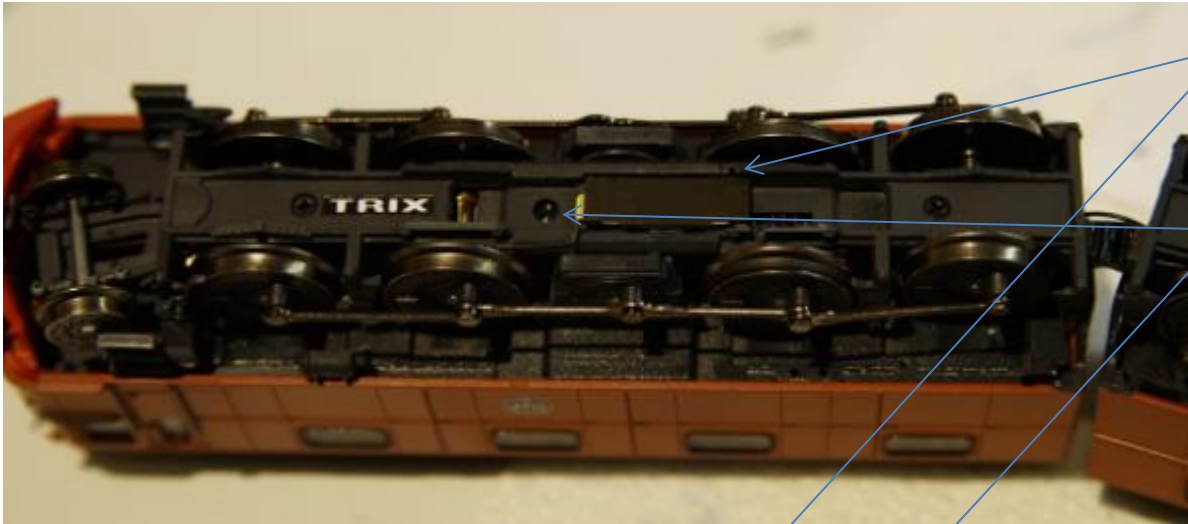


# Dm3 TRIX H0 22273 für Express (analoge Umrüstung)





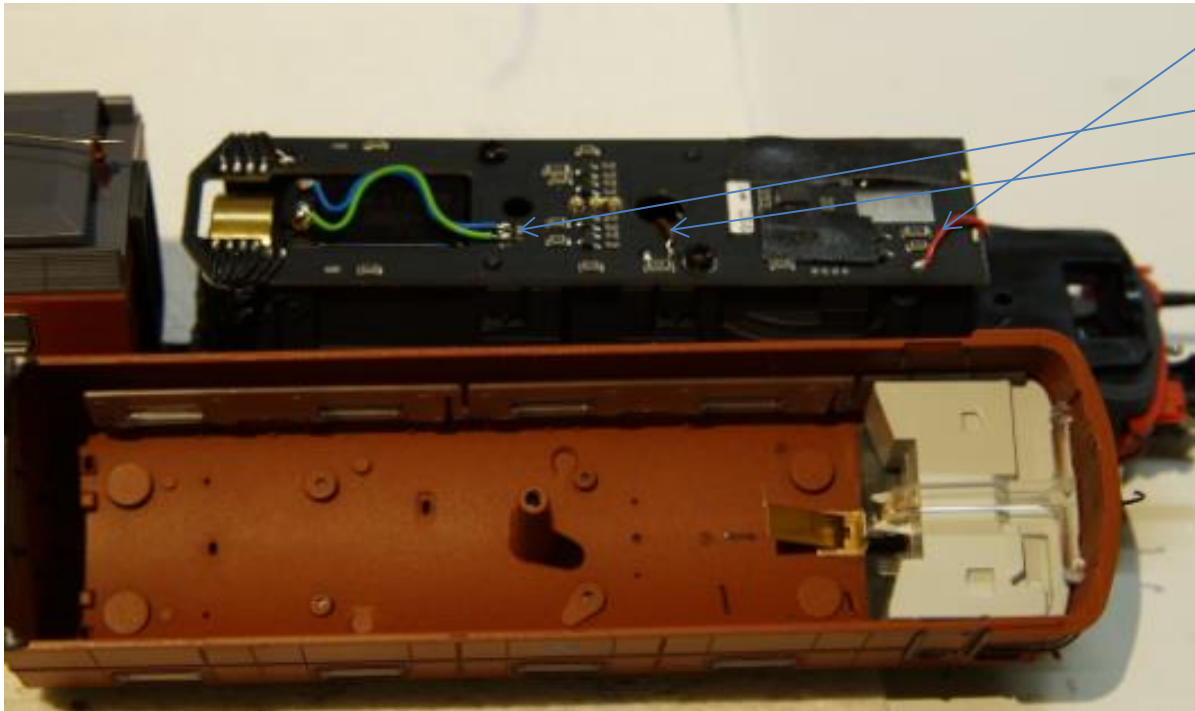
Die Radschleifer sind geclipst und werden einfach abgehelt. Danach kommen Express-Mittelschleifereinheiten darunter.

