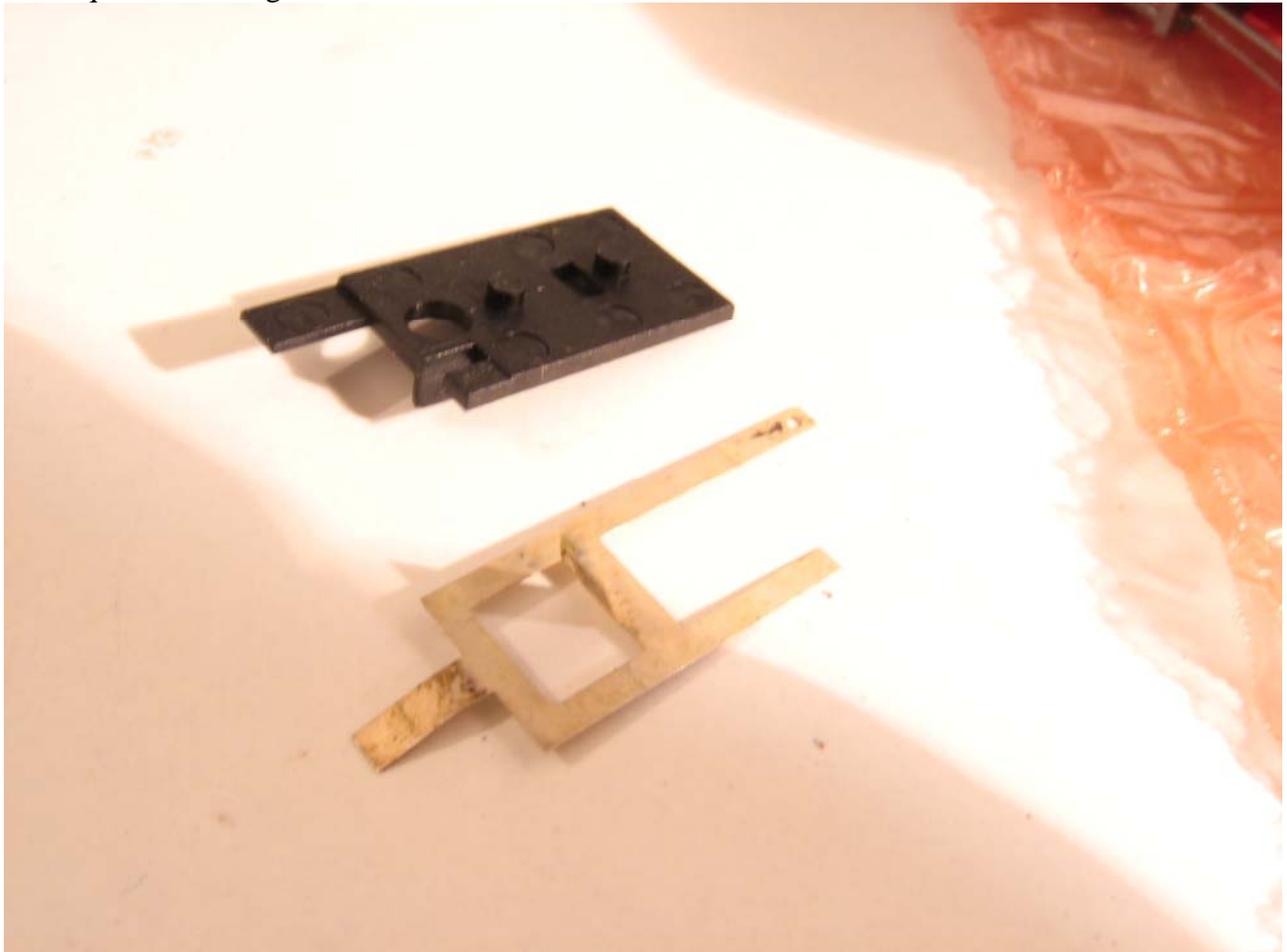
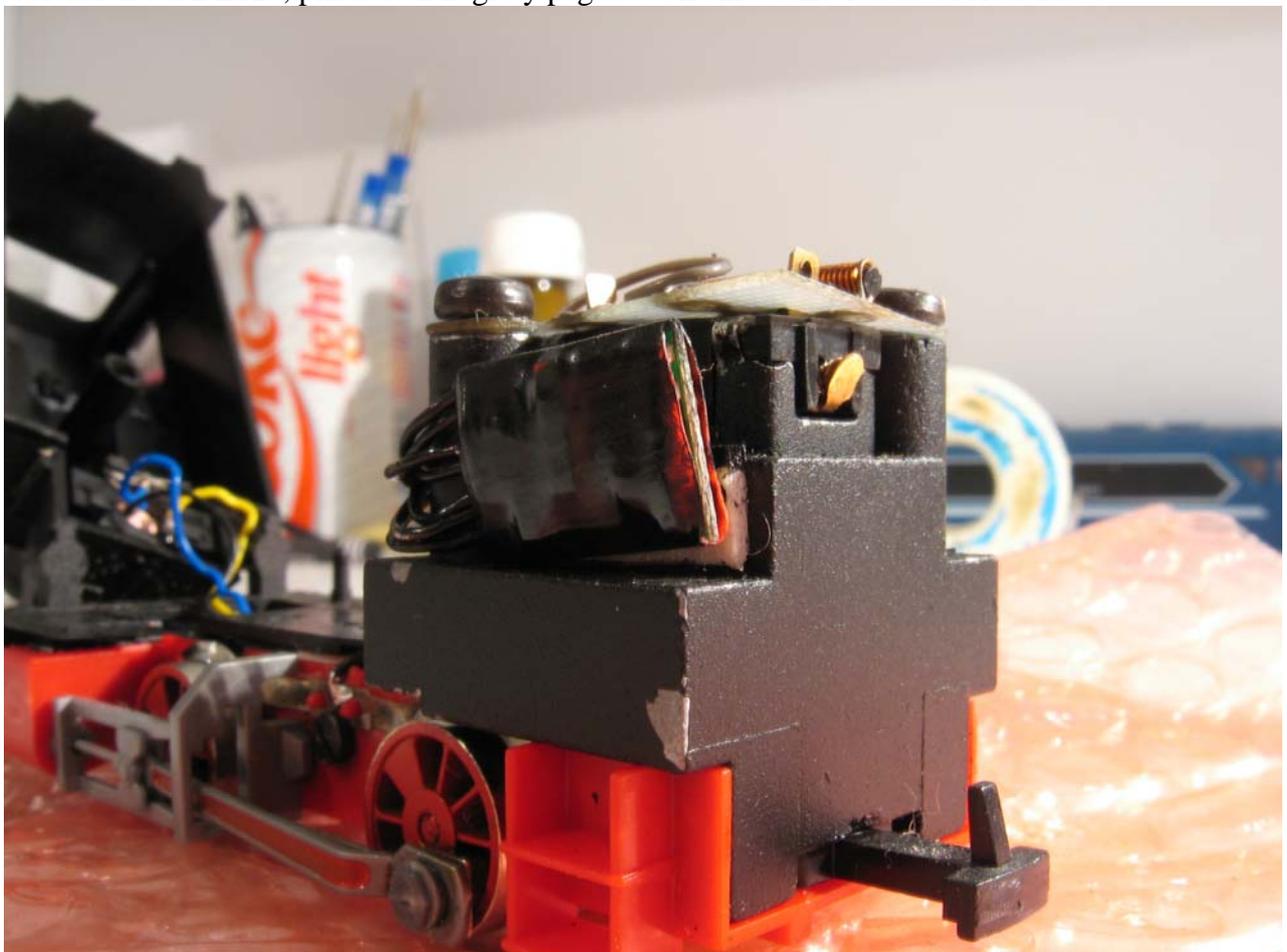


