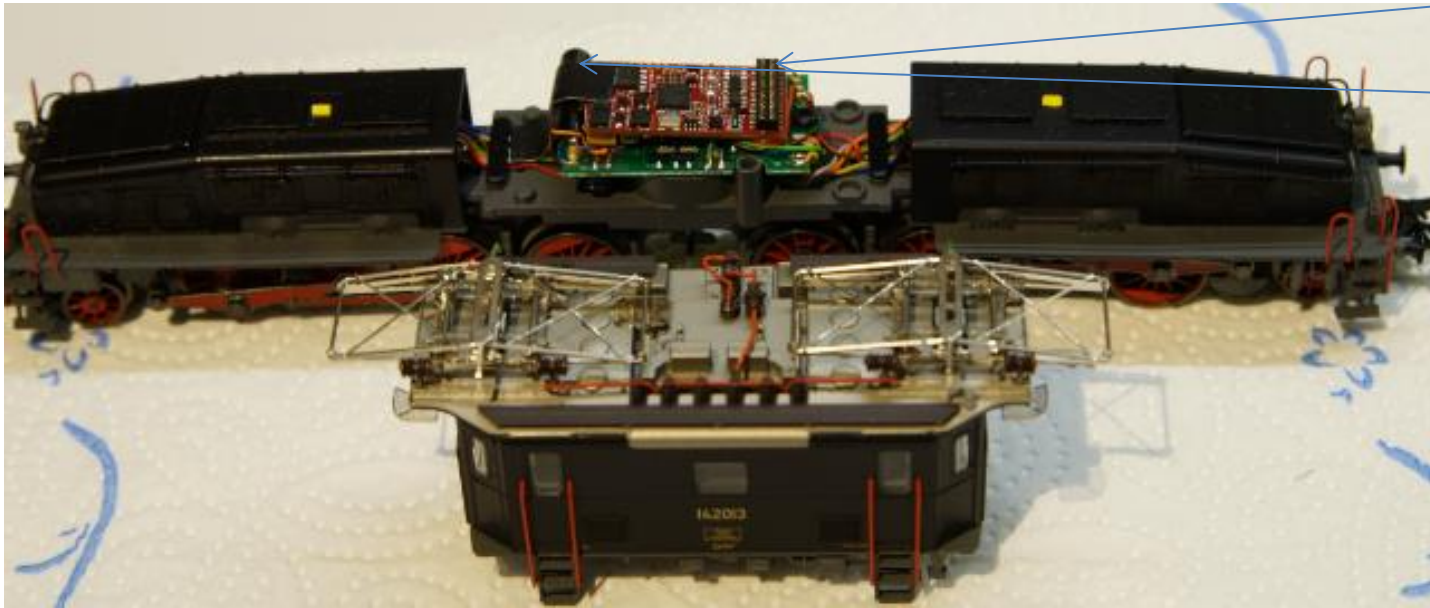


# Krokodil Ce 6/8 II TRIX H0 (22955) für EXPRESS





Zwei Schrauben halten das mittlere Gehäuse



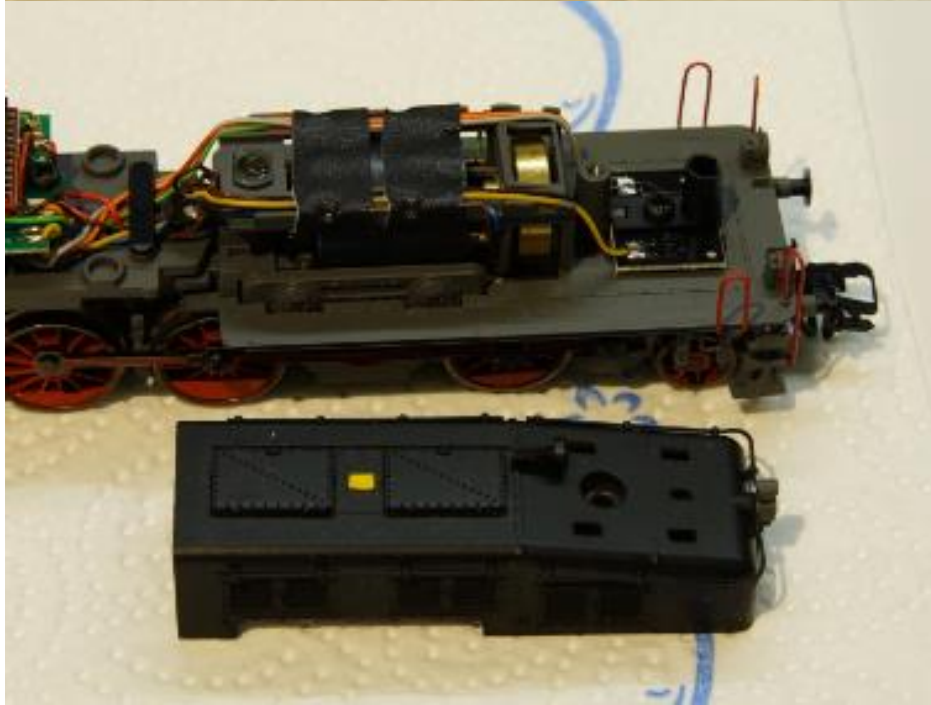
Darunter kommt der Decoder zum Vorschein. Ein Stützkondensator ist mit einem Klebeband fixiert

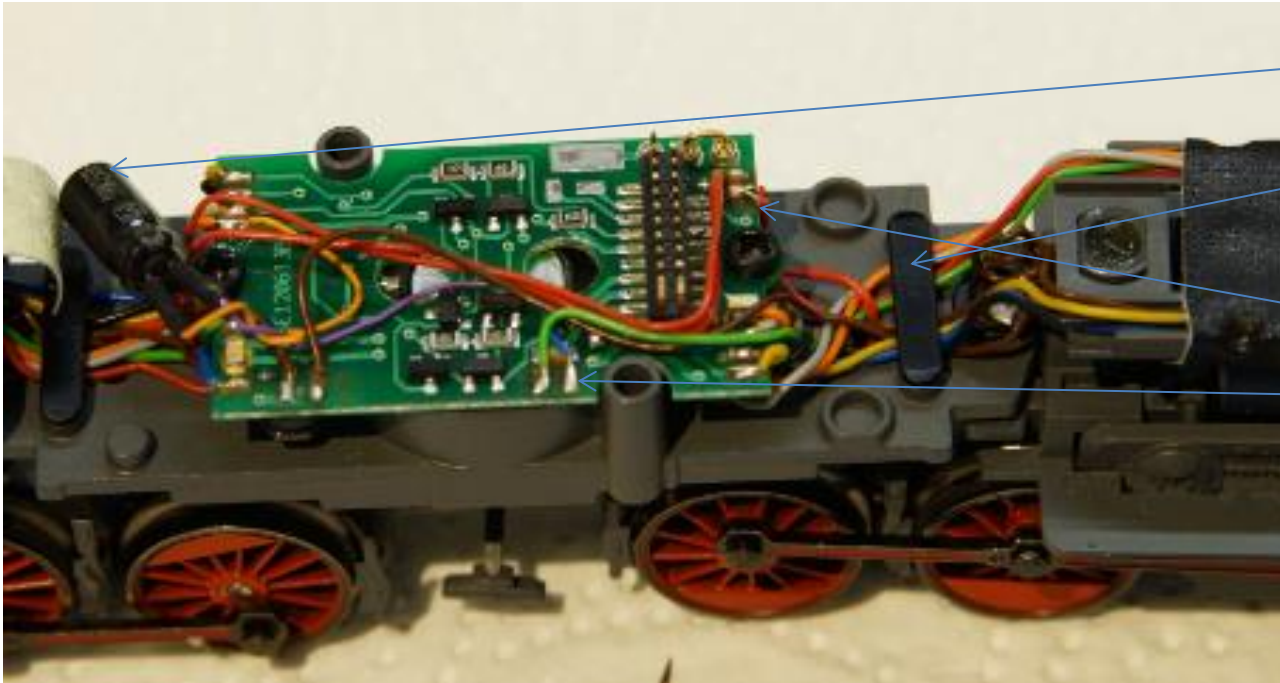


Die Schrauben für die Vorbauten finden sich unter einer gerasteten Plastikabdeckung. Man bekommt letztere vorsichtig mit den Fingernägeln ab, ohne den Lack zu beschädigen.

Da jedes Drehgestell einen Antrieb hat, gibt es praktisch zwei „Kabelbäume“ zur Hauptplatine.

Diese werden mit Klebebändern fixiert.

