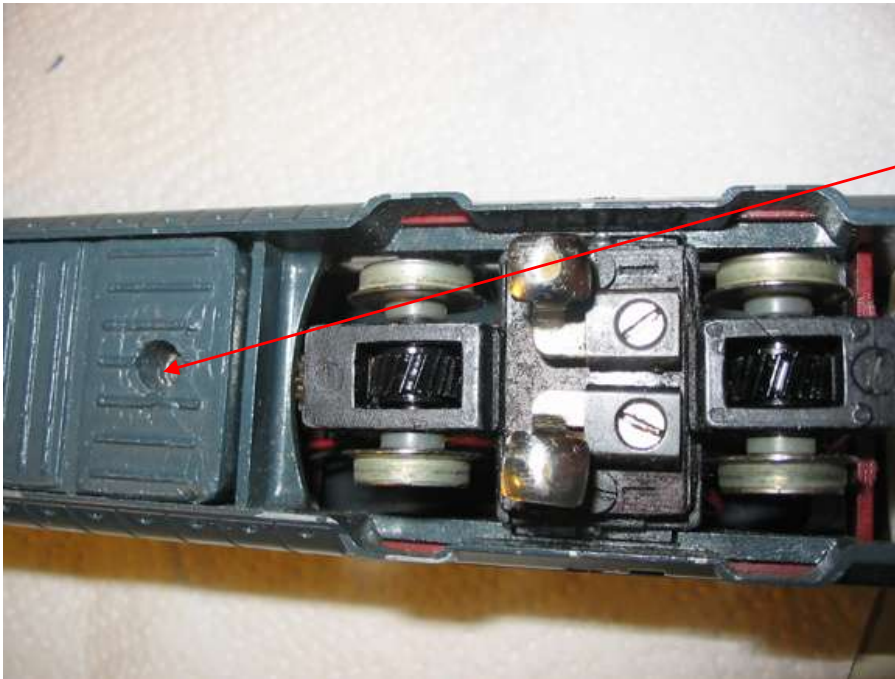


VT 08, ELD

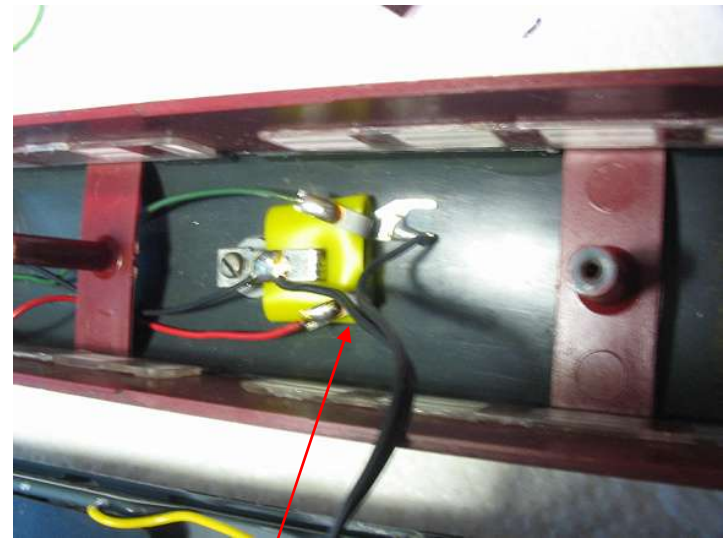
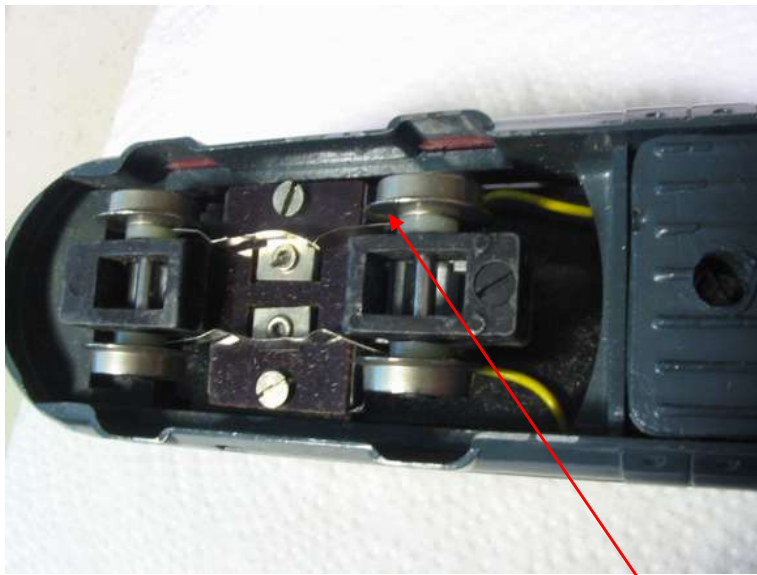
Vor einigen Tagen habe ich meinen ersten VT 08 nach langem Suchen bekommen. Leider sind gute Express-Fahrzeuge auf einem sehr hohen Preisniveau. Deshalb habe ich bei einer internationalen Version zugeschlagen. Glücklicherweise wurden die TE- Radsätze mitgeliefert. Natürlich mußte das gute Stück eine Generalüberholung durchlaufen und wurde dabei auch gleich auf den Mabuchi umgerüstet. Hier nun der Bericht- Vielleicht eine kleine Hilfestellung auch für andere Bastler: (Da der ELD technisch identisch ist, gilt das Gesagte auch für dieses Modell)



