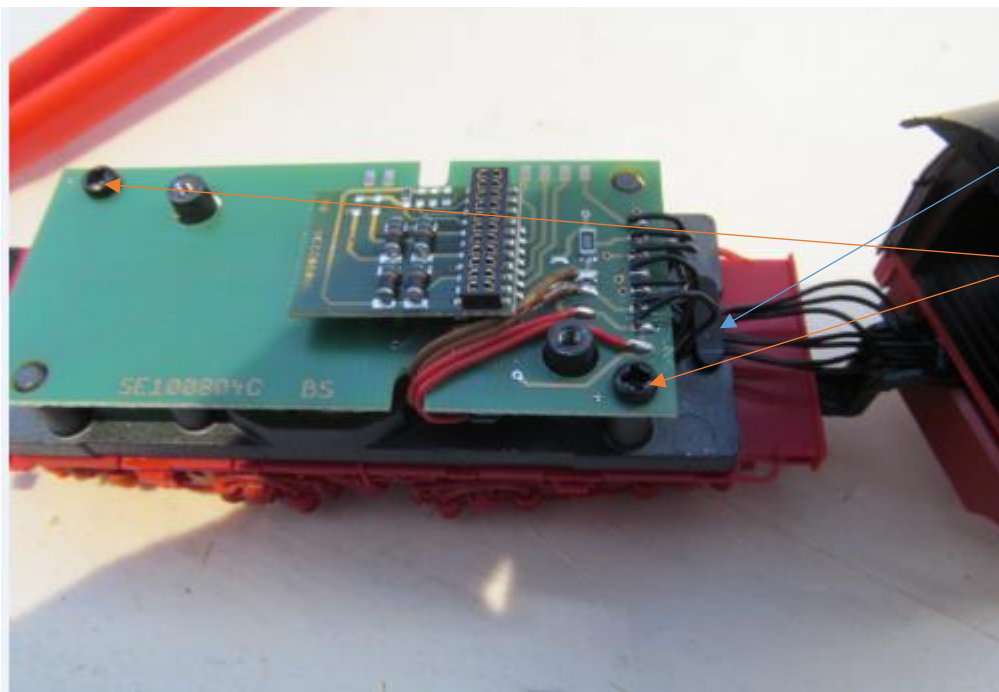




Diese beiden Schrauben sind zugänglich, nachdem man den Kohlenkasten abgeclipst hat. Sie halten das Gehäuse.

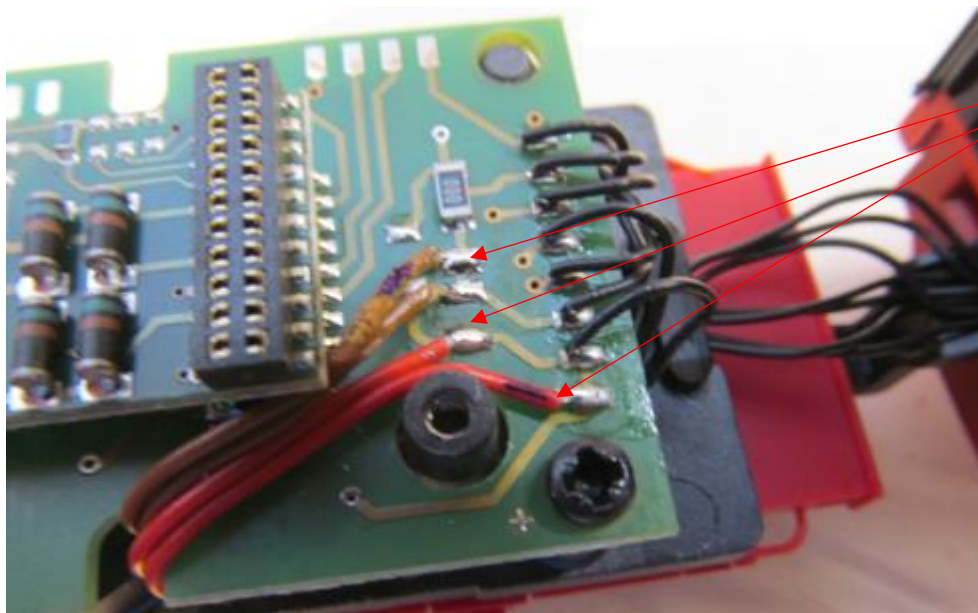


Beim abnehmen des Gehäuses darauf achten, die Lampen unter den Schutzbügeln heraus zu fädeln. Die Bügel sind aus Metall. Man kann sie deshalb auch heraus ziehen und zur Seite legen. Das erleichtert die Demontage/Montage des Gehäuses

