

Trix DGH 500 für EXPRESS

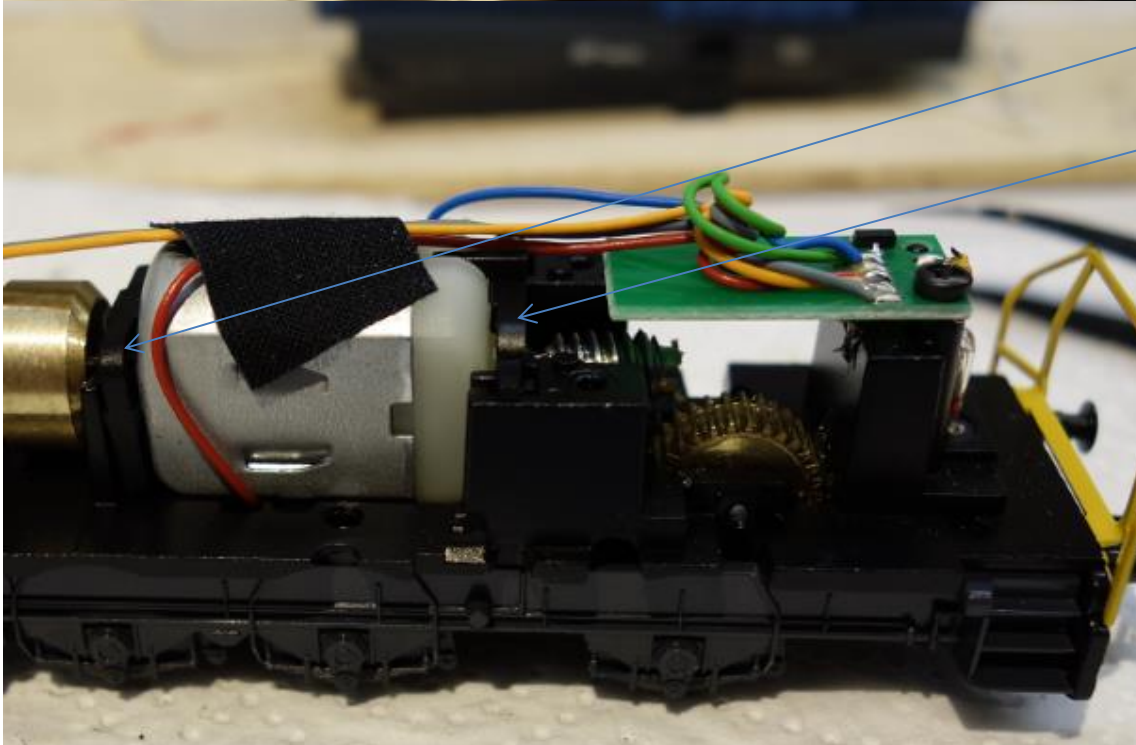


Die Lok wird in Anfangspackungen vertrieben und ist billig einzeln zu bekommen. Der Antrieb erfolgt über einen zentral eingebauten Motor mit Schwungmasse und Schneckengetriebe auf eine Achse. **Diese Achse hat einen Haftreifen auf dem nicht isolierten Rad. Die nicht isolierten Räder, welche zur Stromabnahme benötigt werden, liegen auf der linken Seite, müssen also gewendet werden. Da die Zugkraft zu schwach für Steigungen ist, muß ein zweiter Haftreifeneinstich angelegt werden.** Außerdem habe ich ein Bleistück passend für das Führerhaus gegossen.



