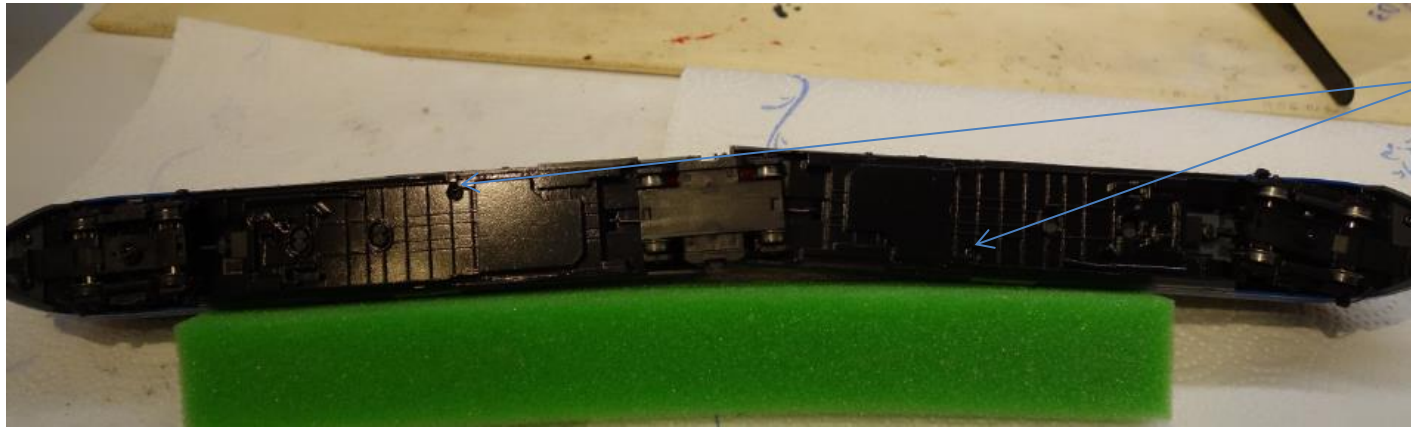
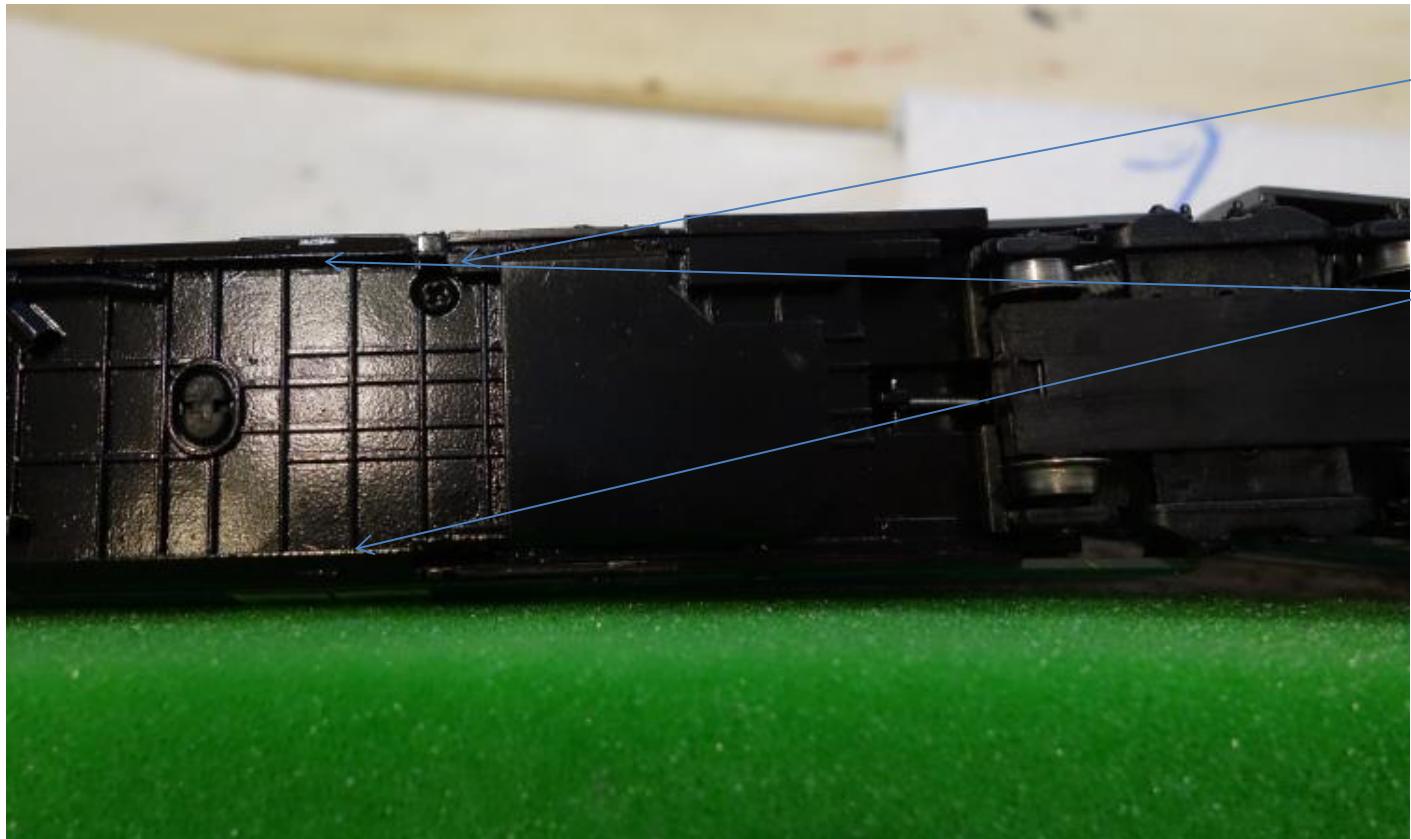


Talent von BRAWA für EXPRESS



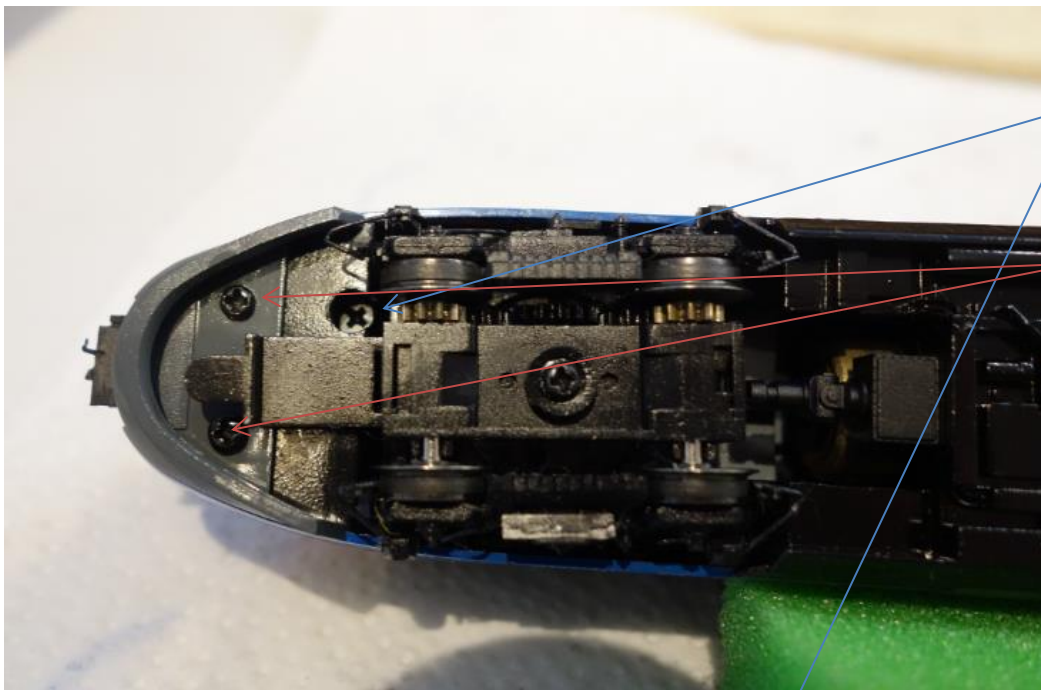


Zum Öffnen wird bei beiden Gehäusen unten jeweils eine Schraube ausgedreht.



