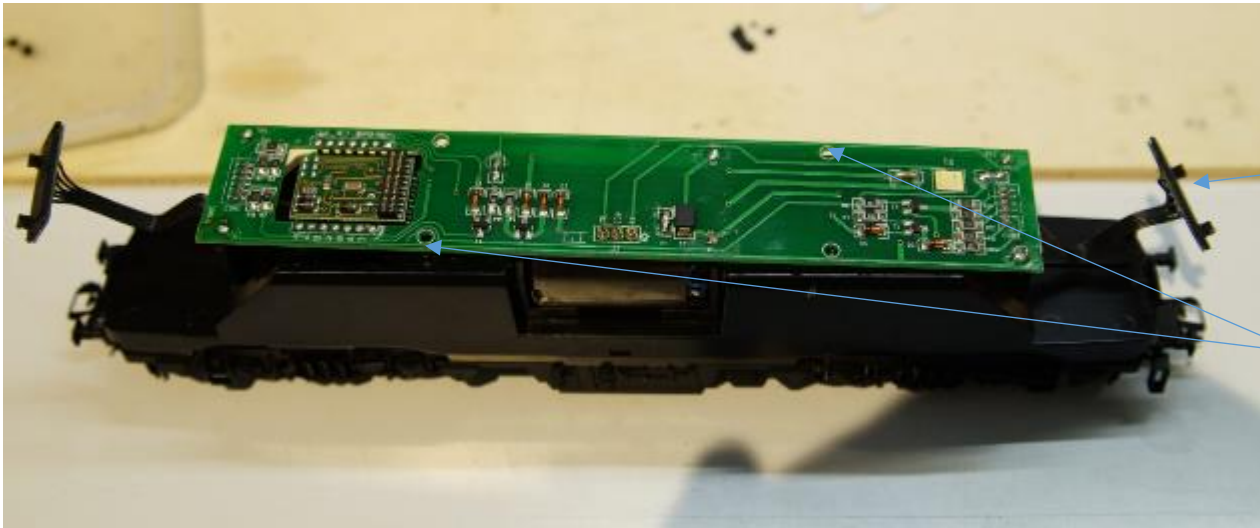


E120 von TRIX H0 für EXPRESS

Von der E120 wurden verschiedene Versionen gebaut. Die ersten waren klassische Märklin- Konstruktionen.

Hier zeige ich die 22604. Diese hat einen robusten Mittelmotor mit zwei großen Schwungmassen. Die Kraftübertragung läuft über zwei längenverstellbare Kardanwellen mit Kreuzgelenken auf alle Achsen beider Drehgestelle. Leider sind nur die Achsen aus Metall. Die Drehgestelle und Getriebe sind aus Kunststoff gefertigt. Die Achsen liegen nicht in Lagerbuchsen.

