

TRIX EXPRESS VT75 Reparatur/Wartung





Das gute Stück ist auch an der Gehäuseoberfläche stark verschmutzt. Zur Reinigung kann man einen weichen Lappen und Wasser mit einem Schuß Spülmittel verwenden.

Um das Gehäuse vom Rahmen zu lösen, werden die vier Puffer herausgeschraubt.

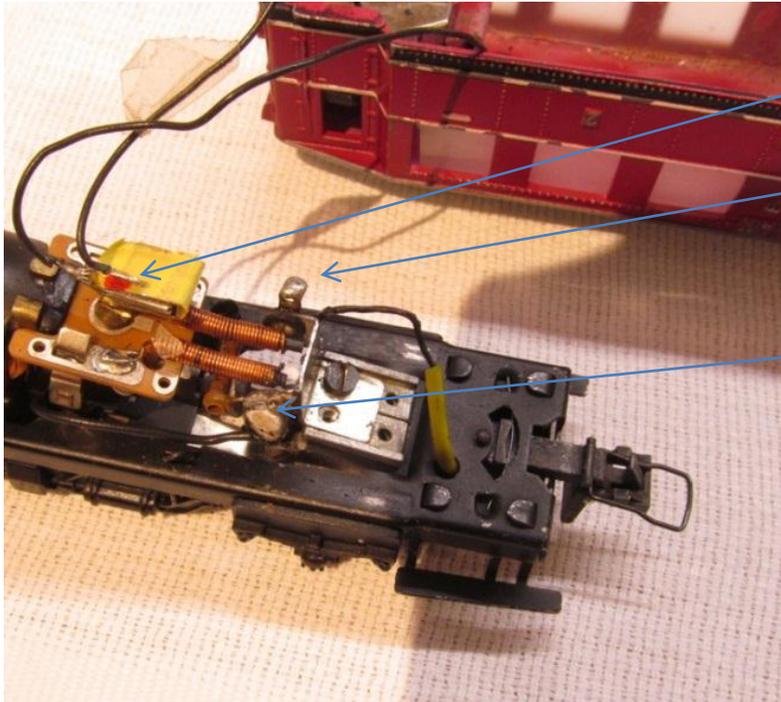


Das Ballastgewicht über der Treibachse war bei der ersten Version des VT noch nicht vorhanden. Es ist nur lose aufgelegt

Vorsichtig mit den Kabeln der Beleuchtungseinheit. Sind sie brüchig, gleich auswechseln



Dieser Gleichrichter sorgt für den Lichtwechsel von Rot auf weiß.



Hier ist das Kabel für die rote Birne im Lampenkörper mit einem roten Punkt gekennzeichnet. Das ist nicht immer der Fall.

Diese Lötfläche ist für die Plus- Leitungen (Seitenschleifer, Lampen-Plus, Motor- Plus). Man erkennt das daran, daß die eigentliche Lötfläche auf einer Isolierscheibe sitzt.

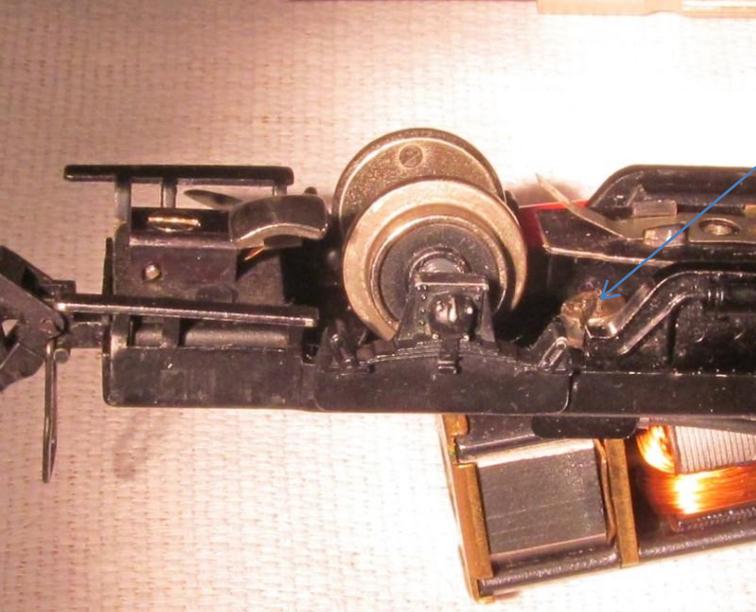
Die zweite Lötfläche ist für die Massekontakte (Mittelleiter). Es gibt auch eine Verbindung zum Rahmen. Die Lampen haben kein Massekabel, sondern bekommen die Masse über das Gehäuse und den Rahmen. Deshalb muß man zum testen der Lampen bei abgenommenen Gehäuse eine Krokodilklemme von Trafo- Masse an das Lampengehäuse legen.



