

TRIX H0 22174 „Lollo“





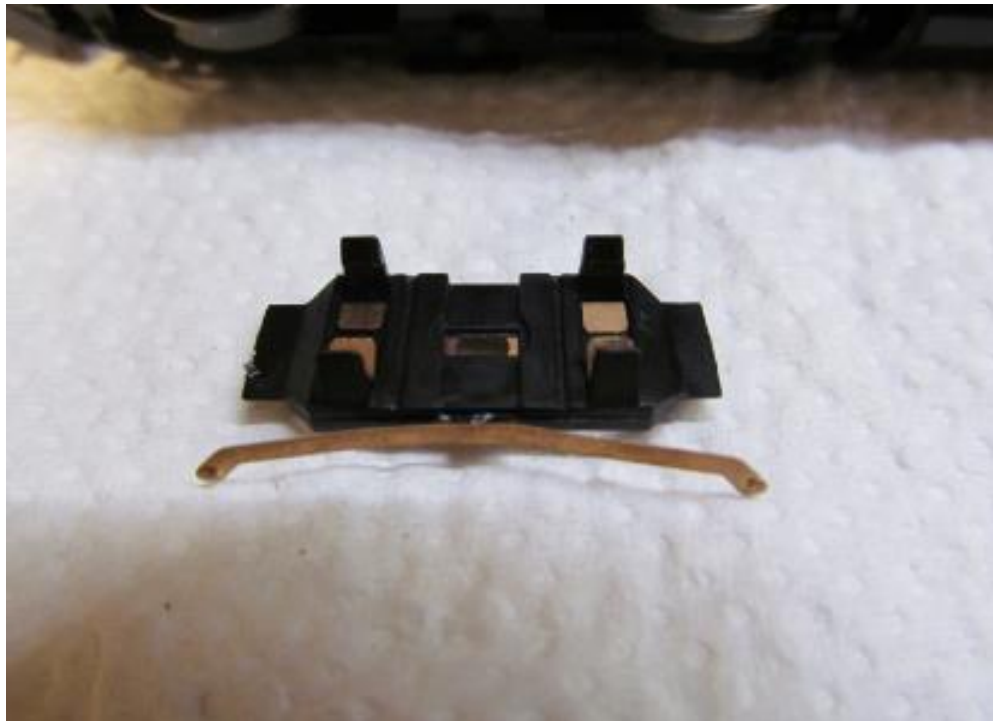
Im folgenden beschreibe ich den Umbau im Detail. Die Drehgestelle werden mit der Fräse so weit schmaler gefräst, daß das richtige Innenspurmaß für Express eingestellt werden kann. Die Räder bekommen Spurkranzringe entsprechend den Erfordernissen der Express Weichen. Da die Modelle auch für Märklin gefertigt werden, gibt es eine Cliphalterung für Schleifer unter beiden Drehgestellen. Standardmäßig verwende ich die Express Löffelschleifer. Davon genügt ein Satz unter einem Drehgestell. Auf Wunsch montiere ich aber auch zwei Skischleifer. Die Löffelschleifer sind erheblich leiser. Deshalb gebe ich ihnen den Vorzug. Bewußt setze ich diese Schleifereinheit unter ein Drehgestell. Die beiden Haftreifenräder montiere ich auf das Drehgestell ohne Schleifer, damit sie vollen Anpressdruck bekommen

Erfahrene Expressler wollen möglichst viele Haftreifen und Schleifer. Bei den modernen Loks spricht aber einiges dagegen:

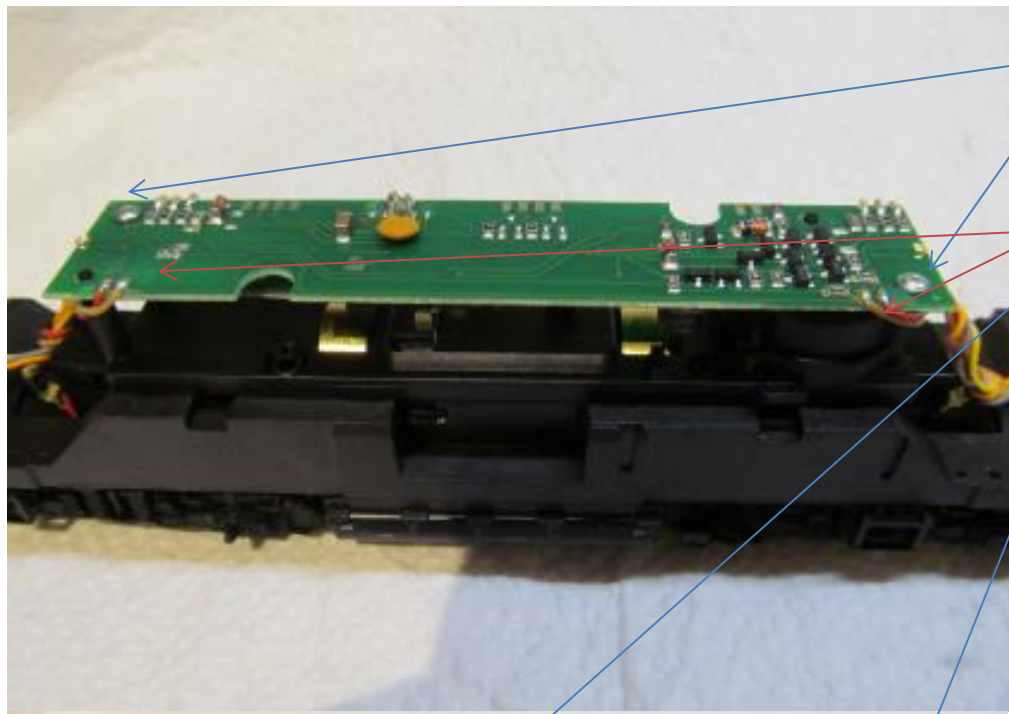
- Jeder Schleifer verschleißt und kostet Geld. Jeder Schleifer erhöht das Fahrgeräusch. Moderne Modelle „ziehen“ kaum die Hälfte des Stroms, den die alten Permamotore brauchten. So gibt es erheblich weniger Funkenflug. Früher war es sinnvoll, die Stromabnahme auf mehr Schleifer zu verteilen. Bei modernen Loks reichen aber zwei Schleifer. Ein dritter Schleifer unter dem zweiten Drehgestell entlastet dieses einseitig. Wenn es Probleme gibt, sollte man also lieber einen vollständigen zweiten Schleifersatz montieren. Mit dem Cliphalter ist das kein Problem.
- Die alten Haftreifen waren aus hartem Plastik gefertigt. Bei den aktuellen Modellen bestehen sie aus einem hochwirksamen Gummi. Deshalb reichen zwei Haftreifen. Jeder Haftreifen bringt Unruhe ins Fahrwerk. Eine asymmetrische Montage von Haftreifen an einem Drehgestell bewirkt einen schiefen Lauf des selben. Die Motoren der modernen Loks sind geschlossen gebaut, sind also empfindlicher gegen Überhitzung, als die alten Permamotore. Mehr Haftreifen bergen immer die Gefahr, daß die Räder bei Überlastung nicht mehr durchdrehen. Das kann also zur Zerstörung des Motors führen. Die V160 hat innen noch Platz. Bei Bedarf wäre etwas Blei in der Lautsprecherkapsel sinnvoller, als zusätzliche Haftreifen. Anders ist es bei der V290-> Das Modell ist recht leicht und bietet wenig Platz für zusätzlichen Ballast. Hier können zusätzliche Haftreifen wirklich positiv sein.



Diese beiden Kreuzschlitzschrauben halten das Gehäuse



Die Räder der rechten Seite sind auf den Achsen isoliert und nehmen über Radschleifer den Strom auf. Diese sind mit Clips im Drehgestell befestigt und lassen sich mit einem kleinen Schraubendreher leicht abhebeln. In diese Cliphalter werden später die Mittelschleifer befestigt. Sie haben die gleichen Halteklammern, wie die Radschleifer.

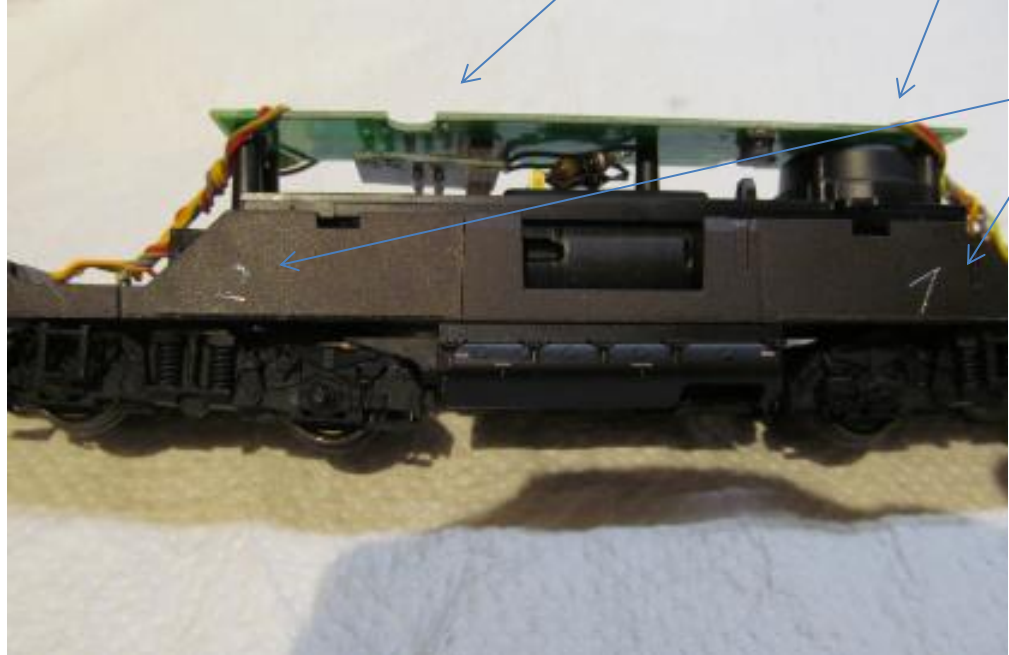


Diese beiden Schrauben halten die Platine am Rahmen

Die braunen und roten Kabel werden von der Platine abgelötet. Diese stellen die Stromversorgung von den Drehgestellen her dar.