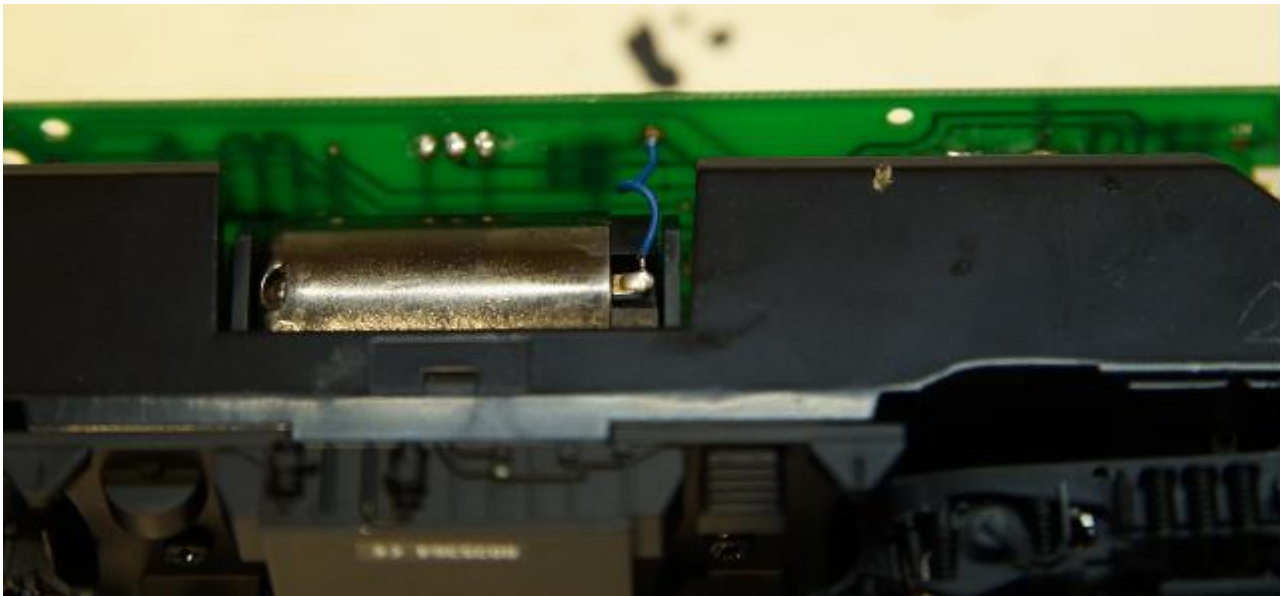




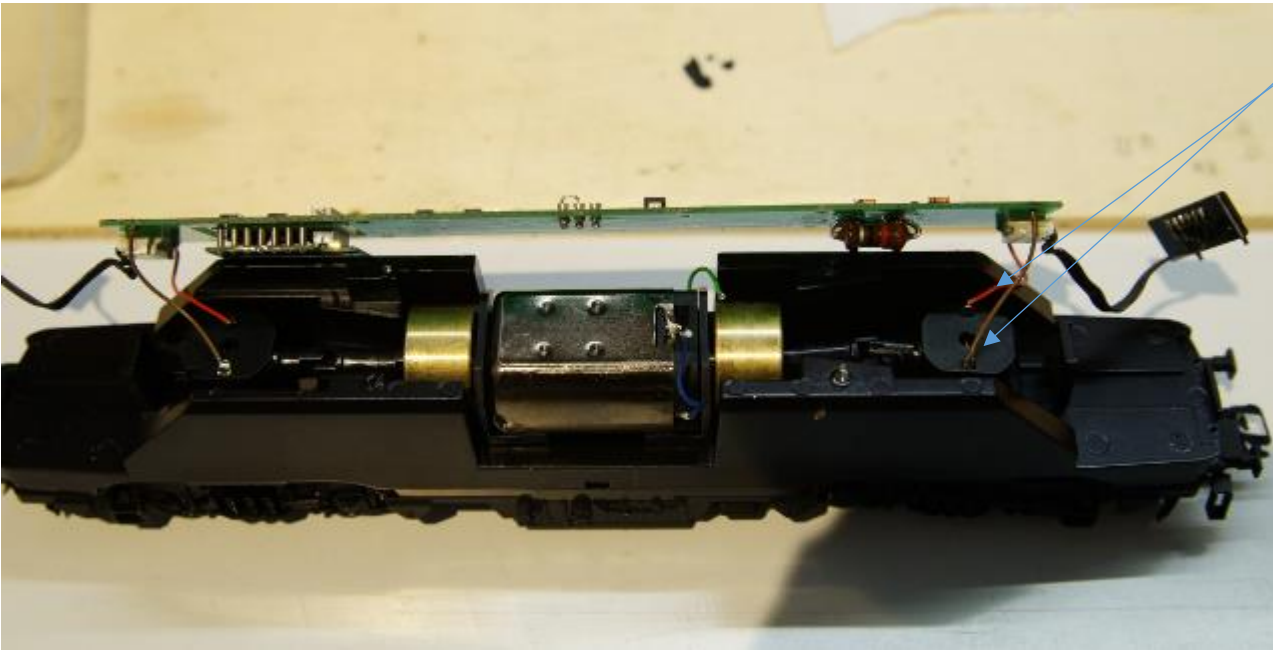
Das Gehäuse wird durch spreizen an beiden Enden vom Rahmen gelöst. Es ist recht flexibel und kaum bruchgefährdet.