Die Kabel der Lampen, von den Schleifern und die Widerstände vom Motor ablöten



Wie bei anderen Modellen werden die Schleiferkappen durch Senkschrauben gehalten



Die Motorschraube ist durch den Träger der Mittelschleifer verdeckt

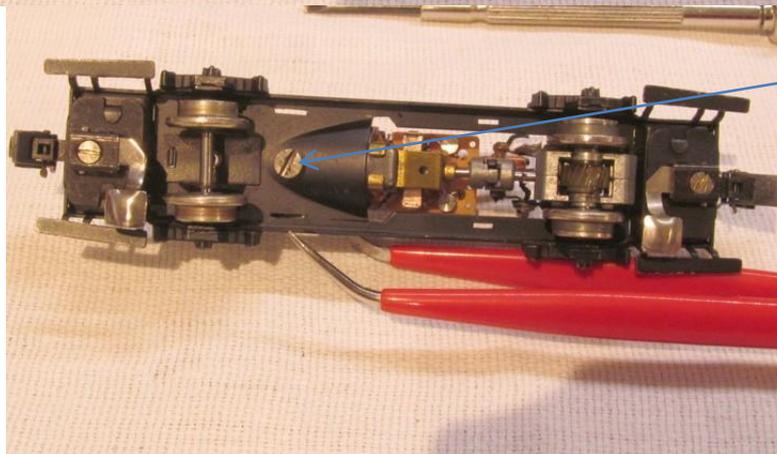
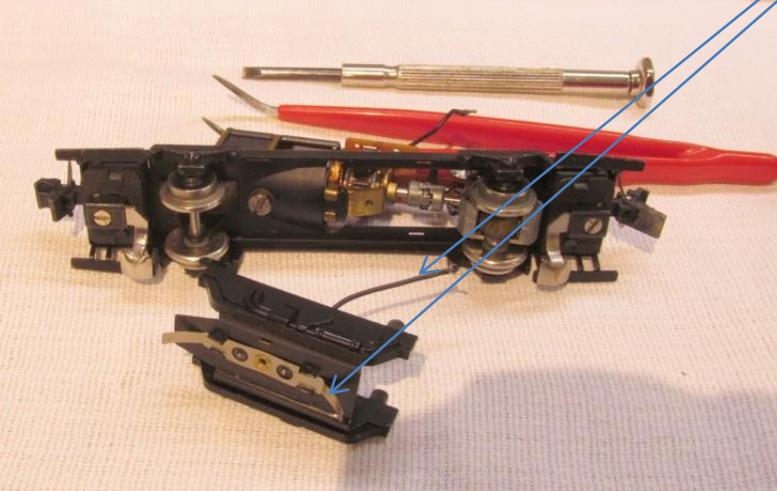


Der Mittelschleiferträger ist gleichzeitig die Attrappe des Unterflurmotors.
Oben am Rahmen findet man links und rechts je eine Blechnase, die etwas verdreht sind.
Diese biegt man mit einer Flachzange vorsichtig gerade.