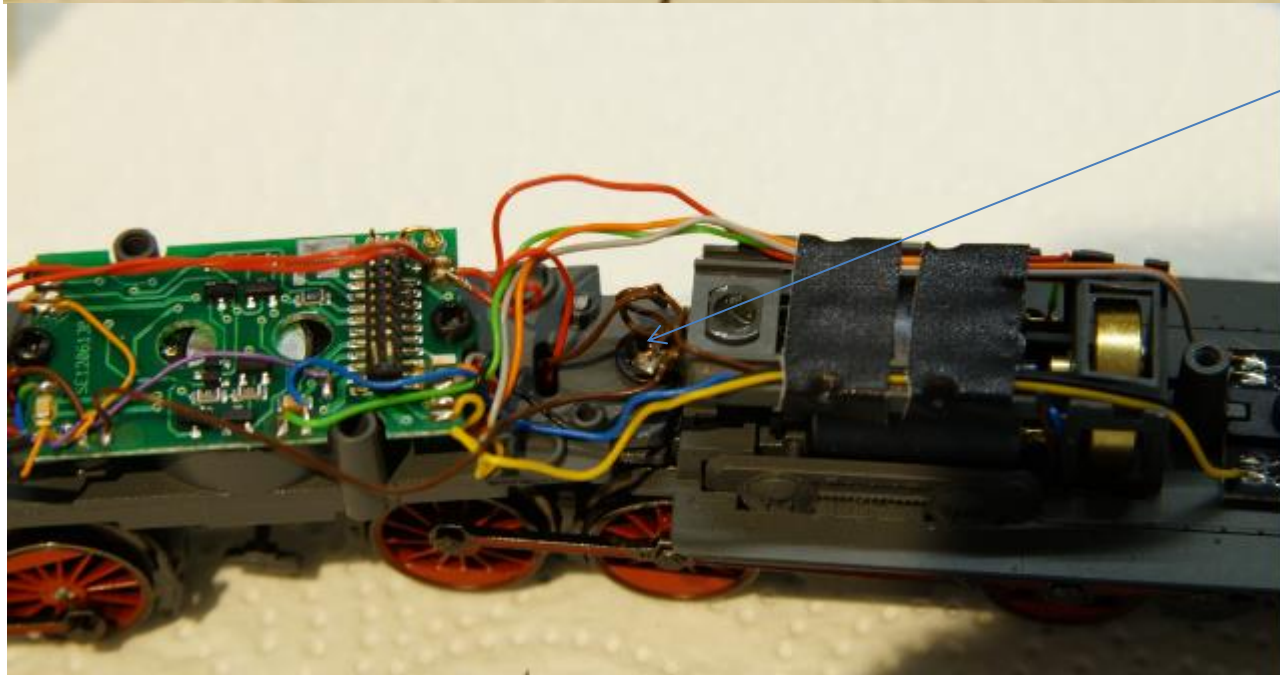




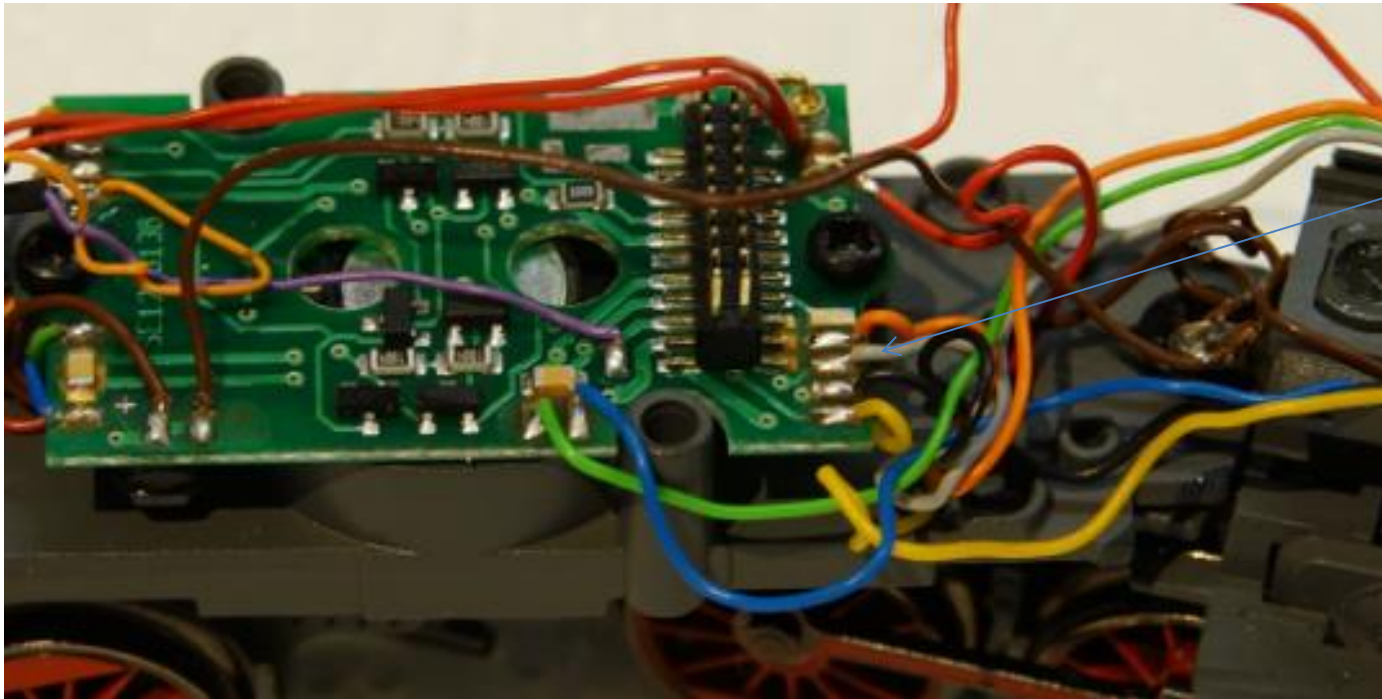
Der Stützkondensator bleibt an der Platine

Die Kabelbrücke sitzt sehr fest. Mir ist schon ein Zapfen abgebrochen.

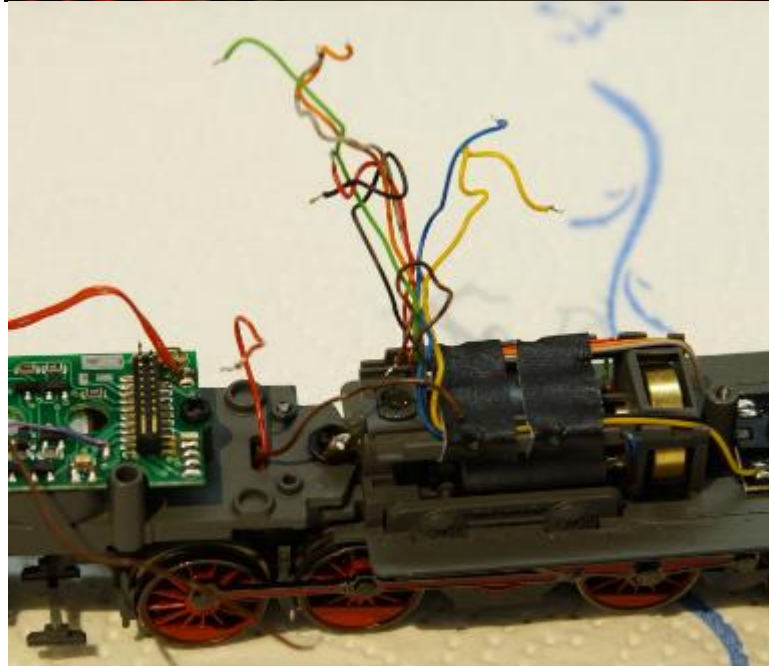
Die Kabel vorsichtig entwirren  
Rot ist der Pluspol vom Drehgestell  
Grün und Blau sind die Anschlüsse des Motors.



Braun sind die Masseleitungen. Sie laufen auf einer Lötfläche zusammen unter der Halteschraube des Drehgestells



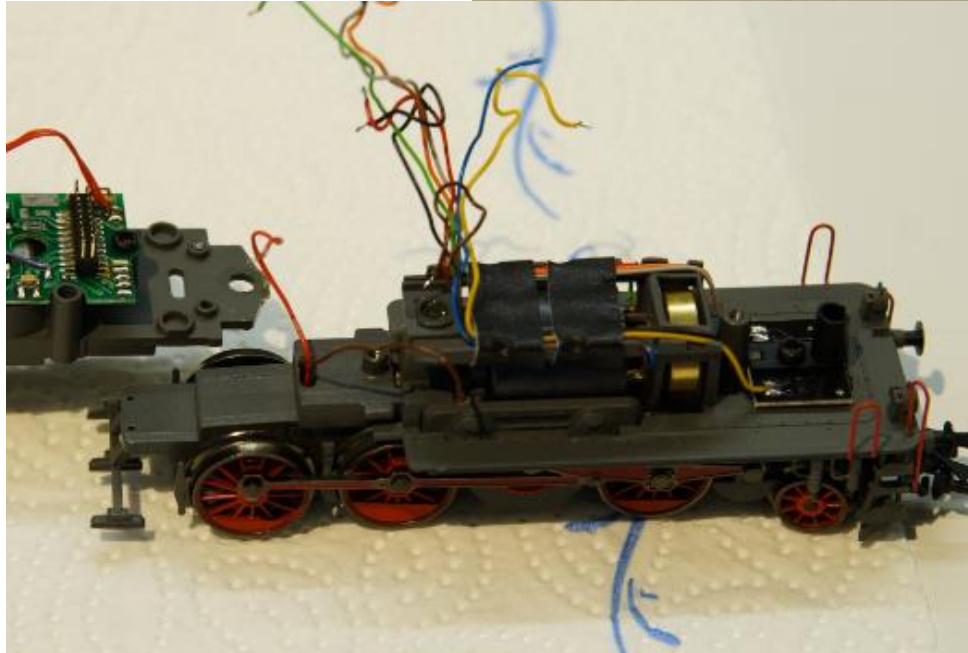
Orange, grau, schwarz und gelb versorgen die Beleuchtungseinheit des Drehgestells



Hier ist die Verkabelung dieses Drehgestells frei. Braun und rot werden durch eine Langlochbohrung zum Drehgestell geführt. Im Drehgestell haben die Räder auf beiden Seiten Radschleifer, obwohl die Achsen über die Räder elektrisch mit dem Rahmen verbunden sind. Das braune Kabel aus dem Drehgestell ist an der Lötfläche unter der Drehgestellschraube angelötet.