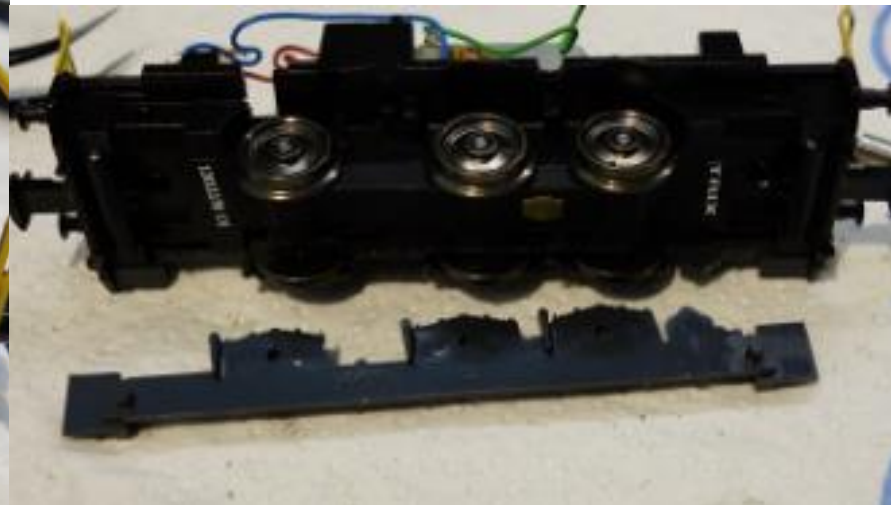
Um das Gehäuse abzunehmen, wird es an den Leitern gespreizt. Dann fällt die Lok nach unten heraus.

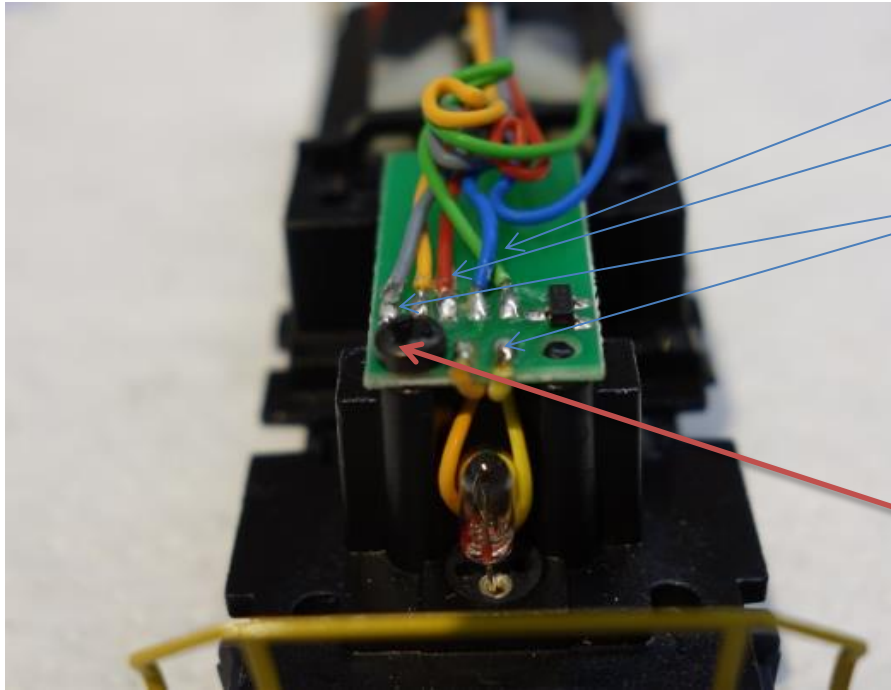
Die Radblenden sind nur gesteckt und werden vorsichtig abgezogen. Siehe unten, rechts.



Der Motor wird von zwei Plastikklammern gehalten.