Hier sieht man die Inter- Räder und Schleifer. Die Schleifer brauchen so nur umgedreht werden

Über diese Schrauben im Boden wird das Gehäuse gelöst

Die Inter- Version ist oft eine preisliche Alternative. Räder bekommt man bei Ton Jongen. Es lassen sich auch die Räder der V100, V200 und V217/218, sowie der neueren Ellok – Typen verwenden



Oben sieht man die „Elektronik“ für die Fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung. Die schwarzen Kabel zum Rahmen lötet man ab, um besser arbeiten zu können. – Vorsicht mit dem Plastikdach beim Löten!!



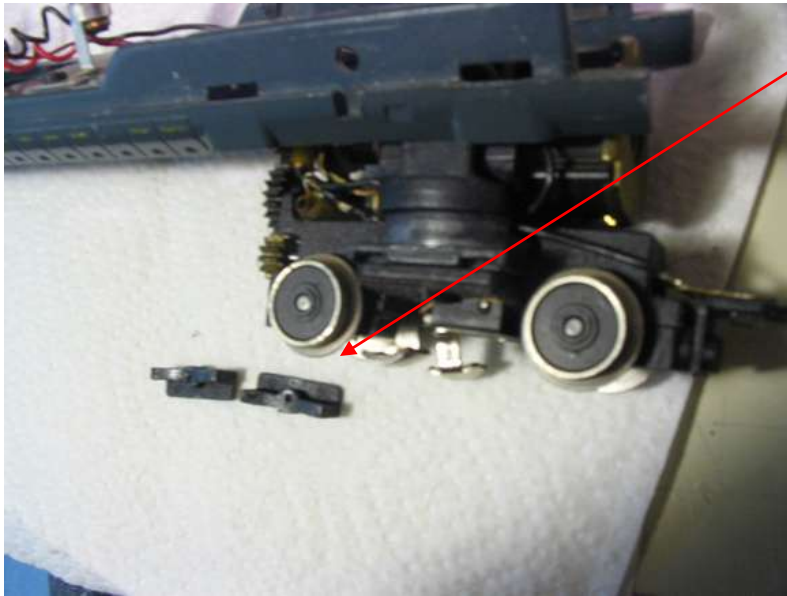
Das andere Drehgestell hat Radschleifer. Diese sind für TE- Radsätze unbrauchbar, da die Federn durch die dickeren Spurkränze an den Rahmen gedrückt werden- Die Folge ist ein Kurzschluß

