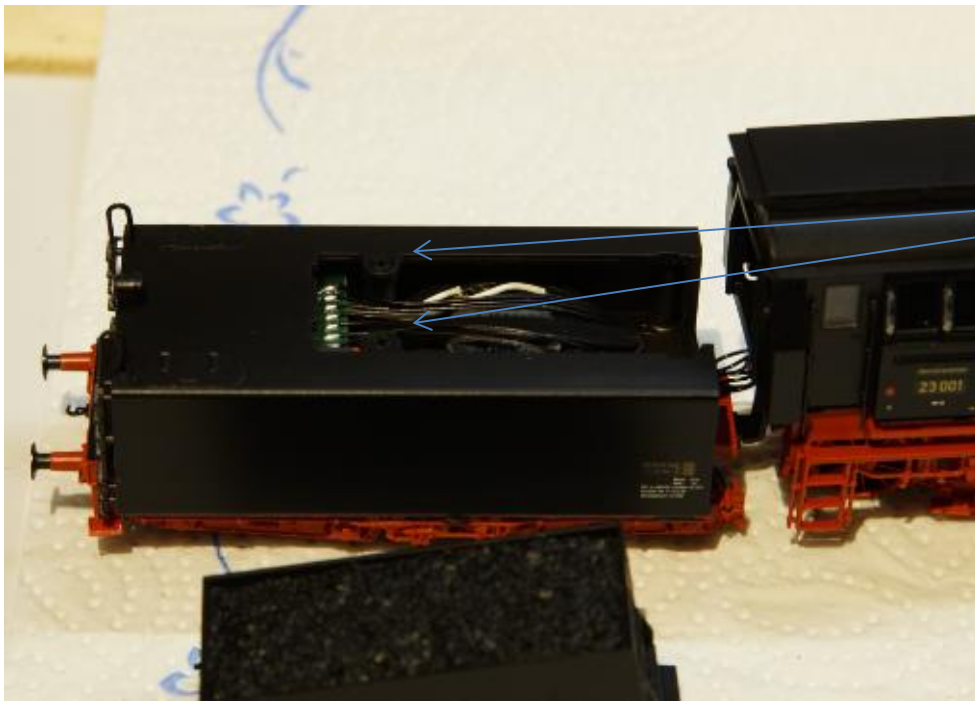
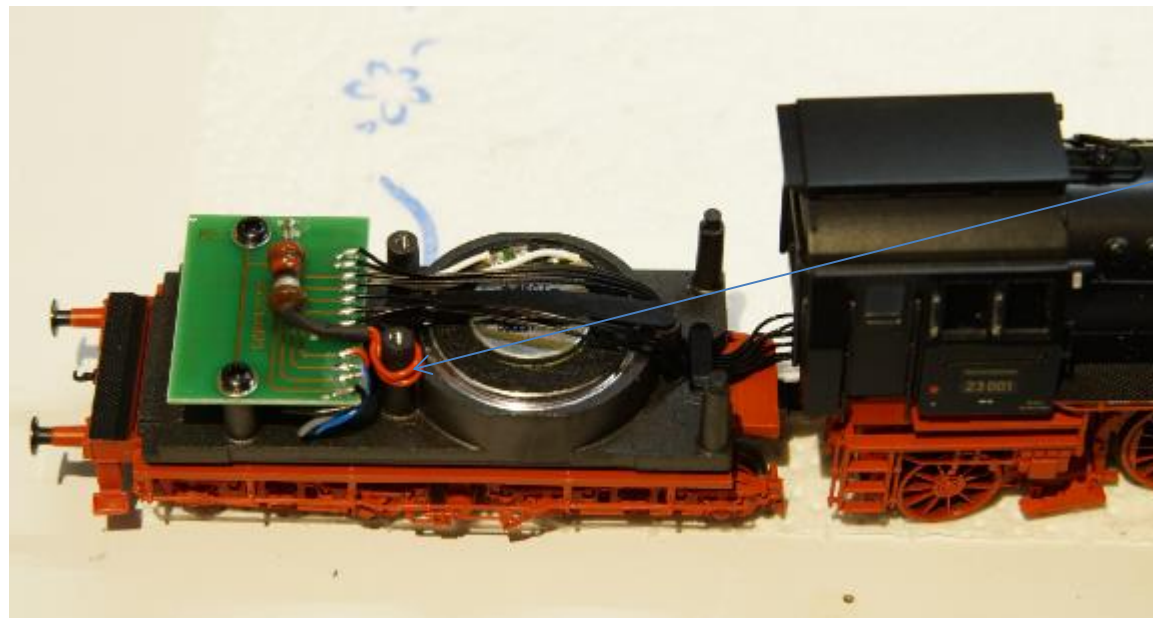


BR 23 TRIX H0 22230 für EXPRESS

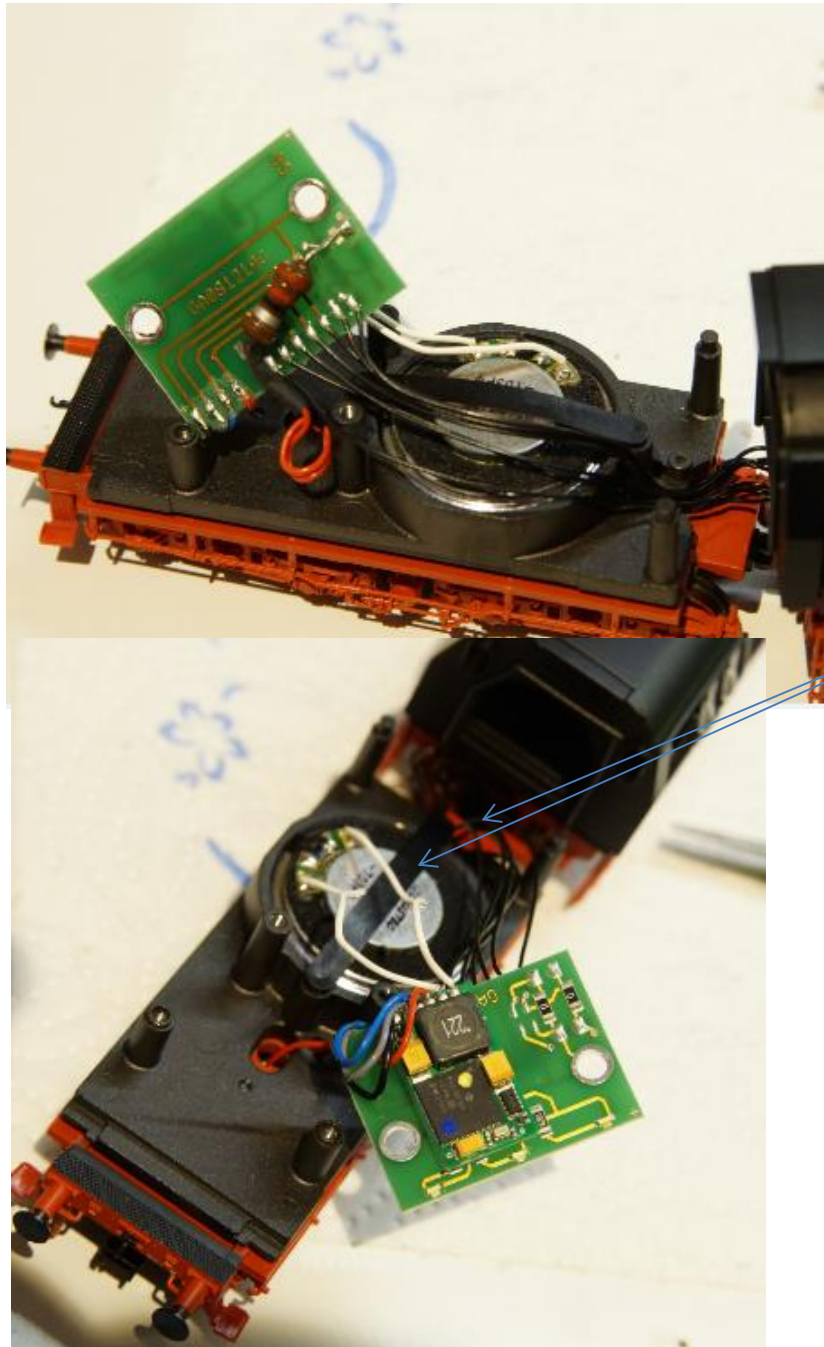




Der Kohlenkasten des Tenders ist nur geclipst.
Darunter werden zwei Schrauben sichtbar, die das Gehäuse halten