Die Mittelschleifer verdecken die zentrale Gehäuseschraube.





Die lange Gehäuseschraube ist bei allen drei Teilen gleich



Von der Platine werden

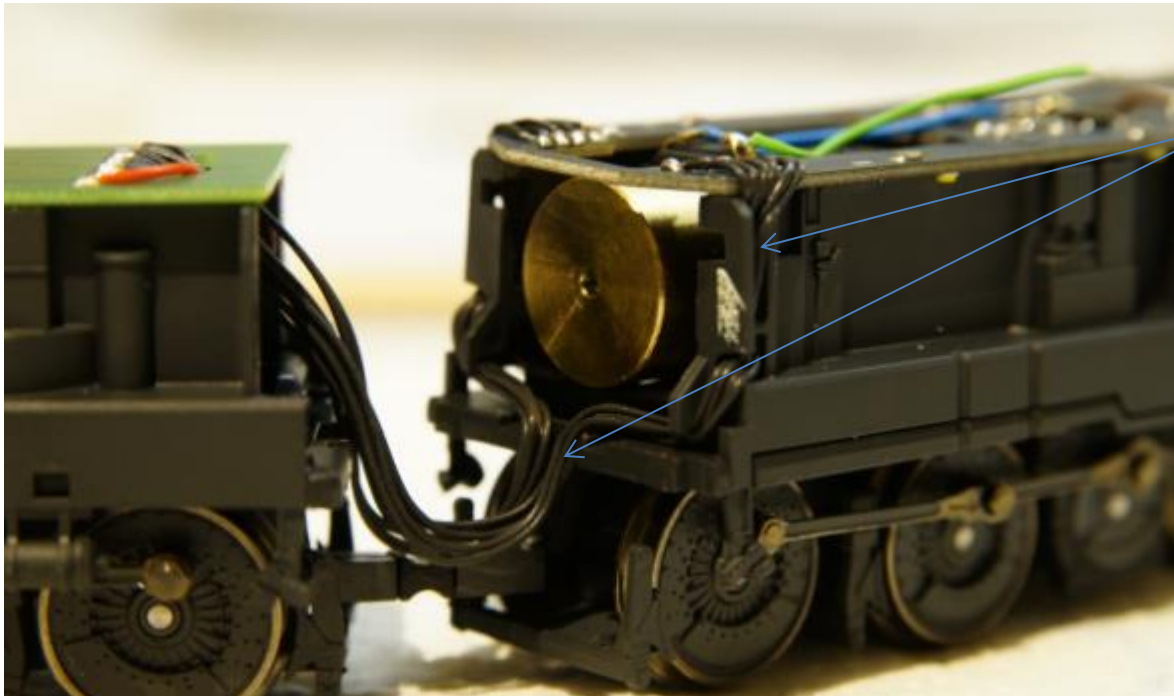
- das rote Kabel vom Bodenpalten-Kontakt,
- Grün und Blau vom Motor
- Braun der Gehäusemasse