Die Beleuchtungseinheiten werden vom Rahmen abgezogen. Die Kabel verbleiben aber in den Steckbuchsen der Platine.

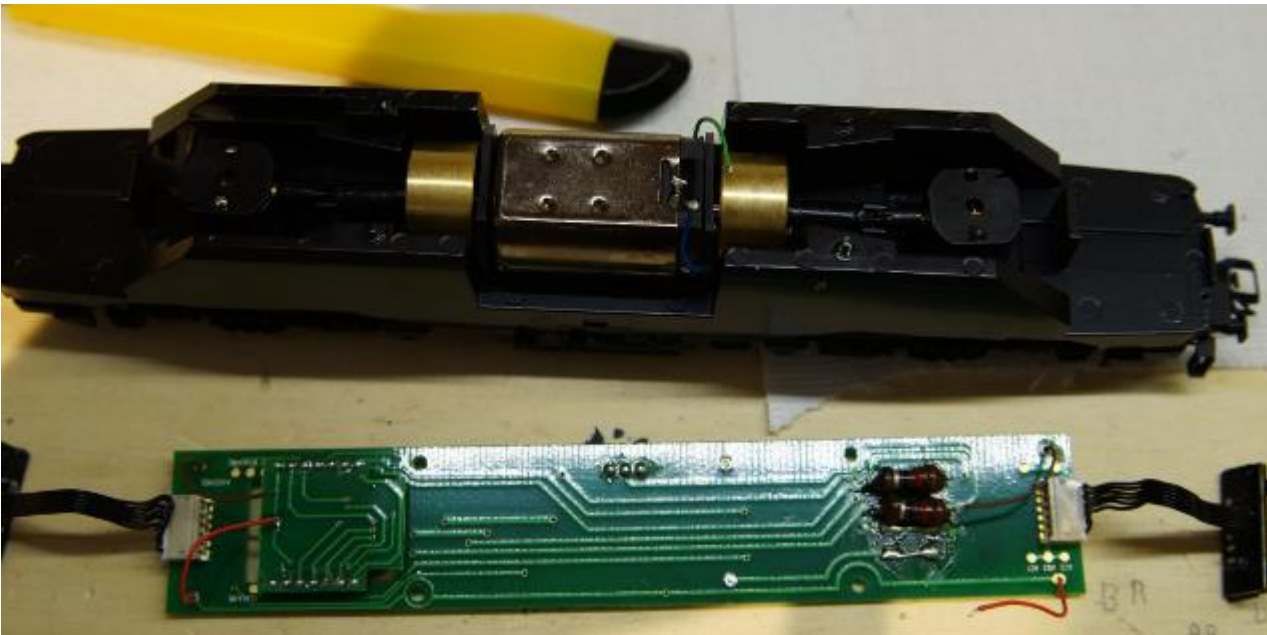
Zwei Schrauben halten die Platine. Diese kann erst nur ein Stück abgehoben werden. Aber so kommt man an die Unterseite mit den Kabellötstellen



