

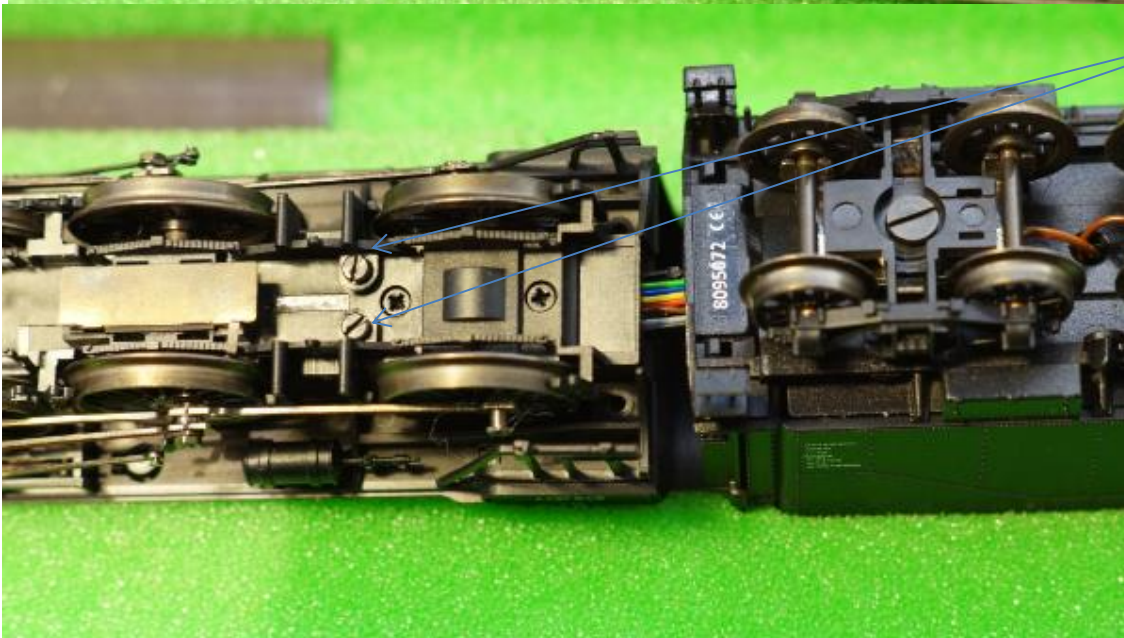
BR38 (ÖBB) TRIX H0 für EXPRESS





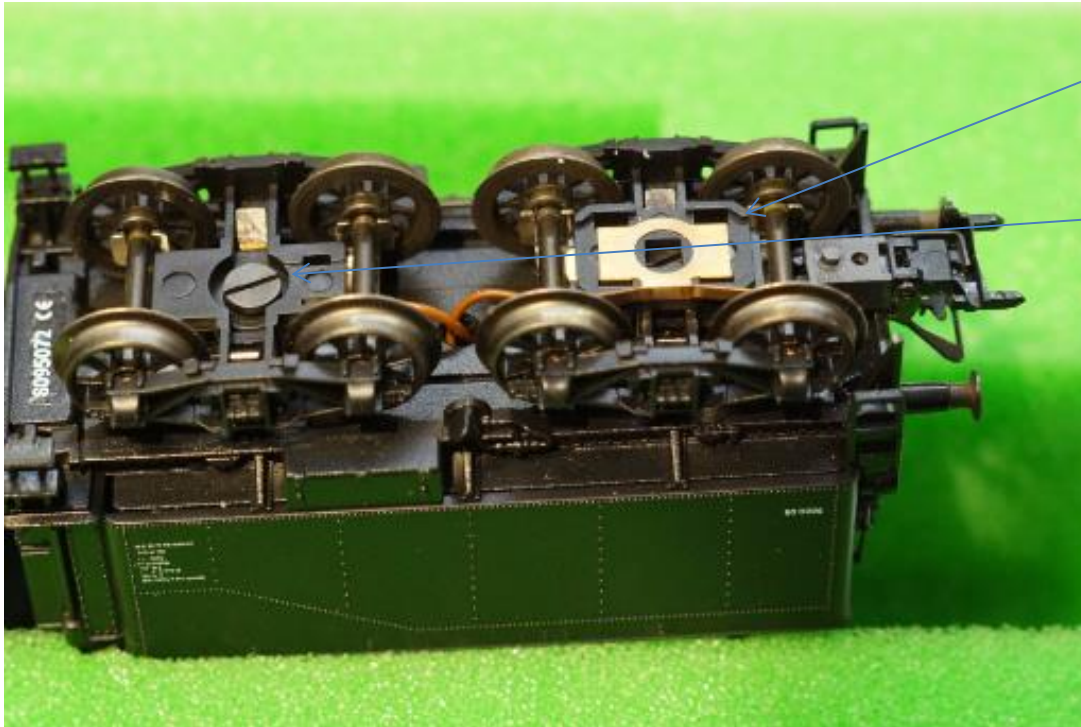
Die vordere Gehäuseschraube sitzt unter dem Drehgestell. Dieses sollte man gleich demontieren.

