

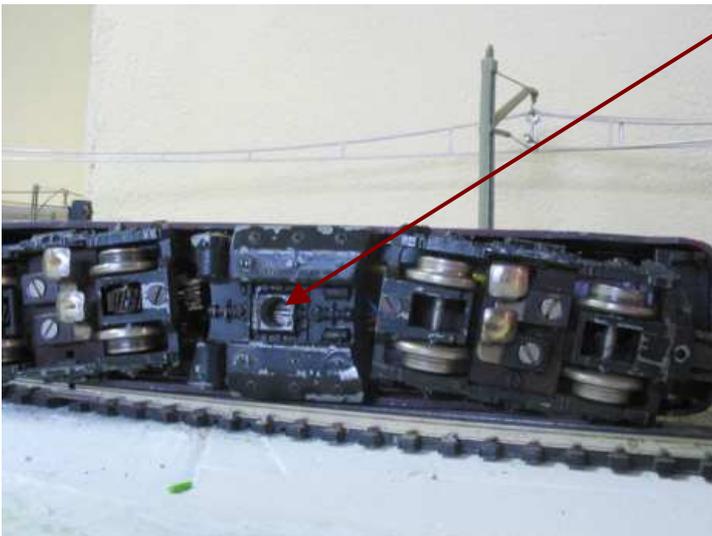
V218

Hier geht es um eine ramponierte Lok, preiswert bei ebay ersteigert. Das Modell soll später intensiv auf der Anlage eingesetzt werden. Der optische Zustand ist mir auch für diesen Zweck zu schlecht. Also ist auch eine Neulackierung fällig. Am Ende erhält das Gehäuse einen Überzug mit Schutzlack. Das sieht zwar nicht so gut aus, weil es mehr glänzt als seidenmatt, ist bei intensiver Beanspruchung aber sinnvoll.



Die Beschriftung erfolgt der Epoche III entsprechend.

Man sieht hier, daß die Lok so nicht mehr eingesetzt werden kann



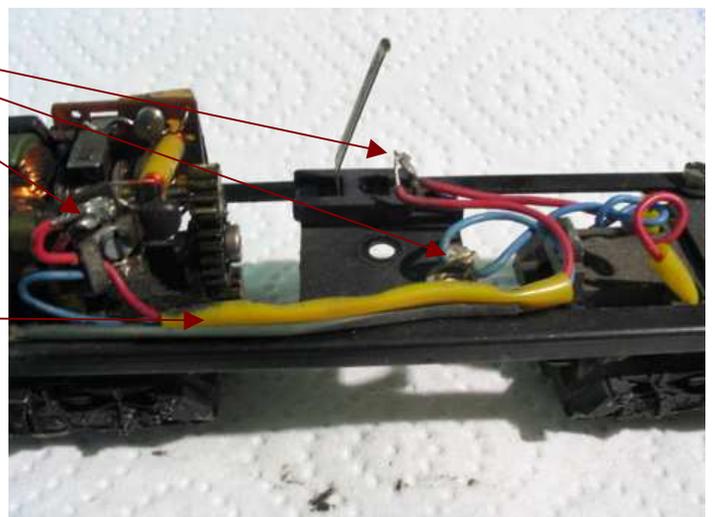
Zum öffnen des Gehäuses wird die Schraube unten ausgedreht.

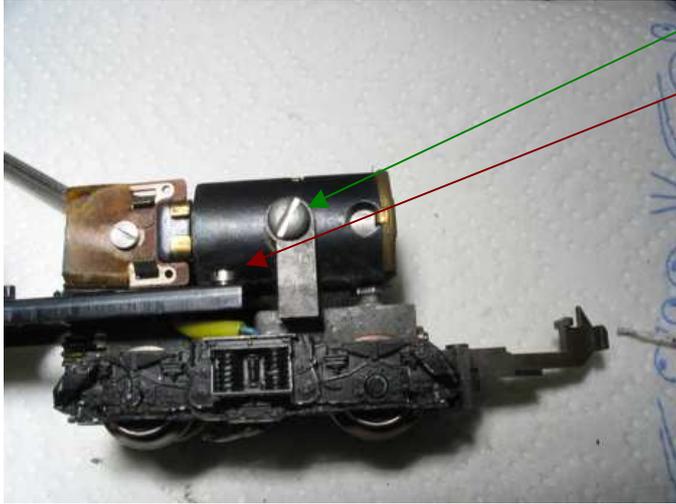
Jetzt geht es erst einmal um die technische Aufarbeitung. Die Optik kommt später dran. Eine erste Prüfung ergibt folgende zu ersetzende Teile:

- Haftreifen
- Schleifer
- Zwischenzahnrad

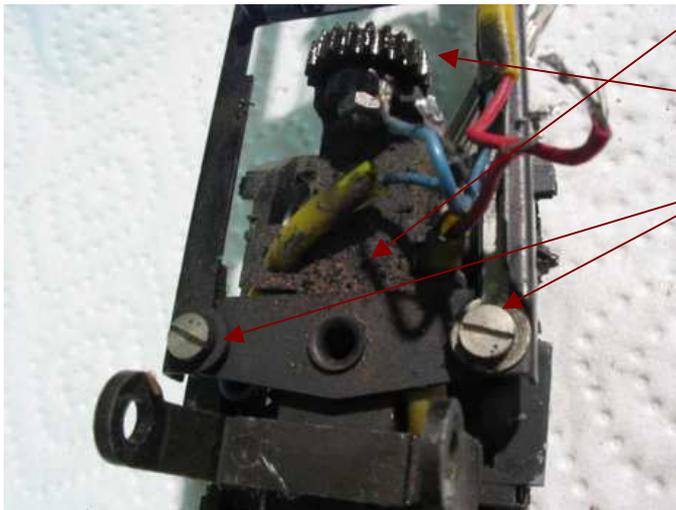
Als erstes werden die Kabel abgelötet. Es ist ganz praktisch, daß die Leitungen von den Drehgestellen, Lampen und dem Motor an einer Stelle zusammengefaßt werden. Die Schutzschläuche aufbewahren.

Die Leitungen vom Motor kann man entfernen, wenn man die Blechnasen der Führungsschiene etwas aufbiegt

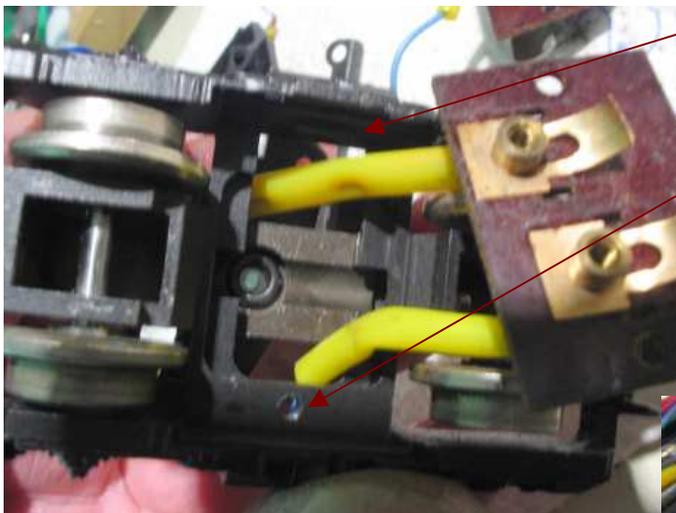




Erst Motor aus dem Drehgestell schrauben.
Danach kann das Drehgestell aus dem Rahmen
geschraubt werden