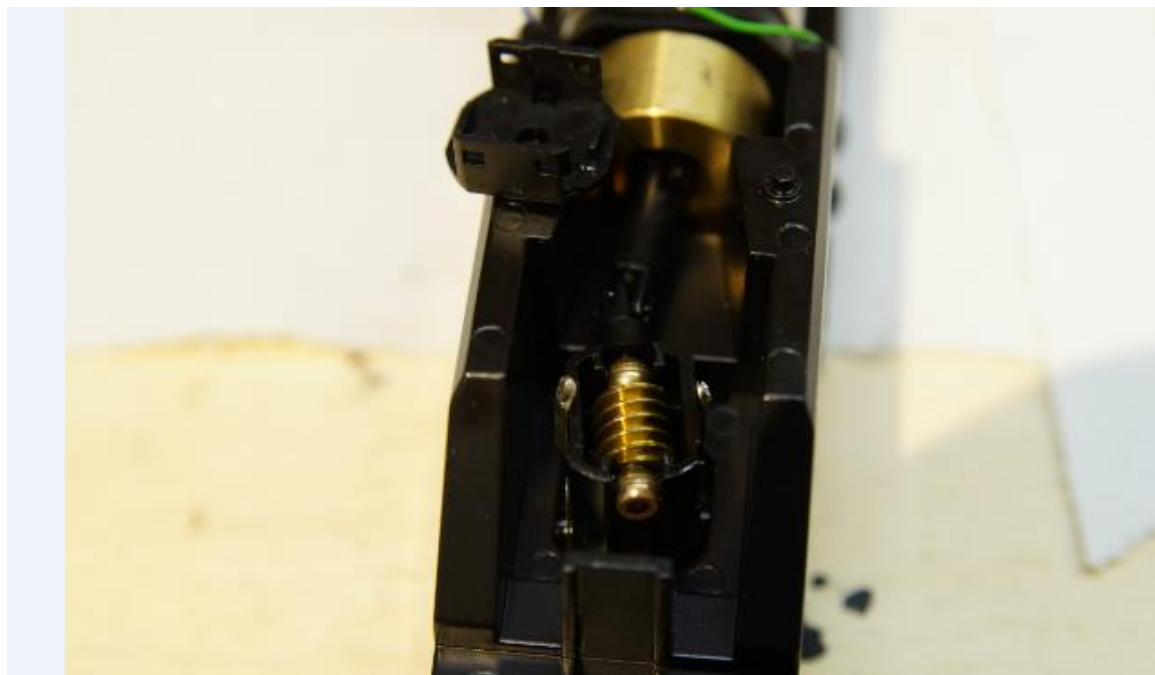
Ein blaues und ein grünes Kabel führen zum Motor -> ablöten



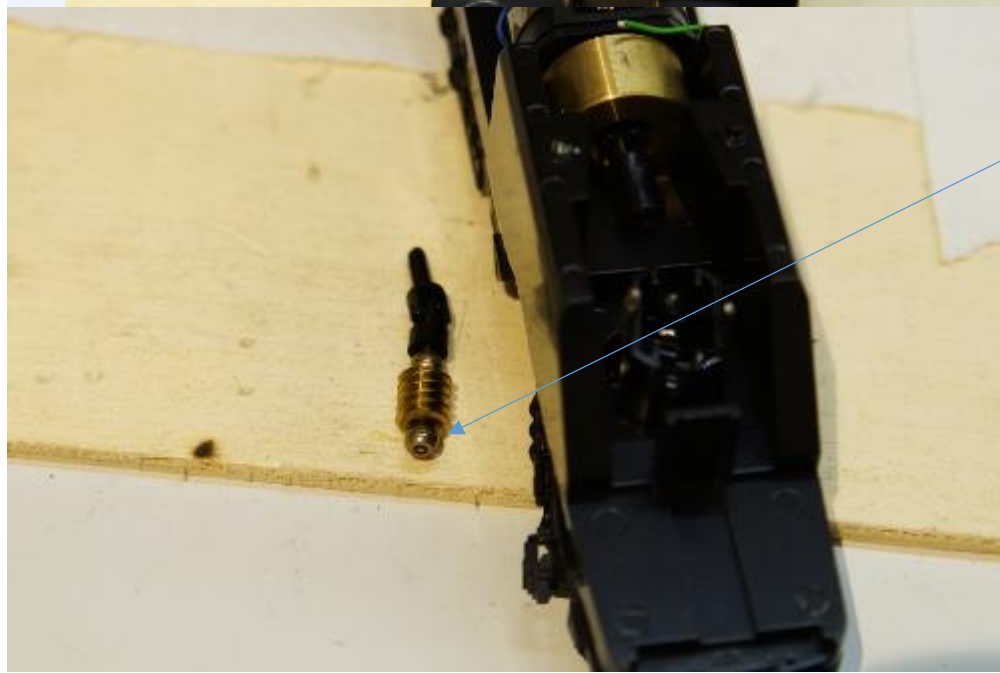
Dann werden die braunen und roten Kabel von den Drehgestellen abgelötet



Diese Deckelchen kann man mit einem kleinen Schraubendreher abheben. Sie sind seitlich geclipst.



