

Riemenwechsel an der Braun TG 1000

Die Original-Ersatzteilnummern und Maße (in mm):

2 206 088 "Antriebsriemen" Capstan-Motor / -Welle:

2 206 056 "Zählwerkriemen, kurz" Zwischenrolle / Zählwerk:

2 206 057 "Zählwerkriemen, lang" Wickelmotor / Zwischenrolle:

Die Bandmaschine TG 1000 (2- und 4-Spur) wurde von Ende der 60'er bis Mitte der 70'er Jahre bei Braun in Frankfurt hergestellt. Nach nunmehr 40 Jahren kann es sein, dass der Antriebsriemen gedehnt ist bzw. die Zählwerksriemen gerissen sind. Der Austausch ist problemlos und mit normalem Werkzeug möglich. Manchmal ist dabei auch eine "Inspektion" erforderlich, die jedoch hier **nicht** beschrieben ist.

An erster Stelle steht die Sicherheit:

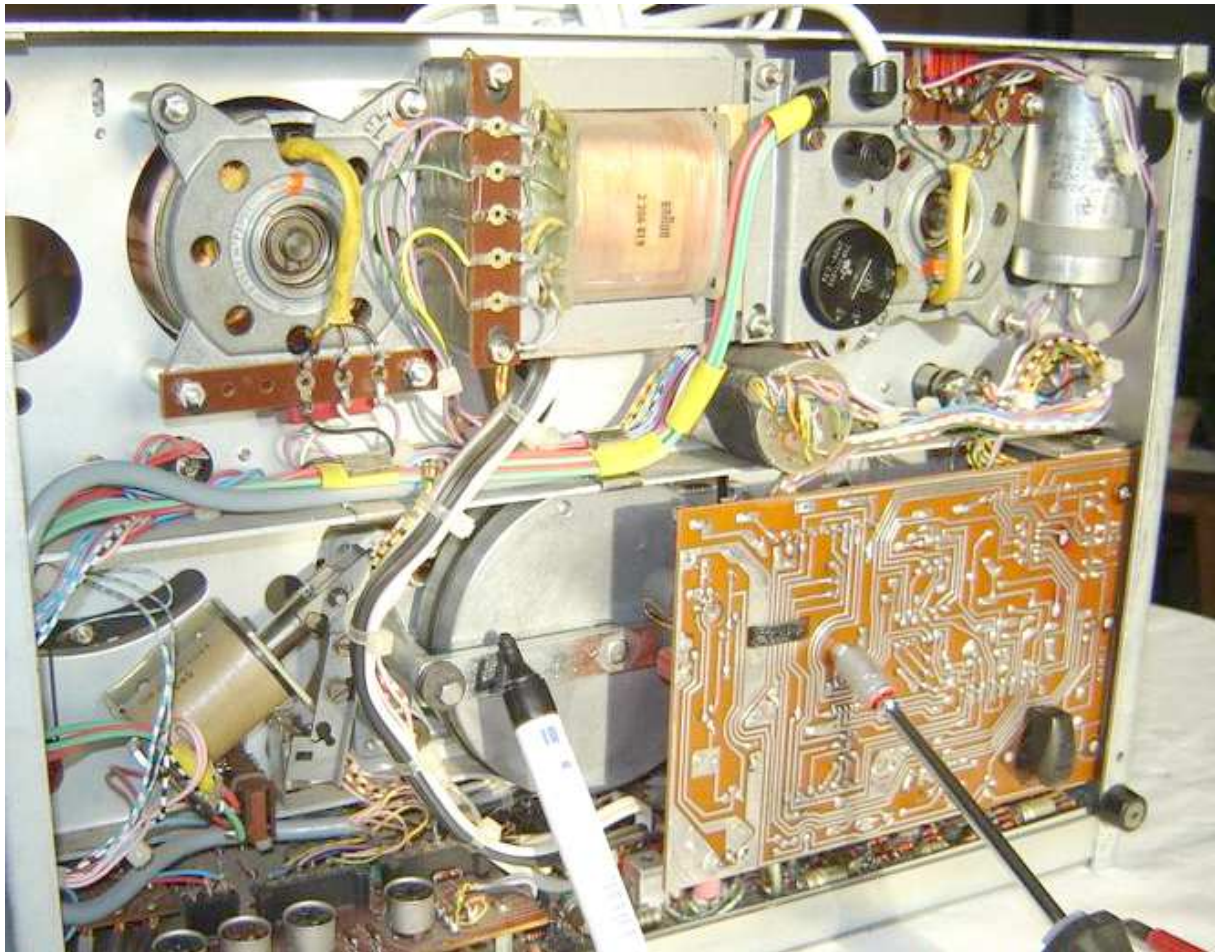
Vor Öffnen des Gehäuses Netzstecker ziehen (und auch draußen lassen)! Bitte auch beachten, daß es scharfe Kanten an den Blechrahmen in der Maschine geben kann.