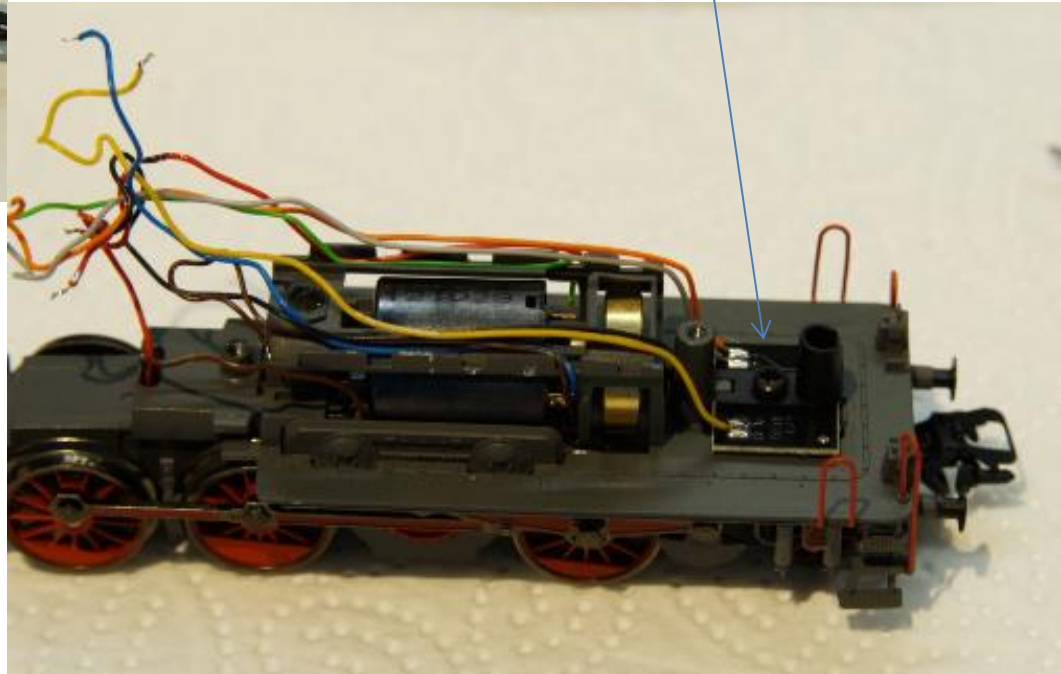


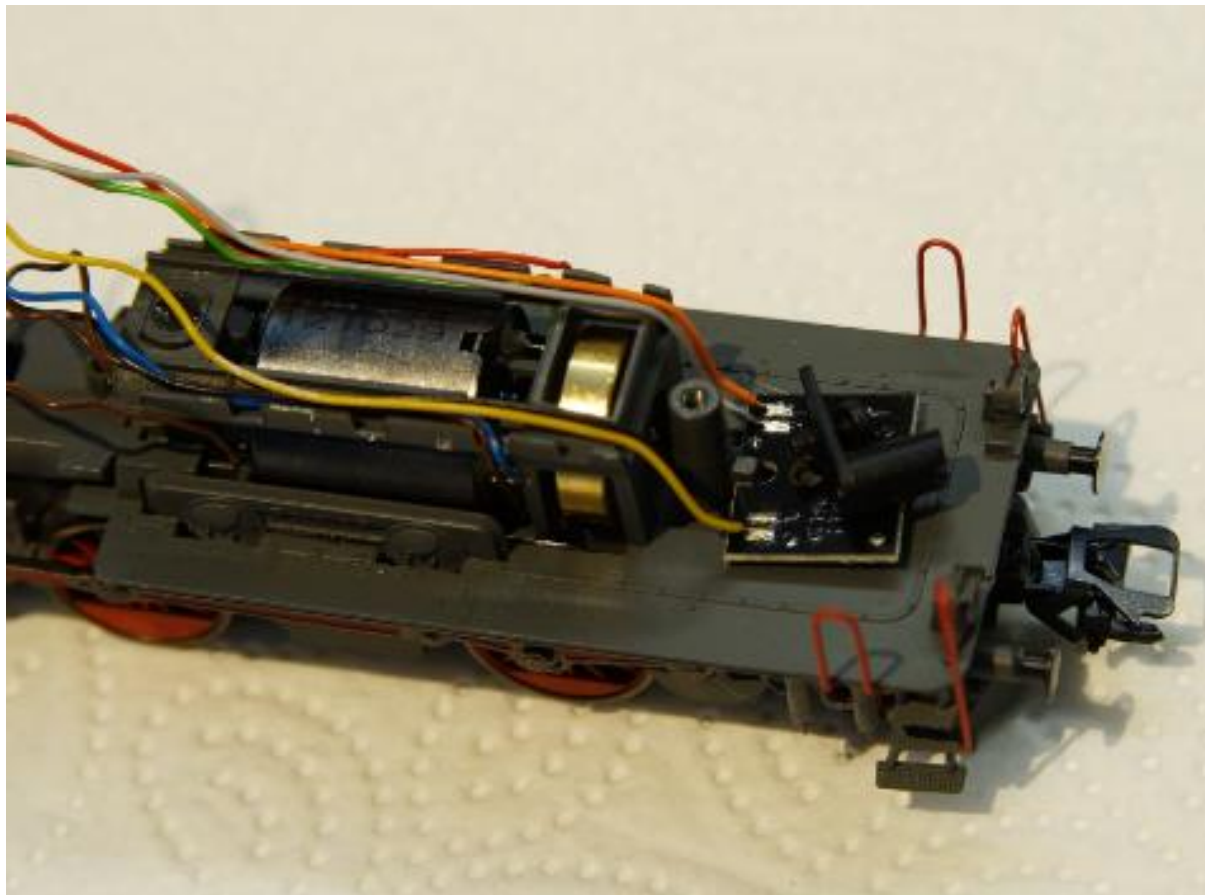
Die Drehgestellschraube mit der Lötflanke und Unterlegscheibe



