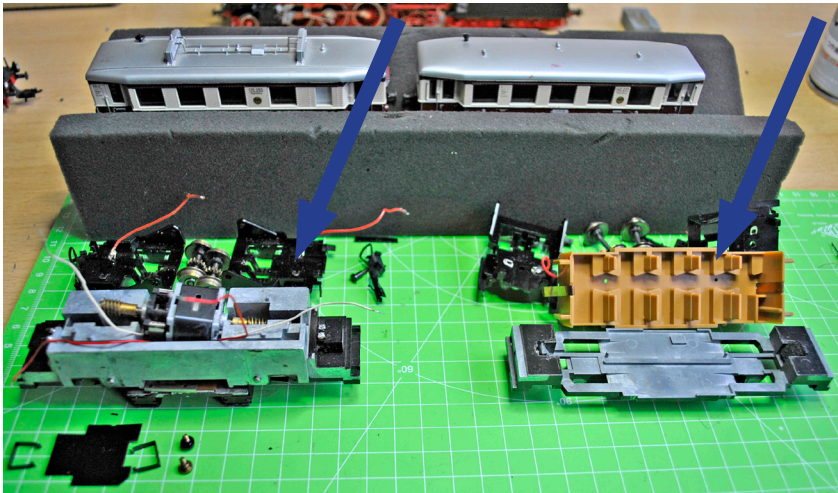


# Trix VT 75

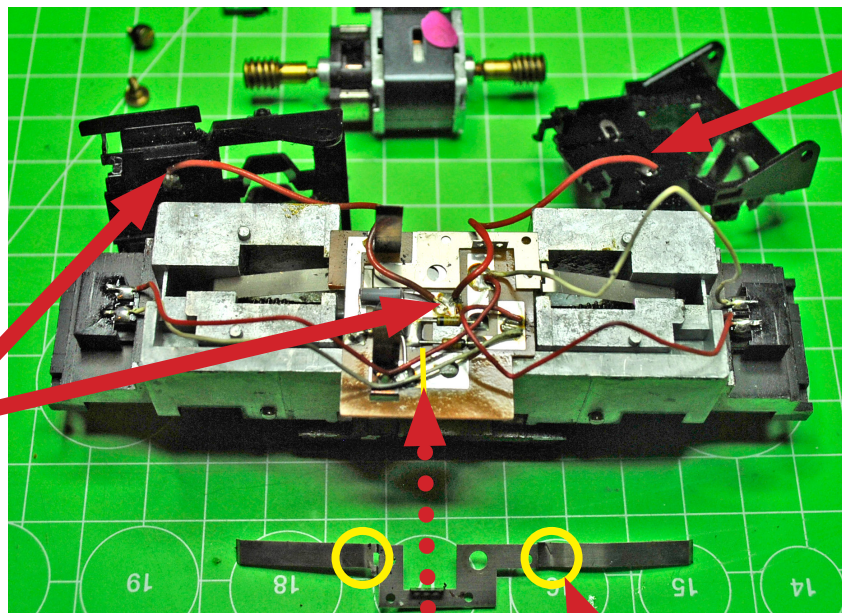
Über den Trix VT 75 habe ich keinen Umbaubericht gefunden, so war eine Neukonstruktion nötig.



Die Gehäuse sind über Rastnasen eingeklipst und lassen sich leicht lösen.  
Die Fahrgestelle sind mit einer Schraube gesichert, die gleichzeitig die Kupplung hält.

Motor-Oberseite markiert

Litzen auf der Platine und am Mittelkontakt der Fahrgestelle entfernen (erforderlich nur für stromführende Kupplung im Analogbetrieb).