abgelötet



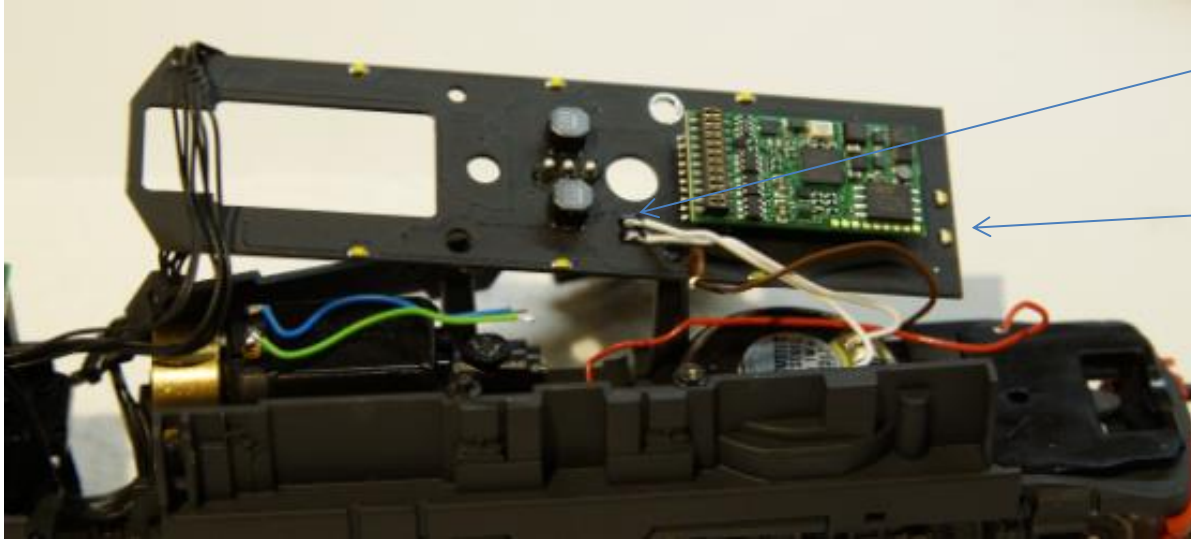
Hier sind die Kabel abgelötet.

Zwei Schrauben halten die Platine



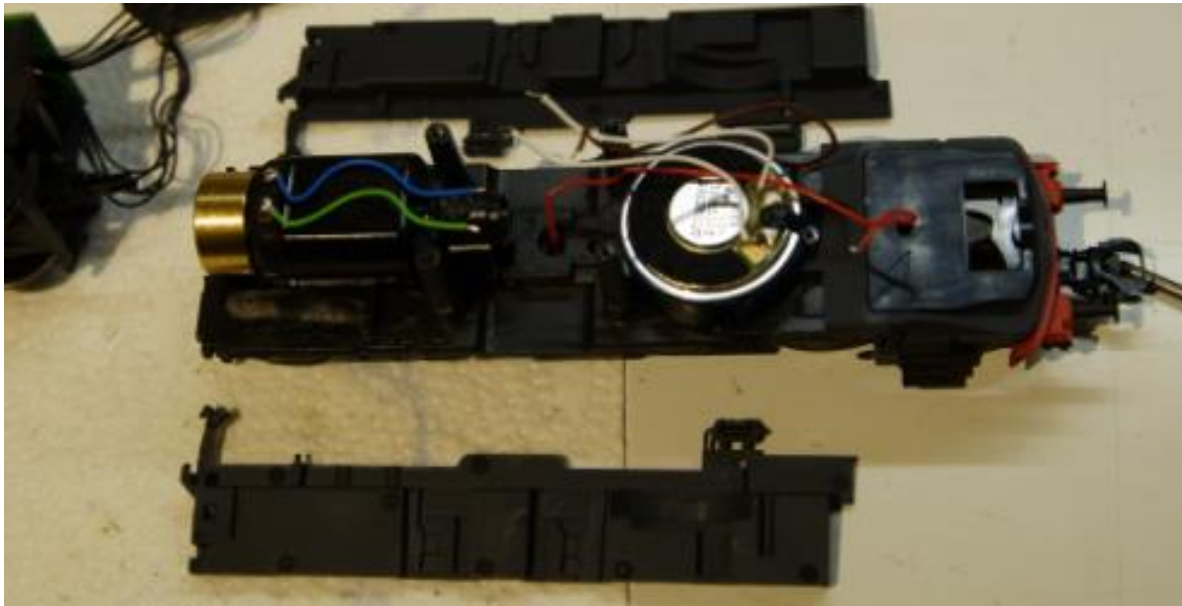
Wichtig ist die Kabelführung über die Seiten der Innenraumverkleidung hin zur Mitte in den Kupplungsschacht. Sonst werden die Kabel beim aufsetzen des Gehäuses abgeschert.



