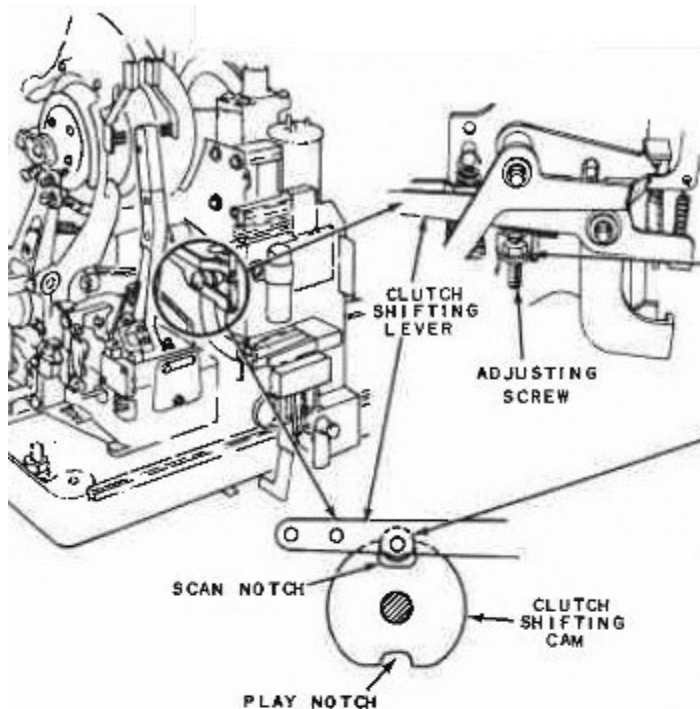


Select-O-Matic Mechanismus, Type 245ST5 und 145ST1

„Kupplung I“ - - Kupplungshubeinstellung

Diese Einstellung steuert den vertikalen Kupplungsweg und führt zu einem vollständigen Eingriff der Kupplung, wenn sich der Schneckenstift in der Übertragungsposition und der Kettenradstift in der Scanposition befindet.



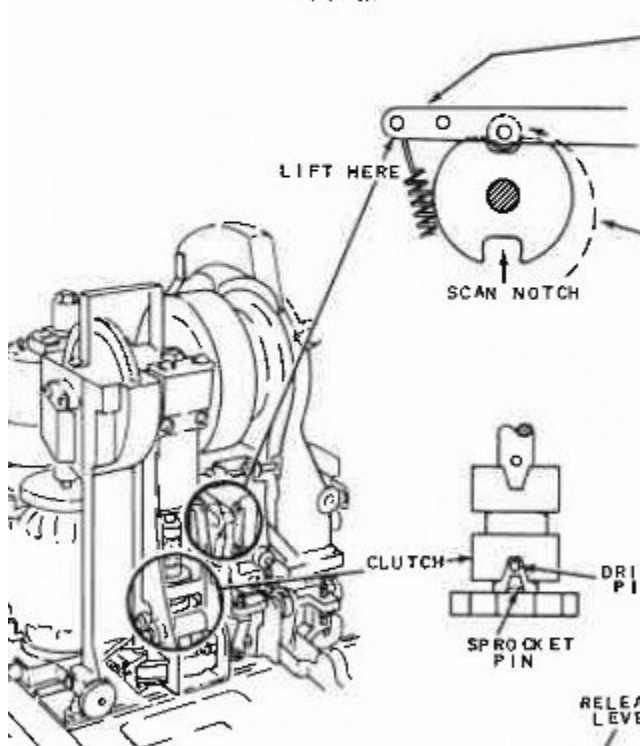
A Scannen sie den Laufwagen bis zum Bereich U0-V0 (K9-K0 bei ST145ST1). Belassen sie ihn in Scanposition.

B Lösen Sie die Kontermutter und drehen sie die Einstellschraube soweit wie möglich nach unten.

C Überprüfen Sie die Position der Kupplungsschaltrolle. Die Rolle sollte sich in der Scan-Kerbe (Scan Notch) befinden.

Wenn die Rolle nicht in der Scankerbe sitzt drehen sie den Motorschaft bis die Rolle ganz in der Scankerbe sitzt.