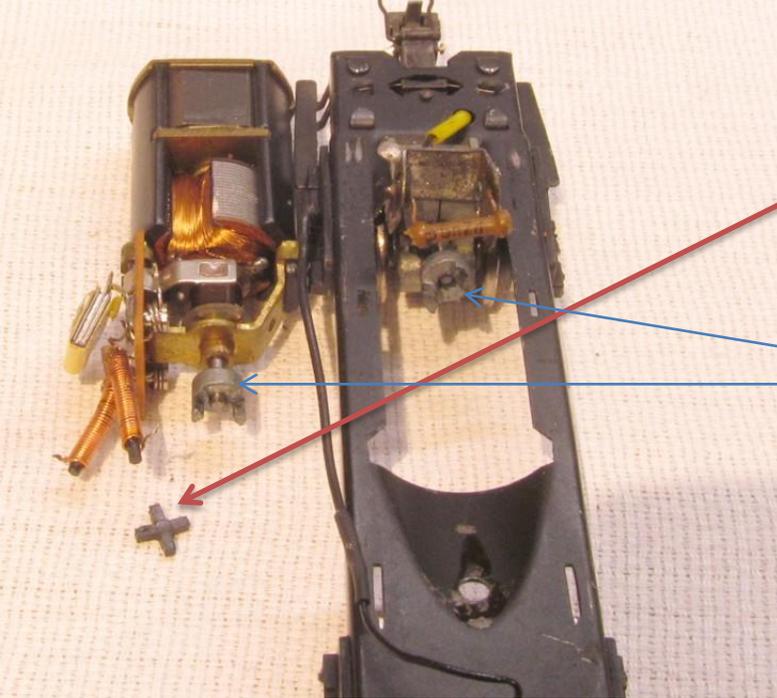


Dann kann man das ganze Teil heraus klappen und aushängen.

Darauf achten, daß man das Anschlußkabel nicht abreißt und beim Hantieren nicht das Federblech der Schleifer verbiegt



Nun ist die Motorschraube zugänglich



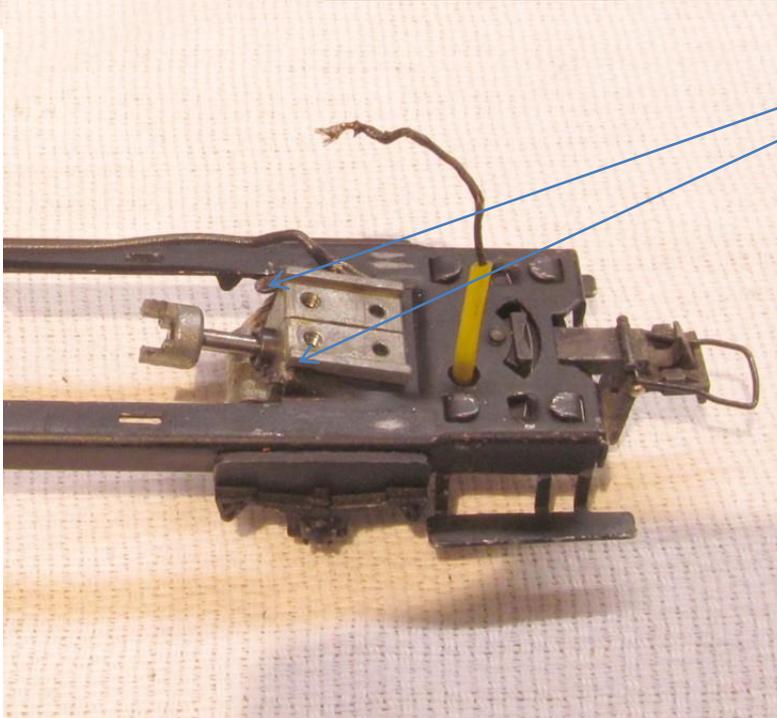
Dieses kleine Füllstück der Kupplungsklaue darf man nicht verlieren!!

Bei der Montage später fixiere ich es mit einem Klecks Fett in der Getriebeklaue.

