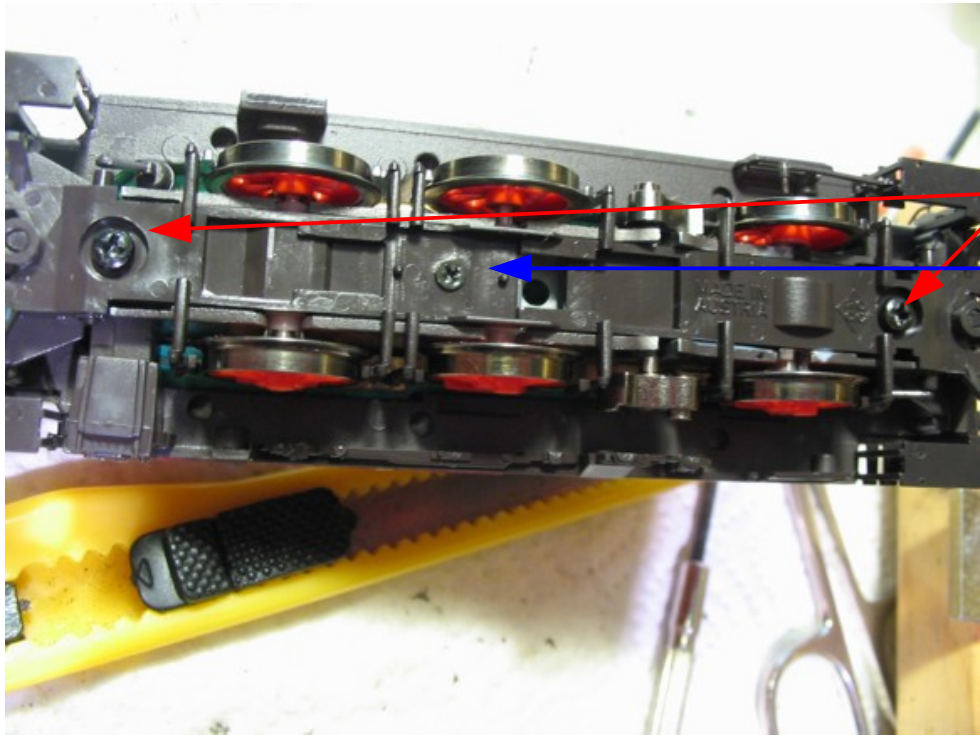


# V60 (Lok 5 der Post Berlin)



Für den Umbau der Lok benötigt man:

- Lok von Conrad (242293, Roco= 63426)
- Mittelschleifersatz (z.B. von BR80, V36, -als Ersatzteile von Ton Jongen)
- Spurkränze, vier Stück, von Bernd Tauert
- Haftreifen, 1 Stück, z.B. von Roco (40070)