Es wird von nur einer Schraube gehalten. Auf die innenliegende Kontaktfeder achten



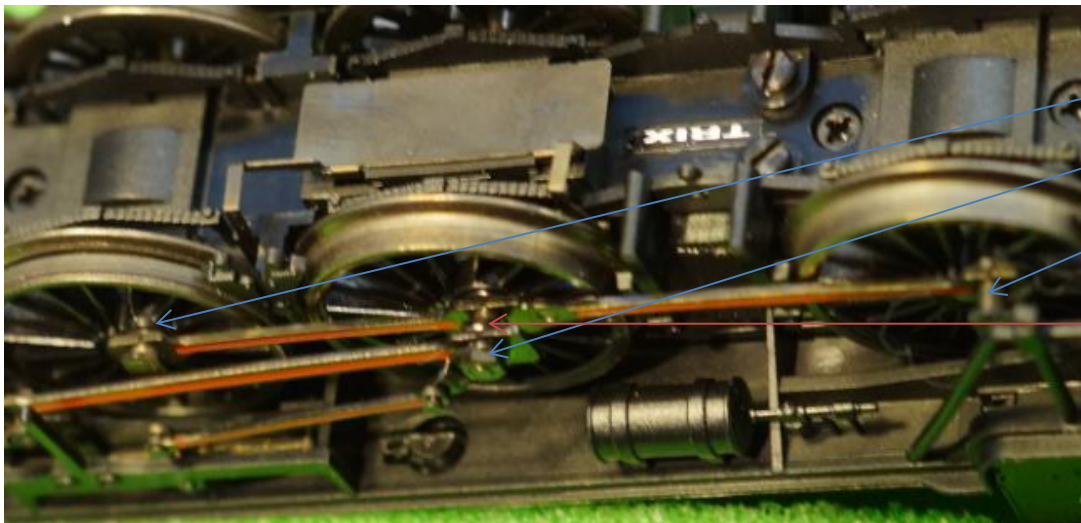
Diese beiden Schrauben halten das Gehäuse hinten

Der Radschleifer ist geclipst -> aushebeln



Auch der Radschleifer unter dem Tender wird ausgeclipst

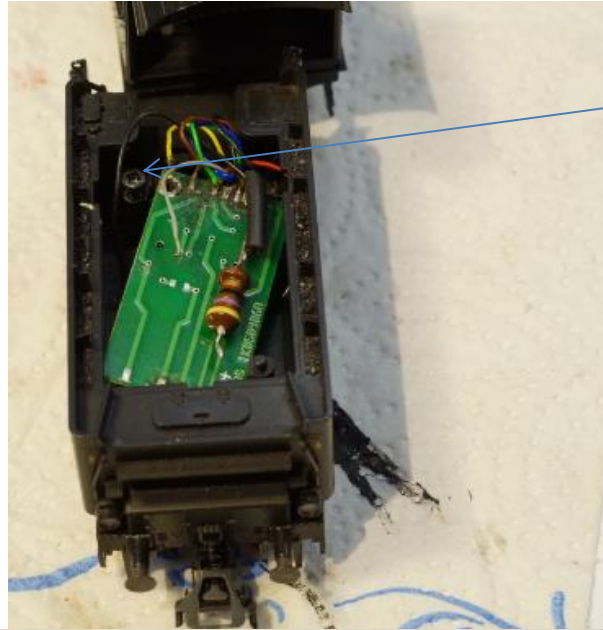
Die Drehgestelle werden jeweils von einer Bundschraube gehalten.