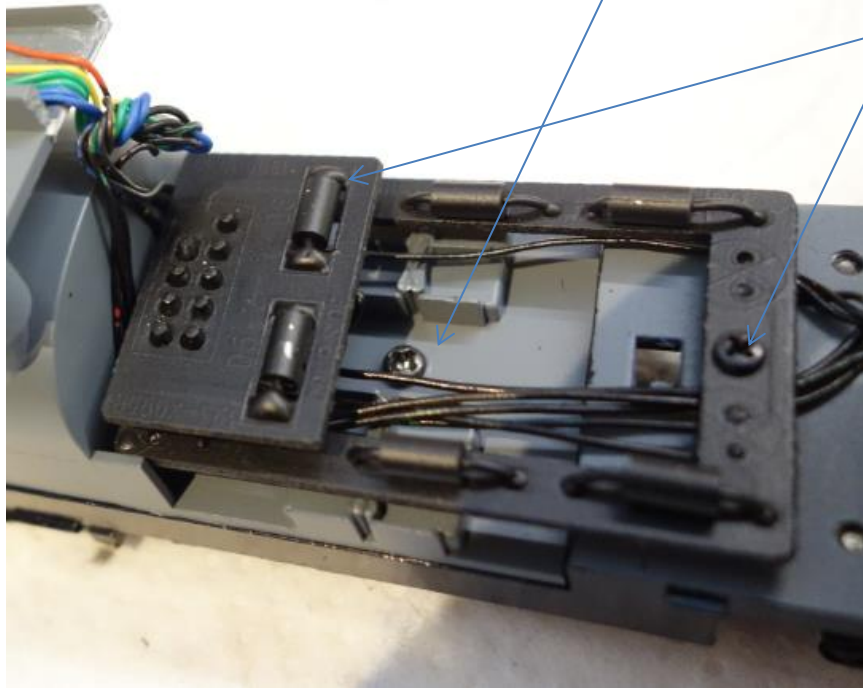
Schraube

Dann wird das Gehäuse an diesen Stellen leicht gespreizt und nach oben abgenommen



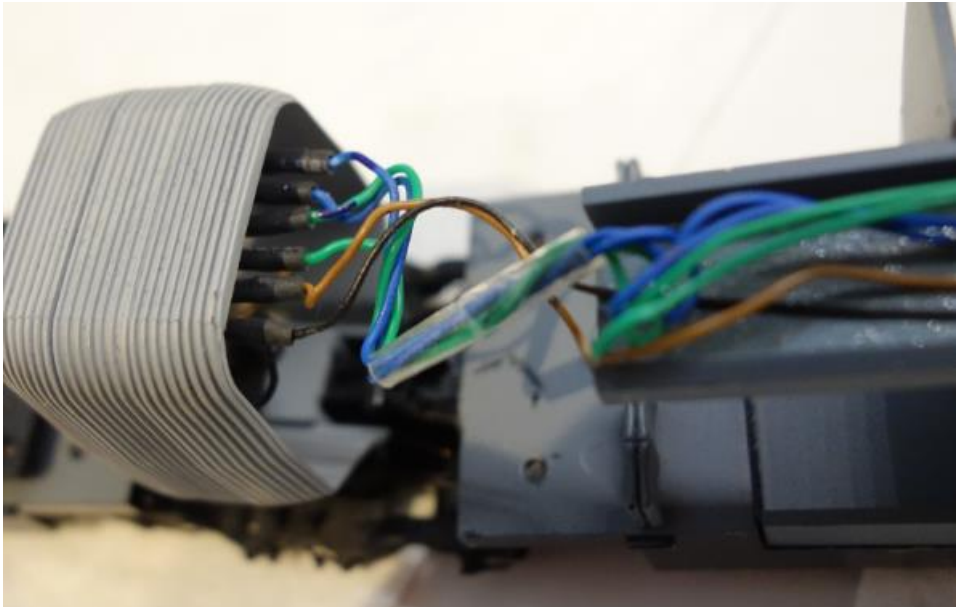
Diese beiden Schrauben halten die innere Plastikverkleidung.

Die vordere Schürze muß nicht demontiert werden.
Diese beiden Schrauben also nicht ausdrehen

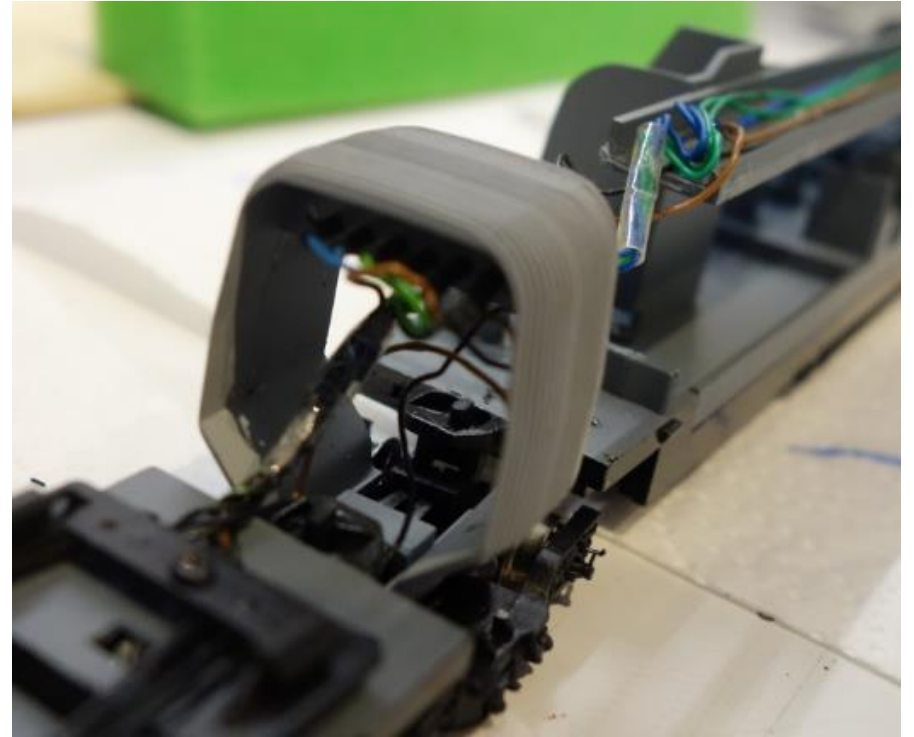
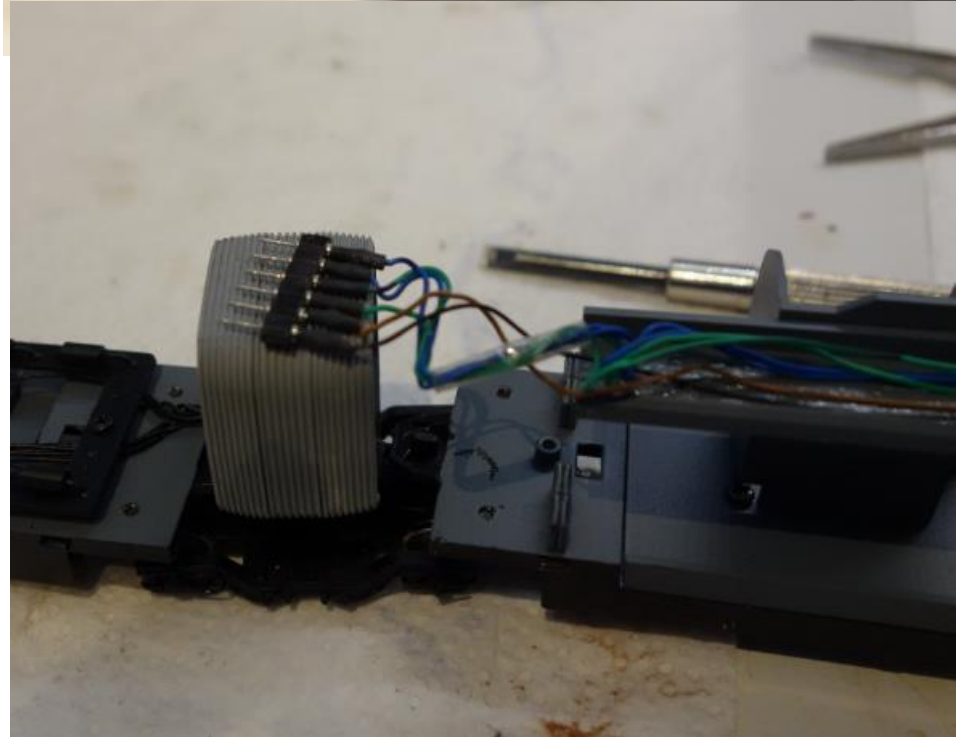