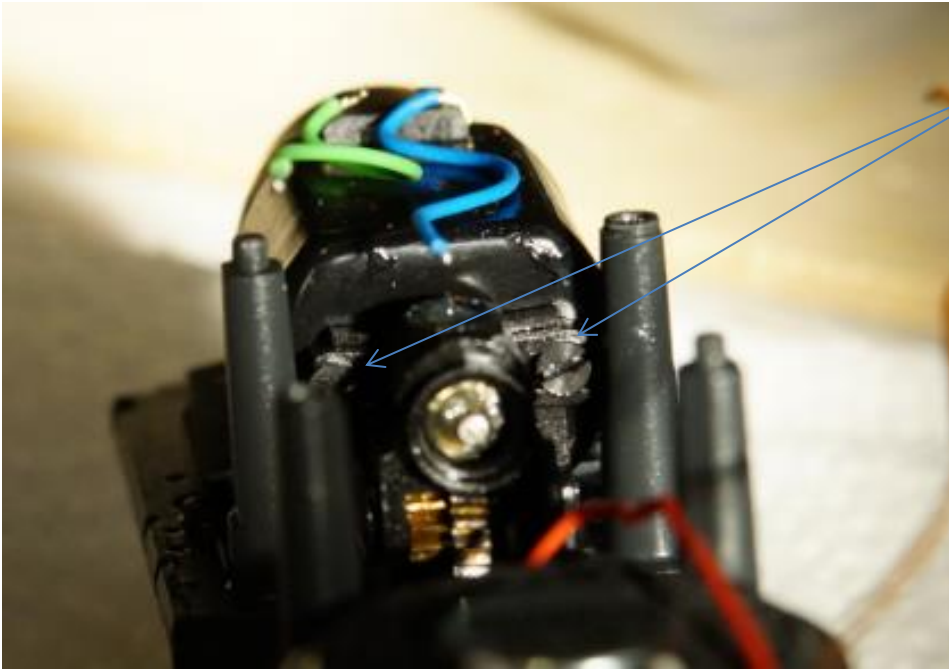


Von der Unterseite werden dann noch die beiden Lautsprecherkabel entfernt.

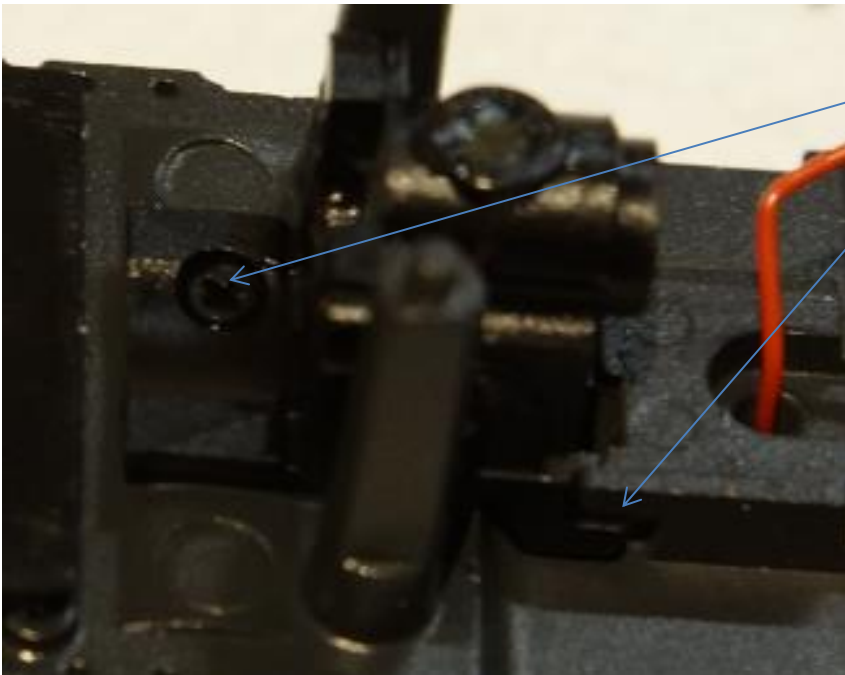
Die kleinen SMD-LED an den Rändern und der Stirnseite beachten. An der Stirnseite gibt zwei zusätzliche auf der Oberseite