Das Gestänge wird

- vorn von einer kurzen Bundschraube
- mittig von einer Mutter
- hinten von einer längeren Bundschraube gehalten.

Zwischen der Kuppelstange und der Treibstange sitzt eine kleine Distanzhülse



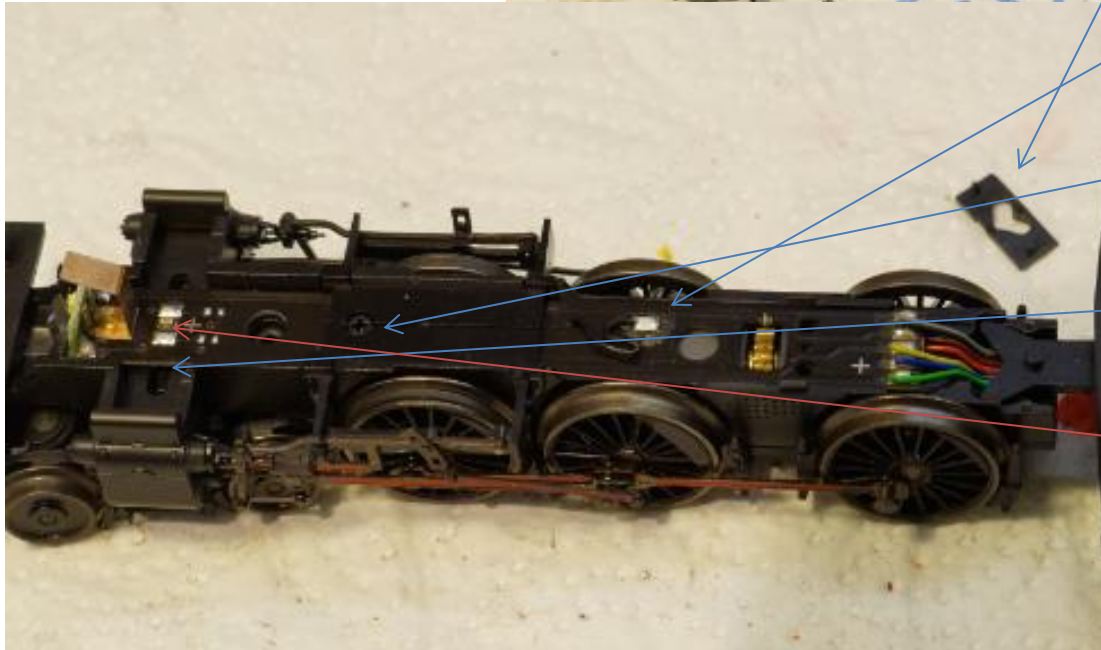
Der Kohlenaufsatz des Tender kann ausgeclipst werden. Darunter liegt die Schnittstellenplatine, die normalerweise von einer Schraube gehalten wird. Hier ist die Platine gelöst. Sie war mit einem LötKolben zerstört worden.