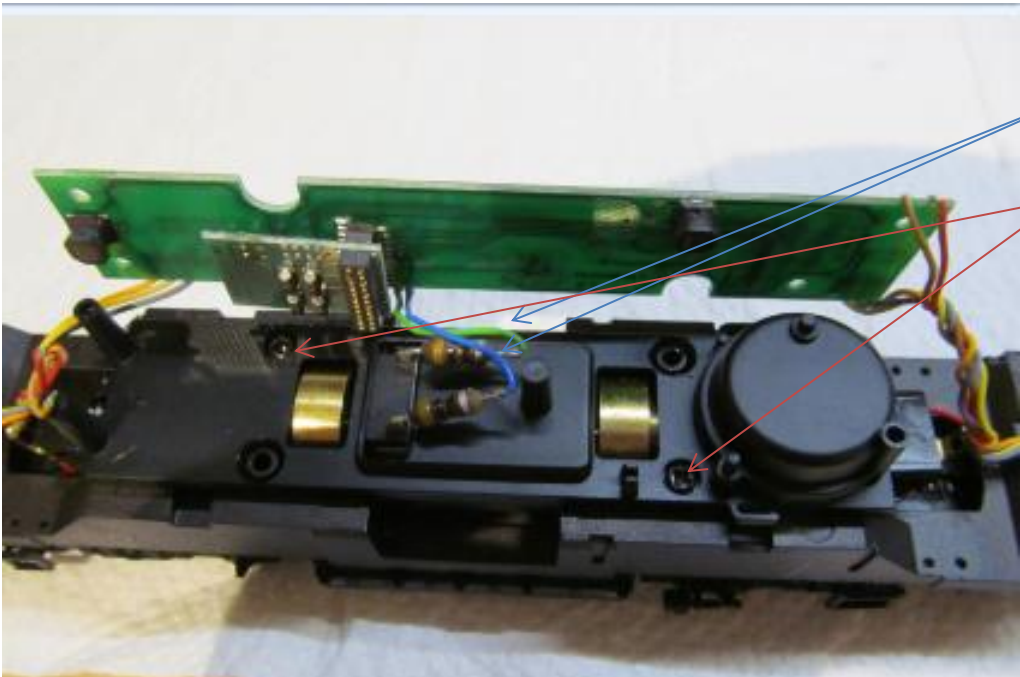
Dieser Brückenstecker kann durch einen Decoder ersetzt werden.

Die Lautsprecherkapsel kann man für zusätzlichen Ballast verwenden.

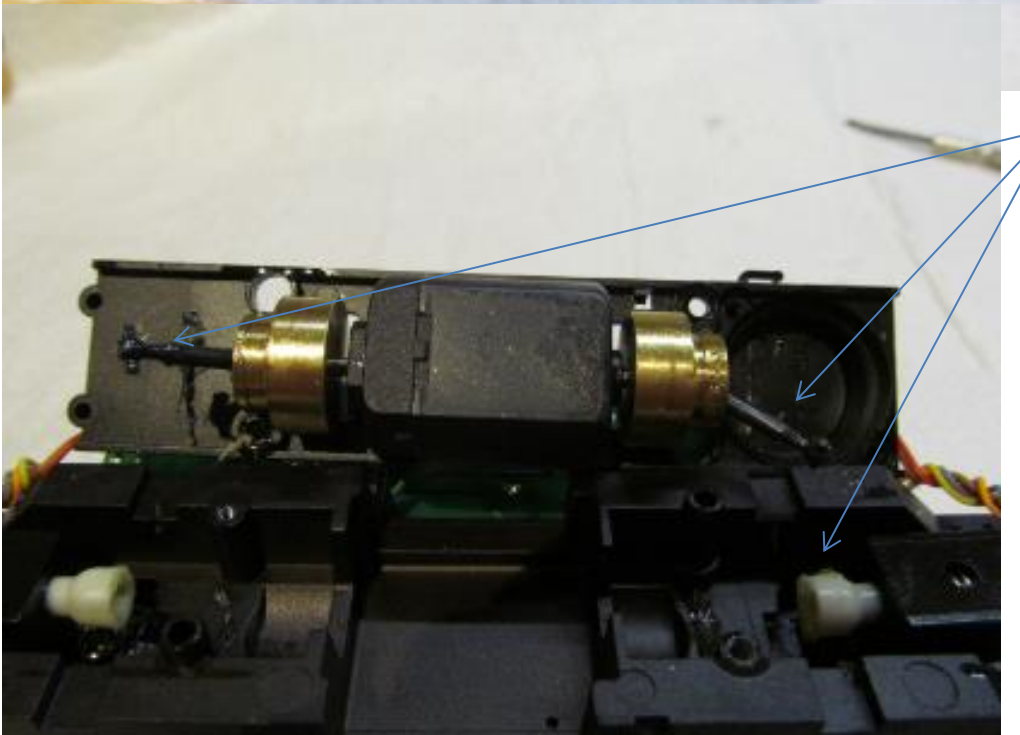


Entsprechend der Beschriftung des Gehäuses markiere ich auch den Rahmen und die Drehgestelle