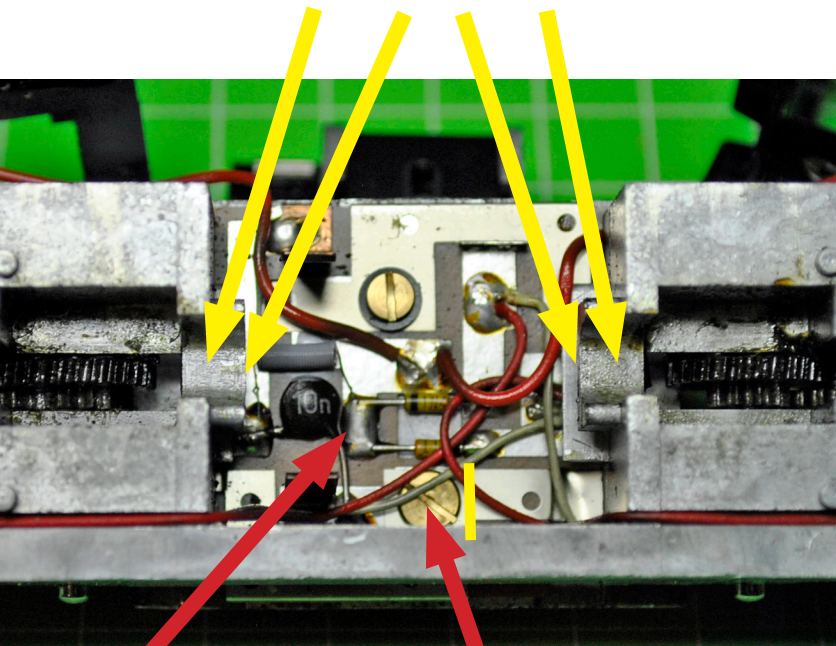
Masseverbindungen für stromführende Kupplung entfernen.

Leiter hier trennen

Stromabnehmer links zum Metallgehäuse hin auf beiden Seiten an den gelb markierten Stellen isolieren (war vorher an Masse).

Motorlager und Kanten mit Tesafilm isolieren.

Eine besondere Aufgabe ist es, den Motor potentialfrei zu machen. Der Motor in der Lok muss in jedem Fall potentialfrei sein. D.h.: er darf keine Verbindung zum Gehäuse (Masse), oder Spannungszuführung (+, Radschleifer) haben (Originaltext Fleischmann).



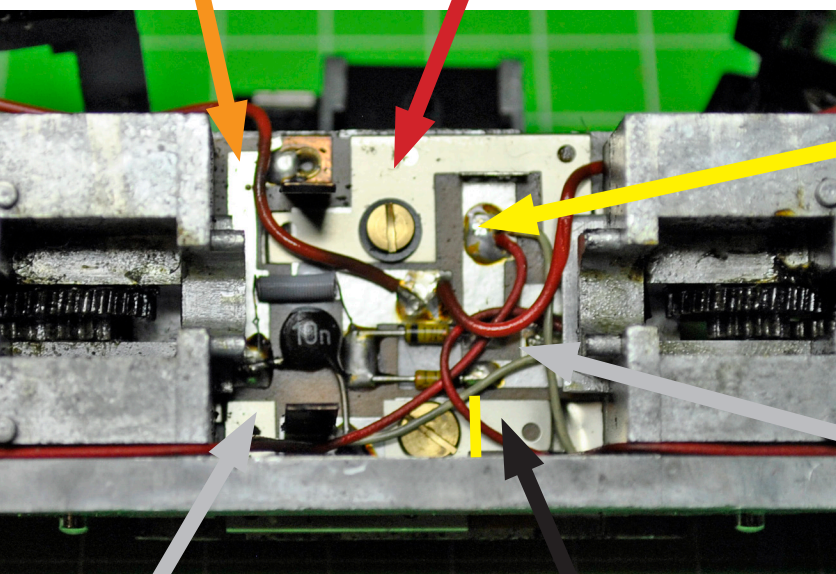
Kondensator und Dioden entfernen.

Schraube entfernen, da Verbindung zum Gehäuse (Masseverbindung).

Lack hat sich für die Isolierung nicht bewährt, weil die Schicht beim Einsetzen des Motors wieder aufreißt.