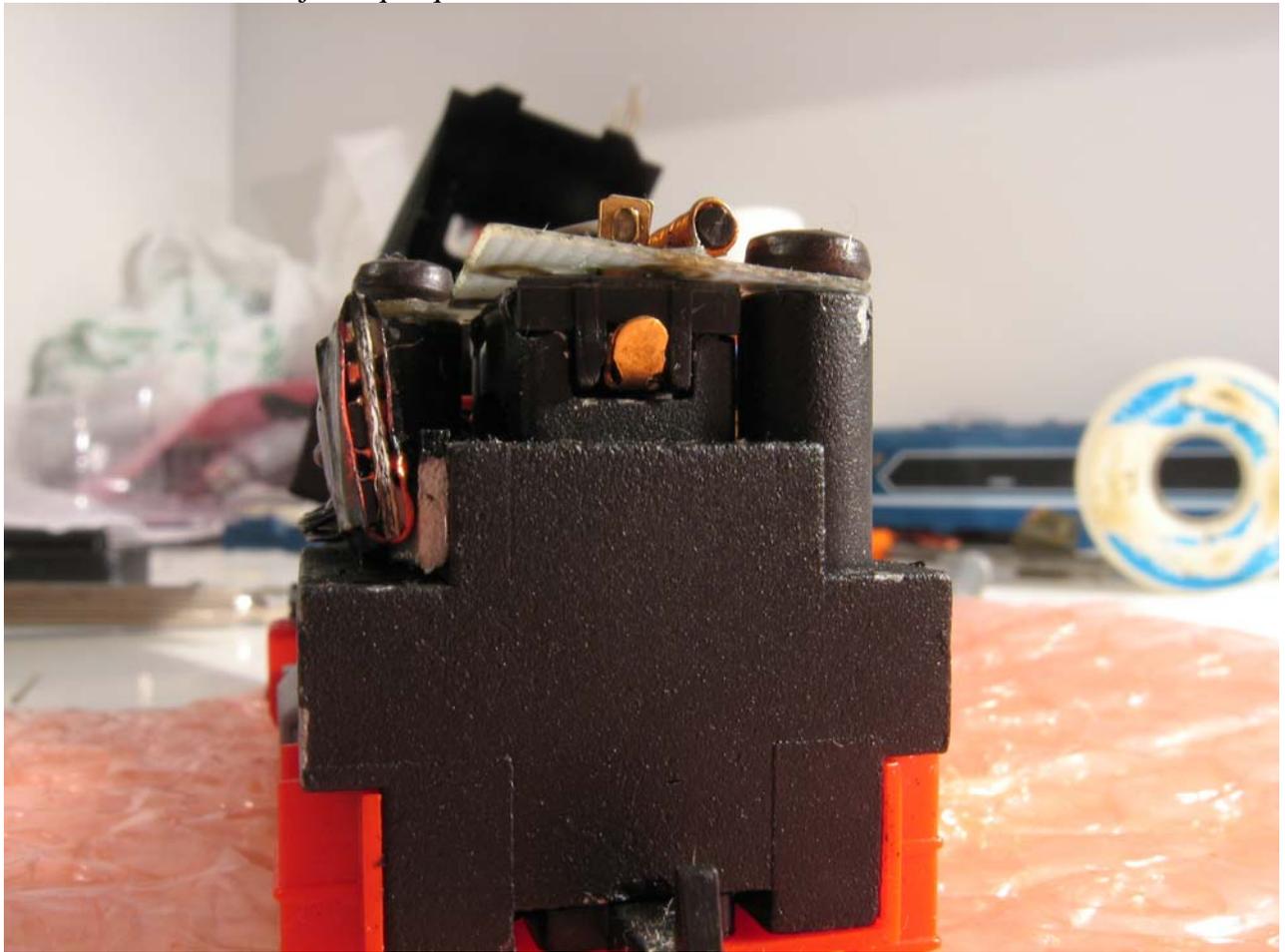
Tras desmontar la locomotora, estas piezas sobran, ya que la pletina de cobre es para dar tensión de las ruedas a la bombilla y el fumígeno. Esta pieza iba entre esta otra de plástico que se quita y otra que se deja. No recuerdo bien pero me parece que en la que queda como frotadores en la derecha había que cortarles algún trocico.