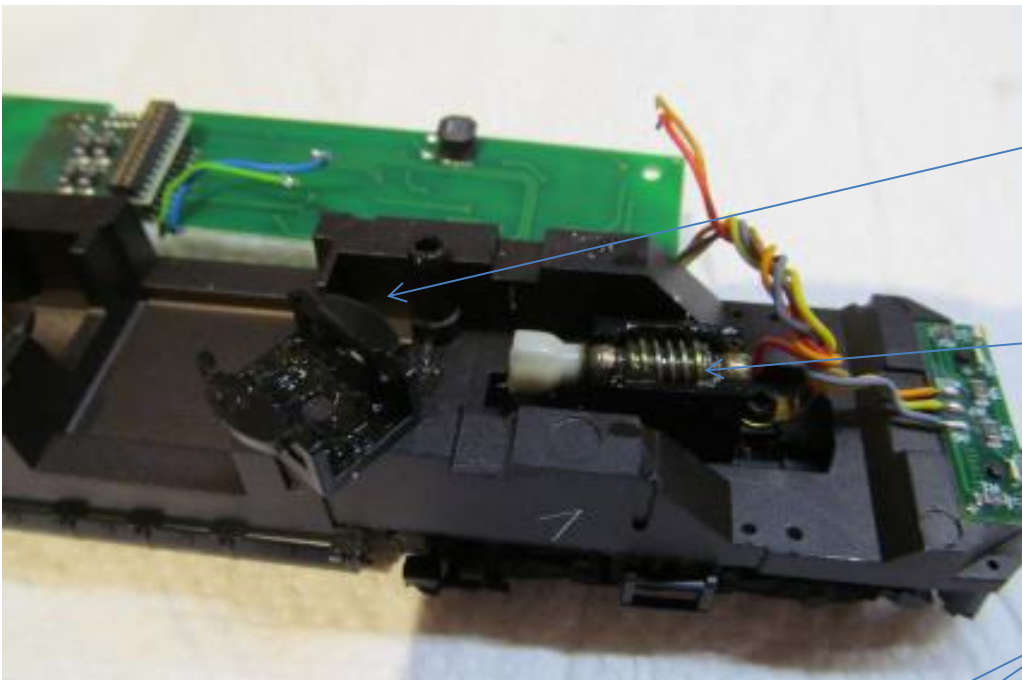
Das ist später bei der Montage von Bedeutung. Da die Achsen standartmäßig den Strom über die Räder der linken Seite leiten, die Räder auf der rechten Seite isoliert sind, werden die Drehgestelle später vertauscht montiert. Dann erfolgt die Stromabnahme entsprechend der Expressnorm von der rechten Lokseite.



Die Platine wird abgeschraubt.
Das blaue und das grüne Motorkabel werden abgelötet
Die beiden Schrauben fixieren den Motorhalter.



Mit dem Motor hebt man auch die Kardanwellen aus den Getriebemuffen



Die Abdeckung des Getriebes ist ein Clip, den man mit einem Schraubendreher abhebelt. Vorsicht-> die Dinger fliegen durch den ganze Raum, wenn man nicht aufpaßt.

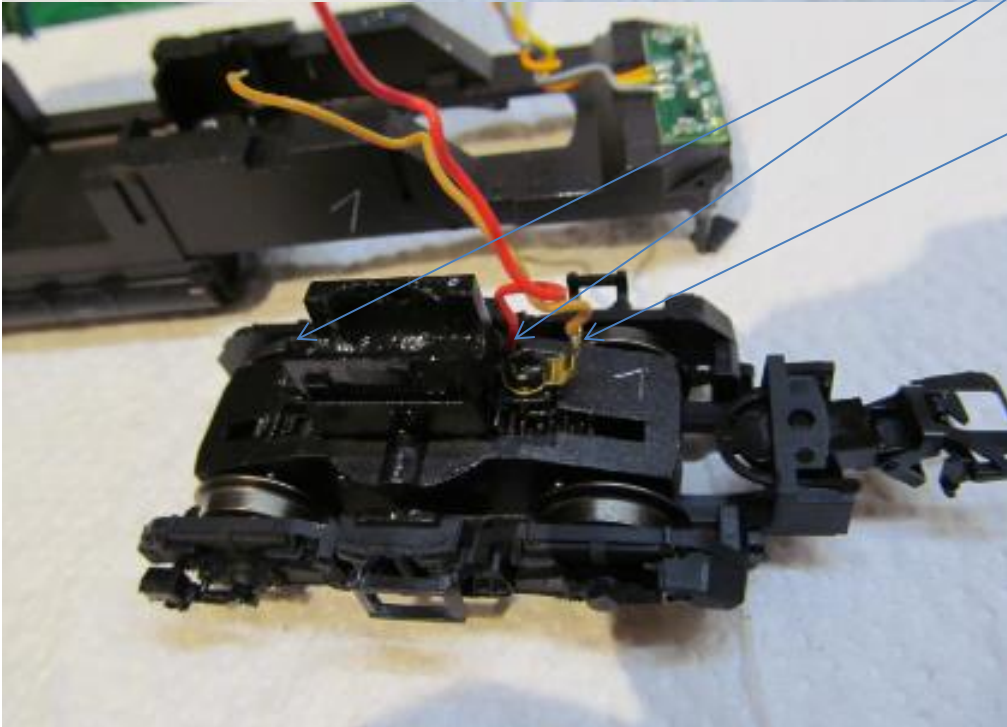
Die Schneckenwelle kann man nur mit einer Pinzette heraus nehmen. Dabei darauf achten, nicht die Lagerbuchsen zu verlieren

