Reparatur eines SABA Meersburg Automatik 6-3D

von Herbert Dumke

Superhet mit 10 Röhren, Baujahr 3/1956, Originalpreis 549.- DM

Im Sommer 2006 bekam ich von einem Freund den Meersburg mit defekter Automatik. Eine erste Bestandsaufnahme ergab:

- UKW-Empfang gut
- AM-Empfang schlecht
- Magisches Auge nur im Dunkeln sichtbar
- Automatik hält nicht an
- Handabstimmung auf UKW dreht teilweise durch
- Gehäuse mit normalen Gebrauchsspuren, innen verstaubt und leichter Flugrost.

Eine Reparatur würde sich also lohnen. Wie immer habe ich zuerst alle Papierkondensatoren ausgetauscht.

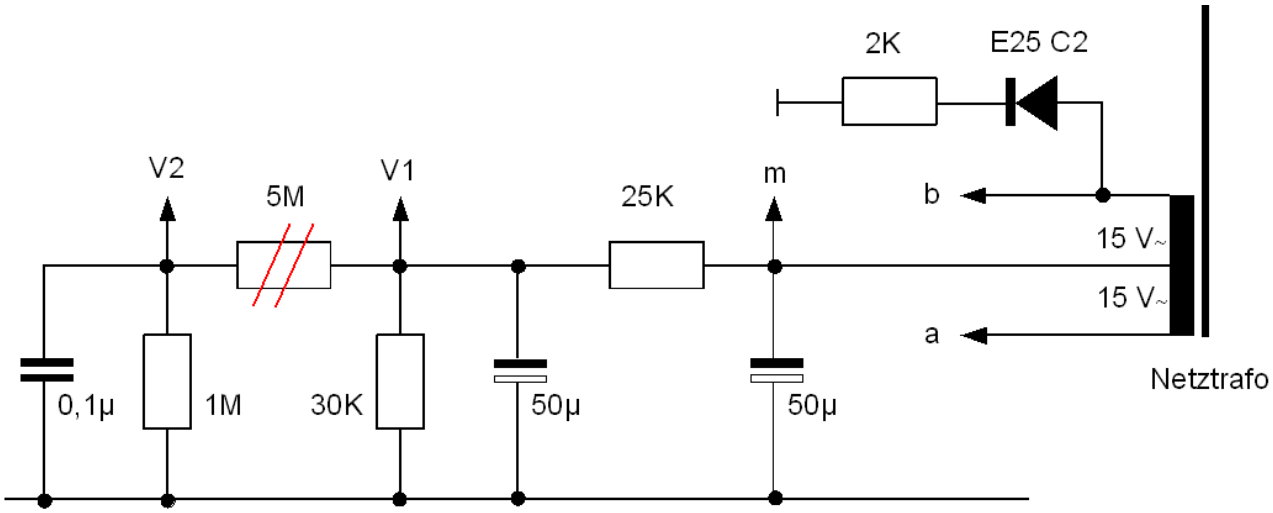
Der Koppelkondensator zum Gitter der Triode EABC80 war abgeschirmt, aber auch ohne Abschirmung gab es keine Brummeinstreuung. Jetzt wurde das Radio wieder eingeschaltet und die Spannungen nachgemessen. Während der Reparatur verwende ich immer einen Regeltrafo, um die Netzspannung genau auf 220V einstellen zu können.

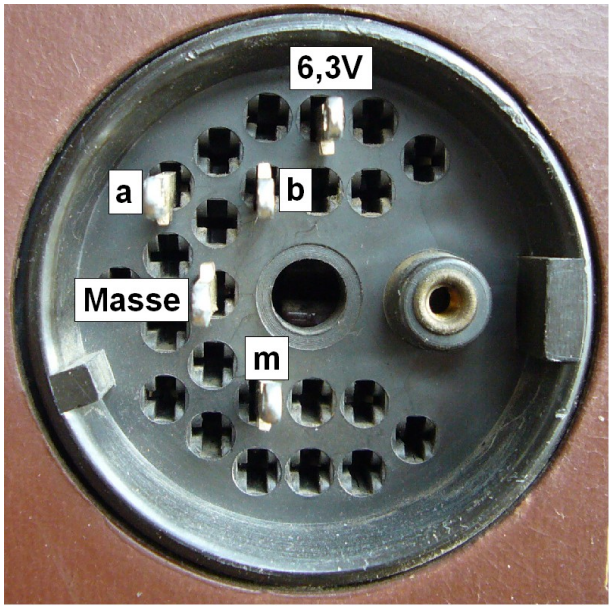
Die Spannungen am Lade- und Siebelko so wie an den Röhren waren in Ordnung, ebenso die Leistungsaufnahme mit 53 Watt. Plötzlich gab es im Tastenaggregat bei der UKW-Kontaktreihe mehrere Funkenüberschläge. Eine einfache Reinigung ergab keine Besserung. Um an die Kontakte und Zwischenräume besser ranzukommen, wurde ein Teil der Verdrahtung entfernt, nachdem vorher eine Skizze gemacht wurde. Die Oxidschicht der Kontakte wurde mit *Kontakt60* gelöst und mit *KontaktWL* entfernt. *Kontakt61* schützt vor erneuter Oxidierung. Die Zwischenräume wurden mit *KontaktWL* und Wattestäbchen gereinigt. Nach dieser Radikalkur waren keine Überschläge mehr zu beobachten. Alle Buchsen auf der Rückseite des Radios erhielten bei dieser Gelegenheit die gleiche Behandlung. Besonders wichtig sind die Antennenbuchsen und der zugehörige Stecker.

