

TRIX EXPRESS

V36

Wartung/Reparatur





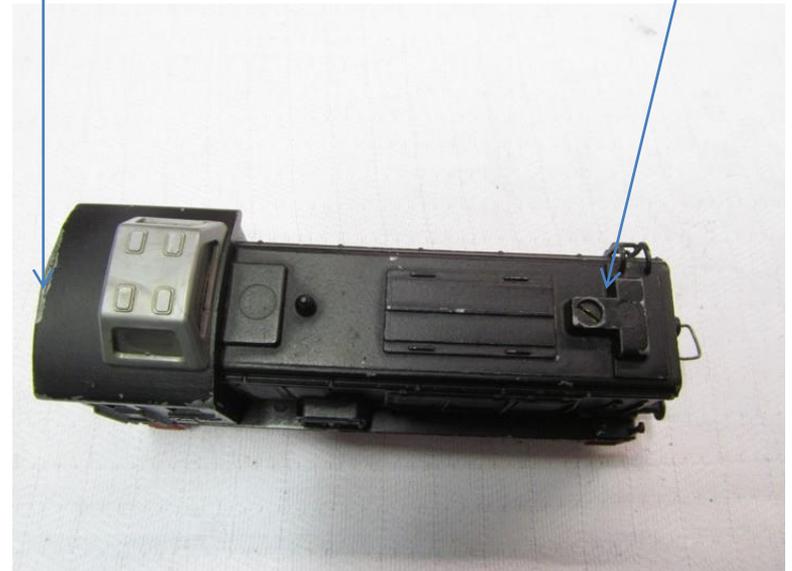
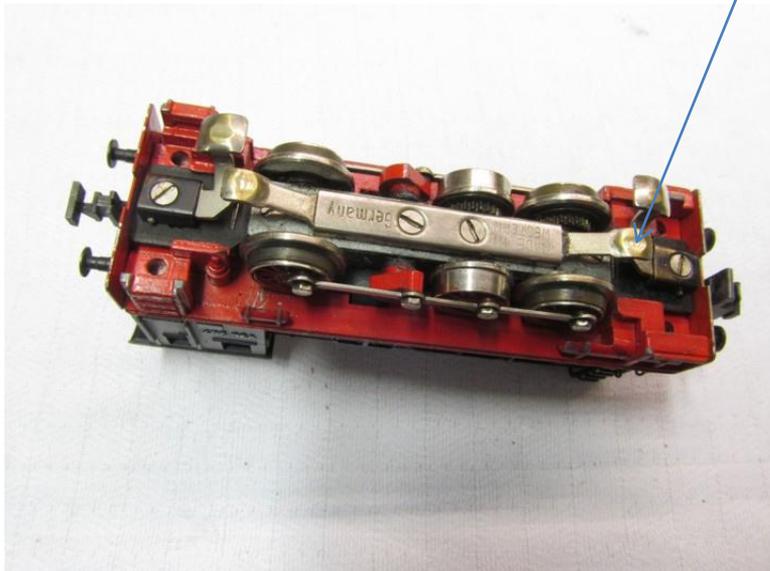
Die Ausgangslage:

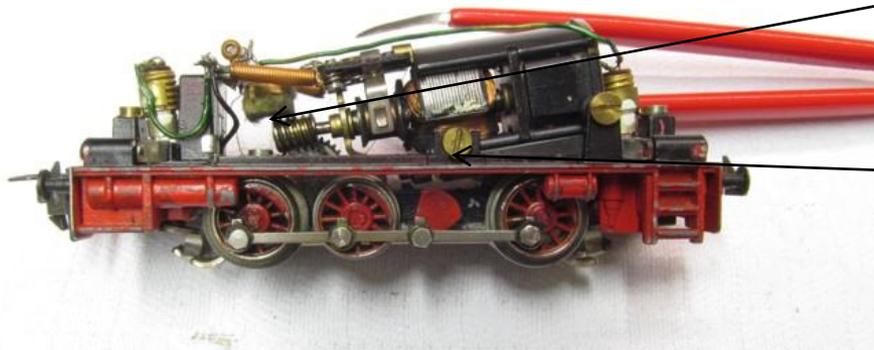
Das Fahrzeug ist vollständig, aber läuft nicht und ist kaum gepflegt.