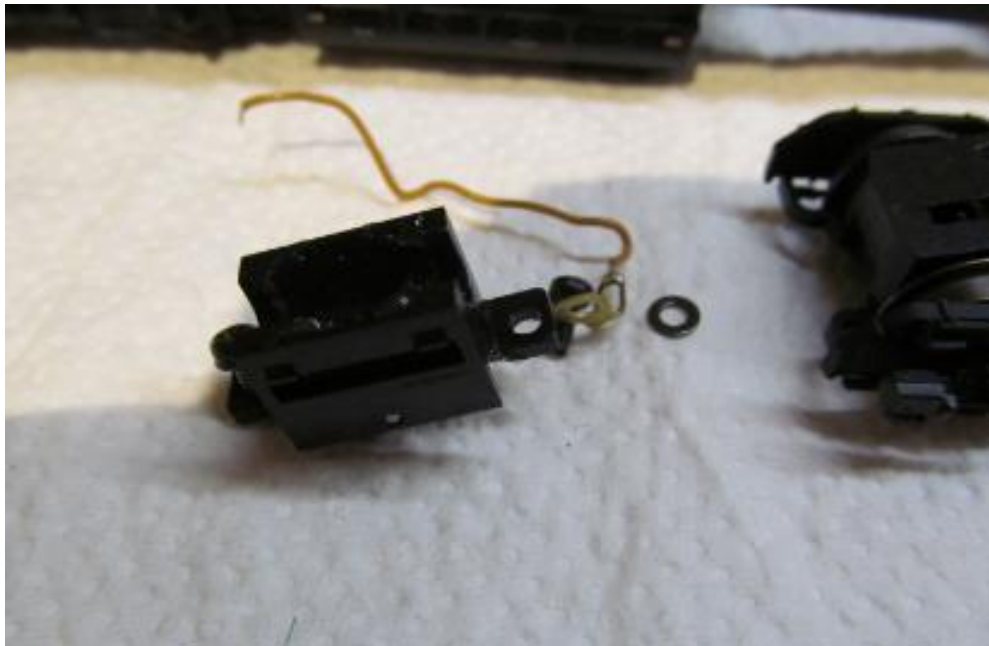
Das Drehgestell kann man nun nach unten aus den Rahmen nehmen.

Zwei Schrauben halten das Schneckengetriebe auf dem Drehgestell.

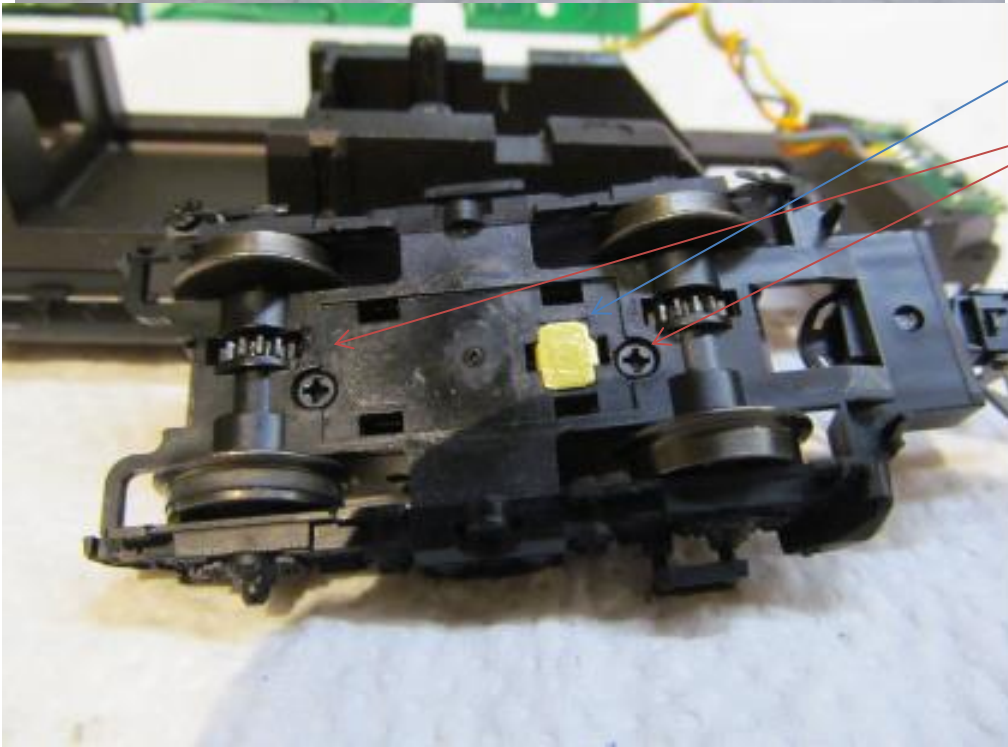
Unter einer Schraube ist gleichzeitig das braune Massekabel am Drehgestell gehalten.