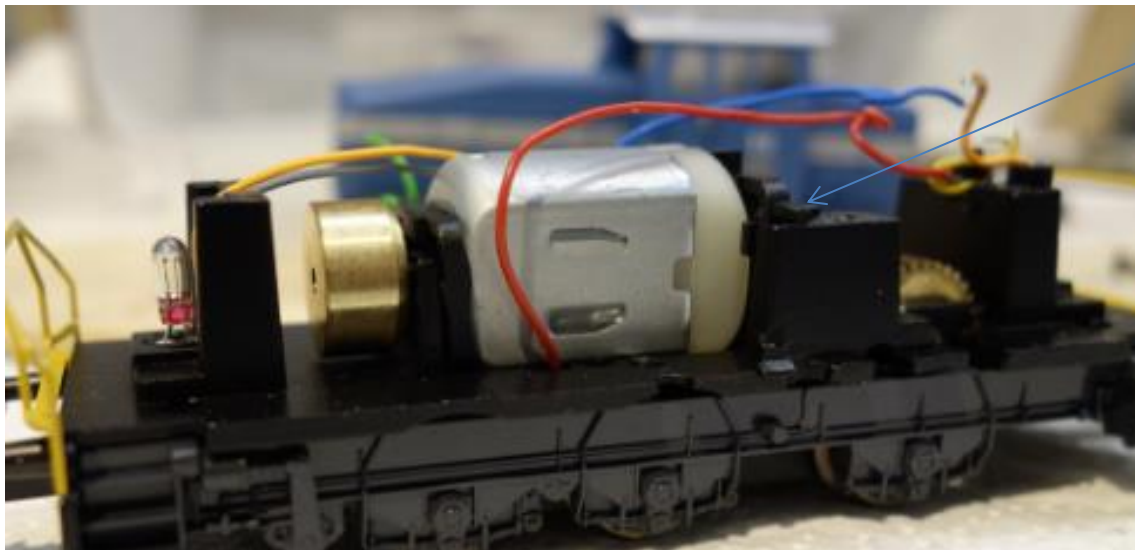
Die Klammer rechts ist durch zwei Splinte gesichert, die man einfach heraus zieht, bevor man die Klammer abnimmt.



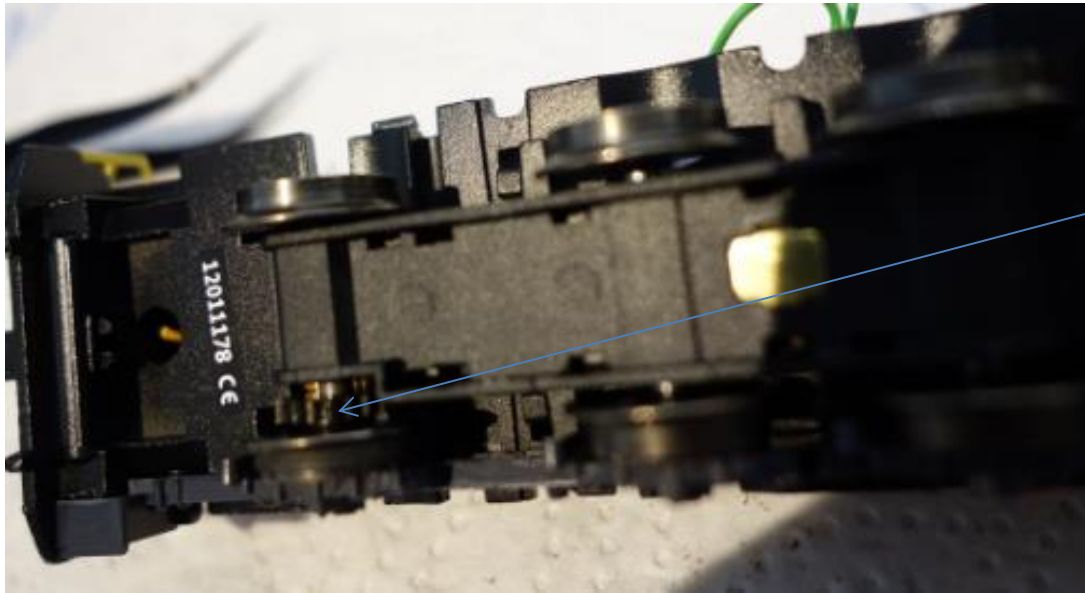


Blau und grün versorgen den Motor.
Rot kommt von dem Kontakt in der Bodenplatte,
wird also für den Mittelleiter verwendet.
Orange, grau und gelb versorgen die Beleuchtung.