Das Drehgestell ist draußen

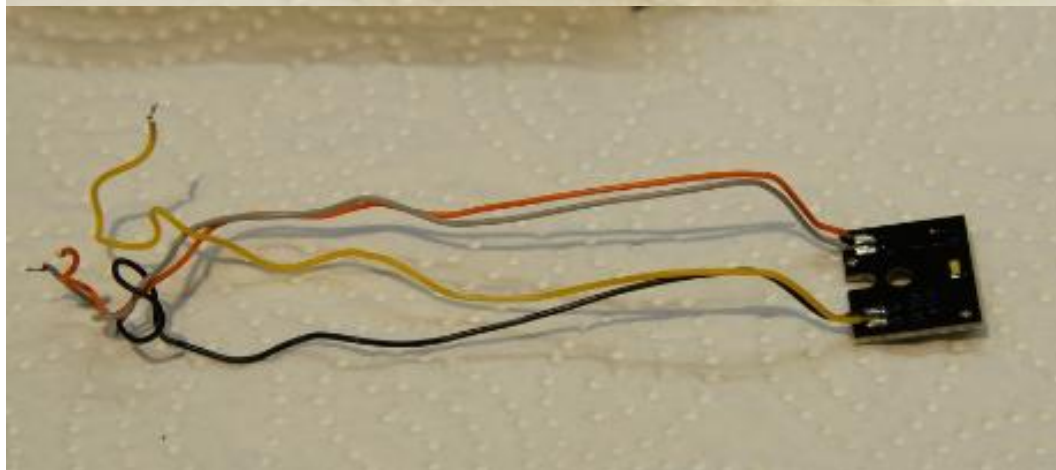
Die Beleuchtungseinheit heraus nehmen

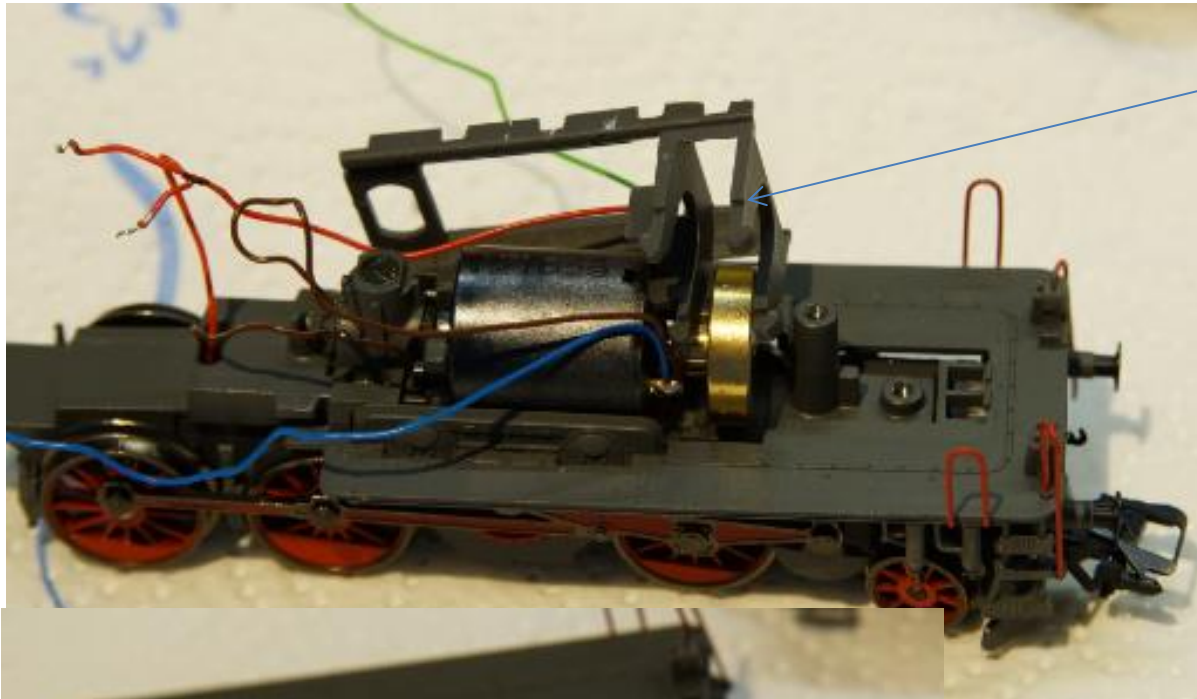




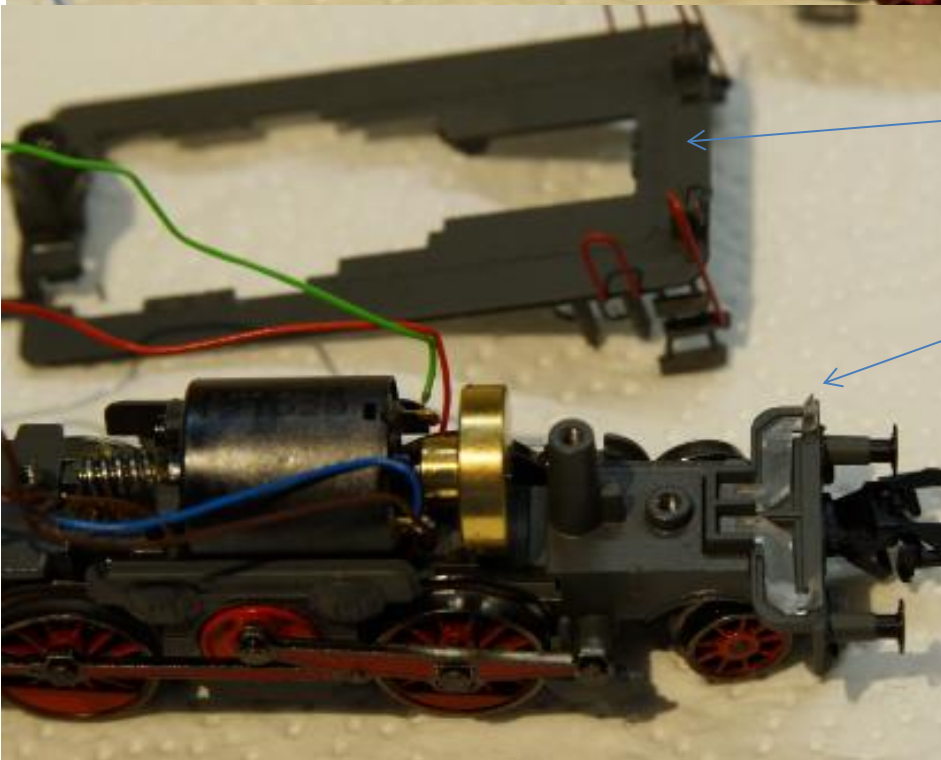
Entnahme der Beleuchtungseinheit.

Die Griffstangen sind aus Draht.  
Dieser steht unter Spannung. Deshalb  
fliegen die Griffstangen hervorragend.





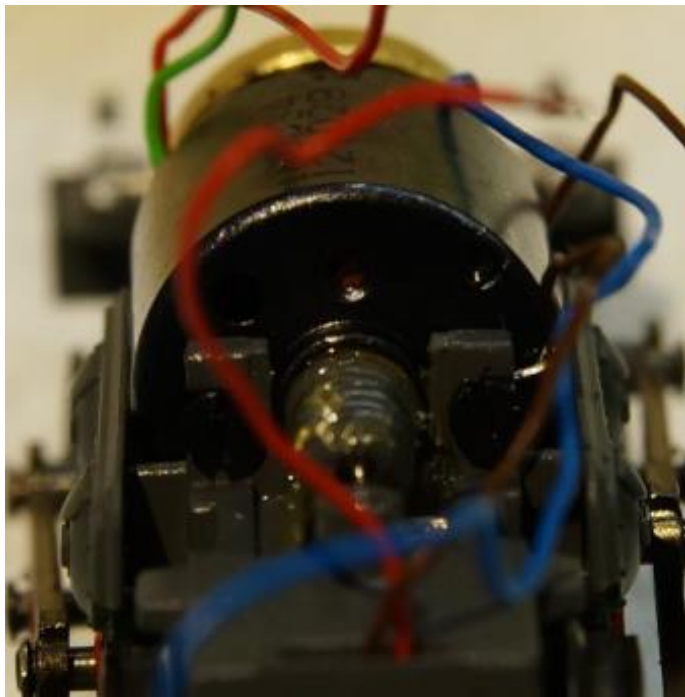
Der Motorhalter ist an vier Stellen gerastet. Vorsicht, nicht abbrechen.



Dann kann der Umlauf abgenommen werden.

Die Prismen der Beleuchtung fallen heraus

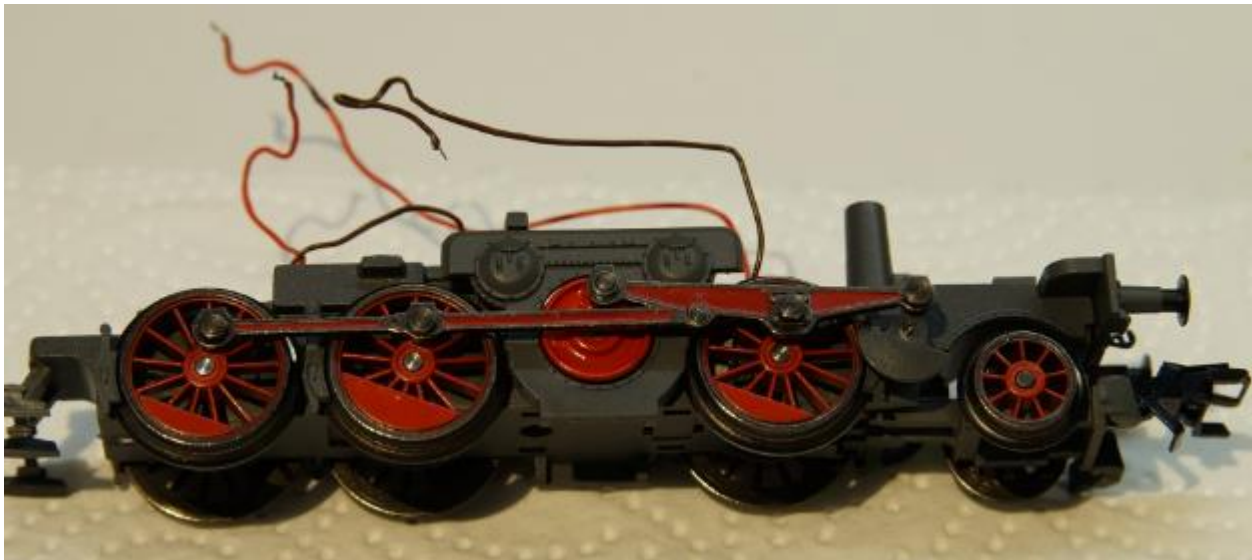




Auf der Rückseite wird der Motor von zwei Schrauben mit Bund und kurzem Gewinde gehalten. Nach der Entnahme habe ich diese Schrauben zur Aufbewahrung wieder in den Motor eingedreht.

Spurkranzmaß Vorläufer: 12,4 mm  
Durchmesser der Unterlegscheiben für die Treibräder: 18,4mm

Unten: Das Gestänge. Es werden **drei unterschiedliche Schraubengrößen** verwendet.