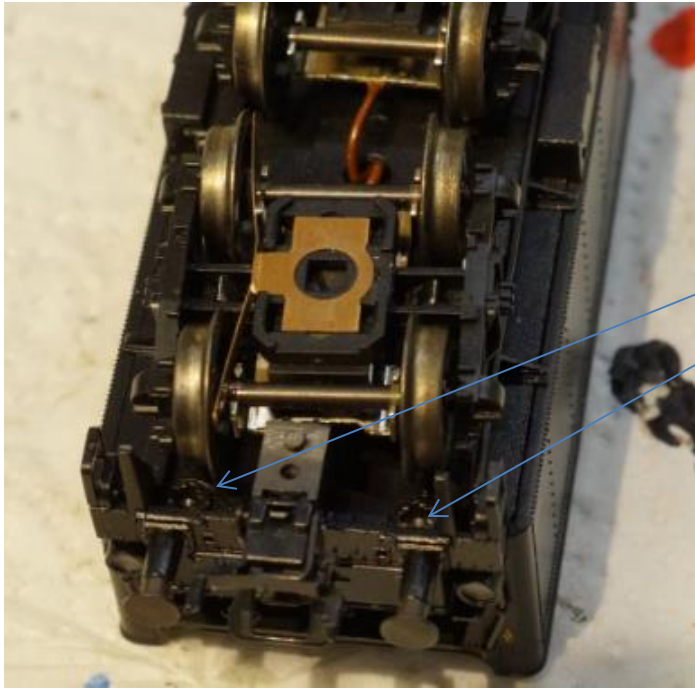
Dieses kleine Plättchen hält die Kupplung in der Lok

Das Kabel vom Schleiferanschluß wird abgelötet.

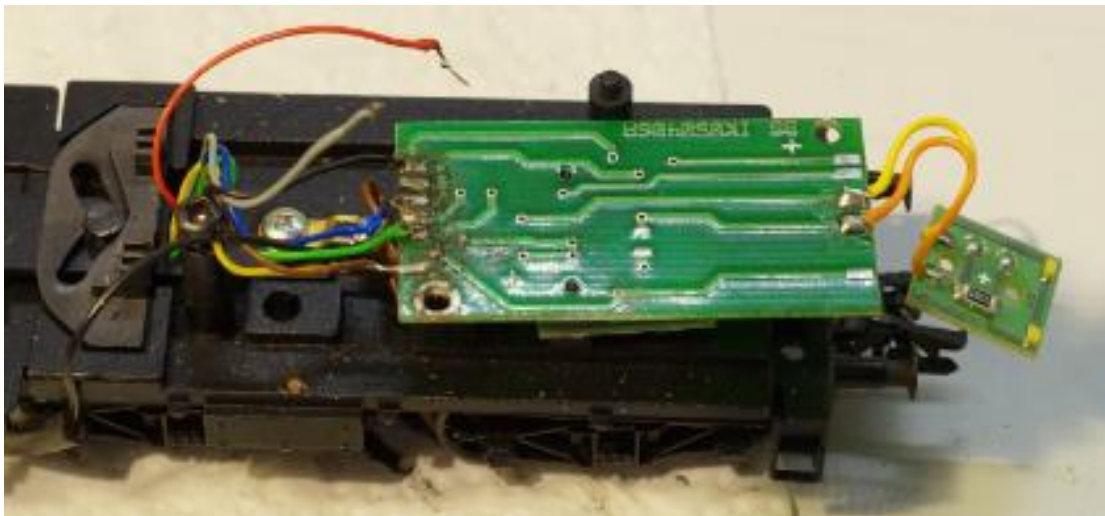
Der Gestängeträger wird von einer Schraube gehalten. Die Zylinder sind mit ihrer Halterung von oben in den Rahmen eingehängt. Dazu muß die Platine angehoben werden. Also muß die Schraube des Gestängeträgers gelöst sein.

Diese beiden Kontakte versorgen den Motor im Kessel





Diese beiden Schrauben halten das Tendergehäuse hinten. Vorn, zum Rahmen hin, ist es im Rahmen eingehängt.



Von der verbruzzelten Platine habe ich alle Kabel abgelötet.

Die hintere Beleuchtungsplatine war im Rahmen auf zwei Plastiknasen aufgesteckt – vorsichtig ablösen und ebenfalls ablöten.



Die Kupplung wird in der Lok ausgehängt.
Die Kabel zur Platine nicht belasten



Das Gestänge wird mit den Zylindern
ausgebaut – Dieses Teil vorsichtig weg
legen, daß nichts auseinander rutscht.



Die Lokplatte ist abgenommen



Spätestens jetzt wird der Vorläufer abgenommen

Diese drei Schrauben halten die Bodenplatte



Demontage der Tenderdrehgestelle. Die beiden braunen Kabel sorgen für die Übertragung von den Tenderrädern. Diese Waren ursprünglich an einem Rahmenkontakt gelötet. Später schließe ich sie direkt an die neue Platine an.