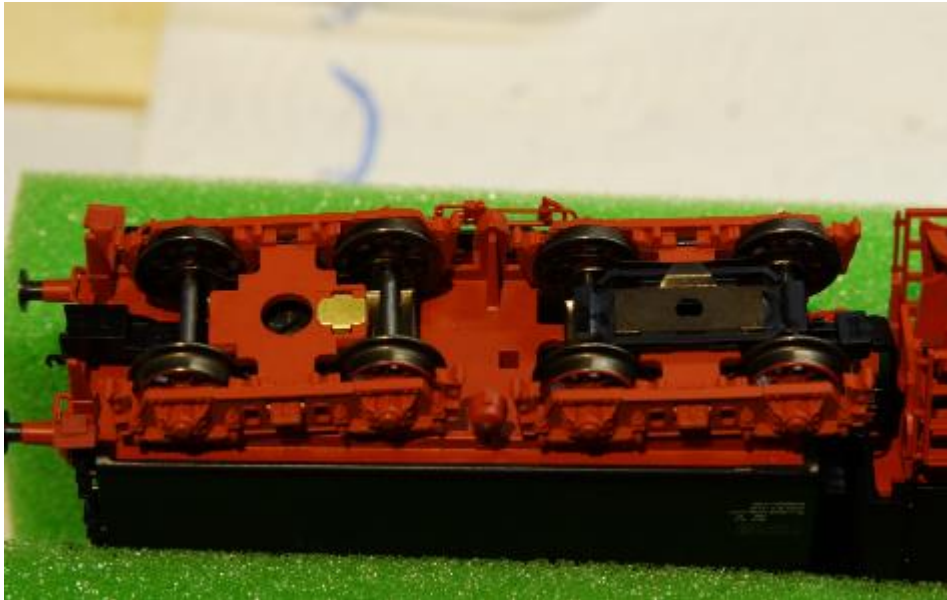


Darunter findet man eine Platine, den Lautsprecher und den Kabelbaum zur Lok.
Die beiden roten Kabel am Widerstand führen herunter zu den Drehstellen



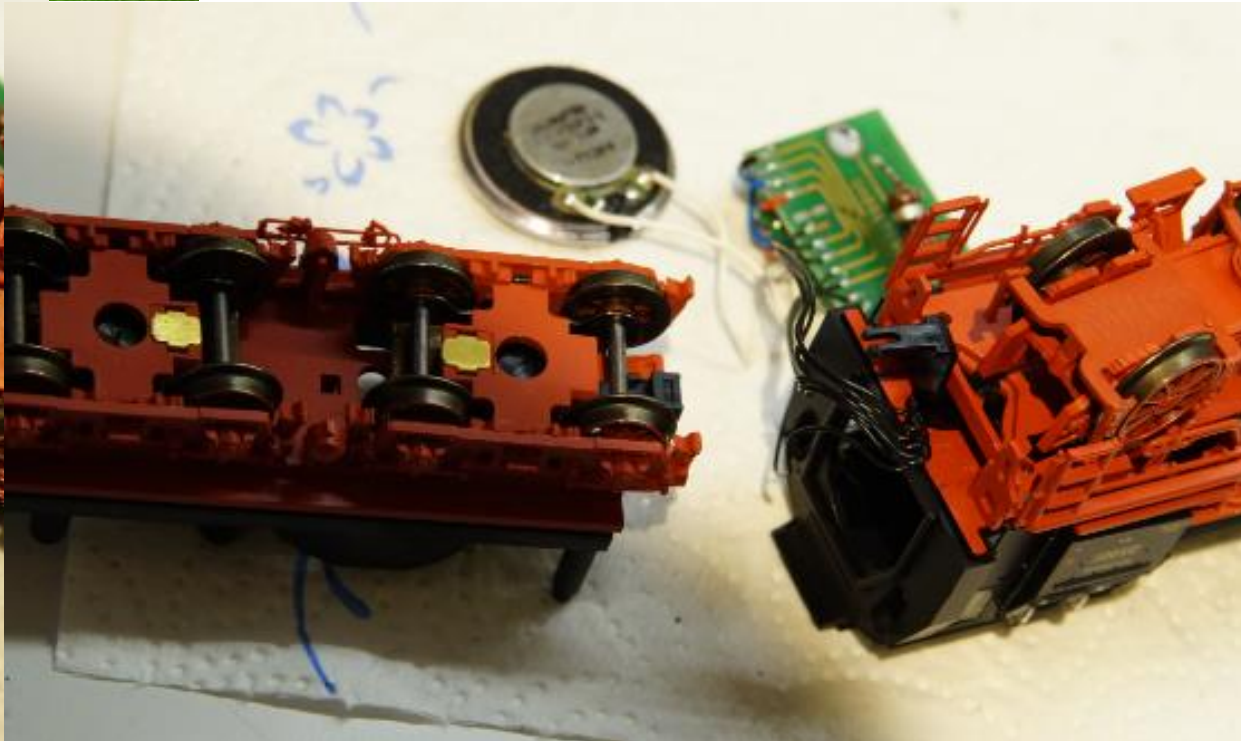
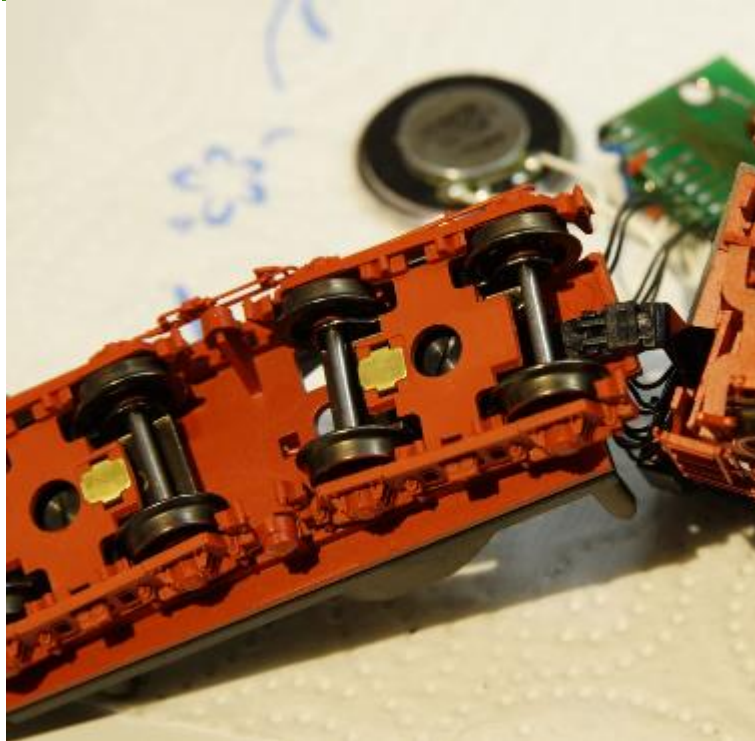
Nur die roten Kabel am Widerstand werden abgelötet.
Der Lautsprecher, die Kabel zum Soundchip auf der Unterseite und die Kabel zu Lok bleiben dran.