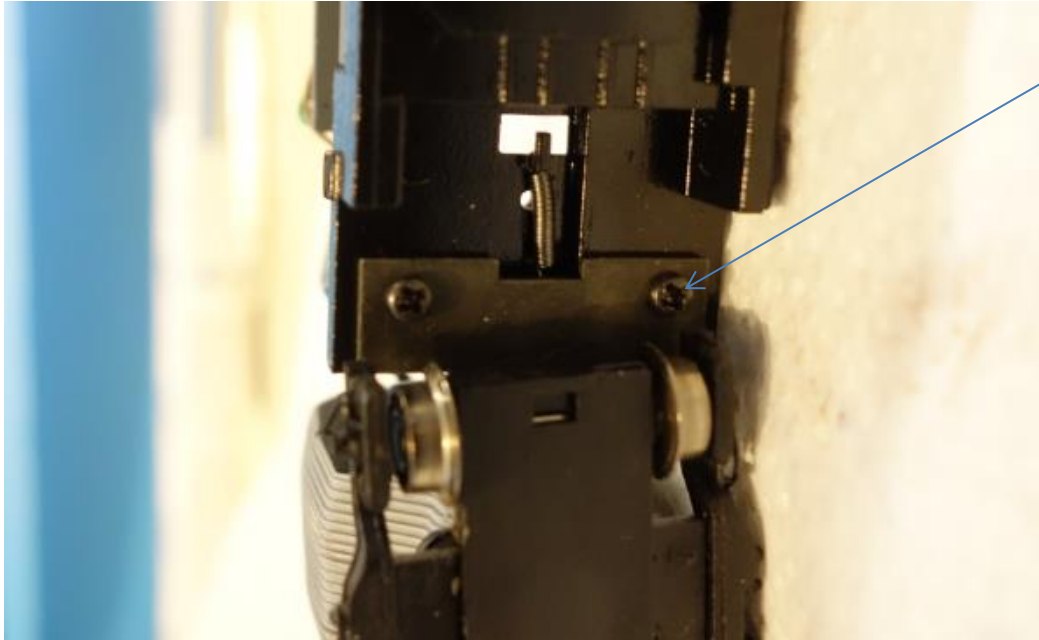
Der Brückenstecker wird abgezogen.