Über diese Schrauben läßt sich die Schleiferplatte zum Wechsel lösen

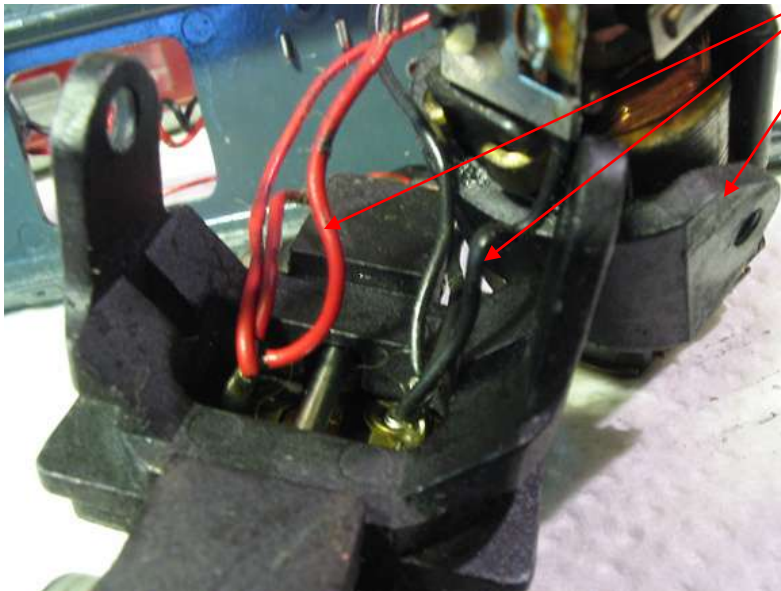
Der Motor ist in einem schwenkbaren, u- förmigen Haltebügel gelagert. Dieser Bügel wird mit dem Motor durch zwei Schrauben gehalten.

Das Motordrehgestell selbst ist in zwei Gleitsteinen gelagert. Diese werden von zwei kleinen Schrauben im Rahmen gehalten.

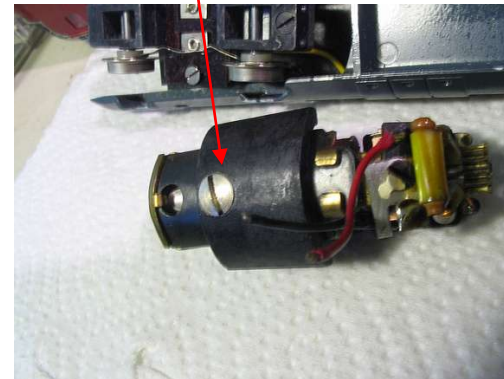
Löst man diese, kann man das Drehgestell nach unten heraus nehmen. Die Gleitsteine fallen mit heraus- Vorsicht, daß sie nicht unter dem Schrank oder sonst wo verschwinden.



Hier sieht man die Gleitsteine und das nach unten herauskommende Drehgestell



Die Kabel gehen von der Schleiferplatte zum Motor, zum Stecker an der Kupplung und zu Beleuchtung. Für die Demontage werden sie abgelötet
Am Motor sieht man noch den Schwenkbaren Lagerbügel. Mit dieser Schraube trennt man beides.





Hier sieht man die Kupplung mit den Kabelanschlüssen.

Sie muß abgeschraubt werden, um das Drehgestell öffnen zu können.

Vorsicht, darunter liegen zwei dicke Plasticscheiben.

Auf der Unterseite des Drehgestells findet man dann eine Schraube. Dreht man sie heraus, kann die Achslagerplatte von der Kupplungsseite weg geschoben und abgenommen werden.

Danach kann man die Achsen und Getriebewelle herausheben.

Die hintere Lagerbuchse fällt leicht herunter. Oft sitzt hier eine winzige Distanzscheibe. Diese nicht verlieren.

Die Schneckenräder und Schnecken werden gründlich gereinigt (Waschbenzin, Alkohol) und mäßig gefettet. Die beiden Lagerbuchsen bekommen ein wenig Öl.

