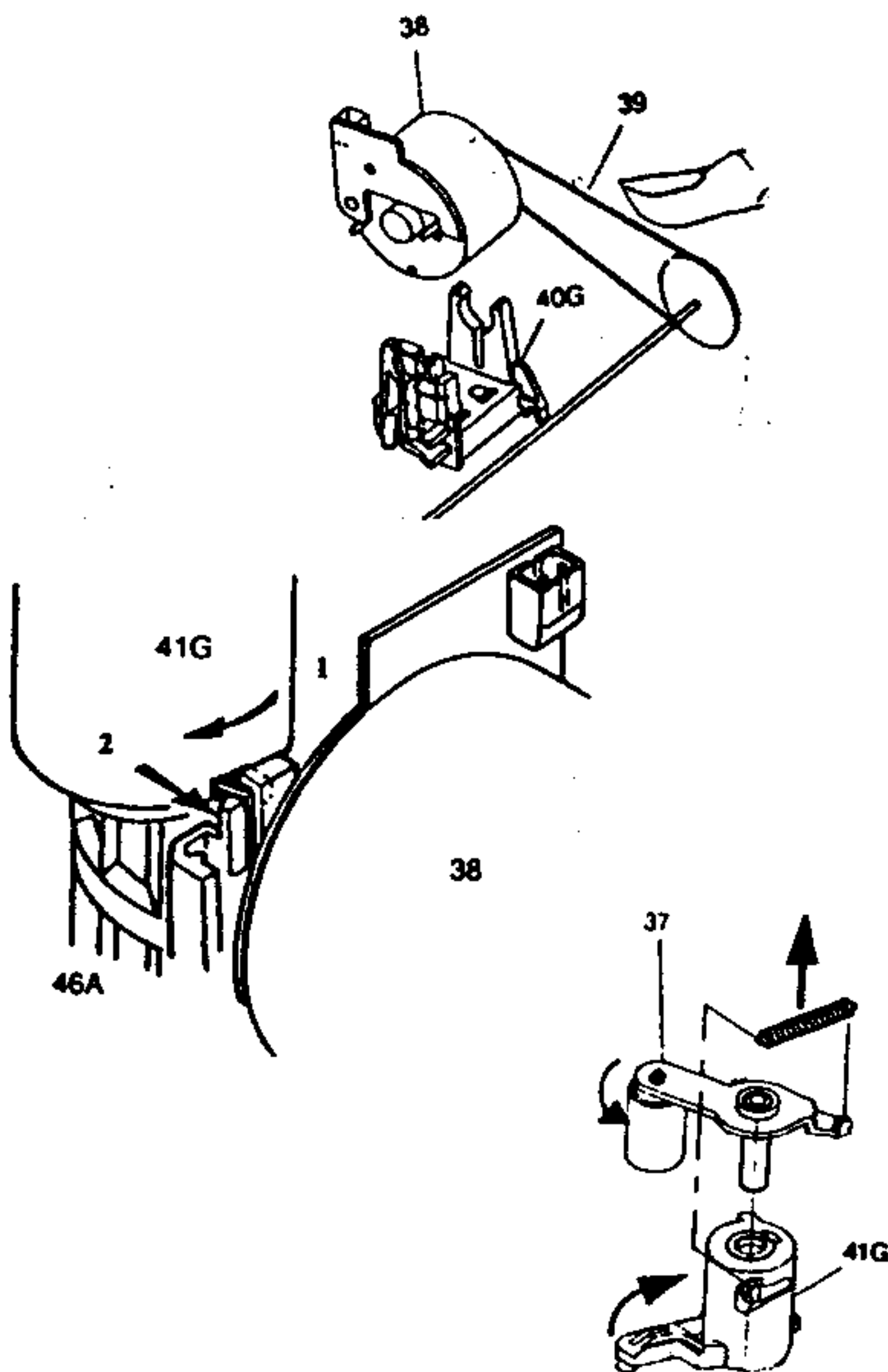
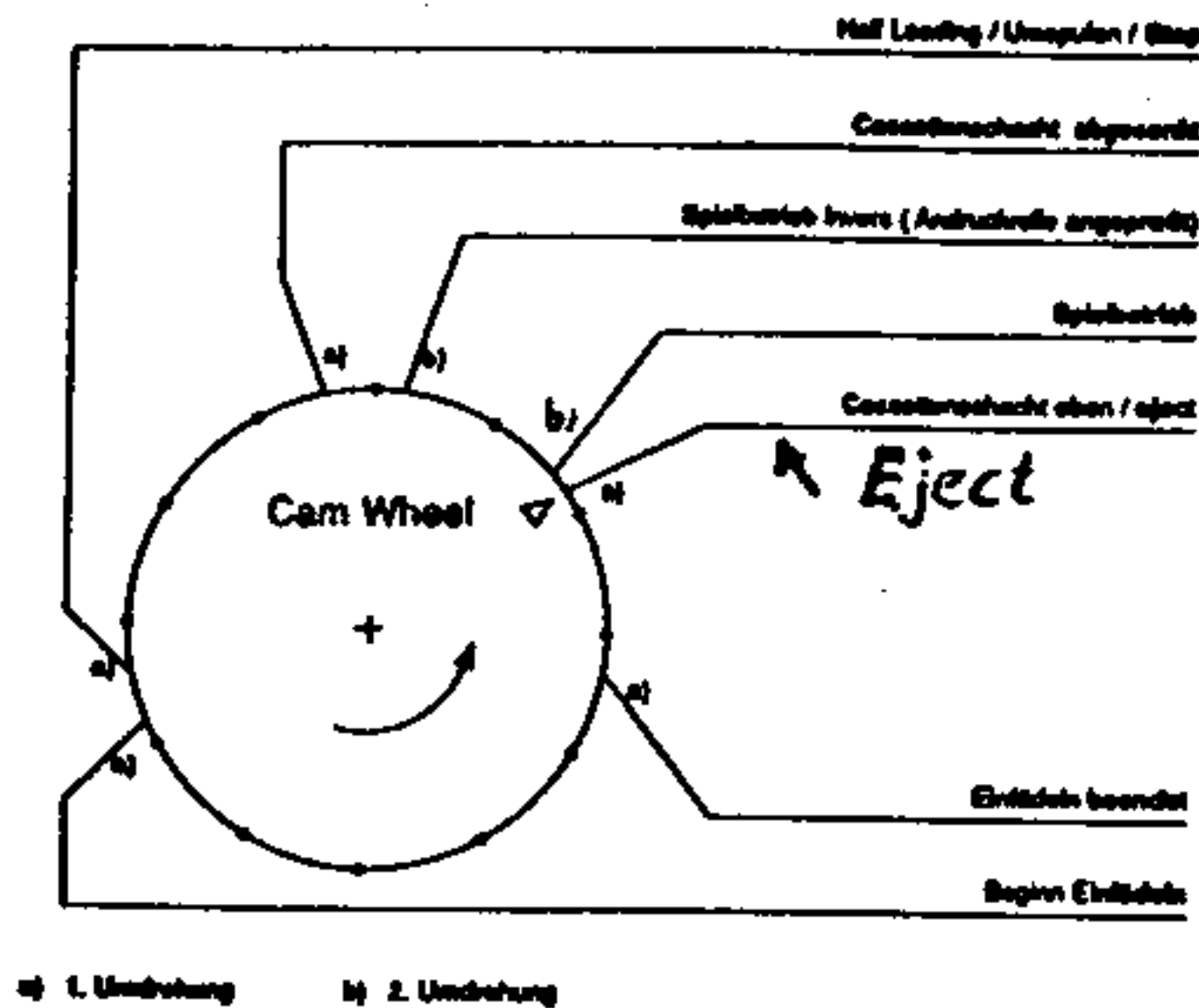


# Ab- und Aufbau des HSD - Laufwerkes

## Cam Wheel

Zeigermarkierung während des Einfädels



Das neuentwickelte „High Speed Drive“ Laufwerk ist auf höchste Funktionssicherheit aufgebaut. Um Ihnen auch im Fehlerfall helfen zu können, beschreiben wir Ihnen die komplette Demontage und den praxiserprobten Neuaufbau.

Die angegebenen Positionsnummern beziehen sich auf die Positionsangaben der Explosionszeichnung im Servicemanual. Versuchen Sie vor dem Zerlegen das Laufwerk in die Position „Eject“ durch Drehen am Fädelmotor zu rangieren.

Die Verschleißteile werden durch einfachste Montage ebenfalls im Eject Mode getauscht.

Dazugehören der Vollspurlöschkopf mit der Bandberuhigungsrolle „Erase Head“ Pos. 16. Nach dem Lösen der Andruckfeder den Löschkopf im Uhrzeigersinn vom Chassis wegschwenken und nach oben abheben. Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Der Kopfreiniger „Cleaning Roller“ Pos. 35 hat unterhalb der Ladekurve die zu lösende Schnapphalterung. Während des Drückens der Arretierung den Kopfreiniger abziehen!

Beim Einbau schwenken Sie die Reinigungsrolle vorsichtig so, daß der Schwenkarm mit der Reinigungsrolle am Videokopf anliegt und drücken den Kopfreiniger nach unten, bis er einrastet. Bei fehlender Kopftrummel den Schwenkarm so weit umlenken, daß er etwa parallel zur Laufwerksoberkante verläuft.

**Achtung:** Wurde der Reinigungsrolle während des Eindrückens zu nahe an den Videokopf geschwenkt, dann rastet die „integrierte“ Rückholfeder links neben dem schwarzen Haltebolzen ein und die Kopfreinigung wird permanent durchgeführt!

Die Andruckrolle **Pressure Roller** Pos. 37 kann bei aufgesetztem Cassettenlift nur durch Lösen der „Führung“ (Pressure Roller Guide) Pos. 41 ausgetauscht werden. *Stellung „Eject“!*

Nehmen Sie die Andruckfeder ab. Lösen Sie nun die Rastnase für den Pressure Roller Guide am Motorblock und drehen diese „Führung“ im Uhrzeigersinn bis dessen Ausleger am Capstanwellenlager anliegt. Jetzt läßt sich die Andruckrolle nach oben abziehen.