An Werkzeug braucht man einen Kreuzschlitzschraubendreher Gr.2, eine Nuß SW 7, einen Marker, einen Holzspatel, ein Wattestäbchen, einen Zahnstocher (nicht auf dem Foto) und eine Ablage. Der neue Riemensatz liegt auch bereit. Evtl. noch etwas Spiritus zur Reinigung der Bandführungen.



Eventuell aufgesteckte FüÙe für den Senkrecht-Betrieb abnehmen.
Das Gehäuseoberteil sitzt stramm auf dem Bodenblech, deshalb das Bodenblech zuerst abschrauben, es ist mit 4 Schrauben SW 7 befestigt. Manchmal muß man etwas nachhelfen, dazu kann z.B. der Holzspatel in die Eckenöffnung gesteckt werden und damit das Bodenblech ausgehebelt werden. Der Fernbedienungs-Blindstecker kann stecken bleiben. Nach dem Abnehmen des Bodenbleches das Gerät auf seine FüÙe legen und nun die 4 Schrauben des Gehäuseoberteiles herauserschrauben, die 3 Reglerknöpfe auf Links-Anschlag stellen und abziehen, dann es nach oben abheben, natürlich aufpassen, dass der Kopfträger nicht verschrammt wird.
Nun kann das Gerät wieder aufrecht gestellt werden, es wird auch nicht kippen, weil ja das Bodenblech abgenommen ist.

