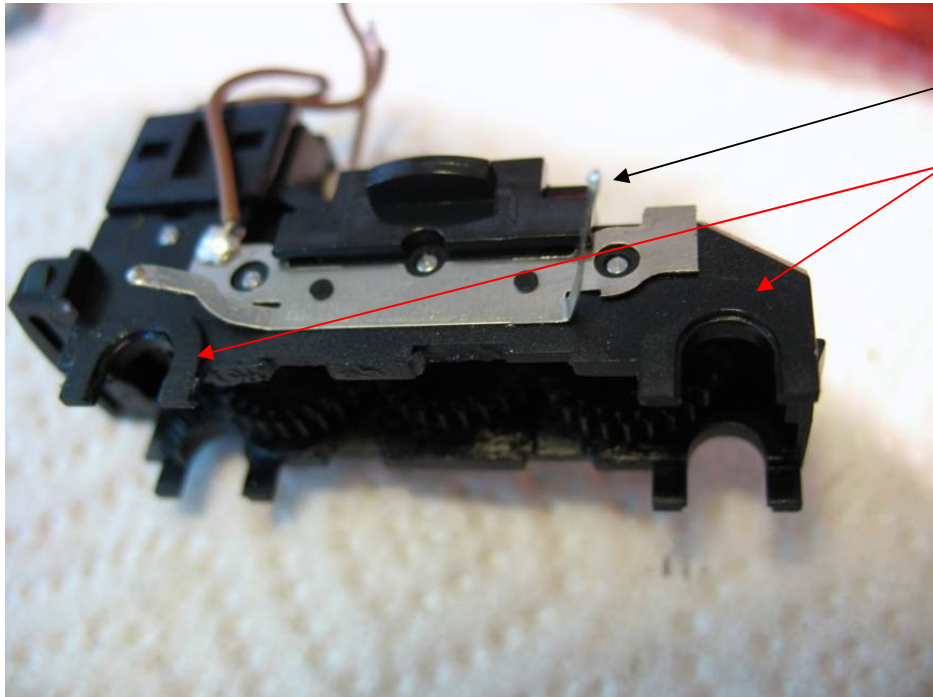


Zuerst wird das Gehäuse abgenommen, indem man von unten, vorn unter dem Führerhaus die beiden Schrauben heraus dreht. Die Flachkabel der Beleuchtung werden aus den Buchsen gezogen mit einer ungeriffelten Flachzange. Dabei die Flachkabel möglichst wenig biegen- Sie brechen leicht. Die Beleuchtungskörper lassen sich dann mit dem Kabeln waagrecht vom Rahmen abziehen. Sie sitzen auf kleinen Metallnasen.

Dann werden die Kabel von den Drehgestellen an der Platine abgelötet. Um die Drehgestelle heraus zu bekommen, muß man die unteren Abdeckungen von den Drehgestellen abclipsen. Zum Motor hin sitzt ein Clip an der Front, auf dem anderen Ende sitzen zwei Clips seitlich. Die Achsen fallen dann gleich heraus. Das Drehgestell kann jetzt aus dem Rahmen genommen werden.