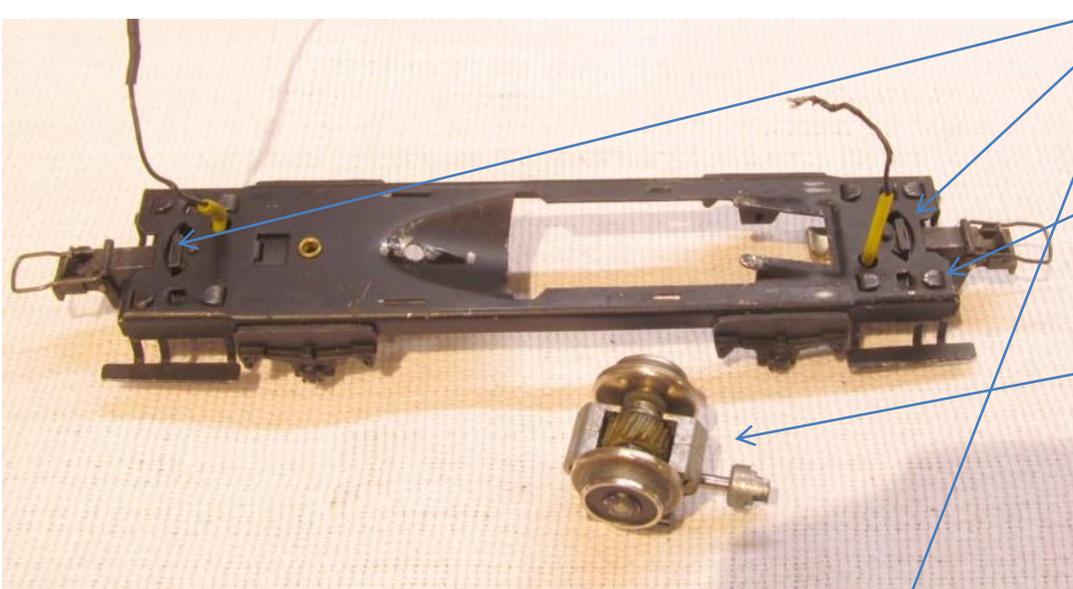
Die beiden Klauen müssen exakt in einer Linie liegen. Deshalb gibt es manchmal zwischen dem Motor und dem Rahmen ein Stück Papier/Pappe zum Höhenausgleich. Liegen Motorwelle und Getriebewelle nicht in genau einer Linie, rattert das Klauengelenk.

Oft sind die Klauen auf ihrer Welle gelockert (deshalb gehört auch kein kriechendes Öl auf das Klauengelenk, sondern Fett).

In solch einem Fall reinige ich Welle und Bohrung mit Waschbenzin. Zur Fixierung kann man Sekundenkleber nehmen. Besser ist Loctite 648 Buchsenkleber. Die Klaue wird genau soweit auf die Welle geschoben, daß der Wellenstumpf gerade nicht in die Klaue hinein regt.



Der Getriebekblock wird von kleinen Blechnasen im Rahmen gehalten. Bevor ich diese biege, erhitze ich das Blech mit einem Lötkolben. Dann brechen sie nicht so leicht.