Diese eine Schraube hält die Platine

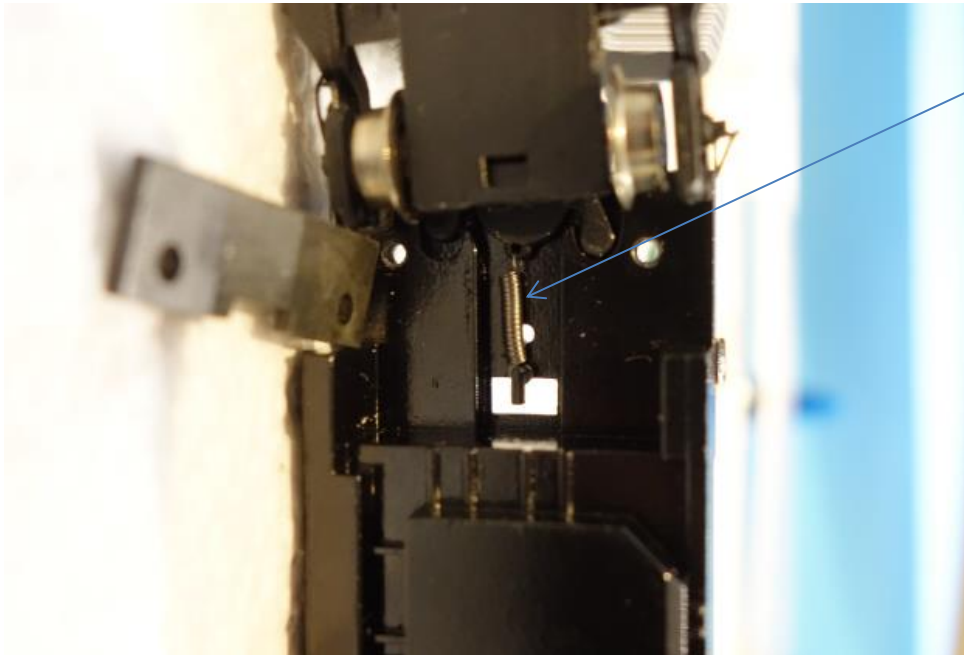


Der Stecker der Wagenverbindung wird heraus gezogen

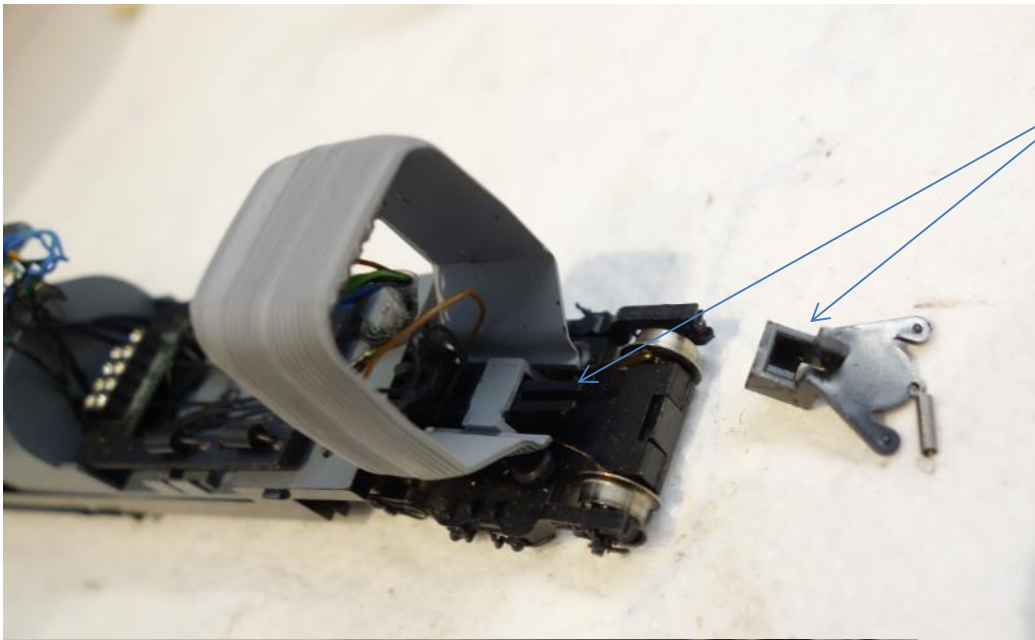




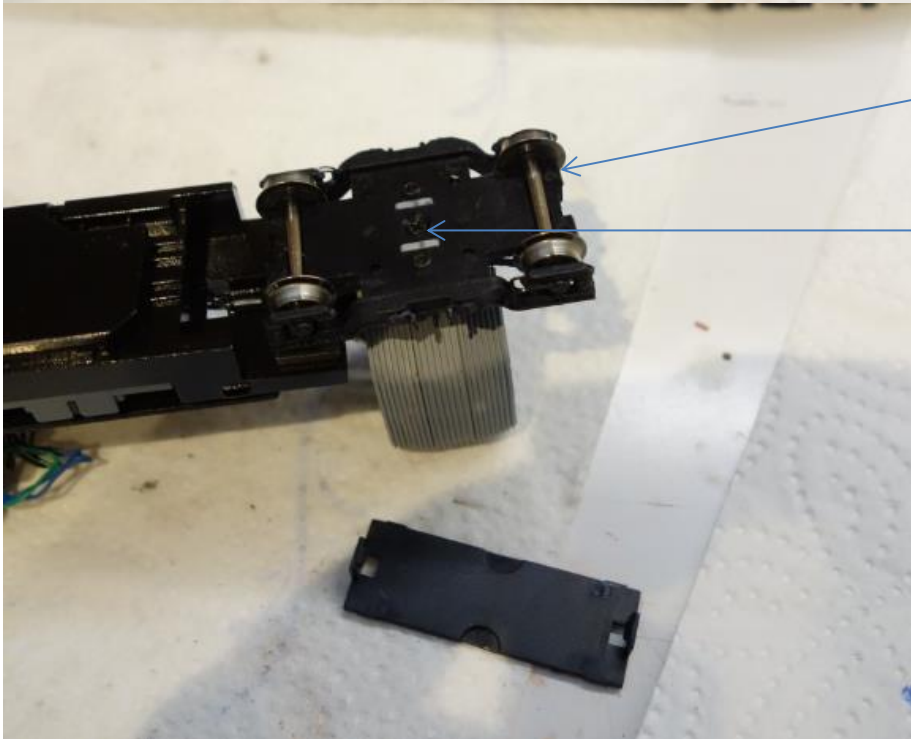
Die Kupplungsplatte wird abgeschraubt.



Die kleine Feder vorsichtig aushängen

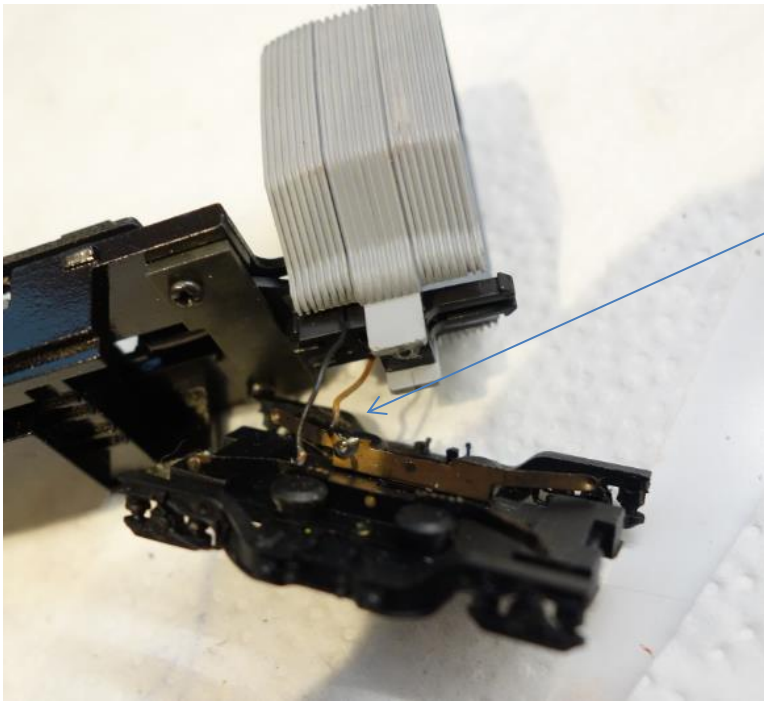


Die Kupplung hat einen NEM- Schacht

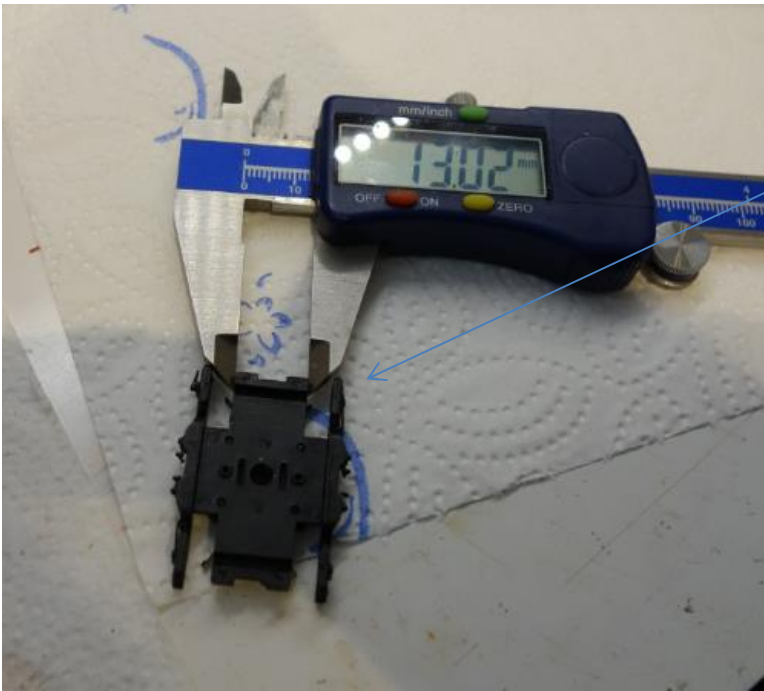


Die Bodenplatte des mittleren Jakobs- Gestells ist nur vorn und hinten geklippt.

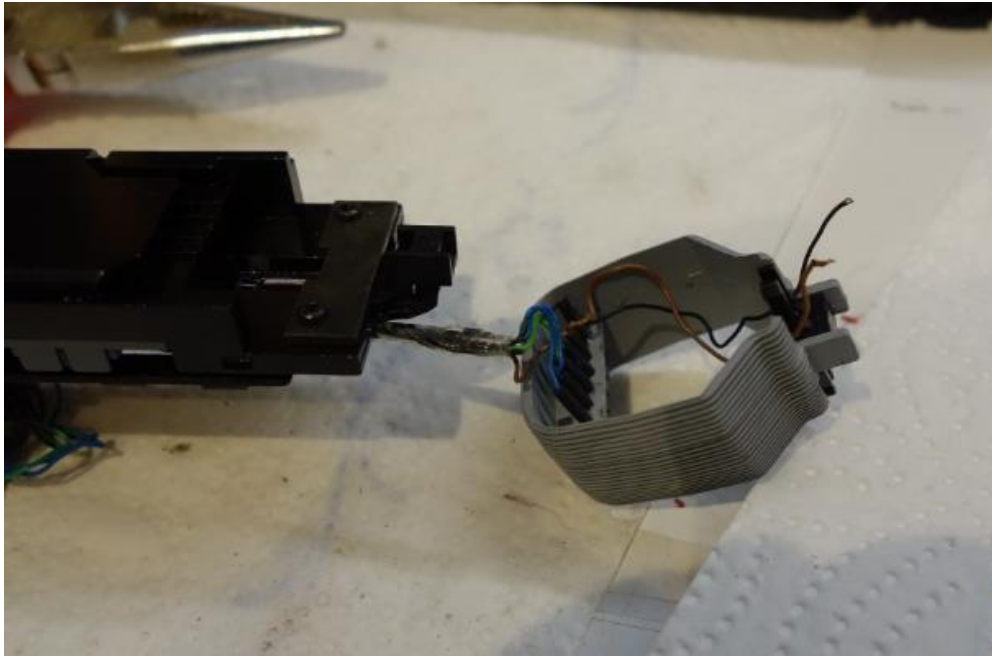
Diese Schraube hält das Gestell.