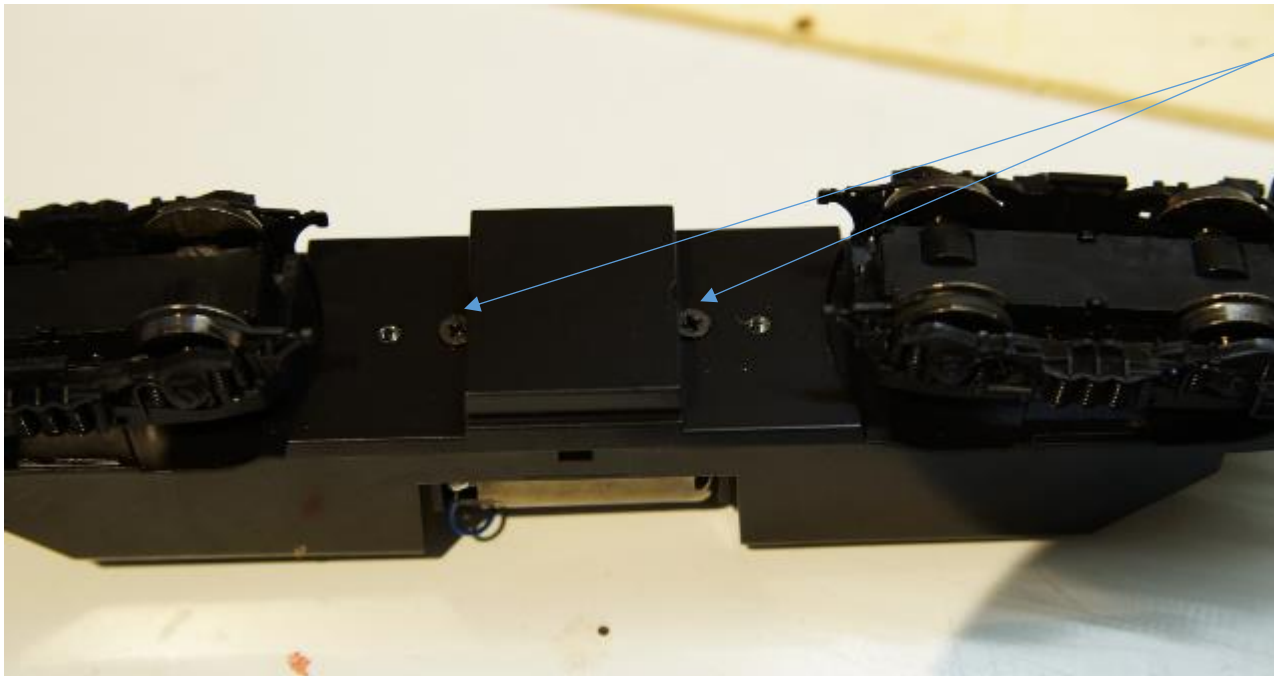
Dann kann man die Kardanwellen mit den Schlecken entnehmen.



Dabei auf die Lagerbuchsen am Ende achten



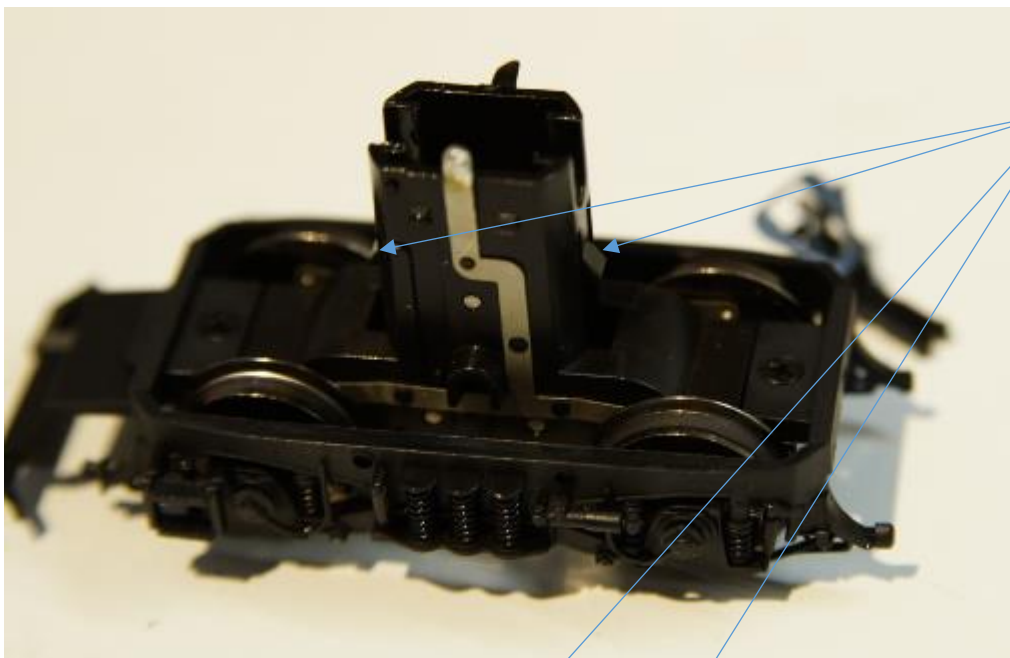
Diese beiden Schrauben halten die Kunststoffattrappe an der Unterseite.



