

We hebben het als volgt omgebouwd:

De Tender behuizing wordt naar boven verwijderd door deze voorzichtig zijwaarts te spreiden.

Na het verwijderen van het ballastgewicht worden de motoraansluitkabels los gesoldeerd.

De drijfstang tussen locomotief en tender wordt los gemaakt door de bevestigingsbout in de tender los te draaien, deze kan vervolgens uit de geleiden worden getrokken.

Nu de tender is ontkoppeld, kan de motor worden verwijderd door de twee bevestigingsschroeven los te draaien.

Nu vindt er een belangrijke ombouwstap plaats:

Bij een groot aantal Fleischmann modellen wordt een contactplaat tussen de koolborstelhouder en de motor massa gedrukt. Het is essentieel om dit contactblad te verwijderen, voor het geval dat de motor stroom output van de decoder onmiddellijk wordt vernietigd, omdat de tender via het frame het contact met de rail overbrengt!

Na het verwijderen van de genoemde contactplaat kan de motor weer worden gemonteerd.

Nu wordt de locomotiefketel van het chassis verwijderd door de bijbehorende kruiskopschroef los te draaien. Omdat de decoder in de locomotief is ingebouwd, moet op een geschikte plaats een plastic web worden weg gefreesd (zie foto's). De decoder kan later in de ruimte worden gelijmd die nu is gemaakt.

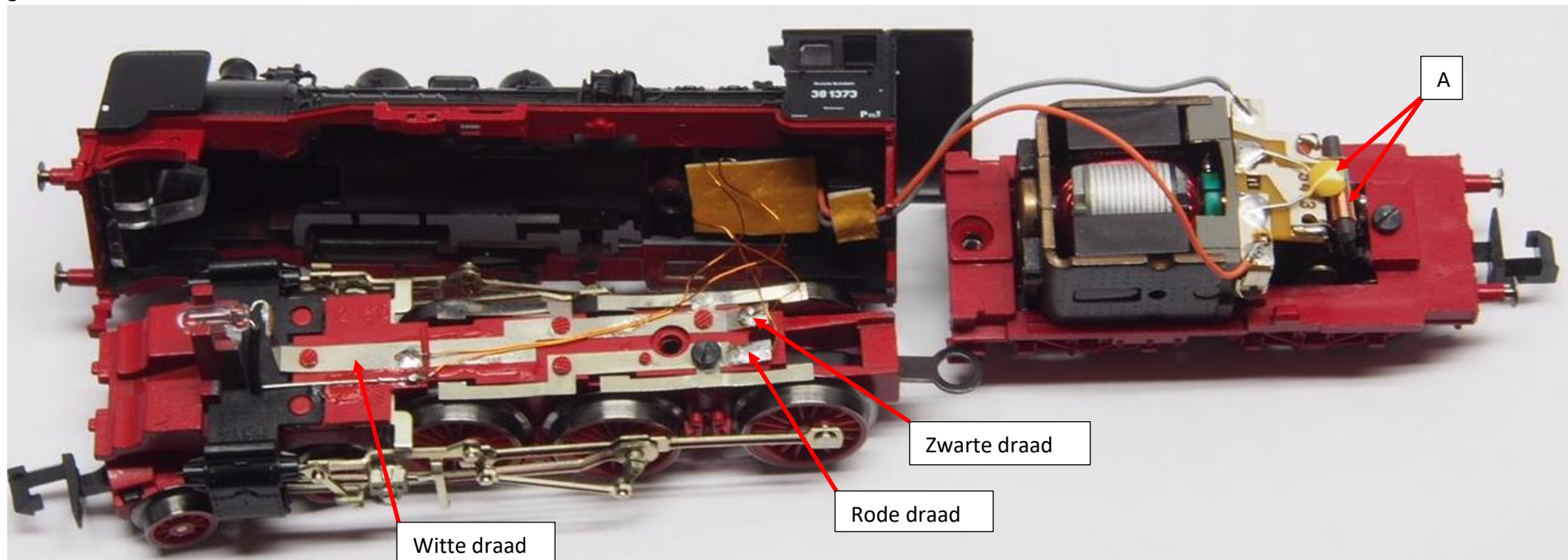


Omdat bij een dergelijke ombouw elke millimeter ruimte belangrijk is, worden decoderkabels die niet aan mechanische belasting worden blootgesteld, vervangen door geëmailleerd koperdraad. In dit geval zijn dit de kabels van de wielstroomcontacten en de lichtlijnen voor de voorlantaarns. De grijze en oranje kabels voor de motoraansluiting in de tender blijven behouden.

Na het inlijmen van de decoder (hoge condensator van de decoder kijkt in de bestaande uitsparing in de ketel), is de ketelombouw klaar.

Nu wordt de lamp van het chassis verwijderd. De staande contactplaat wordt in het midden van het eerste hoofdwiel opnieuw op de kunststof drager van de wielstroomcontacten gelijmd en vervolgens met een minitool elektrisch geïsoleerd van de wielcontacten. (Zie bovenaanzicht op de foto)

Hier wordt de witte draad later aan gesoldeerd op het contactvlak dat naar de lamp leidt. Na het solderen kan de lamp weer op de desbetreffende plaats worden gemonteerd.



Ten slotte worden de Rode en de Zwarte draad gesoldeerd op de stroombanen, links en rechts (Komende vanaf de wielstellen, geleiders) en wordt de ketel weer met een centrale schroef aan het chassis vastgemaakt. Als laatste werk worden de voorbereide kabels (grijs en oranje) op de aansluitingen van de motor gesoldeerd en wordt de koppeling tussen locomotief en tender bevestigd. De diode en spoel worden los gesoldeerd, zie Pijlen A, en komen niet terug op de printplaat/motor aansluiting. Nu kan de koppelstang worden gemonteerd, en het inschroeven van de bevestigingsbout voor de koppelstang, dan kan de tenderbehuizing aangebracht worden en is de ombouw klaar.

Optie:

Aansluiten verlichting in de Tender, deze is in sommige modellen niet aanwezig.

Deze kan bestaan uit 1 lampje midden op de Tender hoog. Of 2 lampjes op de onder hoeken, links en rechts. De NS uitvoering heeft er 1. (Hoog, midden op de Tender). Gebruik hiervoor een rood Ledje, gevoed door de Gele draad, of in combinatie met de Witte draad, en een draadbrug, zodat bij zowel voor als achteruit rijden de verlichting blijft branden.

Wanneer dit niet noodzakelijk is, kan je alleen gebruik maken van de Gele draad.