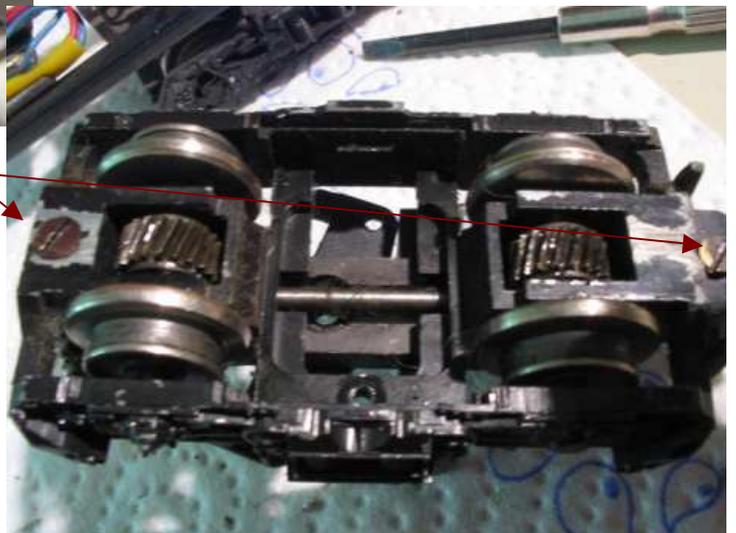


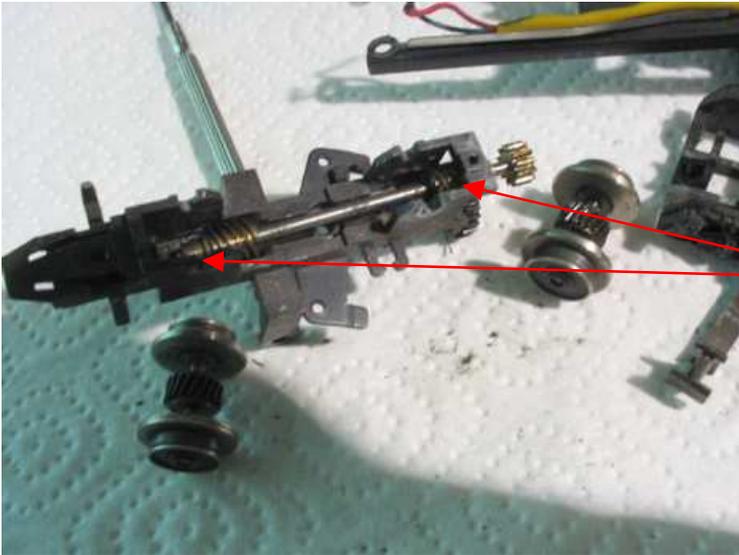
Die Verschmutzung ist der Abrieb der Kohlebürsten
Man erkennt schon, daß das Zwischenzahnrad schief
abgelaufen ist, weil das Motorritzel nicht zentriert lag
Hier sind auch die Schrauben, die das Drehgestell im
Rahmen halten, noch einmal gut zu sehen



Die Schleiferplatte ist auf einer Seite im Drehgestell
eingehakt, auf der anderen geschraubt

Den unteren Drehgestellrahmen entfernt man mit
diesen beiden Schrauben. Die äußere hält
gleichzeitig die Kupplung. Sie ist länger – beim
Zusammenbau beachten!





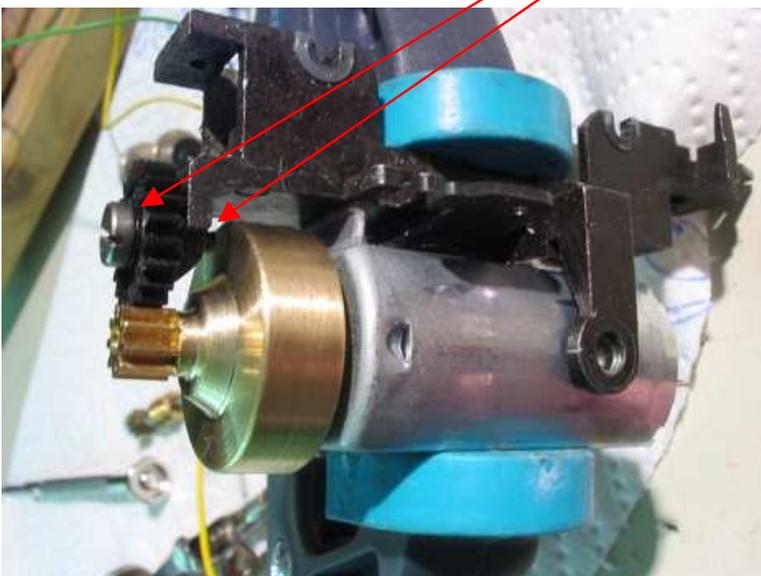
Die Antriebsachsen kann man jetzt einfach herausheben

Die Welle mit den Schnecken, sowie der Lagerbereich werden gründlich gereinigt (Waschbenzin) und wieder mit nicht harzendem Fett versorgt. Bei Wiedereinsetzen der Welle darauf achten, daß die Lagerbuchsen richtig liegen.