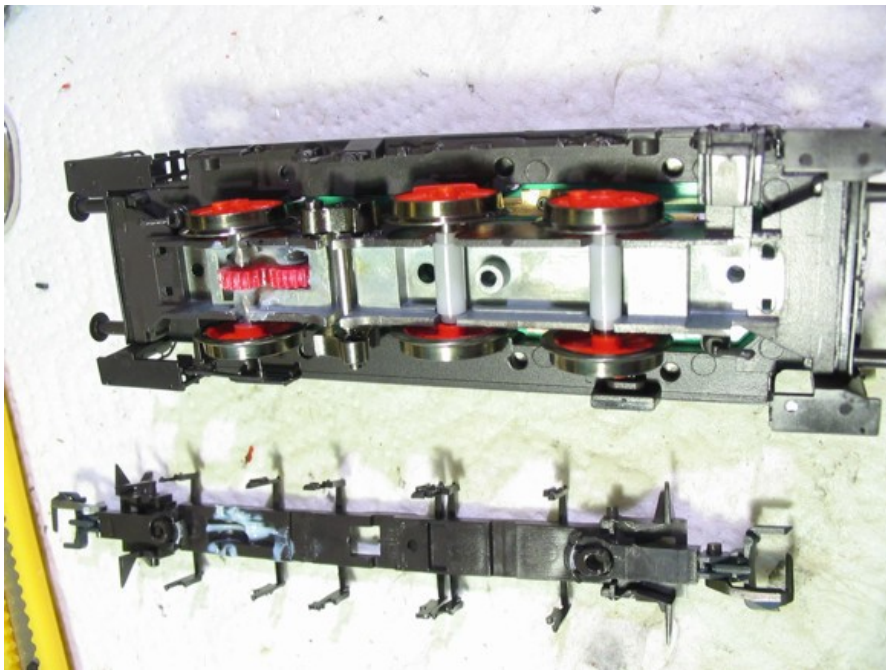


Die Zerlegung der Lok beginnt auf der Unterseite.  
Die beiden Schrauben an den Enden halten das Gehäuse  
Erst, wenn man das abgenommen hat, die mittlere Schraube lösen. **Diese hält nämlich auch den Motor!**  
Es fällt dann also praktisch alles auseinander

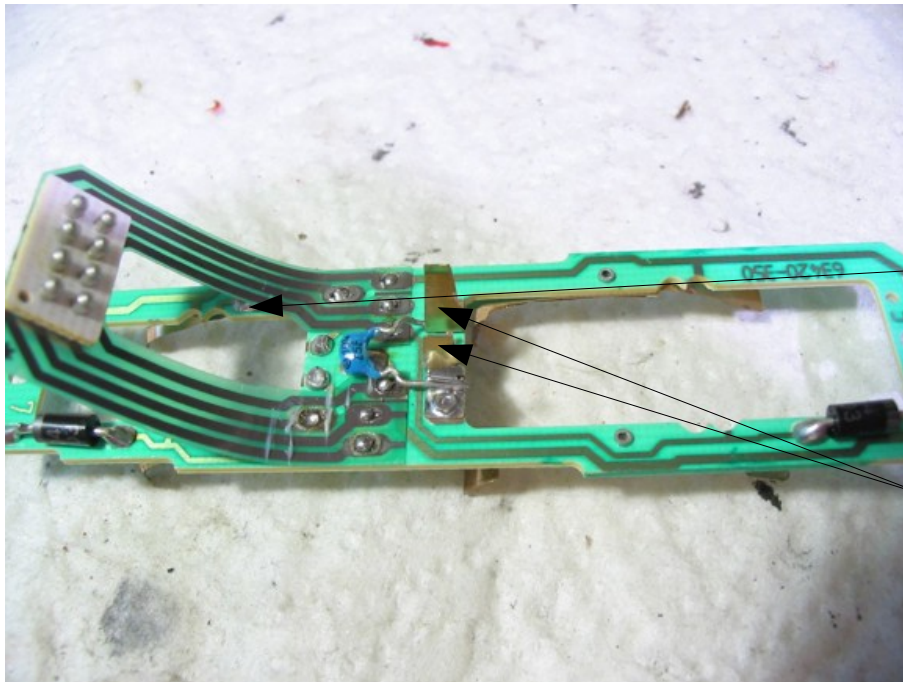


Die Kuppelstangen werden durch Kunststoffzapfen gehalten. Man kann also vorsichtig mit einem flachen Schraubendreher unter die Stangen fassen und diese hoch hebeln.  
Auf dem Bild sieht man sehr gut, daß es drei Sorten von Zapfen gibt, zu unterscheiden am Kopf. **Nur die der beiden äußeren Räder sind gleich! Auf der linken Seite trägt der hintere Zapfen auch die Kurbel des Tachoantriebs. Diese läßt sich einfach aushängen.**





Hier sieht man nun deutlich, daß nur eine Achse direkt angetrieben ist. Die Achsen werden mit den Kunststoffhülsen leicht in den Lagern gehalten. Mit einem leichten Ruck kann man sie heraus nehmen. Da die linke Seite nicht mehr für die Stromabnahme gebraucht wird, kann man das direkt angetriebene Rad von Bernd Tauert mit einem Einstich für Haftreifen versehen lassen.