Orange an Motor rechts

Radschleifer rechts an Decoder rot

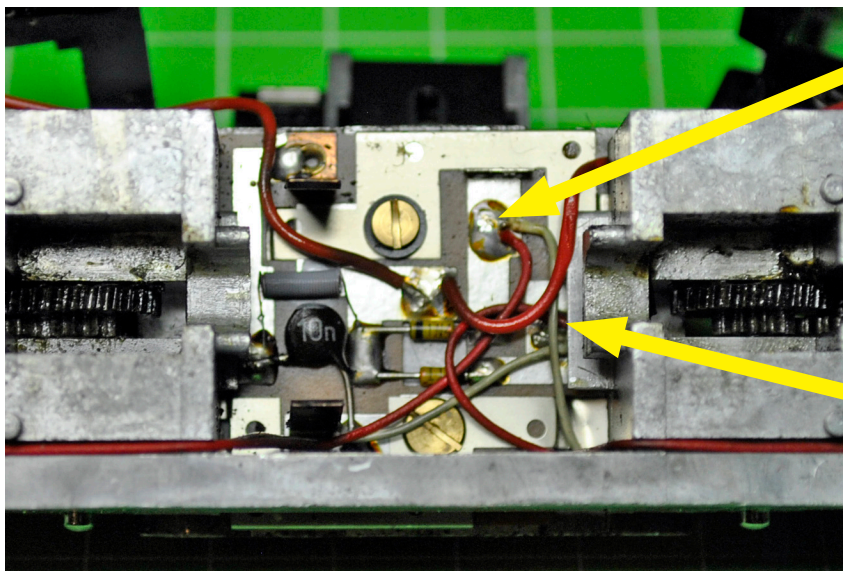


Gelb vom Decoder für Licht hinten

Weiß vom Decoder für Licht vorn

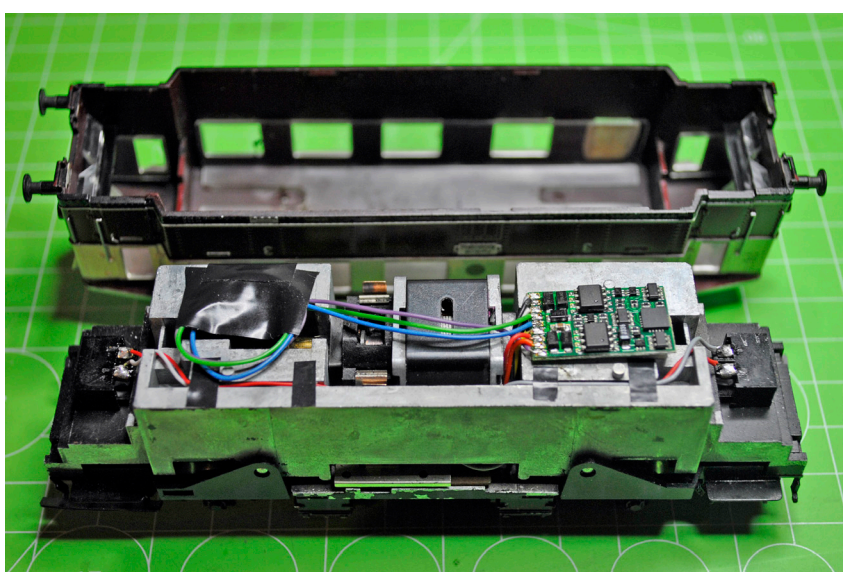
Grau an Motor links

zur Masse isolierter Radschleifer links an Decoder schwarz



Anschluss für rotes Licht vorne und weißes Licht hinten bleibt (an gelbes Kabel vom Decoder).

