

Restaurierung VT75, incl. Motorumbau

Man öffnet den Triebwagen durch Herausdrehen der vier Puffer



Die Kabel des Beleuchtungskastens werden am Untergestell abgelötet (mit Gleichrichter)

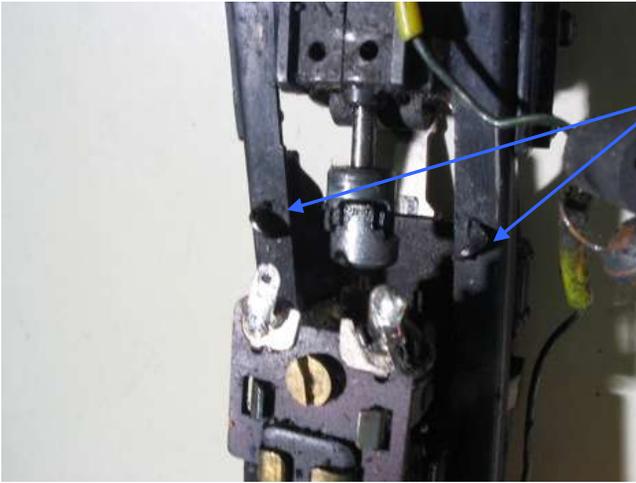
Wenn man im Gehäuse die Haltefeder zurück zieht, kann man den Lampenkasten vorsichtig nach hinten entnehmen. Nicht verkanten, um die Prismen nicht zu beschädigen.



Hier sieht man den Lampenkasten mit dem Gleichrichter

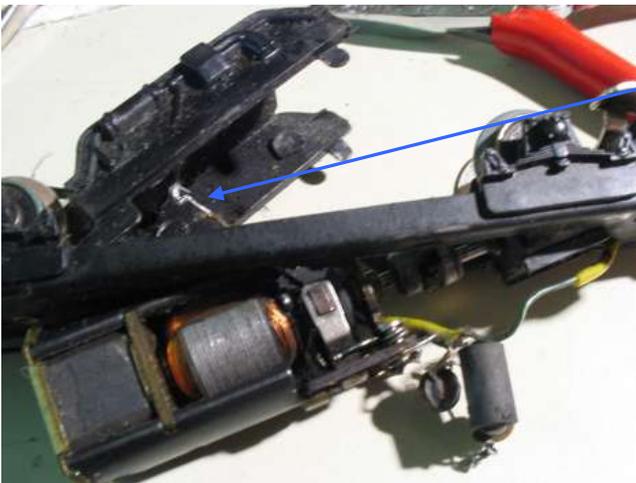


Dieses kleine Werkzeug, eine Flachzange mit glatten Backen, verwendet man, um Blechnasen gerade zu biegen. Da sie nicht geriffelt ist, kann man damit auch sehr gut verbogene Trittbleche gerade biegen.



Hier sieht man die kleinen Blechnasen, welche die Motorblocktrappe mit dem Mittelschleifer halten.

Diese mit besagter Flachzange gerade biegen.

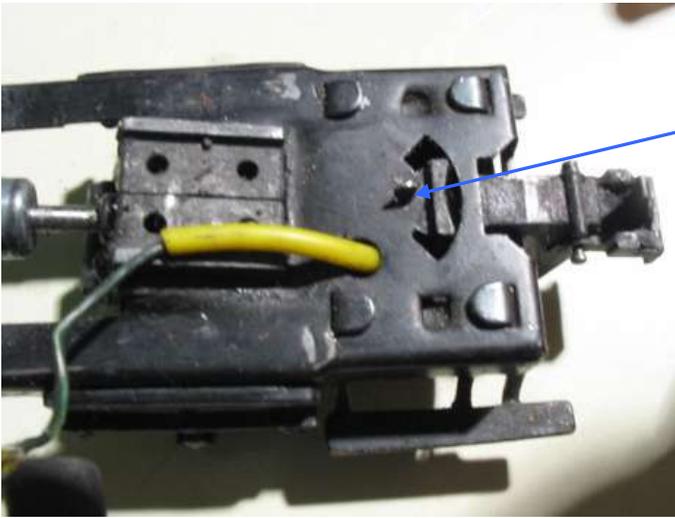


Jetzt kann man den Motorblock abnehmen.