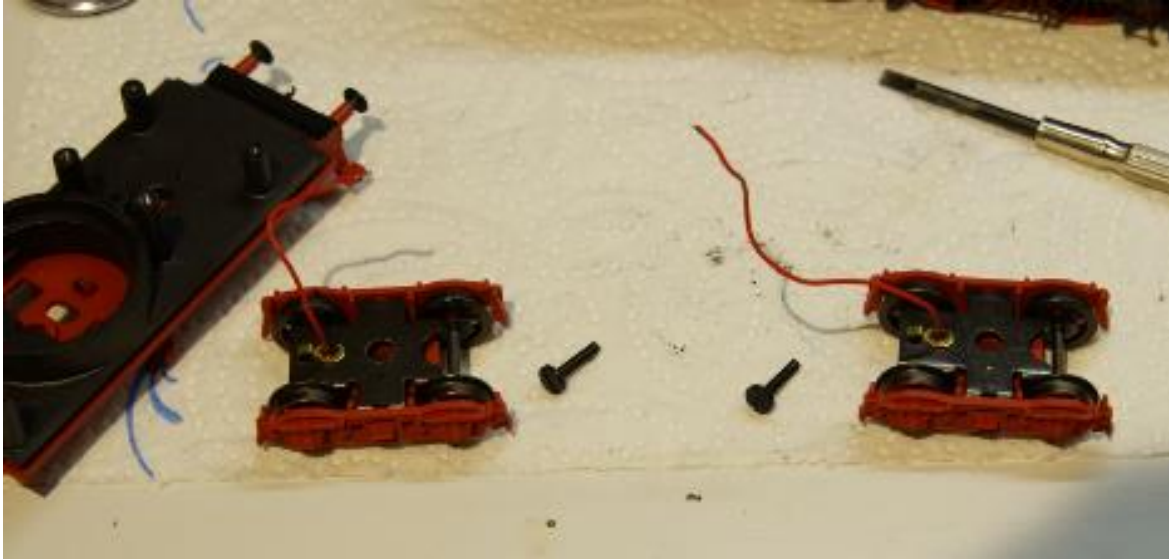
Der Kabelbaum und der Lautsprecher werden von einer Clip-Brücke gehalten



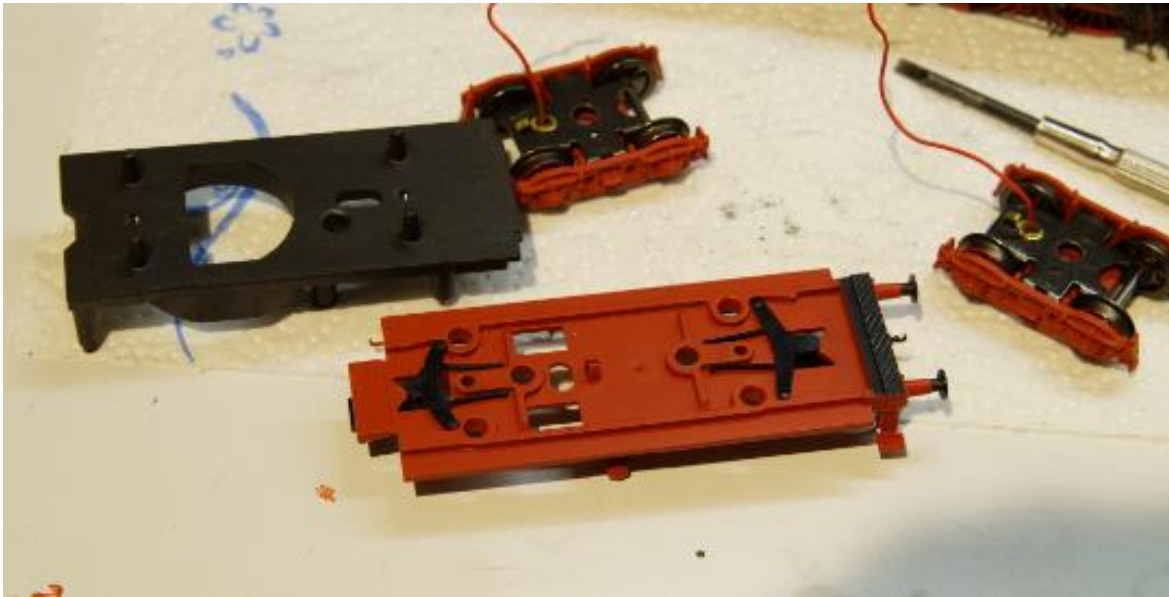
Unter den Schleiferclips werden die Halteschrauben der Drehgestelle sichtbar.

Der Tender hat auch zur Lok hin einen NEM- Schacht. Der abgewinkelte Kupplungsbügel lässt sich am besten mit einer kleinen Zange heraus ziehen.

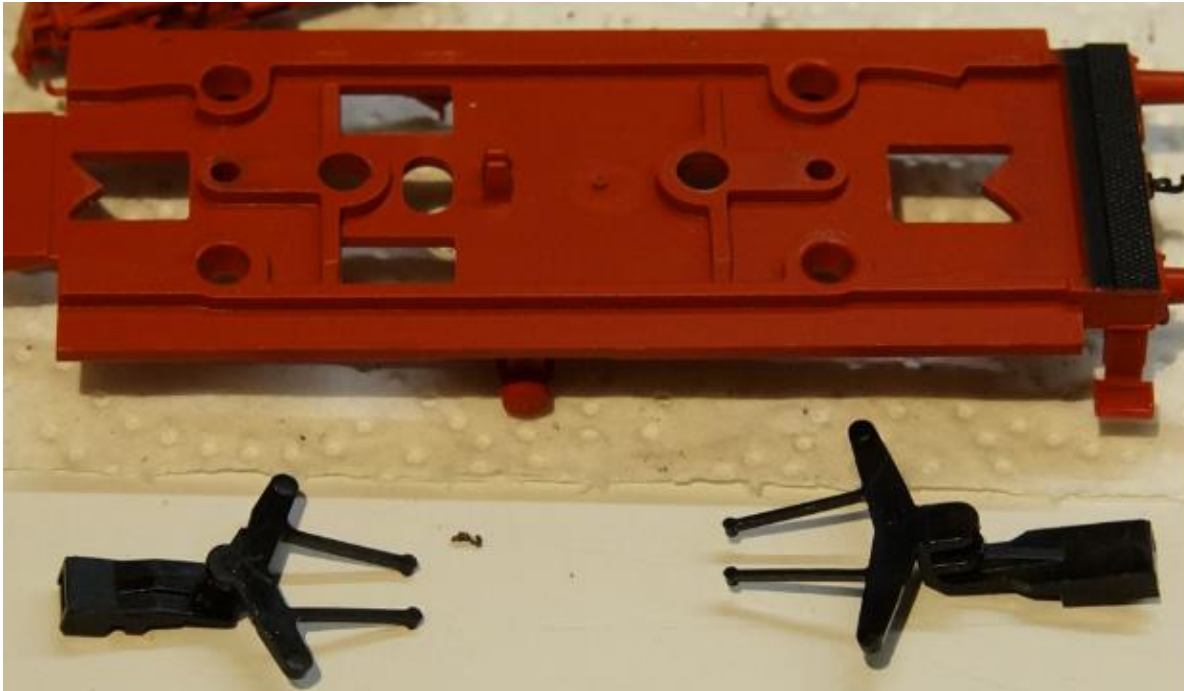




Die Drehgestelle sind abgenommen.



Unter dem Gewicht tauchen die Kupplungskulissen auf



Die Kupplungsschächte sind
Unterschiedlich.
Lage siehe Bild.



Die Blenden sind nur eingeclipst

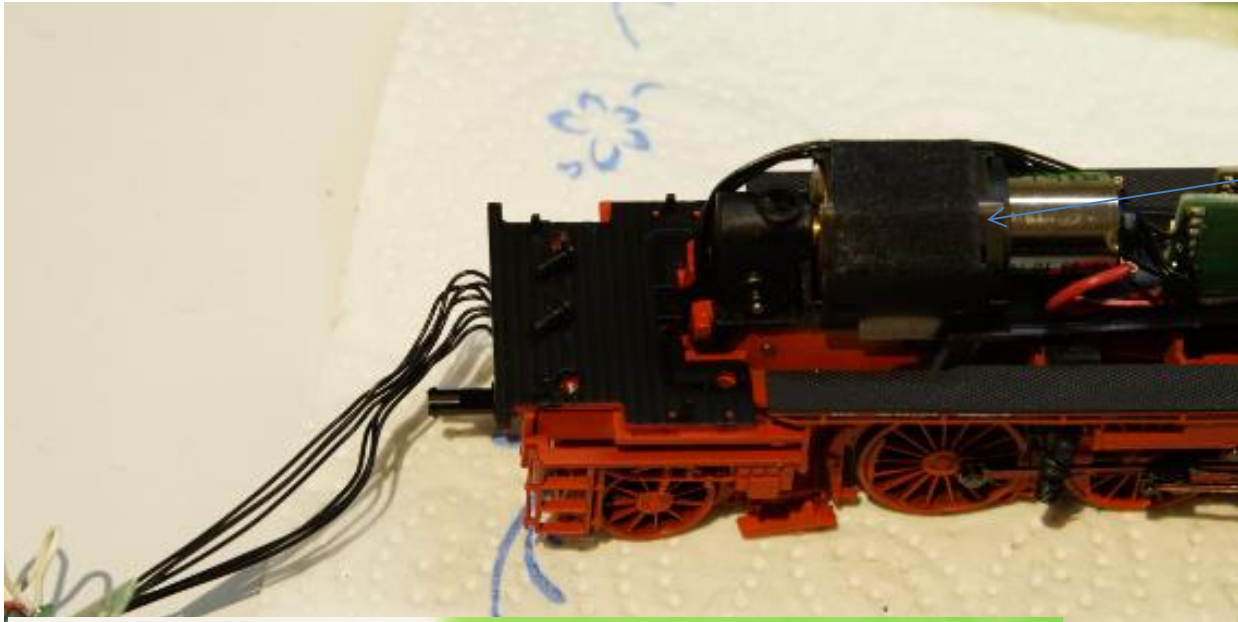


Das Gehäuse der Lok wird von 3 Schrauben gehalten.