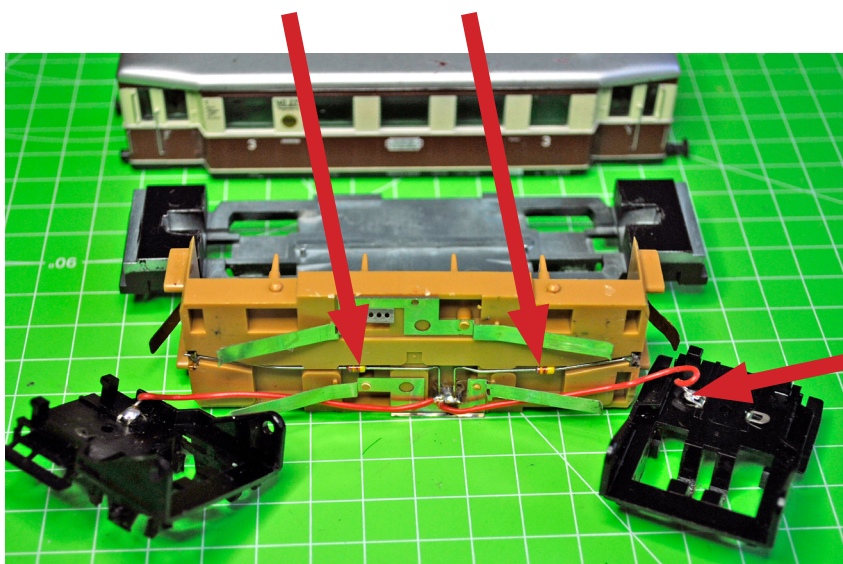
Anschluss für rotes Licht hinten und weißes Licht vorne bleibt (an weißes Kabel von Decoder).



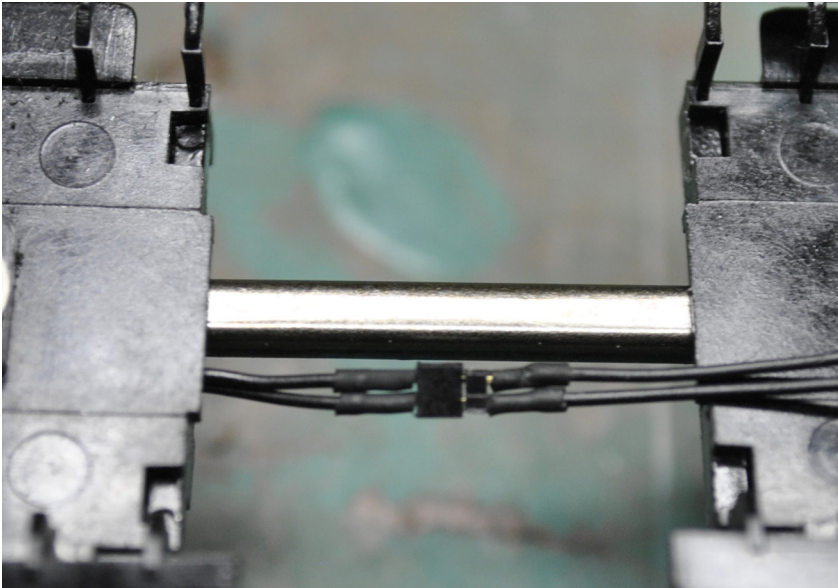
Auch in dieser Lok kommt dem Kühn-Decoder die flache Bauweise (2,5 mm) zugute. Sehr aufwändig ist die Verlegung der Litzen bei beengten Platzverhältnissen. Das grüne, blaue und violette Kabel bleibt frei für eine spätere Aufrüstung (z.B. Licht).

Beim erneuten Zerlegen zum Anschluss der Beiwagenbeleuchtung (zwei Kabel) haben sich natürlich zwei Litzen vom Decoder gelöst, deshalb besser machen und mit der Montage noch auf den Beiwagen warten.

Dioden entfernen.