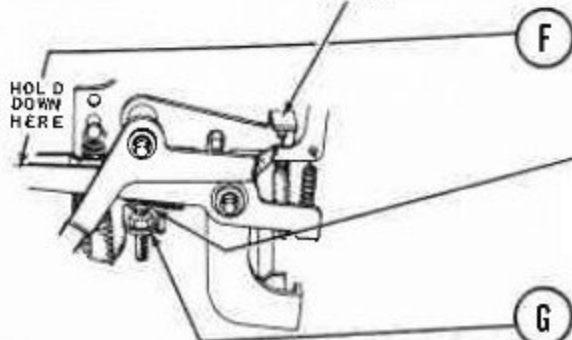
Sollte die Rolle in der Spielkerbe (Play Notch) liegen, ist es notwendig den Kupplungsschalthebel manuell anzuheben und die Motorwelle zu drehen bis sich die Rolle auf der Nocke befindet.



Sobald die Rolle auf der Nocke liegt kann der Hebel losgelassen werden, die Motorwelle muss aber weitergedreht werden bis die Rolle vollständig in der Scankerbe (Scan Notch) einrastet.

D Prüfen sie die Position des Auslösemechanismus. Der Auslösemechanismus sollte so eingerastet sein, dass der Entriegelungshebel bis zum Anschlag heruntergedrückt sein muss.

E Prüfen sie die Kupplungsposition. Die Kupplung sollte vollständig gegen den Antriebsstift gedrückt und mit dem Ritzelstift (Sprocket-Pin) eingerastet sein.



F Halten Sie den Kupplungsschalthebel manuell gedrückt und drehen Sie die Einstellschraube so weit nach oben, bis der Schraubenkopf den Kupplungsschalthebel berührt.

G Ziehen Sie die Kontermutter fest.

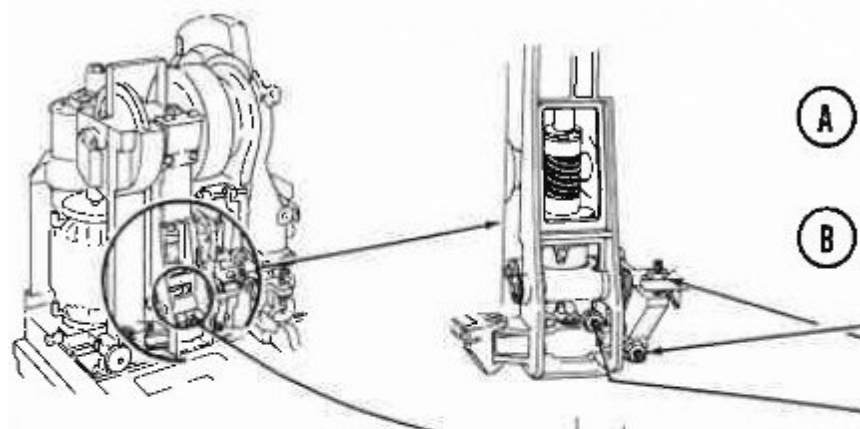
Select-O-Matic Mechanismus, Type 245ST5 und 145ST1

„Kupplung 2“ - - Ritzelspiel und Blockierungseinstellung

Durch diese Justierung wurde das korrekte Spiel zwischen der Arretierrolle und dem Zahnradzahn beim Abtastvorgang des Mechanismus sichergestellt. Dies ermöglicht eine Bewegung von 1,6mm (1/16 Zoll) am Ende des Arretierarms.