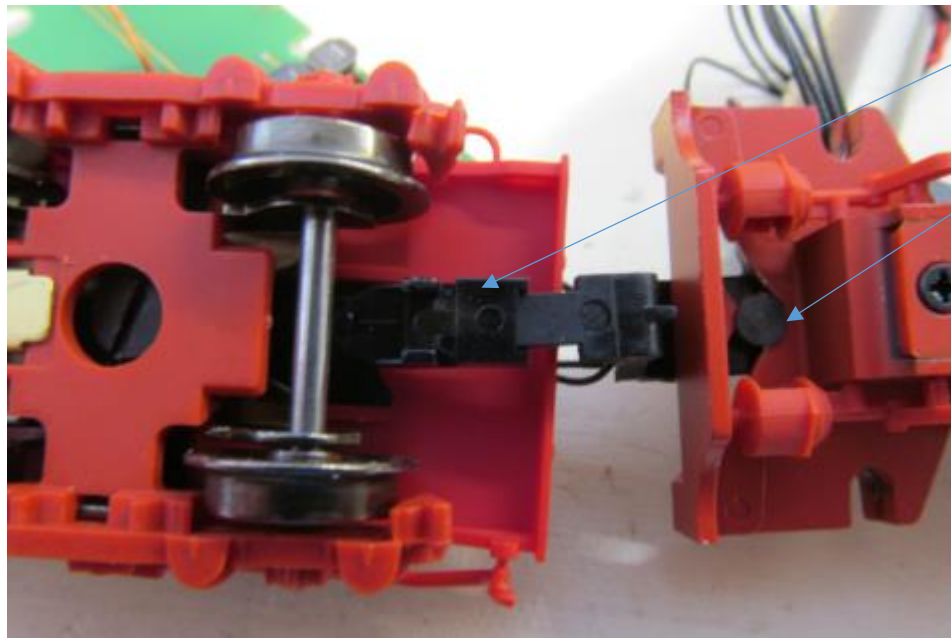


Die Tenderplatine und die Verkabelung.
Die Klemmbrücke für die schwarzen Kabel wird
herausgezogen.

Diese beiden Schrauben halten die Platine

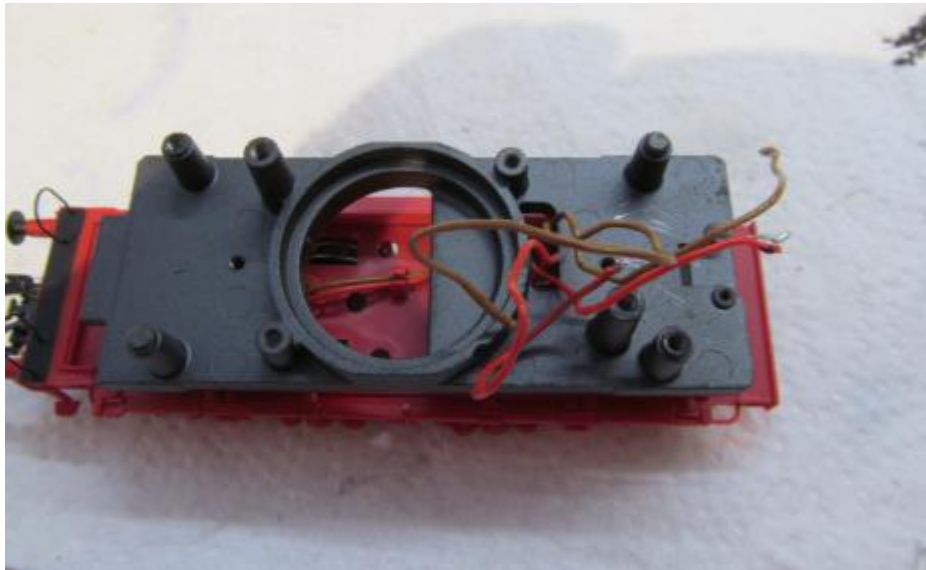


Die braunen und roten Kabel von den Drehstellen
werden abgelötet. Damit die Lok später im Expressbetrieb
richtig herum am Trafo läuft, müssen braun und rot bei der
Montage vertauscht werden.

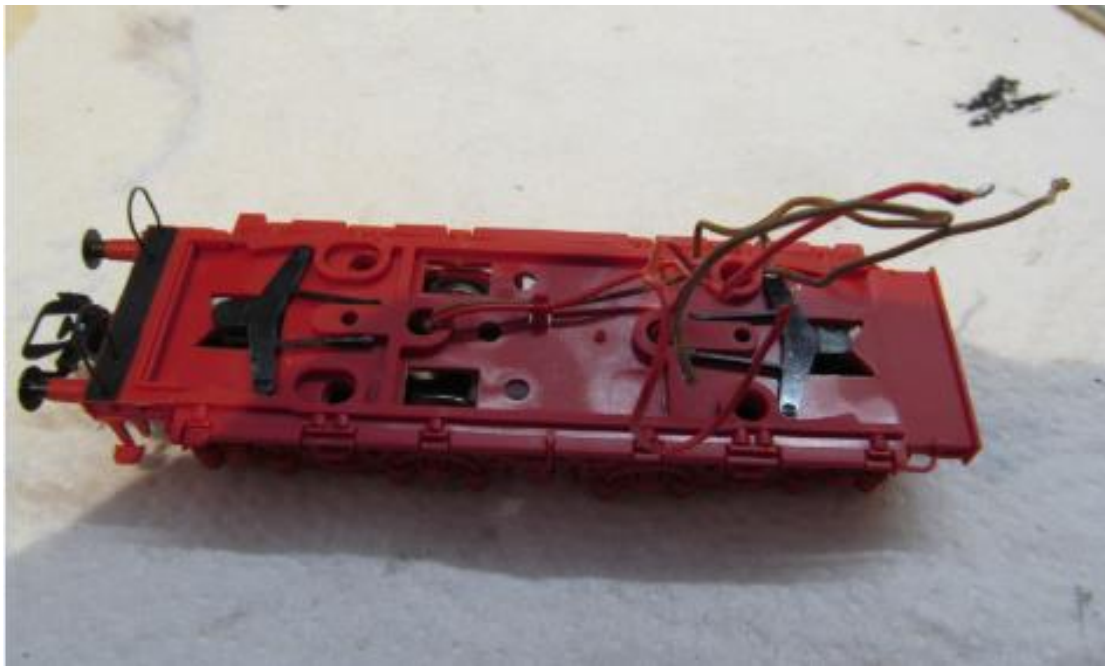


Die Kupplung sitzt im Tender in einem NEM- Schacht und kann deshalb einfach herausgezogen werden.

