

LIBRETTO ISTRUZIONI

**Rimoldi<sup>®</sup>**

**177  
267**

**n. 261**  
999964-5-00

**PREMESSA**

Inconvenienti	Cause Probabili	Inconvenienti	Cause Probabili
Punto irregolare	Questo libretto contiene alcune note relative all'installazione, messa a punto e manutenzione ordinaria delle macchine per cucire RIMOLDI, serie CILINDRICA classe 177 e serie PIANA classe 267 per la formazione di cuciture zig zag con punto catenella doppia tipo 404.		
Trasporto e stam- mento del tessuto	Le macchine per cucire RIMOLDI sono sottoposte a scrupolosi controlli e rigorosi collaudi che permettono di garantirne la durata e l'efficienza, ma queste performances dipendono notevolmente dal modo col quale si usano e dalla precisa manutenzione che sarà destinata ad esse.		
Salto del punto	La manutenzione metodicamente eseguita costituisce fattore determinante per la più lunga durata delle macchine per cucire RIMOLDI nelle migliori condizioni di funzionamento e di rendimento.		
	Pertanto prima dell'impiego, è buona norma consultare attentamente questo libretto e seguirne con cura le istruzioni date.		
Rottura filo	Attenendosi sempre all'uso di RICAMBI ORIGINALI RIMOLDI, gli unici che offrono la stessa garanzia di qualità dei particolari montati in origine, si può essere sicuri di mantenere alti nel tempo la funzionalità ed il valore commerciale delle macchine per cucire RIMOLDI.		

**AVVERTENZE**

Tutti i prodotti RIMOLDI, ai quali fa riferimento il presente libretto istruzioni, sono completi di tutte le protezioni antinfortunistiche previste dalle leggi vigenti. Pertanto i dispositivi di sicurezza quali salvadita, protezione barra ago, carter paracinghia sulla macchina e sul motore, ecc. **non devono essere rimossi** se non per operazioni di manutenzione, da eseguirsi sempre a motore disinnestato.

Durante le operazioni di sostituzione dell'ago, del piedino, della placca ago, del crochet e di infilatura, il motore deve essere disinserito dalla rete di alimentazione, agendo sul relativo interruttore.

L'innosservanza di una di queste regole basilari, potendo compromettere l'integrità fisica di chi opera, comporta inevitabilmente ad assumerne anche la relativa responsabilità.



## COLLEGAMENTI INTERNI DEL MOTORE

Prima di allacciare il motore alla rete elettrica, controllare attentamente che:

- il collegamento della morsettiere interna del motore corrisponda effettivamente alla tensione d'esercizio
- l'interruttore salvamotore sia tarato per quella stessa tensione e per la potenza del motore installato
- i collegamenti di messa a terra siano tutti quanti efficienti.

Dopo ogni singola operazione di allacciamento alla rete elettrica, controllare sempre che la rotazione del motore corrisponda a quella richiesta dalla macchina per cucire.

L'eventuale inversione del senso di rotazione, per tutti i tipi di motori trifase, potrà essere effettuata invertendo tra loro due qualsiasi delle tre polarità.

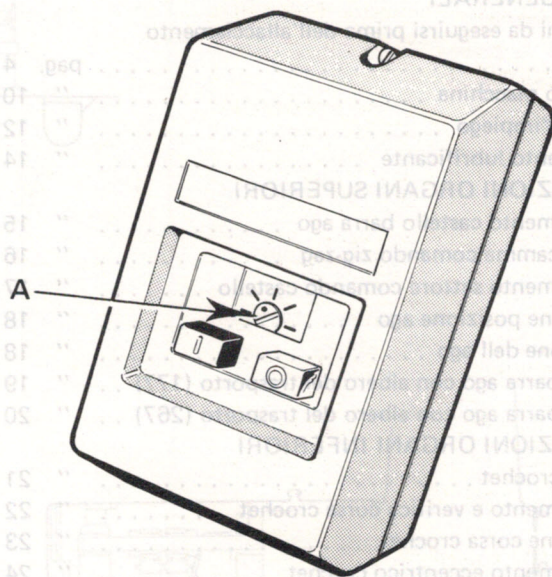
### Collegamento lampada

Per disporre di alimentazione luce autonoma, impiegare l'apparecchiatura Rimoldi 019-90 a bassa tensione da collegare con i morsetti d'entrata dell'interruttore salvamotore.

entrata E= 125/160/220/240/380/  
415 V 50/60 Hz

uscita regolabile U= da 5 a 12 V 20VA

## SALVAMOTORE



A - vite variazione taratura

## VERIFICA TARATURA DELL'INTERRUTTORE SALVAMOTORE

Il valore di taratura (in Ampère) dell'interruttore salvamotore del tipo indicato in figura, può essere rilevato dalla posizione dell'indice • direttamente attraverso l'apposita finestrella del coperchio e confrontato con il valore riportato nelle tabelle in corrispondenza del tipo, della tensione e della potenza del motore impiegato. In altri tipi di interruttore salvamotore privi di finestrella, per conoscere il valore di taratura è necessario togliere il coperchio ed osservare la posizione dell'indice di un cursore.

Per regolare la taratura dell'interruttore salvamotore, togliere il coperchio e ruotare l'apposita vite (oppure far scorrere l'indice del cursore) in modo da far corrispondere l'indice con il valore richiesto.

**Attenzione:** escludere l'allacciamento con la rete elettrica di alimentazione prima di procedere a qualsiasi operazione che richieda di togliere il coperchio di chiusura dell'interruttore salvamotore.

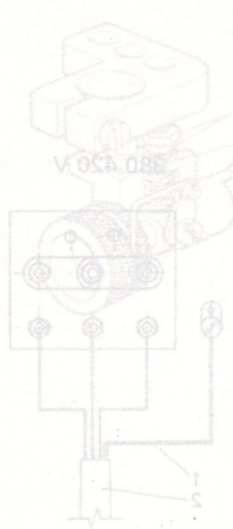


Tabelle di taratura

Simbolo interruttore Salvamotore completo	campo di taratura	Potenza motore trifase							
		1/3 HP		1/2 HP		3/4 HP		1 HP	
		220V	380V	220V	380V	220V	380V	220V	380V
910371-4-11	1,6 ÷ 2,5A	1,7A	1,4A	2,4A	1,6A				
910373-4-11	2,5 ÷ 4A					3,5A	2,5A	4A	3A

Simbolo interruttore Salvamotore completo	campo di taratura	Potenza motore monofase					
		1/3 HP		1/2 HP		3/4 HP	
		110V	220 V	110V	220 V	110V	220 V
910433-4-00	2,5 ÷ 4 A		3,4A		3,6A		
910434-4-00	4 ÷ 6,3 A						4,8A
910435-4-00	6,3 ÷ 10A	6,5A		6,9A			8,9A

## SCHEMI DI COLLEGAMENTO

Gli schemi di seguito riportati illustrano, a seconda del tipo di motore, come devono essere collegati alla morsettiera del motore i fili provenienti dall'interruttore salvamotore.