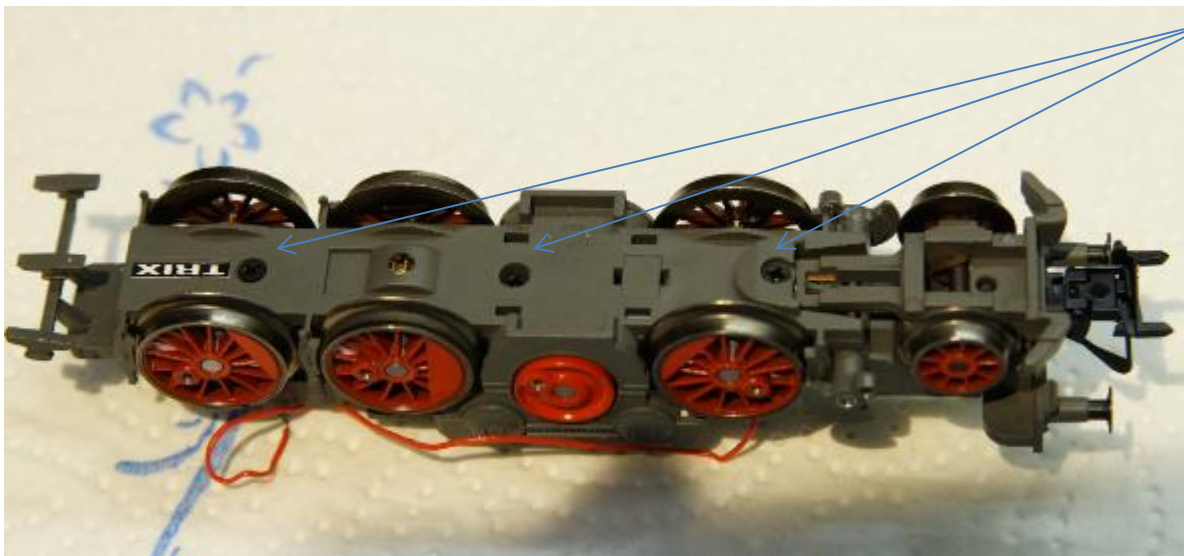


Anordnung der drei Schraubengrößen

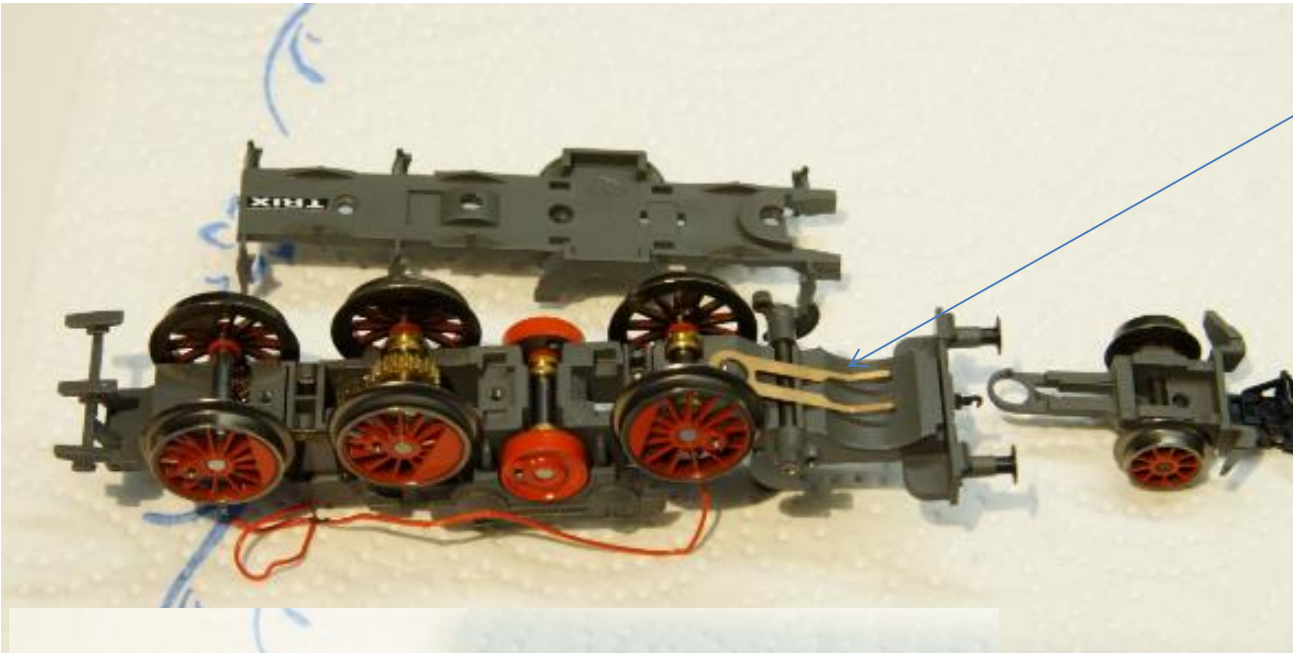
Gestänge rechts



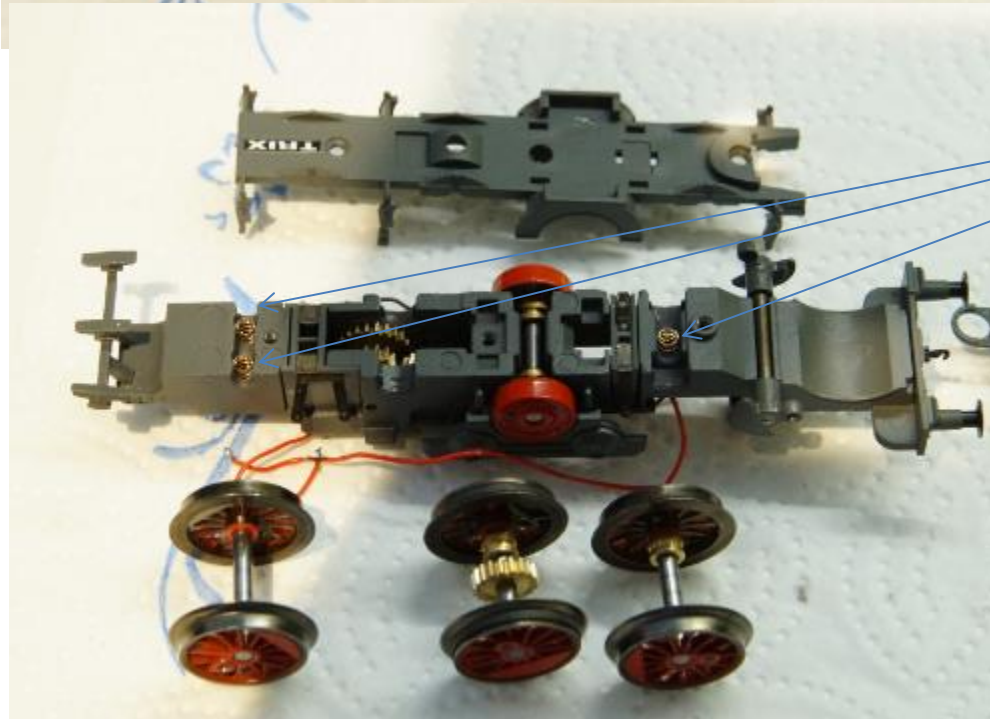
Gestänge links



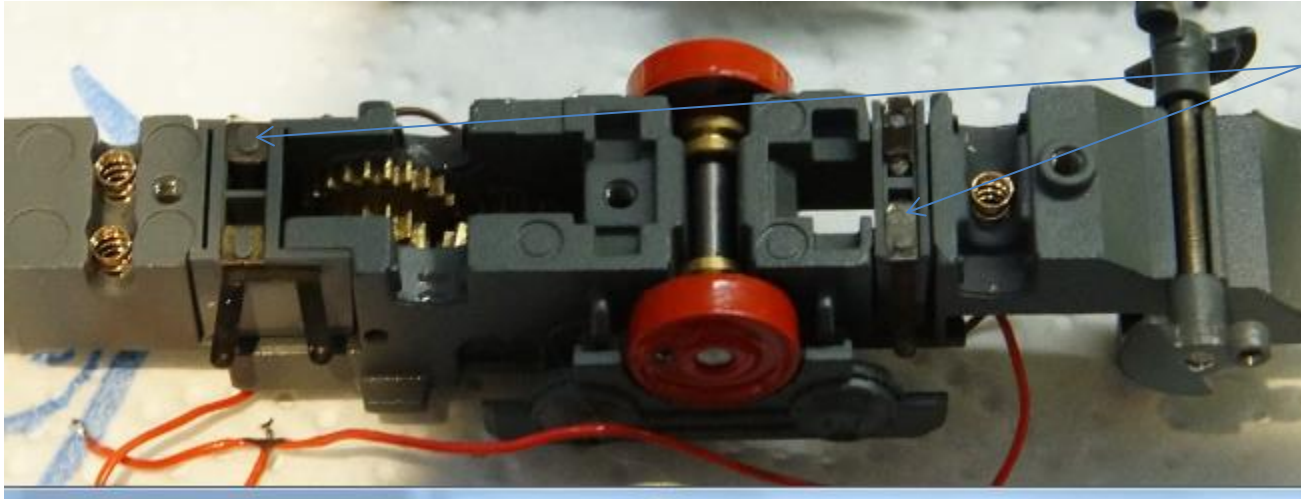
Die Bodenplatte wird von drei Schrauben gehalten



Massefeder des Vorläufers



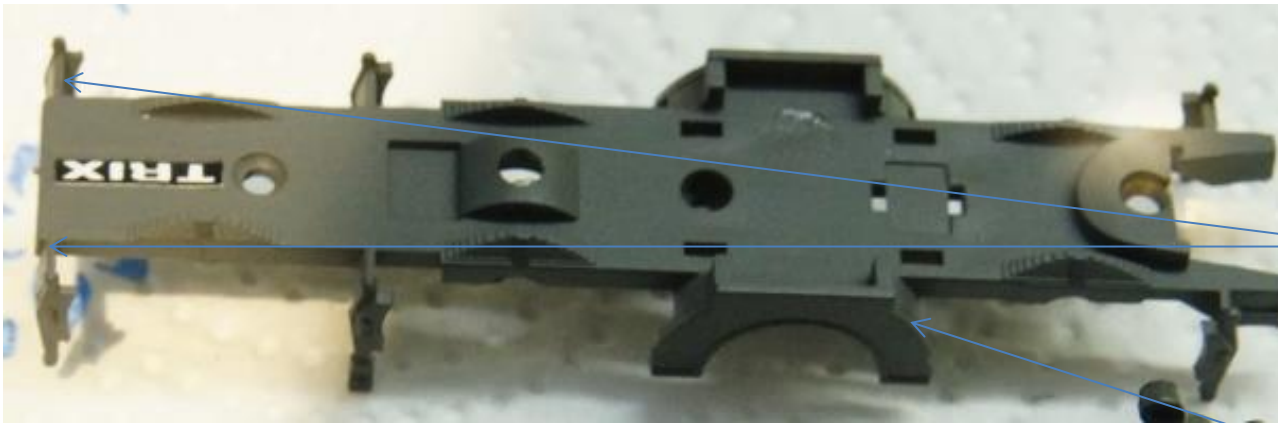
Spiralfedern der ersten und letzten Achse



Die Radschleifer sind mit Plastikhaltern eingeclipst. Leider sitzen sie so, daß sie den verdickten Spurkränzen im Wege sind. An diesen Stellen muß auch der Rahmen schmaler gefräst werden. Damit sitzen dann ihre Halter nicht mehr fest.