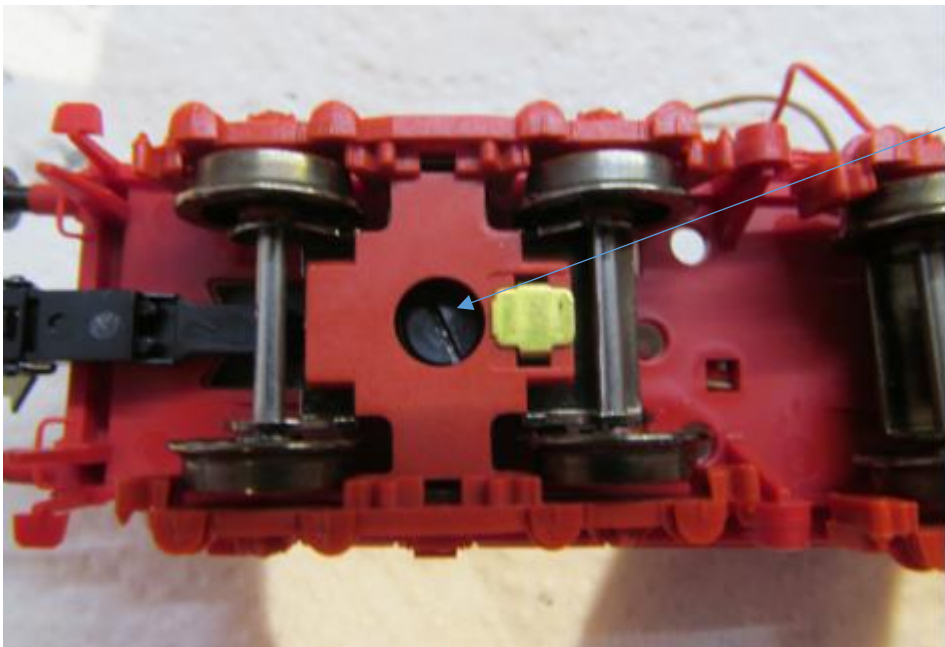
In der Lok wird sie von einem Stift gehalten, den man heraus ziehen kann.



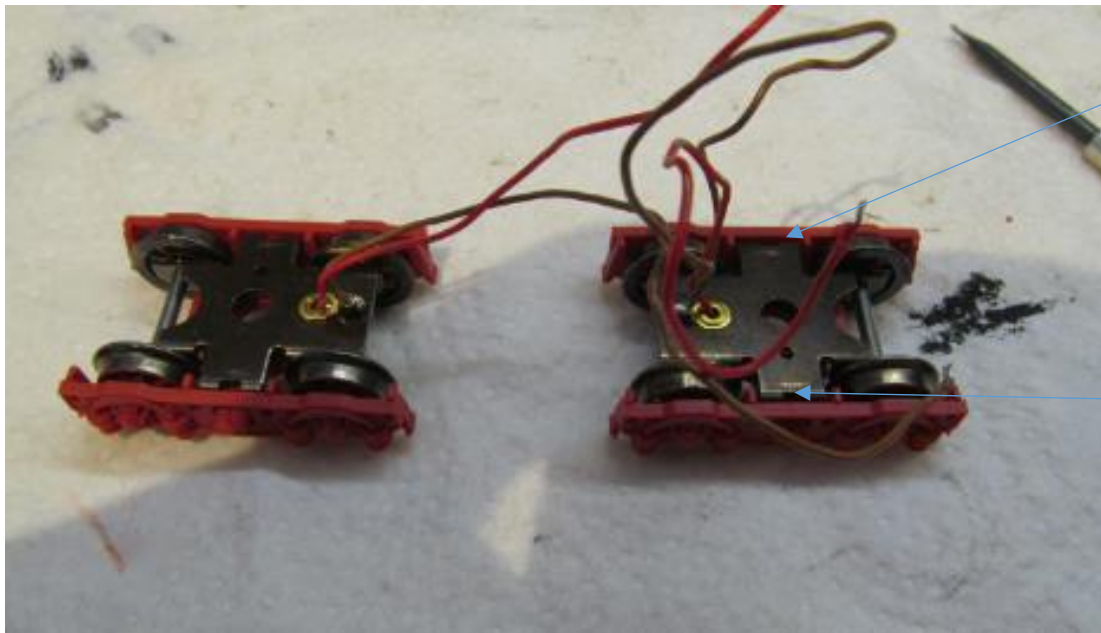
Den Lautsprecherträger unter der Platine kann man einfach abnehmen



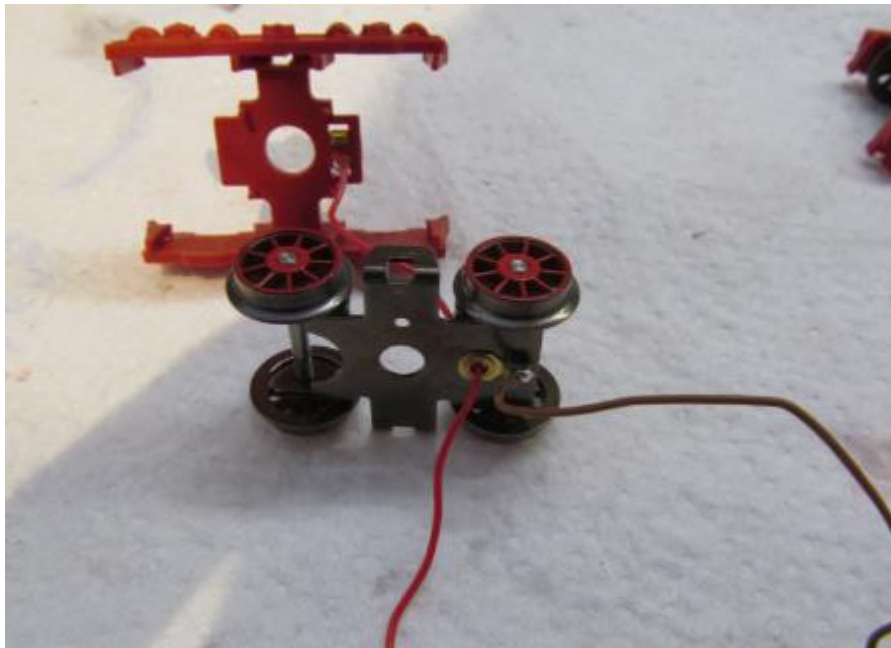
So sieht dann der nackte Tenderboden aus.