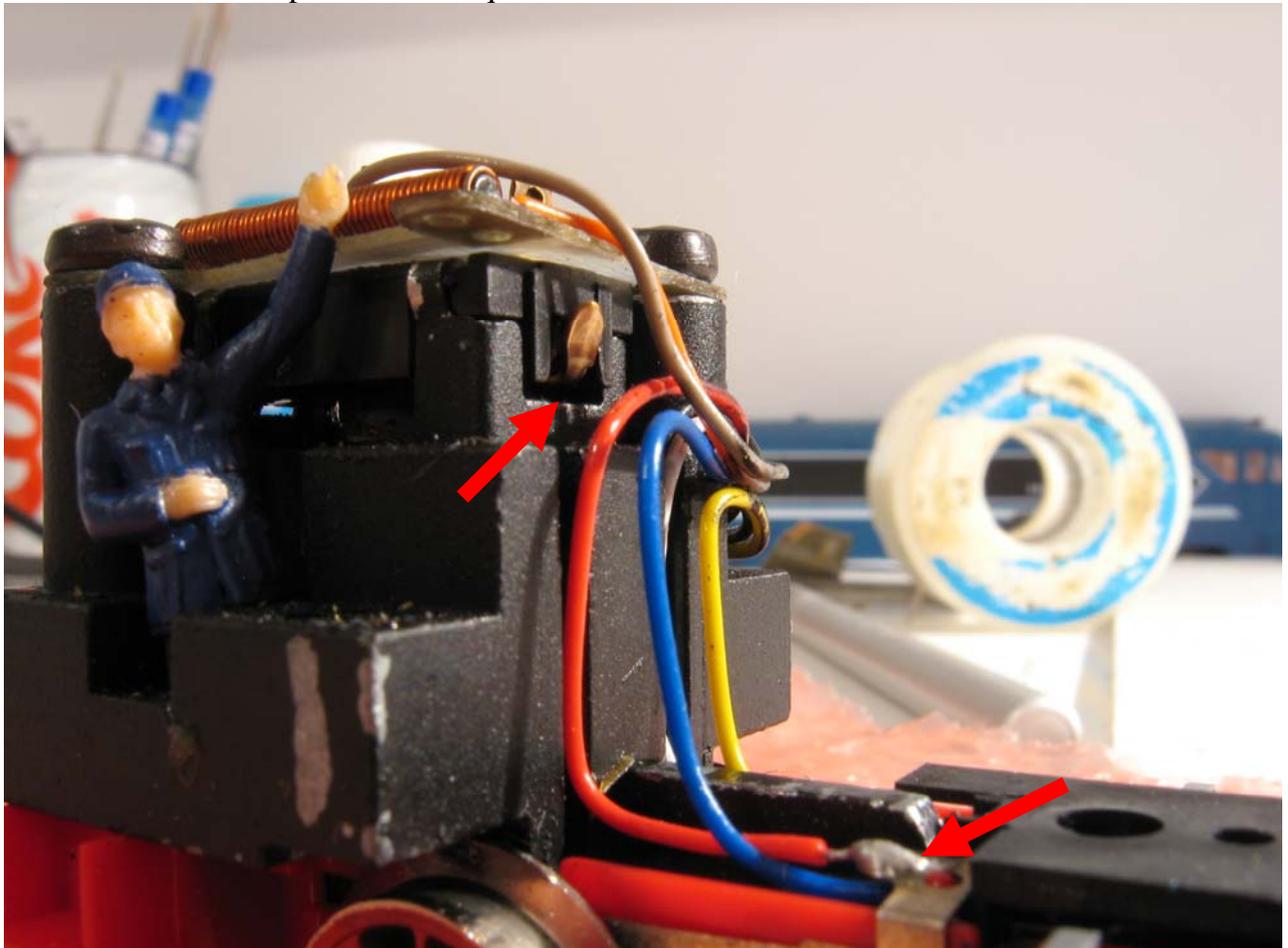
Ubicación del DZ123, pintado en negro y pegado con cinta adhesiva de doble cara.