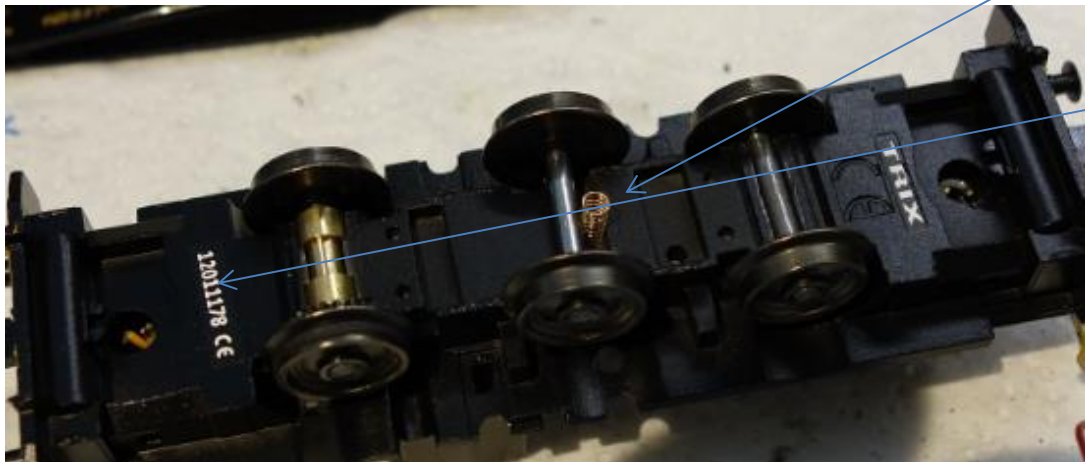
Unter der Schraube liegt der Masseanschluß.
Der Masseanschluß muß in der Platine aufgetrennt
werden, da hierüber die Stromaufnahme von den
Rädern erfolgt. Das muß mit dem Kontakt verbunden
werden, auf dem hier das rote Kabel liegt. Dafür
kommt das rote Kabel (Mittelleiter) an den
Masseanschluß. Macht man das nicht, läuft die Lok
am Trafo falsch herum.



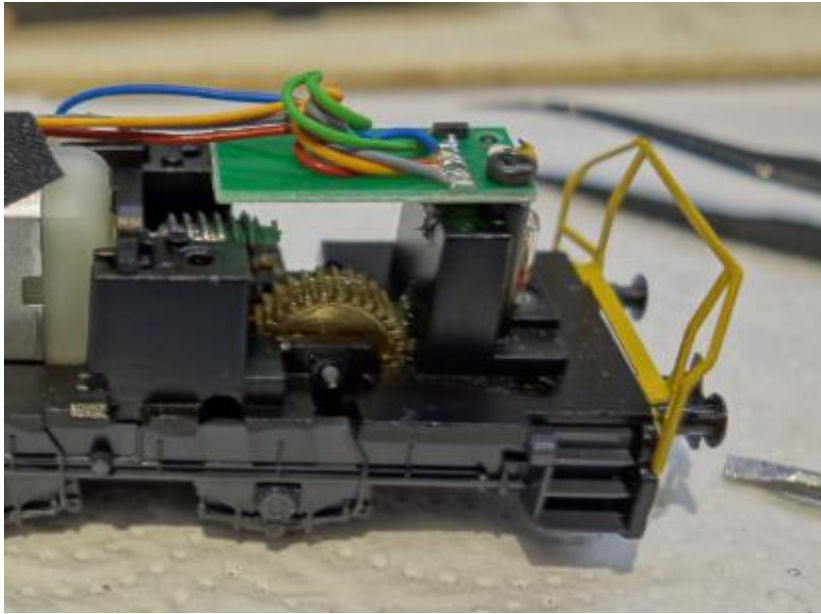
Hier sieht man einen der beiden
Sicherungssplinte für die
Motorklammer