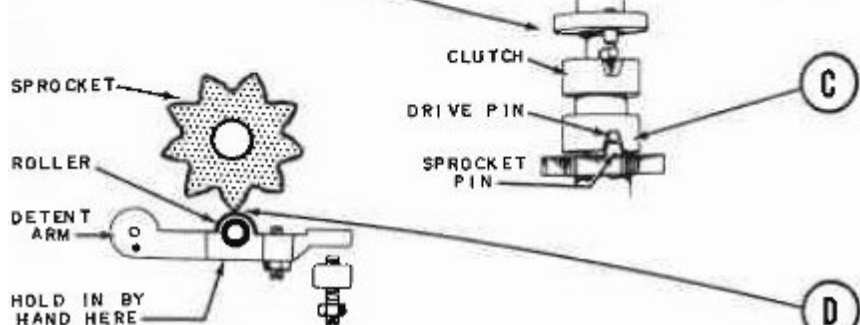
Hinweis 1: Vor Beginn sollte die Kupplungsjustierung 1 durchgeführt werden!

Hinweis 2: Wenn die Kupplungsjustierung 2 verändert wird sollten die Kupplungseinstellungen 3 und 4 wiederholt werden. Die Kupplungen 2, 3 und 4 sind so eng miteinander verbunden, dass ein Wechsel der Kupplung 2 zu starken Belastungen an den Einstellschrauben der Kupplungen 3 und 4 führen kann.



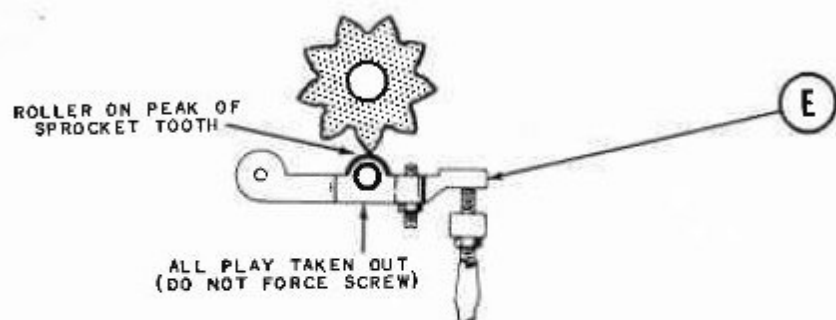
A Fahren sie den Laufwagen im Scanmodus bis zum rechten Ende V0 bei ST245ST5 (K0 bei ST145ST1)

B Lösen sie die Kontermutter und drehen sie die Justierschrauben soweit wie möglich raus.
„Kupplung 2“
„Kupplung 3“
„Kupplung 4“



C Der Mechanismus sollte sich noch in der Scanposition befinden, jenseits von V0 (K0 bei 145St1), wobei die Kupplung ganz unten (gegen den unteren Antriebsstift) und mit dem Ritzelstift eingerastet ist.

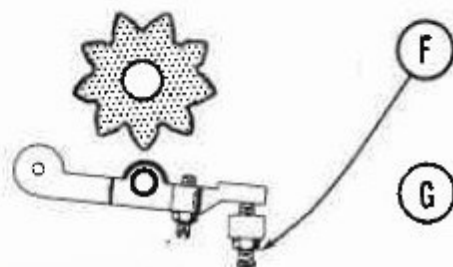
D Halten Sie den Arretierarm leicht von Hand fest und drehen Sie die Motorwelle, bis die Arretierarmrolle die Spitze eines Zahns des Zahnads erreicht.



E Richten Sie die Arretierrolle an der Spitze des Kettenradzahns aus und drehen Sie die Einstellschraube vorsichtig, Stück für Stück, bis kein Spiel mehr zwischen Arretierrolle und Kettenradzahn vorhanden ist. (Dies ist der Ausgangspunkt für die korrekte Einstellung.)

F Nun die Schraube zwei Umdrehungen zurückdrehen und die Kontermutter festziehen. Dadurch wird das korrekte Spiel hergestellt.

G Nachdem diese Einstellung vorgenommen wurde, stellen Sie "Kupplung 3 und 4", wie auf den folgenden Seiten gezeigt, ein.



„Kupplung 3“ - - Rastverriegelungseinstellung

Diese Einstellung gewährleistet die korrekte Arretierung des Schlittens während der Schallplattenwiedergabe. Durch die Einstellung wird jegliche Drehbewegung des Zahnrads eliminiert, wodurch das seitliche Spiel des Schlittens minimiert wird.

Hinweis: Vor Beginn sollte die „Kupplung 2“ Einstellung korrekt durchgeführt worden sein.