Dieses Gefussel kommt aus dem Schneckengetriebe

Die Schleifer sind verschlissen.

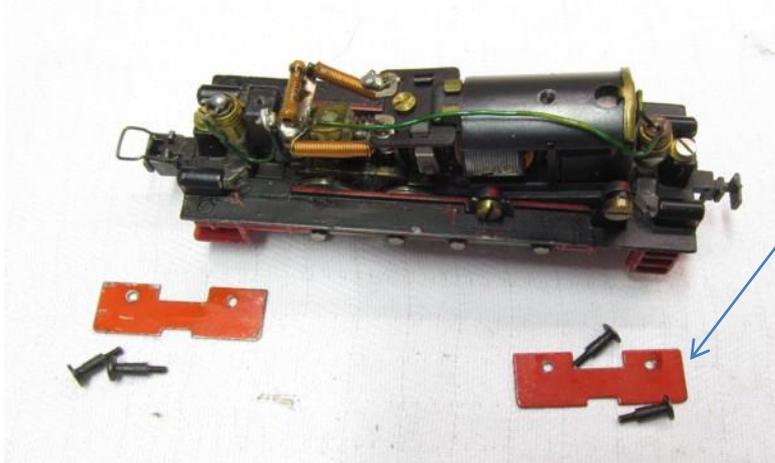
Diese zentrale Schraube hält das Gehäuse vorn.
Hinten ist es an der Gehäuserückwand am Rahmen eingehakt.





Hier liegt die Ursache für die Unwilligkeit:
Der (überflüssige) Ölschwamm hat mit seinem Halter den Pluskontakt des Motors berührt = Kurzschluß

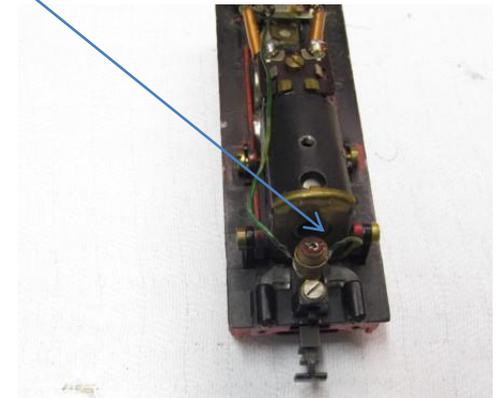
Die Schrauben vorn am Motorblock dienen der Einstellung der Höhenlage. Damit kann man erreichen, daß die Schnecke das passende Spiel auf dem Schneckenrad hat (Optimum = 0,3mm)

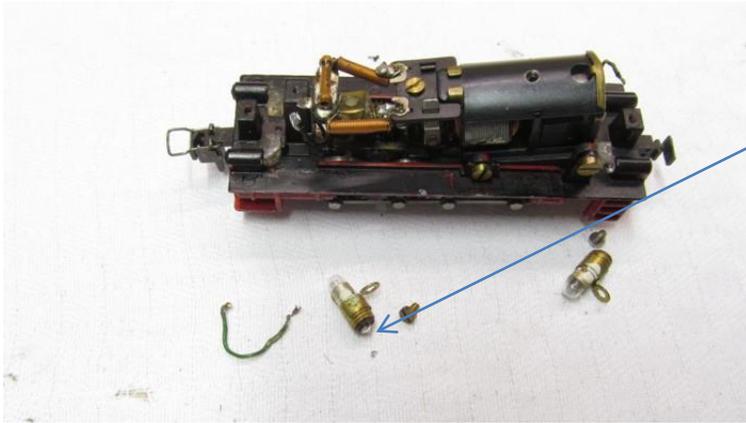


Die Bleche an der Front und am Heck werden durch die eingeschraubten Puffer gehalten. Diese müssen entfernt werden, um die Halter der Seitenschleifer demontieren zu können.