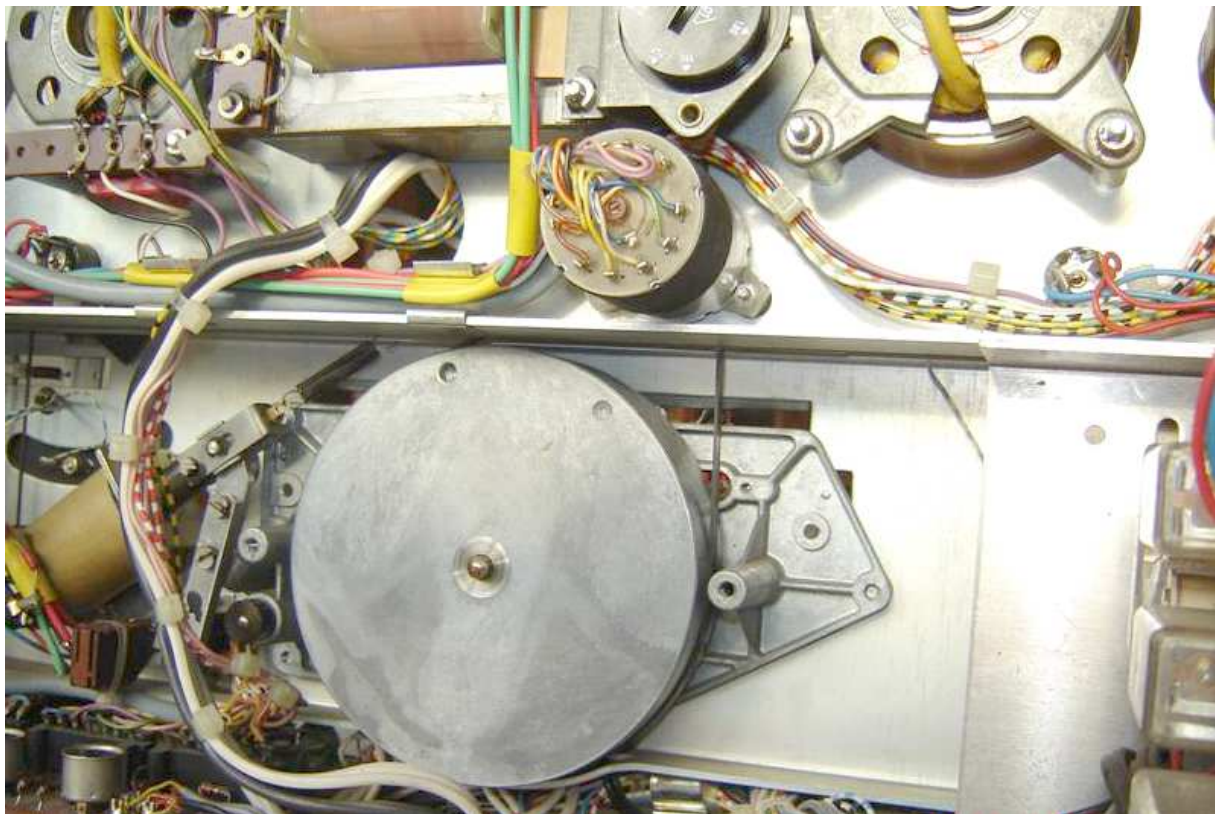


Jetzt kann auf der Schwungscheibenträgerplatte eine Markierung gemacht werden, damit sie später wieder original montiert werden kann. Nun die Relaisplatte mit der SW 7-Bolzenschraube lösen.

Jawohl, die Relaisplatte wird herausgeschwenkt, manchmal haben sich die Kabel an den Kühlblechen verkantet, bitte vorsichtig die Kabel zurechtlegen, bis sich die Relaisplatte ganz öffnen lässt, sie "rastet" praktisch mit dem Fernbedienungs-Blindstecker im Rahmenteil ein und bleibt geöffnet stehen.