Das rote Kabel führt durch das Drehgestell zur Unterseite und zur Kontaktplatte für den Schleifer. Erst wenn das Schneckengetriebe abgenommen ist, ist das Kabel frei. Versucht man vorher, die untere Drehgestellabdeckung abzunehmen, reißt man das Kabel ab.



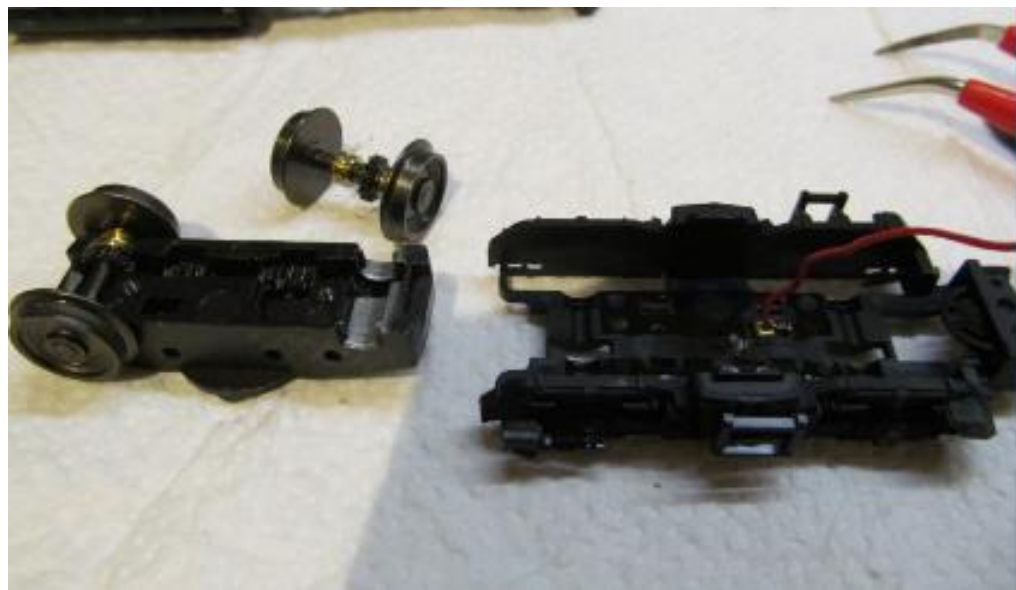


Das Schneckengetriebe ist abgenommen



An dieser Kontaktplatte ist von der anderen Seite das rote Kabel angelötet.

Jetzt kann man die beiden Schrauben ausdrehen und die Bodenplatte abnehmen



Nun können die Achsen herausgenommen werden. Die beiden Drehgestelle und ihre Bestandteile lege ich streng getrennt ab. Da sie asymmetrisch sind, sollte man die Teile nicht vertauschen



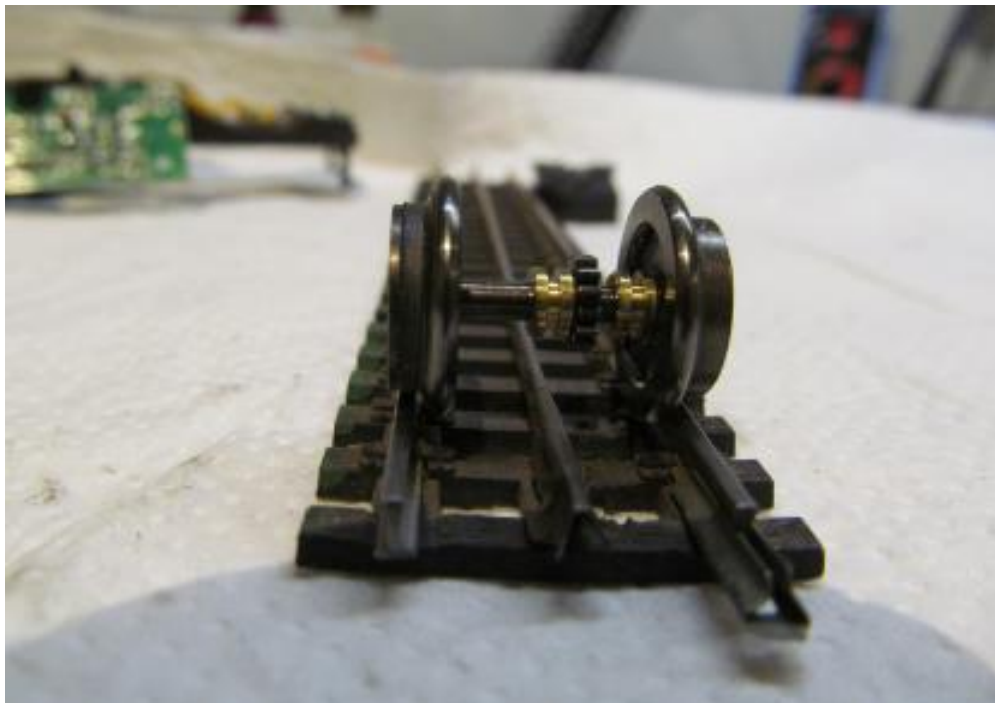
Um die Spurkränze anbringen zu können, muß von jeder Achse ein Rad abgezogen werden. Damit der Rundlauf nicht beschädigt wird, ist dazu ein ordentlicher Abzieher nötig. Ich ziehe immer die Räder mit Plastikbuchse ab. Die Buchse bleibt manchmal auf der Achse, manchmal im Rad.