Hier ist die ESU- Platine mit 21-poliger Schnittstelle verkabelt (siehe nächste Seite. Später habe ich sie umgedreht, damit der neue Sounddecoder nach unten liegt und der Lautsprecher nach oben in den Kohlenkasten montiert werden kann

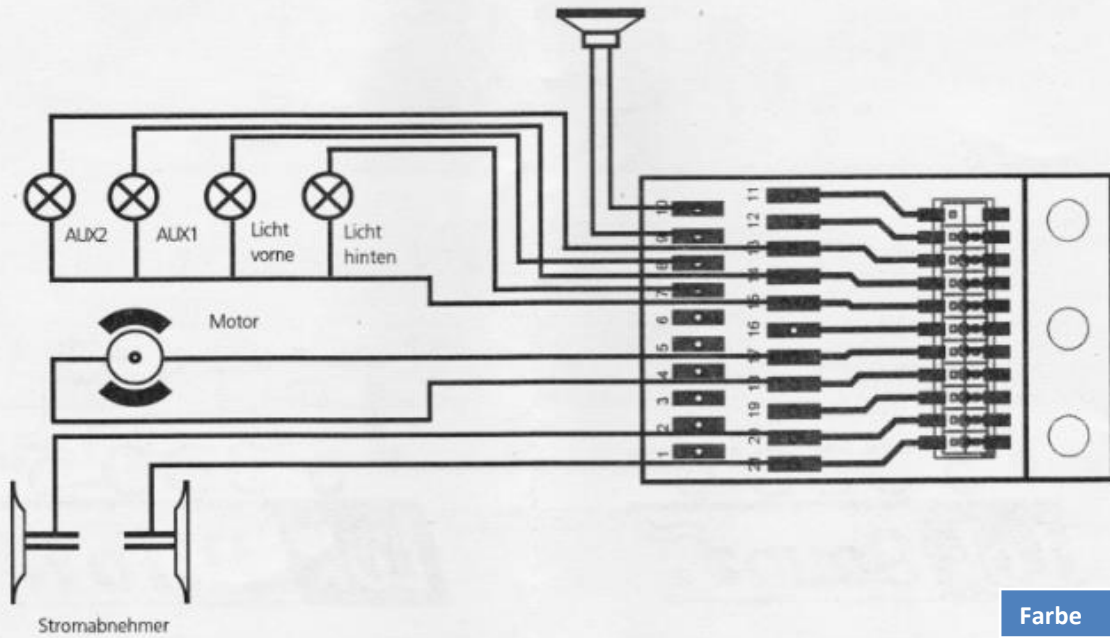
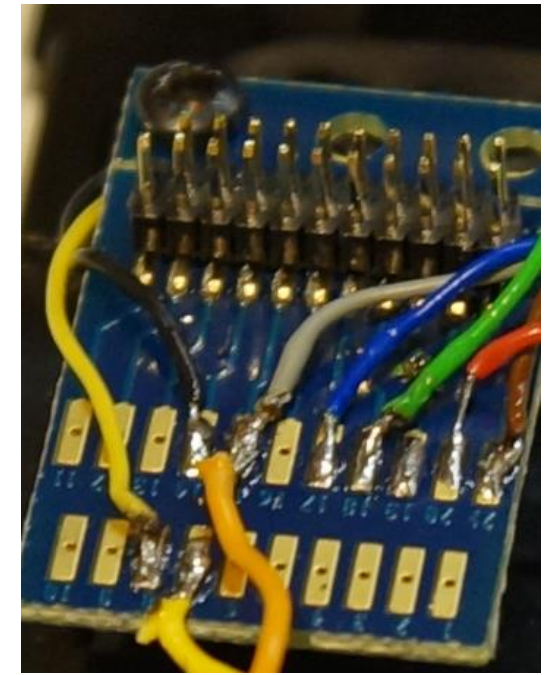


Abbildung 1: Beschaltung der Adapterplatine (Darstellung der Platine von OBEN)