### MOTORI MONOFASE

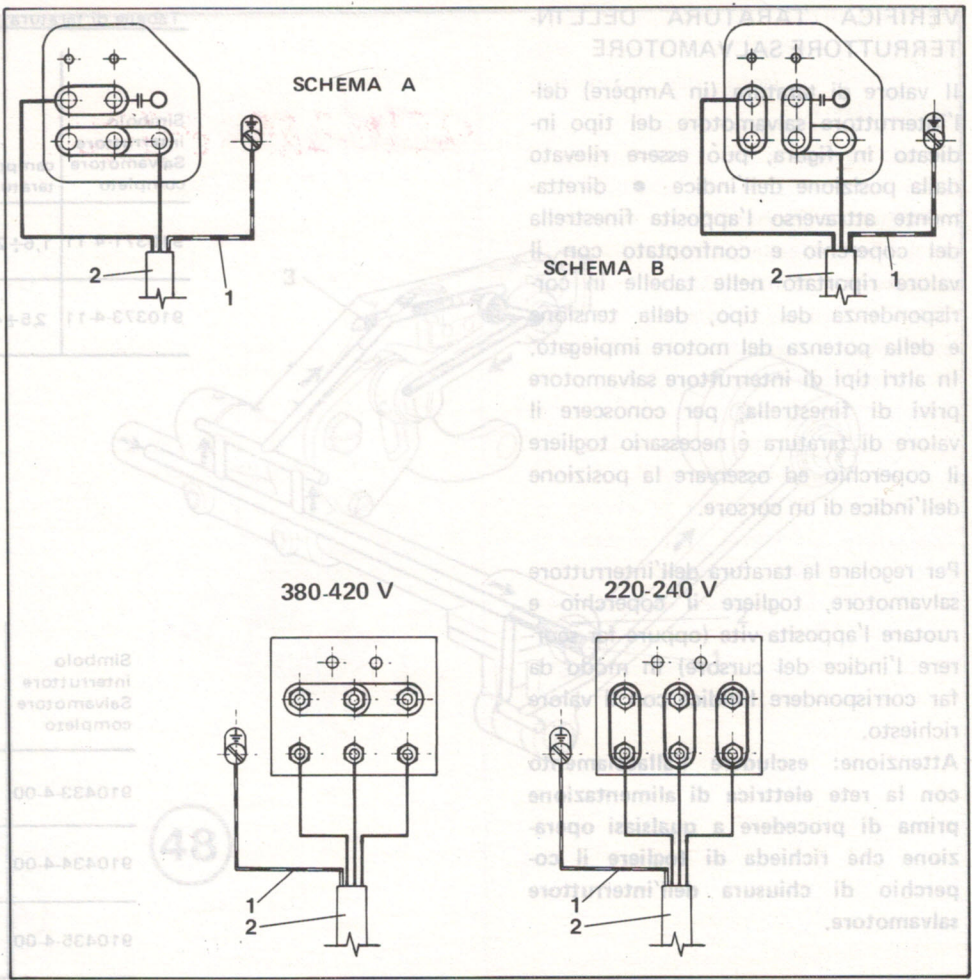
Il collegamento deve essere eseguito come da schemi A o B, secondo la predisposizione della morsettiera.

L'eventuale inversione del senso di rotazione può essere effettuato variando lo schema di collegamento da A a B o viceversa.

### MOTORI TRIFASE

Zefir Zefiret

- 1 - conduttore di terra (giallo-verde)
- 2 - cavo proveniente dall'interruttore salvamotore



### MOTORI TRIFASE

Quick NDK 600 V (sino alla matric. 1.610.199)

Quick Stop NDK 700 (sino alla matric. 580.199)

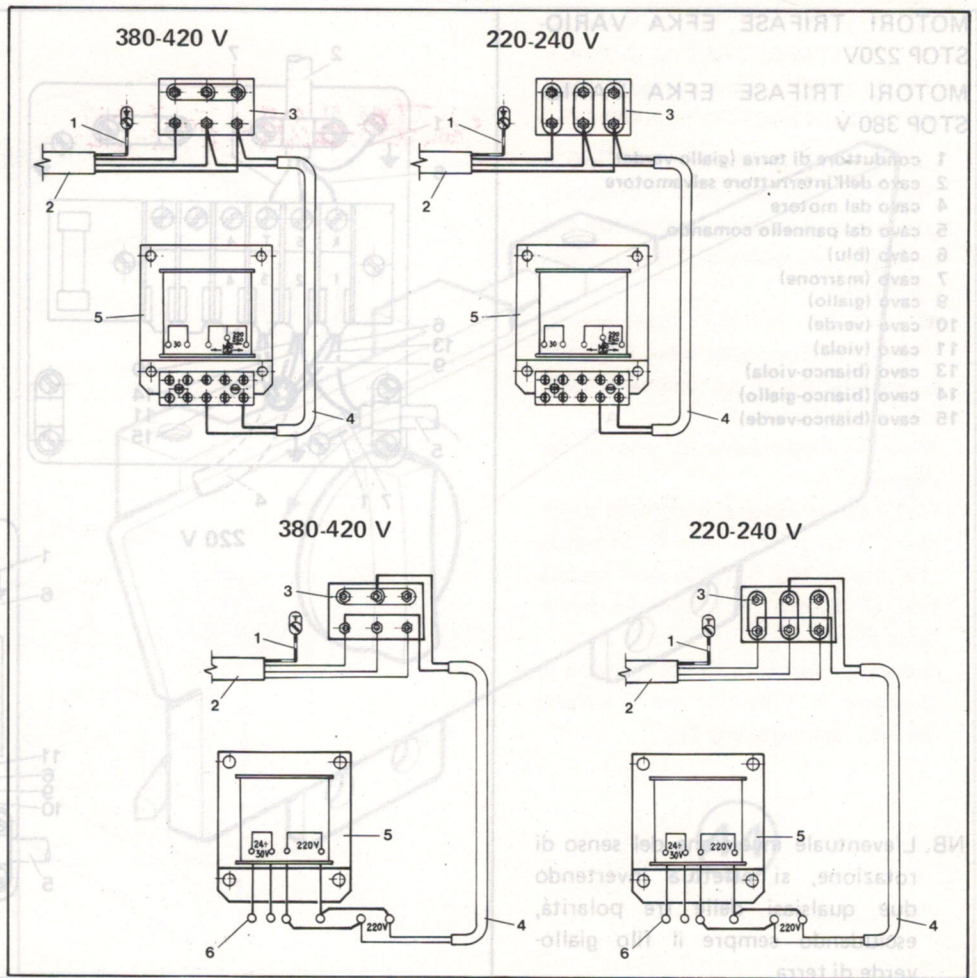
### MOTORI TRIFASE

Quick NDK 600 V (dalla matric. 1.610.200)