Die Schnecken sind viergängig und mit denen anderer Modelle identisch. Nur die Schnecken auf den Motorwellen der BR80, BR2464, V36 sind zweigängig. Das sieht man nicht auf dem ersten Blick, ist aber wichtig, wenn man Teile anderer Modelle als Ersatzteile verwenden will. Als Original sind die Schnecken und Schneckenräder auf den Radachsen nicht mehr lieferbar. Als preiswerter Ersatzteilsender kann eine V200 dienen. Auch die Lagerbuchsen der Wellen sind identisch. Man darf sich nur nicht irritieren lassen, daß die V200 eine geteilte Getriebewelle hat.





Nach dem Wiederzusammenbau des Motordrehgestelles kann es wieder eingehängt werden. Dazu werden die Gleitsteine seitlich in die Führungen gelegt und das Drehgestell von unten in den Rahmen geschoben. Seitlich durch den Rahmen werden die beiden kleinen Halteschrauben wieder in die Gleitsteine gedreht. Jetzt muß sich das Drehgestell wieder frei bewegen lassen.

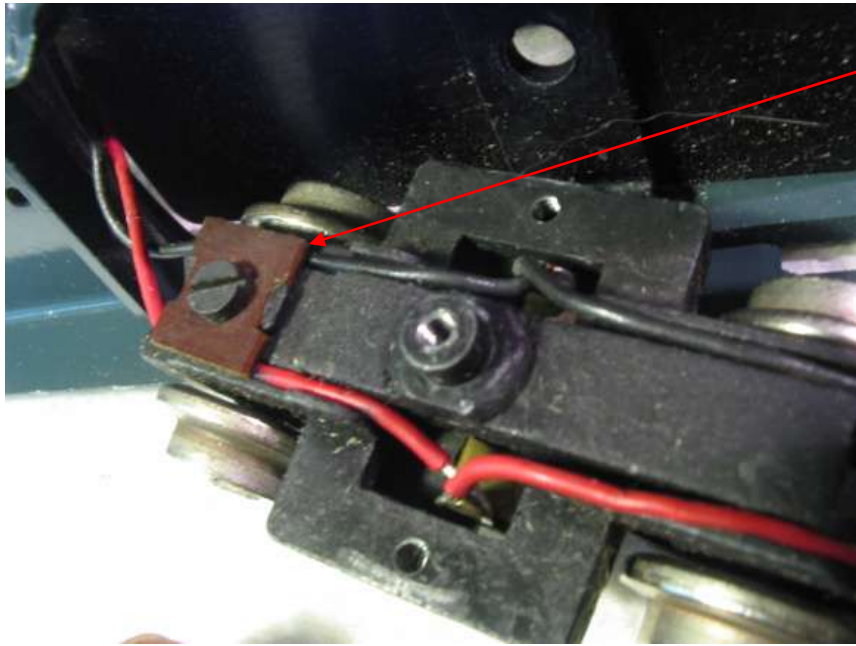
Will man den Originalmotor wieder nehmen, darf der Haltebügel noch nicht eingeschraubt werden. Baut man den Mabuchi ein, wird die halbrunde Fläche entfärbt und entfettet. Da der Mabuchi-Motor geklebt wird.

Vor dem Einbau habe ich an die Schleiferplatte neue Kabel mit Überlänge angelötet, so daß ich diese hinterher passend ablängen und an den entsprechenden Stellen anlöten kann. Sinnigerweise nimmt man rote Kabel für den Außenschleifer und schwarze für den Mittelschleifer.

