

V100

Die V100 ist ein sehr beliebtes und technisch unkompliziertes Modell von Trix. Für die damaligen Verhältnisse hat sie recht gute Rangiereigenschaften und die Höchstgeschwindigkeit ist nicht ganz so krass, wie gewohnt. Ein wenig Pflege braucht aber auch diese Lok und es gibt ein paar Stellen, an denen eventuell einmal eine Reparatur nötig wird.

Um mir die Arbeit etwas zu erleichtern, habe ich in diesem Bericht auch gleich die Umrüstung auf den Mabuchi-Motor und Schwungmasse mit beschrieben. Ich bitte diejenigen, die nur eine Wartungsanleitung suchen, dies zu entschuldigen. Aber ich denke, so kommt jeder auf seine Kosten. Der Umbauer kann die nötigen Wartungsarbeiten beim Motoreinbau gleich mit erledigen und muß nicht zwei Anleitungen lesen.

Von der V100 gibt es zwei Modelle: die 2266 mit einem angetriebenen Drehgestell und die 2267 mit zwei solchen. Hier habe ich die Zerlegung eines Drehgestells beschrieben anhand von Fotos der 2267. Die Unterschiede zwischen beiden sind marginal und bedürfen wohl keiner besonderen Erklärung

So sehen wir das Original, wenn man die beiden Schrauben in den Vorbauten des Gehäuses gelöst hat. Will man die Kohlebürsten wechseln, müssen diese Schrauben auf beiden Seiten gelöst werden, um den Motor drehen zu können.

Danach wird die Trägerplatte abgeschraubt und angehoben.

Leider ist das wie hier nicht immer so einfach möglich, wegen eingelöteter Entstörelemente. Dann muß man selbst für den Kohlenwechsel zu LötKolben greifen



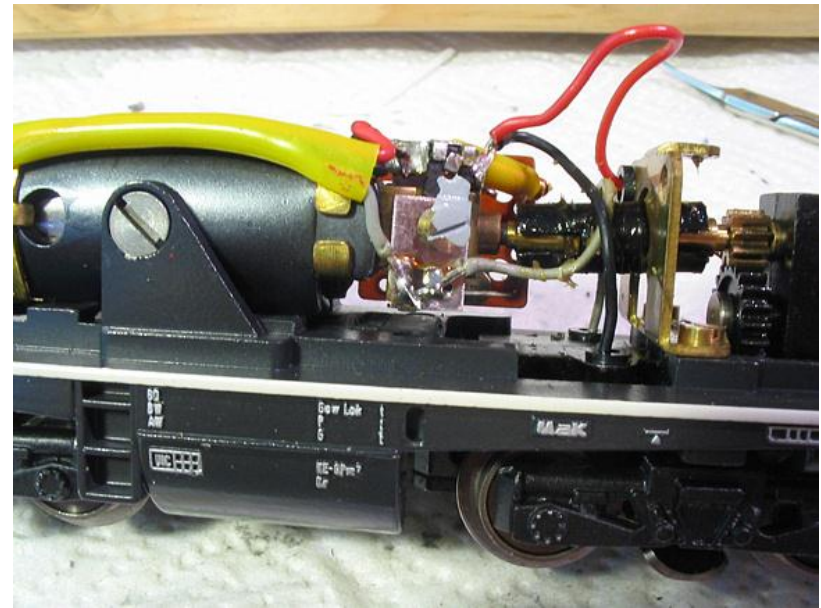
Dreht man die Lok um, sieht man den kleinen Träger mit den Kabelanschlüssen. Von hier aus erfolgt die Stromversorgung des Motors über die Entstörfelder.

Kabel rot = Potential plus für die Lampen

schwarz = Potential plus von den Schleifern

grau = Potential masse von den Schleifern.