A Lösen sie die Kontermutter und drehen sie die Justierschrauben soweit wie möglich raus. „Kupplung 3“

„Kupplung 4“

B Platziere den Mechanismus in VO (K0 bei 145St1) in vollständige Spielposition.

Die Kupplungsschaltrolle sollte in der Spielkerbe/Spielraste unten sein und....

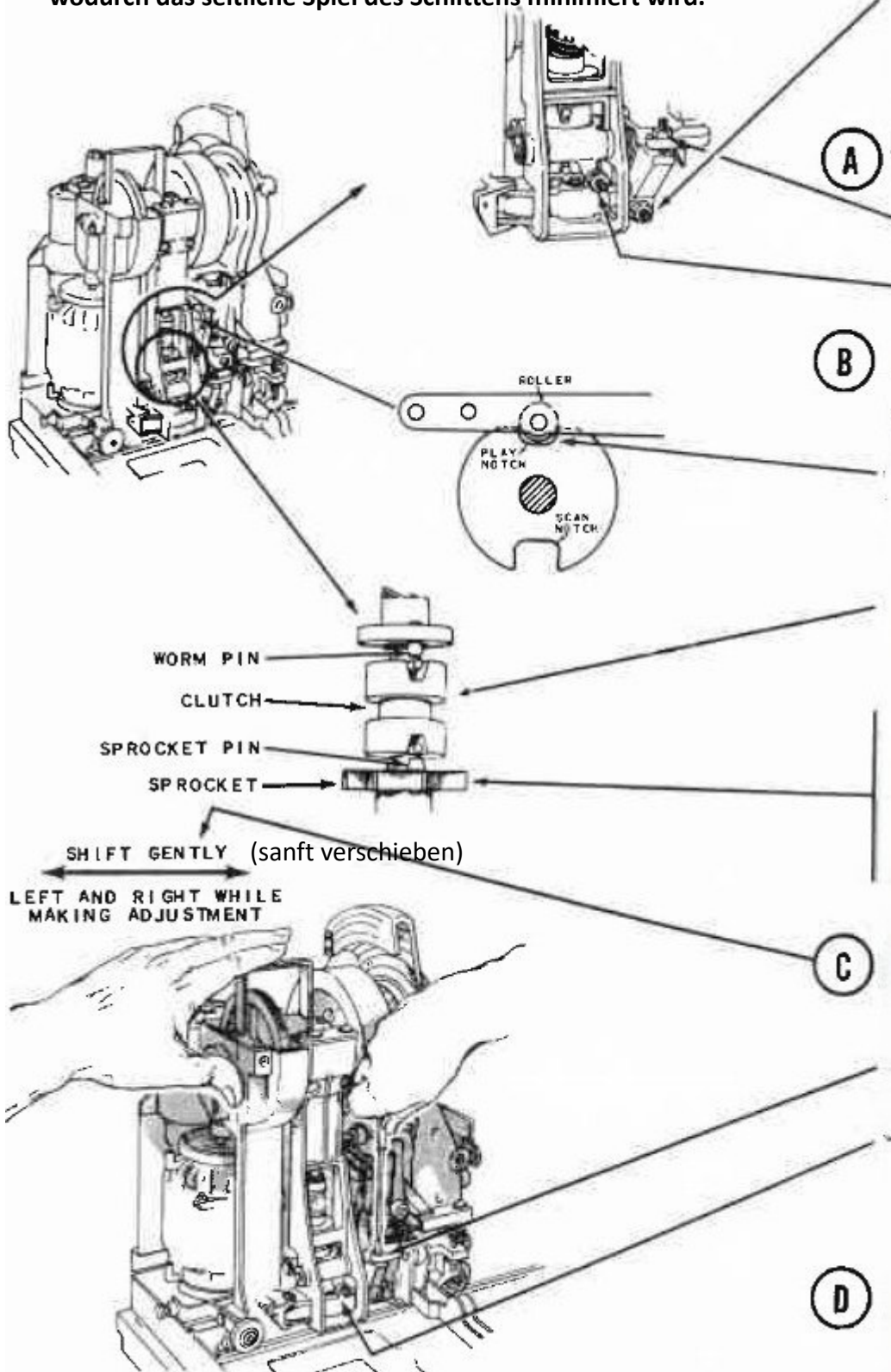
die Kupplung sollte sich irgendwo unterhalb des Schneckenstifts und oberhalb des Ritzelstifts befinden.