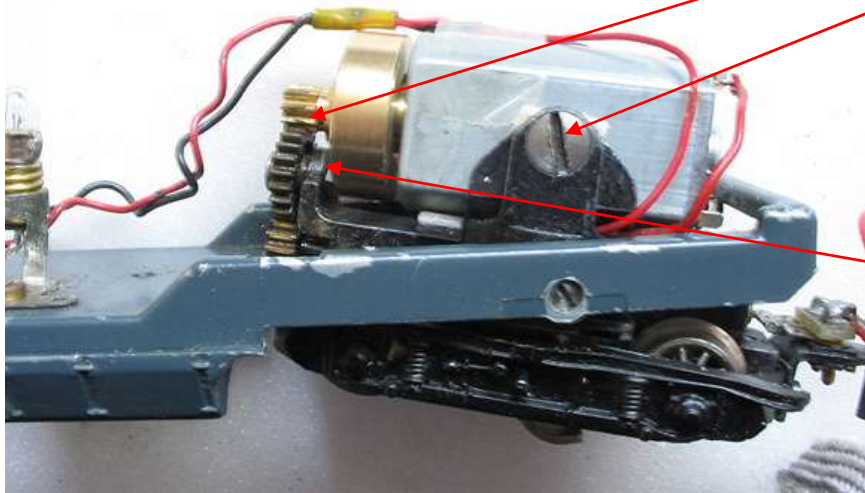


Das antriebslose zweite Drehgestell wird mit einem zentralen Drehzapfen gehalten. Von oben ist die Halteschraube eingedreht.

Man braucht es nur auszubauen, wenn man die Kabel oder Radsätze tauschen will. Es ist ratsam, die Achslager einmal gründlich zu reinigen und neu zu fetten.



Mit dieser kleinen Pertinaxplatte sind die Kabel fixiert, daß sie bei der Bewegung des Drehgestelles keinen Unfug treiben.

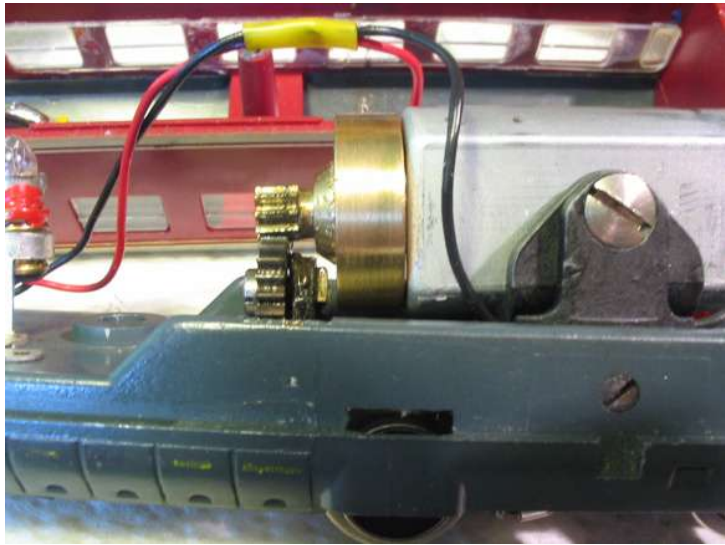


Klebt man den Mabuchi ein, kann man die Höhenlage des Ritzels durch schwenken des Bügels und damit des ganzen Motors, variieren. Das Ritzel darf nicht auf dem Zahnrad klemmen. Durch einen eingelegten Draht von 0,3mm Stärke kann man das justieren. Danach die Halteschrauben des Bügels fest ziehen.

Vor dem Kleben schraube ich den Bügel auch fest und zwar so, daß das Motorritzel etwas über den Zahnrad „schwebt“. Dann kann ich den Motor genau fluchtend zum Zahnrad einkleben und festdrücken.

Das Ritzel sollte auf beiden Seiten etwas über das Zahnrad ragen. Darauf achten, daß die Schwungmasse nicht an der Schraube des Zahnrades schleift.

Das Zwischenzahnrad ist aus Kunststoff. Sollte es verschlissen sein, bekommt man preiswert Ersatz bei Ton Jongen



Hier kommt es leicht zur Berührung, wenn man nicht aufpaßt.

Übrigens: Die Justierung des Ritzels zum Zwischenzahnrad ist beim Permamotor genauso nötig.



Ein paar Farbmacken am Rahmen ausgebessert, die Zierlinien nachgezogen und silberne Ringe um die Laternen gemalt, sieht der Zug jetzt so aus. Fehlt nur noch der Mittelwagen, dann habe ich einen tollen Zug für die Epoche III-Anlage.