Quick Stop NDK 700 e NDK 707 (dalla matric. 580.200)

Quick Electronic NDK 800; 801; 880; 880T, 880BG; 880M

- 1 - conduttore di terra (giallo-verde)
- 2 - cavo proveniente dall'interruttore-salva-motore
- 3 - morsettiera motore
- 4 - cavo di alimentazione Z del trasformatore
- 5 - trasformatore per comandi
- 6 - terminali del pannello

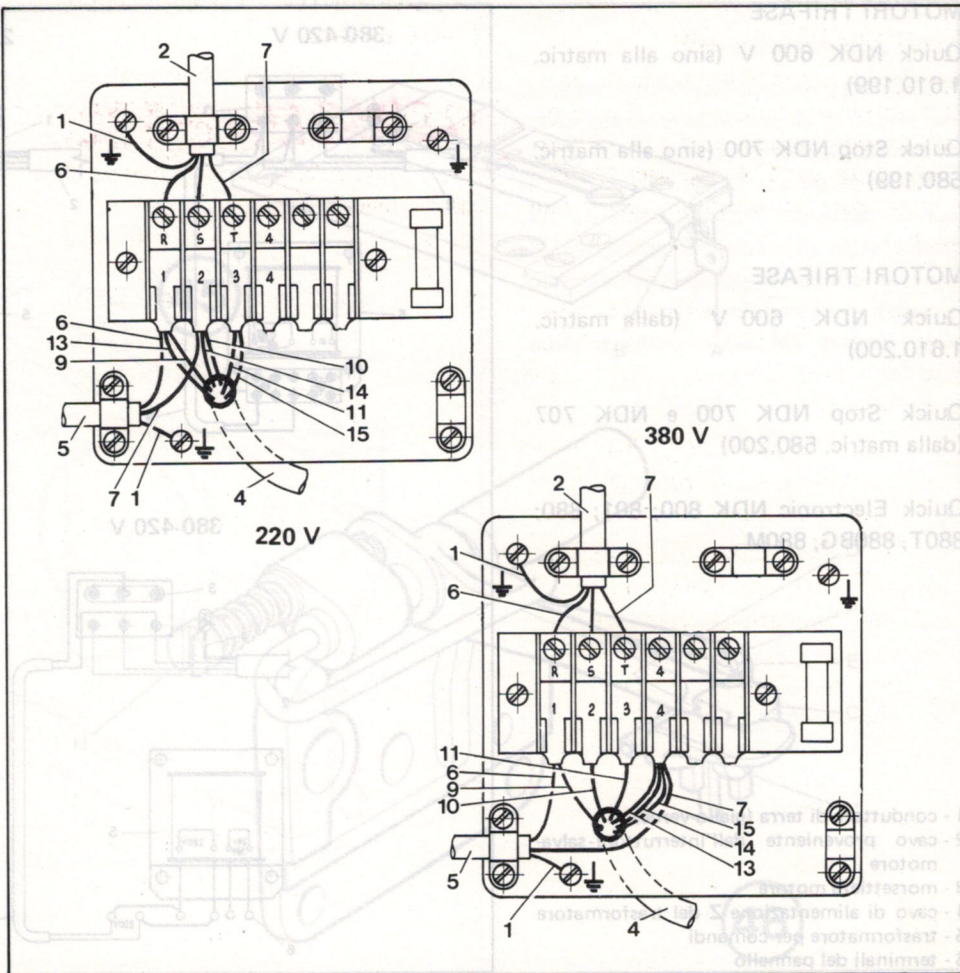




MOTORI TRIFASE EFKA VARIO-STOP 220V

MOTORI TRIFASE EFKA VARIO-STOP 380 V

- 1 conduttore di terra (giallo-verde)
- 2 cavo dell'interruttore salvamotore
- 4 cavo dal motore
- 5 cavo dal pannello comando
- 6 cavo (blu)
- 7 cavo (marrone)
- 9 cavo (verde)
- 10 cavo (verde)
- 11 cavo (viola)
- 13 cavo (bianco-viola)
- 14 cavo (bianco-giallo)
- 15 cavo (bianco-verde)



NB. L'eventuale inversione del senso di rotazione, si effettua invertendo due qualsiasi delle tre polarità, escludendo sempre il filo giallo-verde di terra.

## IMPIANTO ELETTRICO DI COLLEGAMENTO DEL MOTORE

L'impianto elettrico comprende l'interruttore salvamotore, il cavo di collegamento con il motore e un cavo di metri 4,65, senza spina di collegamento dell'interruttore salvamotore con la rete elettrica.

Gli allacciamenti consentiti alla rete elettrica sono con presa a parete, con presa a pavimento e relativa spina, volanti con aggancio meccanico, aerei con blindo-barra.

Per quanto possibile, evitare l'attraversamento delle corsie di passaggio con i cavi di collegamento.

In tutti i tipi di allacciamento, è assolutamente indispensabile collegare, mediante conduttore giallo-verde o treccia a vista, l'impianto elettrico con una rete di messa a terra ufficialmente riconosciuta idonea.

## COLLEGAMENTO AEREO ALLA BLINDO-BARRA

Il collegamento del motore alla blindo-barra viene fatto con il cavo a disposizione e senza l'interposizione di alcuna presa e spina volanti, anche se dotate di aggancio meccanico.

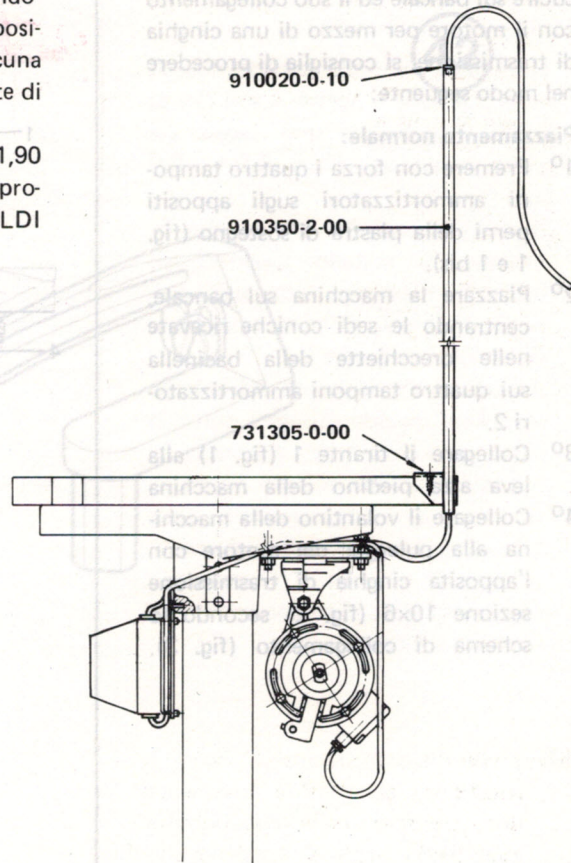
Fino ad un'altezza minima di metri 1,90 dal pavimento, il cavo dev'essere protetto dalla guaina rigida che RIMOLDI fornisce a richiesta.