Trasera donde se vé lo justo que queda el deco

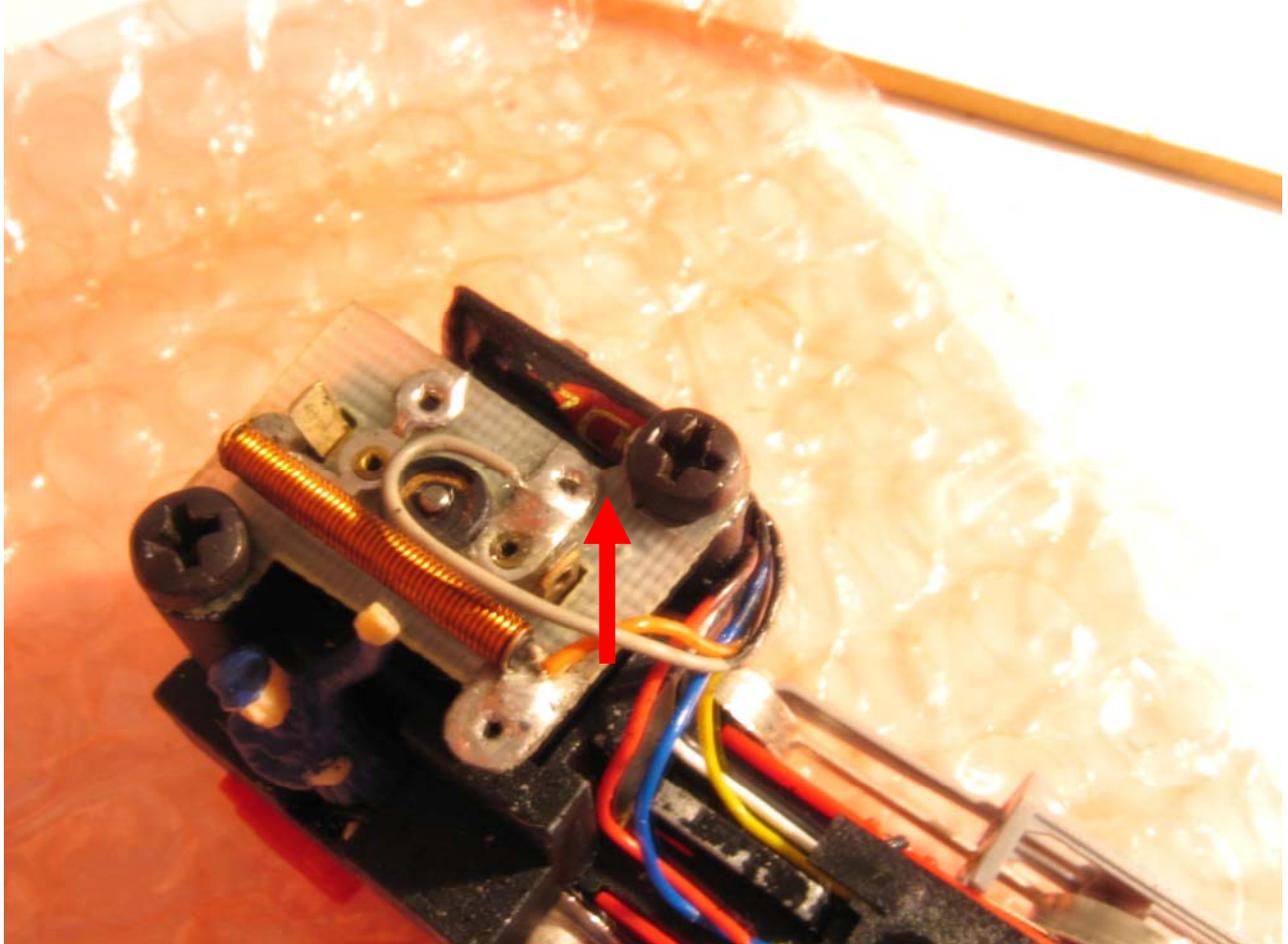


Muy importante, este detalle, puesto que este portaescobillas hace contacto con el chasis de motor, que habrá que aislarlo, puesto que todo el bastidor metálico está en contacto con las ruedas derechas. Cerciorarse perfectamente que la carcasa del motor esta aislada de las dos escobillas.

