

Das kleine Loch beim Drehzapfen wird mit einem 1-mm-Bohrer für die Aufnahme von zwei Drähten vergrößert. Die zwei Löcher zur Aufnahme der Messinggewindekerne mit Durchmesser 1,6 mm habe ich vorsichtig von Hand gebohrt. Wobei ich sie zuerst mit einem 1,0-mm-Bohrer vorgebohrt und danach mit einem 1,5-mm-Bohrer auf das Mass gebracht habe. Nun lässt sich die Schraube ganz in die Messinggewindekerne eindrehen. Der Gewindekern wird mit der Schraube vorsichtig im vorgebohrten Loch angesetzt und unter Druck senkrecht einschraubt. Die Differenz von 0,1 mm zwischen Loch und Gewindekern bewirkt, dass der Kunststoff sich erwärmt und somit dem Gewindekern den notwendigen Halt gibt.

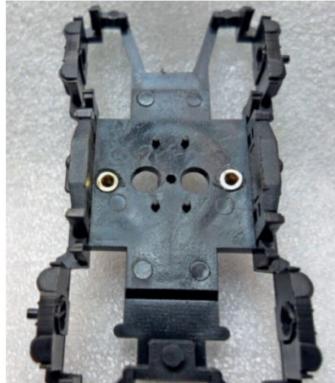
An die Lötosen sind ein roter und ein schwarzer Litzendraht ( $\varnothing 0,05 \text{ mm}^2$ ) anzulöten. Erhältlich sind diese bei Brawa als «hochflexible Decoder-Lite  $\varnothing 0,05 \text{ mm}^2$ ». Auf die Schraube zum Gewindekern habe ich eine Lötose mit angelötetem Draht und die Kontaktfeder aufgesteckt und diese zwei Teile mit einem Papier gesichert. Das erleichtert das Einschrauben auf den Gewindekern. Wenn die Schraube einige Umdrehungen gemacht hat, kann das Papier abgerissen werden. Die richtige Polung muss dabei eingehalten werden.

Nach diesen Arbeiten kann man die Achsen wieder einsetzen. Die eingebauten Kontaktfedern können nun justiert und auf guten Kontakt geprüft werden. Die Räder dürfen nicht zu sehr gehemmt werden. Mit der KC-Kontaktcreme von LUX (Art.-Nr. 8886) kann der Radkontakt verbessert werden, und der Radlauf wird weniger gehemmt. Es braucht pro Rad nur eine Stecknadelspitze von diesem Mittel.

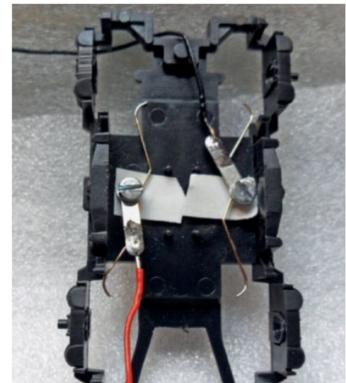
Die Drähte können nun durch das Loch beim Drehzapfen durchgestossen und am Drehgestell verlegt werden.

### **Untergestell und Kupplung**

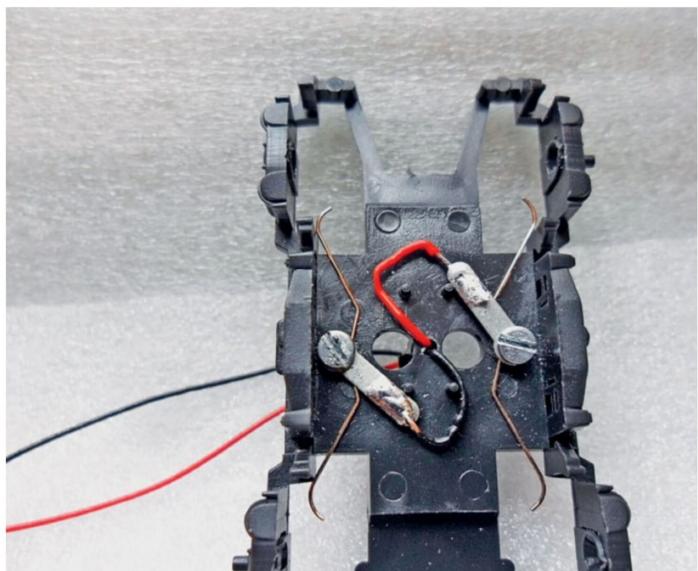
Die 4-Pol-Kupplung (Art.-Nr. 40345) von Roco wird für den kommenden Einbau vorbereitet. Da alle vier Litzen schwarz sind, werden die für den Fahrstrom (rot) sowie die für die Beleuchtung (blau) mit je 3 bis 4 mm kurzen Schrumpfschlauch-Ringen versehen. Diese werden auf die ganze Drahtlänge verteilt und leicht angeschrumpft. So ist die Verdrahtung eindeutig und leicht zu machen. Ein Kopf wird mit «a» und der andere mit «b» bezeichnet, damit ist die Wageneinstellung eindeutig.



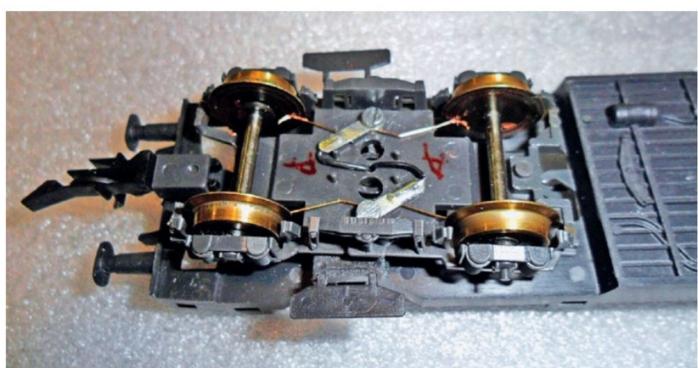
Das Drehgestell mit den fertig eingepassten Gewindegelenken wartet auf die Verkabelung.



Noch sind die Papierhalterungen eingeklebt, werden aber nach der Montage entfernt.



Das fertig verdrahte Drehgestell mit den anzupassenden Stromabnehmern.



Das Drehgestell ist fertig umgerüstet und bereits wieder eingebaut.