

Wartungskurzanleitung für die Dual-Schallplattenspieler mit Reibradantrieb z. B. 1219, 1229...

1.) Tellerlager:

- Plattenteller abnehmen.
- Reichlich WD 40-Sprühöl von oben auf die Tellerlagerscheibe sprühen.
Dabei mit dem Sprühdübel der Dose die Scheibe etwas nach unten drücken.
- Plattenteller wieder aufsetzen und das ganze eine halbe bis eine Stunde drehen lassen.
- Danach mit Wattestäbchen, Papiertaschentüchern o.ä. Wieder soviel wie möglich von dem WD 40 von oben aufnehmen.
- Dann, ebenfalls von oben Motoröl 10W40 einfüllen - fertig!
Beeindruckende Nachlaufzeiten garantiert.

2.) Reibrad

- Reibrad ausbauen.
- Lagerdorn und Lagerscheibe mit Alkohol reinigen.
- Das Gummi des Reibrads mit Kunststoff-Tiefenpflege (z. B. „Armor All“) einsprühen und etwas einmassieren.
- Ein paar Minuten einwirken lassen.
- Mit Wasser und Geschirrspülmittel abwaschen.
- Danach noch mit Alkohol (Spiritus) abreiben.
- Lagerscheibe wieder aufsetzen.
- Vor der Montage des Reibrads die Lageröffnung mit einem Pfeiffenreiniger o. ä. und Isopropanol reinigen.
- Etwas Motoröl 10W40 o. ä. auf die Lagerscheibe träufeln.
- Das Reibrad nur etwa zur Hälfte aufsetzen und den entstehenden Hohlraum von oben ebenfalls mit Motoröl auffüllen.
- Reibrad auf den Lagerdorn fallen lassen und wieder mit der Kunstscheibe sichern.

3.) Plattenteller

- Den äußeren Rand mit „Akopads“ oder „Abrazzo“ mit reichlich Wasser in Laufrichtung reinigen.
Eigentlich hat er dann schon einen leichten Glanz
Für mehr Glanz: „Nevr Dull“.
Für noch mehr Glanz: „P21S“-Hochglanz-Alupolitur.
- Die Lauffläche an der Innenseite des Plattentellers, auf der das Reibrad läuft, auch gleich mit „Akopads“ mitreinigen, danach mit Alkohol abreiben.
- Die Gummimatte mit Geschirrspülmittel/Glasreiniger reinigen.
- Danach mit Kunststoff-Tiefenpflege (z. B. „Armor All“) einsprühen und einwirken lassen.
- Anschließend mit einem weichen Baumwolltuch abwischen.
Den Vorgang so oft wiederholen, bis die Matte nichts mehr aufnimmt.

4.) Tonabnehmer/TK/Headshell:

- TK herausnehmen.
- Kontakte an der Headshell und dem TK mit einem Glasfaserradierer reinigen.
- Die Tonabnehmeranschlußkabel von den Systemanschlußstiften abziehen.
- Die Systemanschlußstifte ebenfalls mit dem Glasfaserradierer von Oxidschichten befreien.
- Die Anschlußstecker der Tonabnehmerkabel lassen sich gut reinigen, wenn man den Glasfaserradierer etwas weiter herausdreht und durch den Schlitz dieser Stecker radiert.

5.) Plumpslift entplumpsen:

- Die Lagerschraube oben auf dem Bügel des Tonarmlagers herausschrauben.

- Den Tonarm etwas nach hinten drücken um den, oberen Liftpimpel, die darunter liegende Sicherungsscheibe und die Rändelschraube zu demontieren.
- Jetzt kann man den Lift nach oben stellen und etwas 300.000er oder 500.000er Silikonöl an den Liftbolzen schmieren.
- Den Lift mehrmals betätigen und immer wieder Silikonöl an den Liftbolzen schmieren.
Es hilft auch, das ganze mal ein Weilchen stehen zu lassen, um das Silikonöl „seinen Eigenschaften zu überlassen“: Es wird von selbst nach unten fließen, wenn auch - aufgrund der hohen Zähigkeit - sehr langsam.
Die Prozedur dauert zwar etwas, aber dafür muß man nicht alles demontieren.

6.) Motor:

- Bei vielen Dual-Motoren befinden sich an der Unterseite Hohnieten.
Wenn man den Motor bzw. das ganze Chassis etwas schräg hält, ist es möglich, mit dem Sprührüssel einer Ballistol-Dose so durch eine dieser Nieten zu sprühen, daß das Balistol-Öl in die Vertiefung des unteren Motorlagers läuft.
- Beim oberen Motorlager empfiehlt sich dagegen eher der sparsame Einsatz von Haftöl, z. B. aus dem Fahrradzubehör.