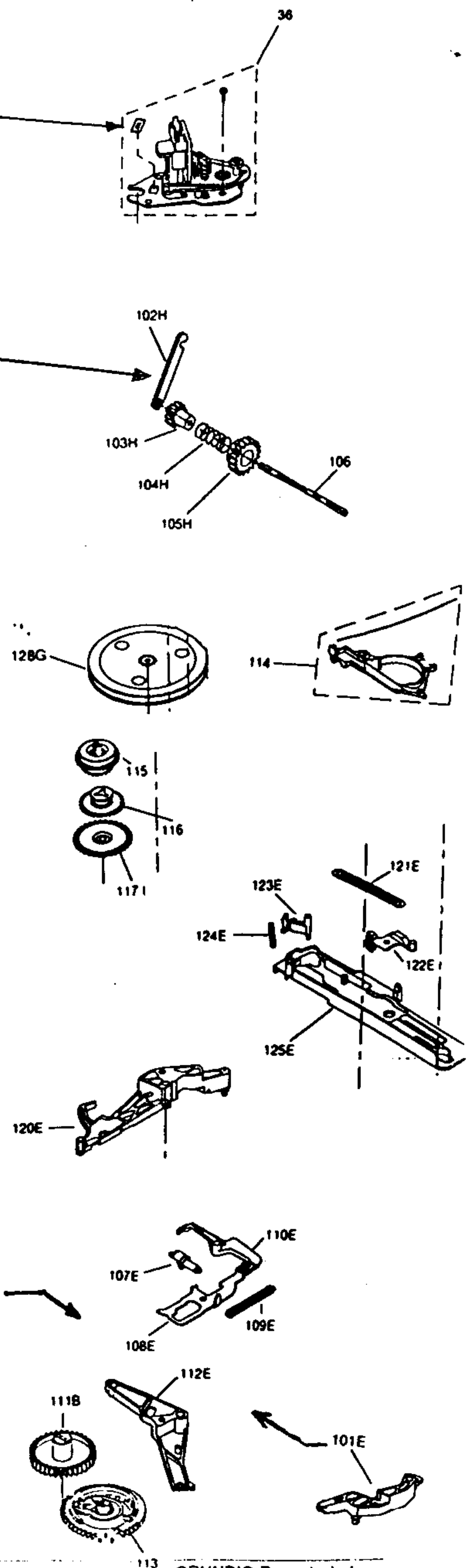
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Die Audio/Control Kopfeinheit **A/C Head** Pos. 36, bestehend aus dem Audio A/W- Kopf, dem Synchron- und Tonlöschkopf und der Taumelplatte wird durch das Lösen der Schraube auf der Chassis-ebene und das Anheben der Blattfeder gelöst.

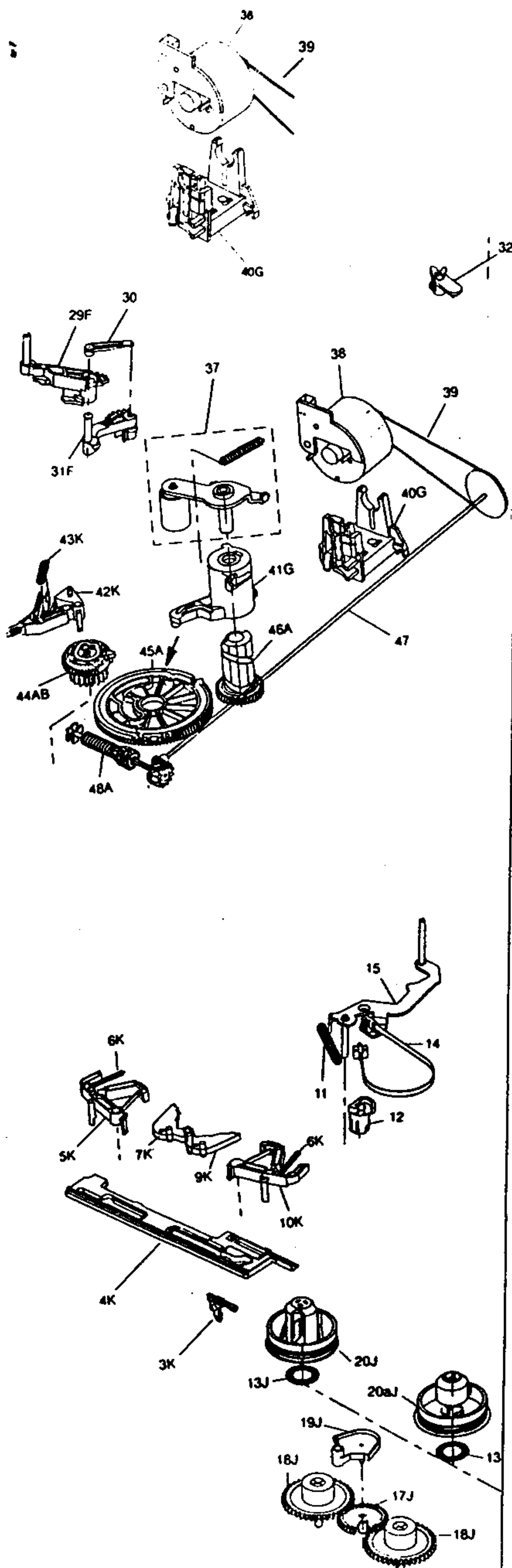
**Achtung:**  
Die Blattfeder ist nach dem Lösen nicht mehr verwendbar.  
Eine neue Feder liegt dem Kombikopf „AC-Head“ bei.

## Demontage

Sie beginnen mit der Demontage auf der Unterseite.  
Als erstes entfernen Sie den Cassettenschacht.  
Dazu muß unbedingt vorher der Clip Pos.Nr. 102 am Antriebsrad des Cassettenschachtes gelöst werden.  
Dann drehen Sie die vier Torx-Schrauben der Größe 8 auf der Laufwerksunterseite heraus. Der Cassettenschacht läßt sich abnehmen.  
Anschließend nehmen Sie den Antriebsriemen „Driving Belt“ Pos.126 ab und entfernen das Gear Pulley Pos.Nr. 128 und rasten die Leiterplatte „Tape Deck Sensor Panel“ aus.  
**Achtung:** Ziehen Sie die mechanischen Teile, möglichst ohne zu verkanten, senkrecht nach oben ab. Die Halterungen der Sensoren für den Bandanfang und das Bandende sind durch Rastnasen gesichert.  
Als nächstes lösen Sie den Federdraht und hebeln den „Clutch Lever“ Pos. 114 aus und ziehen das „Changing Gear“ 116 ab.  
Dann entfernt man die Feder „Slider Spring“ Pos.121.  
Durch Lösen der drei Rastnasen können Sie nun problemlos den Steuerschieber „Main Slider“ abheben. Den „Clutch Slider“ Pos.Nr.122 nach oben herausziehen.  
Mit einer Spitzpinzette lassen sich die Halterung der Kupplung „Clutch“ Pos. Nr.115 lösen. Durch gleichzeitiges Anheben können Sie die Kupplung dem Laufwerk entnehmen.  
Nun ziehen Sie das „Double Gear“ Pos. 117 ab.  
Den Schwenkarm „Cam Wheel Lever“ Pos.120 heben Sie während dem Lösen der Rastnase nach oben an.  
Jetzt entfernen Sie das „Cassette Loader Gear Assy“, bestehend aus der Achse 106, den Zahnrädern 103 und 105, der Feder 104 und dem Clip 102.  
Als nächsten Schritt können Sie die Feder „Pulse Slider Spring“ aushaken. *Pos. 109*  
Der „Pulse Slider“ 108 und der „Pulse Lever“ Pos. 110 lassen sich abnehmen. Der „Pulse Roller“ 107 ist nun zu entfernen.  
Den Schwenkarm „Cassette Loader Trigger“ können Sie durch Lösen der Rastsicherung abheben. *Pos. 101*  
Problemlos können Sie dann den Schwenkarm „Tension Lever“ Pos. 112 und nachfolgend das Kurvenrad „Cam Wheel Tension“ Pos.113 demontieren.  
Nun Drehen Sie das Chassis auf die Oberseite und kippen es leicht an der linken Seite an.  
Durch Zusammendrücken der Achse des „Cam Wheel Reverse“







Pos. 111 fällt dieses nach unten heraus.

Nach dem Abnehmen des Antriebsriemens 39 können Sie den Fädelmotor 38 nach oben mit etwas Kraftaufwand abziehen.

Nur in der Stellung „Eject“ läßt sich die Andruckrolle „Pressure Roller“ nach dem Lösen der Feder durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn entnehmen. (Pos. 37)

Durch Lösen der Rastnase und Drehen im Uhrzeigersinn können Sie den „Pressure Roller Guide“ abheben. Das ist nur bei „Eject“ möglich! Pos. 41

Nun Drehen Sie an der Antriebsachse „Pulley Shaft“ Pos. 47 das „Cam Wheel“ Pos. 45 solange entgegen dem Uhrzeigersinn, bis der Markierungspfeil auf dem Cam Wheel unter dem Intermediate Lever Pos. 32 verschwindet.

Erst jetzt läßt sich nach dem Lösen der Sicherungsnase der Lift der Andruckrolle, das „Cam Shaft“ 46 entnehmen.

Als nächstes entfernen Sie die Sicherung „Reverse Clip“ Pos. 30. Die Schwenkarme „Reverse Lever“ 31 und „Index Lever“ 29 können Sie abziehen.

Durch Lösen der Rastnase läßt sich der „Intermediate Lever“ 32 von uns abnehmen.

Als nächstes Bauteil empfehlen wir die „Reverse Brake“ Pos. 42 durch Ausrasten der Nase zu demontieren.

Nun entfernen Sie das „Slider Gear“ Pos. 44 nach dem Lösen der Haltenase.

Mit Hilfe eines geeigneten Abziehers, z.B. der Verschlußkappe eines Faserschreibers, können wir das „Cam Wheel“ Pos.Nr. 45 einfach abheben.