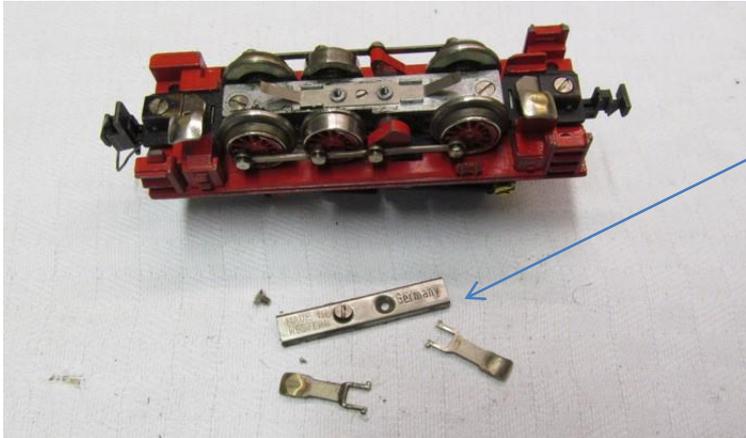
Alle Kabel sind meist marode und werden abgelötet.

An diesem Verteiler sind die Anschlüsse von den Seitenschleifern und den Lampen angeschlossen -> ablöten.
An der hinteren Lampe ist auch der hintere Seitenschleifer mit angeschlossen -> ablöten

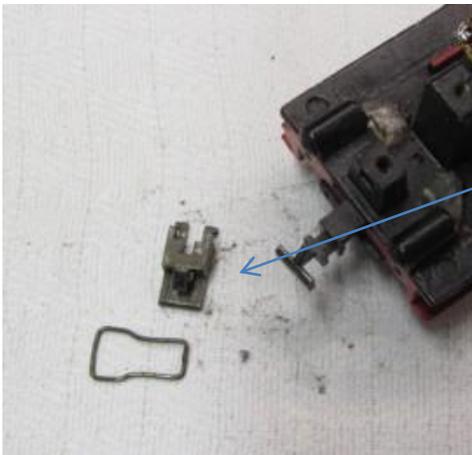




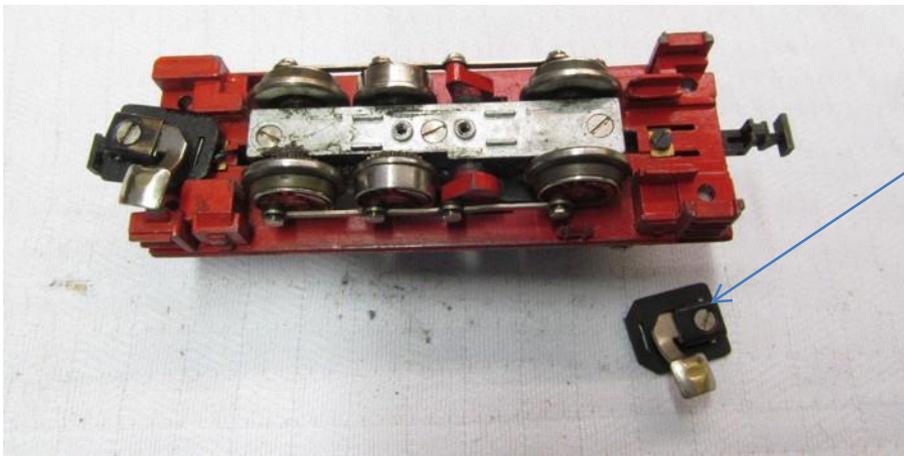
Die Lampen sind abgeschraubt. Um neue Kabel an die Lampenhalter anzulöten, unbedingt die Birne ausdrehen! Sonst kann es sein, daß die Birne nachher keinen Kontakt bekommt.



Die Mittelschleifer werden mit ihrer Kappe von 2 Schrauben gehalten. Diese sind kürzer, als jene, welche die Achslagerplatte halten – Nicht verwechseln. Sind die Schrauben länger, drücken sie nachher auf die Achsen.