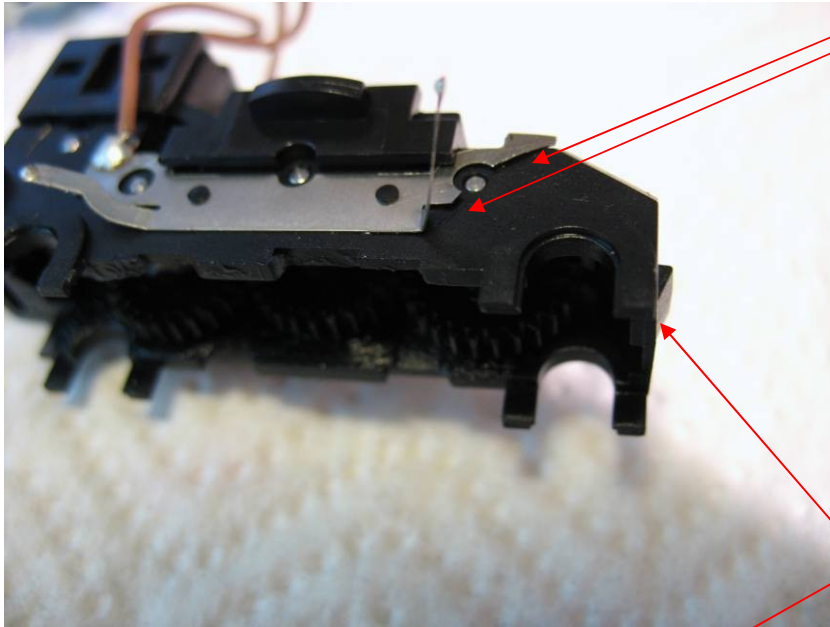


Hier sieht man die Radschleifer.

Einen habe ich hier schon hoch gebogen, damit man Platz für die Spurkränze schaffen kann.

Die Verdickungen für die Achslager müssen stehen bleiben. Man bekommt die Achsen mit verdickten Radreifen hinterher nur eingesetzt, wenn man die Räder erst nur ein wenig auf die Achsen drückt, diese einsetzt und dann erst mit einer Aufpreßvorrichtung auf das Spurmaß von 11,9 mm einstellt.

**Auch auf der linken Seite beläßt man die Radschleifer, obwohl man ihre elektrische Funktion nicht mehr braucht. Aber so bleiben hinterher die Achsen in Mittellage**



Vom Blech der Radschleifer muß soviel weggenommen werden, daß man vom Kunststoff weg fräsen kann für die Spurkränze (vergl. Bild vorher).

Dafür habe ich eine ausrangierte Hautschere verwendet. Sie ist fein, aber stark genug. Dieses Blech nicht unnötig hoch biegen. Man bekommt es sonst nicht wieder herunter.

Der Kunststoff ist recht gut zu fräsen, da es sich nicht um einen Thermoplast handelt. Trotzdem etwas Fingerspitzengefühl waren. Die vielen Flusen entferne ich mit Druckluft (Spraydose).

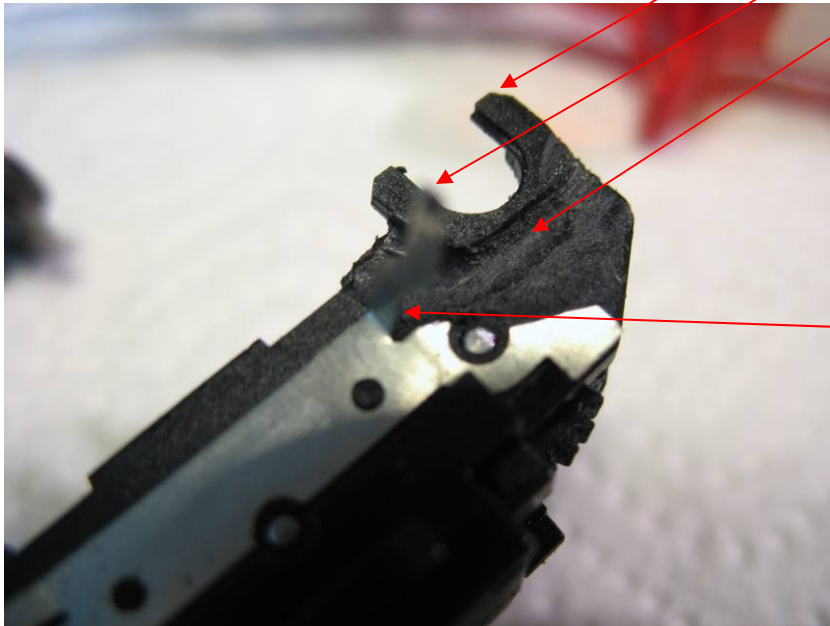
Die äußeren Ecken müssen etwas abgeschrägt werden