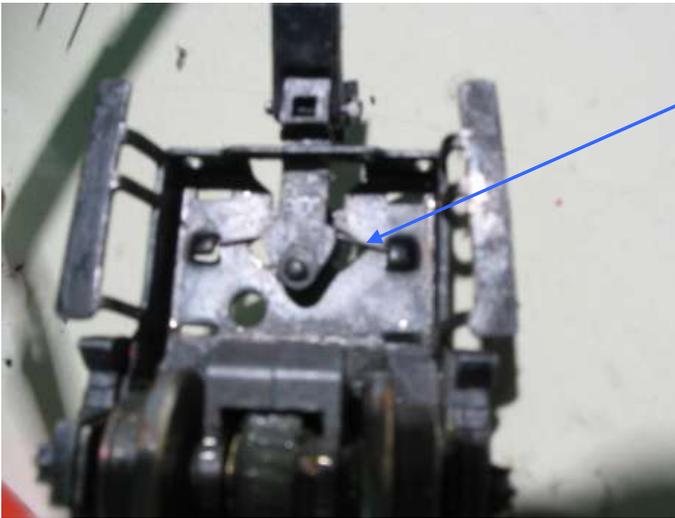
Das Pluskabel ablöten



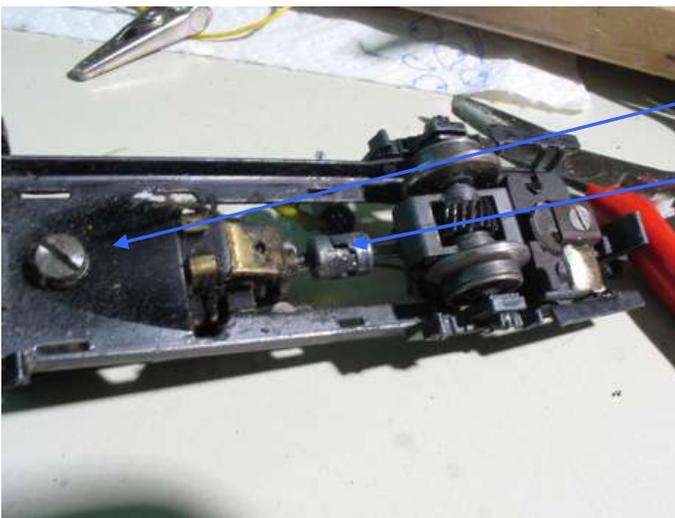
Die alten Kabel sind meist marode. Deshalb löte ich immer ein neues an.



Oft fehlen die Kupplungsfedern.
Deshalb bleibt die Kupplung nicht in
der Mittelposition

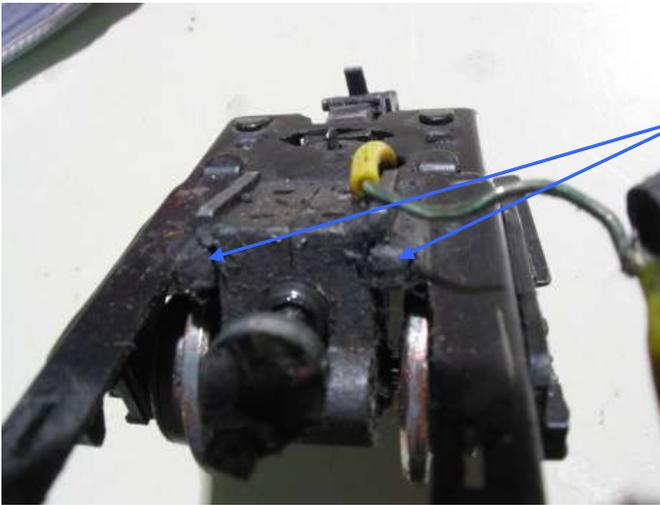


Aus Federstahl (0,3mm) wird von
unten eine neue Feder eingesetzt

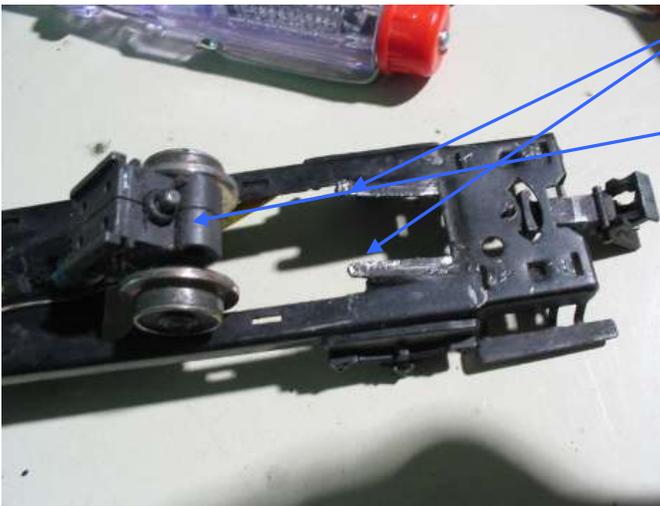


Nachdem die Motorblocktrappe
entfernt ist, kann man den Motor
losschrauben.

Unbedingt darauf achten, das das
kleine Kunststoffkreuz im Kardan
nicht verloren geht!