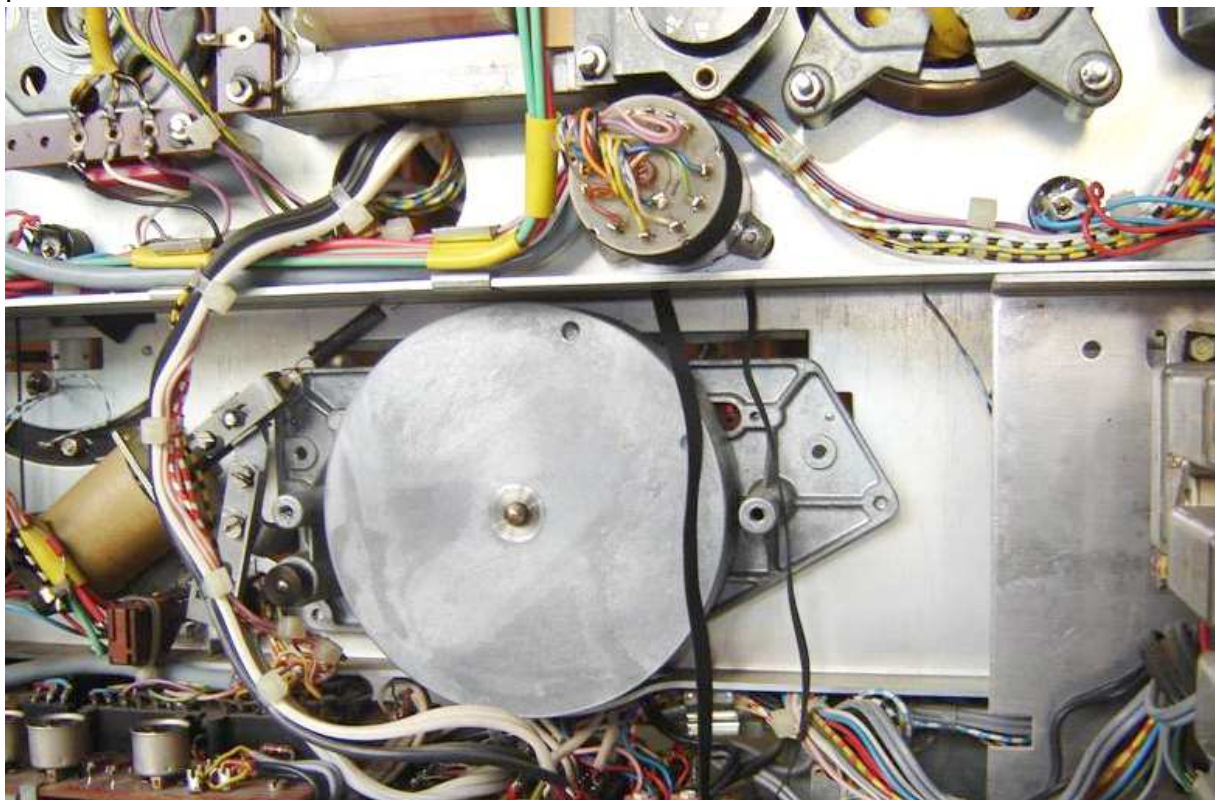
Nun die Schwungscheibenträgerplatte mit der Nuß SW 7 abschrauben, darauf achten, daß sich die Teller-Unterlegscheiben nicht verflüchtigen.



Hier ist die Trägerplatte abgeschraubt, bitte jetzt **NICHT** die Schwungscheibe herausziehen, sondern einfach so stehen lassen, sie fällt nicht heraus! Am unteren Wellenende ist natürlich etwas Fett, das bitte dranlassen und beim Riemenwechsel nicht berühren.



Hier liegt der "alte" Antriebsriemen noch auf der Motorwelle, so soll nachher der neue auch aufliegen