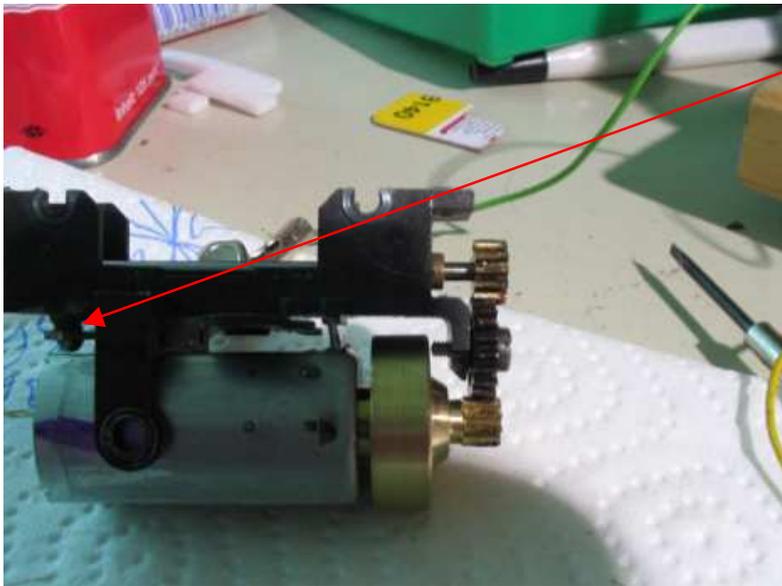
Hier sieht man deutlich, was ein schlecht sitzendes Ritzel bewirkt. Dieses Zwischenrad muß ersetzt werden.

Beim lösen und anschrauben die Kontermutter auf der Rückseite beachten! Die Schraube verträgt keine Gewalt.



Mit einer gepolsterten Zwinde wird der neue Motor fixiert.

Die Plastikstütze wurde vorher so abgeschliffen, daß das Ritzel etwas Spiel im Zwischenrad hat.

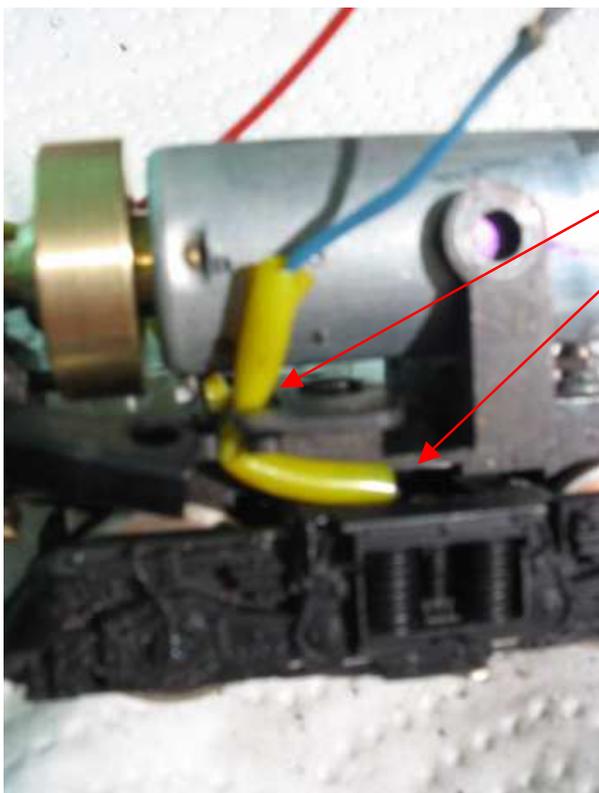


Diese Schraube dient zur genauen Höhenjustierung vor dem Einkleben.

Jetzt ist der Augenblick für einen ersten Probelauf. Dazu legt man Spannung mit Krokodilklemmen an den Motor.



Noch bevor die Kabel angelötet werden, empfiehlt sich ein Probelauf mit Hilfe etwas längerer Kabel an Krokodilklemmen

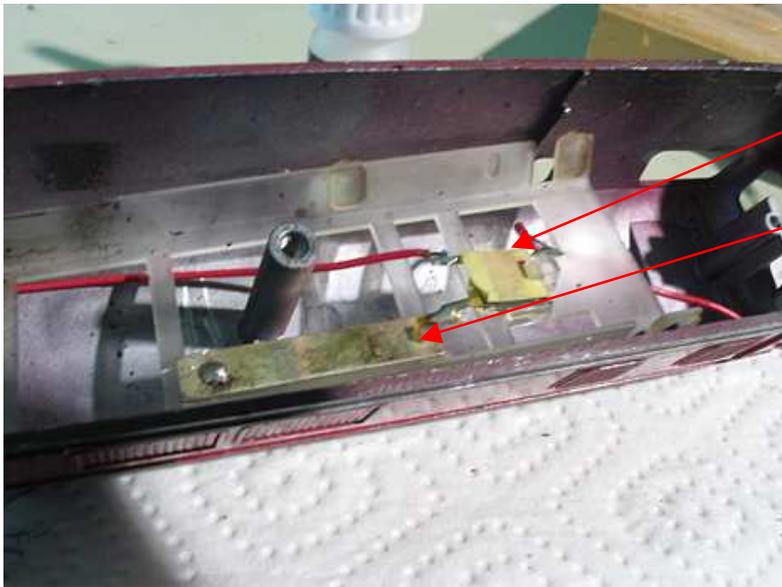


Ich löte grundsätzlich neue Kabel an die Schleiferplatten. Die Verlegung im Drehgestell ist für den späteren Betrieb sehr wichtig. Leicht wird die Bewegung des Drehgestells behindert

Nun kann man die Drehgestelle wieder in den Rahmen schrauben und die Kabel anlöten.