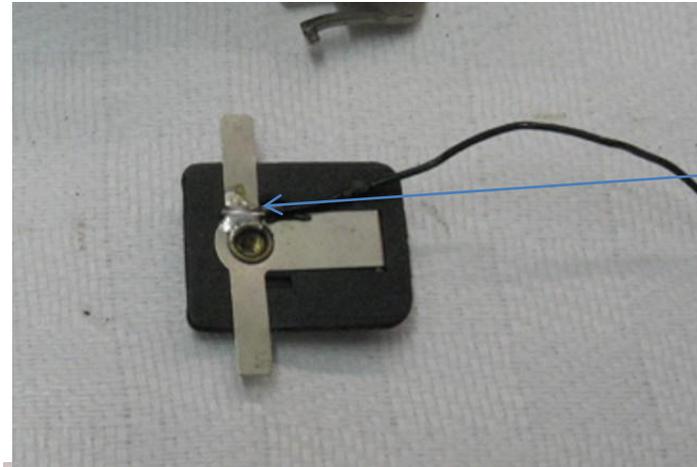


Bei der Version mit der neueren Kupplung (Schieberausheber), muß der Bügel ausgehängt und der Schieber abgenommen werden. Sonst kann man nachher die Platten der Seitenschleifer nicht aus den Rahmen ziehen



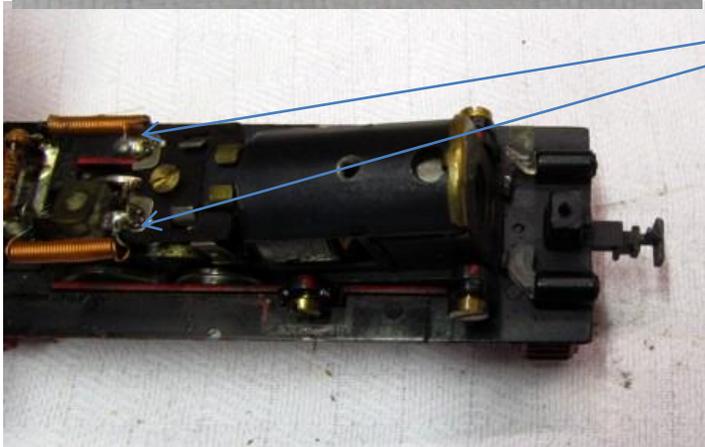
Die Seitenschleiferhalter können von den Rädern weg aus dem Rahmen heraus gezogen werden.

Die Schleifer werden von einer Schraube gehalten (nicht mit denen der Mittelschleifer verwechseln -> zu lang!



(Bild der Schleiferplatte einer BR80, deshalb die zusätzlichen Kontaktflügel)

Lötet man neue Kabel an, darauf achten, daß der Lötspunkt flach bleibt und das Kabel nur kurz ab isoliert wird. Von hier aus darf es nachher keinen Kontakt zum Rahmen geben. Der Anschluß ist ein Pluspol, der Rahmen ist Masse!



Zum Ausbau des Motors, die Entstörwiderstände an der Bürstenplatte ablöten. Die Widerstände vorsichtig behandeln. Eine abgewinkelte, spitze Pinzette ist bei solchen Lötarbeiten hilfreich.

Hier sind die Widerstände gelöst.

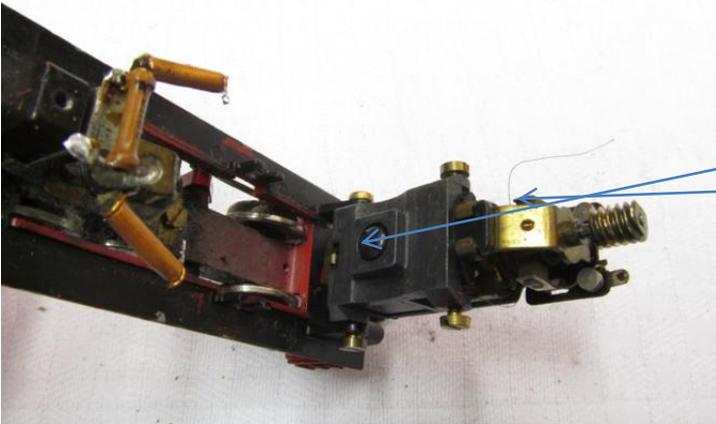
Die vier Schrauben des Motorblocks werden gelöst.