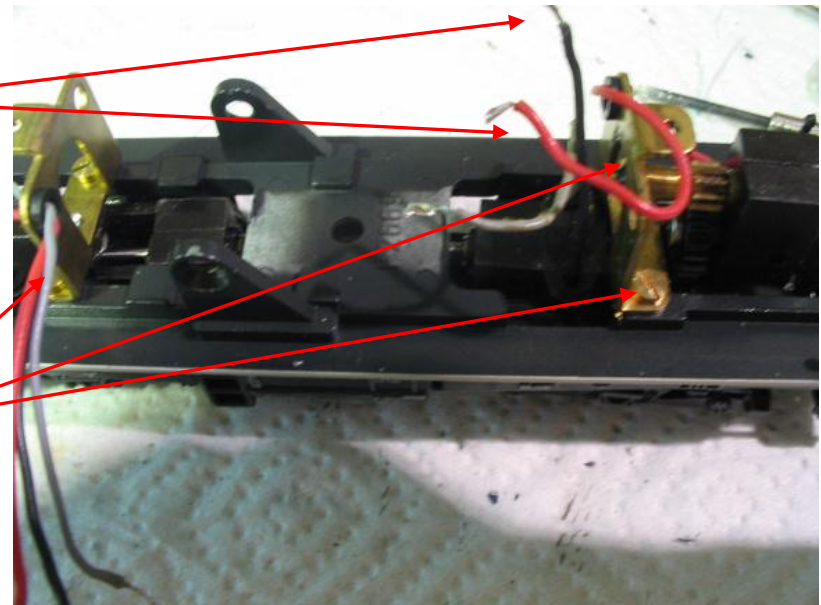
Für den Motorwechsel werden alle Kabel abgelötet



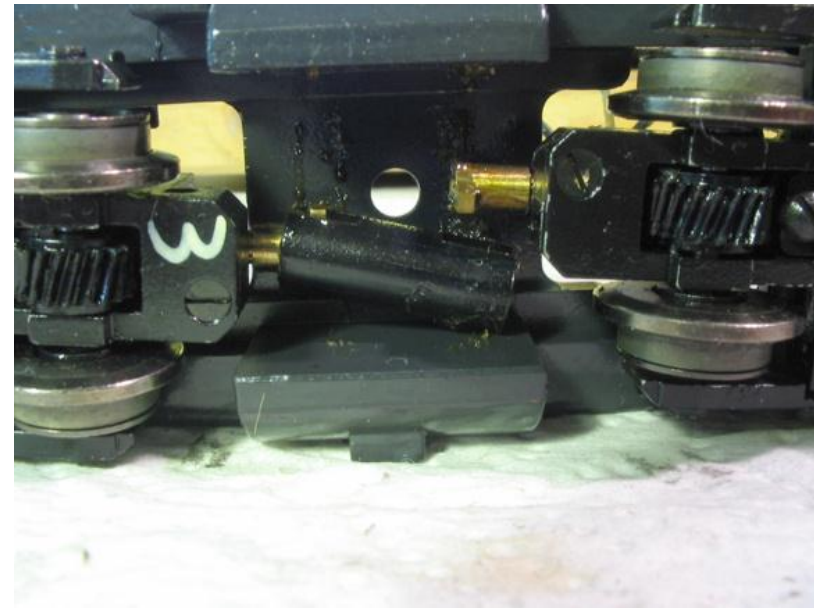
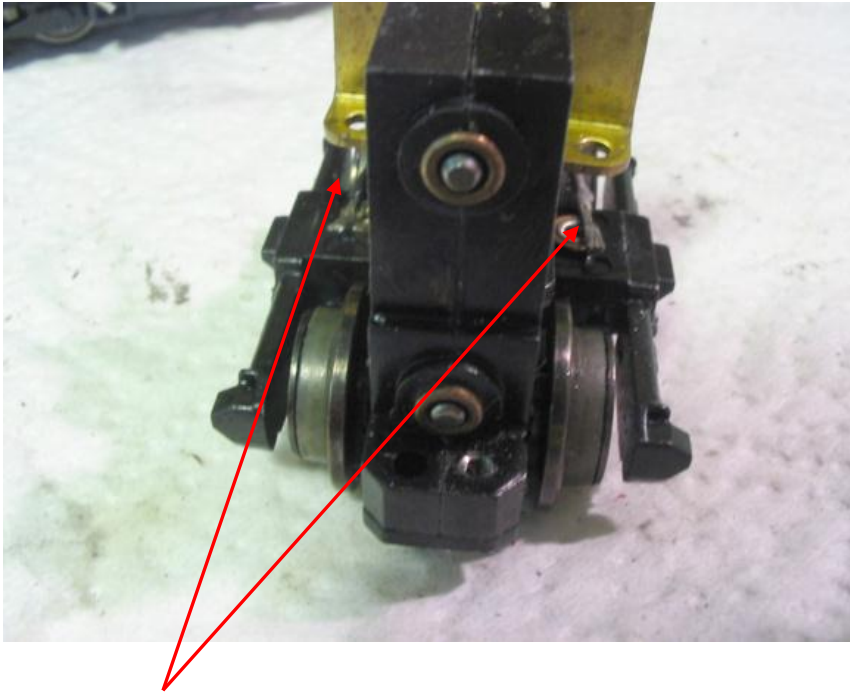
Das sieht dann so aus.