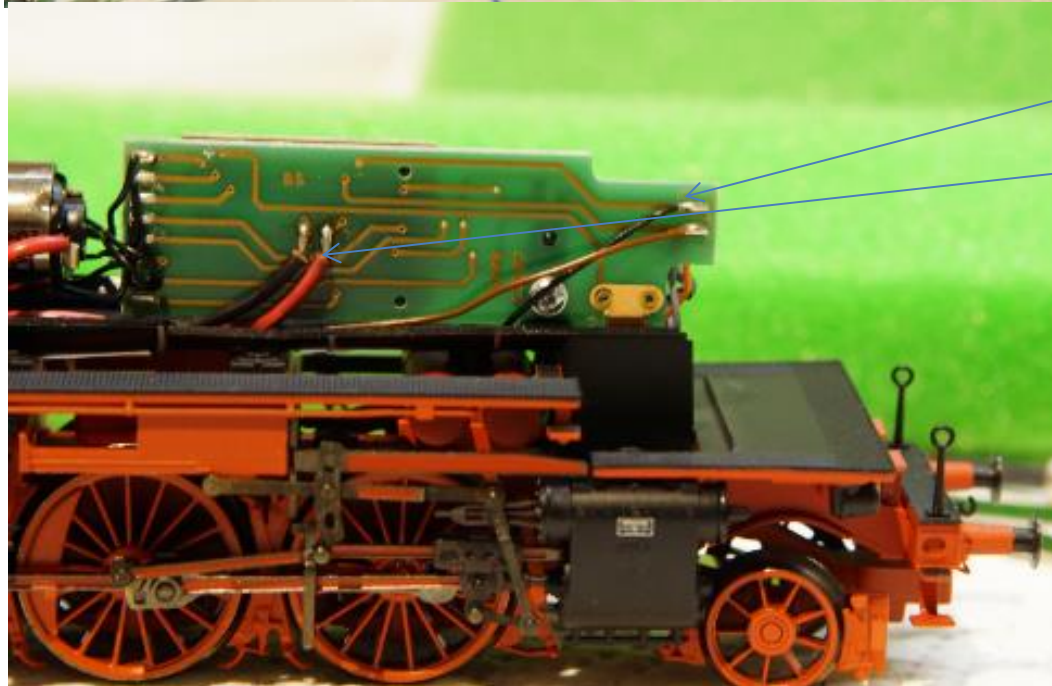
So sieht es dann drinnen aus.

Diese beiden Schrauben halten den Umlauf und den Führerhausboden hinten



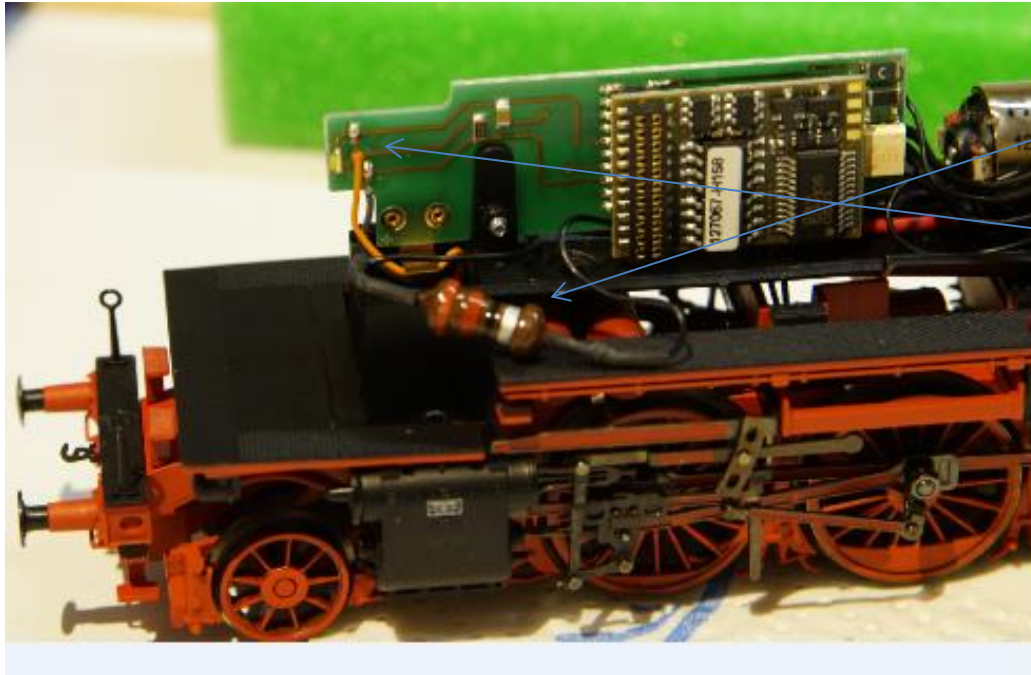
Die Schrauben sind ausgedreht.