Unter dem Dreck verbergen sich zwei Blechnasen, welche das Getriebe in seiner Schiene halten



Hier sind die Blechnasen geöffnet

Und das Getriebe ist nach vorn heraus geschoben

Solche Blechnasen kann man ein bis zwei mal öffnen und wieder schließen. Danach brechen sie ab- Also mit Bedacht arbeiten



Die Räder werden abgezogen, damit die Schrauben dahinter frei liegen



Von jeder Seite sieht man jeweils eine Schraube, welche das Getriebe zusammen halten



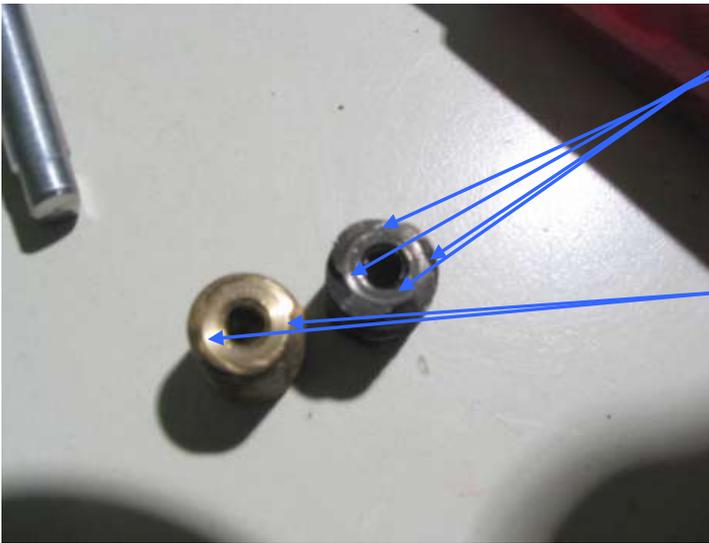
Hier sehen wir die Einzelteile und den Schmutz, der sich mit den Jahren ansammelt.

Die Lage von Buchsen und Scheiben merken





Die Schnecke wird von der Welle gezogen. Das geht nur mit geeignetem Werkzeug!! Auch dann ist eventuell etwas Hitze notwendig



Hier sieht man die alte Schnecke (rechts) mit den vier Wendeleingängen

Links die Schnecke vom Motor einer BR80. Sie hat nur zwei Eingänge. Zusammen mit dem dazugehörigen Schneckenrad reduziert sie also die Übersetzung um die Hälfte



Der Abzieher hilft auch, die neue Schnecke wieder aufzupressen.

Mit dem Schneckenrad auf der Achswelle wird genauso verfahren. Hier hat man es allerdings leicht, weil dieses auf einem Halter lose sitzt, also von Hand getauscht werden kann.

(Man nimmt das Schneckenrad von der Zwischenwelle der BR80, die dort unter dem Motor sitzt.)

Keinesfalls darf man das originale Schneckenrad belassen, da es eine steilere Steigung der Zähne aufweist. Die zweigängige Schnecke würde darauf klemmen und es zerstören!!!



Hier ist alles wieder zusammengesetzt.

Bevor man das Getriebe einsetzt, unbedingt prüfen, ob alles leicht dreht. Zur Schmierung wird frisches, säurefreies Fett verwendet, kein Öl.

Die Seitenschleifer sollten auch ruhig neue Kabel erhalten.



Hier ist der neue Motor eingeklebt (auf dem Bild noch mit der alten, konischen Schwungmasse- inzwischen verbessert).

Vor dem Kleben die Lage des Motor prüfen, daß beide Wellen auf einer Höhe liegen. Sonst noch Papier oder dünne Pappe unter den Motor kleben

Die Klebeflächen entfetten (Waschbenzin)

Das Kreuzchen im Kardan nicht vergessen!

Damit es hinterher geräuschlos läuft, lege ich eine geringe Spannung an den Motor, so daß er langsam dreht. Trägt man den Sekundenkleber etwas dicker auf, hat man etwa eine Minute, um den Motor genau auszurichten.

Den Motor nicht zum Getriebe hin drücken. Im Kardan muß etwas Spiel bleiben



Zur Lackierung wird die alte Farbe abbeizt. Mit einer kleinen Messingdrahtbürste und einer Minibohrmaschine werden die Reste aus den Ritzen entfernt.

Dann wird das Gehäuse komplett mit Rot gespritzt.

Danach habe ich das Rot so mit Tesafilm abgeklebt, daß das Dach und die Unterkante frei bleiben. So können diese Flächen silber, bzw. schwarz gespritzt werden.

Die Linien und die Beschriftung habe ich mit einem Pinsel Stärke 0 gezogen.

Bei dem Rot handelt es sich um Ral 3004 von Günther. Für schwarze Flächen verwende ich Auspufflack. Der ist schön seidenmatt und sehr robust. So kann man eine solche Lackierung mit Spraydosen machen. Airbrush wäre besser, lohnt aber nicht für einzelne Gehäuse.

Fehlende Dachlüfter gibt es bei Ton Jungen. Die Celloneinsätze habe ich aus Verpackungsresten gemacht. Damit sie Trübe sind, habe ich sie von hinten mit ganz feinem Schmirgel aufgeraut.