Für den Einbau des Mabuchi- Motors sind die Kabel vom vorderen Drehgestell zu kurz, ebenso von der vorderen Lampe. Wer es sich einfach machen will, verlängert diese Kabel einfach. Aber sehr elegant ist das nicht. Besser ist es, neue, längere Kabel einzulöten. Was dabei zu beachten ist, wird weiter hinten beschrieben.

Um die Drehgestelle auszuhängen, werden die jeweils zwei Schrauben des Trägers gelöst. Es ist bei der 2267 nicht möglich, nur ein Drehgestell auszubauen. Die Ausrichtung der Träger beim Wiederausbauen beachten!



Nur wenn beide Drehgestelle gelöst sind, kann man unten den Verbindungskardan aushängen

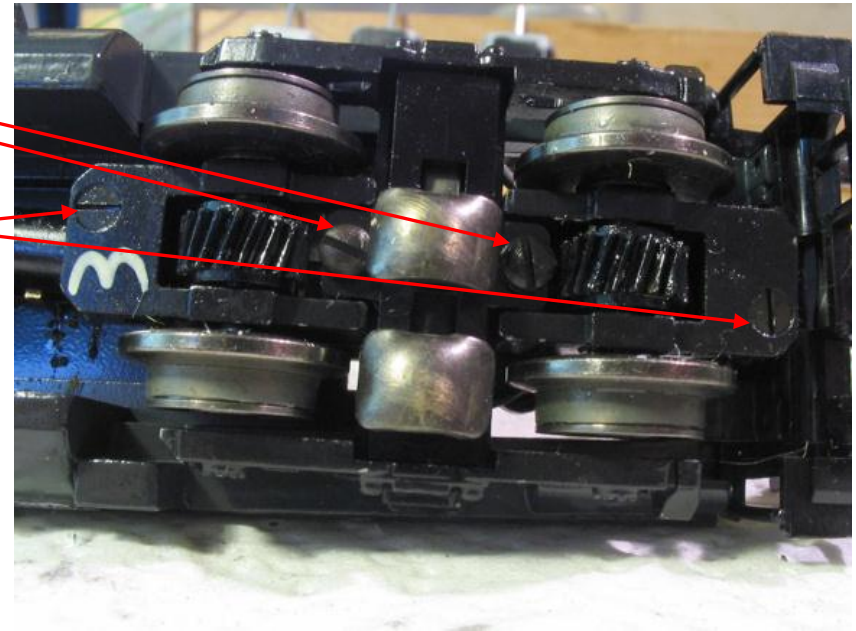


Hier lötet man die beiden neuen Kabel an. Dabei ist zu beachten, daß die blanken Enden der Kabel, bzw. die Lötnasen möglichst kurz sind. Sonst kann später bei der Bewegung des Drehgestells ein Masseschluß zum Rahmen entstehen. Hier im Bild ist die Originallötung gezeigt. Sie war ab Werk schlampig ausgeführt und hätte sich wegen der ständigen Bewegung bald gelöst.