Die Drehgestellen werden nur von jeweils einer Schraube gehalten



Hier kann man mit einem kleinen Schraubendreher die Plastikblenden vom Metallrahmen clipsen



Darauf achten, wie das rote Kabel vom Mittelschleiferkontakt durchgeführt ist



Beim linken Drehgestell sieht man, wo Material weggenommen werden muß für die Spurkranzringe. Rechts zum Vergleich das unbearbeitete Gestell



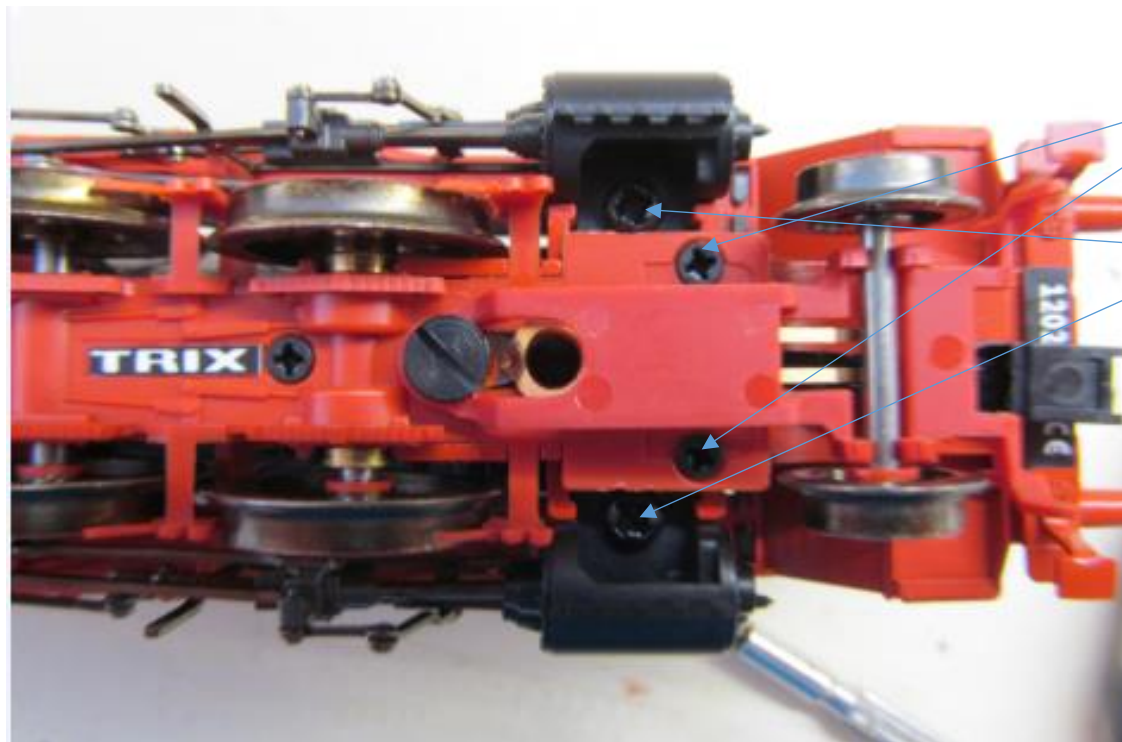


Diese Schraube hält den Vorläufer
Das Gehäuse wird von drei Schrauben
gehalten.

Die vordere ist in diesem Loch versteckt
(siehe unten)

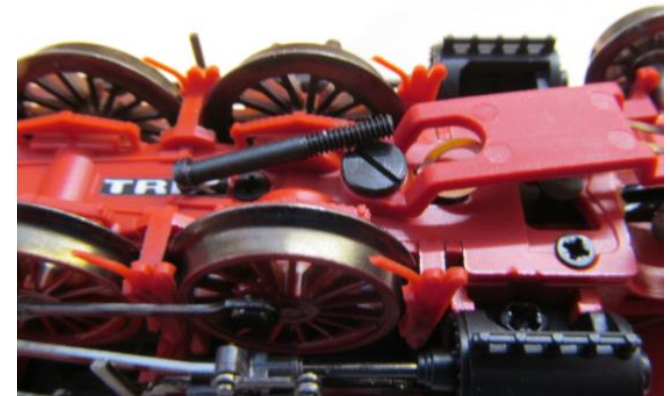
Die anderen Schrauben halten die
Bodenplatte – erst einmal sitzen lassen.

Auf diesem Bild sieht man auch sehr gut, wie
die geteilten Kuppelstangen angeordnet sind
-> Das mittlere Segment sitzt direkt auf den
Rädern, die äußeren Teile davor.



Diese beiden Schrauben gehören zur
Halterung der Bodenplatte.