Beachten Sie das seitliche Spiel im Schlitten und die Drehbewegung des Zahnrads, wenn der Schlitten von Hand nach links und rechts verschoben wird. Dies ist auf die zu weit herausgedrehte Schraube „Kupplung 3“ zurückzuführen.

C Während Sie den Schlitten vorsichtig von Hand nach links und rechts bewegen, drehen Sie die Einstellschraube „Kupplung 3“ vorsichtig nach unten,

bis das Zahnrad keine Drehbewegung mehr hat. Ziehen Sie die Kontermutter „Kupplung 3“ fest.

D Nachdem diese Einstellung vorgenommen wurde, stellen Sie „Kupplung 4“ wie auf der folgenden Seite gezeigt ein.



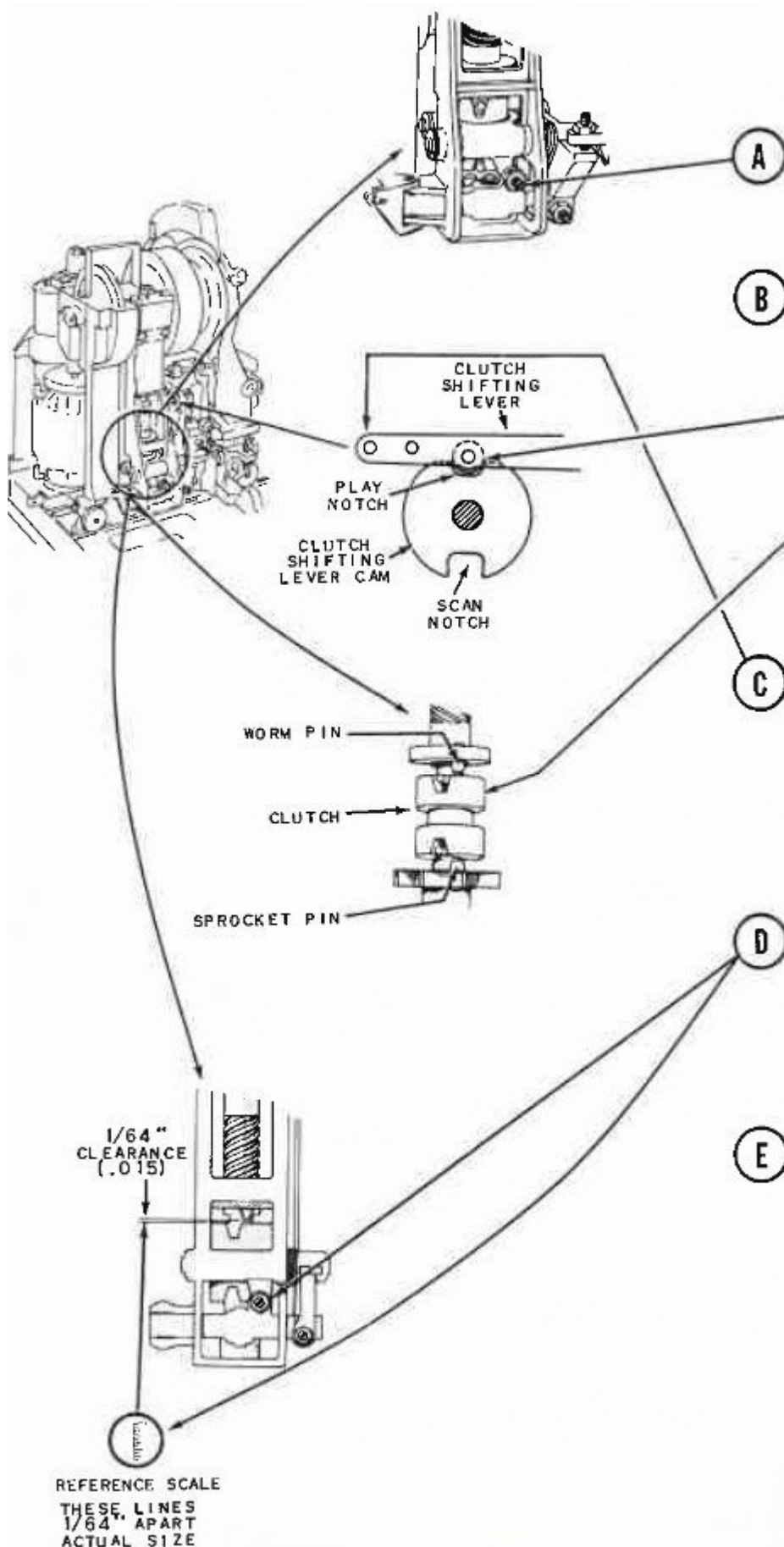
VORSICHT! HINWEIS: Nach der Einstellung ist das Kettenrad zwar drehfest, der Schlitten weist jedoch noch ein geringes seitliches Spiel auf.