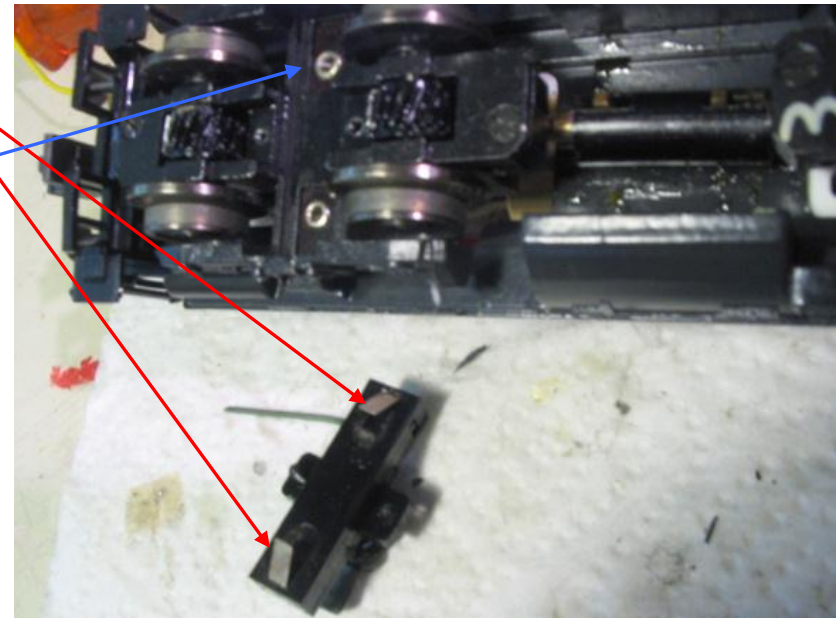
Nun geht es an die Zerlegung des Drehgestelles.

Dazu wird zunächst der Schleiferkörper entfernt.

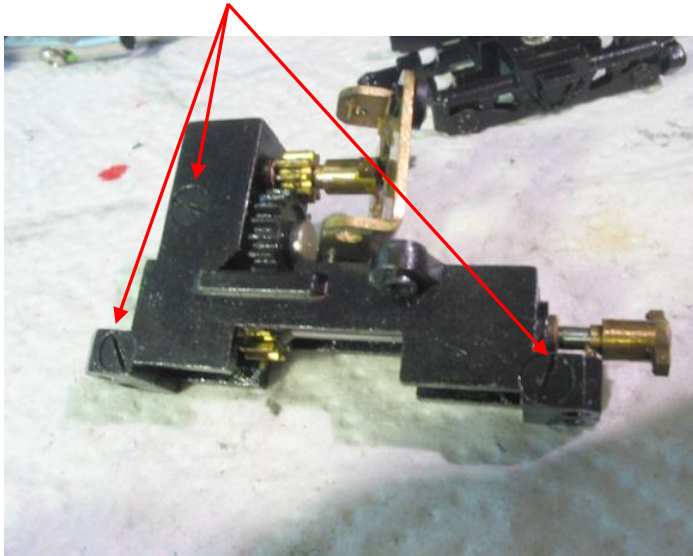
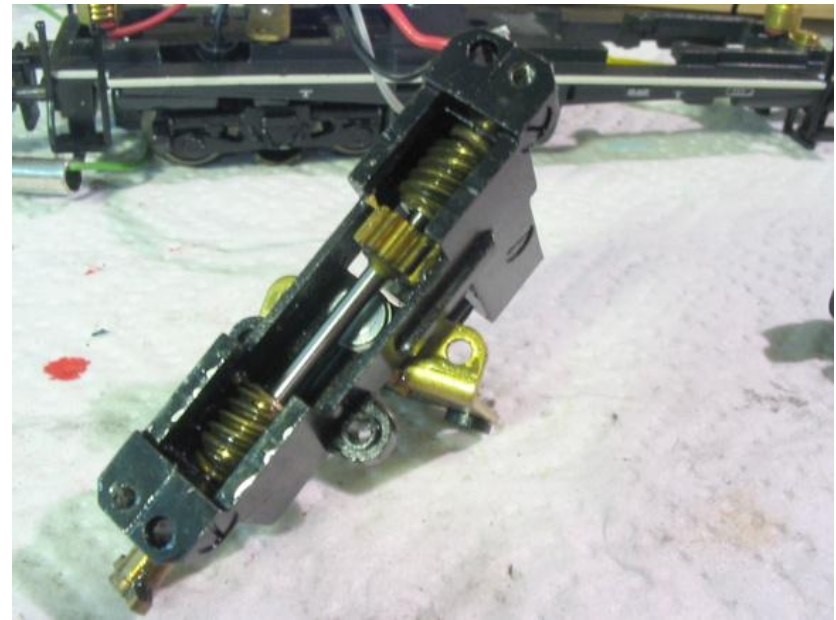
Nach Entfernung der beiden Rahmenschrauben (diese später nicht mit den Schleiferschrauben verwechseln- Der Kopf ist unterschiedlich), kann der untere Rahmen mit den beiden Achsen abgenommen werden.