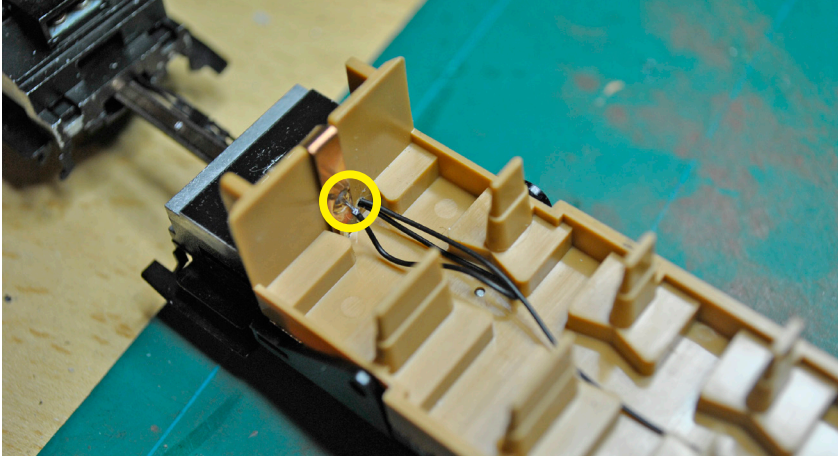
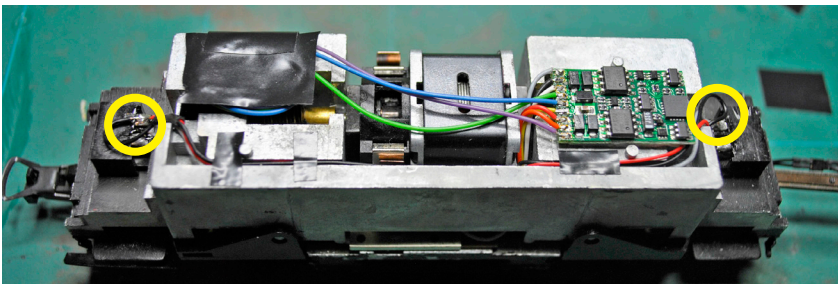


Masseverbindungen für stromführende Kupplung entfernen (nur für Beleuchtung im Analogbetrieb erforderlich).

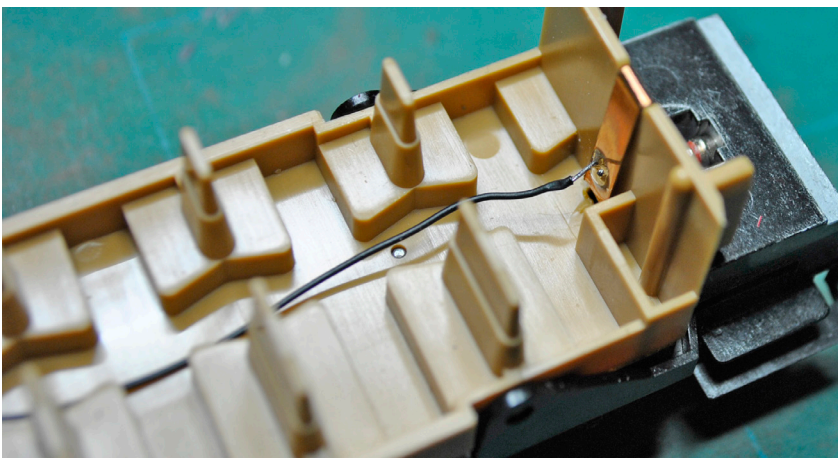


Praktisch ist die beiliegende stromführende Kupplung, um die Micro-Steckverbindung von LedBaron zu verstecken; die Buchse könnte mit Sekundenkleber darunter fixiert werden. Die Verbindung fällt aber auch so nicht weiter auf.

Die Litzen der Buchse werden durch den Kupplungsschacht am Motorwagen unter dem Motor zu den roten Lämpchen geführt. Die Beiwagenlampen leuchten dann in der gleichen Fahrtrichtung wie vorn (wenn sie richtig angeschlossen werden). Sonst braucht man aber nur die Micro-Steckverbindung umzudrehen. Ich habe den Pluspol später an den Verbindungen mit farbigem Edding markiert.



Im Beiwagen werden die Litzen durch Bohrungen im Fahrgestell und im Fahrgastraum zu den Kontaktfedern verlegt und dort angelötet.



Der Beiwagen kann durch Abschrauben der stromführenden Deichsel am Motorwagen und Trennung der Microstecker gelöst werden.



Testfahrt auf der Anlage: Licht vorne und hinten; die Jungen Pioniere winken einmal mehr der Museumsbahn zum Abschied aus dem Betriebswerk Lobenstein.

