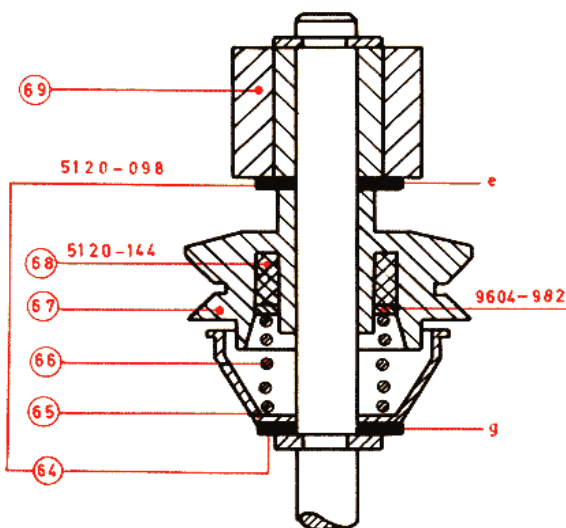


Abb. 9 Antrieb mit Überlastungssicherung



## Schmierung

Die Schmiermittelvorräte reichen im Normalbetrieb auf Jahre. Nachschmieren nach Schmierplan Abb. 8.

- Calypsol-Öl Wik 700 für Sinterlager und anliegende Wellen, Achsen und beide Tonwellenlager.
- Beacon 2 Fa. Esso für Gleit- und Reibstellen.

## Funktionsbeschreibung

(Abb. 9 ... 13)

Die Konstruktion der gesamten Mechanik wurde darauf ausgerichtet, daß bei zeichnungsgerechten Teilen die Bedingungen der Einstellvorschrift von selbst erfüllt werden. Alle Einstellarbeiten konnten dadurch auf ein Minimum reduziert werden.

Der Motor ist mit einer Überlastungssicherung ausgerüstet, die wie folgt funktioniert. Auf der Motorwelle sitzen unter Federspannung der Topf (65), die Riemenscheibe (67) und die Antriebscheibe (69). Die Federspannung ist so gewählt, daß das größte Kraftmoment noch sicher übertragen wird.

In die Riemenscheibe (67) ist ein Schmelzring (68) und eine Scheibe 9604-982 eingelegt, wogegen die Feder (66) drückt. Der Schmelzpunkt des Schmelzringes liegt bei 94°. Wird der Motor blockiert und heizt auf, so verdrängt die Feder das weiche Metall und entspannt sich. Da nun der Kraftschluß fehlt kann der Motor wieder frei drehen und kühlt sich ab. Hat die Sicherung ausgelöst, so braucht nur der Schmelzring erneuert zu werden. Die Druckfeder und die Riemenscheibe sind von evtl. Metallresten zu säubern und das ausgelaufene Metall im Topf zu entfernen.

Der Schmelzring kann unter Nr. 5120-144 nachbezogen werden.

Der Riemen Motor-Schwungmasse soll auf seiner ganzen Länge etwa den gleichen Abstand zur Montageplatte haben. Zulässige Abweichung  $\leq 0,5$  mm.

Korrektur – z. B. nach Motorwechsel – durch wahlweises Verlegen der Scheiben 5120-098 von (e) nach (g) oder umgekehrt.

Beim Austausch des Motors ist auf folgendes zu achten: Wenn die Motorschwinggummis schon verhärtet und ausgeleiert sind, müssen auch diese gewechselt werden. Die Innenvierkante neuer Gummis sind mit Glyzerin leicht zu schmieren. Der Motor ist so zu befestigen, daß die Masselötlstelle nach der Geräte-Rückseite zeigt. Die Litzen sind durch die Lötösen zu stecken und umzubiegen, damit sie sich auch bei Aufgehen der Lötverbindungen nicht lösen. Die Antriebsteile sind nach Abb. 9 zu montieren.

Gleichmäßigen Abstand des Riemen Motor-Schwungmasse zu Montageplatte kontrollieren und ggf. wie beschrieben korrigieren; sowie Umspulsicherheit prüfen, wie nachfolgend beschrieben.

Die Höhe der Spulenträger (2) (2a) ist so eingestellt, daß das Band bei einer Spulenbelastung von 120 p (mittleres Spulengewicht) mittig in die Spulen einläuft. Der Abstand vom Bandwickel zum Spulenflansch muß auf beiden Seiten nach Augenmaß gleich sein.

Korrektur durch Wegnehmen oder Hinzufügen von Scheiben 9604-664 (siehe Abb. 10).

Die Greifringe auf den Kupplungsachsen sind mit einem Längsspiel von 0,4 ... 0,6 mm aufgesetzt.