Farbe	Anschluß	PIN
grau	Licht vorn (rechter Kontakt)	15
schwarz	AUX1 (Rauchgenerator)	14
gelb	Licht vorn (linker Kontakt)	8
blau	Motor rechts	17
grün	Motor links	18
rot	Mittelschleiferkontakt	20
braun	Gehäusemasse (Schiene rechts)	21
orange	Licht hinten	15
gelb	Licht hinten	7

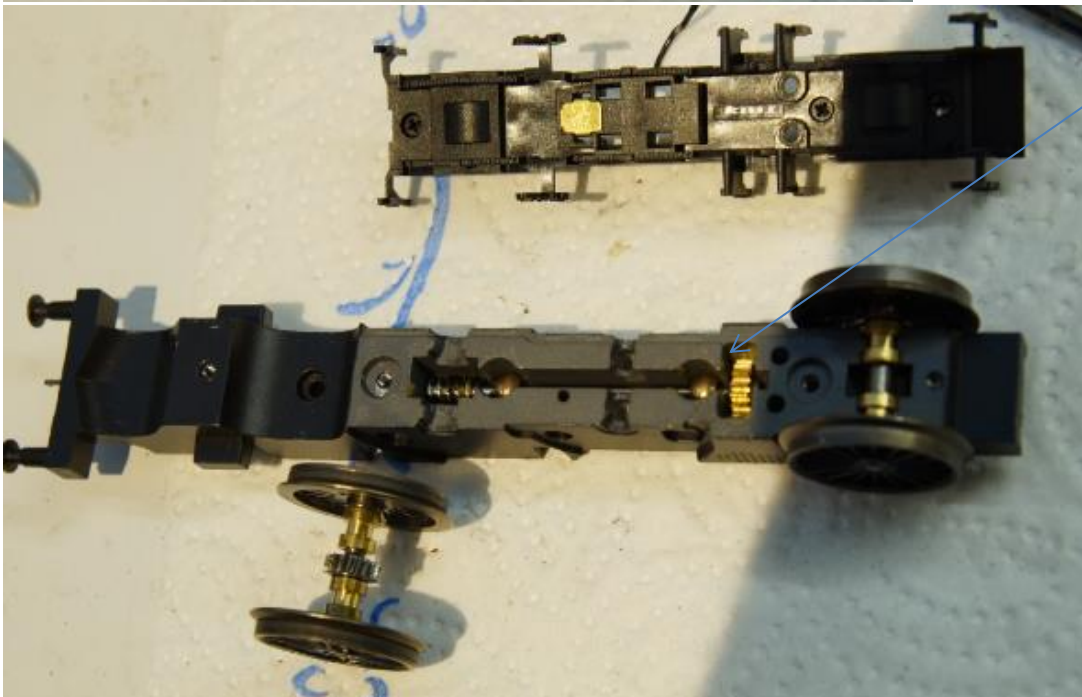


Die Achsen können nach unten aus dem Drehgestell heraus gedrückt werden.