Unter dem Klebeband sitzt ein Metallclip,
der den Motor hält



Braun und schwarz kommen von
Radschleifern - ablöten

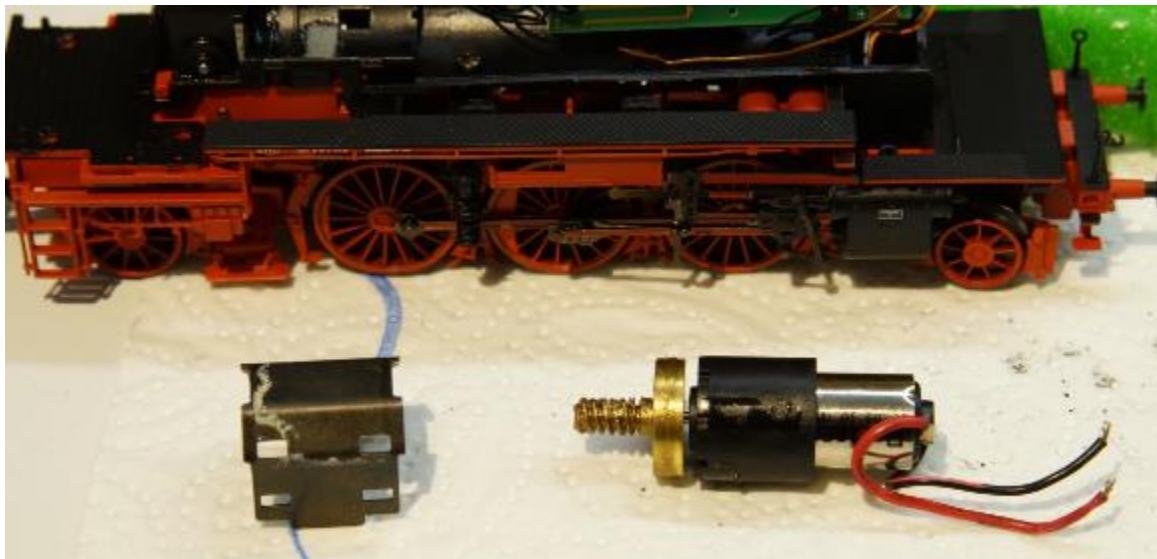
Rot und schwarz versorgen den Motor

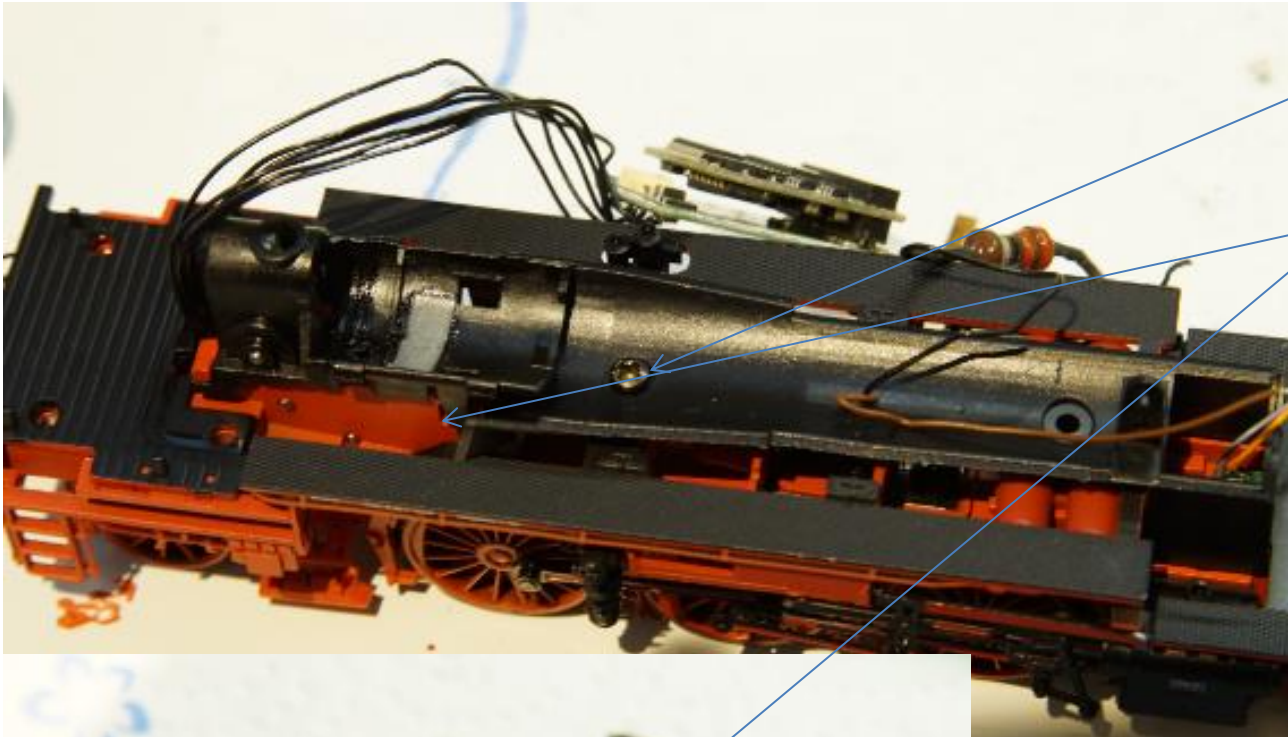


Auf der anderen Seite sitzt der Decoder. Das Kabel mit dem Widerstand wird abgelötet.

Ebenso Orange und grau der vorderen Beleuchtung

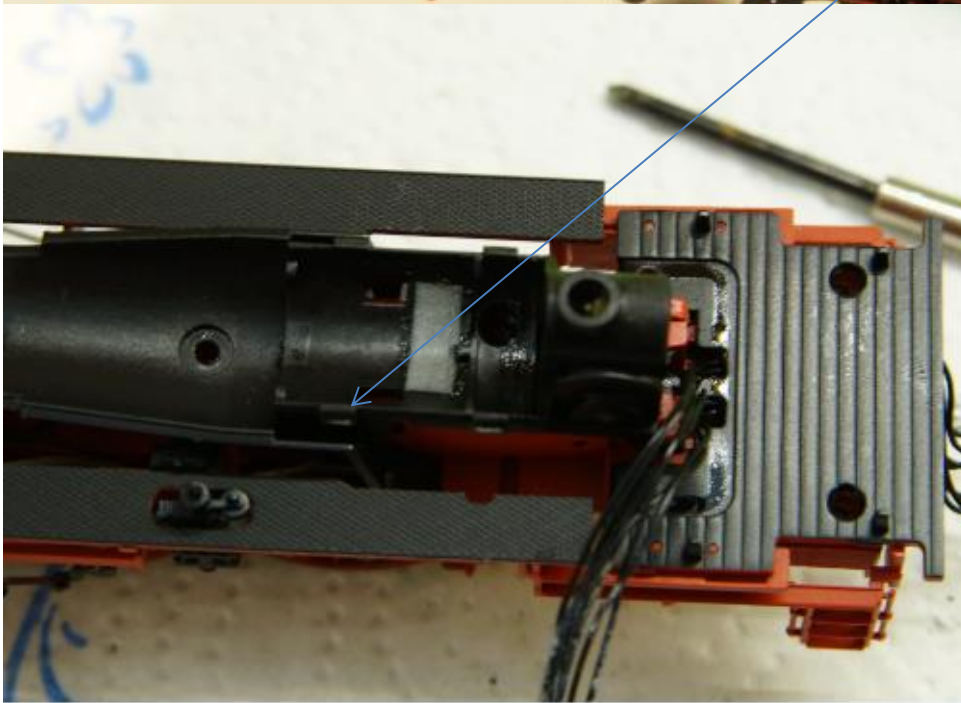
Nach dem Lösen des Metallclips läßt sich der Motor heraus nehmen