Hier sieht man auch die beiden Schrauben
für die Zylinder. Man kann den Zylinder dann
nach unten ziehen und abnehmen. Die
Steuerung lasse ich im Zylinder stecken





Die Steuerungsträger werden nur vorn im Zylinder gehalten. Hinten sind die mit einem kleinen Stift auf den Rahmen gesteckt.

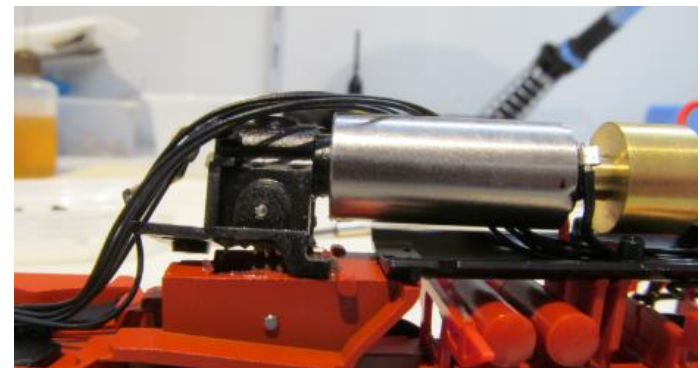
Die Gegenkurbel aus Kunststoff ist auch nur im Rad gesteckt. Sie wird sehr vorsichtig herausgeholt.

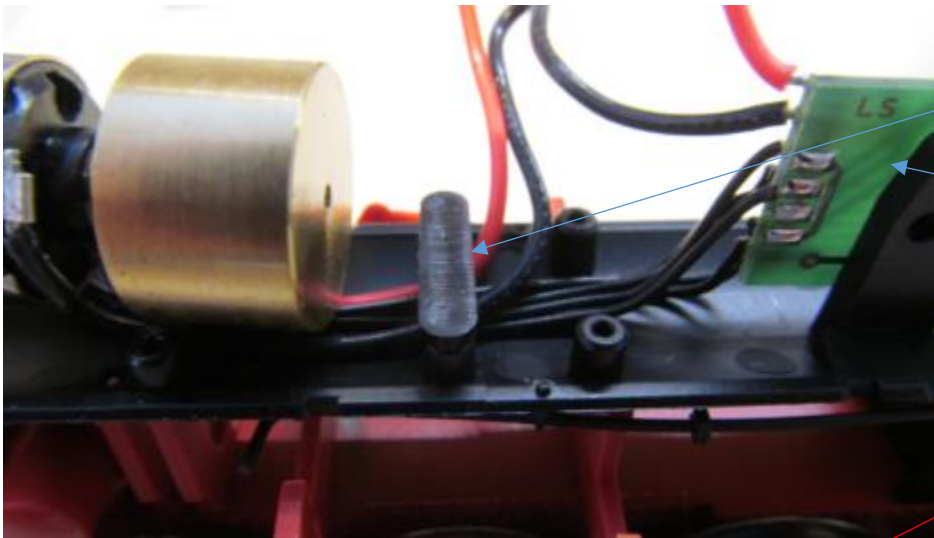
Das Gestänge lasse ich sitzen, bis der Motor demontiert ist.



Die Motor/Getriebeeinheit wird nur von einer Schraube gehalten. Das Massekabel läßt man an der Lötflamme.

Ist die Schraube ausgedreht, kann man die Einheit nach vorn von den Zapfen ziehen