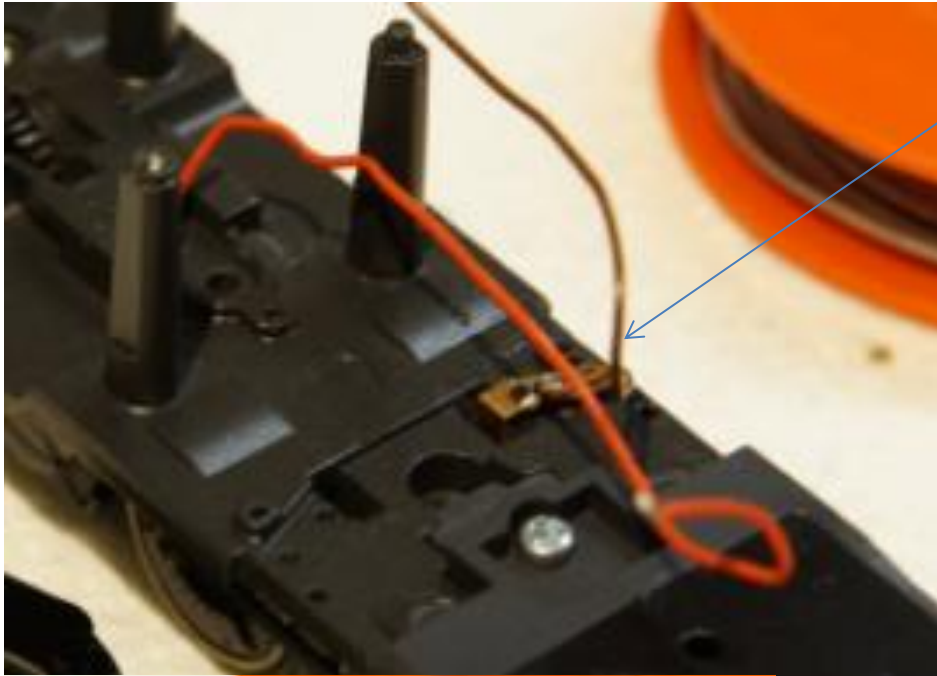
Die Motorraumverkleidungen sind gesteckt und werden nach oben abgezogen. Der Lautsprecher ist geschraubt.



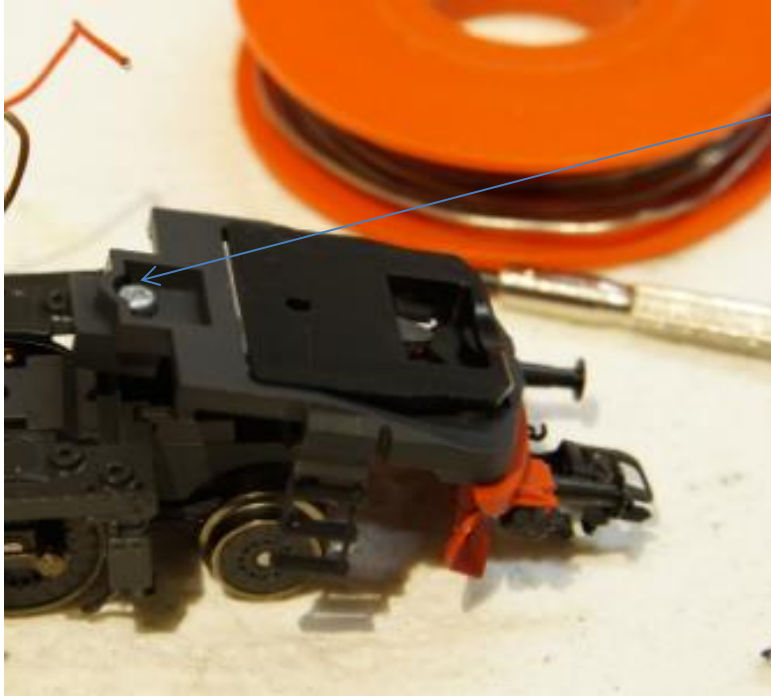
Der Motor wird von vorn durch zwei Schrauben gehalten.