Diese kleinen Federbleche müssen etwas abgebogen werden- Damit erhöht sich der Federdruck auf die Schleifer. Außerdem müssen sie blank gemacht werden, weil sie gern eine Oxidschicht tragen. Meist liegt es daran, wenn die Lok auf Weichen bockt. Einer der Schleifer hat dann keinen Kontakt.



So ordentlich, wie bei dieser fast neuen Lok sieht es im Getriebe meist nicht aus. Nach Lösen der drei Schrauben können die beiden Getriebegehäusen getrennt werden. (Vorher schon mal prüfen, ob die Wellen in den Buchsen Spiel haben)



Hier einmal die Teile in der Übersicht:

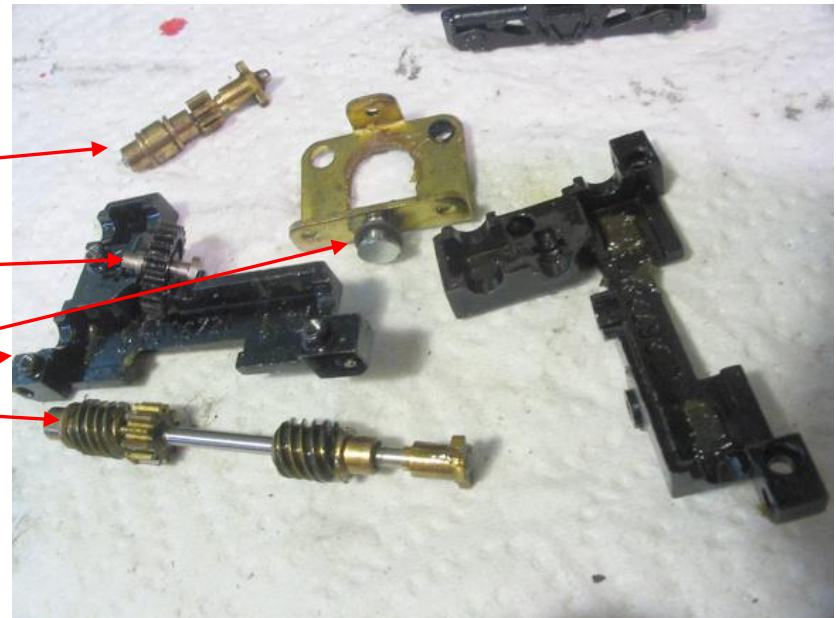
-Eingangswelle

-Zwischenwelle

-Antriebswelle

-Lagerschalen

-Drehgestellhalter

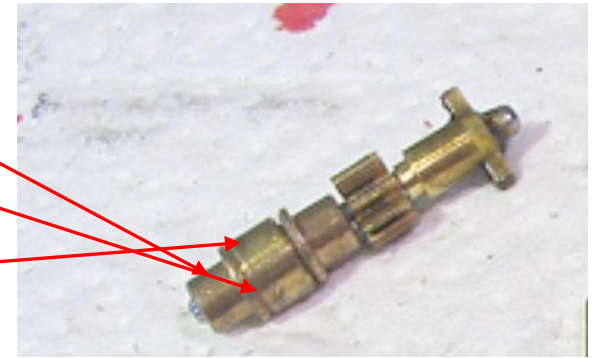


Die kleine Eingangswelle hat hier eine abnehmbare Buchse.