Auf der Oberseite der Lok wird der lose Motor abgenommen (Vorher die Oberseite markieren, damit der Motor beim Zusammenbau richtig gepolt wird). Dann kann man auch die Platine mit der Schnittstelle abnehmen. Da ist nichts gelötet. Auf der linken Seite, unter dem Schnittstellenansatz, wird ein Kabel für das Federblech des neuen Mittelleiters angelötet.

Kontakte für den Motor



Von der linken Seite der Platine wird das Blech der Radschleifer entfernt. Diese dünnen Radschleifer zeigen, daß die Lok nicht für lange Haltbarkeit gebaut ist. Aber Ersatz ist hier ja schnell möglich.



Manchmal halten die Spurkränze von Bernd Tauert einfach durch aufclipsen. Ansonsten gebe ich ganz wenig Sekundenkleber an zwei Stellen des Ringes. Damit bleibt die Stromführung erhalten. **Löten ist nicht möglich, wegen dem Radstern aus Kunststoff!**



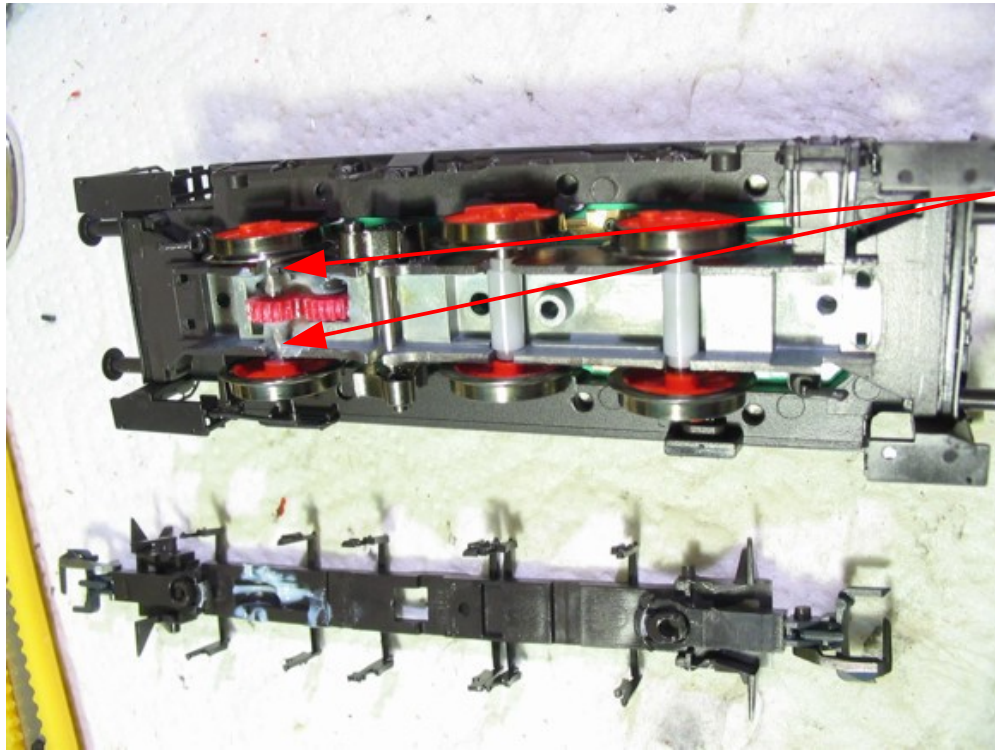


Für die Funktion der Kuppelstangen ist es nötig, die Räder um 90 Grad versetzt auf die Achse zu montieren (auf dem Bild noch ohne Spurkränze). Wenn man von oben durch die Speichen schaut, bekommt man das gut hin.

Das zweite Rad einer Achse wird zunächst nur leicht aufgesetzt. Dann kommt die Achse in den Rahmen. Sonst bekommt man die Spurkränze nicht mehr über die Verstärkungen der Achslager.