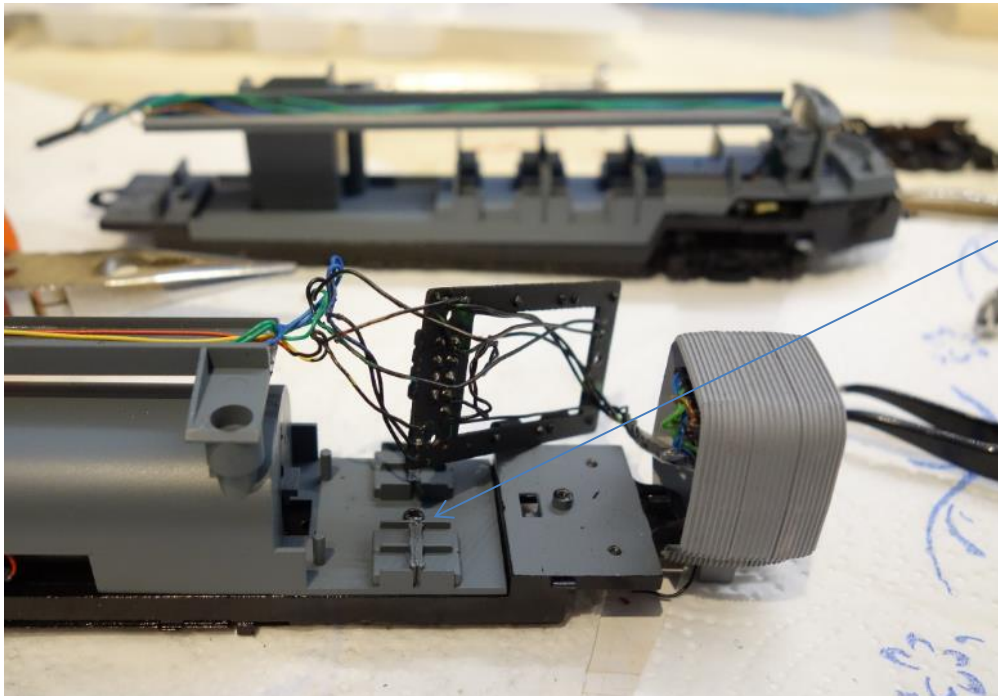
Die beiden Anschlüsse für die Stromabnehmer werden abgelötet



Das Gestell muß schmaler gefräst werden für die Radreifen.

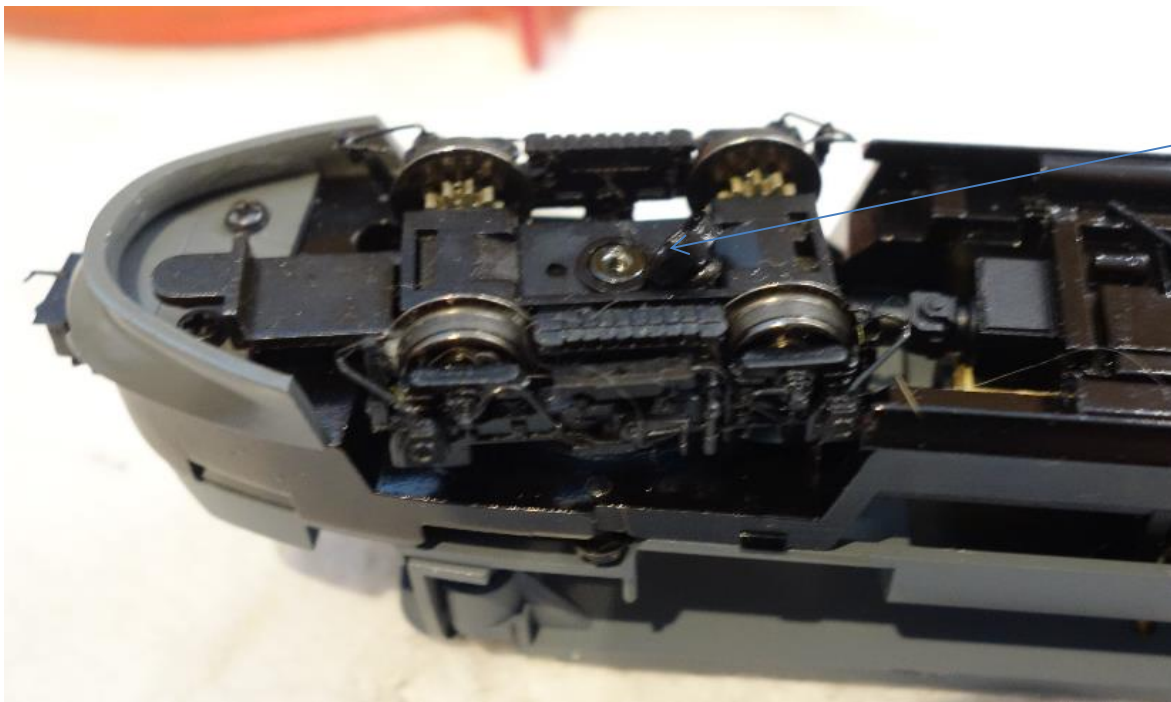


Der Faltenbalg wird einfach nach oben heraus gezogen

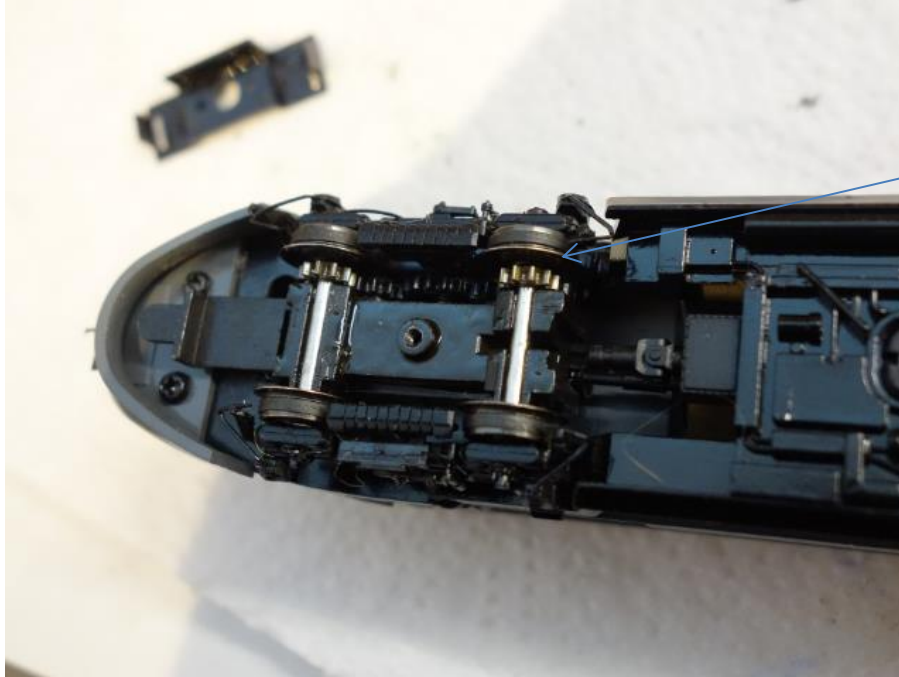


Mit der Platine hat man dann den Kabelbaum zur Zugmitte hin gelöst

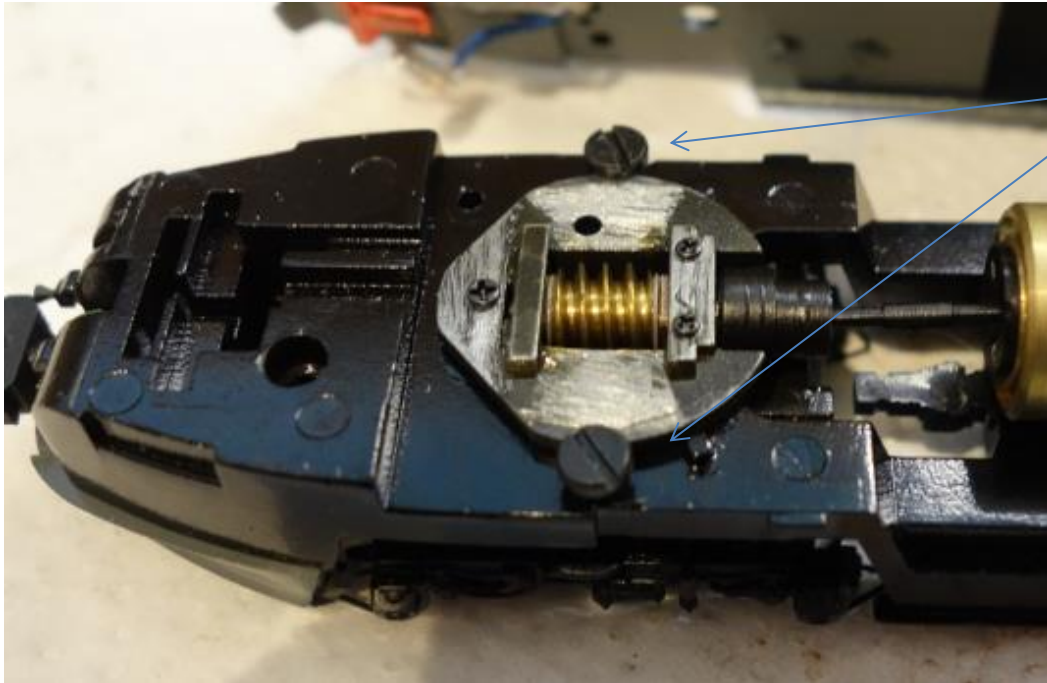
Diese Schraube heraus drehen, um die Innenverkleidung abzunehmen.