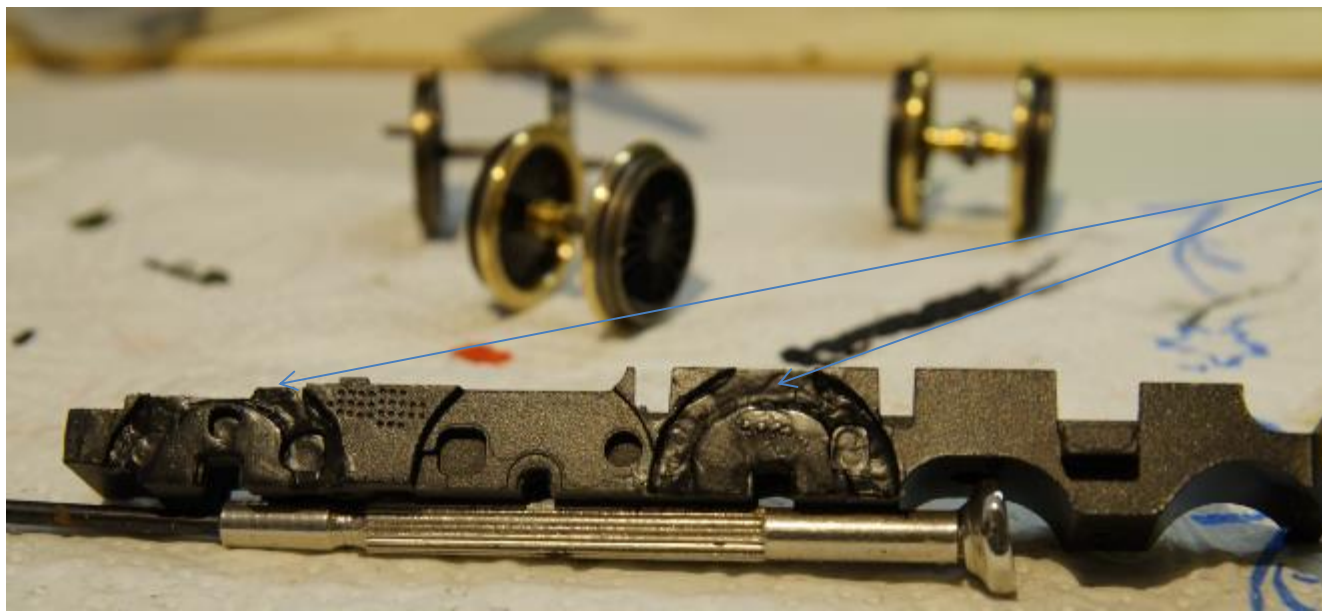
Für die Spurkranzringe muß Platz geschaffen werden.
Da später über den Rädern sehr wenig Platz ist, muß man entweder den Lokrahmen bearbeiten, oder die Spurkranzringe etwas niedriger drehen.



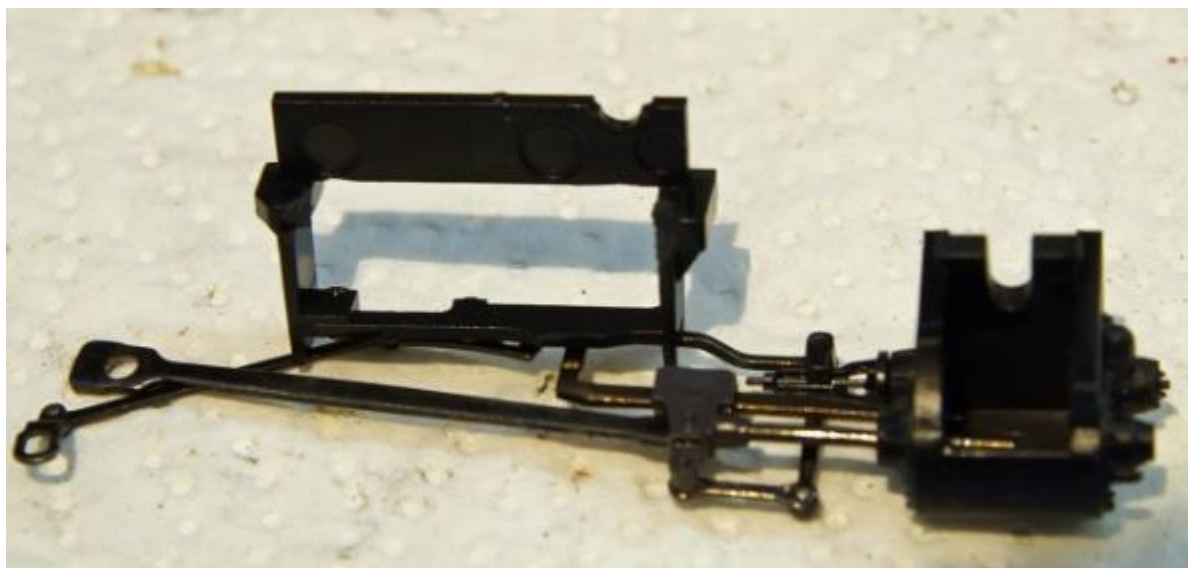
Auf die Federn der Treibachse achten.
Die Kuppelachsen sind in
Messingbuchsen gelagert. Im Modell
fungiert die vordere Kuppelachse als
Antriebsachse.