Das „Worm Shaft“ Pos.48 läßt sich von uns nach oben abziehen.

Nach dem Lösen der Feder „Tension Arm Spring“ Pos. 11 ziehen wir das Bremsband „Tension Band“ Pos.14 aus der Chassishalterung. Nach dem Zurückbiegen der Rastnase entnehmen Sie den Bandzugfühler „Tension Arm“ Pos.15.

Das Element für die Bandzugfreigabe, das „Tension Crank“ Pos.12 können Sie auf der Unterseite lösen und auf der Oberseite abziehen.

Die beiden Bremsen „Main Brakes“ Pos. 5 und 10 können Sie nach dem Lösen der Federn Pos.6 und je einer Arretierung entfernen.

Der Steuerschieber „Trigger Slider“ Pos.4 wird nach dem Ausrasten zweier Schnäpper durch Schieben nach links demontiert.

Die Schwenkradeinheit „Swivelling Plate“ Pos.19 und das Zahnrad „Swivelling Gear“ 17 ziehen Sie gemeinsam nach dem Ausrasten nach oben ab.

Nun heben Sie während des Zurückbiegens der Halterungen die beiden Antriebsräder „Reel Table“ Pos. 20 und 20a nach oben an. Wir müssen darauf achten, daß die beiden Teflonscheiben als Gleitlager Pos.13 „Slip Ring“ nicht verlorengehen!

Nun lösen Sie auf der Laufwerksunterseite die Halterungen der beiden Bremsräder „Brake Gears“ Pos. 18 und ziehen Sie auf der Oberseite ab.

Nun demontieren wir die beiden Fädelschlitten „Roller Unit Left“

Pos.23 und „Roller Unit Right“ Pos. 26.

Durch das Lösen der Halteklammern können wir sie nach oben abziehen.

Die entsprechenden Gegenstücke legen wir durch Aushängen der Ladearme „Loading Arm Left“ Pos. 24 und „Loading Arm Right“ Pos. 25 frei.

Das Unterteil des linken Fädelschlittens können Sie nun nach unten am Beginn der Ladekurve aus dem Chassis herauschieben.

Den rechten Schlitten ziehen wir am Anfang der Ladekurve heraus. Der nächste Schritt ist das Entfernen des „Loading Arm Right“ Pos.25. Anschließend können wir Pos. 24, den „Loading Arm Left“ nach dem Lösen der Sicherung entnehmen.

Nun kippen wir den Sicherungsarm des „Loading Gears“ zurück und ziehen es nach oben ab.

Müssen wir wegen blockiertem Cam Wheel den Motorhalter Pos. 40 oder die Antriebsachse „Pulley Shaft“ Pos. 47 wechseln, entfernen wir vorher den mit drei Torx-Schrauben befestigten Capstanmotor Pos. 127 und dem weggedrehten, eingespritzte Haltebolzen auf der Laufwerksunterseite.

Durch das Herausschlagen der vier Kunststoffnieten lösen wir den „Motor Holder“ und nehmen ihn ab.

Nun können wir auch das „Pulley Shaft“ Pos. 47 und eventuell den Motorhalter erneuern.

## Der Zusammenbau

Verwenden Sie unbedingt dazu das Service Manual mit der Explosionszeichnung und der Schmieranweisung!

Als erstes fetten wir die Gleitlager für das „Pulley Shaft“ ein und drücken es beim Kegelrad in die Halterung. Mit der Montage des „Motor Holders“ wird das Pulley Shaft fixiert. Nach dem Einschlagen der vier Kunststoffbolzen ist der Motorblockhalter untrennbar mit dem Chassis verbunden.

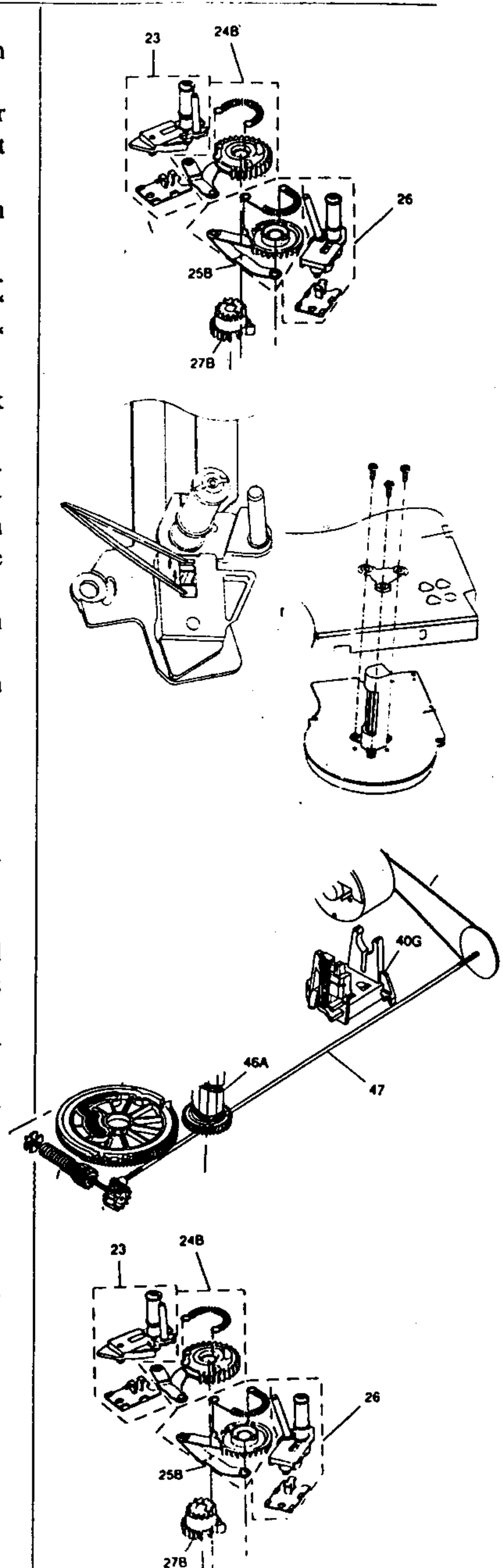
Mit den drei M3er Metallschrauben befestigen wir den Capstanmotor und sichern den Capstanrotor gegen Herausfallen mit dem eingespritzten Plastik-Sicherungshebel auf der Chassisunterseite.

Nun setzen wir das Loading Gear Pos. 27 auf der Laufwerksobenseite ein und sichern es auf der Unterseite mit dem zugehörigem Sperrhebel gegen Herausfallen ab.