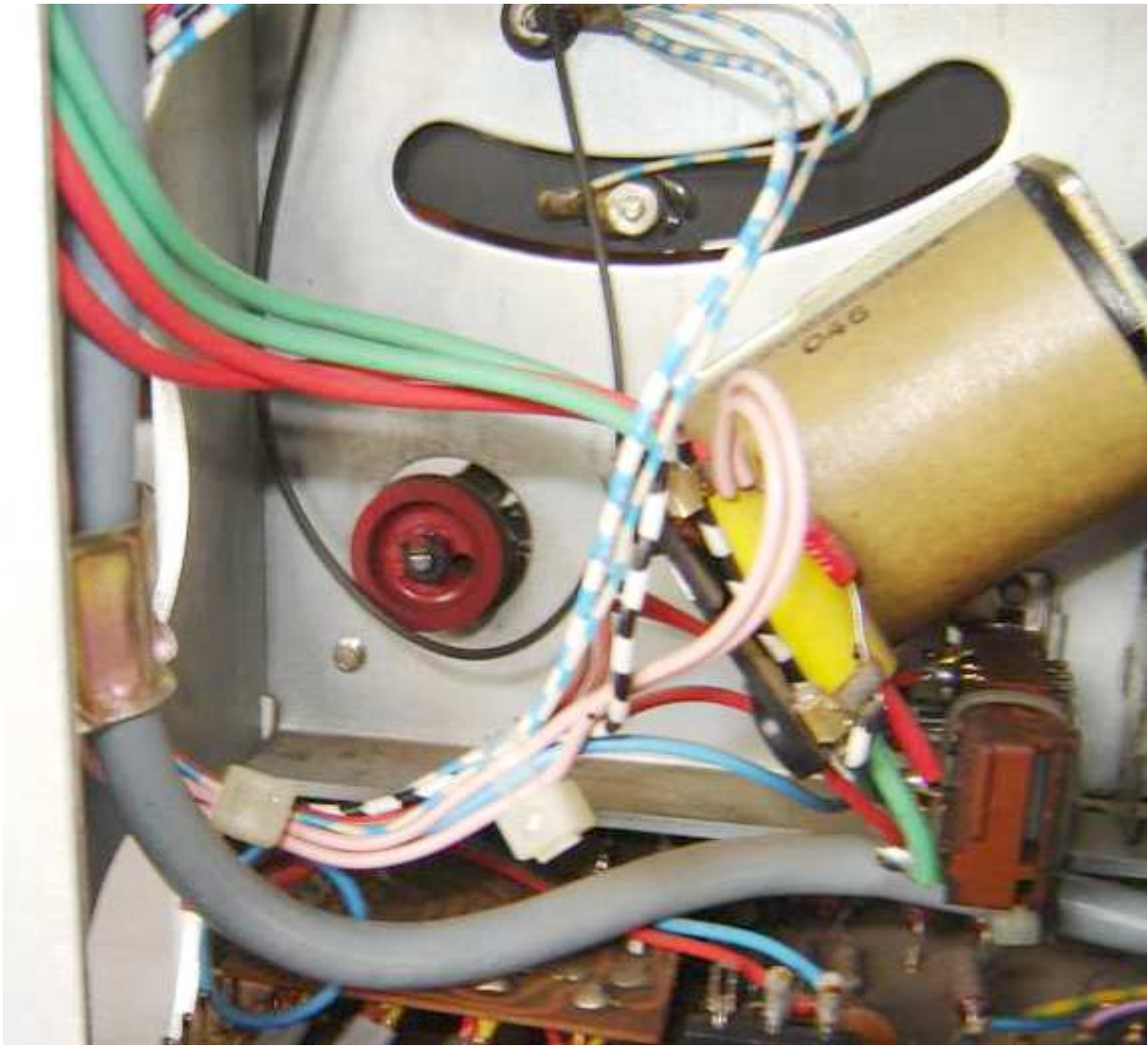
Hier ist der alte Antriebsriemen entfernt und der neue auf die Motorwelle ("Antriebsritzel") aufgelegt worden, er baumelt noch so rum.

Der Antriebsriemen hat eine Innen- und eine Außen-Seite, darauf bitte achten. Vorsichtig den Riemen auf die Schwungscheibe auflegen, OHNE das Fett am Wellenende zu berühren.