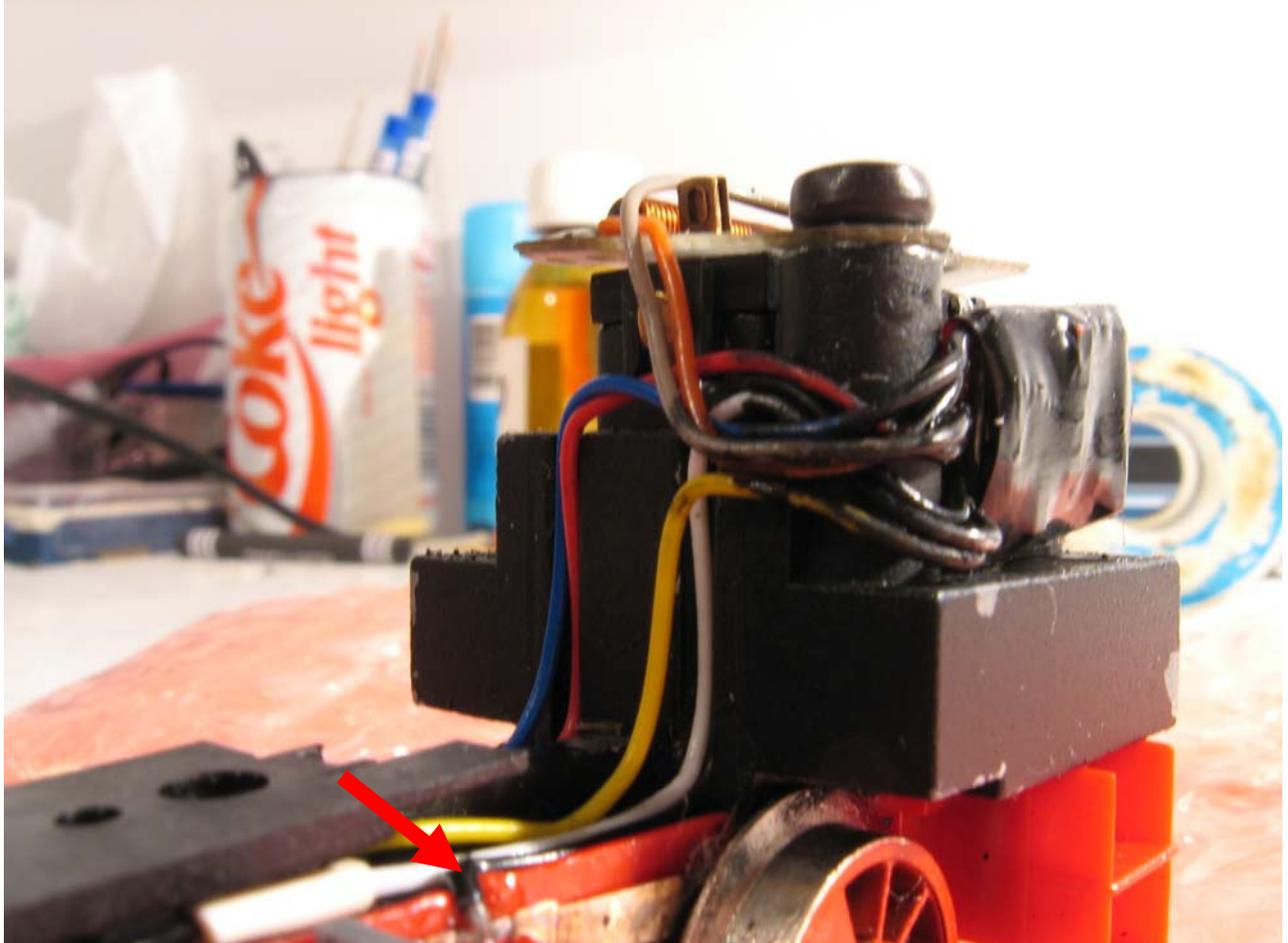


El cable rojo se suelda en los frotadores de la derecha.