Dahinter liegt oft eine winzige Distanzscheibe. **Diese auf keinen Fall verlieren.**

Sind die Buchsen verschlissen, kann Bernd Tauert neue liefern.

Für den Tausch der zweiten Buchse, muß der Füllkörper mit einem Ritzelabzieher entfernt werden.



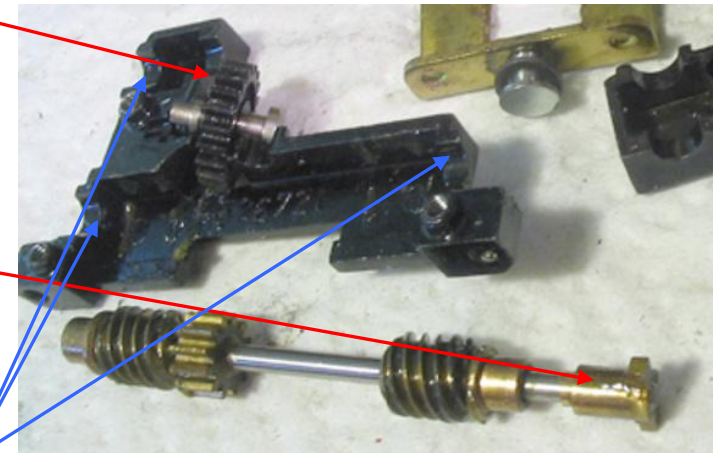
Das Plastikzahnrad der kleinen Zwischenwelle muß bei Verschleiß gewechselt werden.

Für die Ausgangswelle gilt das gleiche, wie für die Eingangswelle: Die hintere Buchse läßt sich so abnehmen, die eventuell vorhandene Distanzscheibe nicht verlieren. Um die vordere Buchse abnehmen zu können, muß Die Kardanklaue abgezogen werden mit einem Ritzelabzieher

Um abgezogene Teile (Kardanklaue, Füllkörper) wieder zu fixieren, eignet sich Loctite Buchsenkleber (648) bestens.

Manchmal kommt es vor, daß der Sitz der Buchsen in den Lagerschalen einen scharfen Grad auf der Innenseite aufweist. Zieht man dann die Schrauben an, sind die Lager schwergängig. In diesem Fall mit einer kleinen Schraubendreherklinge etwas entschärfen.

Die Scheibe am Zapfen der Drehgestellaufhängung muß mit in das Lagergehäuse! Sonst ist die Lok nachher „hochbeinig“, oder steht schief, wenn man eine Scheibe reinnimmt und die des anderen Drehgestells draußen läßt. Ich habe deshalb schon mal eine Lok komplett wieder auseinander bauen müssen



Zur Schmierung der Lagerbuchsen etwas Öl , für die Schnecken und Zahnräder harzfreies Fett verwenden – sparsam!

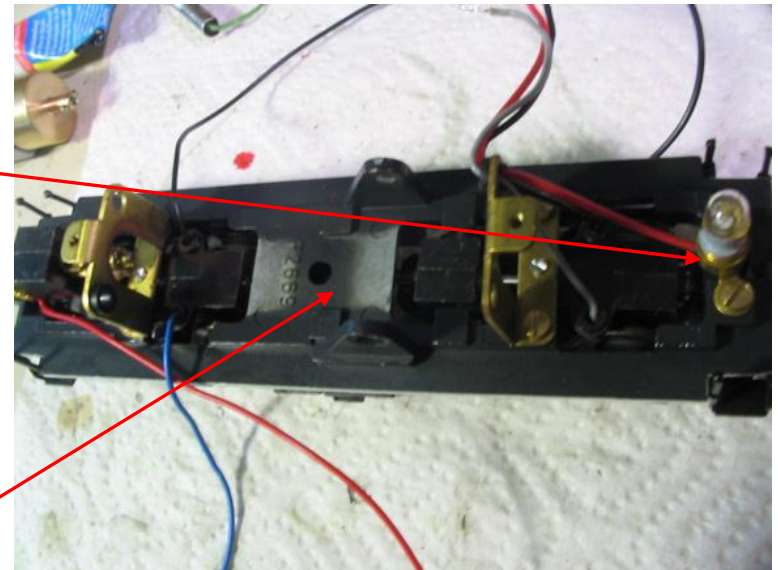
Wenn man die Schalen des Drehgestelles wieder zusammen schraubt, sollte man die drei Schrauben nicht auf einen Schlag fest drehen, damit es nicht zu Spannungen kommt. Unbedingt prüfen, ob sich alles leicht dreht. Der Spalt der beiden Schalen muß überall ganz geschlossen sein