Da die Achsen sauber über die Federn auf das Drehgestell übertragen, werde ich von Drehgestellrahmen ein Kabel zur Masselötfahne legen. Damit sollte der Massekontakt sichergestellt sein.

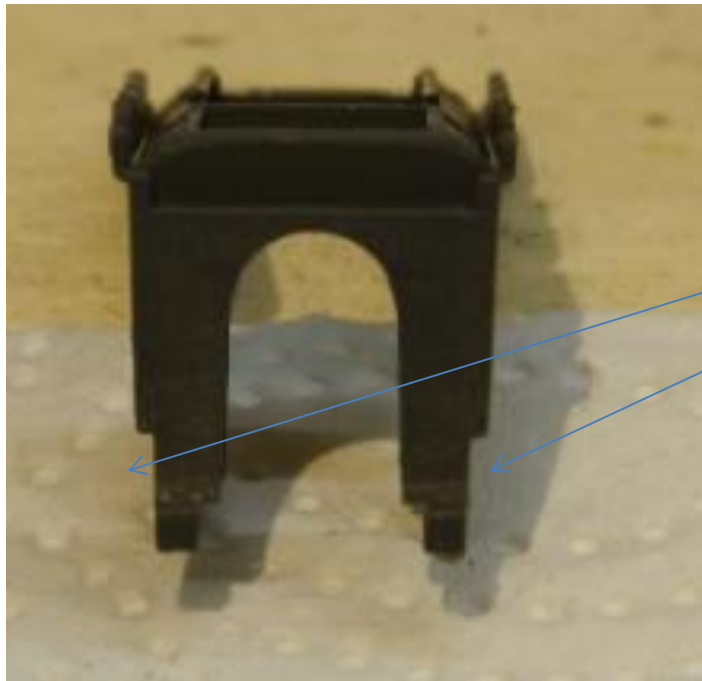




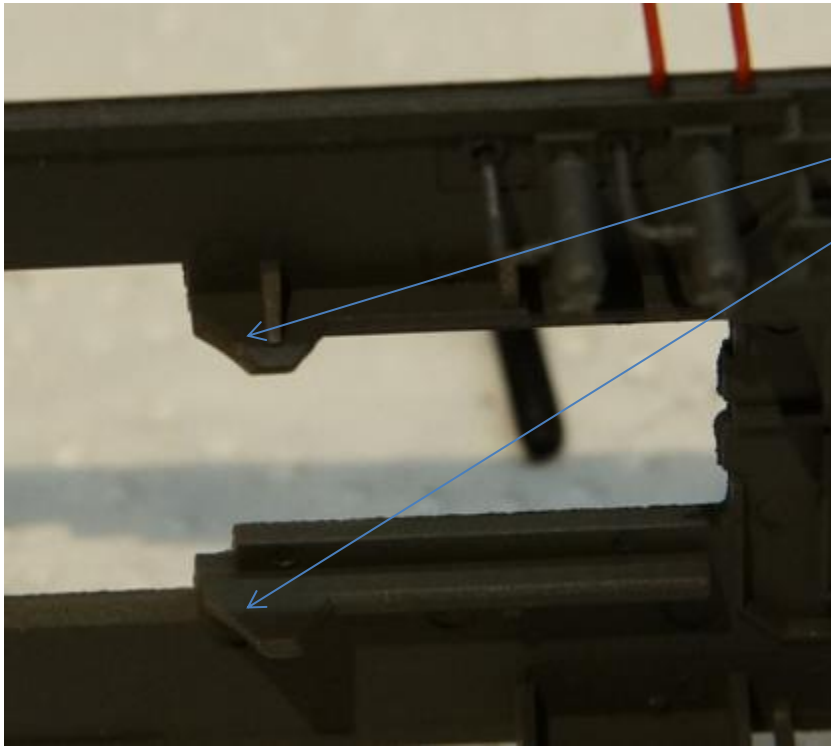
Der Märklinkontakt für Mittelschleifer fehlt- muß also nachgerüstet werden

Hier sind die Bremsenhalter zu dünn. Um Platz für Spurkränze zu schaffen müssen sie hinterklebt werden

Hier muß etwas weggefräst werden

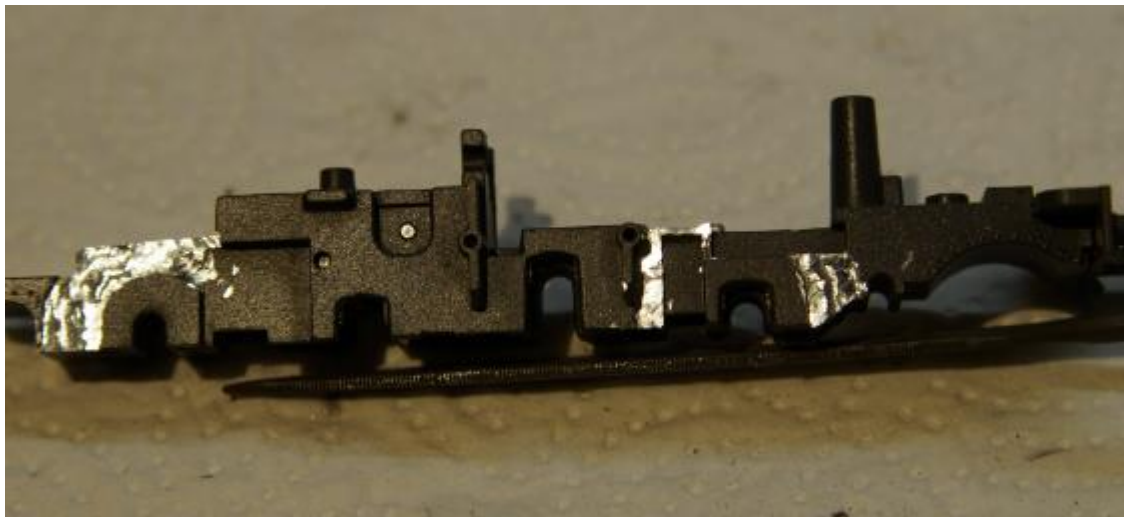


Auch an den Stegen dieses Plastikteils (Motorabdeckung) muß etwas Platz für die Spurkränze geschaffen werden



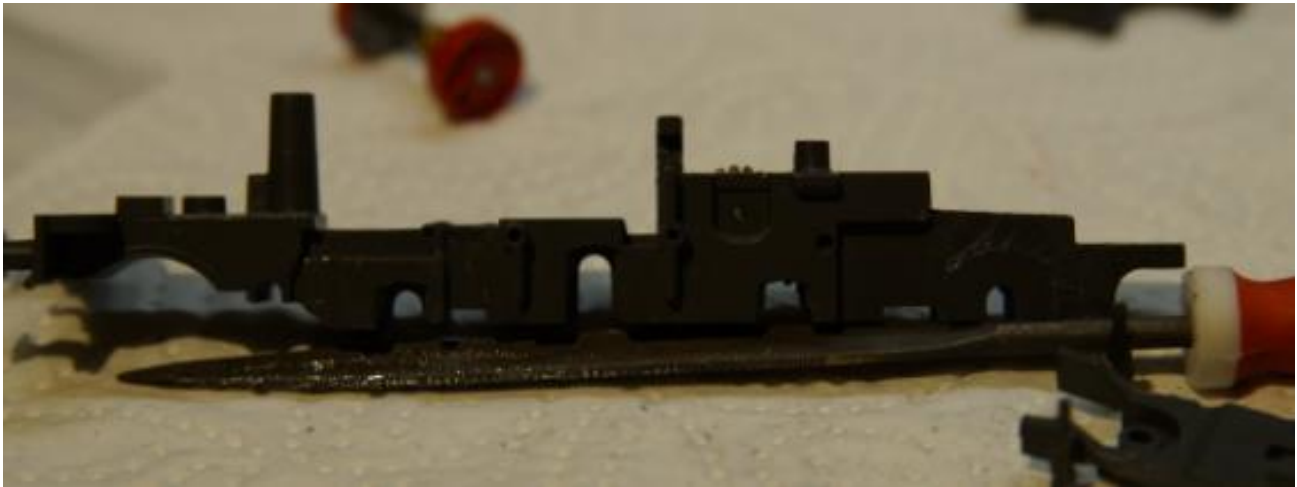
Auch am Umlauf gibt es auf jeder Seite eine Stelle, die für die Spurkränze etwas geweitet werden muß