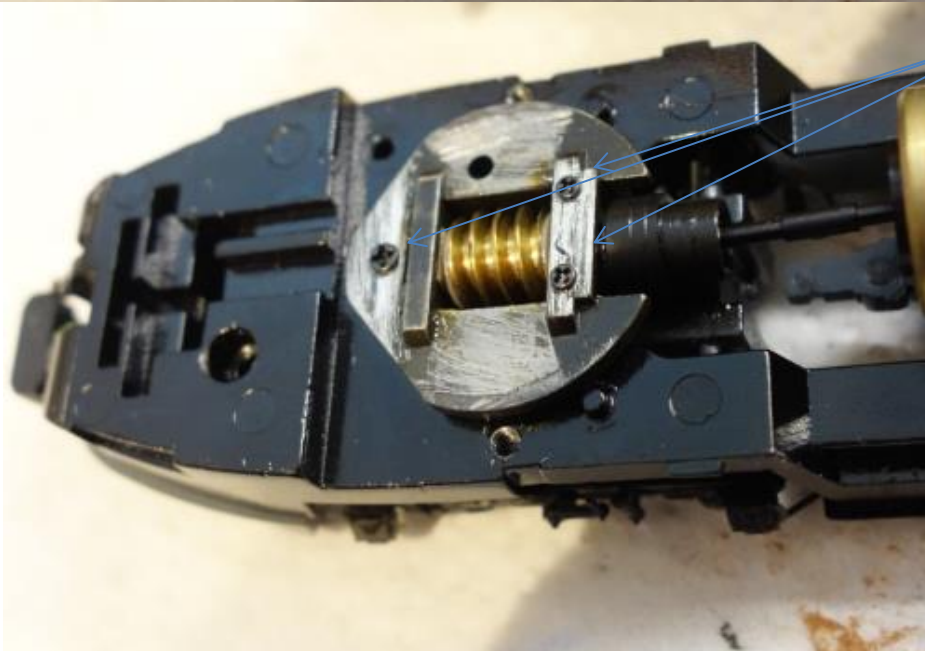
Diese zentrale Schraube hält die Bodenplatte des Drehgestells.



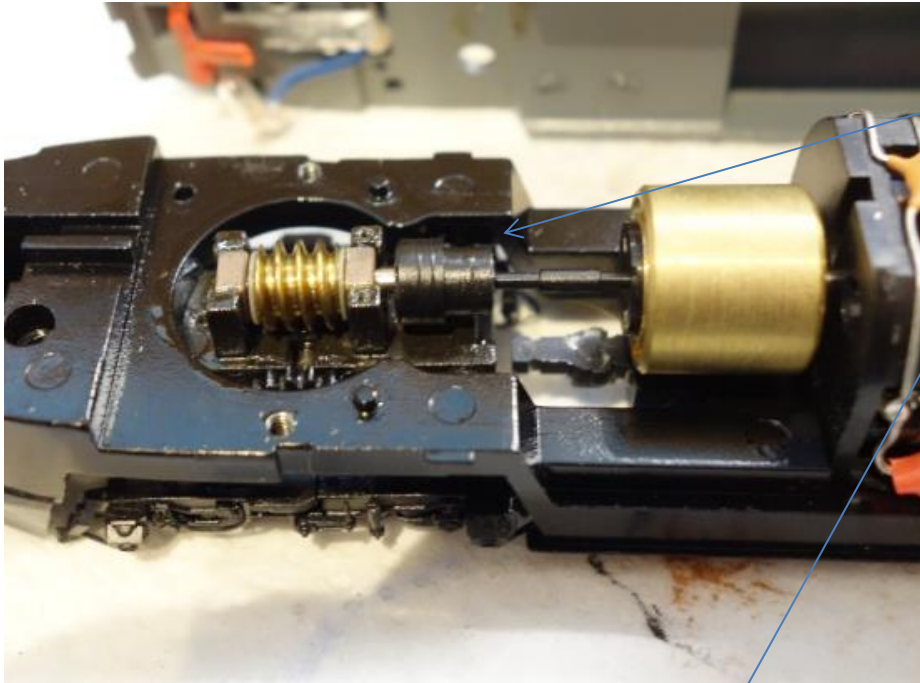
Die Achsen können nun entnommen werden



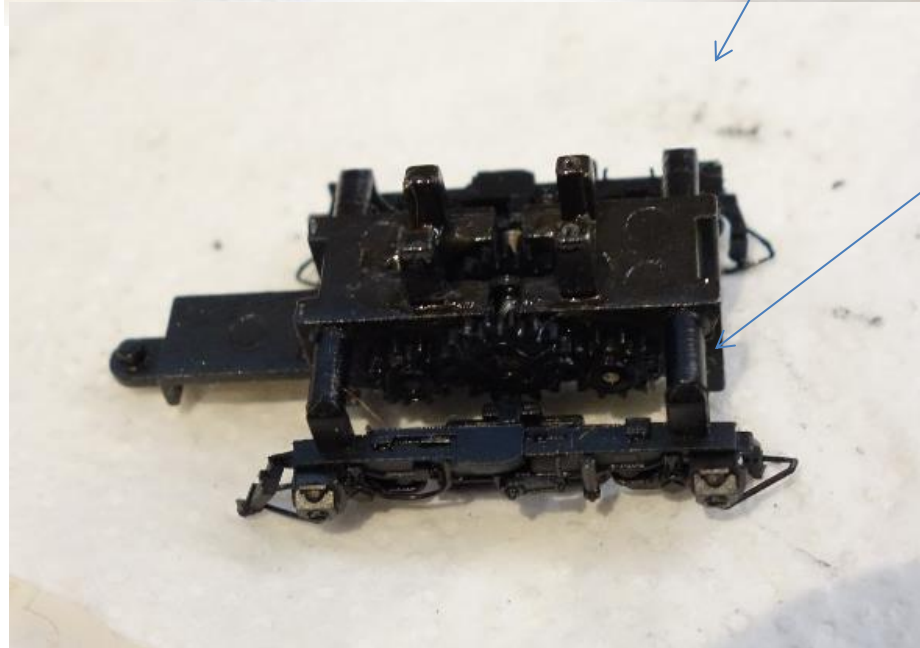
Diese beiden Schrauben begrenzen den Weg des Drehgestells nach oben.