910504-5-00

910020-0-10

910350-2-00

731305-0-00

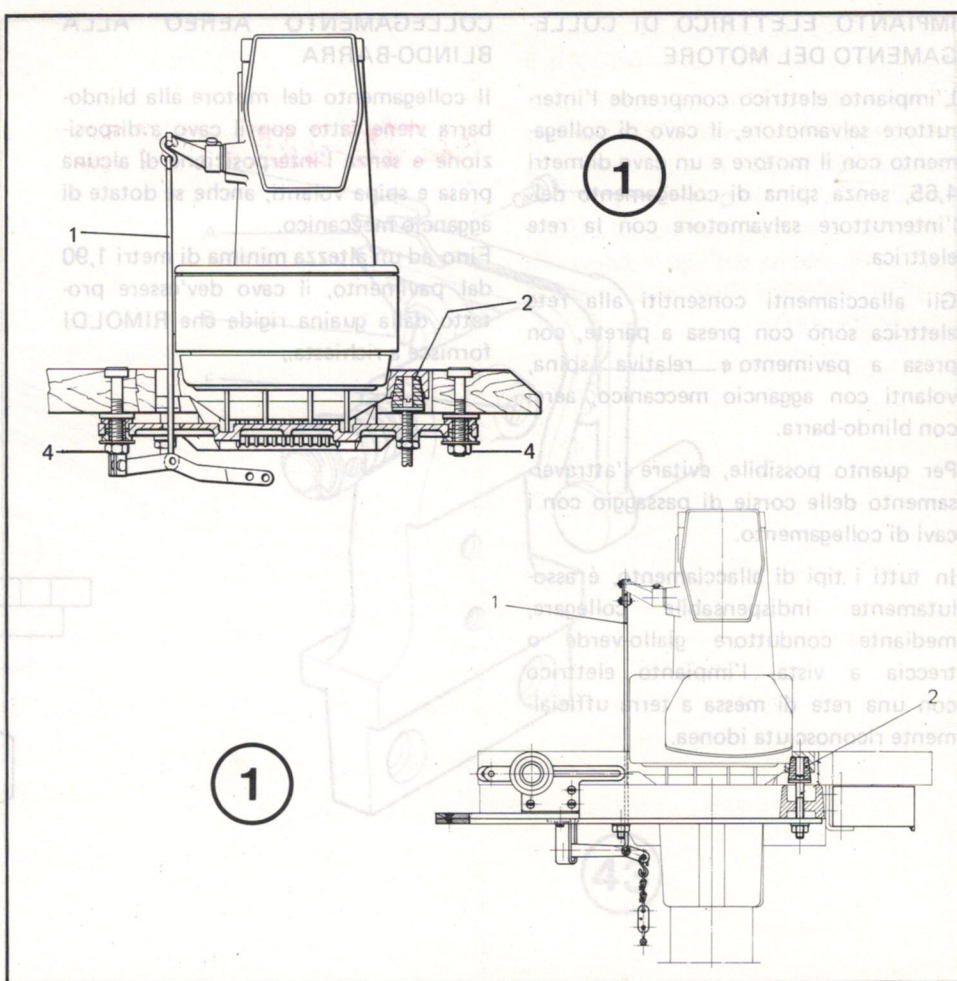


## MONTAGGIO MACCHINA

Per il montaggio della macchina per cucire sul bancale ed il suo collegamento con il motore per mezzo di una cinghia di trasmissione, si consiglia di procedere nel modo seguente:

### Piazzamento normale:

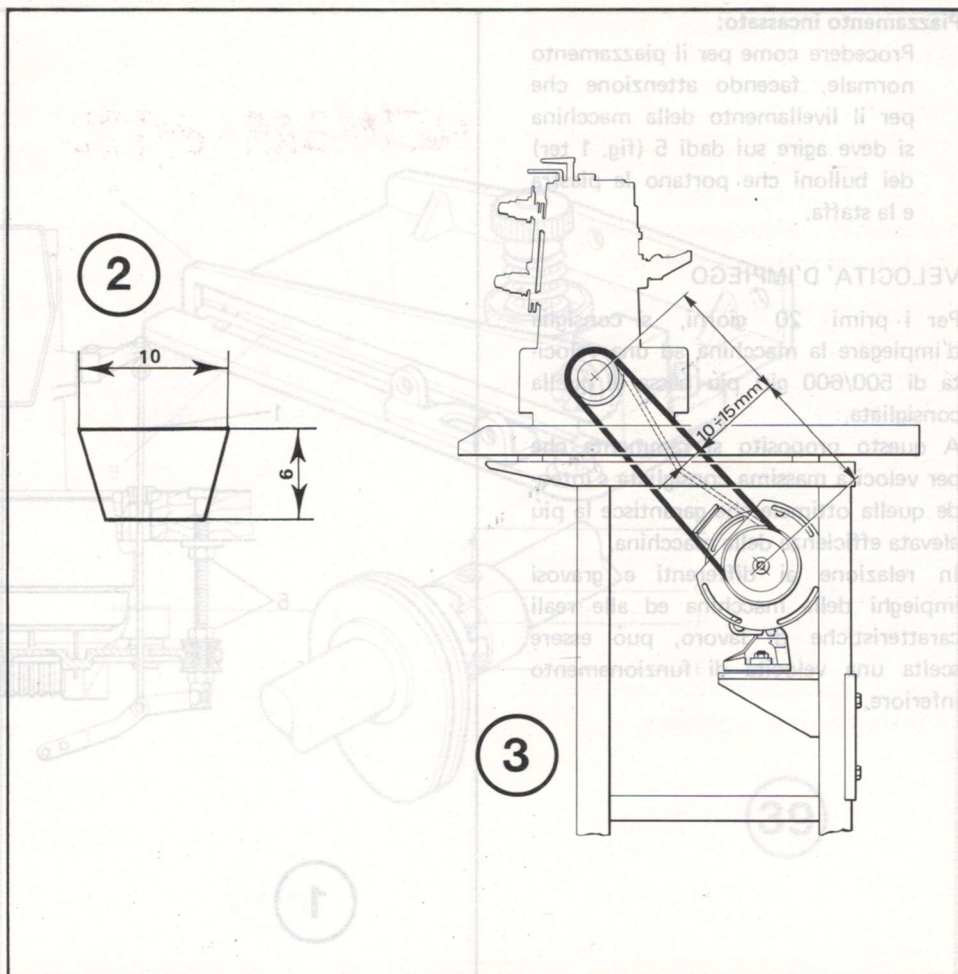
- 1° Premere con forza i quattro tamponi ammortizzatori sugli appositi perni della piastra di sostegno (fig. 1 e 1 bis).
- 2° Piazzare la macchina sul bancale, centrando le sedi coniche ricavate nelle orecchiette della bacinella sui quattro tamponi ammortizzatori 2.
- 3° Collegare il tirante 1 (fig. 1) alla leva alza piedino della macchina
- 4° Collegare il volantino della macchina alla puleggia del motore con l'apposita cinghia di trasmissione sezione 10x6 (fig. 2) secondo lo schema di collegamento (fig. 3).