Die Einstellschraube nicht mit Gewalt drehen!

Wird die Schraube zu weit hineingedreht, entstehen starke Spannungen in den Hebeln, und die Nockenbaugruppe blockiert in der Spielposition. Nach der Einstellung die Leichtgängigkeit der Nockenbaugruppe prüfen, indem die Bremsnocke von Hand in beide Richtungen gedreht wird. Die Nocke sollte ein geringes Drehspiel aufweisen.

Select-O-Matic Mechanismus, Type 245ST5 und 145ST1 „Kupplung 4“ - - Kupplungsspielpositionseinstellung

Diese Einstellung legt die Spielposition der Kupplung fest.
Dadurch ergibt sich in Spielposition ein Spiel von 0,4 mm (1/64") zwischen
der Kupplung und dem Schneckenzapfen.



Hinweis: Vor Beginn sollte die „Kupplung 2 und 3“ Einstellungen erledigt sein!

A Die Einstellschraube „Kupplung 4“ sollte maximal herausgedreht sein.

B Platzieren sie den Mechanismus (Laufwagen) auf V0 (K0 bei 145ST1) in **Spielposition**. Vergewissern sie sich, dass sich der Mechanismus vollständig in Spielposition befindet.

Die Kupplungsschaltrolle sollte in der Spielraste einrasten..... und die Kupplung sollte sich unterhalb des Schneckenzapfens (worm pin) und oberhalb des Ritzelzapfens (sprocket pin) befinden.

C Drücken Sie das Ende des Kupplungsschalthebels nach unten. (Dadurch wird sichergestellt, dass die Kupplung vor der Einstellung ihre maximale Betätigungsposition erreicht hat.)

D Die Einstellschraube so weit nach innen drehen, bis zwischen der Unterseite des Schneckenstifts und der Oberseite der Kupplung ein Spiel von 0,4 mm (1/64"/0,016") besteht.