Die Bodenplatte ist an sechs Stellen geklammert. Jeweils zwei sitzen hinter der ersten und letzten Achse. Von oben mit einem kleinen Schraubendreher lösen. Das Antriebszahnrad muß auf der Achse möglichst weit verschoben werden, damit der Spurkranzring nicht über das Zahnrad greift. Damit die Stromversorgung über die Räder der rechten Seite erfolgt (in Fahrtrichtung), müssen die Achsen gewendet werden. Die Treibachse hat unterschiedliche Enden. Also muß das Antriebszahnrad auf der Achse auf die andere Seite verschoben werden. Die Fixierung erfolgt am besten mit Buchsenkleber.

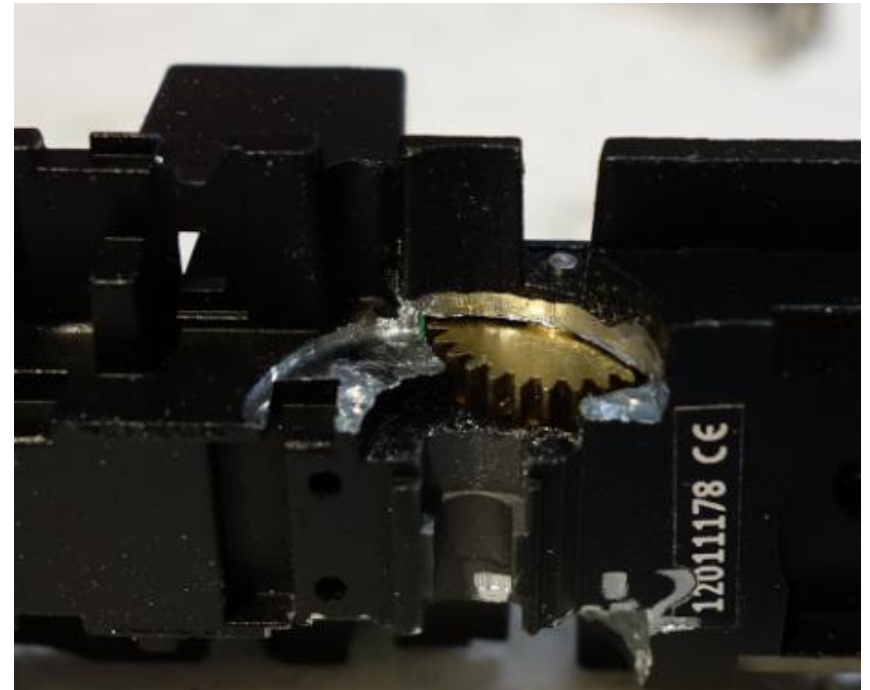


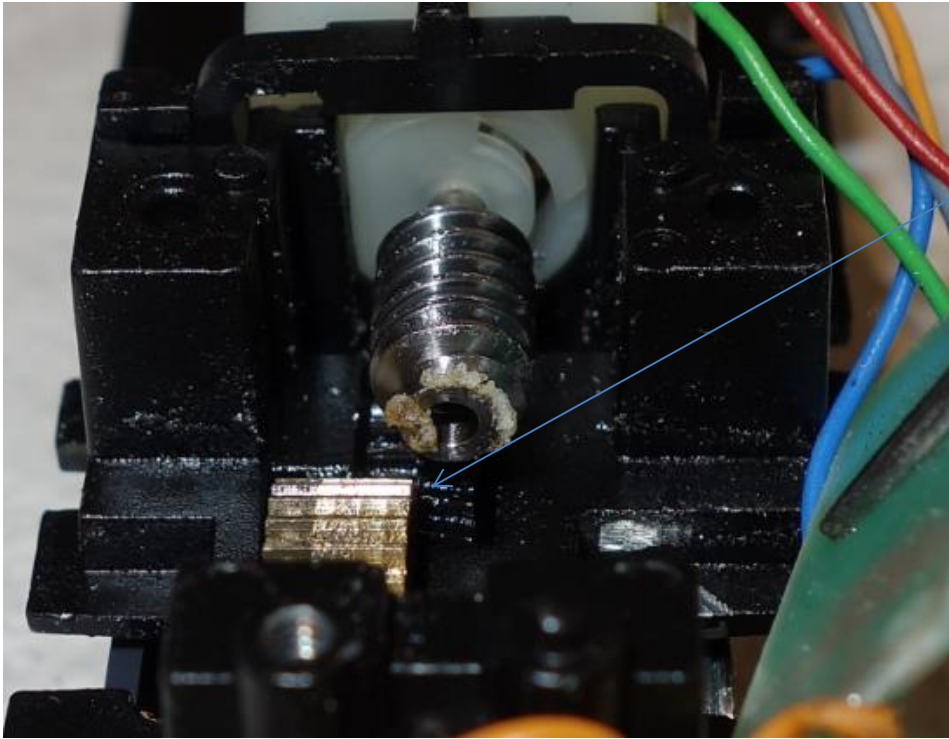
Die mittlere Achse ist federnd gelagert. Hinter die letzte Achse muß ein zusätzlicher Seitenschleifer montiert werden. Dazu wird ein Loch 1,2 mm gebohrt und ein Gewinde von 1,6 mm gebohrt. Ich