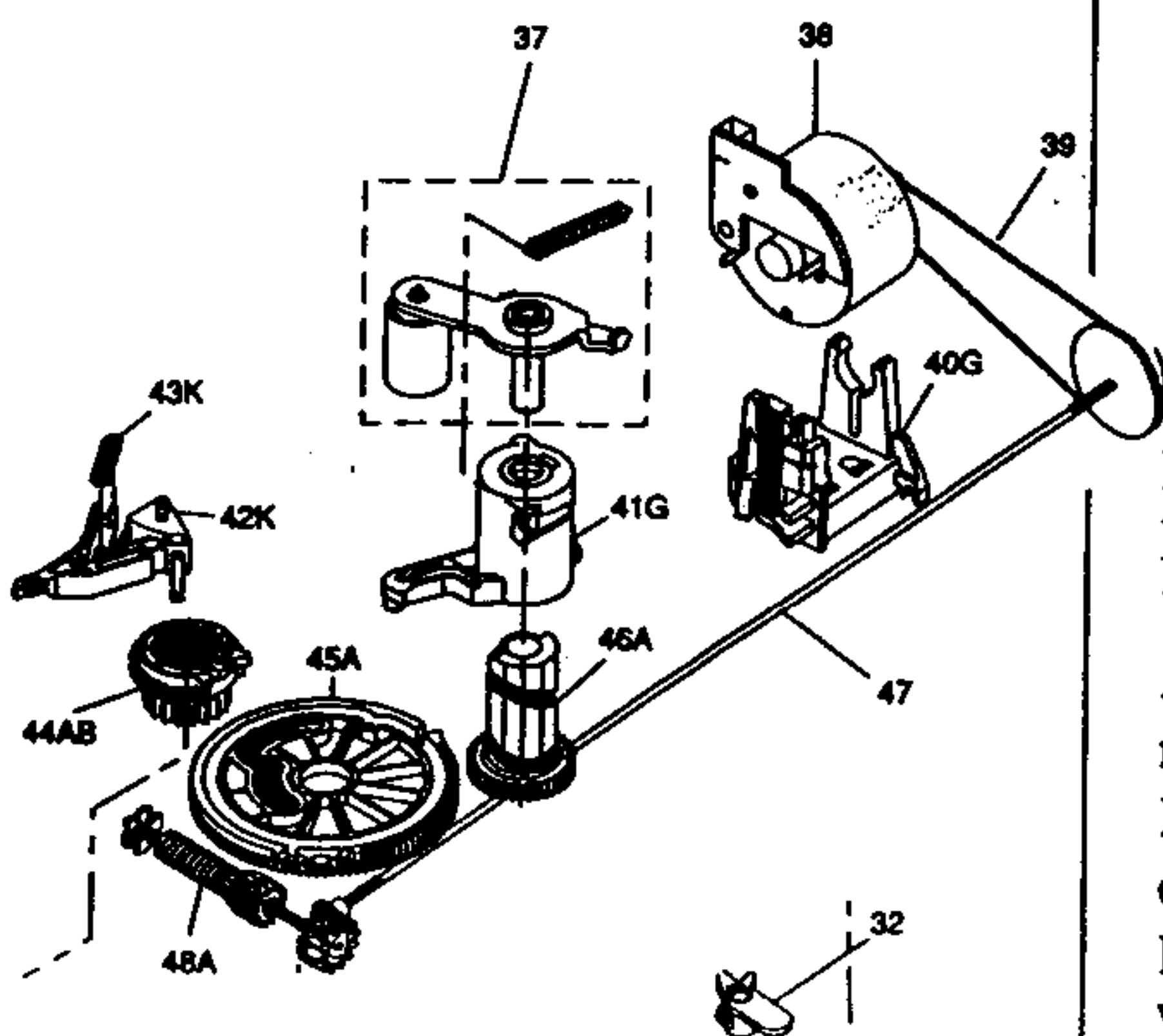
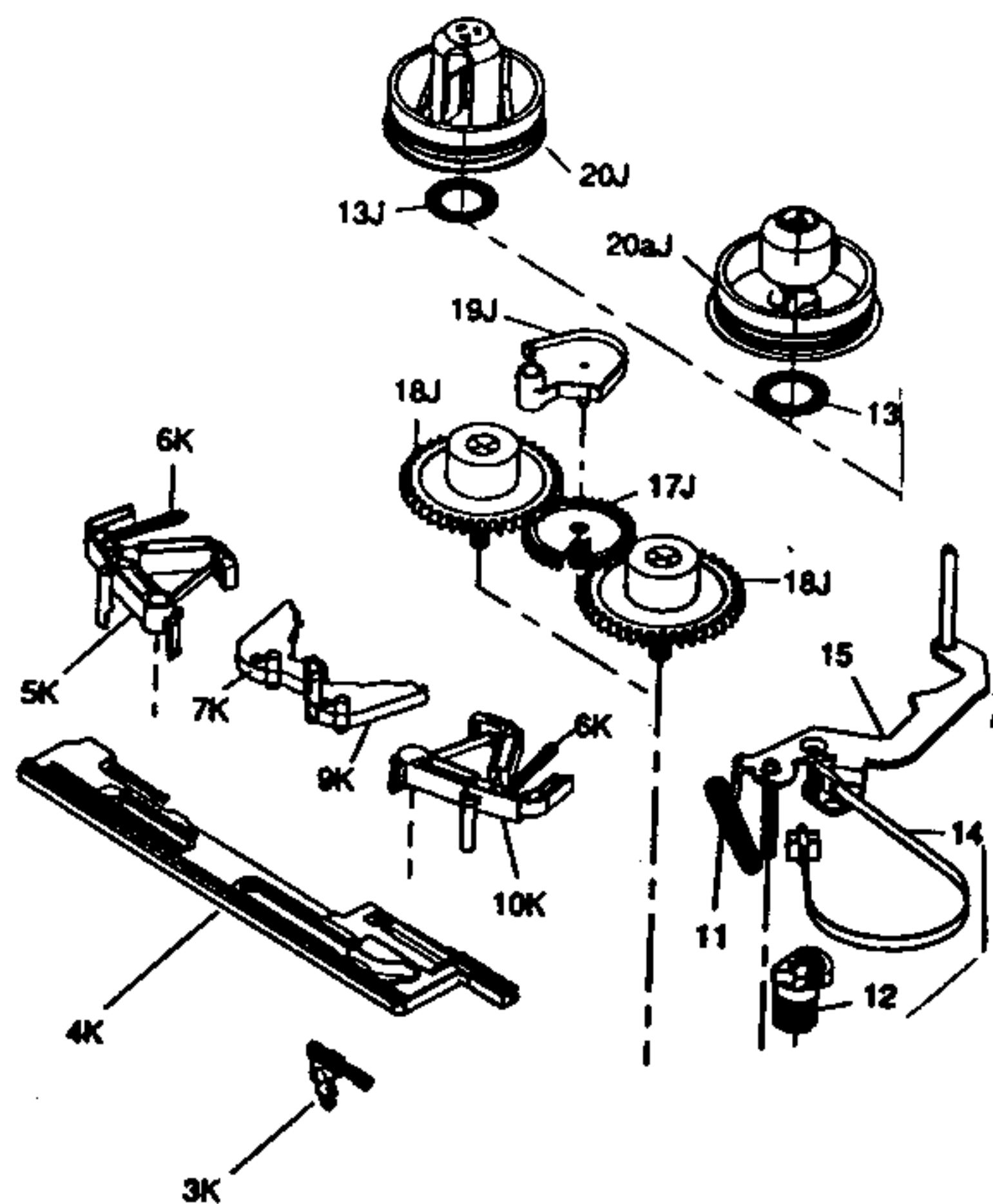
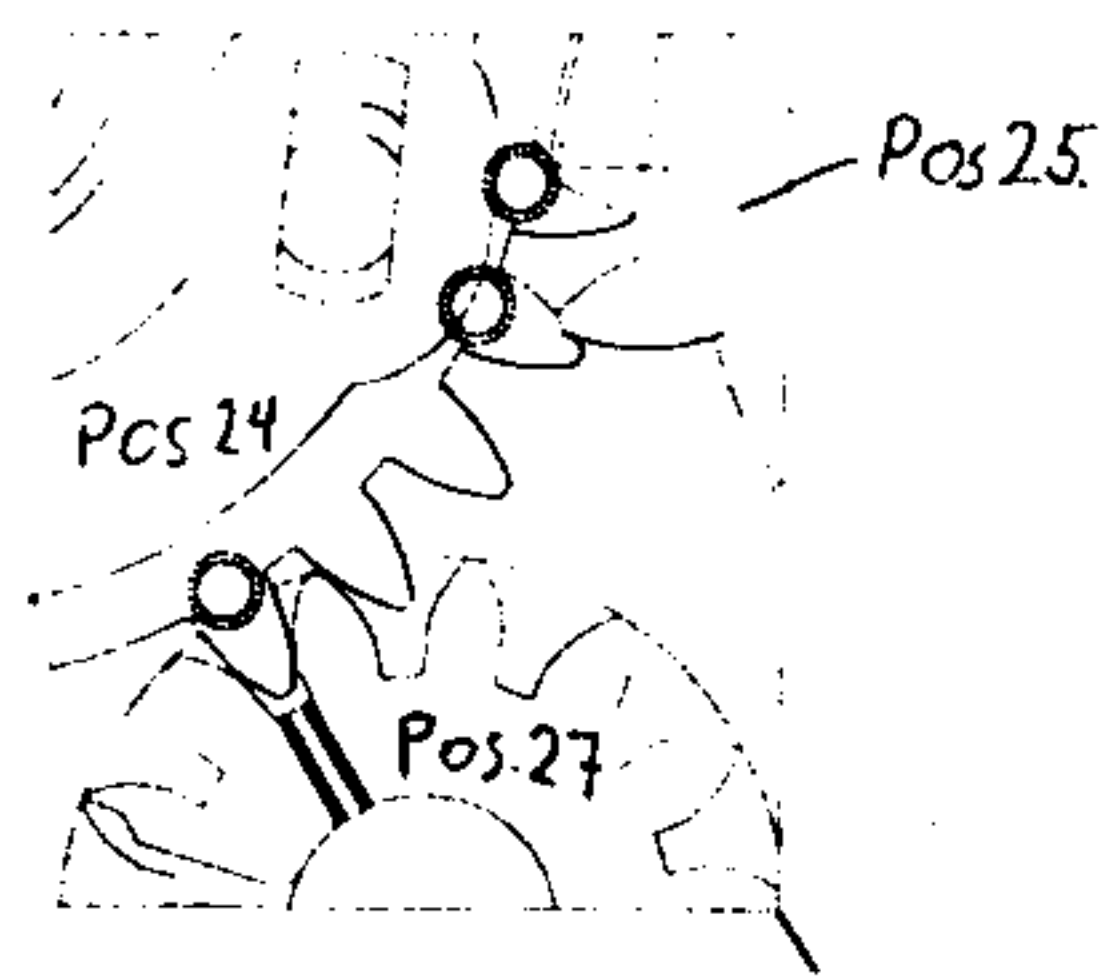
Anschließend setzen wir den linken Ladearm Pos.24 so ein, daß der Markierungsstrich auf dem Loading Gear mit dem durch ein Sackloch markiertem Zahn am Anfang des Zahnsegmentes (siehe Montagehinweise im Servicemanual) sich gegenüberstehen. Nun Drücken wir den Ladearm in die Rasterung.

Achtung: Der mit einem Gelenk verbundene Teil mit der Bohrung muß sich an den Anfang der Ladekurve bewegen lassen.

Weiterhin muß beim Einsetzen des rechte Ladearmes Pos.25 der einzeln sichtbare Zahn so eingesetzt werden, daß dieser in die







Zahnücke mit den zwei benachbarten Markierungslöchern hinein-fällt.

Nun schieben wir das Unterteil des rechten Fädelschlittens Pos.26 so in die Ladekurve, daß in die Bohrung der Schwenkhebel des Ladearmes eingesetzt werden kann. Das Schlittenoberteil mit der Bandführungsrolle wird nun so eingesetzt, daß der Bolzen auf dessen Unterseite in das Loch des fixierten Ladearmes taucht. Nun drücken wir die Roller Unit Right in die Schnappverbindung.

Jetzt drehen wir das Laufwerk um, daß die Unterseite zu sehen ist. Das Unterteil des linken Fädelschlittens schieben wir mit der Bohrung zuerst in den Durchbruch des Chassis. Nach dem Zurückdrehen auf die Oberseite können wir den linken Ladearm Pos.24 in die Bohrung des Schlittenunterteiles einhängen. Das Oberteil der Roller Unit Left Pos.26 läßt sich nun montieren.

Die beiden Bremsräder Pos.18 stecken wir einfach in die vorgesehenen Löcher. Vergessen Sie nicht die Achsen vorher einzufetten! Das mit Schmiere versehene Schwenkrad Pos.17 mit der Schwenkplatte Pos.19 setzen wir an der vorgegebenen Position ein.

Anschließend setzen wir die beiden Gleitscheiben Pos.13 ein, vernetzen sie mit etwas Öl und stecken die beiden Antriebsräder 20 und 20a auf. Der federn gelagerte Wickeldorn gehört befindet sich auf dem rechten Wickelrad.

Bevor wir den Trigger Slider Pos. 4 einsetzen, fetten wir das Chassis an den gekennzeichneten Stellen ein und vergewissern uns, daß der Triggerlever Pos. 3 unbedingt eingehängt ist und rechtwinkelig absteht!