Die Lagerbuchsen nicht verlieren.

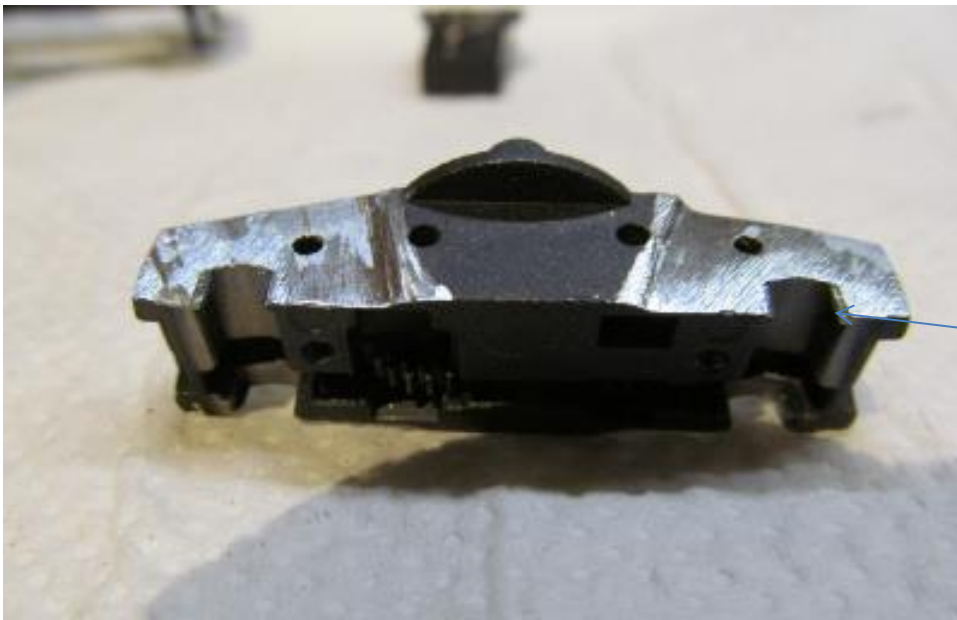
Bei der späteren Montage sollte man auch ein e spezielle Aufpressvorrichtung verwenden. Wenn man geschickt ist und einen präzisen Maschinenschraubstock besitzt, geht es damit auch. Eiert das Rad auf der Achse, helfen nur neue Buchsen.



Hier sind die Spurkränze aufgezo- gen. Dabei ist darauf zu achten, daß zumindest bei den nicht isolierten Rädern Kontakt zwischen Spurkranz und Rad besteht, damit eine saubere Stromabnahme gewährleistet ist. Das gilt auch, wenn man klebt, statt lötet. Bei den genau passenden Spurkranzringen klappt das problemlos.



Bei richtig eingestelltem Spurmaß liegt der Haftreifen sicher auf der Schiene. Nach Express- Norm müßten es 11,6 – 11,9 mm sein. Da die Laufflächen schmaler, als bei Express- Rädern sind, ist es besser 12,1 mm zu wählen.



Die Drehgestelle werden mit Fräser und Feile so weit schmaler gearbeitet, daß die Räder frei drehen können und keinen Kontakt zum Drehgestell bekommen.