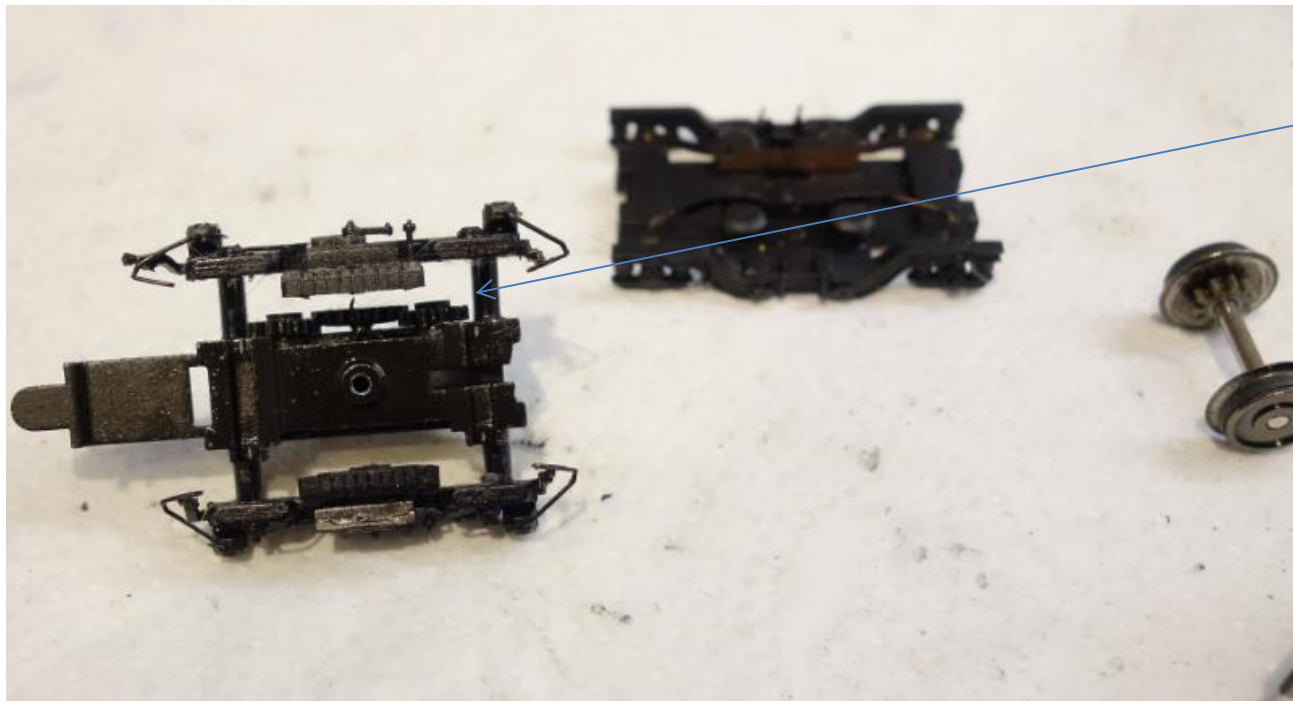
Drei Schraubchen (1 mm) halten das obere Drehgestellteil.



Die Schneckenwelle heraus heben und das Drehgestell nach unten aus den Rahmen lassen.

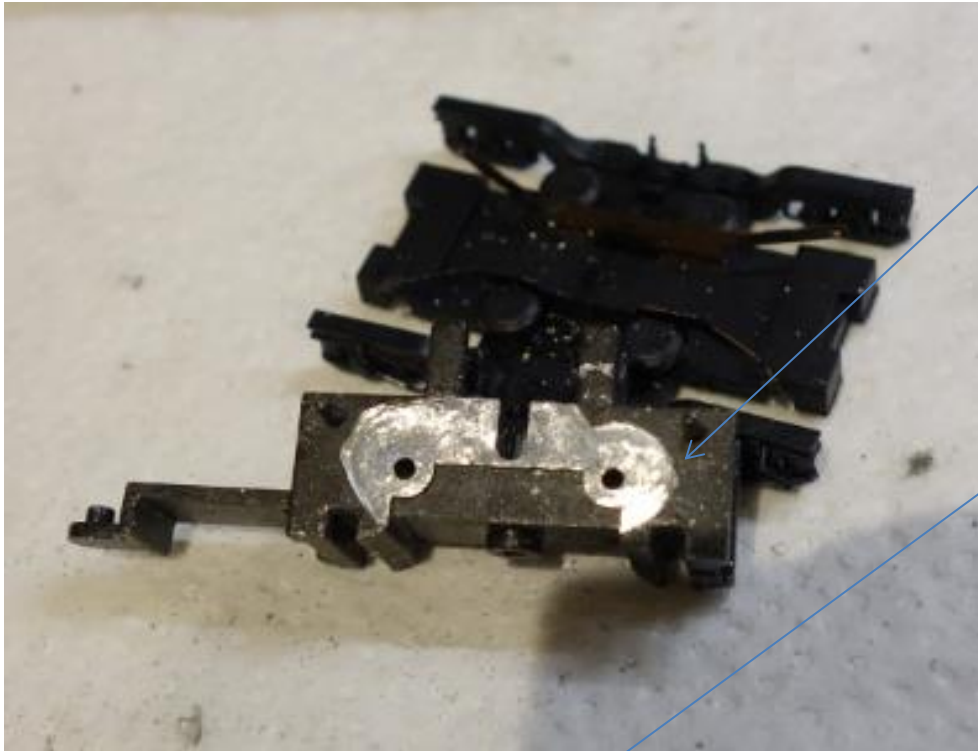


Die seitlichen Blenden kann man einfach abziehen



Die Zahnräder müssen weiter eingesenkt werden, um Platz für die Radreifen zu schaffen

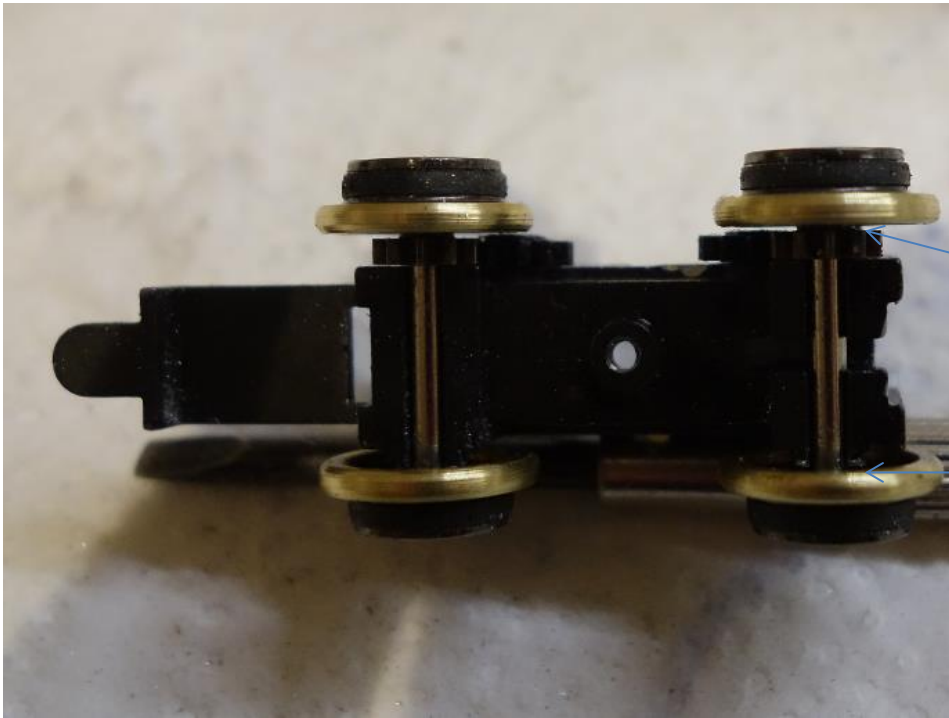




Im Bereich der Zahnräder werden 0,4 mm weggefräst.