5° Registrare la tensione della cinghia agendo sullo snodo di attacco del motore in modo da non consentire slittamenti, ma avendo cura di non tenderla eccessivamente onde evitare sovraccarichi sugli alberi delle pulegge e non compromettere la durata della cinghia stessa. Si ha la giusta tensione quando, premendo con la mano al centro del tratto indicato in fig. 3, si verifica una freccia, cioè un cedimento della cinghia, di 10-15 mm.

6° Livellare la macchina affinché la cinghia si trovi sul piano normale agli assi delle pulegge e al centro delle loro gole. Per l'operazione di livellamento agire sui perni sostegno avendo cura di bloccare successivamente gli appositi dadi 4.

7° Montare il coperchio protezione cinghia sul bancale.



### Piazzamento incassato:

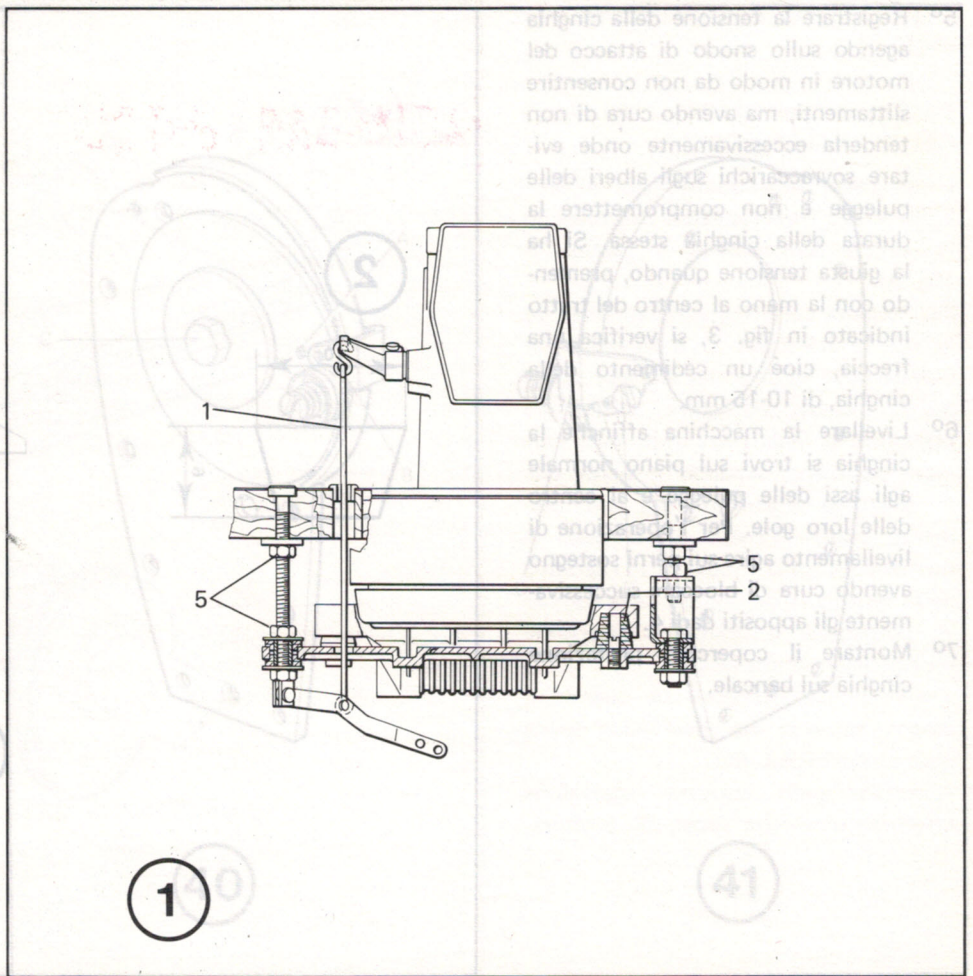
Procedere come per il piazzamento normale, facendo attenzione che per il livellamento della macchina si deve agire sui dadi 5 (fig. 1 ter) dei bulloni che portano la piastra e la staffa.

### VELOCITA' D'IMPIEGO

Per i primi 20 giorni, si consiglia d'impiegare la macchina ad una velocità di 500/600 giri più bassa di quella consigliata.

A questo proposito si rammenta che per velocità massima consigliata s'intende quella ottimale che garantisce la più elevata efficienza della macchina.

In relazione ai differenti e gravosi impieghi della macchina ed alle reali caratteristiche di lavoro, può essere scelta una velocità di funzionamento inferiore.



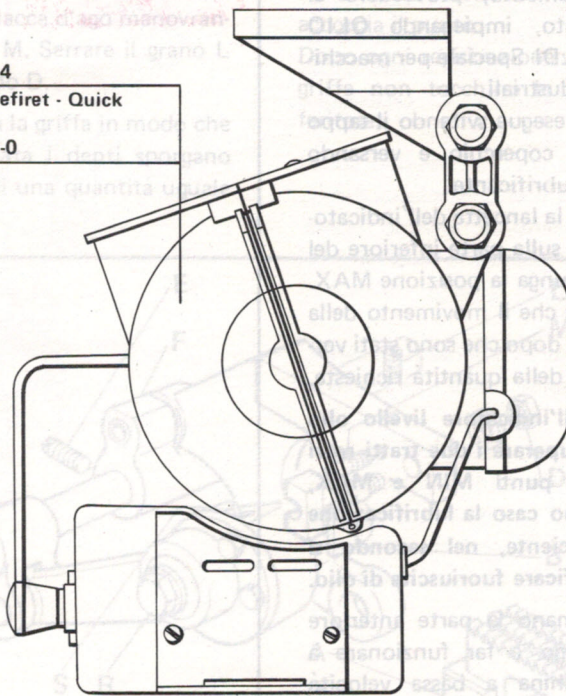
## CARTER PARACINGHIA SUL MOTORE

Tutti i tipi di motori forniti direttamente da RIMOLDI, unitamente alle macchine per cucire, sono dotati di apposito carter paracinghia studiato secondo le norme DIN 42703 (tedesche).

Il carter paracinghia racchiude al suo interno sia la puleggia motrice che la porzione di cinghia di trasmissione prevista sotto alla tavola, fino ad una distanza di sicurezza dalla stessa.