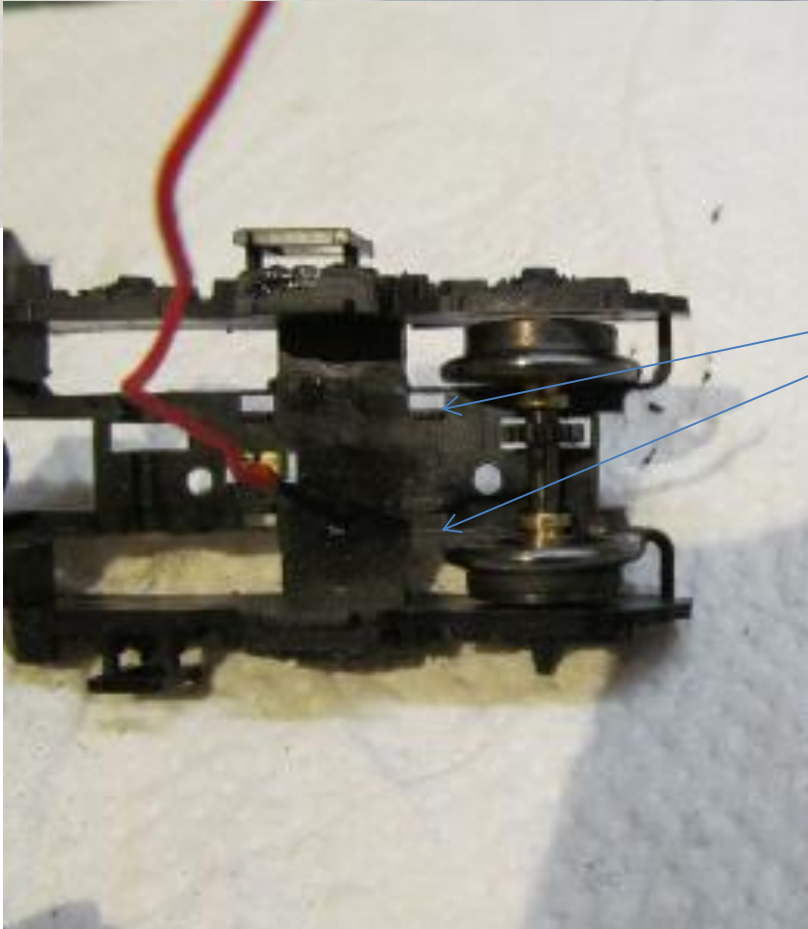
Bei manchen Modellen, wie dem ET420, muß dabei ein Bund um das Lager bestehen bleiben. Hier ist das nicht nötig.

Die Federn fassen in die Nut der Lagerbuchsen und halten diese fest.

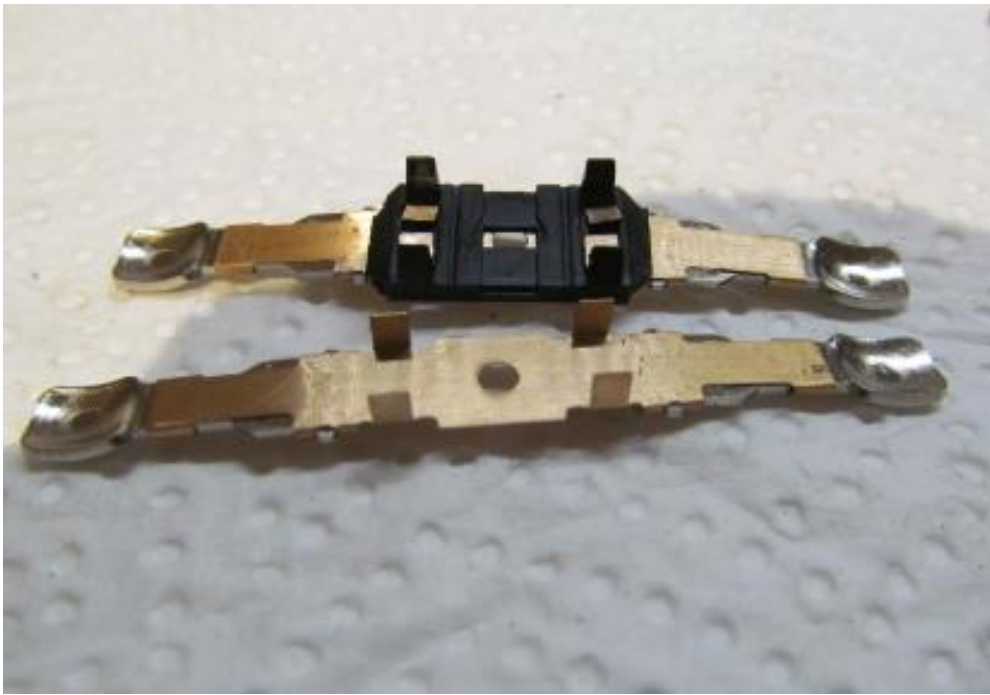
Ohne Bund kann man die Achsen auch mit Spurkranzringen frei einlegen und heraus nehmen. Mit Bund kann das abgenommene Rad erst aufgepreßt werden, wenn die Achse im Drehgestell liegt



Schwarze Farbe vervollständigt die Arbeit.



Auch in der Bodenplatte muß Platz für die dickeren Räder gemacht werden. Die Haltelöcher für die Schleiferclips nicht beschädigen.



Die Schleifereinheit wird in die Cliphalterung gesteckt und kann dann in die Bodenplatte geclipst werden.

Wie gesagt, reicht eigentlich eine Einheit pro Lok. Aber wer möchte, kann sich natürlich auch eine weitere in das zweite Drehstell clipsen.

Die Rechte an dieser Datei liegen ausschließlich bei mir. Wenn Trix Express- Freunde für sich dieses Modell selbst umbauen wollen, dürfen sie diese Anleitung dafür verwenden. Allerdings übernehme ich keinerlei Haftung. Eine andere Nutzung, insbesondere kommerzieller Art und auch in Teilen, untersage ich ausdrücklich. Die Übernahme in andere Medien bedarf meiner Zustimmung.

Heiko Mehnert
Parkstr. 3 d
49080 Osnabrück