Dann kann man den Block mit dem Motor vorn hochklappen

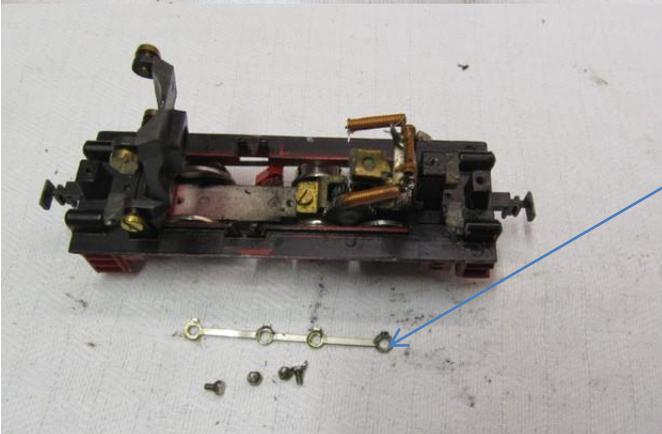
Der Motor wird von einer zentralen Schraube gehalten

Arbeiten am Motor selbst werden später separat in einem Extraartikel behandelt.



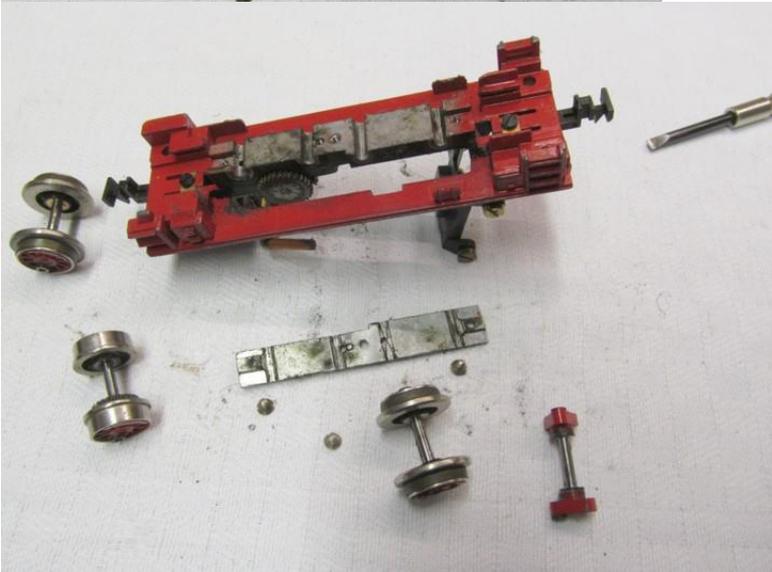
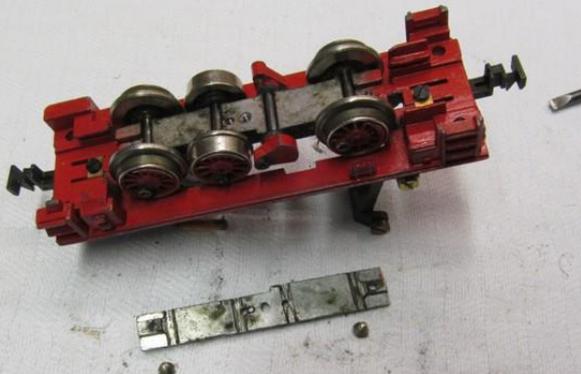
Nachdem der Motor gelöst ist, kann man die Räder bequem so stellen, daß die Kuppelstangen leicht abgeschraubt werden können. Die Schrauben der Kuppelstange sind bei der V36 alle gleich. Allerdings muß man bei der Montage darauf achten, daß die Stangen wieder an richtiger Stelle montiert werden, da sie nicht genau symmetrisch sind. Ich kennzeichne sie auf der Innenseite mit einer Reißnadel.