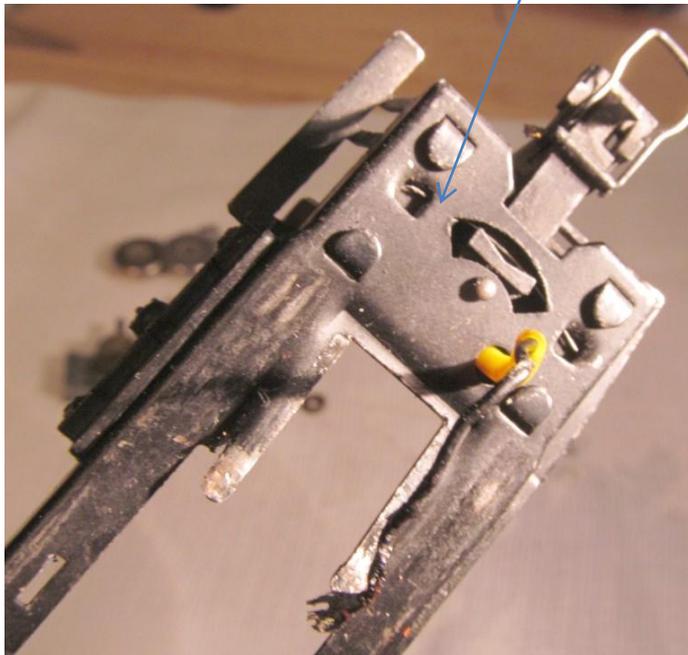


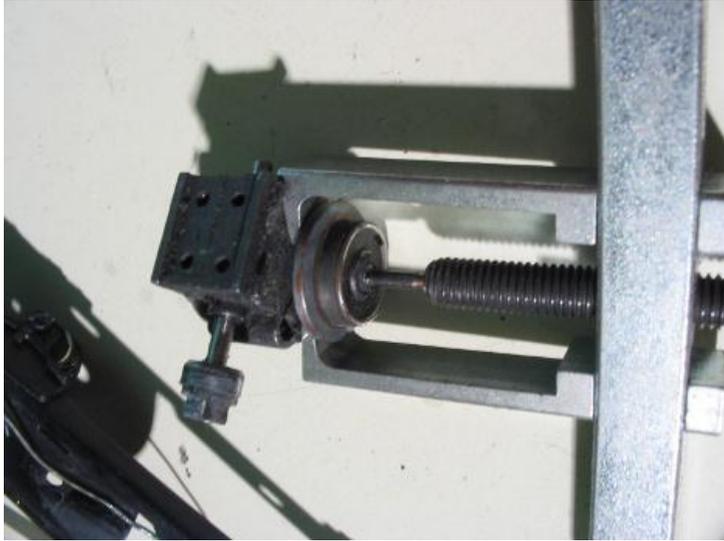
Hier ist ein Federstahldraht eingelegt, der die Kupplungen in die Mittelstellung zurück bewegt. Fehlt er, kann man Federdraht bei Conrad und in Bastlergeschäften bekommen (0,5mm).

Nur wenn die Kupplung getauscht werden muß, ist es sinnvoll hier die Blechnasen aufzubiegen und den Träger nach unter heraus zu nehmen. Diese Blechnasen vor dem Biegen unbedingt erhitzen.

Das kleine Achsgetriebe ist jetzt schräg nach oben aus dem Rahmen heraus gezogen.

Hier war die Klaue auf der Getriebewelle nicht mehr fest. Also wie oben beschrieben wieder fixieren





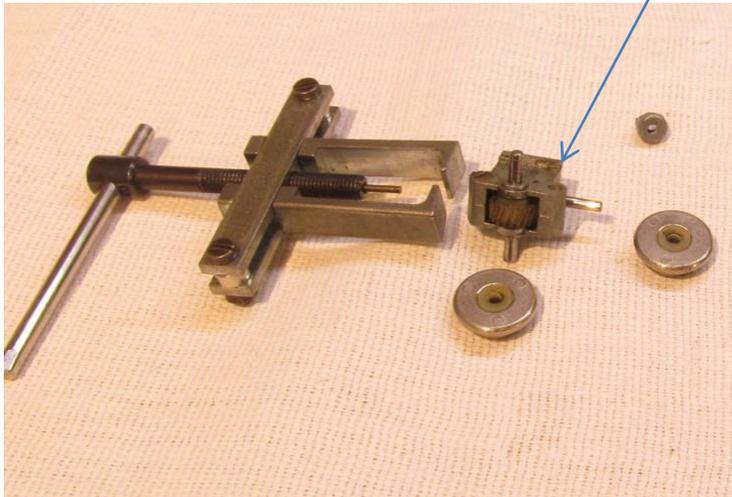
Um das Getriebe zu öffnen, müssen die Räder herunter. Das macht man tunlichst nur mit einem Abzieher. Mit Schraubendrehern kann man zwar auch die Räder von der Achse hebeln, aber dann sind garantiert die Kunststoffbuchsen ruiniert. Die Räder werden nachher nicht mehr rund laufen.

Wechselt man die Haftreifen, unbedingt die neuen mit einem Schraubendreher sauber in die Nut drücken, damit das Rad hinterher nicht schlägt

Unter den Rädern wird dann auf jeder Getriebeseite eine Senkkopfschraube sichtbar. Dreht man die aus, kann man das Gehäuse in zwei Hälften zerlegen.