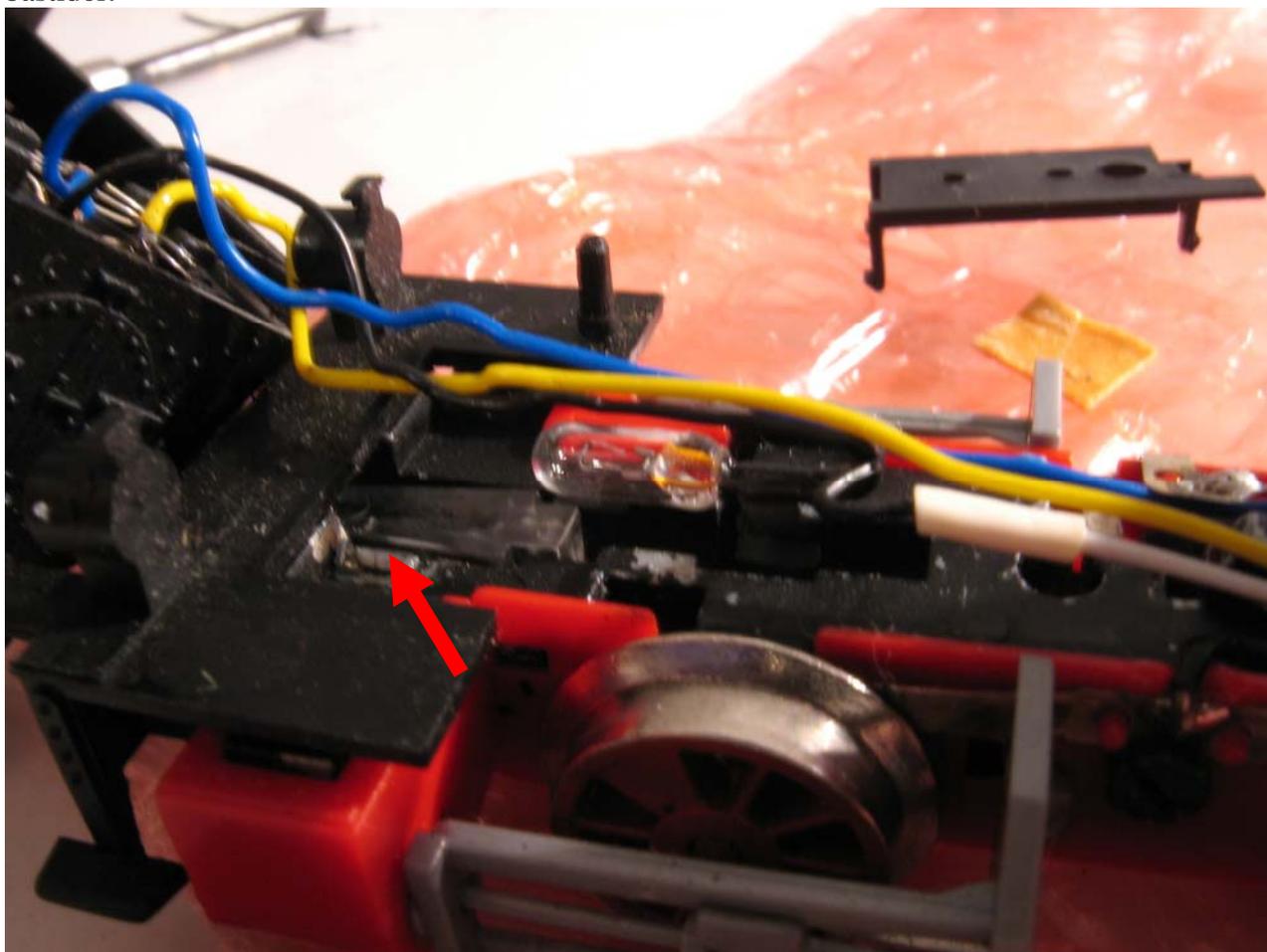
En este punto hay que cortar la pista, puesto que es otro punto donde un polo del motor hace contacto con el bastidor. Se ven soldados los cables naranja y gris.



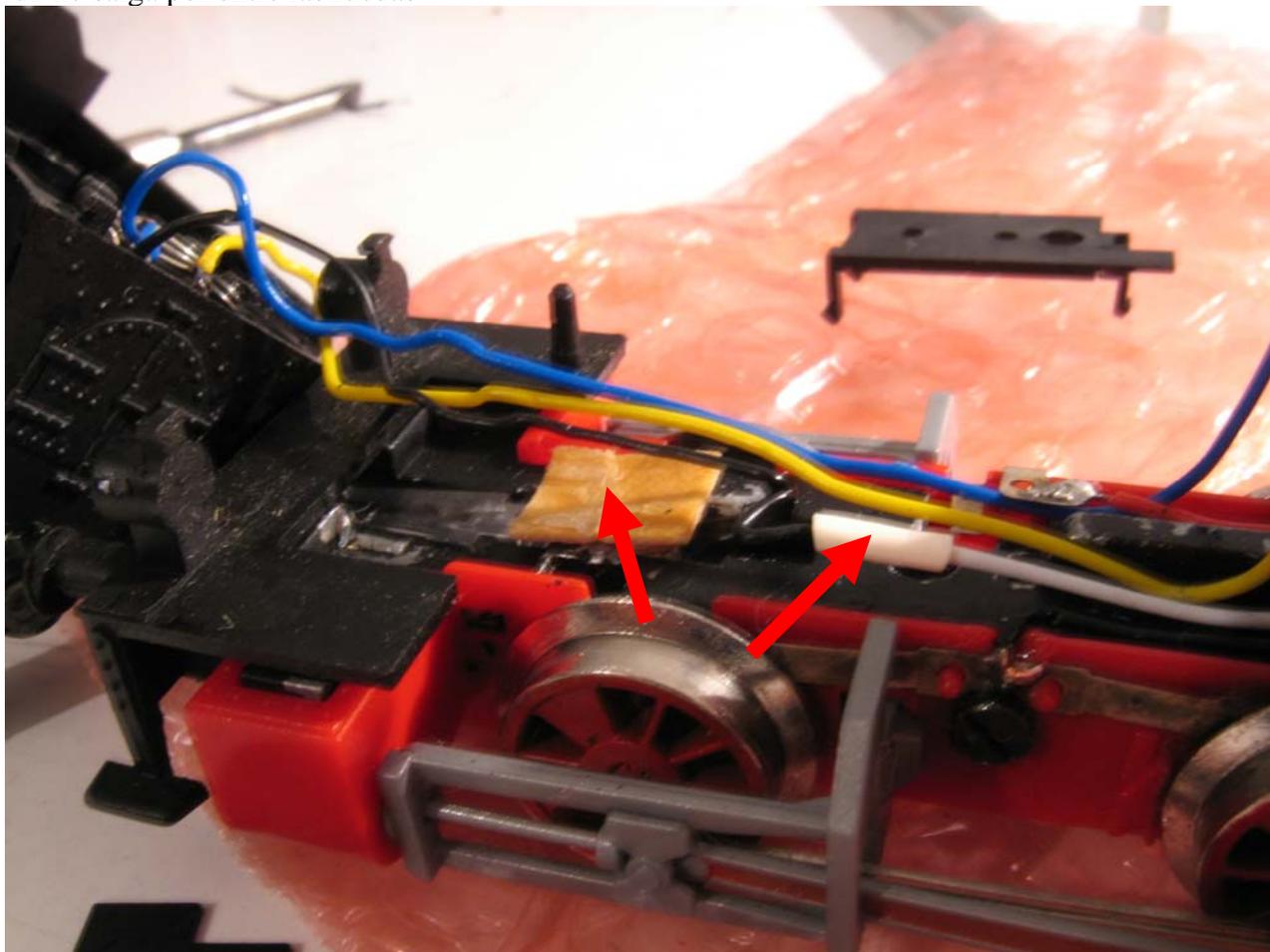
Parecen hechos a propósito estos “canales” para llevar los cables, puesto que el bloque de plomo queda completamente pegado. El cable negro se suelda en los frotadores de la izquierda