Der Getriebelock wird von einer Schraube gehalten und vorn gerastet



Die Radschleiferanschlüsse werden für EXPRESS nicht benötigt



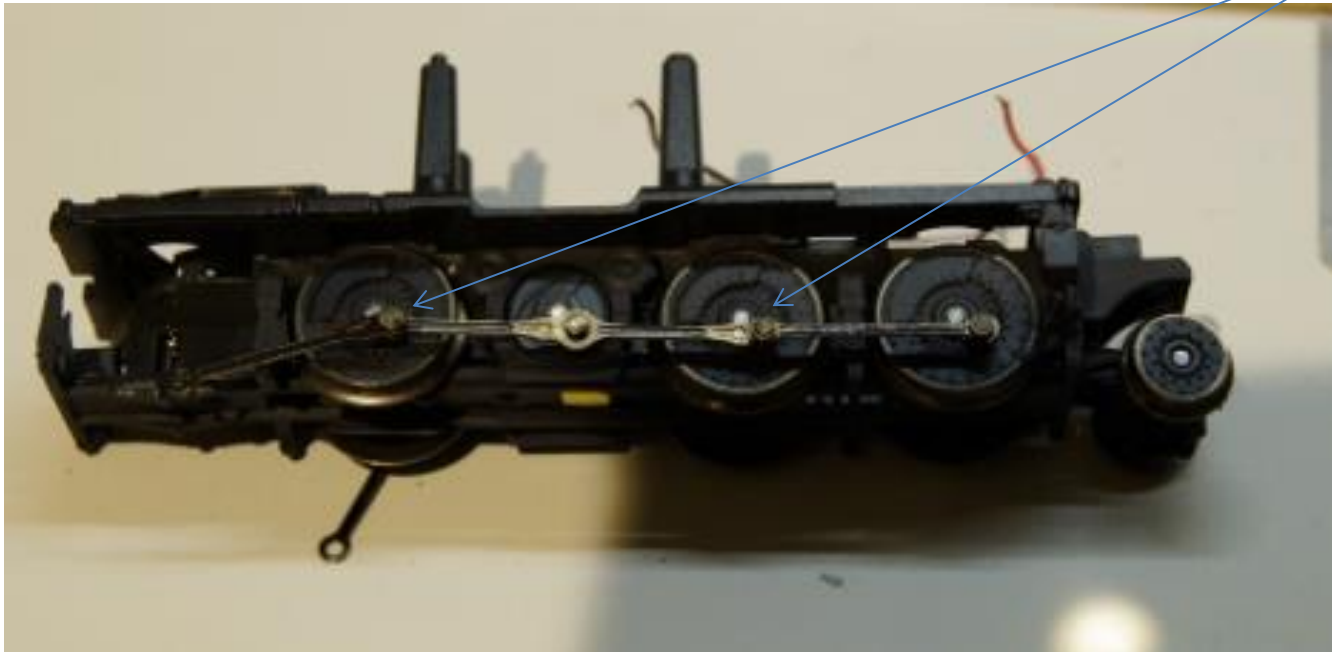
Der Vorbau mit der Pufferbohle wird von einer Schraube und Rastnasen gehalten



Zwei Schrauben halten die Bodenplatte und auch den Vorläufer.

Vorher sollte aber das Gestänge abgenommen werden. Es sind drei Stangen je Seite. Der mittlere Teil liegt innen, die beiden äußeren werden darüber gelegt.