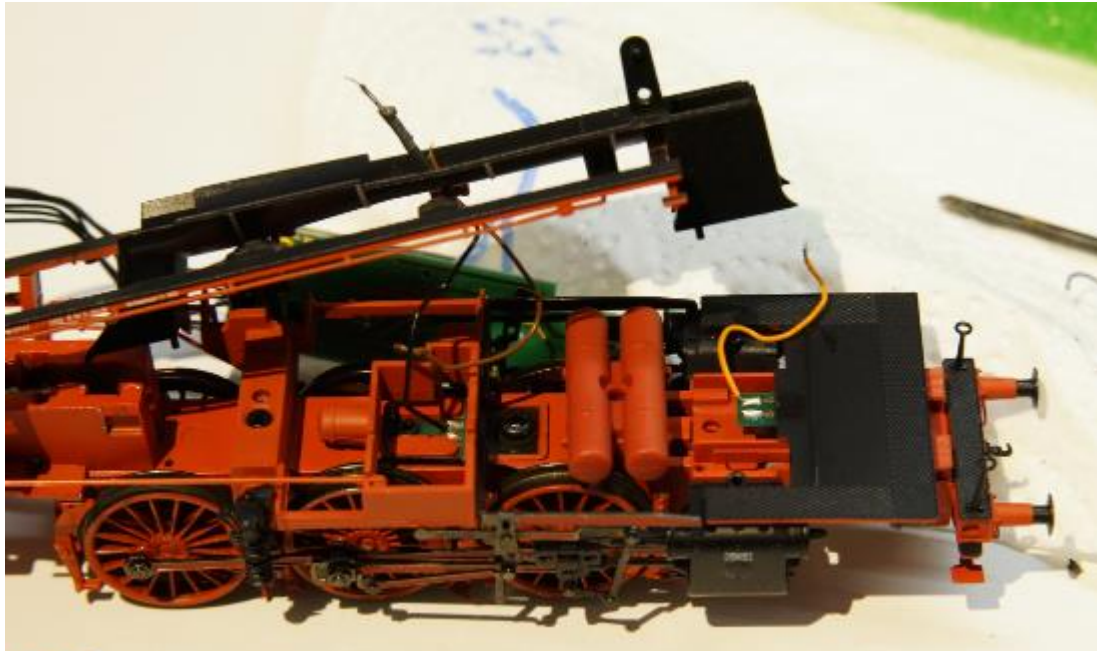




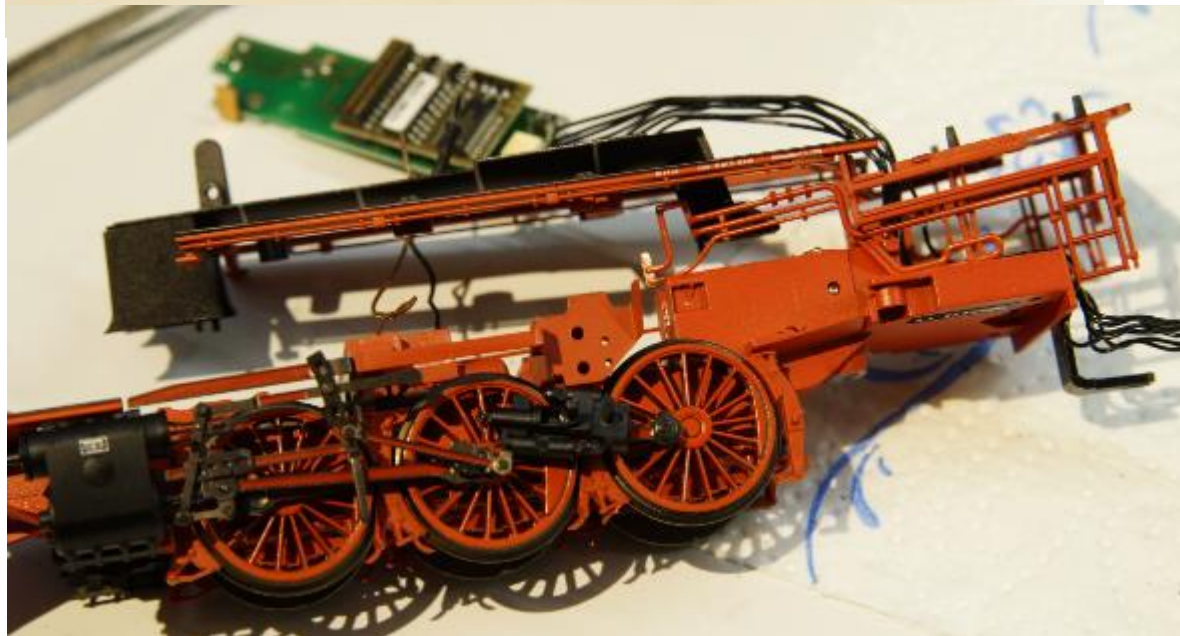
Diese Schraube fixiert den
Plastikschild.

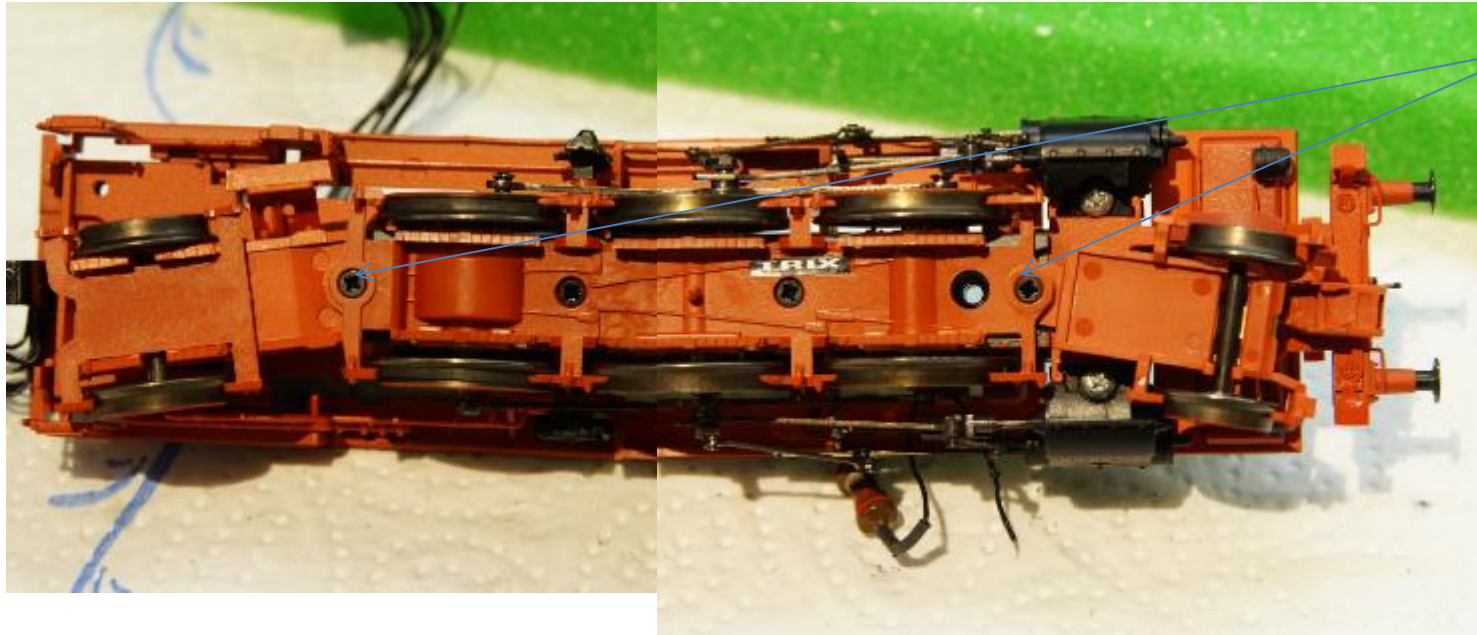
Das Schneckengetriebe wird vorn los
geclipst und dann auf der
Führerhausseite ausgehängt





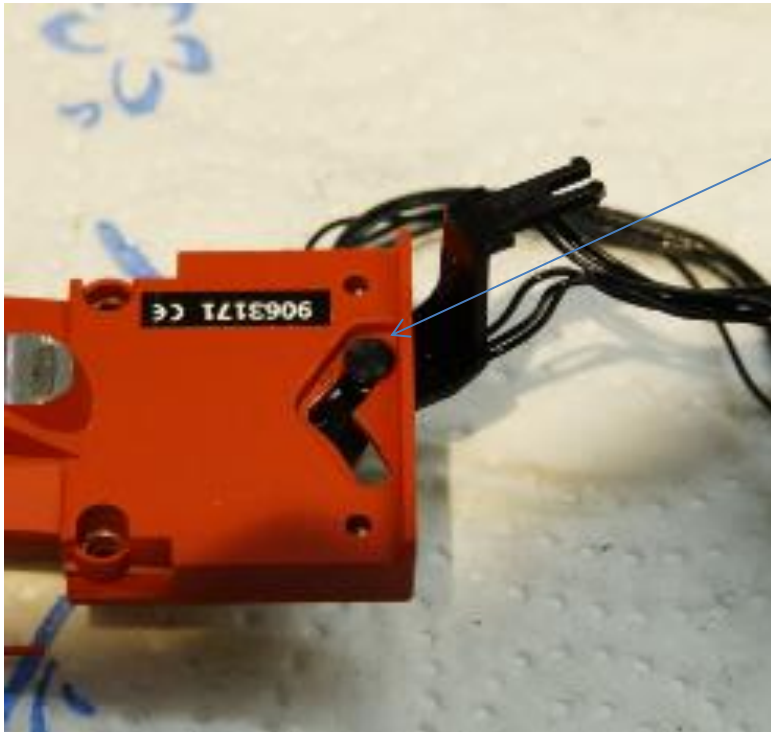
Nun kann man den Umlauf abnehmen.
Dabei auf die Leitungen achten





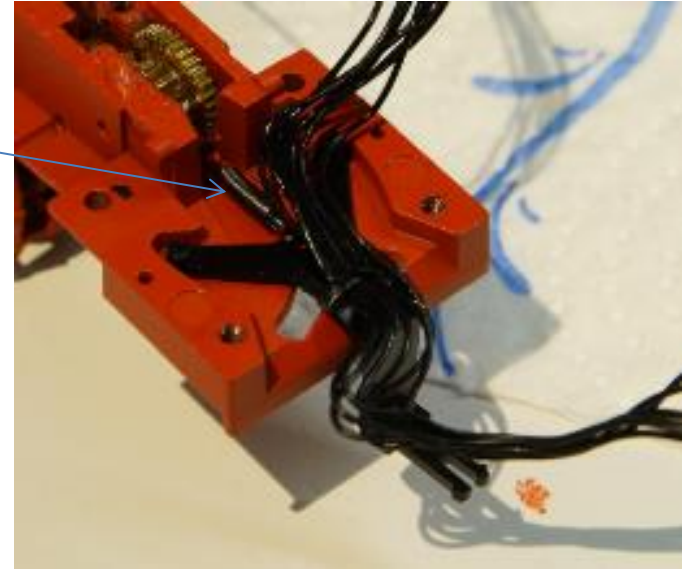
Vor- und Nachläufer
werden von jeweils einer
Schraube gehalten