**Pertanto é assolutamente sconsigliato procedere al suo smontaggio prima di essere certi di aver spento il motore.**

910245-4  
Zefir - Zefiret - Quick  
910410-0  
Efka



36

## RIFORNIMENTO LUBRIFICANTE

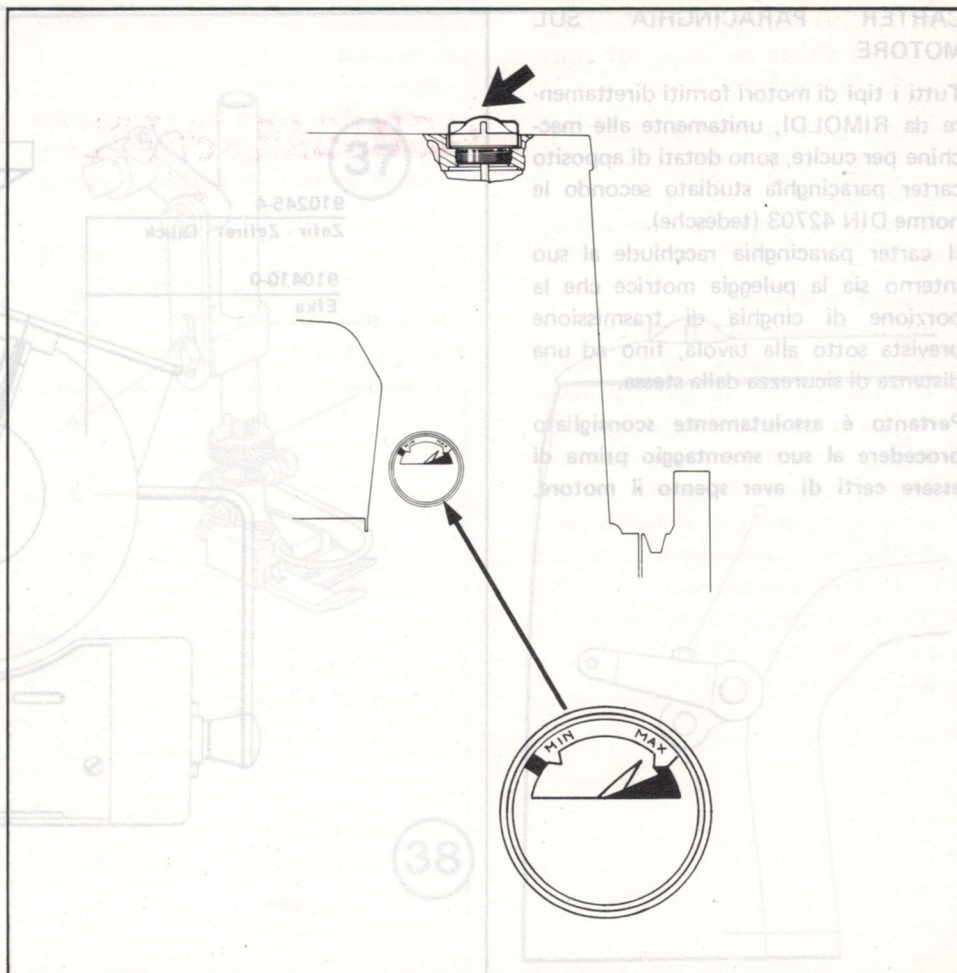
La macchina esce dagli stabilimenti senza lubrificante per cui è necessario, prima dell'avviamento, provvedere al suo rifornimento, impiegando OLIO Tipo 32 RIMOLDI Speciale per macchine per cucire industriali.

L'operazione si esegue svitando il tappo trasparente sul coperchio e versando circa 820 cc di lubrificante.

Controllare che la lancetta dell'indicatore livello, posto sulla parte inferiore del montante, raggiunga la posizione MAX. Tenere presente che il movimento della lancetta avviene dopo che sono stati versati circa i 2/3 della quantità richiesta.

**La lancetta dell'indicatore livello olio non deve mai superare i due tratti rossi all'esterno dei punti MIN e MAX, perché nel primo caso la lubrificazione sarebbe insufficiente, nel secondo si potrebbero verificare fuoriuscite di olio.**

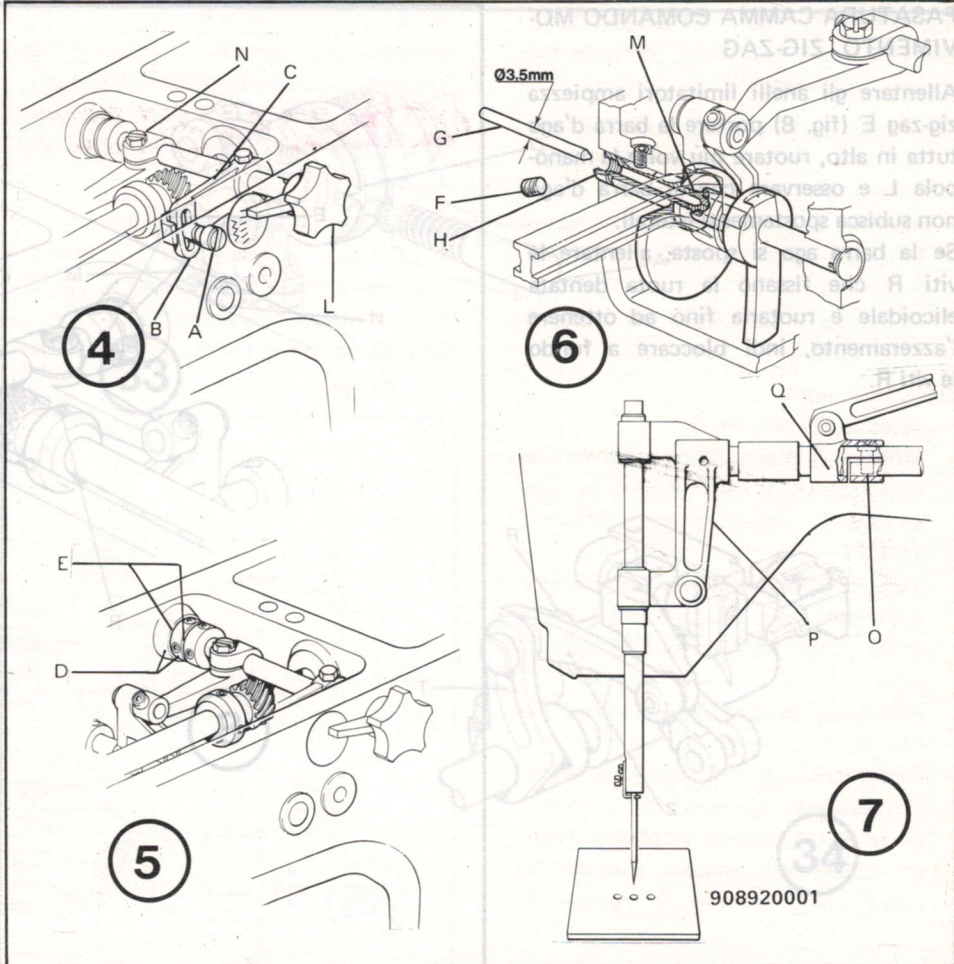
Lubrificare a mano la parte anteriore della barra d'ago e far funzionare a vuoto la macchina a bassa velocità per circa 5 minuti, aumentando progressivamente la velocità.