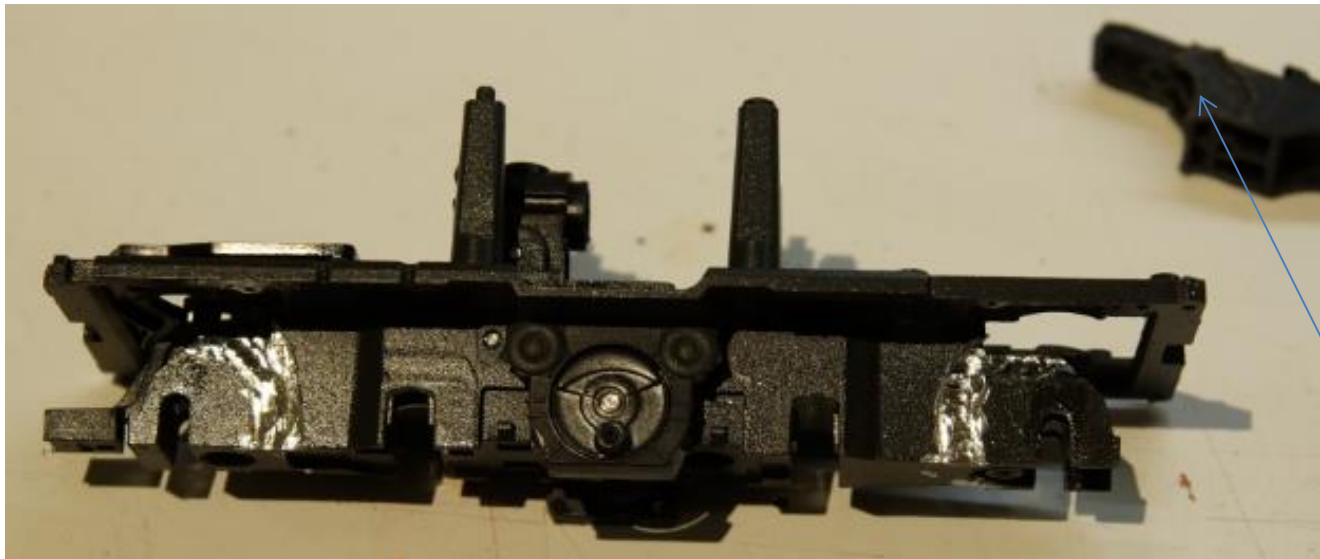
Die Schrauben an den Stellen, wo zwei Stangen übereinander liegen, sind länger







Die beiden äußeren Achsen liegen auf jeweils zwei Spiralfedern. Beachten, durch welches Loch das Kabel zum Mittelschleiferkontakt gefädelt wird.



Obwohl der Rahmen schmal ist, muß unter den Spurkranzringen gefräst werden, damit die Achsen die volle Seitenverschiebbarkeit behalten. Sonst schleifen die Räder in Kurven am Rahmen- verursachen Kurzschlüsse und bremsen die Achse ab. Auch der Vorschuh muß gefräst werden



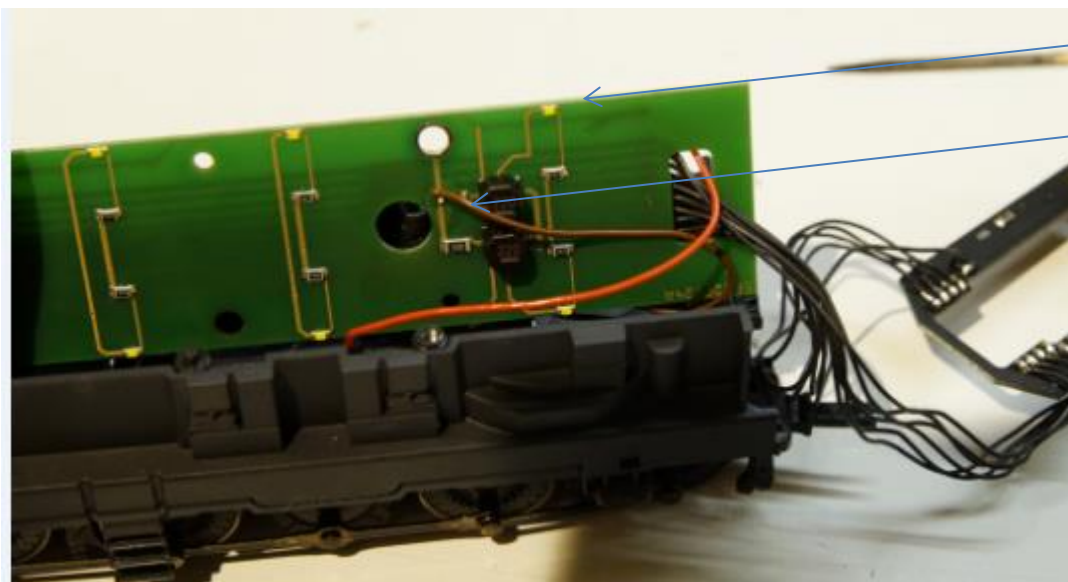
Der Mittelteil leitet die Kabel nur durch.  
Das rote Kabel führt ebenfalls zum Mittelleiterkontakt. Bei diesem Umbau habe ich nur die beiden äußeren Segmente mit einer Schleifereinheit versehen. Deshalb wird der Kontakt hier nicht gebraucht.