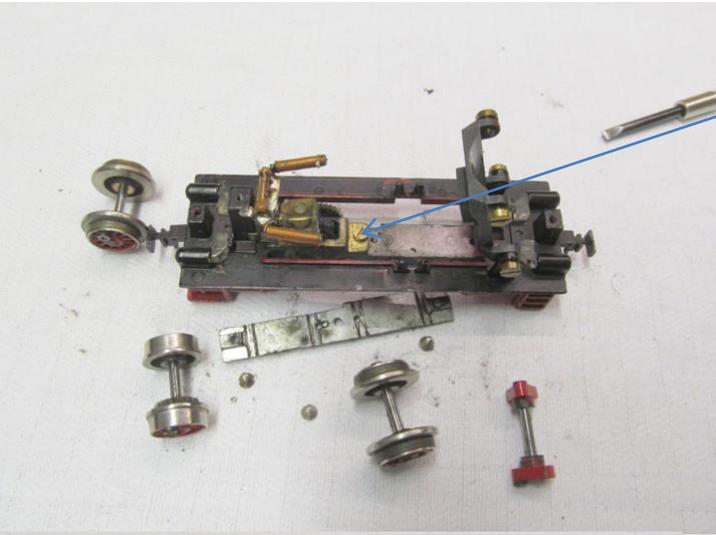
Zur Montage der Kuppelstangen müssen auch die Räder wieder exakt ausgerichtet werden. Auf einer Achse sind die Räder um 90 ° versetzt. Sind die Räder verdreht, klemmen die Stangen. Man muß hier genau sein. Ich montiere die Stangen auch wieder vor dem Motor. Dann kann man durch drehen an der Schneckenradwelle prüfen, ob alles leicht läuft.



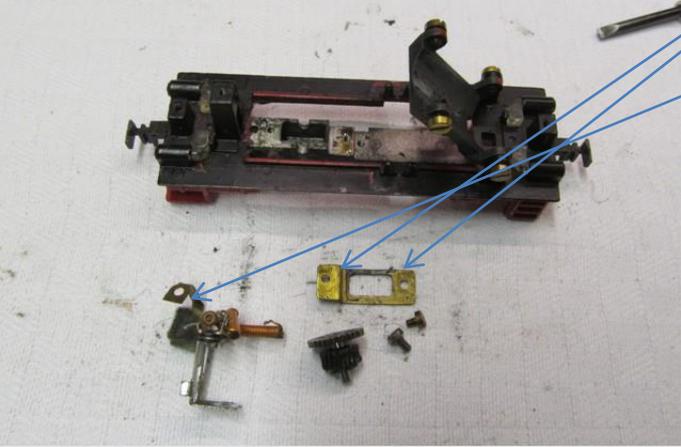


Hier sieht man den Ablauf der Demontage der Achsen.
Die Lager werden gereinigt und von altem Fett befreit.
Nach der Prüfung der Lager werden diese wieder leicht gefettet.
Man verwendet dafür besser kein Öl, denn das kriecht leicht unter
die Buchsen der Räder.
Bei der Montage der Achsen muß man bei den ersten beiden
Achsen und der Schneckenwelle mit der Ausrichtung der Räder
probieren, daß die Schraublöcher der Stangen wieder genau in
einer Flucht liegen.



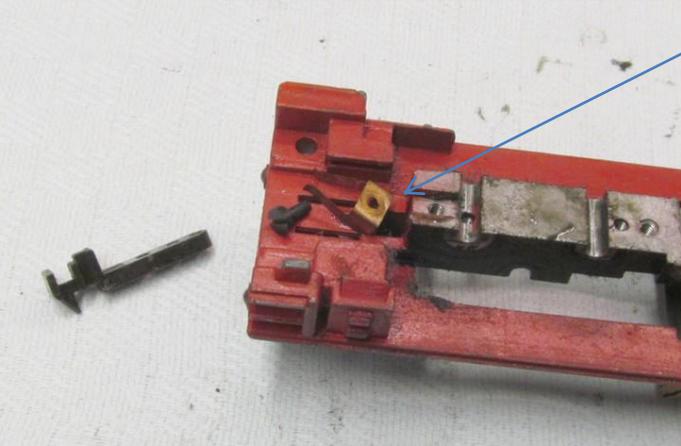


Die Schneckenradwelle wird von oben durch ein Bronzeblech gehalten, welches das Schneckenrad umringt.