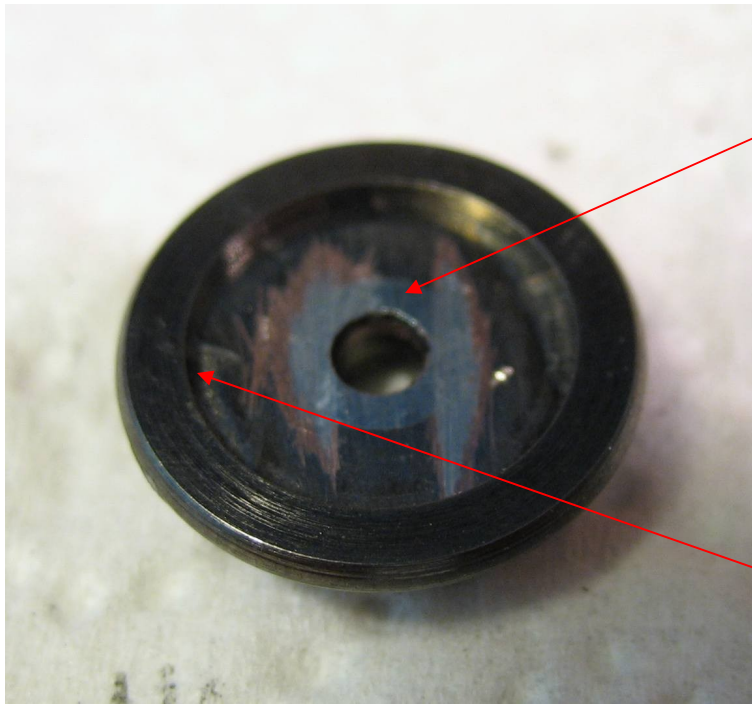
Die hochgebogene Feder sieht man hier schlecht.

Dort, wo sie hinterher wieder liegt, fräst man tiefer aus, damit sie den dicken Spurkränzen etwas mehr ausweichen kann.

Es reicht, auf jeder Seite etwa 0,7 mm abzufräsen. Nur im Bereich der Schleiferfedern nimmt man einen halben Millimeter mehr weg.

An der Übergangsstelle drücke ich die Feder mit einem kleinen Schrauber scharf in die gefräste Rinne. Am Ende wird das Blech wieder etwas abgebogen, damit sie etwas Andruck an das Rad bekommt.





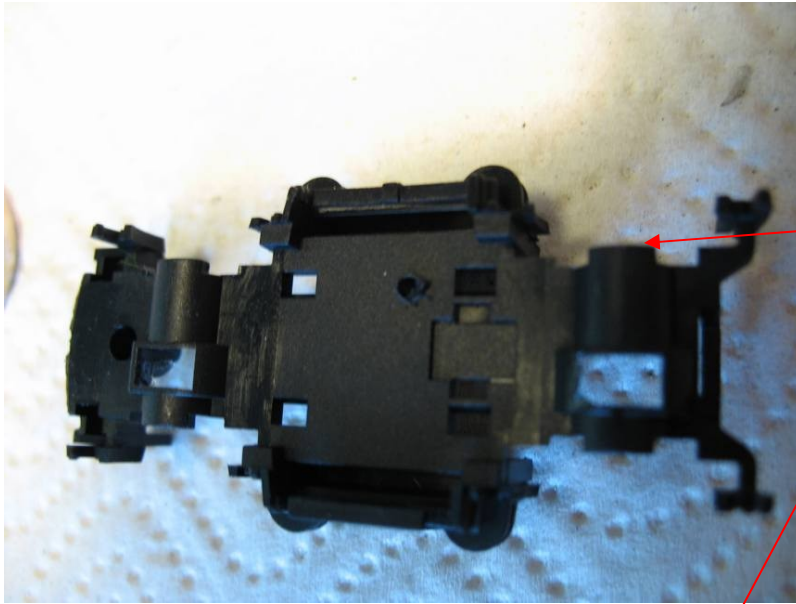
Die Räder haben innen einen kleinen Bund, der entfernt werden muß.