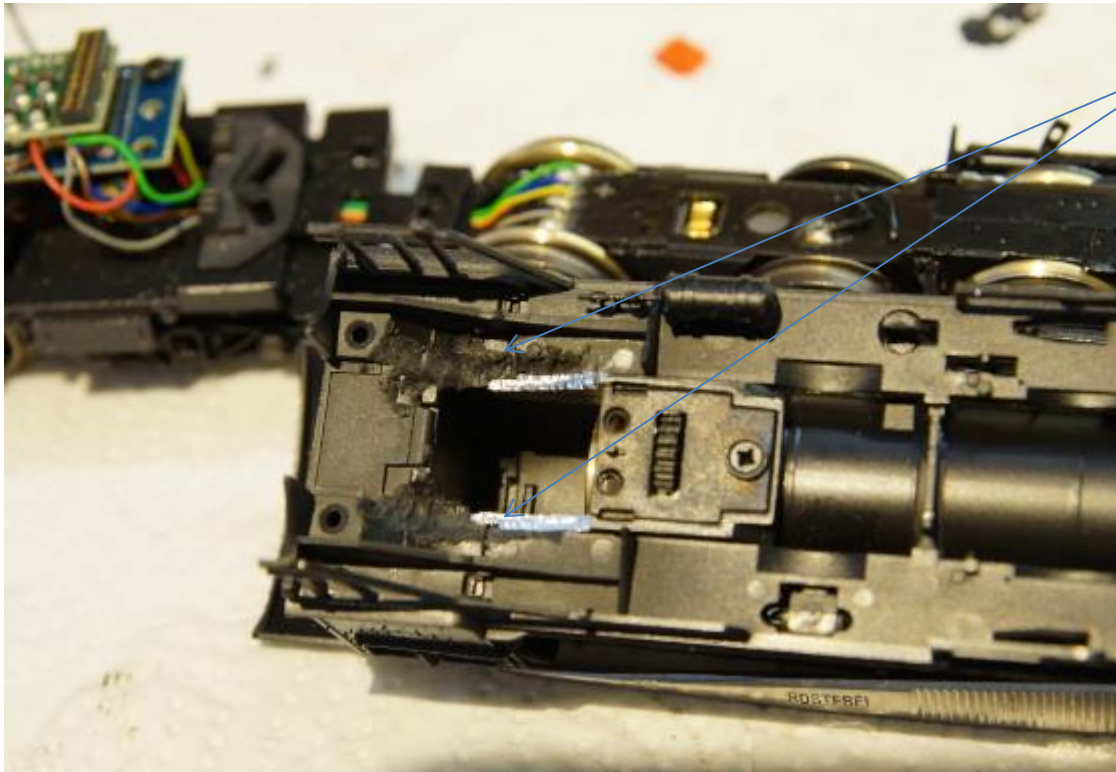
Die Antriebswelle vorsichtig
entnehmen.



Hier sieht man, daß am Rahmen intensiv gefräst werden, um Platz für die Spurkranzringe der Kuppelachsen zu schaffen.



Auch am Gestängeträger muß etwas Material abgenommen werden, damit die vordere Kuppelachse nicht klemmt.



Auch unter dem Führerhaus muß Platz für das nun größere Rad geschaffen werden. Dazu das Führerhaus entweder demontieren, oder ausstopfen als Schutz vor Frässpänen.

Spurkranzringe:

Vorläufer: 12,4mm

Kuppelräder: 21,5mm

Tender: 13,4mm

Da die Spurkranzringe für die Treibräder 1/10 zu klein sind, müssen die Spurkränze vorher etwas abgedreht werden.





Ein neuralgischer Punkt bleibt die zweite Vorlaufachse vor der Bremsattrappe der ersten Kuppelachse. Selbst wenn man hier so viel Material weg nimmt, wie möglich und die Spurkranzringe niedriger dreht, drückt das Rad manchmal davor und damit die Bremsattrappe gegen die Treibräder.