Die Feder vorher
aushängen

Die hintere Kulisse der Lok wird von einem
Stift gehalten



Als nächstes die Gestänge
abschrauben



Hier sieht man die Anordnung der Schrauben und der Distanzhülse unter der Gegenkurbel

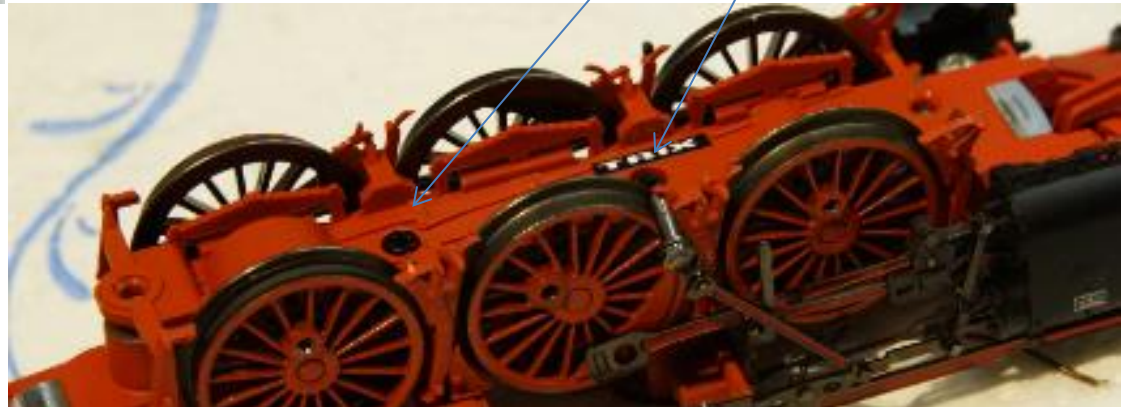


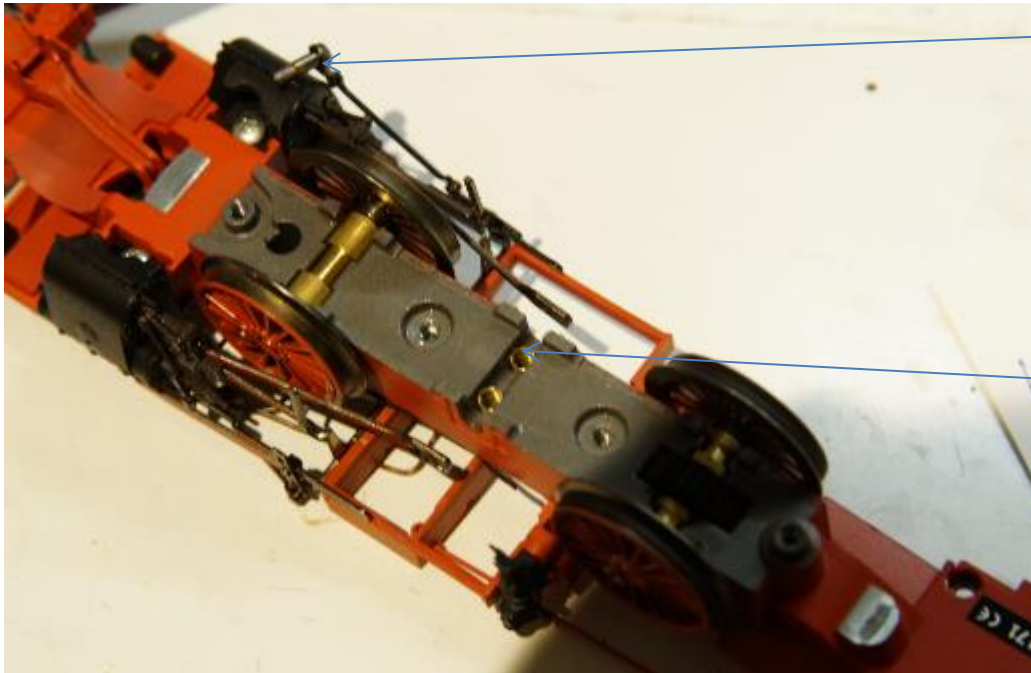
Auf der linken Seite hatte Märklin bei dieser Lok gefuscht und die Mutter der Gegenkurbel auf dem Stift geklebt. Dadurch wurde der Stift aus dem Rad mit ausgedreht



Das orange und das graue Kabel führen zur vorderen Beleuchtung
Braun und schwarz führen zu Radinnenschleifern

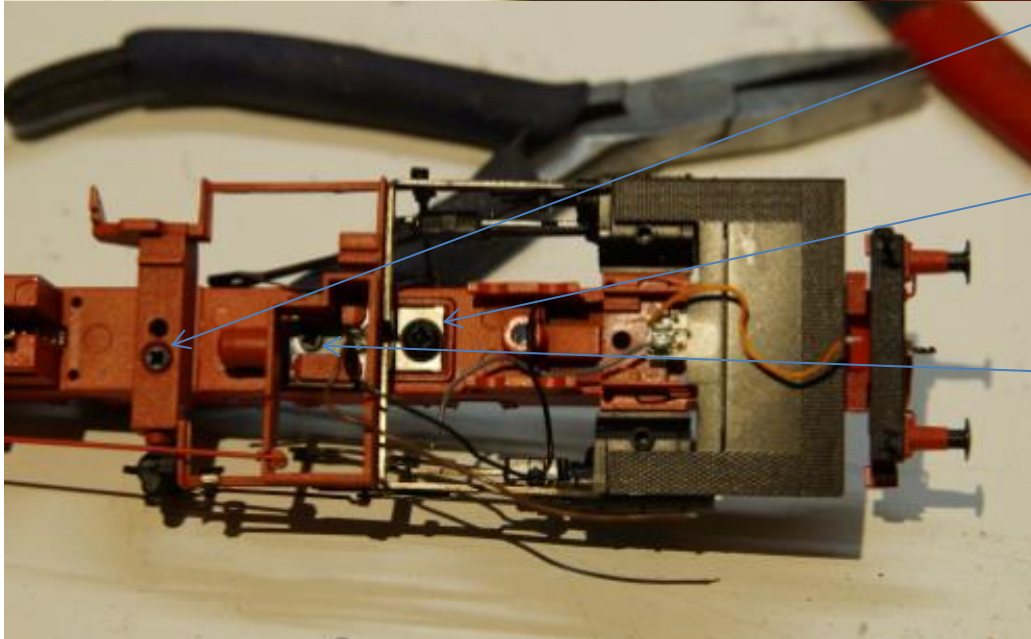
Zwei Schrauben halten die Bodenplatte





Bei diesem Exemplar hatte Märklin die Mutter auf dem Zapfen der Gegenkurbel verklebt, so daß der Zapfen beim Abschrauben aus dem Rad kam -> ärgerliche, zusätzliche Arbeit. Der Zapfen muß so ausgerichtet werden, daß die Gegenkurbel hinterher wieder fast über der Achsnabe liegt.

Unter der mittleren Achse sitzen zwei Federn

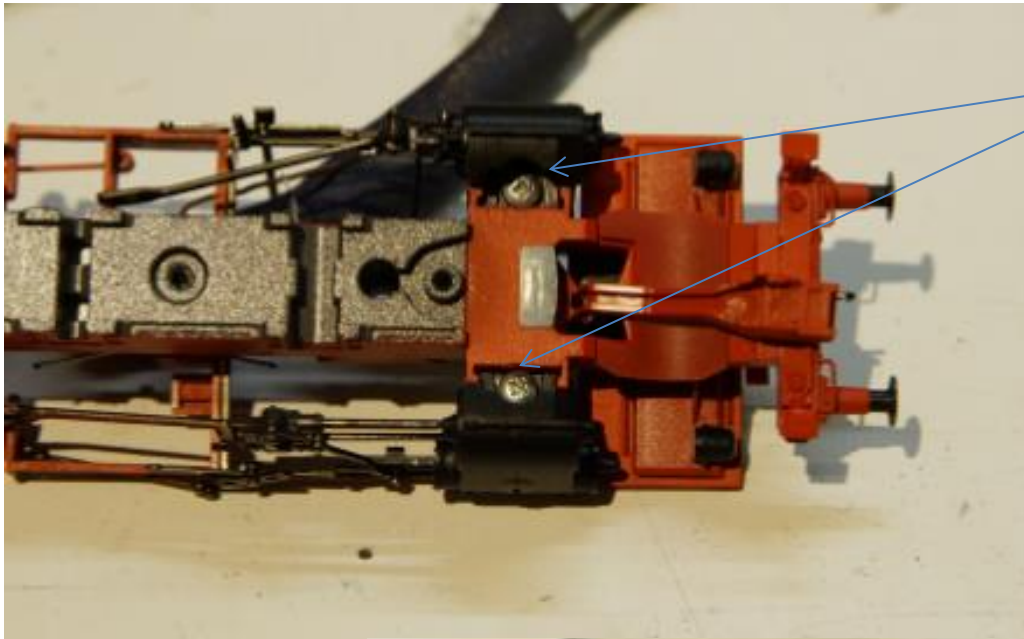


Diese Schraube hält den hinteren Teil des Gestängeträgers aus Kunststoff. Dann senkrecht nach oben ziehen