habe einen Schleifer und eine Schleiferkappe von der BR 217 verwendet. Der Schleifer von einem Wagen läßt nicht genug Bodenfreiheit. Unbedingt darauf achten, daß der Schleifer weit genug einfedert und genau auf der Linie des Rades liegt, damit er nicht neben die Schiene rutschen kann in Kurven und Weichen. Dieser Schleifer ist zwingend notwendig, da der Achsstand zu gering ist und ein Rad einen Haftreifen hat.



Das Zwischenzahnrad wird mit einem dünnen Dorn ausgetrieben, damit es beim Fräsen des Rahmens nicht beschädigt wird.

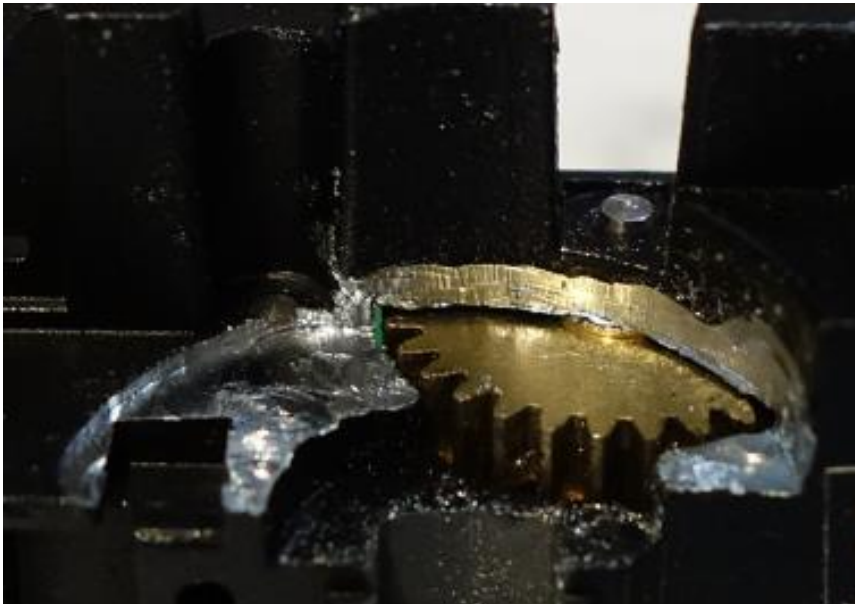
Natürlich muß an der vorderen Achse auch entsprechend gefräst werden, damit das Spurmaß auf 12,2 mm eingestellt werden kann. Leider kann ich das alles nur mit dem Handfräser bearbeiten. Den Rahmen einspannen und mit einem passenden, runden Fräskopf arbeiten, ist imho nicht möglich.