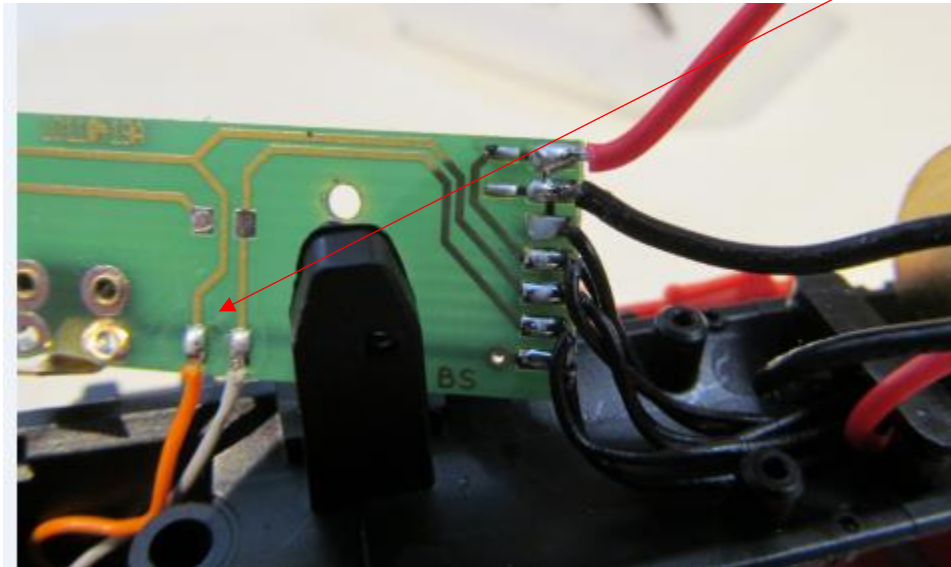


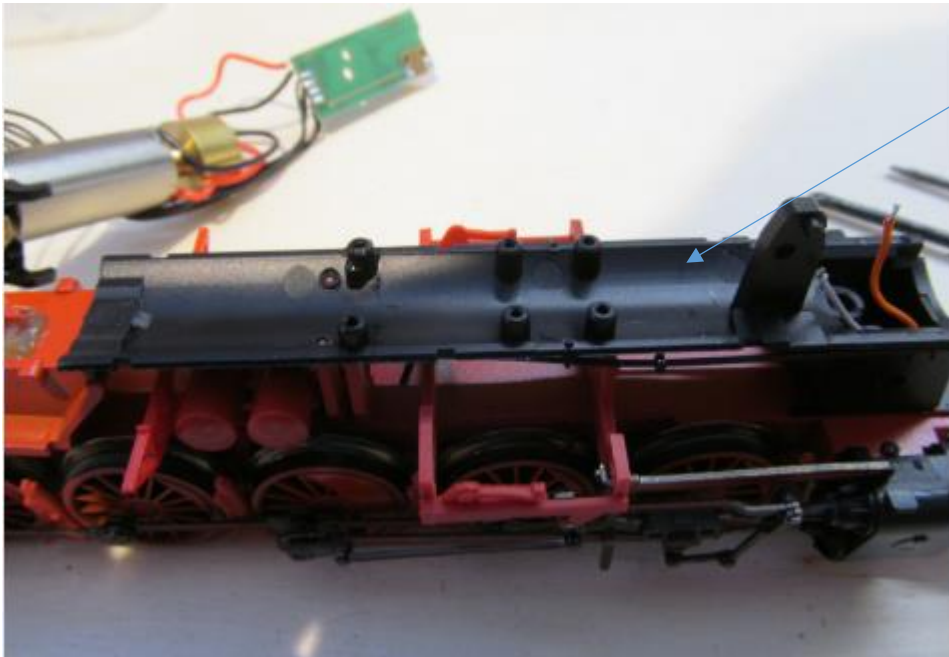
Den Kabelhalter einfach heraus ziehen.

Die kleine Platine wird nur von einer Schraube gehalten.

Die Kabel der vorderen Beleuchtung werden abgelötet. Die anderen bleiben dran.

Die Platine wird mit dem Motor , der Tenderkupplung und der Tenderplatine in einem Stück entnommen.



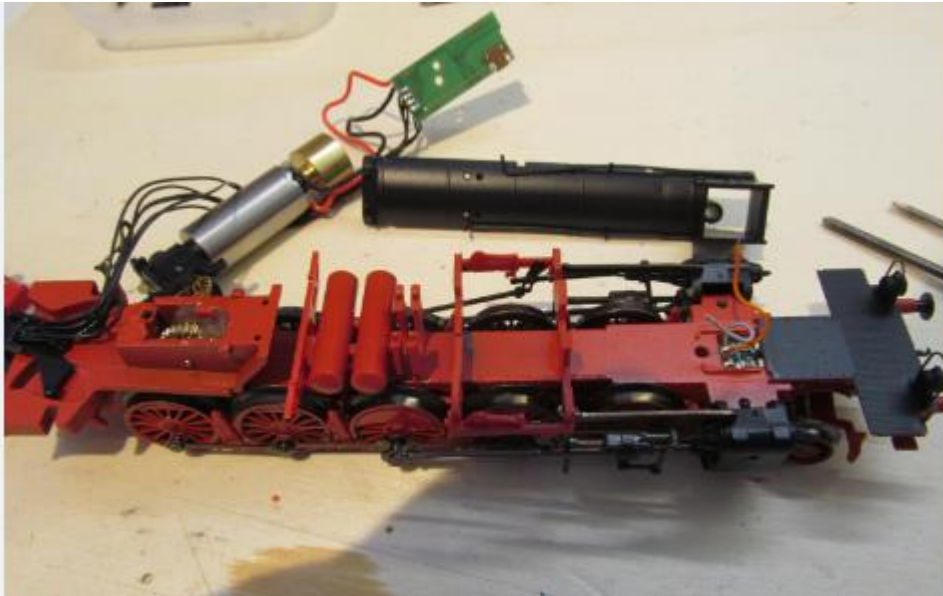


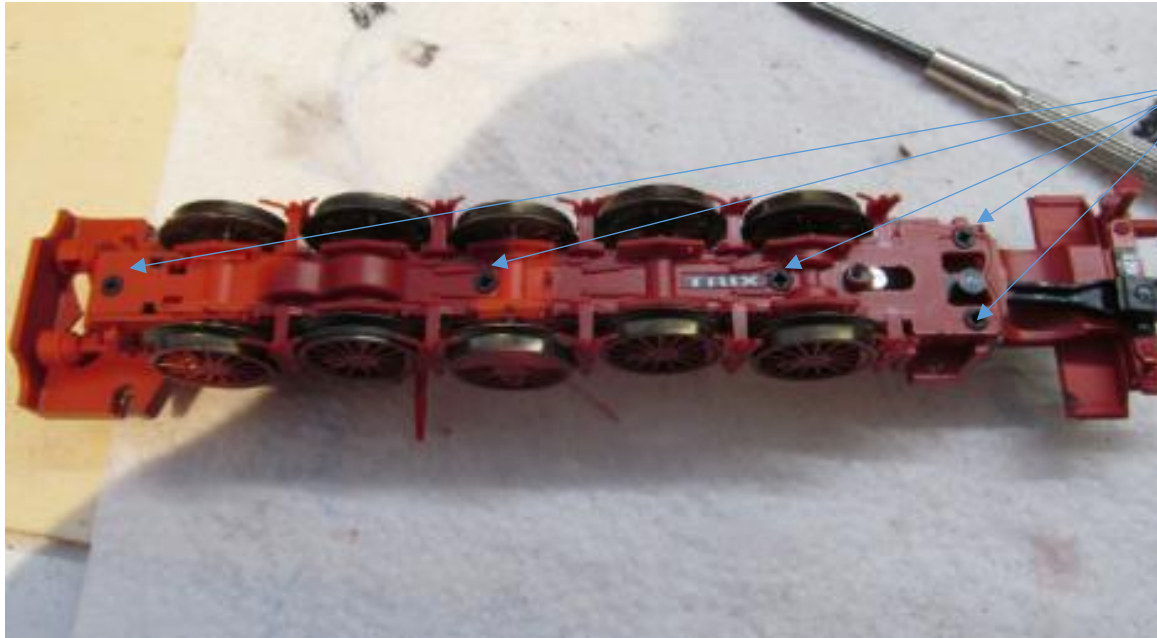
Die Kesselunterseite aus Plastik kann man jetzt einfach nach oben herunter nehmen.