Nun schieben wir den Trigger Slider in die Führungsbolzen an den linken Anschlag und drücken ihn fest bis er einrastet. Der Trigger Slider muß sich leicht verschieben lassen.

Nun können wir die beiden Bremsen Pos. 5 und 10 aufstecken und die zugehörigen Federn einhängen.

Als nächsten Schritt setzen wir den Bandzugfühler Pos.15 ein, schlingen das Bremsband Nr.14 im Uhrzeigersinn um das Antriebsrad Pos. 20 und hängen es in die dafür vorgesehene Halterung. Wir empfehlen nun das Tension Crank Pos.12 in das vorgesehene Loch zu drücken.

Nun fahren wir auf der rechten Laufwerksseite fort und drücken das Worm Shaft mit dem Butterfly Pos. 48 in die vorgefetteten Achshalterungen.

Das eingefettete Cam Wheel Pos. 45 montieren wir in der Stellung Eject. Der Markierungspfeil, als Stundenzeiger einer Analoguhr betrachtet, zeigt etwa auf 1/2 Zwei.

Auf die gefettete Achse setzen wir des Slider Gears Pos.44 . Es ist richtig montiert, wenn die Sicherungsnase einrastet.

In die Steuerkurve des Slider Gears kann die Reverse Brake Pos.42 einrasten und dessen Rasthaken sichert diese vor dem herausfallen. Beim Einsetzen des Intermediate Lever Pos.32 muß sich das Cam Wheel in Stellung Eject befinden. In die äußerste Steuerkurve des Cam Wheels greift der Zapfen des Schwenkarmes ein. Bei der Montage achten wir darauf, daß der Schwenkarm etwa parallel zur

Laufwerksstirnseite verläuft.

Die Fädelarme müssen vollständig ausgefädelt sein. Gegenfalls die Bandzugfeder aushängen.

Nun setzen wir den Reverse Lever Pos. 31 so ein, daß der Bandführungsbolzen nach unten zeigt und anschließend fixieren wir den Index Lever Nr. 29 so, daß bei Rechtsanschlag dessen metallischer Führungsbolzen etwa auf der selben Höhe zur Stirnseite verläuft. Das ganze sichern wir nun mit dem Reverse Clip Pos.30 ab.

Beim Montieren des Cam Shafts Pos. 46 müssen wir das Markierungsloch nach der Einbauvorschrift positionieren.

Das Cam Wheel Pos. 45 ist noch in der Stellung Eject geparkt. Wir drehen nun am Pulley Shaft Pos. 47 so, daß sich das Cam Wheel entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn dreht. Wenn der Markierungspfeil des Cam Wheels gerade unter dem Intermediate Lever Pos.32 verschwindet, setzen wir das Cam Shaft so ein, daß dessen markiertes Loch in die vierte Zahnücke des Zahnsegmentes des Cam Wheels eintaucht. Das Cam Shaft ist nach dem Eindrücken gegen Herausfallen und Verdrehen gesichert.

Nun drehen wir das Cam Wheel in die Stellung Eject zurück. Nur in dieser Position können wir den Pressure Roller Guide Pos. 41 montieren. Wir setzen den nach links unterhalb der Capstanwelle gedrehten Schwenkarm des Pressure Roller Guides auf und drehen anschließend den Pressure Roller Guide entgegen dem Uhrzeigersinn, bis er einrastet.

Nun können wir die Andruckrolle Pos. 37 einsetzen und mit der Andruckfeder auch vor dem Herausfallen sichern.

Nun können wir den Fädelmotor in seinen Halteblock pressen und den Antriebsriemen Pos. 39 aufziehen.

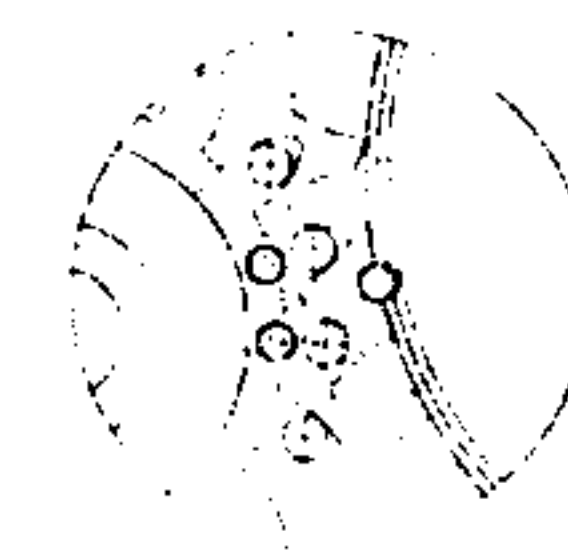
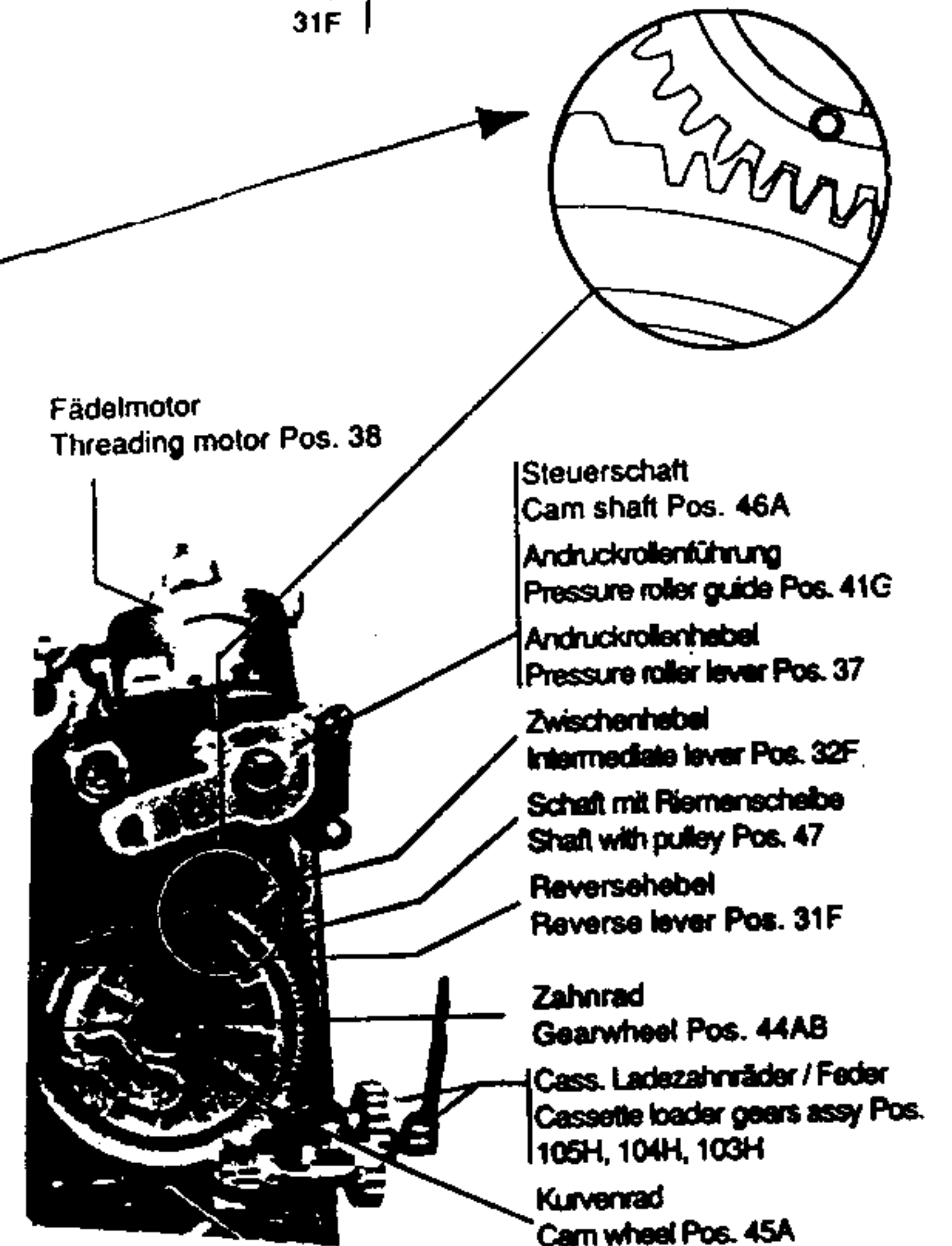
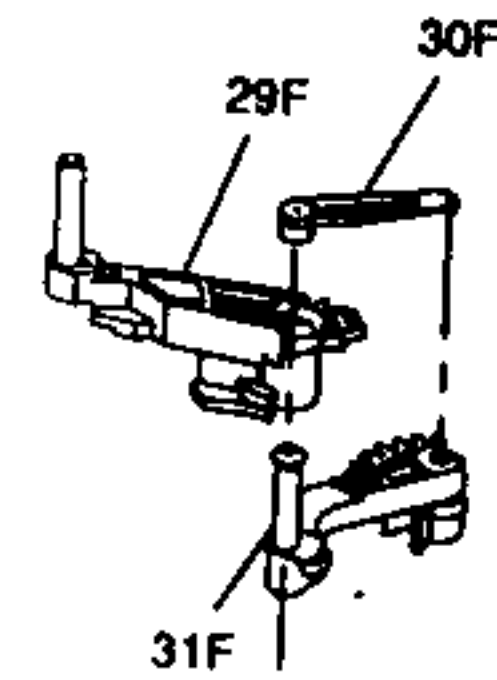
Nun versichern wir uns, ob die Fädelarme vollständig ausgefädelt sind, wenn nicht, schieben wir die Arme in die Ausfädelposition. Jetzt komplettieren wir die Laufwerksunterseite

Das Zahnrad Cam Wheel Reverse Pos.111 weist zwei sehr schlecht sichtbare Markierungen auf. Ein rundes, nicht sehr tiefes Sackloch und eine Dreiecksmarkierung in je einem Antriebszahn. Sehen Sie sich auch das entsprechende Bild im Service Manual an!