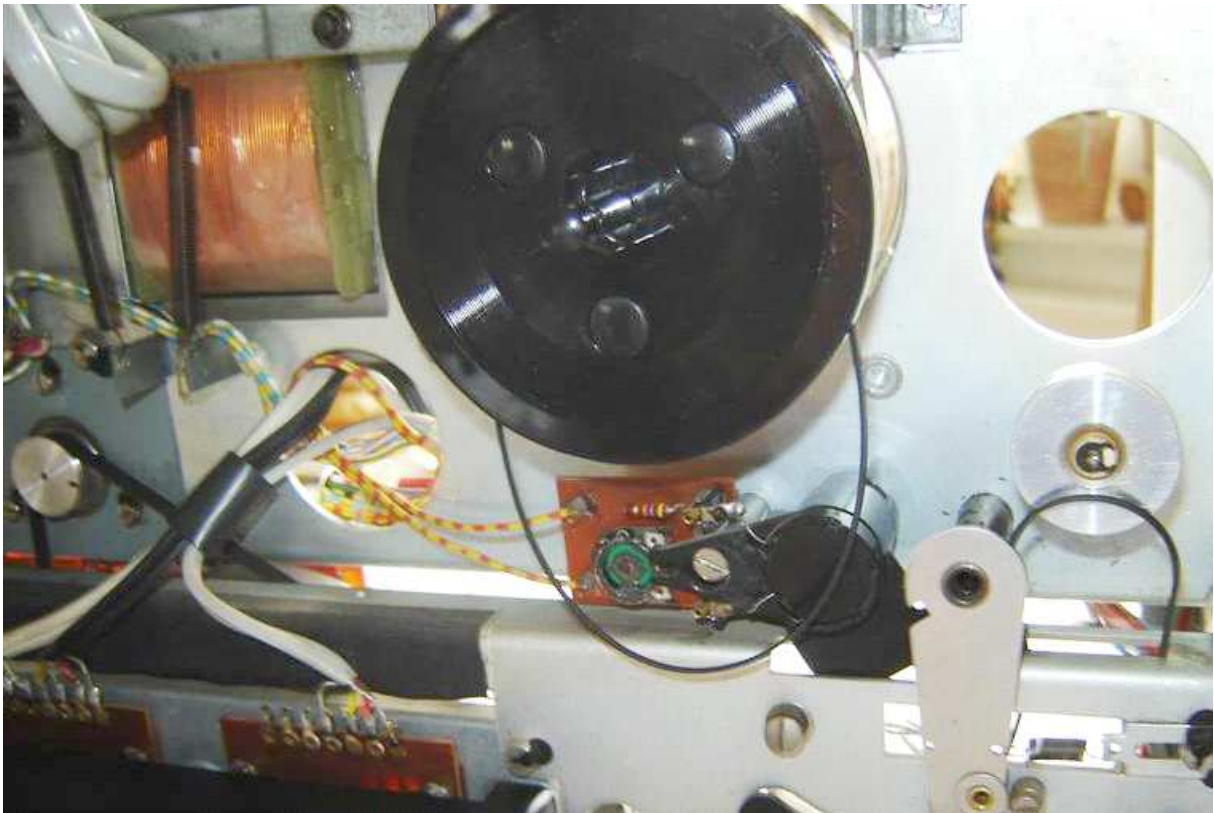
Ruhig mal die Schwungscheibe drehen, bis der Riemen gut läuft. Die Schwungscheibe bitte **NICHT** versuchen heraus zu ziehen, das verursacht nur Schmutz und Bandabrieb im oberen Sinterlager! Diese Arbeiten gehören zur "Inspektion", die hier nicht beschrieben ist!



Mit dem Zahnstocher (aha, dafür) das Fett im Wellenlagerteller ein wenig verteilen, dann die Trägerplatte wieder anschrauben. Natürlich gleichmäßig, ohne zu verkanten. Die Schraubenbolzen mit den Teller-Unterlegscheiben festziehen, dann 1,5 Umdrehungen wieder lösen, das ist der richtige Anpressdruck. Nun die Relaisplatte einschwenken und mit der Bolzenschraube SW 7 gefühlvoll festschrauben.