Die blanken Stellen zeigen, wo am Rahmen gefräst wurde

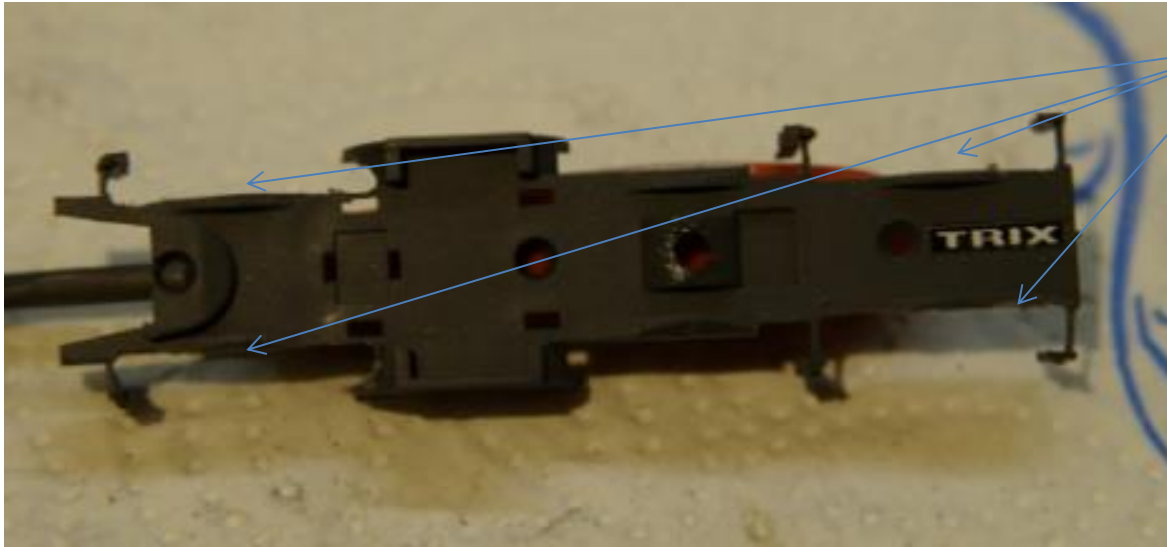




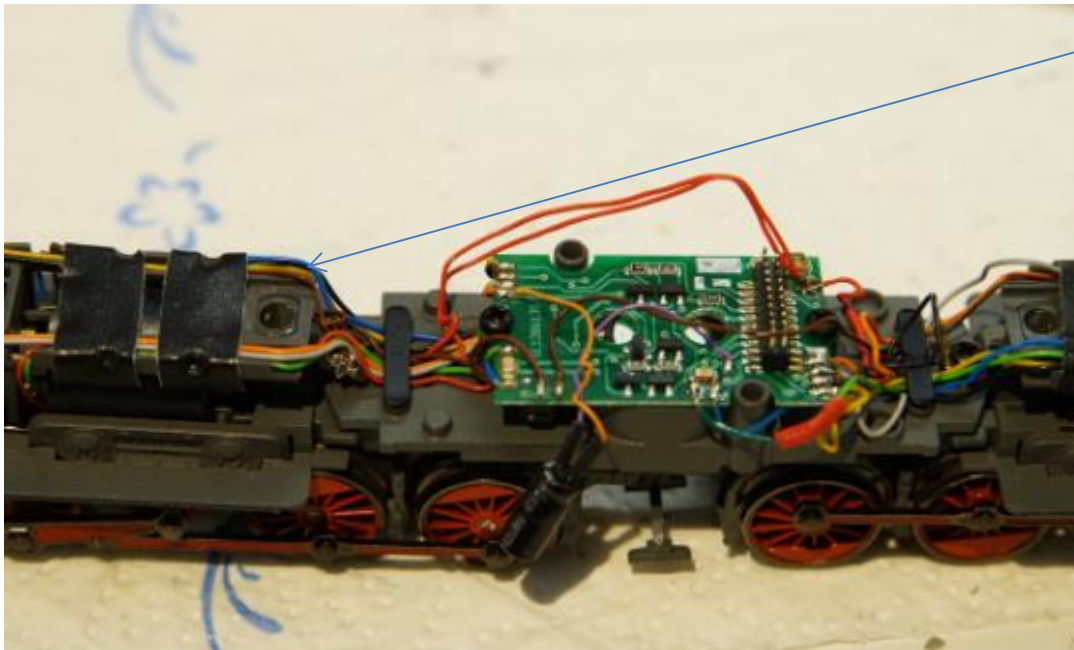
Die andere Seite



und wieder fertig lackiert



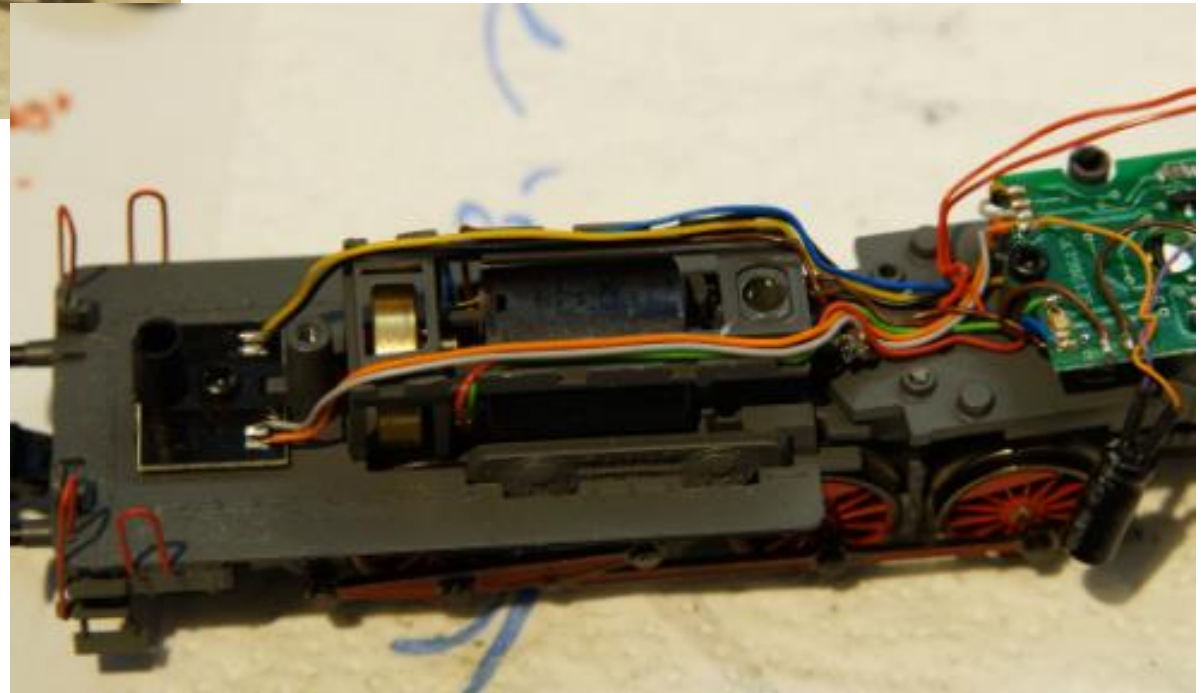
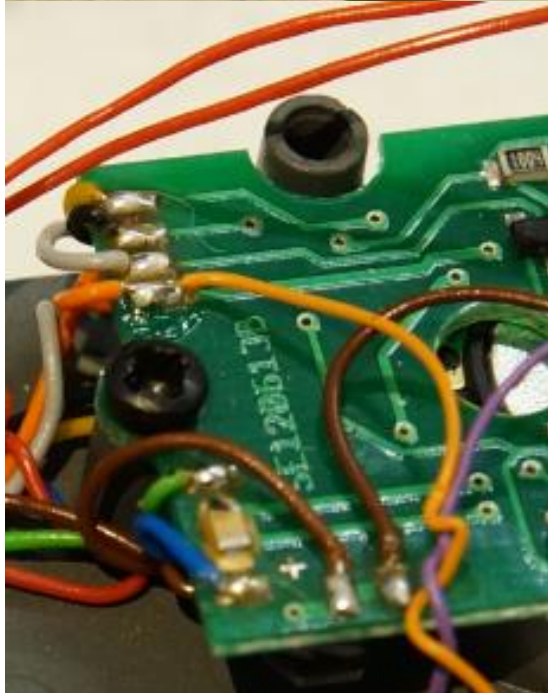
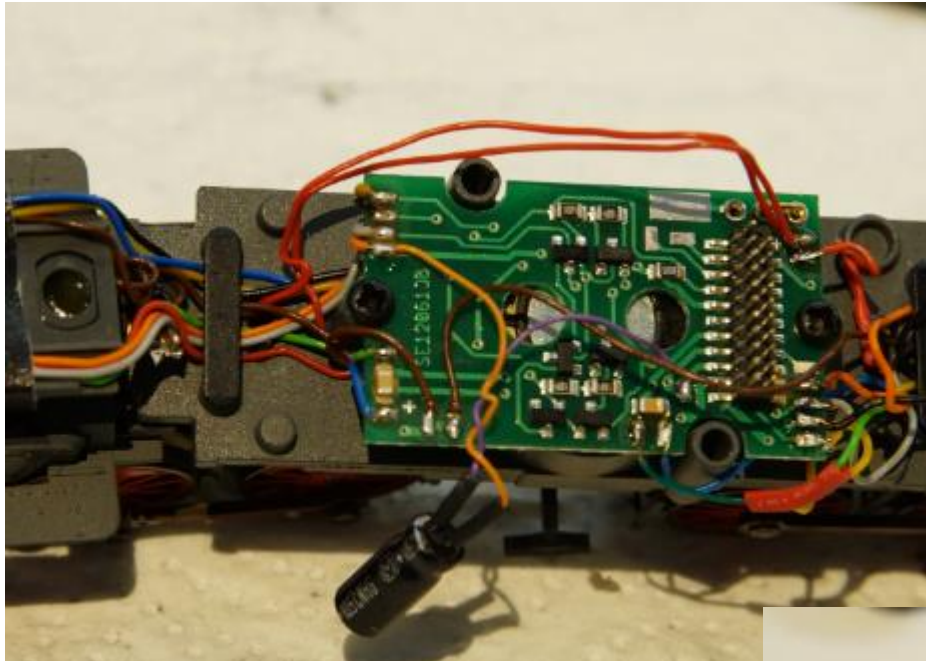
Auch die Bodenplatte muß im Bereich der vier Spurkränze bearbeitet werden. Vorsicht mit den Bremsattrappen. Es paßt so gerade eben