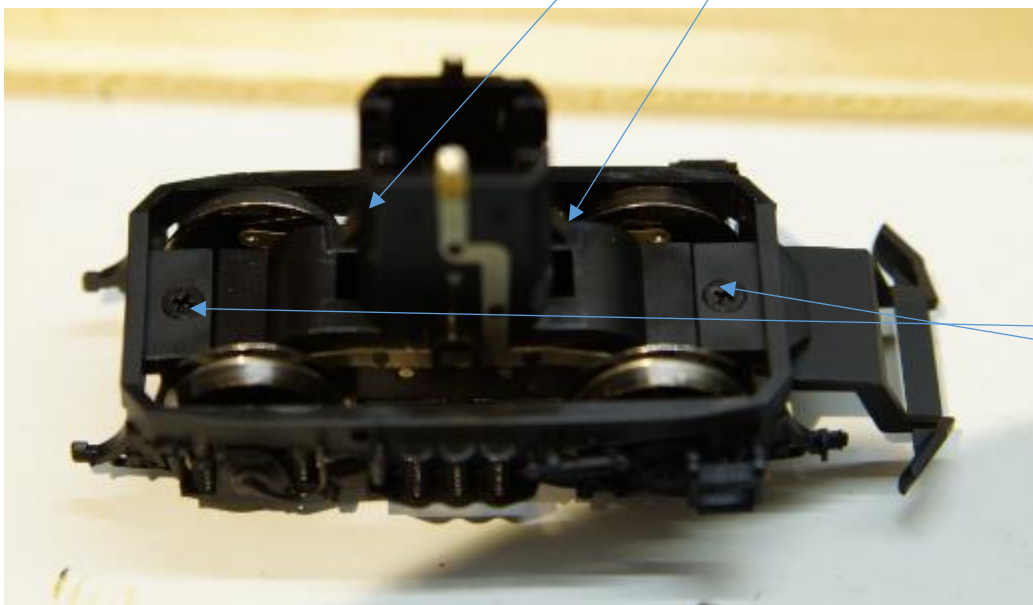
Darunter tauchen die beiden Schrauben auf, welche den Motor halten.