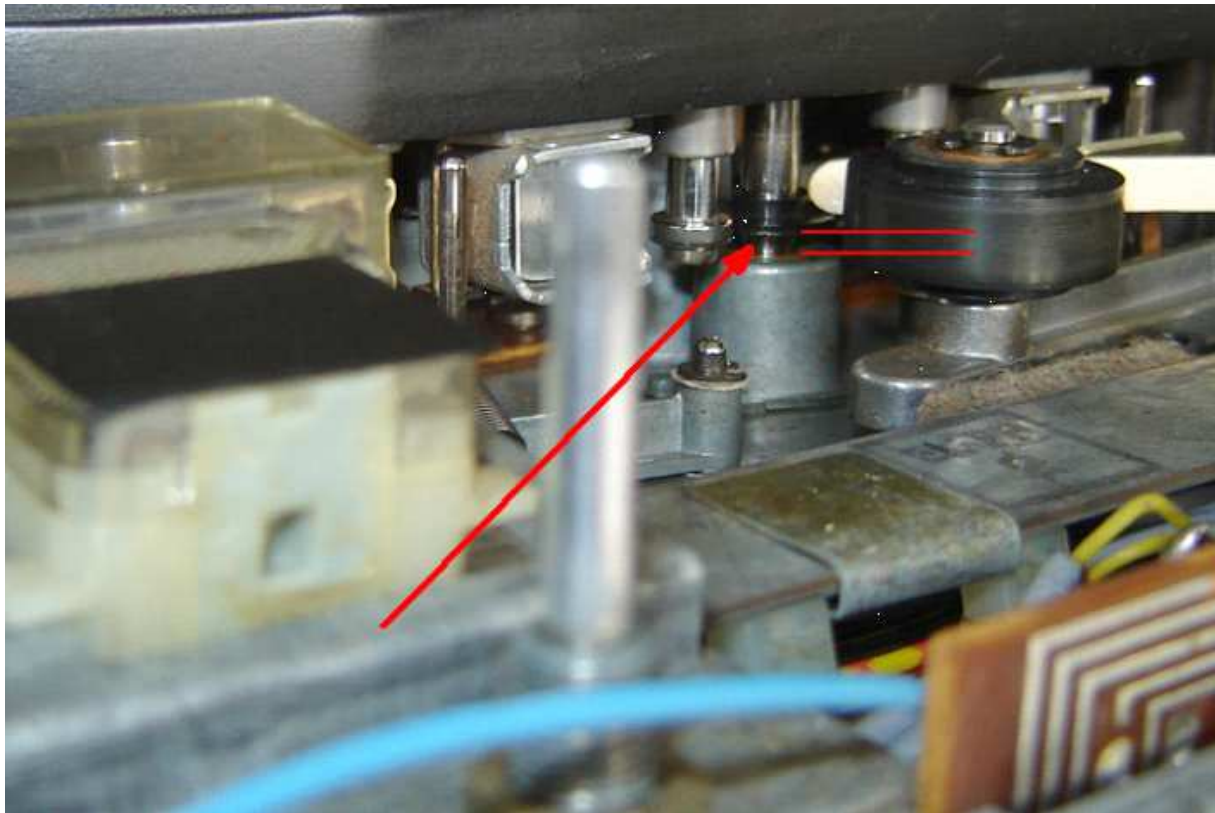
Nun die beiden Zählwerksriemen entfernen und die neuen auflegen, der längere geht vom Wickelmotor zum Zwischenrad, der kürzere vom Zwischenrad zum Zählwerk. Hier sieht man, wie der Zählwerksriemen vom Zwischenrad auf die Zählwerks-Riemenscheibe noch nicht aufgelegt ist.