Es wird von zwei Schrauben fixiert.

Die vordere hält gleichzeitig den Anschlußverteiler der Kabel

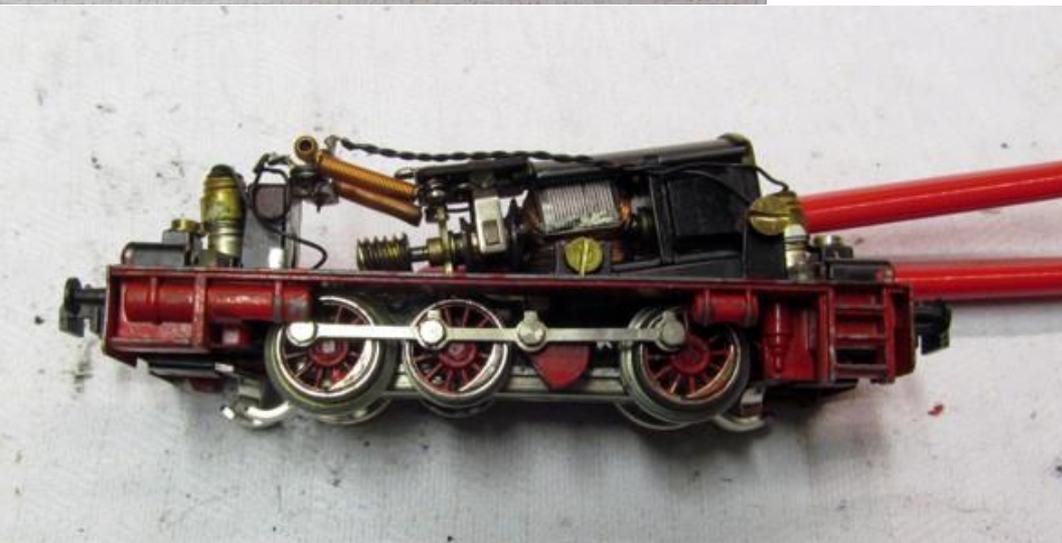


Die Kupplung und das Federblech werden von einer Schraube von unten gehalten.

Das Federblech muß etwas vorsichtig durch die Schlitz im Rahmen gefädelt werden

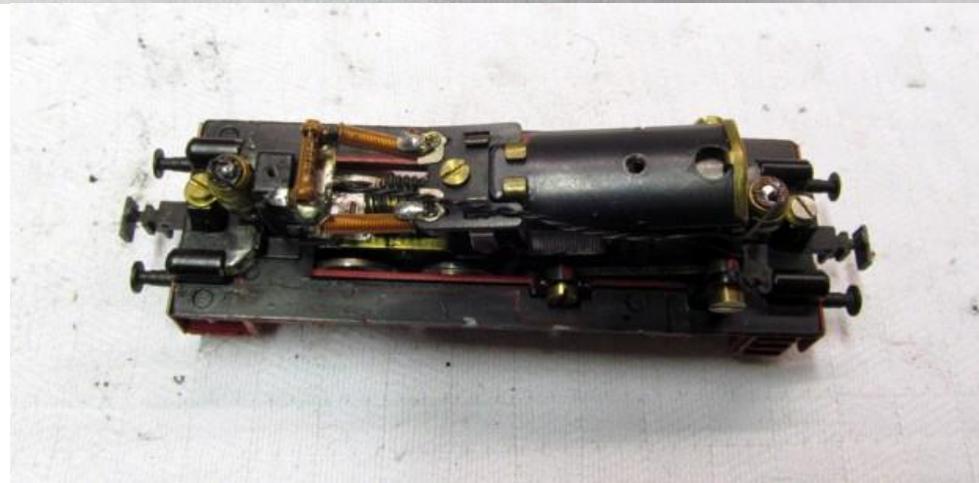


Hier werden nochmals die Schrauben gezeigt, welche die Schleifkappen und die Achslagerplatte halten. Die beiden kürzeren rechts sind für die Mittelschleiferkappe. Da diese bei der V36 genau über der mittleren Achse und der Blindwelle liegen, dürfen keine längeren eingedreht werden!!