Bei der 2267 ist das Einsetzen der Drehgestelle etwas fummelig wegen dem Kardan. Ich stecke alle zusammen und stelle es auf den Tisch. Stellt man dann die Halter auf den Drehgestellen etwas schräg, kann man den Lokrahmen darüber stülpen.

Auf dem Bild sieht man die neuen Kabel fertig eingefädelt (satt grau mußte ich blau für die Masse verwenden). **Die Kabel unbedingt wieder sauber durch die Führungslöcher der Drehgestelle führen!**

Lötet man ein längeres Kabel in die Lampenfassung, muß dieses in das weiche Lot senkrecht eingeschoben werden. Es darf hinterher keine blanke Stelle den Rahmen berühren. Die Birne muß wahrscheinlich gelöst und fester eingedreht werden, da sie den Pluskontakt in der Fassung nicht mehr berührt. Dieser wird beim löten in der Form verändert. Deshalb die Funktion prüfen, bevor die Fassung wieder angeschraubt wird.

Hier sieht man eine Aussparung im Rahmen, in welche für den Mabuchi- Motor das mitgelieferte Füllstück geklebt wird



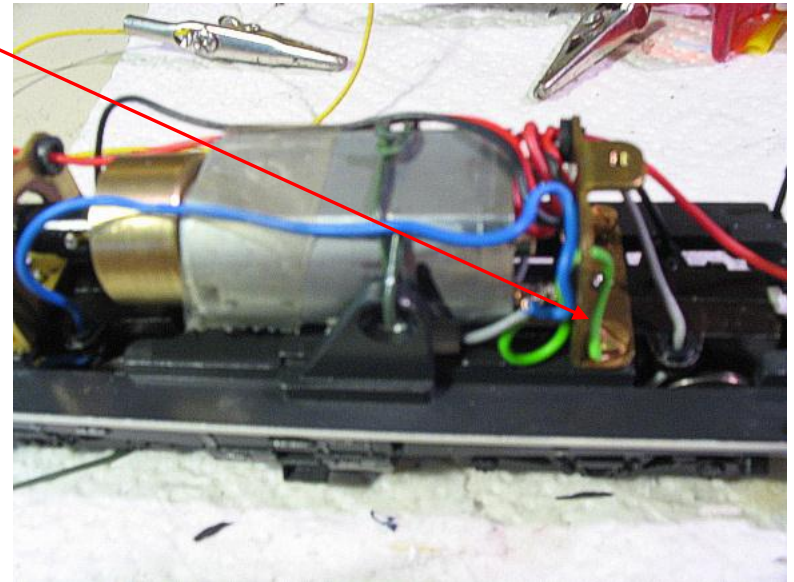
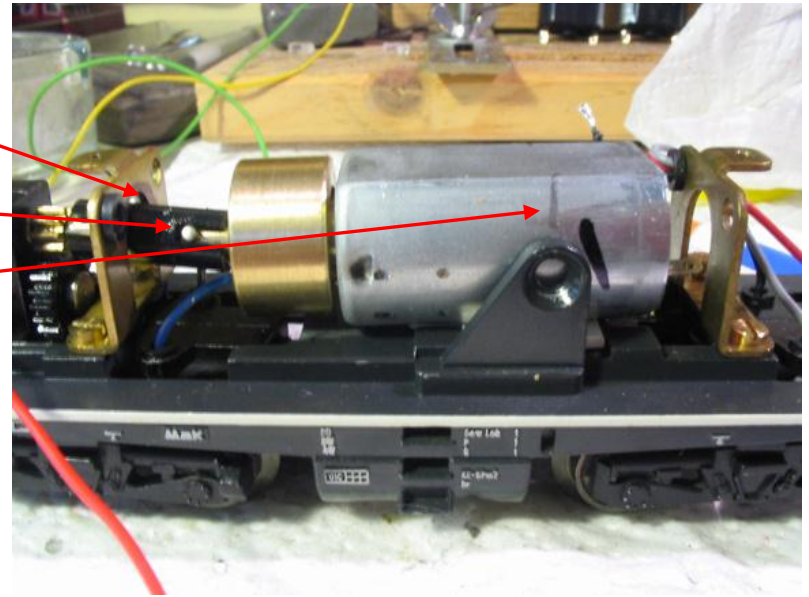
Hier habe ich den Motor einmal probeweise lose eingelegt. Nach der Fixierung muß der Kardan genau waagrecht liegen. **Die Zapfen der beiden Klauen am Motor und der Getriebeeingangswelle dürfen nicht ganz vorn im Schlitz des Kardans liegen. Sonst kann sich das Drehgestell nicht mehr bewegen!** Gegebenenfalls den Motor zurück schieben und die Lage am Schraubloch markieren.