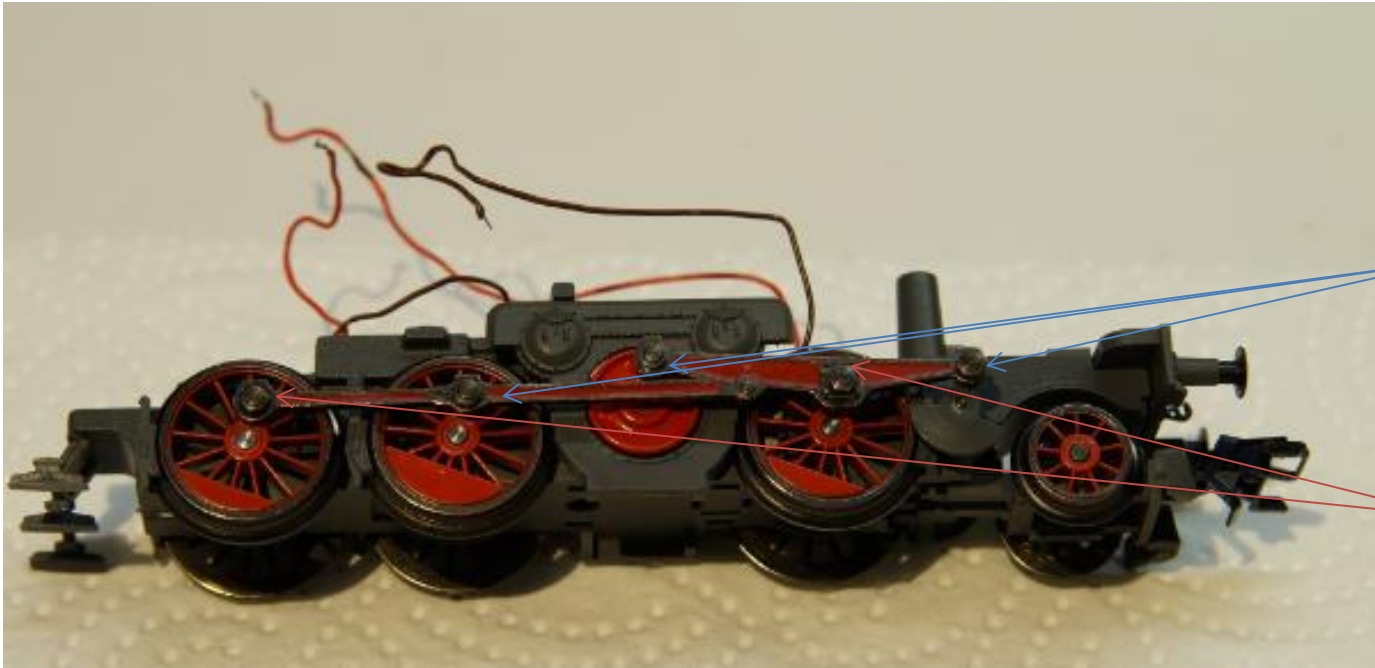


Das zweite Drehgestell (links) baue ich erst aus, wenn das erste wieder montiert ist



Die Kabelführung und die Anschlüsse dieser Seite

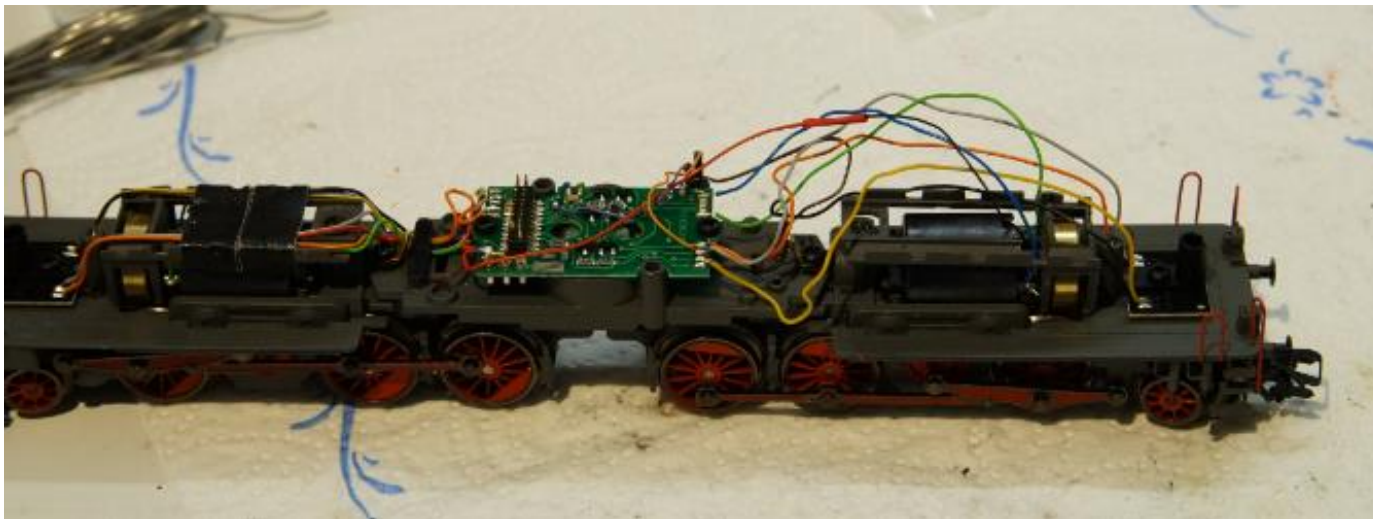




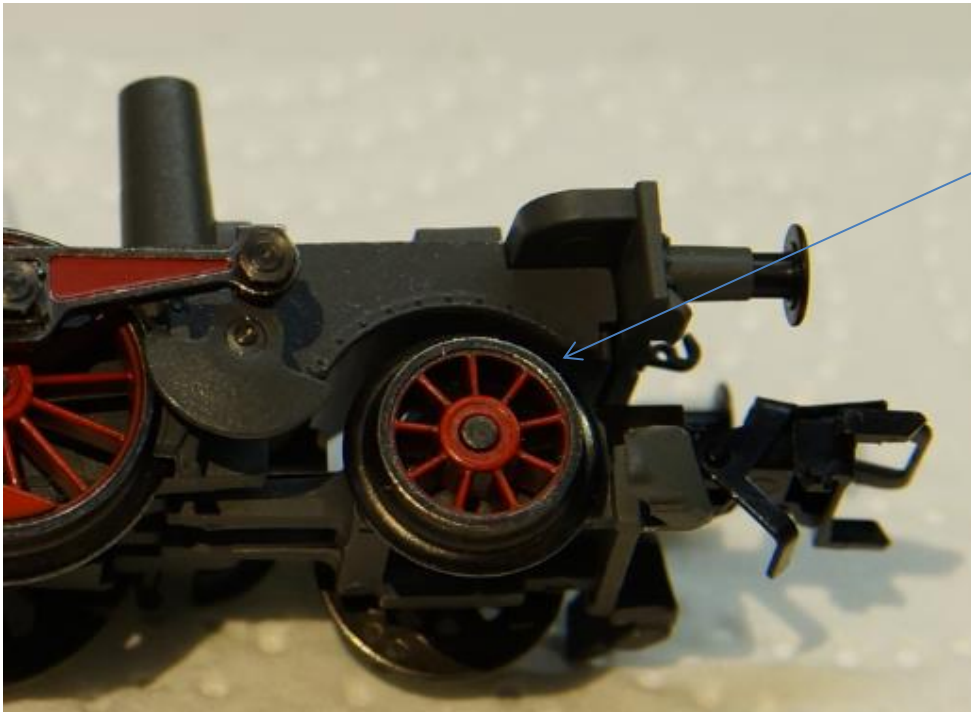
Radversatz bei der Montage:  
Die Räder und Wellen der nicht isolierten Seite richte ich in einer Linie aus.

Auf der isolierten Seite werden erst die Schrauben der Blindwellen und der mittleren Achse eingedreht. Dann kann man gut kontrollieren, ob die beiden anderen Räder richtig ausgerichtet sind.

Auch die Blindwellengewichte bestehen aus Metall und sind auf einer Seite ausgebuchtet -> richtig herum einlegen!



Die Kabel müssen sehr sorgfältig wieder verlegt werden  
Links = fertig



Im Nachhinein gab es einen kleinen Kurzschluß an einem Vorlaufgrad. Das passierte nur auf der einen Seite und nur, wenn das Rad gezogen wurde. Hier mußte ich also noch ein ganz klein wenig Material am Rahmen entfernen. Das ist aber kein Problem, weil man den Vorläufer jederzeit heraus nehmen kann. Wo etwas weg mußte, sah man gut an den Brandspuren der Funken.

#### Benötigte Teile:

Schleifer:	1x PT0012
Radreifen Vorläufer:	4 x 12,4mm ... EL1102
Radreifen Treibräder:	8 x 18,4mm ... EL 1114