Die Ausrichtung des Motors am Rahmen markieren

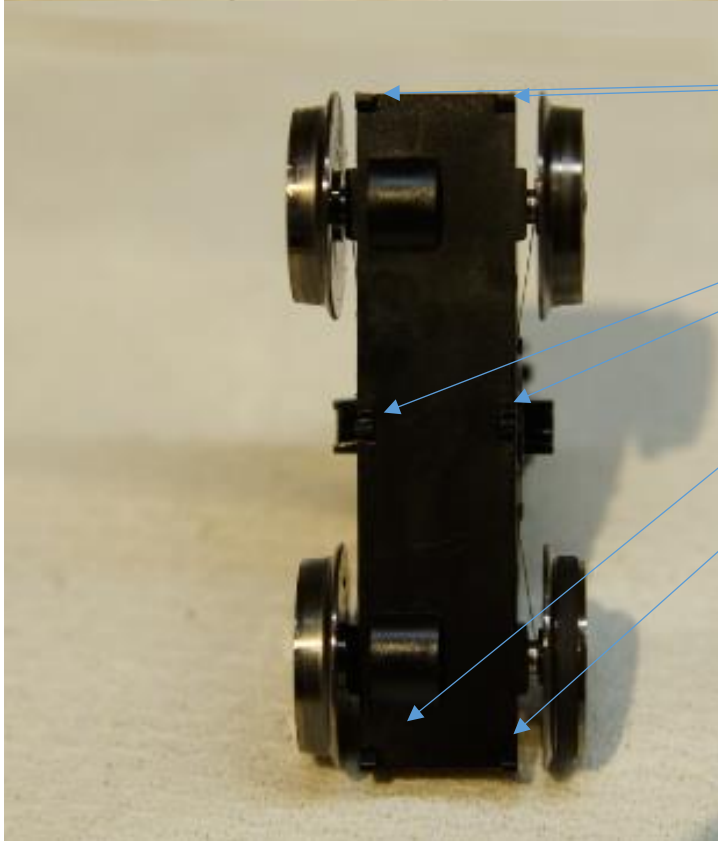




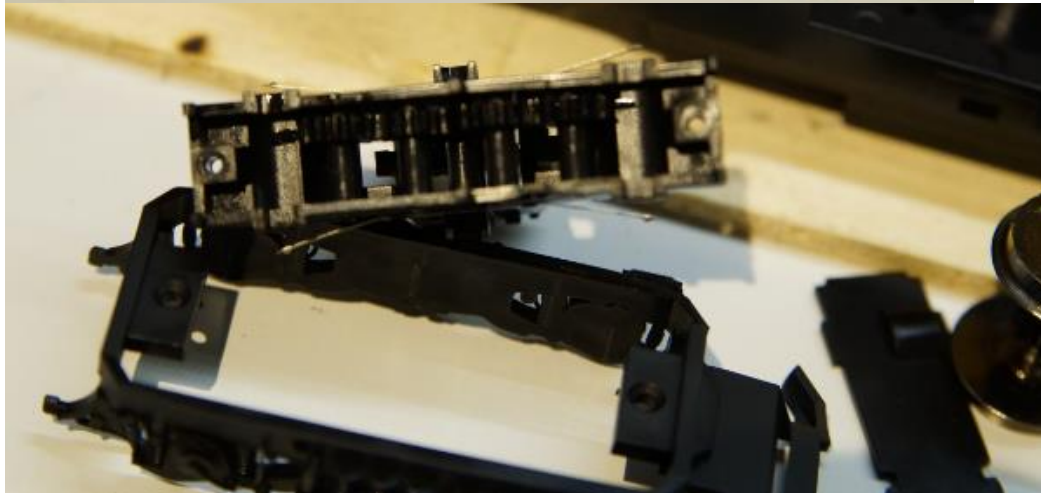
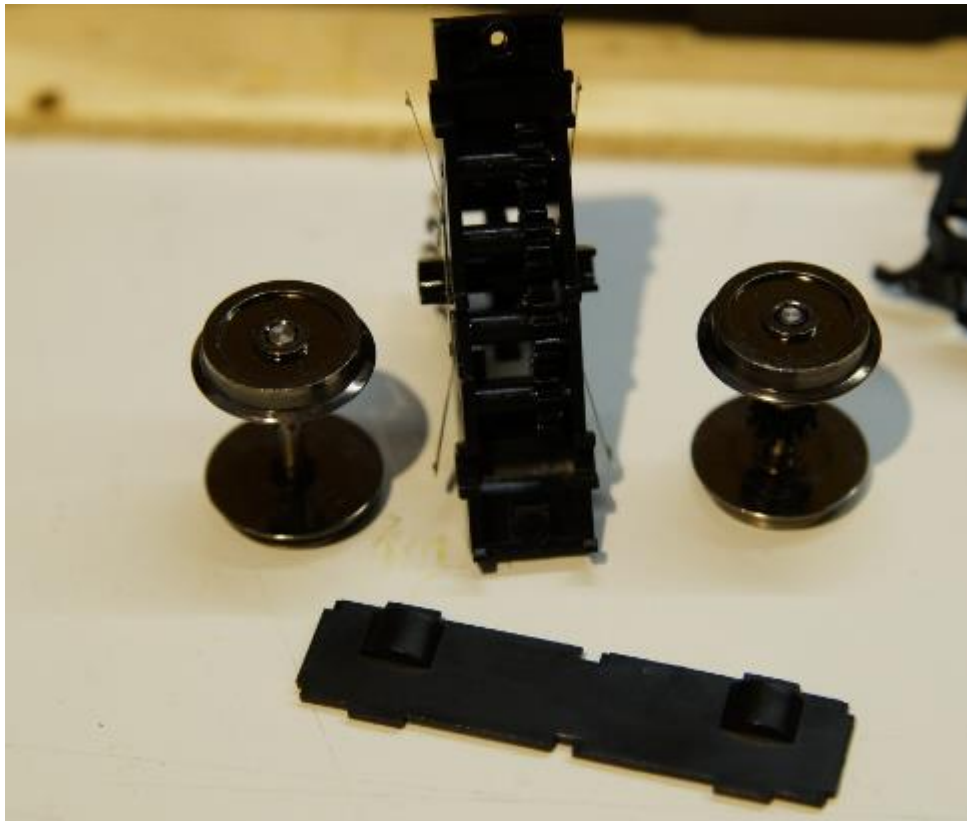
Auf den beiden Seiten des Getriebedoms sitzen zwei Rastnasen, die man leicht eindrücken muß, um das Drehgestell aus dem Rahmen zu entnehmen. Vorher die Kupplungen abziehen.