Die Achsen haben keinen durchgehend gleichen Durchmesser, sondern sind an den Enden dünner. Deshalb kann man die Räder nur bis zu diesem Punkt aufpressen. Dann hat man aber eine Spurweite von 12,4 mm. Deshalb müssen die Bunde weg.

Die Spurkränze habe ich nicht gelötet, sondern an zwei gegenüberliegenden Punkten geklebt (Sekundenkleber). So behält man elektrischen Kontakt, trotz des Klebers.

Würde man löten, würde das Zinn hinterher am Bereich der Achslager schleifen. Dieser paßt so gerade eben in die Spurkranzringe.

Weil man die notwendigen Arbeiten an der Abdeckplatte besser erkennt, wenn die Bilder nebeneinander stehen, geht es auf der nächsten Seite weiter.

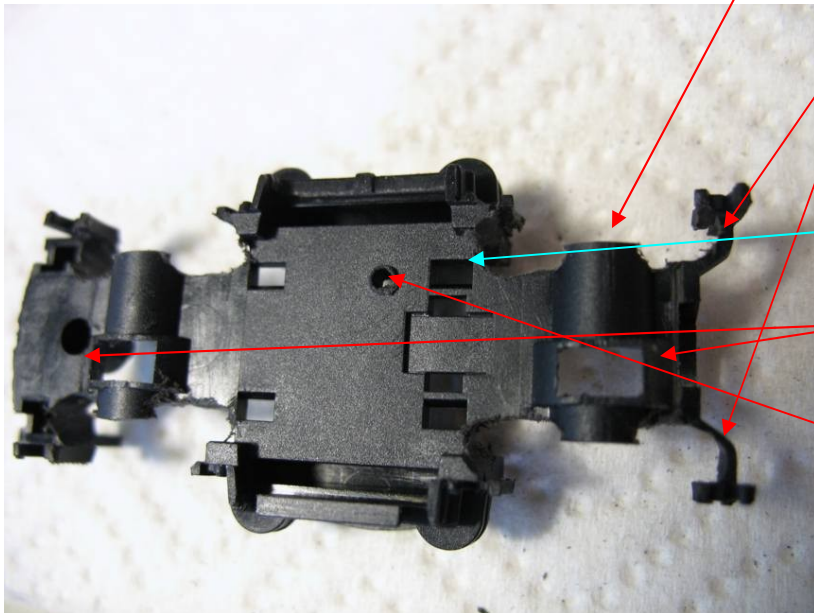


Oben sieht man den Originalzustand.

Unten liegt das bearbeitete Teil- Nur die Fusseln sind noch nicht entfernt.

Die Abdeckungen der Achslager müssen stehen bleiben

Nur an der breiteren Seite (von den Zahnrädern abgewandt) habe ich etwas Material abgeschliffen. Durch diese Stege wird es etwas fummelig, die Abdeckung über die Achsen mit den dickeren Spurkränzen zu bekommen, aber es geht.



An einer Seite bleiben nur sehr dünne Bremshalter übrig. Da ist beim Schleifen Geduld gefordert. Aber auch die dünnen Stege sind erstaunlich haltbar. Der Kunststoff ist mit Karbonfasern verstärkt.

In diesen Schlitz kann man die Bronzelaschen von Skischleifern befestigen.

Für die Skischleifer muß hier auch etwas Material abgeschliffen werden.

Für das Kabel bohrt man ein Loch auf der, den Zahnrädern abgewandten Seite, analog auch ins Drehstellgehäuse



So sieht das dann fertig aus. Die Kabel der Mittelleiter lötet man natürlich dort an die Platine, wo vorher die der linken Radschleifer gesessen haben.