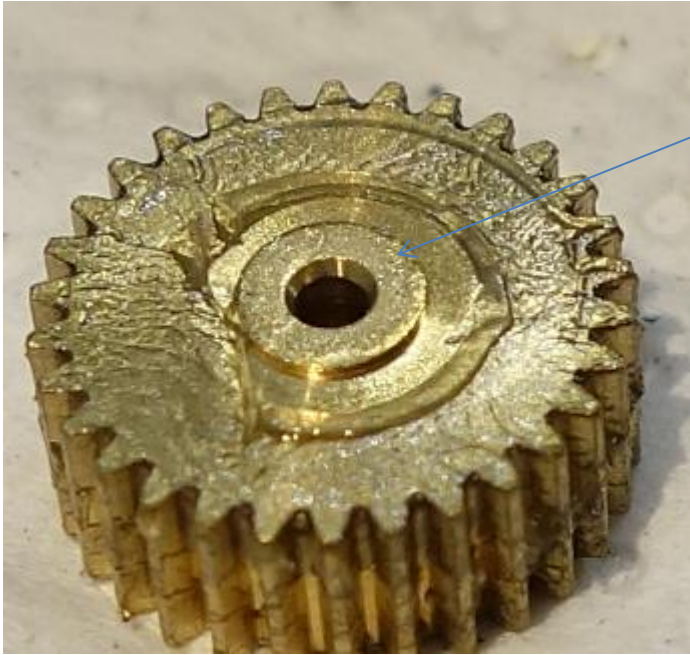




Man sieht, daß das dicke Zwischenzahnrad nicht viel verschoben werden kann. Sonst schleift es am Schneckenrad. Auch das Schneckenrad muß ja zentral unter der Schnecke liegen. Mehr als 0,3 mm kann man hier nicht gewinnen.

Da auf dieser Seite (in Fahrtrichtung links) das isolierte Rad montiert werden soll, darf der Spurkranz nicht das Zahnrad berühren -> Isolierscheibe hinter den Spurkranz kleben. Damit das noch möglich ist, ohne das Spurmaß zu sehr zu weiten, muß der Spurkranzring um die Materialstärke der Isolierscheibe geschwächt werden. Da ich keine Drehbank dafür habe, mache ich das mit Schleifsteinen auf einer Glasplatte von Hand





Keinesfalls darf der Bund auf einer Seite des Zahnrades entfernt werden! Sonst schleift das Zahnrad mit großer Fläche am nächsten, oder am Rahmen und bremst.