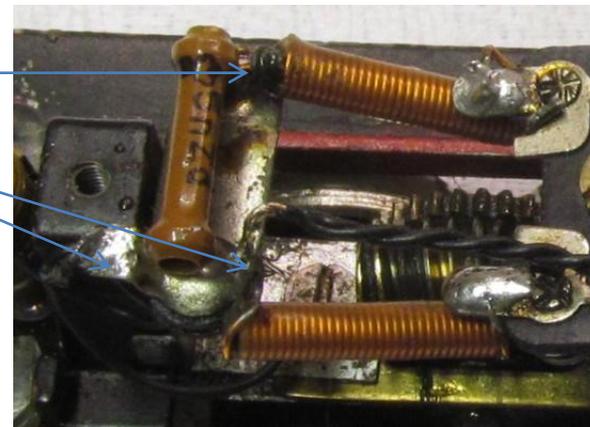
Hier sieht man die neuen Kabel . Die beiden vom hinteren Schleifer und der Rücklichtbirne sind ordentlich verdrillt. Der Kabelverteiler hat links und rechts Blechzapfen zum Anlöten der Kabel. Die Kabel werden jedoch alle dort angelötet, wo die Lötzapfen isoliert sind – hier in Fahrtrichtung links. Auf der rechten Seite wird der Widerstand für den Minuspol des Motors angelötet.

(Hier sieht man auch nochmals die exakte Ausrichtung der Räder. In jeder Stellung muß die Kuppelstange etwas Spiel auf den Schrauben haben)



Minuspol

Pluspol



Die V36 ist auf der hinteren Achse nicht per Zahnrad angetrieben, sondern nur über die Kuppelstangen. Gleichzeitig trägt sie Haftreifen und auch das größte Gewicht. Zumindest bei Vorwärtsfahrt überträgt sie also die meiste Kraft. Deshalb darf bei der Ausrichtung der Räder nicht gepfuscht werden. Sonst taumelt die Lok und die Lager werden überlastet. Durch diese Konstruktion gibt es sowieso eine leichte Taumelneigung. Auch reagiert die Lok empfindlich auf unsauber eingelegte Haftreifen.

Wenn die Haftreifen nicht verschmiert und die Schleifer nicht verbogen sind, entwickelt die kleine Lok tolle Zugkräfte. Die DB hat sie auch zu Paaren mit dem Führerhaus zusammengekuppelt. Dazu drehen wir bei einer Lok die Seitenschleifer um und tauschen die Anschlüsse am Motor. Solch ein Gespann zieht alles weg, was wir auf die Gleise bringen können

Ersatzteile: (Ton Jongen - trixexpress@hetnet.nl)

Haftreifen: NZ 06105 * Gleich Größe Trix 40 0502 00 V100, V200, V221, ELD2, VT08 usw. p st. € 0,45

Schleifer: 40 0205 00 BR 24, BR 64, V36 usw. Set € 6,--

TE 0600 00 V 36 Lichtlinsen Satz 6-Teilig Set € 2,80

TE 0601 00 Kabinendach Satz Nicht mehr Lieferbar durch Trix

AJ 0601 AL Kabinendach mit Fenstereinsatz und Schraube " REPLICA " p st. € 6,00

TE 0602 00 Rote Puffer Platte 2 st. € 1,80

TE 0603 00 Cellon Schwarz p st. € 1,40

AJ 9200 MS Treppe und 2 Handgriffe " REPLICA " Set € 4,60

AJ 9205 MS Handgriffe " REPLICA " 2 st. € 2,30

AJ 9203 MS Treppe für 2238 p st. € 2,50

TE 0604 00 Lagerdeckel p st. € 4,00

71 0003 00 Motorhalterung /Motorauflage p st. € 5,00

40 0918 00 Schraube M2,6x4 für Motorhalterung p st. € 0,40

40 00 Gehäuseschraube V36 M2x14 p st. € 0,40

40 00 Gehäuseschraube Senkkopf El Lok 2238 M2 x 12 p st. € 0,40