Als nächstes wurden alle Röhren ersetzt und das Radio wieder eingeschaltet. Der Empfang war jetzt auf allen Wellenbereichen sehr gut, allerdings hielt die Automatik immer noch nicht an.

Jetzt war mal die Zeit für eine Reinigung des Chassis gekommen. Zur Reinigung des Bleches hinter der Skala mußte diese leider abgenommen werden (genaue Lage merken). Das Chassis wurde mit *Benzin* und *Spiritus* gereinigt, alle beweglichen Teile mit *Ballistol* geölt. Mit *Ballistol* muss man sehr sparsam umgehen, denn es kriecht auch dahin, wo es nicht erwünscht ist, zum Beispiel auf Skalenseile! Die Blechpakete der beiden Motoren und des Netztrafos wurden nach der Entfernung der losen Rostteile mit *Hammerite Metall-Schutzlack matt schwarz* (Bauhaus) neu gestrichen. Der Rost ist damit gestoppt und das matte Schwarz sieht fantastisch aus. Die Messingblenden an der Automatikwippe und an den Drehknöpfen waren ebenfalls total verdreckt. Hier half nur langwieriges Polieren mit Wattestäbchen und Küchentuch. Als Polierpaste verwende ich *„wenol plus K“*. Für diese Arbeit sollte man 2-3 Stunden einkalkulieren und einen guten Radiosender einstellen.

Jetzt wurde der Meersburg mal wieder eingeschaltet. Nach kurzer Zeit war ein Prasseln zu hören, also höchste Alarmstufe. Die ECH81 leuchtete hell lila und kleine Rauchwölkchen stiegen empor. Die Röhre war hin, aber woher kamen die Rauchwölkchen? Der Anodenwiderstand des Mischsystems war angekohlt, sein Wert war aber noch in Ordnung. Glücklicherweise war die Wicklung im Bandfilter I, die ja in Reihe mit dem Anodenwiderstand liegt, nicht kaputt gegangen. Mit einer neuen ECH81 spielte das Radio wieder. Als nächstes interessierte mich die Aufbereitung der negativen Steuerspannungen. Seltsamerweise konnte ich am Messpunkt V2 keine Spannung messen.

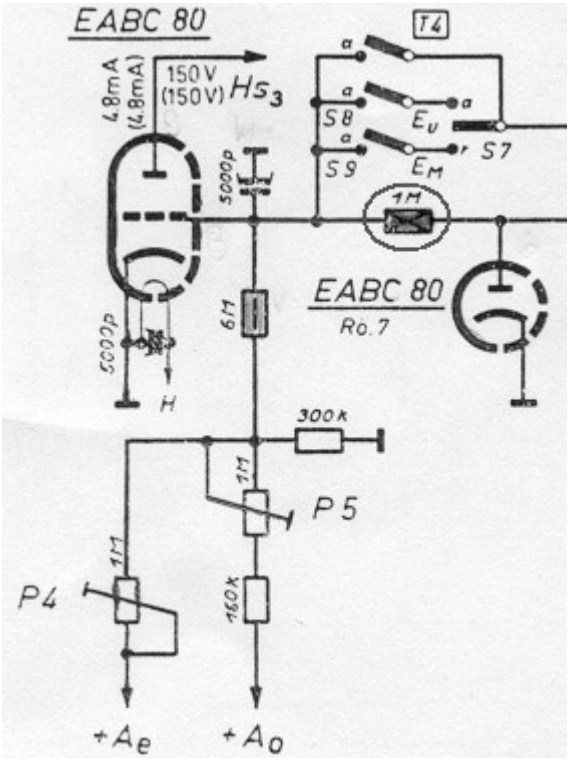




Beim Nachmessen der Widerstandswerte hatte der 5 MOhm Widerstand eine Unterbrechung. Er wurde ersetzt, ebenso die beiden 50 µF Elkos. Die Spannungen an den Messpunkten sind jetzt wie folgt: U_m = -16,6VDC, U_{V1} = -9VDC und U_{V2} = -1,4VDC.

An der Fernsteuerbuchse lassen sich sehr bequem die Wechselspannungen an den Messpunkten a, b und m messen:

U_{ab} = 30,4VAC, U_{am} = 15,2 VAC und U_{bm} = 15,2VAC. Zum besseren Messen steckt man am besten Flachkontakte in die Buchsen, wie im Bild zu sehen ist. Die Reparatur der Automatik hatte ich mir bis zum Abschluss aufgehoben.



Mein Freund Wolfgang Menzel gab mir den Tip, mal nach dem Triodensystem der EABC80 zu sehen – Volltreffer! Der 1 MOhm Widerstand zum Gitter hatte eine Unterbrechung. Nach dem Austausch ging die Automatik sofort auf MW und KW. Nach Einstellung der Empfindlichkeit an P4 funktionierte auch UKW. Bei einer ausführlichen Testphase blieb immer wieder der UKW-Zeiger stehen. Dabei rutschte das Seil auf der Achse zum UKW-Tuner durch, so dass nicht mehr abgestimmt werden konnte. Eine mehrmalige Reinigung des Seils mit Benzin brachte zwar eine Besserung, aber keine bleibende Abhilfe. Nach dem Tausch des Seils war auch dieser letzte Fehler beseitigt. Jetzt spielt das Radios wieder einwandfrei und ist ein wahres Schmuckstück in meiner Sammlung.

© Herbert Dumke 02/2007