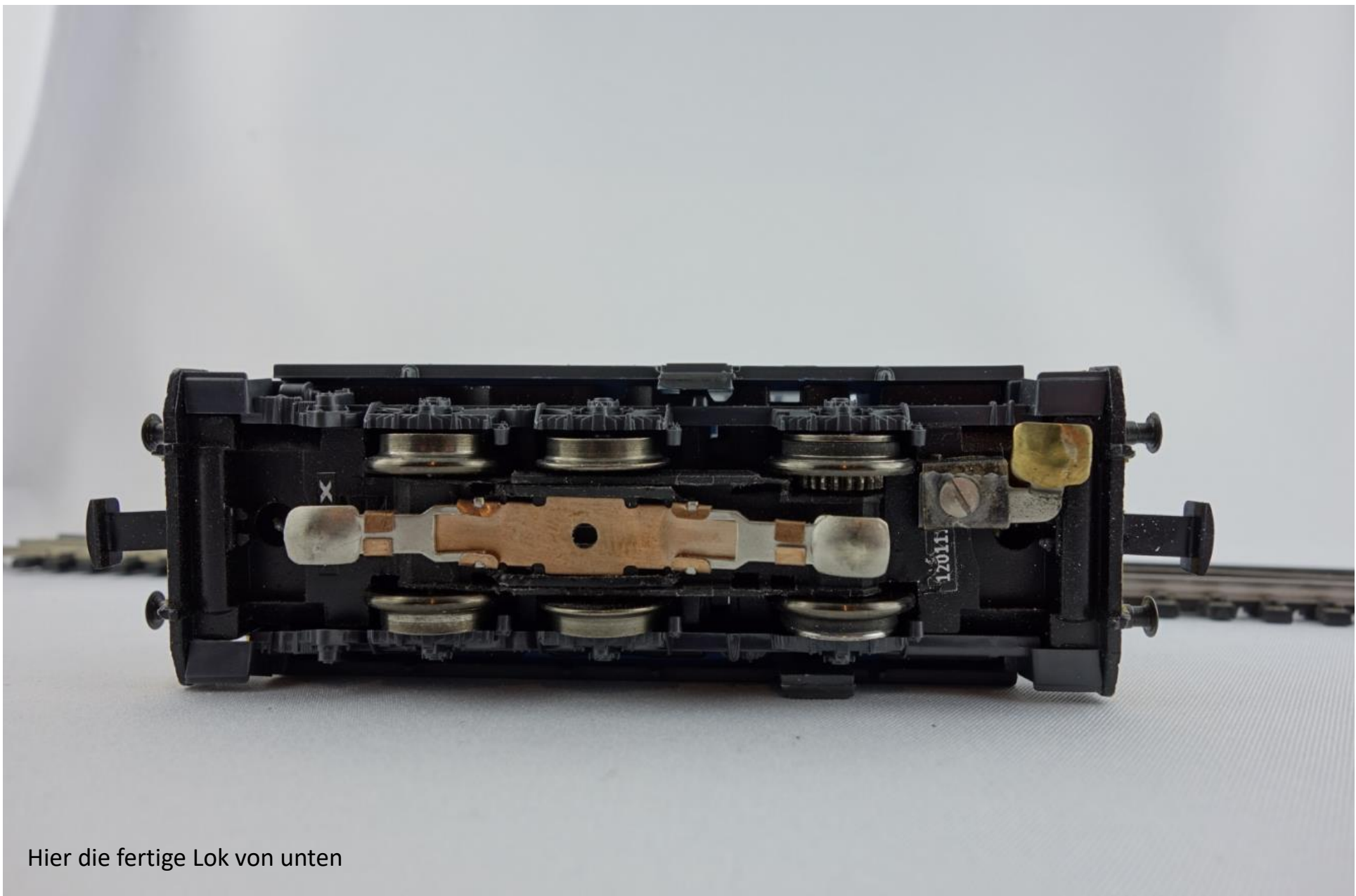
Sonstige Arbeiten:

Natürlich muß auch die Bodenplatte für die Spurkranzringe bearbeitet werden. Damit die Rastnasen nicht beschädigt werden, mache ich das lieber von Hand mit einer feinen Feile. Mit der Schleifscheibe können die Zapfen zu heiß werden und sich verformen.

Wenn man die Achsen und die Bodenplatte in dem Fahrgestell montiert, kann man eine Rollprobe auf der Anlage machen. Man wird dann feststellen, daß es im R1 deutlich schwergängiger wird. Um das zu mildern, verringere ich das Spurmaß der mittleren Achse um ca. 0,4 mm. Dazu verschiebe ich das nicht isolierte Rad, weil beim anderen Rad die Isolierbuchse beschädigt werden würde. Der Hintergrund ist, daß der R1 bei Märklin weiter ist, als bei Express.

PS: wenn man das bei Stangenloks mach, unbedingt den nun überstehenden Achsstumpf am Rad abschleifen! Sonst kann die Kuppelstange daran hängen bleiben (Dampfloks, V60, V65, E- Rangierlok...)

Für den Mittelschleifer verwende ich die Einheit von Ton Jongen, die man in den originalen Radschleiferclip einsetzt (5€)



Hier die fertige Lok von unten