# REGOLAZIONI ORGANI SUPERIORI

## POSIZIONAMENTO CASTELLO BARRA D'AGO

- Allentare la vite A (fig. 4) per sbloccare la staffa B del settore di regolazione ampiezza zig-zag C.
- Allentare i grani D (fig. 5) per sbloccare i limitatori zig-zag E.
- Togliere il grano F (fig. 6), infilare la spina campione G nel foro della flangia H e ruotare la manopola L in modo che la punta della spina G entri nel centro praticato sulla rondella con gambo M.
- Allentare la vite N, ruotare la manopola L e portare il settore C tutto in alto. Bloccare a fondo la vite N.
- Allentare la vite O (fig. 7) che blocca il castello della barra ago P entro il manicotto Q e spostare il castello fino a centrarlo sul foro centrale della placca campione. 908920001
- Verificare che l'indice della manopola L corrisponda allo zero (linea superiore), altrimenti allinearlo allentando il grano contenuto in esso.

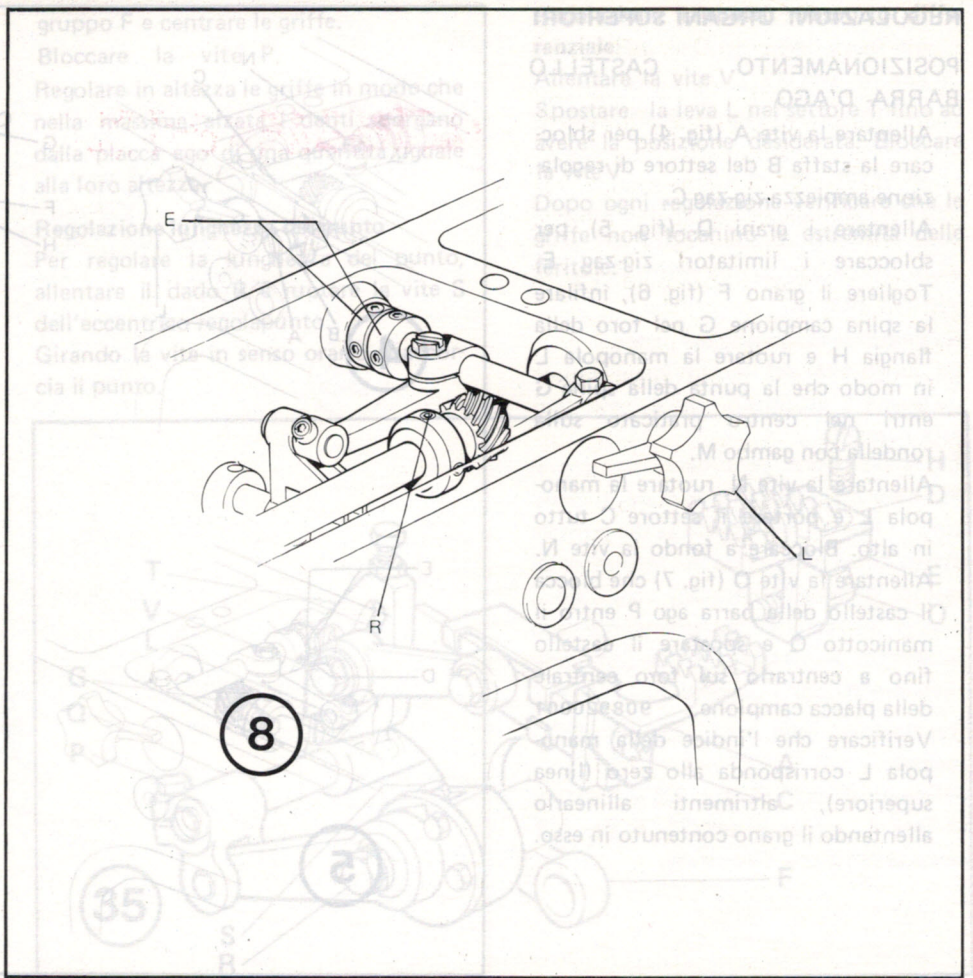




# FASATURA CAMMA COMANDO MOVIMENTO ZIG-ZAG

Allentare gli anelli limitatori ampiezza zig-zag E (fig. 8) portare la barra d'ago tutta in alto, ruotare piú volte la manopola L e osservare che la barra d'ago non subisca spostamenti laterali.

Se la barra ago si sposta, allentare le viti R che fissano la ruota dentata elicoidale e ruotarla fino ad ottenere l'azzeramento, indi bloccare a fondo le viti R.