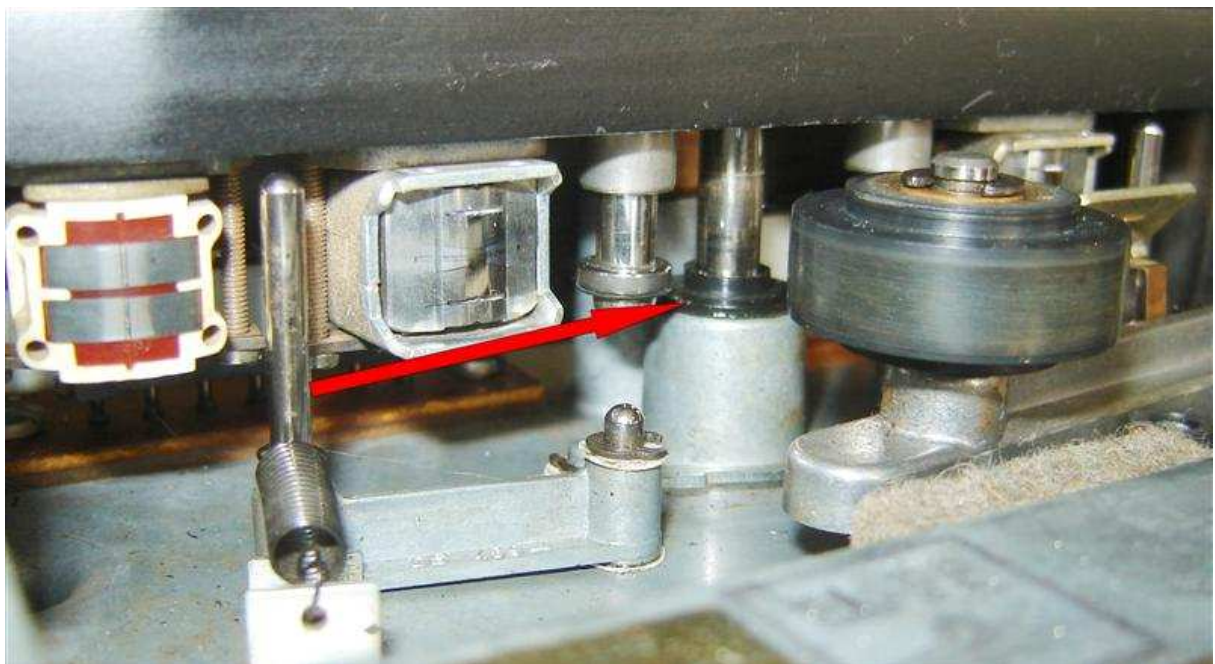
Jetzt beide Zählwerksriemen auf das Zwischenrad, den Riemen auch auf die Zählwerks-Riemenscheibe auflegen, dann mal am Wickelteller drehen, ob denn alles gut läuft. Zählt auch das Zählwerk, läßt es sich auf 0000 stellen?



Jetzt sieht es gut aus.



Durch das Bewegen der Schwungscheibe hat sich evtl. der Lagerschutz-Ring auf der Tonwelle nach oben geschoben, jetzt kommt der Holzspatel zum Einsatz: Damit den Ring wieder nach unten drücken. Wir nehmen dafür **NIEMALS** einen Gegenstand aus Metall!



So, jetzt ist der Lagerschutz-Ring wieder auf seiner richtigen Position.
 Wenn die Köpfe und Bandführungsteile so gut zugänglich sind, können sie gleich geputzt werden, dafür ist der Wattestab gedacht.
 Nun prüfen wir, ob denn das Abschirmröhrchen auf der Betriebsanzeigebirne (24V 30mA) sitzt, evtl. ist sie beim Hantieren heruntergefallen. Bei späteren TG 1000 Modellen ist das Röhrchen mit Sicherungslack festgeklebt. Übrigens ist das Birnchen nicht zur Beleuchtung des Zählwerkes gedacht.

Jetzt kommt noch mal der Zahnstocher mit seiner sauberen Seite zum Einsatz, er dient als Abstandsjustierhilfe für die beiden Reglerknöpfe, damit diese nicht auf dem Blech kratzen (bei anderen Braun-Geräten war dafür eine Lochfilzscheibe untergelegt).

Zum Schluss wird die Bodenplatte montiert, dabei bitte die SW 7 Schraube mit dem Fächerring unten links einschrauben, hier an den Anschluß-Steckern soll ja ein guter Massekontakt sein.

Jetzt kann endlich der Netzstecker wieder eingesteckt werden und der Erfolg der Arbeit geprüft werden. Eine Justage der Motordrehzahl ist nicht erforderlich (ja ja, es gibt Ausnahmen, aber die gehören in das Kapitel Fehlerreparatur).