Diese beiden Schrauben halten die Drehgestellblende

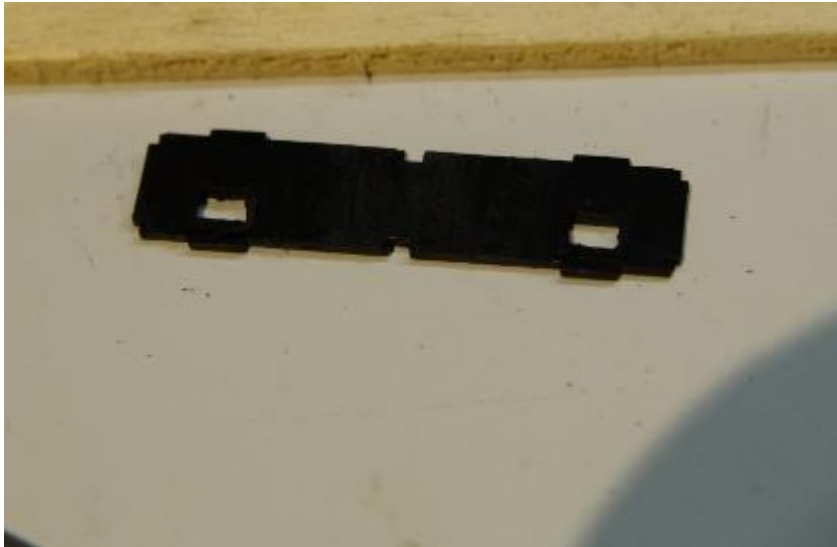


6 kleine Rastnasen halten den Boden.
Vorsichtig mit einem kleinen
Schraubendreher aushebeln



Nun kann man die Achsen entnehmen.
Die Radschleifer belasse ich am Drehgestell.
Es werden zwar nur die der rechten Seite
benötigt, aber so bleiben die Achsen
zentriert





Die Ausbuchtungen für die Zahnräder öffne ich. So gewinnt man Platz für die Schleifer und man kann das Getriebe ölen.

Für die Schleifereinheit wird eine Verstärkungsplatte aufgeklebt und ein Gewinde eingeschnitten.

Unten sieht man die montierte Schleifereinheit. An diese wird ein Kabel gelötet und so nach oben zur Platine geführt, daß es die Bewegung des Drehgestells nicht behindert. Zum Schleiferwechsel ist nur diese Lötstelle und die eine Schraube zu lösen. Damit sich die Schleifereinheit nicht verdreht, lasse ich Stummel von den Laschen stehen. Diese greifen um die Verstärkungsplatte und sichern so die Ausrichtung der Schleifer.