Beim Slider Gear( 44) sind zwei benachbarte Zähne mit je einem Markierungsloch versehen. In die dazwischen liegende Zahnücke positionieren wir das runde Markierungsloch des Cam Wheel Reverse und drücken es in die Achse.

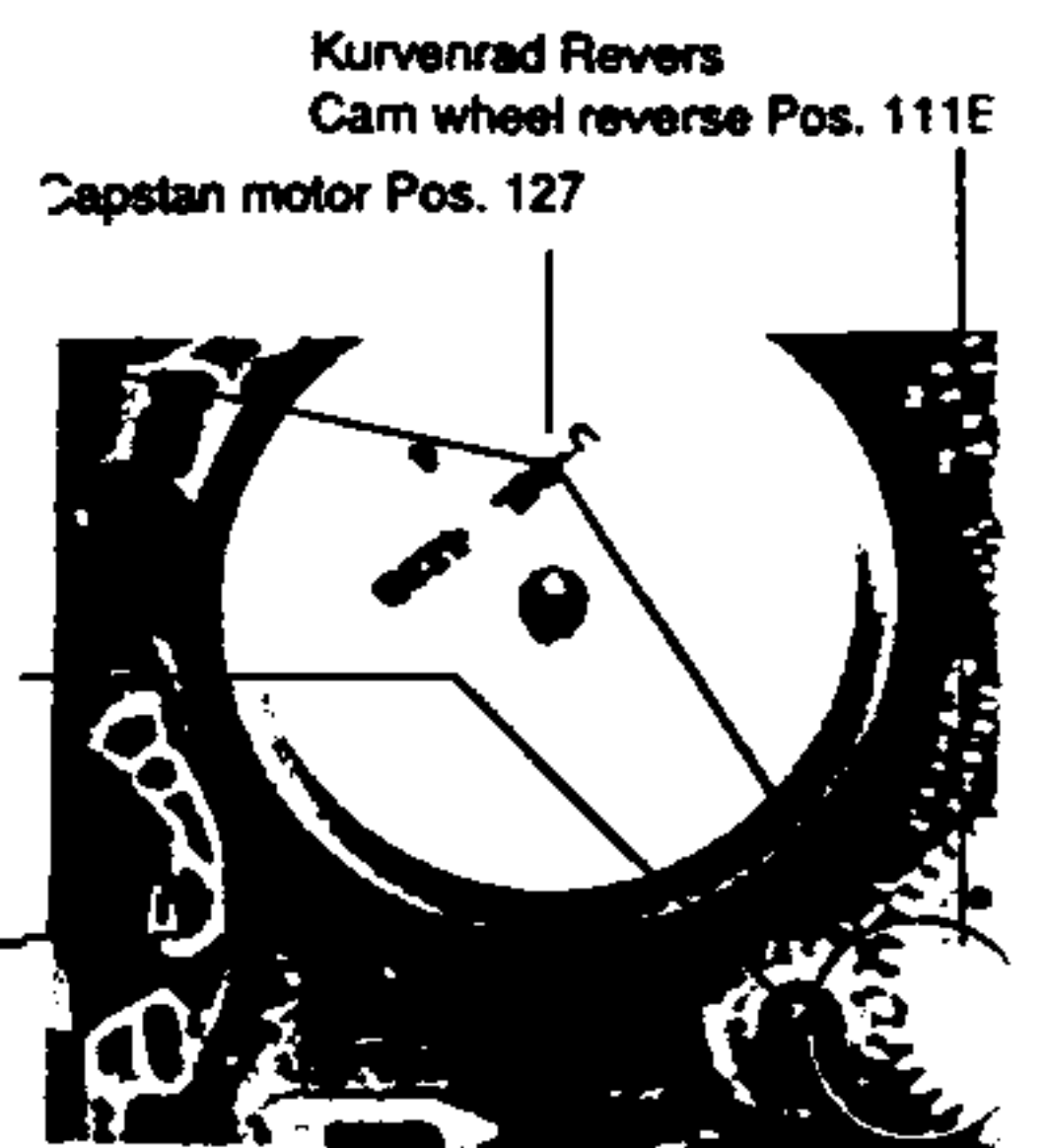
Nun setzen wir das Cam Wheel Tension Pos.113 so ein, daß die Nocke vom Loading Gear Pos.27 in die Kerbe neben den beiden übergroßen Zähnen des Cam Wheel Tension Nr.113 hineinfällt. Bei der anderen Kerbe auf der linken Zahnradseite müssen wir den Markierungspfeil des Cam Wheel Reverse sehen. Wir drücken nun das Cam Wheel Tension nach unten, bis es einrastet.

Die Nocke des Tension Levers Pos.112 greift in die gefettete Steuerkurve des Cam Wheel Tension. Das Tension Crank Pos.12 und das Zahnsegment am rechten Ende des Schwenkarmes müssen zueinander in Beziehung gebracht werden. Am Zahnsegment des Schwenkarmes sind zwei benachbarte Zähne markiert und die

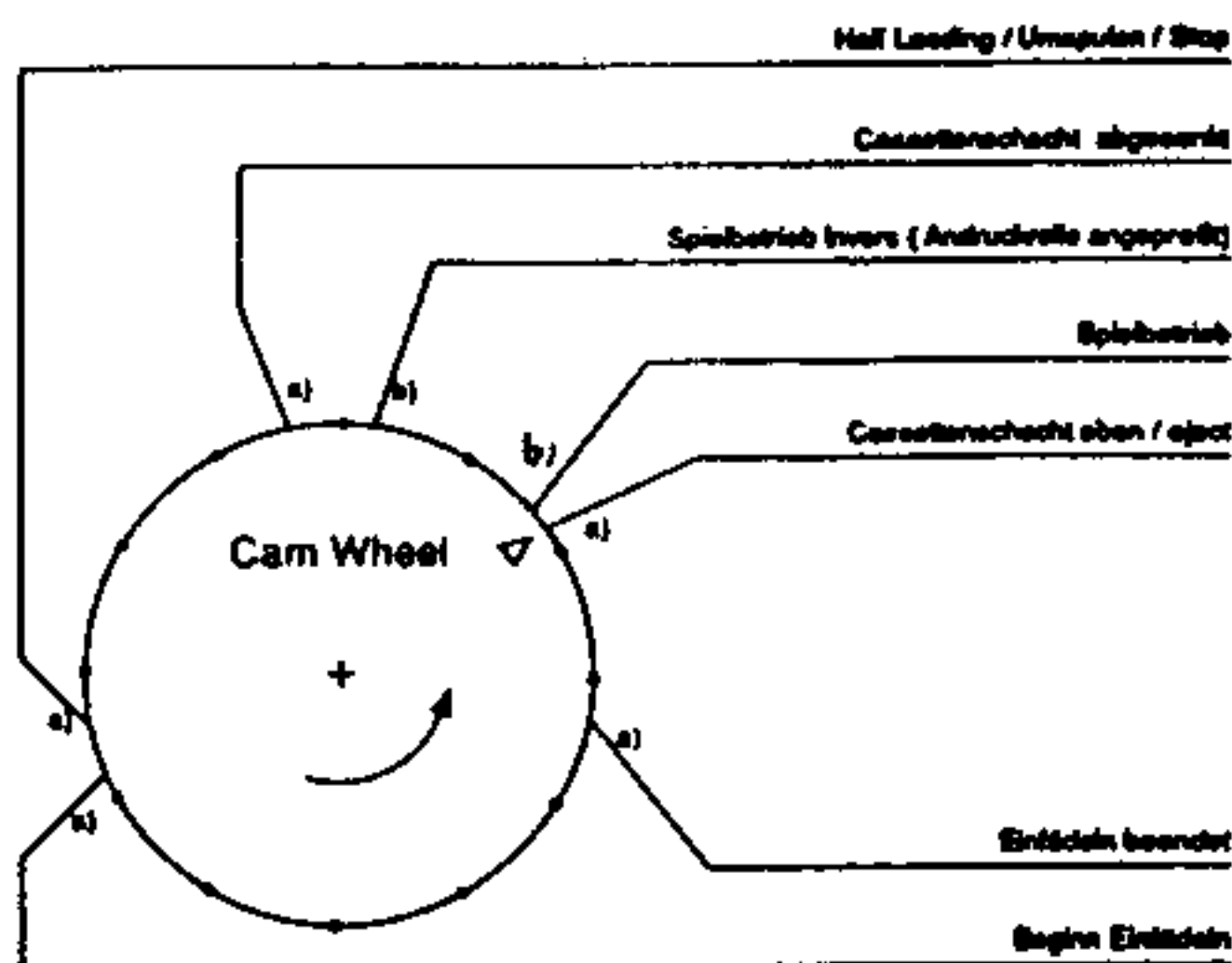
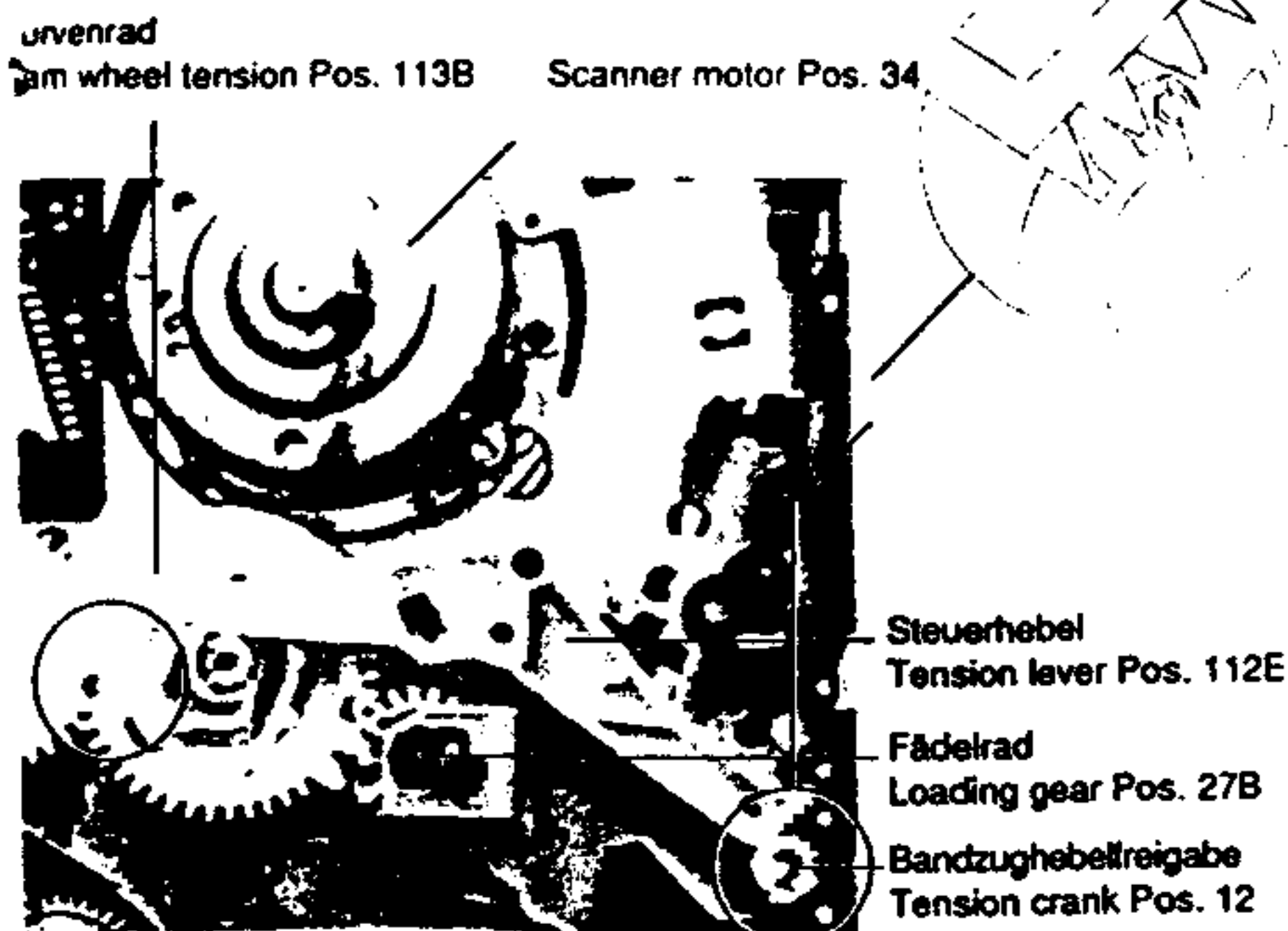