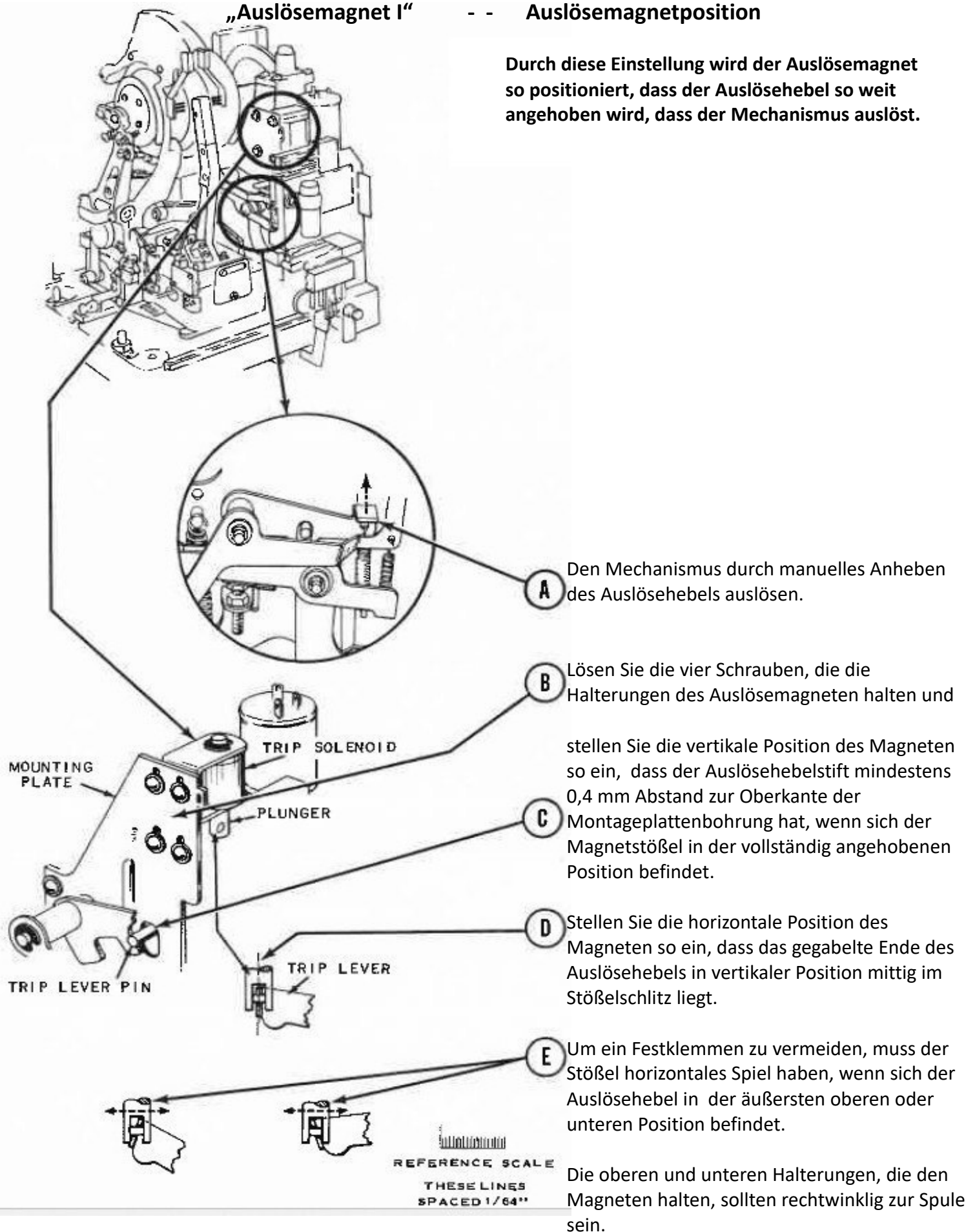
E Kontermutter festziehen

Hinweis: Die Kupplung sollte sich jedes Mal, wenn der Mechanismus in die Spielposition geht, frei bewegen lassen (bis zu einem Spiel von 0,4 mm).

Wenn die Kupplung nicht frei in die volle Spielposition zurückfällt, kann sie beim Drehen gegen den Schneckenzapfen stoßen. Dies kann durch eine zu hohe Spannung an Kupplung 3 oder durch Blockierungen in der Kupplung und am Kupplungsschalthebel verursacht werden.

Select-O-Matic Mechanismus, Type 245ST5 und 145ST1
„Auslösemagnet I“ - - Auslösemagnetposition

Durch diese Einstellung wird der Auslösemagnet so positioniert, dass der Auslösehebel so weit angehoben wird, dass der Mechanismus auslöst.



Select-O-Matic Mechanismus, Type 245ST5 und 145ST1 „Sicherheitshebel I“ - - Sicherheitshebelpositionseinstellung

Durch diese Justierung wird die korrekte Position des Sicherheitshebels sichergestellt und ein ordnungsgemäßer Hub des Sicherheitskolbens beim Einrücken des Mechanismus in die Spiel- oder Scanposition erreicht.