Das sieht dann so aus.

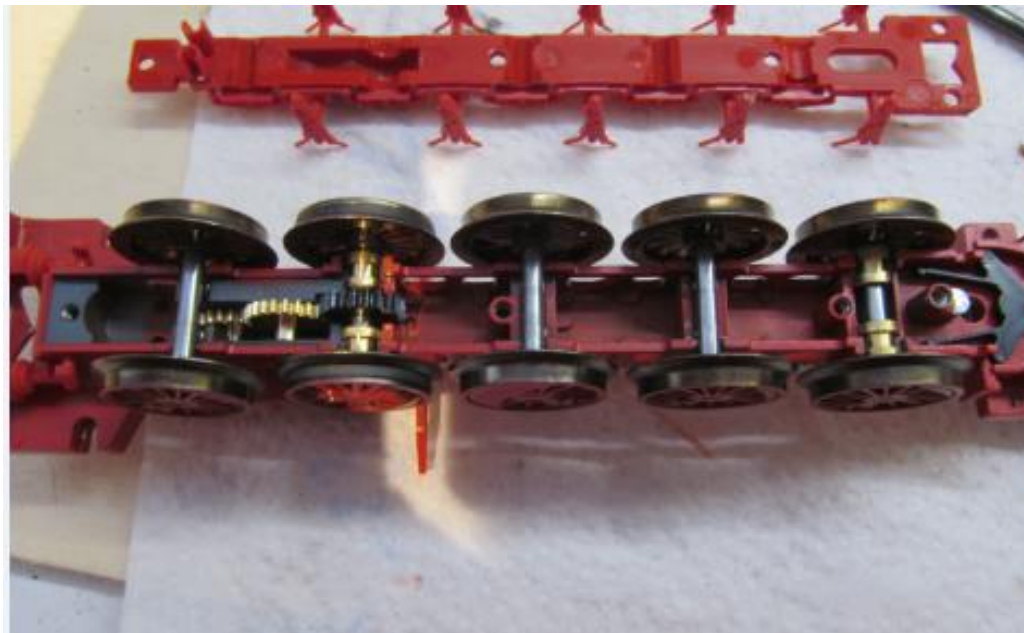
Jetzt sollte man das Gestänge abnehmen, wie schon zuvor beschrieben auf S. 8/9

Lage der Stangenteile zueinander:

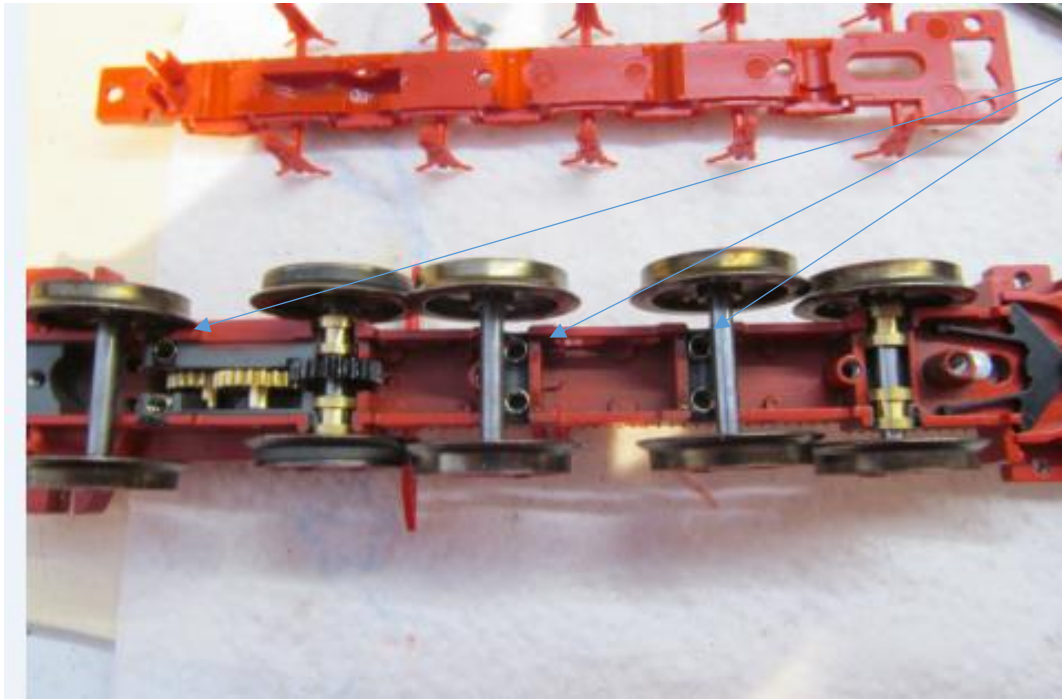




Jetzt werden die 5 Schrauben der Bodenplatte gelöst.