Da man nach hinten zum Drehgestellhalter wenig Platz hat, löte ich die Kabel am Motor an, bevor ich ihn endgültig einsetze. Da das Motorgehäuse keine Masse hat, liefere ich den Motor mit einem kleinen grünen Kabel, dessen anderes Ende mit einer Öse am Drehgestellhalter festgeschraubt wird. Sonst brennen die Lämpchen nicht.

Die Kabel dabei durch die vorgesehenen Löcher der Drehgestellhalterung führen.

Den Motor kann man entweder mit Sekundenkleber auf dem Füllstück fixieren (hält wirklich ausreichend) oder wie hier mit verdrehtem Draht. Die Drahtmethode ist weniger elegant, bietet aber bessere Möglichkeiten der nachträglichen Korrektur.

Die Kabel müssen sauber „verstaut“ werden, da das Gehäuse recht eng ist. Dabei darauf achten, daß die Kabel nicht an der Schwungmasse anliegen!



Eine besonders saubere Verlegung der Kabel zeigt hier Herr Rateike. Der Trix- Kollege hat mir dieses Bild dankenswerterweise zur Verfügung gestellt. Das sieht besser aus, als beim Original

Sonstiges:

- Klebeflächen vorher mit Alkohol oder Waschbenzin entfetten.
- Die Kardane mit etwas Fett füllen.
- Schmiermittel an den genannten Stellen sind lebenswichtig, aber viel hilft nicht viel, sondern landet auf den Schienen oder marodiert auf lackierten Flächen.
- auch harz- und säurefreie Schmiermittel altern. Da unsere Loks meist jahrzehnte in Betrieb sind, sollten sie alle paar Jahre komplett zerlegt, gereinigt und neu geschmiert werden!

Ersatzteile Ton Jungen:

- TE 0500 00 V 100 Lichtlinsen Satz 6-Teilig Set € 2,30
- TE 0501 00 Dach Reparatur Satz (Dach, Pfeife und Lüfter) Set € 6,00
- 72 0218 00 Treppenteil p st. € 2,70
- TE 0502 00 Kardanwelle p st. € 1,00
- 40 0776 00 Gehäuseschraube Senkkopf M2 p st. € 0,40
- AJ 0510 MS Replika Schwarze Pfeife auf Motorhaube 2 st. € 1,20
- AJ 0512 AL Replika Lüfter auf Dach von Kanzel p st. € 1,00
- Schleifer: 40 0224 00 V 100 Set € 13,50