## POSIZIONAMENTO DEL SETTORE COMANDO CASTELLO BARRA AGO

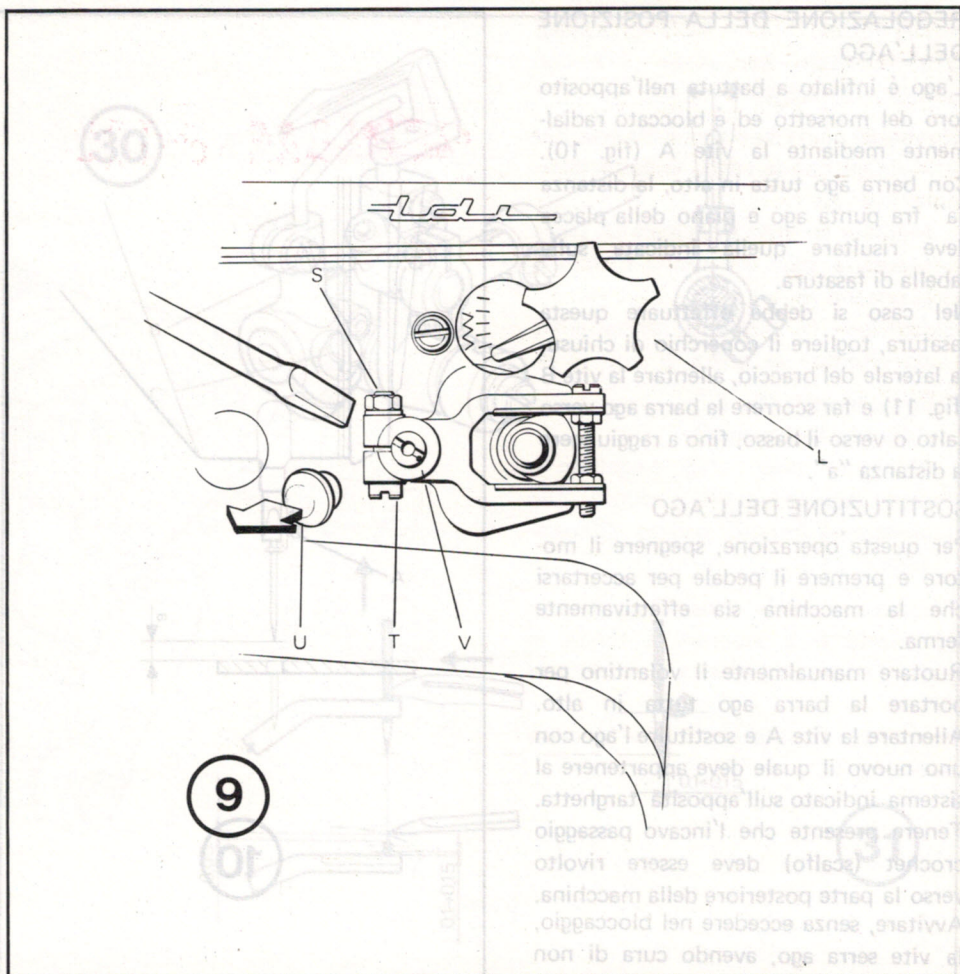
Per ottenere la centratura dello spostamento zig-zag, posizionare la manopola L in corrispondenza della linea di massimo zig-zag e svitare il dado S per allentare completamente la vite a perno T (fig. 9).

Togliere il tappo U che copre l'albero con settore V.

Ruotare lentamente il volantino della macchina e ruotare contemporaneamente anche l'albero con settore V quel poco che basta per ottenere la centratura desiderata.

Bloccare nuovamente a fondo la vite a perno T e rimettere al suo posto il tappo U.

Registrare, se necessario, gli anelli limitatori E.



## REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE DELL'AGO

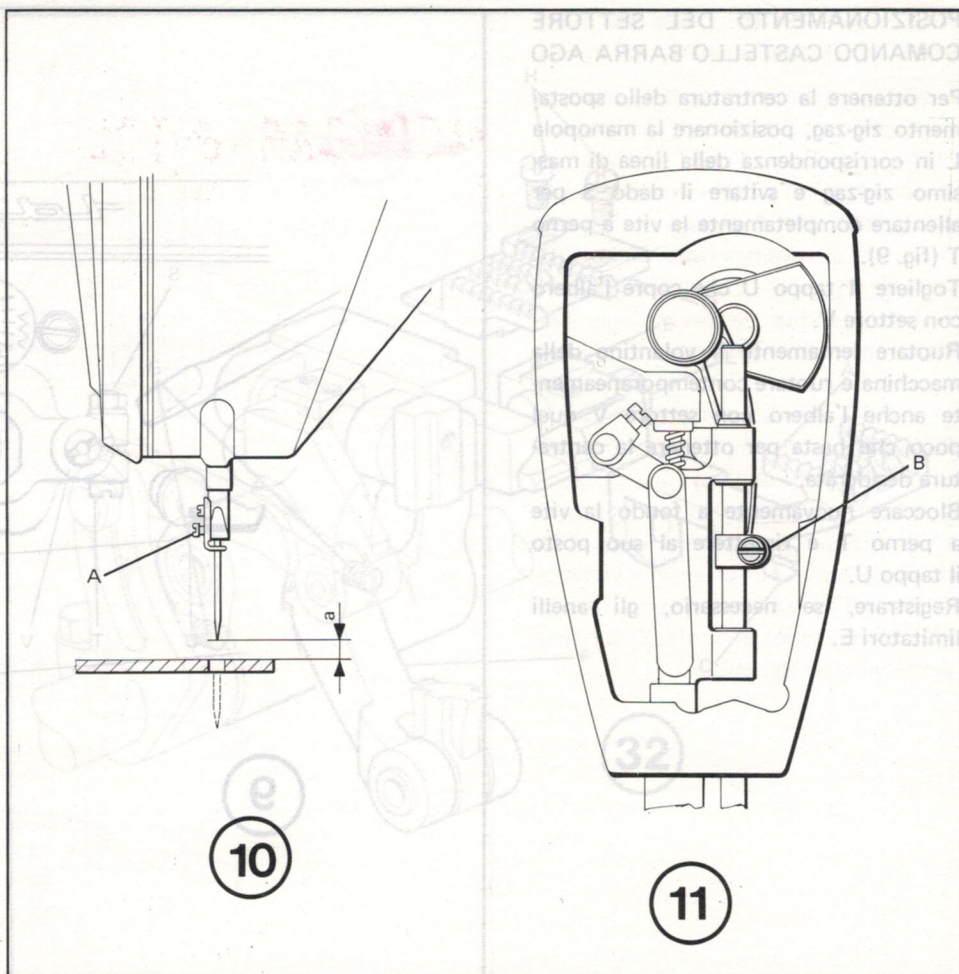
L'ago é infilato a battuta nell'apposito foro del morsetto ed é bloccato radialmente mediante la vite A (fig. 10). Con barra ago tutta in alto, la distanza "a" fra punta ago e piano della placca deve risultare quella indicata sulla tabella di fasatura.

Nel caso si debba effettuare questa fasatura, togliere il coperchio di chiusura laterale del braccio, allentare la vite B (fig. 11) e far scorrere la barra ago verso l'alto o verso il basso, fino a raggiungere la distanza "a".

## SOSTITUZIONE DELL'AGO

Per questa operazione, spegnere il motore e premere il pedale per accertarsi che la macchina sia effettivamente ferma.

Ruotare manualmente il volantino per portare la barra ago tutta in alto. Allentare la vite A e sostituire l'ago con uno nuovo il quale deve appartenere al sistema indicato sull'apposita targhetta. Tenere presente che l'incavo passaggio crochet (scalfo) deve essere rivolto verso la parte posteriore della macchina. Avvitare, senza eccedere nel bloccaggio, la vite serra ago, avendo cura di non variare l'orientamento dell'ago.



# FASATURA BARRA AGO CON ALBERO DEL TRASPORTO (solo per classe 177)

Per ottenere la fasatura della barra ago con l'albero del trasporto, si ruota a mano il volantino fino a formare un angolo di  $4^{\circ}$  (gradi) tra il grano D primo grano nel senso di rotazione (fig. 12), che fissa la puleggia di trasmissione sull'albero inferiore, e la verticale.

Si allentano le viti A e B dell'ingranaggio conico C della coppia superiore e si porta la barra ago tutta in basso, quindi si bloccano nuovamente le due viti, lasciando tra i denti un gioco normale di 0,05 mm.