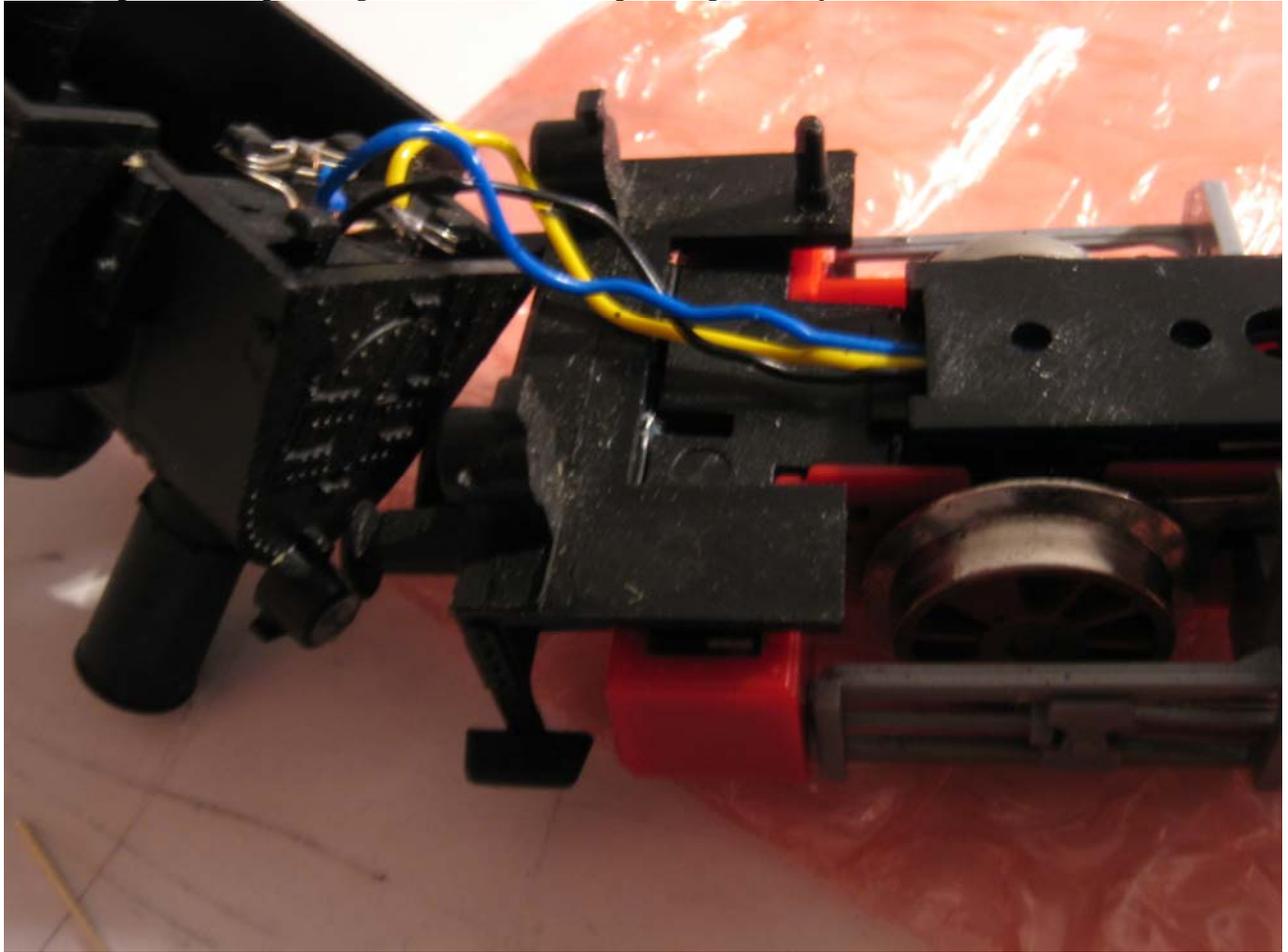
La bombilla original no sirve, puesto que el casquillo hace contacto con el bastidor. Yo le puse esta de procedencia desconocida, que en lugar de casquillo tiene dos cablecillos aislados. Muy importante rebajar el punto de la flecha, puesto que es donde el fumígeno hace contacto con el bastidor.