7.) Mechanik reinigen und neu schmieren

Wer nichts demontieren will oder kann und dennoch etwas für die Mechanik tun möchte, kann zum Reinigen einen oder mehrere Pinsel mit etwas stabileren Borsten und Isopropylalkohol verwenden:

- Einen guten Schluck Isopropanol in ein Glas geben.
- Den Pinsel eintauchen und damit die beweglichen Teile und vor allem deren Gelenke/Verbindungen abbürsten.
Dabei ruhig die beweglichen Teile etwas hin-und herbewegen, um auch den letzten Fettklumpen zu erwischen.
- Bei festsitzenden Motorschaltern hilft oft nur ein beherzter Sprühstoß WD 40 und ein etwas längeres Einwirken desselben.
- Danach kann man noch etwas mit einer Haushaltsrolle, Papiertaschentüchern, Pfeifenreinigern, Wattenstäbchen usw. nachwischen.
- Ist alles sauber und fettfrei, können nun sämtliche Metallteile mit Motoröl oder noch besser Haftöl geschmiert werden.
- Das Kurvenrad sollte nur mit Vaseline oder einem säure- und harzfreiem Fett geschmiert werden.
- Das gleiche gilt für die Mechanik zur Geschwindigkeitseinstellung.
Bei beiden kann ruhig reichhaltig gefettet bzw. vaselineisiert werden, so ist sichergestellt, daß auch überall etwas von dem Schmierstoff ankommt
Wenn eines der zu schmierenden Teile aus Kunststoff besteht: Kein Öl oder gar WD 40, sondern Fett bzw. Vaseline verwenden!

8. Nadelgrundreinigung:

- Einen Meister-Propor-Schmutzradierer mit destiliertem (entmineralisiertem) Wasser beträufeln.
- Den kompletten TK mit montiertem System und dem darinsteckendem Nadeleinschub aus der Headshell entnehmen und die Diamantspitze langsam und vorsichtig in normaler Laufrichtung über den Schmutzradierer ziehen.
- Ist die Nadel völlig verdreht, hilft es, sie vorher auf ein nasses Papiertaschentuch zu legen; so weicht der Schmutz der Jahrzehnte schon mal etwas ein.

9.) Zarge:

Da man das Chassis ohnehin für die Wartungsarbeiten herausnehmen muß, kann man sich ja auch gleich mal der Zarge widmen.

a) Nußbaum Furnier:

- Zunächst alles mit einem Glasreiniger abwischen; möglichst schnell wieder trockenreiben, sonst könnte das Holz aufquellen.
- Die Holzteile können bei geringen Kratzern/Beschädigungen mit gewöhnlicher Möbelpolitur, wie „Poliboy fixneu Politur - dunkel“, behandelt werden.
Einfach mit einem weichen Baumwolltuch einreiben, eine Weile warten und nachpolieren.
Auch hier gilt: Den Vorgang so oft wiederholen, bis das Holz nichts mehr aufnimmt.

b) Schleiflack, weiß:

- Hier gibt es gute Erfahrungen mit kräftigen Reinigern aus dem Sanitärbereich, z. B. „Sagrotan“. Wichtig ist eine gewisse Bleichwirkung des Mittels.
Ganz gut funktionieren auch Fleckenentferner wie die „Vanish“-Produkte. Einfach mal ausprobieren, was gerade so zur Hand ist.
- „ATA“ oder vergleichbare Scheuerpulver sind auch recht brauchbar. Was nicht funktioniert, sind irgendwelche Polierversuche.
- Diese Lackierungen waren matt und bekommen durch Polieren unschöne, glatte Stellen!
- Auch waren diese Zargen nie schneeweiß. Wenn man an einer dem Licht nicht ausgesetzten Stelle nachsieht, kann man erkennen, wie weiß man diese Zarge überhaupt bekommen kann.
Was als Finish auch gut funktioniert, sind Lackreiniger aus dem KFZ Bedarf, diese dürfen aber wirklich auch nur Lackreiniger sein, also keinerlei Polierwirkung haben.
- Die Kunststoffteile beider Zargenausführungen werden nach der Reinigung mit Kunststofftiefpflege (à la „Armor all“) wieder schön schwarz.
Wie gehabt: So lange anwenden, bis der Kunststoff nichts mehr annimmt.

10.) Reinigung des Chassis:

- Hier genügt im Grunde Glasreiniger.
- Metallteile lassen sich mit „Nevr Dull“ wieder recht schön hinbekommen, Kunststoffteile und die schwarze Lackierung mit dem bereits erwähnte „Armor All“.
- Die Alublende vorne läßt sich *nicht* polieren, aber Verschmutzungen lassen sich ganz gut mit „Nevr Dull“ bekämpfen. Man sollte sich hier aber keinesfalls zu kräftigen Polieren animiert fühlen!
Auch ist es ratsam, das Mittel möglichst zeitnah wieder mit einem weichen Lappen abzuwischen.

11.) Abdeckhaube:

- Wenn die Haube nicht all zu stark verkratzt ist, genügt zunächst eine ausgiebige „Wäsche“ mit Glasreiniger.
- Nach dem Trocknen kann man sie mit polieren, z. B. Mit „Xerapol“.
Neueinsteigern sollten ausdrücklich auf Poliermaschinen verzichten, denn es ist heikel, den Anpreßdruck und die Verweildauer mit Gefühl zu steuern – blinde Stellen und (thermische) Spannungsrisse können die Haube irreversibel schädigen.
Also ist hier Muskelkraft und viel Geduld angesagt!
Am besten etwas Weiches unterlegen, damit man die Haube nicht durchdrückt.

Detaillierte Anleitungen und Hinweise zu grundlegenden Wartungsarbeiten sind im Internet-Forum <http://www.Dual-Board.de> zu finden.