Dummerweise sind die äußeren Platinen geschwärzt und die Verbindungskabel alle schwarz. Deshalb sollte man alle drei Platinen als Einheit zusammen lassen.



Auch beim Middlesegment auf die Kabelführung achten

Die Fräsarbeiten an den Achsen erfolgen hier genauso, wie bei Teil 1



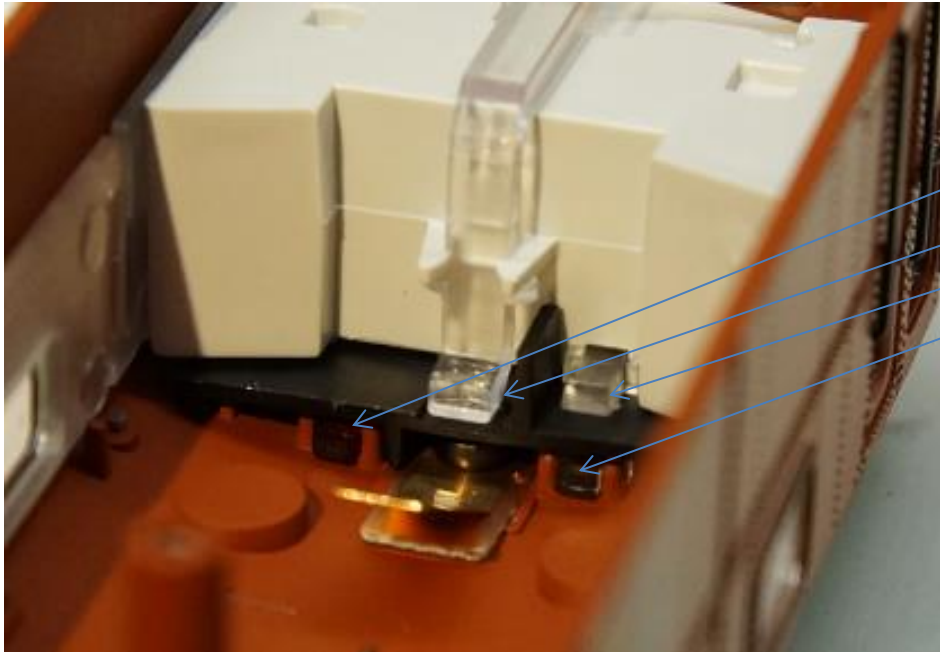
Auch diese Platine trägt LED zur Motorraum-Beleuchtung. Der braune Anschluß für die Radschleifer wird nicht benötigt.

Die Platine des dritten Segments ist etwas einfacher aufgebaut. Trix hat bei dieser Lok die isolierten Räder in den einzelnen Segmenten auf unterschiedliche Seiten gelegt. Das geht natürlich für Express nicht. Ich habe alle nicht isolierten Räder zur Stromaufnahme auf die rechte Seite gelegt. Dazu muß bei einer Treibachse das Zahnrad versetzt werden. Für den Digitalbetrieb muß dann die dritte Platine umgepolt werden. Wie das zu erfolgen hätte, habe ich noch nicht durchschaut

Für diesen Auftrag sollte das gesamte Digitalequipment entfernt werden, da die Lok nur analog laufen soll. So habe ich neue Beleuchtungsplatinen gebaut.







Hier die unterschiedlichen Prismen für die Beleuchtung, damit man weiß, wo auf einer Nachbauplatine die LED sitzen müssen:

- Rotes Schlußlicht
- Stirnlampen unten
- Führerstandsbeleuchtung
- Stirnlampe oben

Unten die Einheit mit neuer Verkabelung.

Die Lok hat nun wechselndes Stirnlicht und Führerstandsbeleuchtung. Auf die rote Schlußlampe habe ich verzichtet und das Prisma abgeklebt. Die mittlere Platine wäre technisch nicht nötig, erleichtert aber spätere Reparaturen, wenn man nicht komplett durchlaufende Kabel trennen muß.