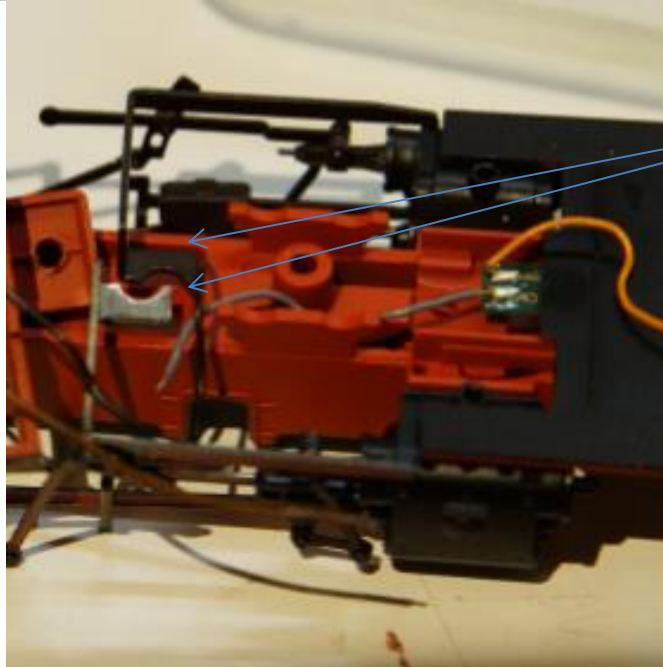
Hier wird der eigentliche Gestängeträger gehalten. Unbedingt auf die isolierende Unterlegscheibe achten!

Dazwischen sitzt eine kleine Platte mit den Radschleifern. Diese werden nicht mehr benötigt.

Ich habe die Federn für die mittlere Achse belassen, aber die für die vordere entfernt.



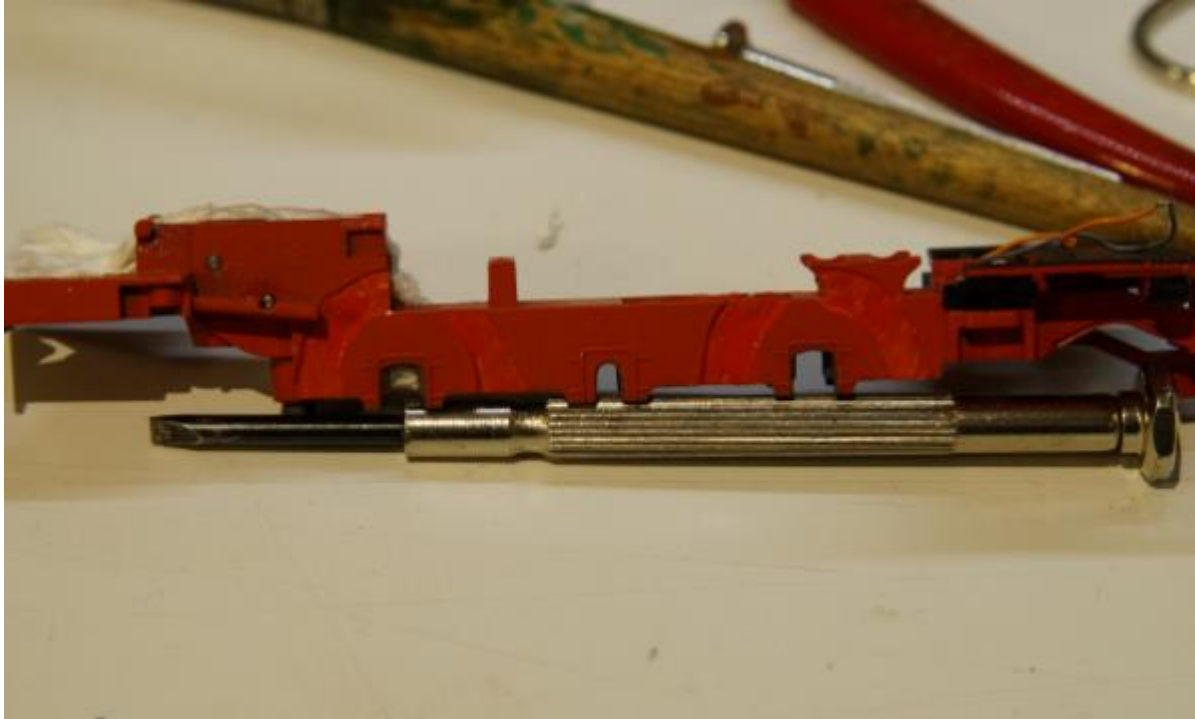
Die Zylinderschrauben sind von unten zugänglich. Man kann die Zylinder dann nach unten weg ziehen .



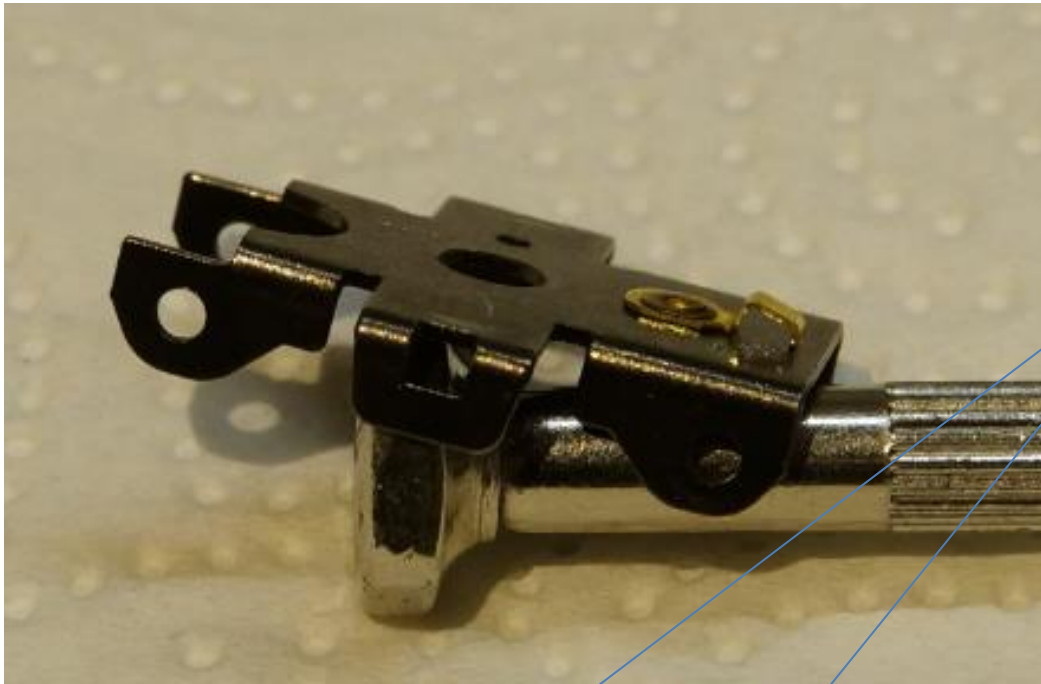
Oben gleichzeitig den Gestängeträger heraus führen



Hier sieht man, wie der Rahmen befräst wird, um Platz für die Spurkränze zu schaffen.



Die Stellen werden wieder lackiert



Auch an den Tenderdrehgestellen muß
Platz für die dickeren Spurkränze zu
schaffen