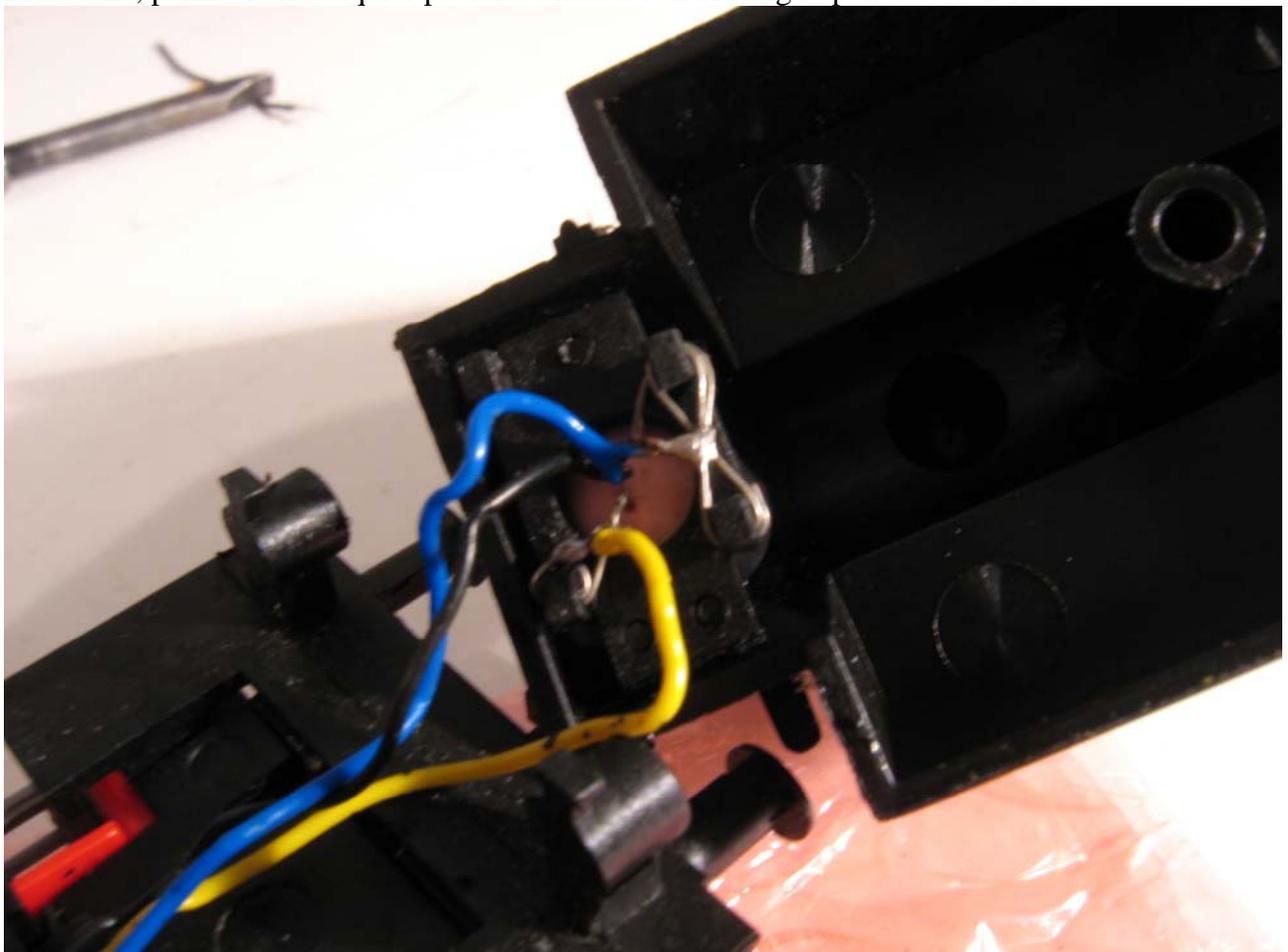
Unión de uno de los cables de la bombilla con el cable blanco y un trozo de cartulina para que la luz no salga por entre las ruedas



Una vez puesta la tapita de plástico, los cables quedan por debajo.



En el fumígeno, soldamos en la parte de dentro el cable azul y el otro cablecillo de la bombilla. El amarillo en la otra. El alambre del fumígeno que va al amarillo lo pasamos a enrollar en el lado de la derecha, para evitar cualquier posible contacto con el antiguo punto de conexión.



Tras configurar el DZ123 como indico más abajo:



F0: Luz en ambas direcciones F1: Humo en ambas direcciones



Configuración DZ123

CV 2: 36 (El voltaje de arranque dependerá de cómo esté el rodaje de la locomotora)
CV 3: 10
CV 4: 8
CV 5: 120 (No poner valores mayores de voltaje máximo, que el motor puede cascar.)
CV 6: 78
CV29: 6
CV33: 1 (Remapeado función F0f: cable blanco 'luz')
CV34: 1 (Remapeado función F0r: cable blanco 'luz')
CV35: 2 (Remapeado función F1: cable amarillo 'humo')
CV49: 0 (Sin efectos: cable blanco)
CV50: 39 (Efecto Gyalite no direccional: cable amarillo)

Tabla completa de CVs en: http://www.digitrax.com/doc_mobdec_dz123.php