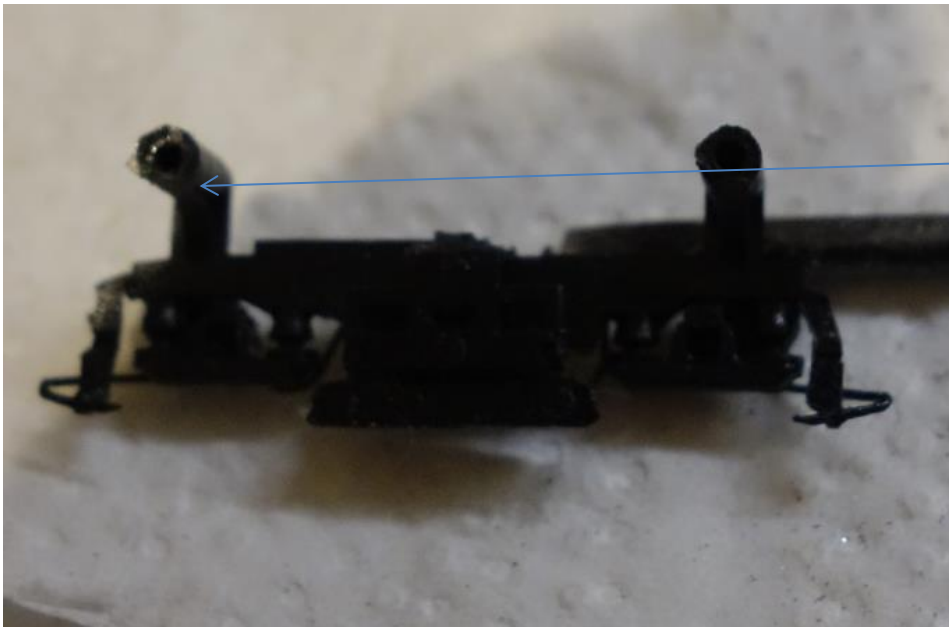
Das Zahnrad der Zwischenwelle wird um 0,3 mm Weiter auf die Welle gepreßt



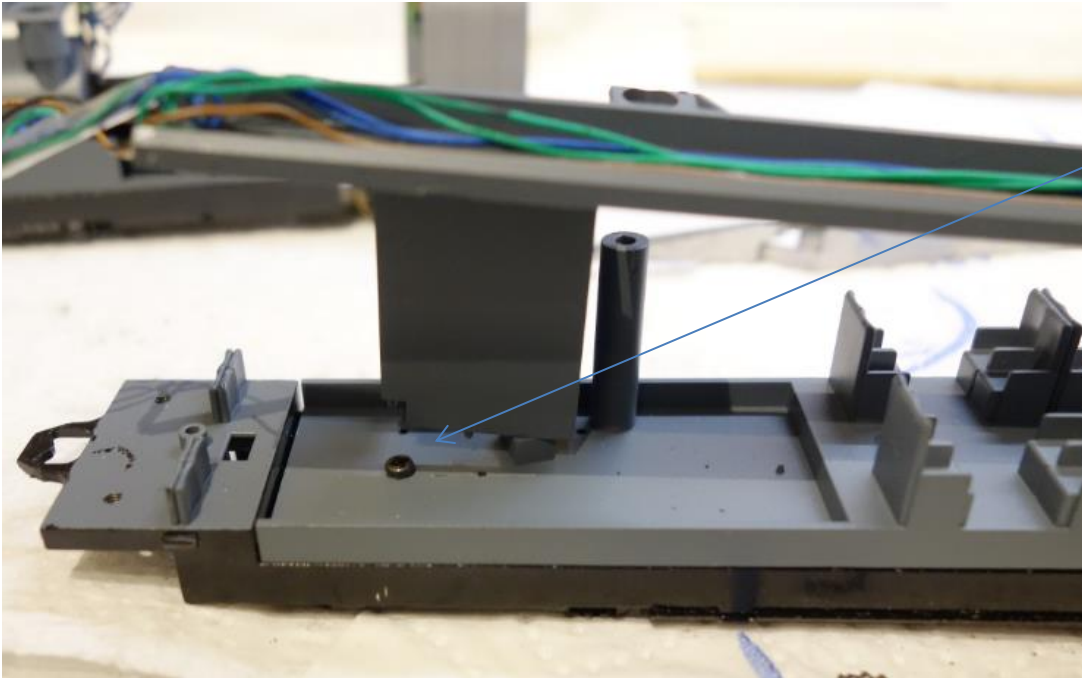


Die Zahnräder greifen wieder sauber ineinander, ohne die Radrings einzuengen. Da die Achsen sich in Kurven auf die Zahnräder zulaufen, bekommen sie noch eine dünne Plasticscheibe zur Isolierung. Auch der Bund der Zahnräder wird etwas abgefeilt, aber nicht vollständig!

Am Achslager der anderen Seite werden ebenfalls 0,4 mm abgenommen



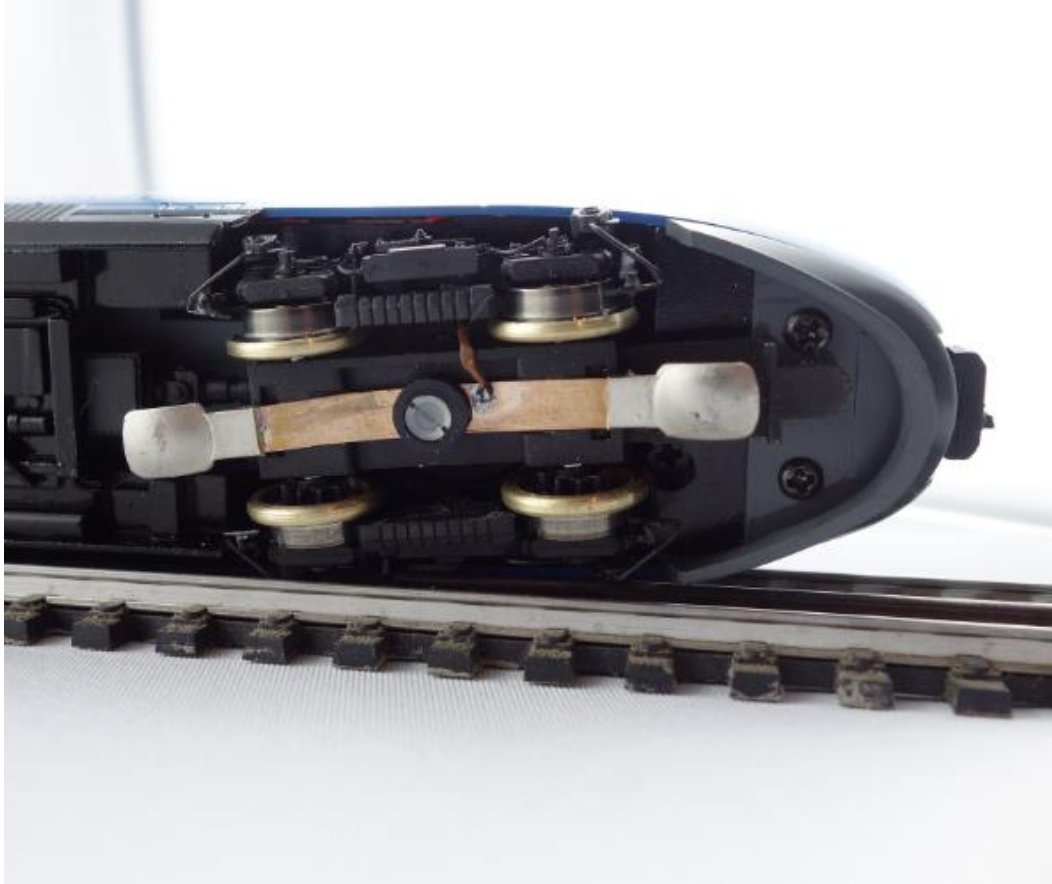
Die Halter der Blenden müssen zu den Rädern hin leicht abgeschliffen werden



Um im nicht angetriebenen Teil die Innenverkleidung abschrauben zu können, wird das eingeklippte „Klohäuschen“ nach oben abgezogen.



Da das Drehgestell aus Metall ist, wird der Mittelschleifer mit einer Plasticscheibe und einer Plasticschraube isoliert montiert



Das Kabel von den Radschleifern der linken Achsseite wird an den Mittelschleifer gelötet.

Auch im nicht angetriebenen Drehgestell tragen die Achsen Zahnräder. Diese müssen an das andere Rad herüber geschoben, damit die Achsen gewendet werden können. Die nicht isolierten Räder übertragen den Strom direkt auf das Drehgestell. Dort ist das Anschlußkabel angeschraubt.

Im Antriebsdrehgestell werden die Räder nicht zur Stromaufnahme heran gezogen.

Mit zwei Mittelschleifereinheiten an den Enden und vier Achsen (nicht angetriebenes Ende und Mitte) ist die Stromaufnahme sehr zuverlässig.

Die Achsen des Antriebsdrehgestells können nicht gewendet werden. Deshalb können sie nicht zur Stromabnahme verwendet werden , denn die nicht isolierten Räder sitzen auf der rechten Seite.