Zahnrad  
Gearwheel Pos. 44AB

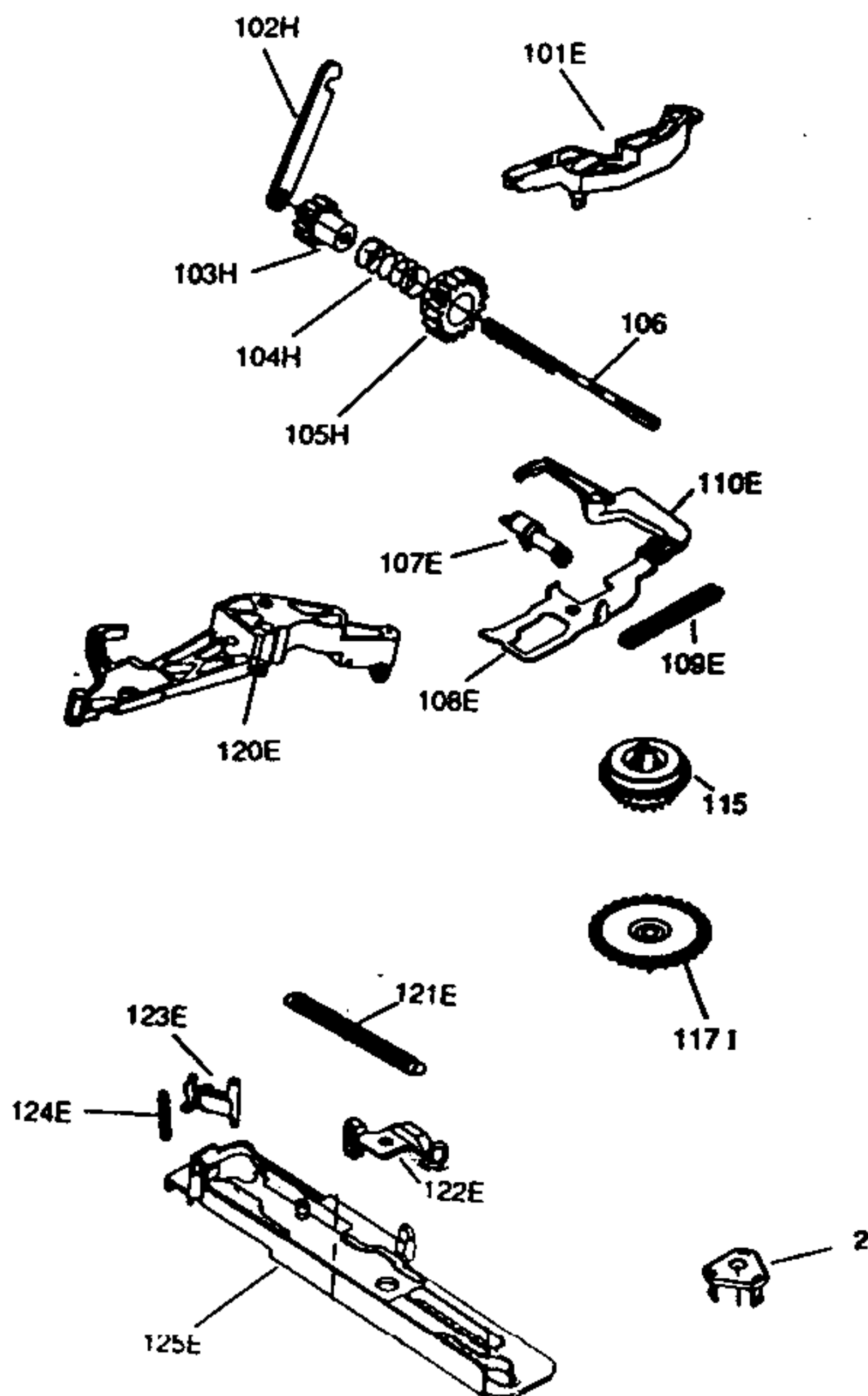
Cassette Ladehebel  
Cassette loader  
trigger Pos. 101E







a) 1. Umdrehung    b) 2. Umdrehung



dazwischenliegende Zahnücke muß exakt in den markierten Zahn des Tension Crank justiert werden. Nun drücken wir den Schwenkarm in die Rasterung. Sehen Sie sich auch das zugehörige Bild im Service Manual an.

Bevor wir den Cassette Loader Trigger Pos. 101 installieren, überzeugen wir uns, daß das Cam Wheel auf der Laufwerksobenseite sich noch in der Stellung Eject befindet. Der Markierungspfeil zeigt etwa auf 1/2 Zwei. Hier bietet es sich an, die Feder Pos.11 des Bandzugfühlers einzuhängen. Nun wenden wir uns wieder der Laufwerksunterseite zu.

Den Schwenkarm Cassette Loader Trigger Pos.Nr. 101 in seinem Drehpunkt hängen wir so ein, daß der nach unten zeigende Schwenkarm am schwarzen Spritzteil rechts anschlägt und drücken es dann nach unten, bis es einrastet.

Nun setzen den Pulse Roller 107 ein. Das breitere Teil zeigt nach links und die rechte Nocke nach oben.

Jetzt folgt die gemeinsame Installation des Pulse Sliders Pos.108 und dem eingehaktem Pulse Lever Pos.110 und hängen die Feder Pulse Slider Spring Pos.109 ein.

Wenn Sie nun an der Antriebsachse hin und her drehen, muß bei jedem Richtungswechsel der Pulse Roller diesen Wechsel auf den Pulse Slider übertragen.

Vor dem Einsetzen des Cassette Loader Gear Assy überprüfen wir dessen Vollständigkeit.

Es besteht aus der Achse 106, dem Cassette Loader Gear 2 Pos. 105, der Druckfeder 104 und dem Zahnrad Cassette Loader Gear 1 Pos. 103 und dem Sicherungsclip 102.

Die Achse stecken wir in die entsprechende Öffnung und Drücken sie bis auf Anschlag in den Montageblock.

Im Eject Mode montieren wir auch den Schwenkarm Cam Wheel Lever Pos.120.

Die richtige Steuerkurve im Cam Wheel Pos.45 auf der Laufwerksobenseite für den Cam Wheel Lever 120 wird dann gewährleistet, wenn wir vor dem Niederdrücken des Schwenkarmes diesen nach links auslenken, bis er an den Kunststoffring der Laufwerksbefestigung Pos.Nr. 2 anschlägt.

Nun setzen wir das Double Gear Pos. 117 so ein, daß das kleinere Zahnrad zuerst auf die vorgefettete Achse gesteckt wird.

Auf die gefettete Kupplungsachse führen wir das kleinere Zahnrad der Kupplung 115 zuerst ein und drücken es fest bis es einrastet. Wichtig: Jetzt dürfen wir auf keinen Fall die Montage des Clutch Sliders 122 vergessen. Benetzen Sie unbedingt die entsprechenden Gleitflächen im Chassis mit Schmierfett.

Nun setzen wir den vollständig nach links geschobenen und in den Mitnehmer vom Cam Wheel Lever eingehängten Main Slider Pos. 125 ein und rasten ihn in den Haltenasen ein. Gegenfalls die Bremsen auf der Laufwerksobenseite entlasten.

Nun verbinden wir mit der Feder Slider Spring Pos.121 den Main Slider mit dem von der Laufwerksobenseite durchgeführten Trigger Lever Pos.3.