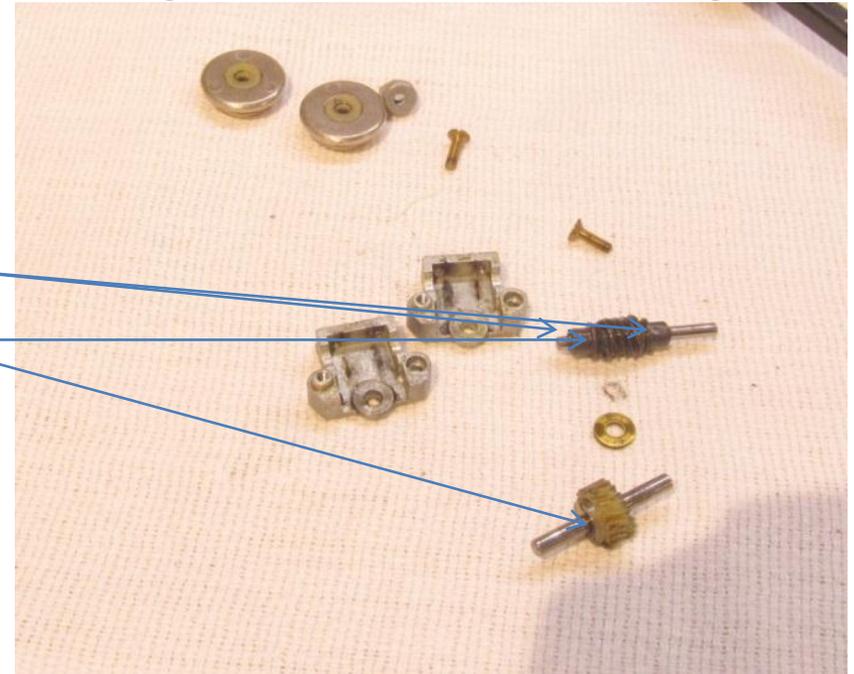
Nun unbedingt genau darauf achten, wie die Buchsen und Scheiben auf der Getriebewelle und der Achse sitzen, daß man sie hinterher wieder genau so platzieren kann.

Alle Teile gründlich reinigen und beim Zusammenbau wieder richtig fetten



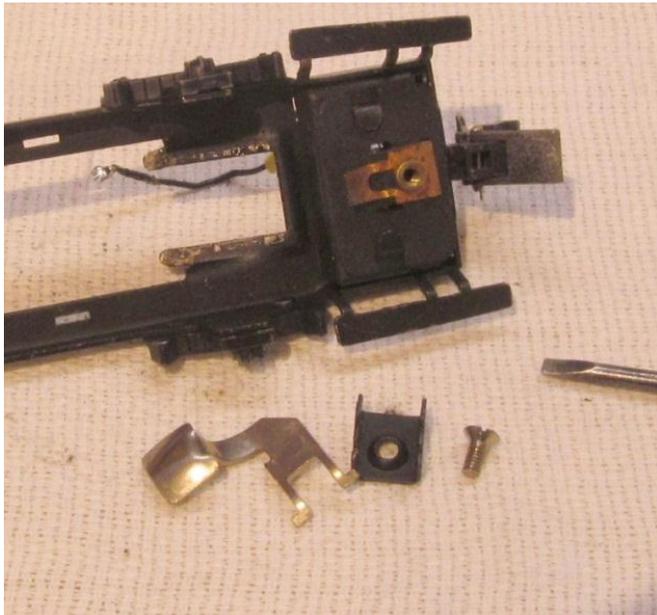
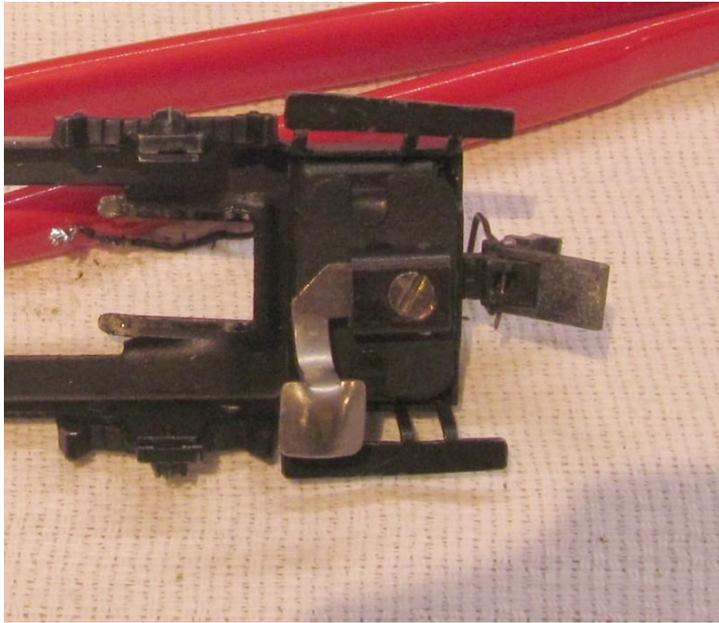
Buchsen:

Scheiben:

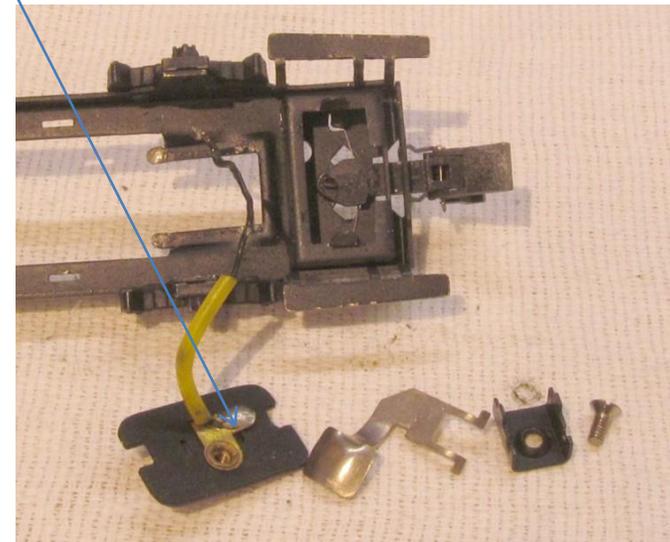


Die Platten der Seitenschleifer werden ebenfalls mit Blechnasen gehalten.
Vor dem Biegen wieder mit dem Lötkolben erhitzen - Keine Angst, die Pappe ist relativ unempfindlich gegen Hitze.

Das Kabel sollte man erneuern. Die Lötstelle flach halten, damit kein Kontakt zum Rahmen entsteht



Das Federblech vorsichtig etwas nachbiegen (ausgerundet), damit der Schleifer ordentlich auf die Schiene gedrückt wird





Die Lichtbox wird von einem Federblech auf der Rückseite im Gehäuse gehalten.

Die Lichtbox gerade nach hinten, gegen die Feder ziehen, damit die Lichtleiter im Gehäuse nicht abgebrochen werden. In der Lichtbox findet man eine rote und eine weiße Glühbirne.

Wechselt man die Kabel, nimmt man sinnvollerweise unterschiedliche Farben, damit man hinterher weiß, welches für welche Lichtfarbe ist.

Ersatzteile:

Schleifer:	40 0208 00	VT 75	Set € 6,80
Haftreifen:	NZ 06105	ersetzt 40 0502 00.	p st. € 0,45
Kohlen:	40 0151 00		2 st. € 4,80
Puffer:		Standard Satz 2xFlach und 2x Gew.	Set € 3,00

AJ 9100 AL Dachlüftersatz (6xklein und 2xGroß) Satz € 7,00

AJ 9110 MS Achsblende p st. € 2,40

AJ 9120 AL Schürze Motor p st. € 4,10

AJ 9130 BL Gewicht p st. € 7,--

TE 9132 00 Lichteinsatz ohne Lampen p st. € 5,00

40 0312 00 Lampe Weiss p st. € 1,40

40 0313 00 Lampe Rot p st. € 1,50