Am Rahmen sieht man deutlich die nicht isolierte Lötfahne für die Massekabel und die zum Rahmen isolierte Lötfahne für die stromführenden Kabel. (siehe Bild 3, Seite1)

Die Kabel zum Motor wieder sauber in der Führungsschiene fixieren



Wenden wir uns nun dem Gehäuse zu:

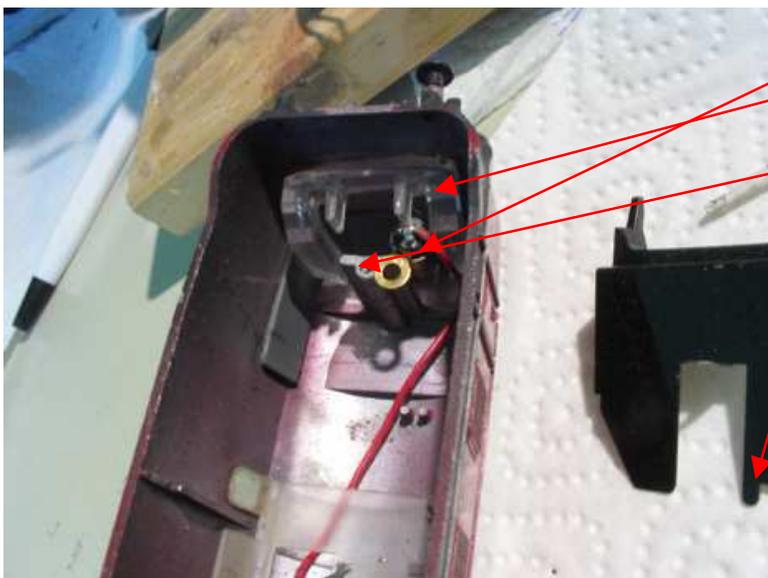
Dies ist der Gleichrichter für den Lichtwechsel

Über eine Kontaktfeder vom Rahmen wird auf diese Metallplatte der Strom für die Lampen geleitet

Drückt man die Fenster von außen vorsichtig ein, kann man das ganze Plastikteil heraus heben



Löst man diese Schraube, kann man die Abschirmplatte mit den Rangiertritten, den Lampensockel und das Prisma heraus heben.



Hier sieht man den Lampensockel und das Prisma.

Beim Zusammenbau muß die Abschirmplatte hinter diesen Steg.

Das Kabel wird durch diese Aussparung geführt, damit es nicht gequetscht wird.

In den oberen Stirnlampen liegen auch keine Prismen, die mit einem dünnen Metallstab von innen nach außen heraus gedrückt werden!!



Vor Lackierarbeiten werden auch die Kühlergrills aus Plastik heraus genommen



Die Farbe habe ich mit Beize gelöst. Für die feinen Vertiefungen wird dann eine Messingbürste in der Minibohrmaschine verwendet

Eine Pufferhülse war weggebrochen. Die Stelle wird glatt geschliffen, damit später eine neue Hülse aufgeklebt werden kann. Durch das Loch kann man auch das Gewinde eines Schraubenpuffers drehen





Da auf einer Seite auch die Rangiertritte abgebrochen waren, wurde Ersatz von Ton Jongen an die Abschirmplatte geklebt.



Die Lackierung und das abkleben der einzelnen Lackschichten beschreibe ich hier nicht im Einzelnen. Das würde noch mehrere Seiten füllen.

Hier sieht man die fertige Lok. Der Schutzlack ist zwar deutlich sichtbar (Glanz). Aber das nehme ich gern in Kauf. So werden die Gaßner – Beschriftung und die silbernen Zierlinien im rauen Anlagenbetrieb nicht mehr abgegriffen.

Der Materialaufwand für diese erstklassige Betriebslok liegt bei bei etwa 70 Euro (ohne Mabuchi- Motor entsprechend weniger).

Natürlich darf man die vielen Arbeitsstunden nicht rechnen.