Den Clutch Lever Pos. 14 und das eingehängte Changing Gear Pos. 16 können wir nun im Laufwerk installieren und den Federdraht in die vorgesehene Montagevorrichtungen einhängen.

Wir können nun die Leiterplatte *Tape Deck Sensor Panel* montieren.

Als abschließende Arbeit setzen wir die Riemenscheibe Gear Pulley Pos. 128 ein und verbinden mit dem Riemen 126 die Riemenscheibe mit dem Capstanmotor.

## Manueller Laufwerks Check

Nun können wir daß Laufwerk manuell überprüfen.

Drehen Sie nun am Pulley Shaft so, daß sich das Cam Wheel entgegen dem Uhrzeigersinn dreht.

Wir beginnen bei Eject, die Markierung auf dem Cam Wheel zeigt „1/2 Zwei Uhr“.

Wenn die Markierung unter dem Intermediate Lever verschwindet, schwenken die Hilfsfädelarme aus und würden bei eingelegtem Band dieses an den A/C Head Pos. 36 drücken.

Etwa gegen „9 Uhr“ wird der Schwenkvorgang beendet.

Etwa um „8Uhr“ fällt eine Nocke des Slider Gears in eine Kerbe des Cam Wheels. Der Einfädelvorgang startet. Etwa in der „3Uhr“ Stellung ist der Fädelvorgang beendet und die Andruckrolle ist vollständig abgesenkt.

Etwa bei „1Uhr“ ist die Andruckrolle an die Capstanwelle gedrückt und der Bandzugfühler ist in Funktion. Die Reverse Brake darf nicht das rechte Antriebsrad berühren.

In dieser Position führt der Recorder die Funktionen Aufnahme, Wiedergabe und Sonderfunktionen für „Vorwärts“ aus.

Drehen wir das Cam Wheel weiter bis es blockiert, dann muß sich kurz vorher der Bandzugfühler gelöst haben und die Reverse Brake das rechte Antriebsrad abbremsen. In dieser Stellung laufen die Reversefunktionen ab.

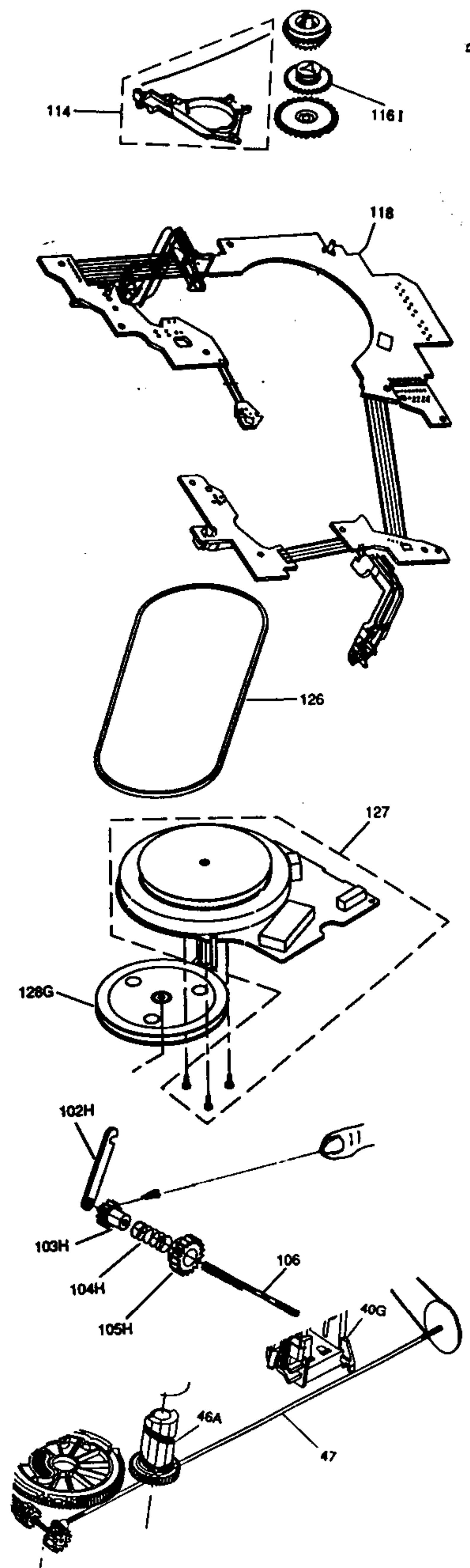
## Montage des Cassettenschachtes

Wir müssen nun das Laufwerk manuell nach Eject zurückdrehen (Cam Wheel dreht im Uhrzeigersinn) bis das Pulley Shaft blockiert.

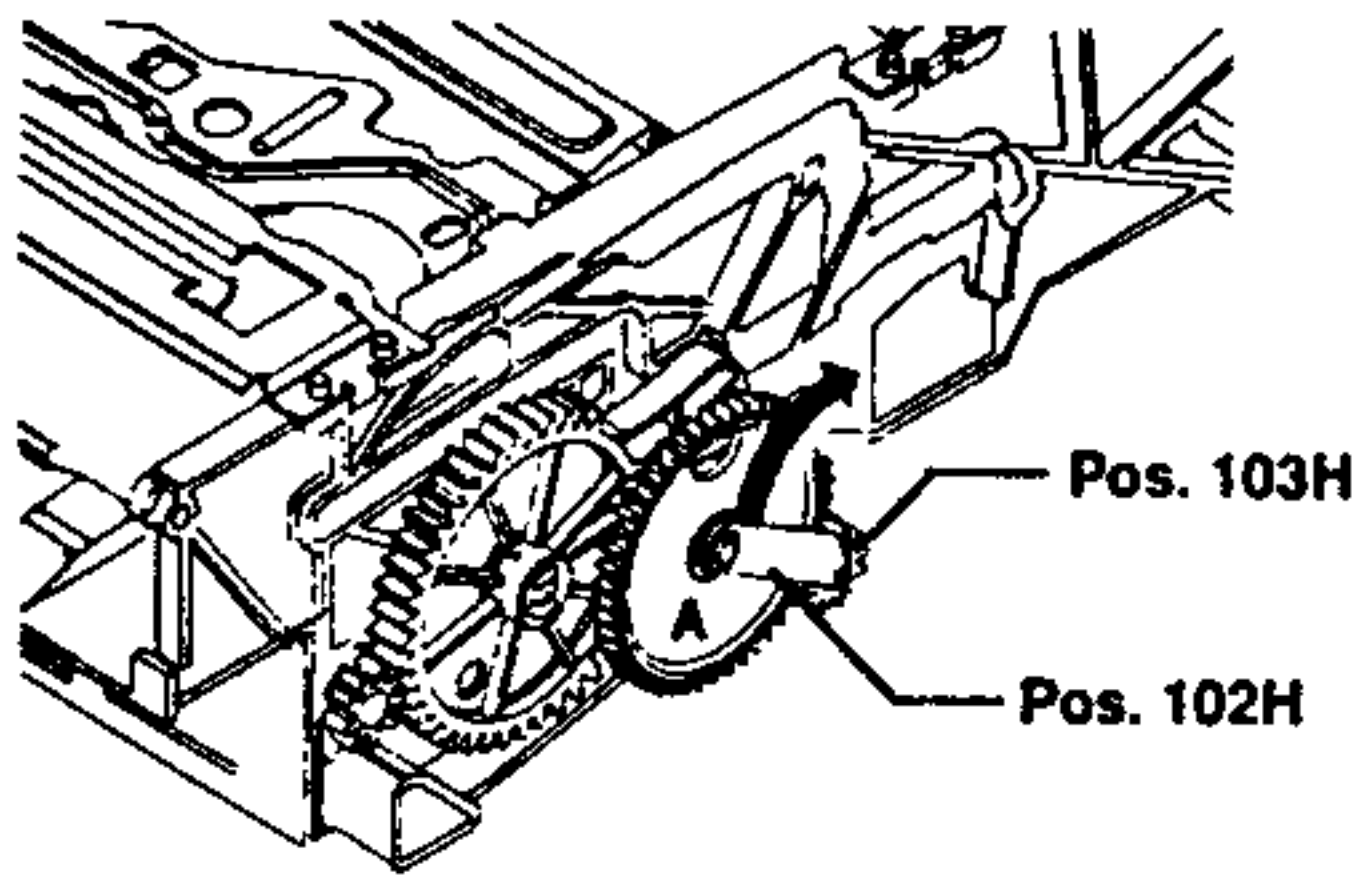
Nun bremsen wir mit einem Finger das Laderad 103 für den Cassettenschachtantrieb ab. Wir drehen nun das Pulley Shaft 47 vorsichtig so, daß sich das Cam Wheel 45 entgegen dem Uhrzeiger dreht.

Das Rad 103 muß sich mitdrehen. Wir bewegen nun daß Pulley Shaft so lange, bis das Cassette Loader Gear 103 die Kraftübertragung unterbricht. Wir unterbrechen augenblicklich die Drehbewegung am Pulley Shaft. Jetzt dürfen wir die Mechanik nicht mehr betätigen!

Nun nehmen wir den Cassettenschacht und senken in ab.







Sollte das große, ungesicherte Antriebsrad abgefallen sein, so drehen wir dessen Markierungspfeil auf etwa „8Uhr“. Nur in dieser Stellung läßt sich das Rad montieren.

Nun halten wir den Cassettenlift fest, daß er sich nicht anhebt und drehen das aufgesetzte Rad im Uhrzeigersinn. Es muß insgesamt drei Raststellungen durchlaufen. Nun will der Cassettenlift sich heben. Nun drehen wir das Rad entgegen dem Uhrzeigersinn zurück, bis es einmal einrastet. Die beiden Markierungspfeile der beiden Räder stehen sich etwa gegenüber.

Nun setzen wir den Cassettschacht in dieser Stellung auf das Chassis und schrauben ihn mit den vier Schrauben fest. Vergessen Sie anschließend nicht, den Clip 102 einzuhängen, um ein Lösen des Antriebrades am Cassettschacht zu verhindern!

**Laufwerk**