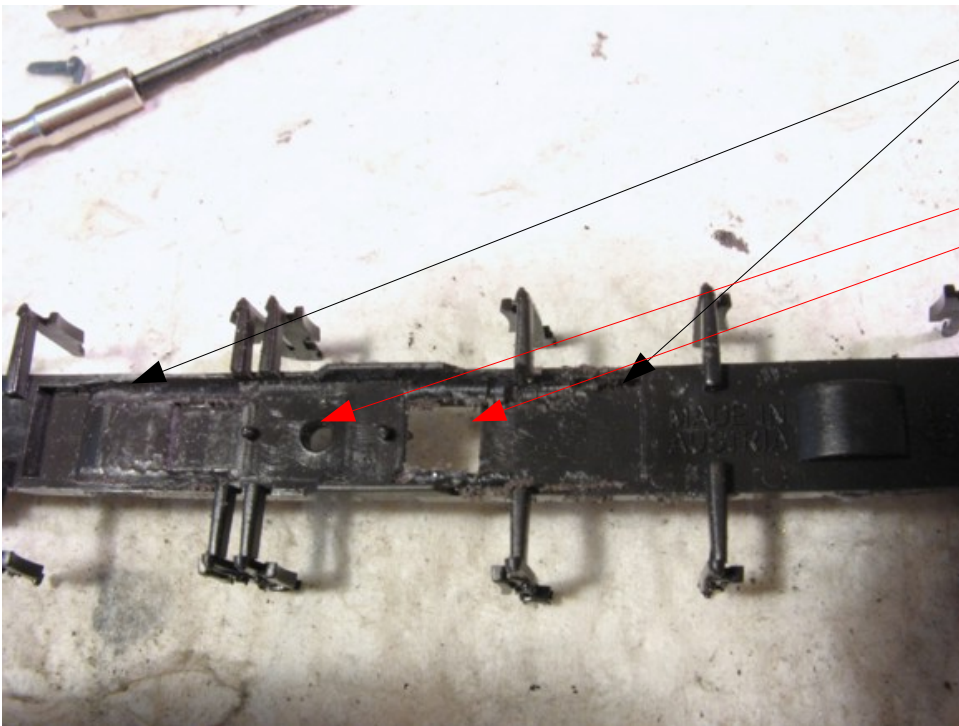


Mit einer Aufpreßvorrichtung von Bernd Tauert bekommt man die Räder wirklich gerade auf die Achse. Bei dem weichen Kunststoff ist es sonst leicht möglich, diese zu verziehen. Dann „eiern“ die Räder.



Um ein Spurmaß von 11,9 mm einstellen zu können, habe ich den Rahmen im Bereich der Räder auf 11,2 mm herunter gefräst.

Damit die Spurkränze nicht an den Rahmen geraten, kann man bei der hinteren Achse kleine Scheiben von 0,2 mm Stärke vorsehen. Hier ist die Achslagerverstärkung schmaler, als vorn und hält das Rad damit sonst nicht ausreichend vom Rahmen ab