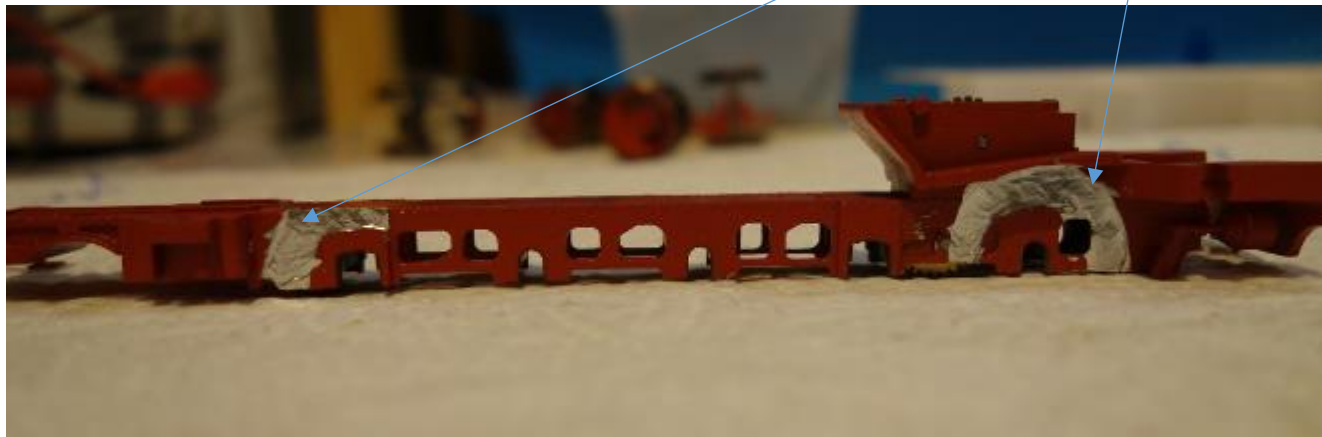
Die nicht fest gelagerten Achsen 2,3 und 5 liegen auf Federn



Hier sieht man die Achsfedern.

Aus dieser Perspektive sieht man schon, daß der Rahmen sehr dünnwandig ist.

Es ist nicht viel Material, daß für die Radringe entfernt werden muß. Da der Rahmen so filigran ist, ist dabei äußerste Vorsicht geboten.

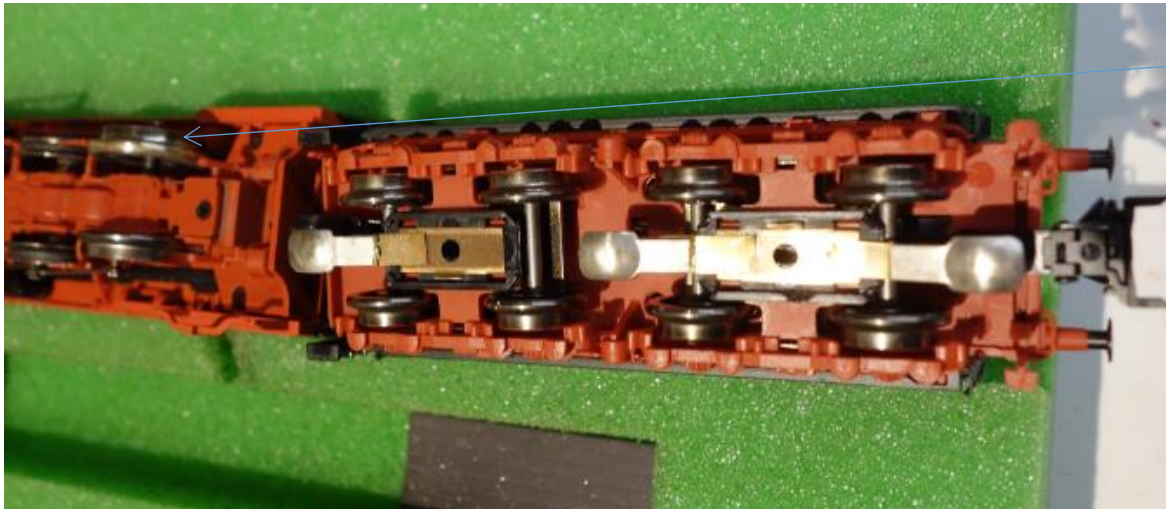




Da die hintere Achse vertikal pendeln kann, kann das isolierte Rad nicht nur den Rahmen, sondern auch den Aschkasten (am Gehäuse) berühren. Deshalb muß hier auch etwas Material weg genommen werden. Dieses Rad habe ich auch mit einer dünnen Plasticscheibe auf der Rückseite gegen den Rahmen isoliert.



Drei Achsen haben Radringe zur Führung der Lok. BEIM ERSTEN EXEMPLAR HABE ICH DIE VORLETZTE ACHSE VERWENDET. ABER ES HAT SICH BEWÄHRT; DIE LETZTE ZU NEHMEN



Hier sieht man die Radreifen auf der letzten Kuppelachse

Die Tenderräder haben alle die Express-Radreifen bekommen. Statt dieser Schleiferkombination (Eigenbau) kann man auch zwei kurze Skischleifer montieren. Die Schleifer sind geclipst. Skischleifer sind mir zu laut

Material:

Vorläufer: EL 1100 00 Radreifen $\varnothing 12,5$ / $\varnothing 11,4$ / $\varnothing 8,9$ mm

Kuppelräder: EL 1114 00 Radreifen $\varnothing 19,5$ / $\varnothing 18,4$ / $\varnothing 14,0$ mm

Tenderräder: EL 1102 00 Radreifen $\varnothing 13,5$ / $\varnothing 12,4$ / $\varnothing 10,0$ mm

Schleifer: Standart- Mittelschleifer