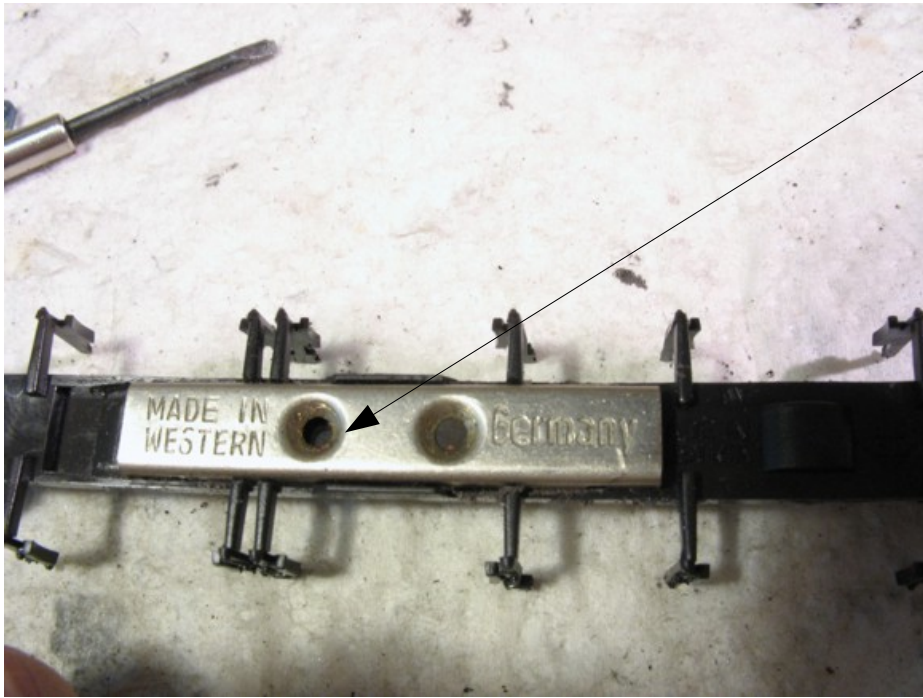


In der Bodenplatte muß man für den Mittelleiter etwas Platz schaffen. Ich mache das mit einem Fräskopf auf der Minibohrmaschine bei niedrigster Drehzahl.

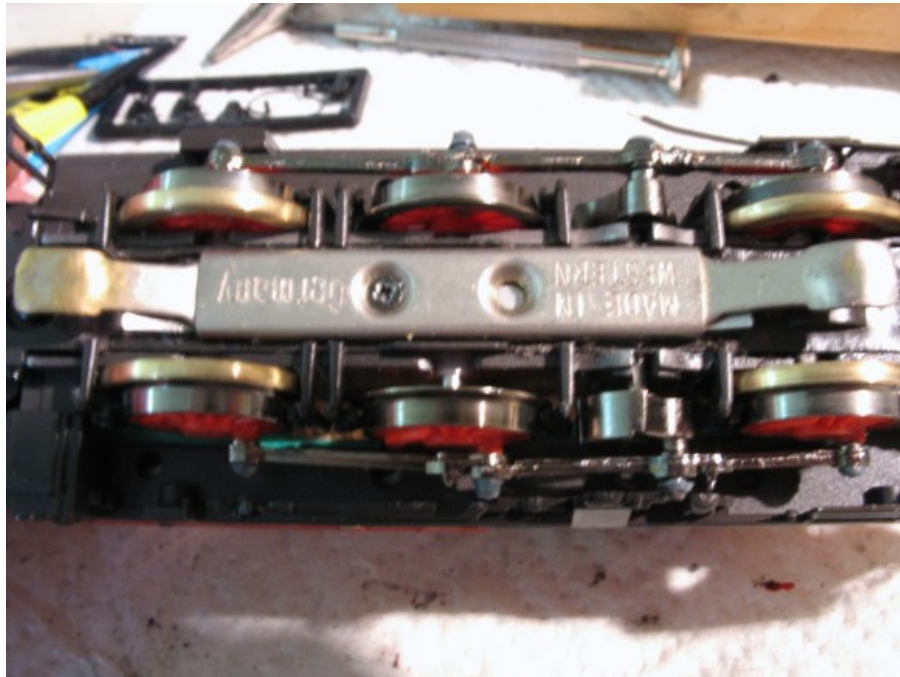
Das Schraubloch wird für die Halterung genutzt.

Das viereckige Loch kann für die Kabelführung vom Federblech genutzt werden





Die Platte liegt so, daß das eine Loch genau über dem Loch von Bodenplatte und Rahmen liegt. Ich habe so gefräst, daß die Platte von allein hält. Das erleichtert dann den Zusammenbau, da man den Motor gleichzeitig mit festhalten muß.



So passen die Schleifer, ohne die Lok vom Gleis zu heben.  
Da die Schraube gleichzeitig auf der anderen Seite den Motor hält, ist der Zusammenbau etwas fummelig.

Die Montage sämtlicher Kleinteile dauert fast länger, als dieser Umbau.  
Bei mir läuft die Lok einwandfrei über alle Weichen



Hier sieht man die asymmetrisch geteilte Kuppelstange der rechten Seite mit den unterschiedlichen Zapfen. Der kürzere Teil der Stange kommt unter den längeren.  
Man kann die Zapfen gut an ihren Köpfen unterscheiden



Auf der anderen Seite trägt der hinterste Zapfen auch die Kurbel für den Kompressorantrieb.