

LIBRETTO ISTRUZIONI

**Rimoldi®**

**177  
267**

**n. 261**

999964-5-00

## PREMESSA

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,

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.

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.

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.

## SOMMARIO

### NORME GENERALI

Operazioni da eseguirsi prima dell'allacciamento elettrico . . . . .	pag. 4
Montaggio macchina . . . . .	" 10
Velocità d'impiego . . . . .	" 12
Rifornimento lubrificante . . . . .	" 14

### REGOLAZIONI ORGANI SUPERIORI

Posizionamento castello barra ago . . . . .	" 15
Fasatura camma comando zig-zag . . . . .	" 16
Posizionamento settore comando castello . . . . .	" 17
Regolazione posizione ago . . . . .	" 18
Sostituzione dell'ago . . . . .	" 18
Fasatura barra ago con albero del trasporto (177) . .	" 19
Fasatura barra ago con albero del trasporto (267) . .	" 20

### REGOLAZIONI ORGANI INFERIORI

Fasatura crochet . . . . .	" 21
Posizionamento e verifica corsa crochet . . . . .	" 22
Regolazione corsa crochet . . . . .	" 23
Posizionamento eccentrico crochet . . . . .	" 24

Regolazione salva ago posteriore mobile (177) . . . . .	" 25
Regolazione salva ago posteriore mobile (267) . . . . .	" 26
Regolazione salva ago anteriore . . . . .	pag. 27
Montaggio griffe (177 con trasporto differenziale) . .	" 28
Montaggio griffe (267 con trasporto differenziale) . .	" 30
Montaggio griffa (267 senza differenziale) . . . . .	" 31
Posizionamento piedino e regolazione premistoffa . .	" 32
<b>REGOLAZIONI DELLE TIRATE DEI FILI</b>	
Regolazione camma tendifilo crochet inferiore . . . . .	" 33
Regolazione camma tendifilo dell'ago . . . . .	" 34
Regolazione molla di trattenuta cappio sul crochet . .	" 35
<b>REGOLAZIONE ACCESSORI</b>	
Regolazioni coltelli rifilatori (267) . . . . .	" 36
Disinnesto coltelli rifilatori (267) . . . . .	" 37
Regolazioni coltelli per taglio avvicinato all'ago (267-30-1MN-04 e 267-40-1MN-06) . . . . .	" 38
Regolazione rullo posteriore (267-42-1MK-01) . . . . .	" 39
<b>LUBRIFICAZIONE</b> . . . . .	" 40
<b>MANUTENZIONE</b> . . . . .	" 41
<b>ANOMALIE</b> . . . . .	" 43

## COLLEGAMENTI INTERNI DEL MOTORE

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

- il collegamento della morsettiera 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.

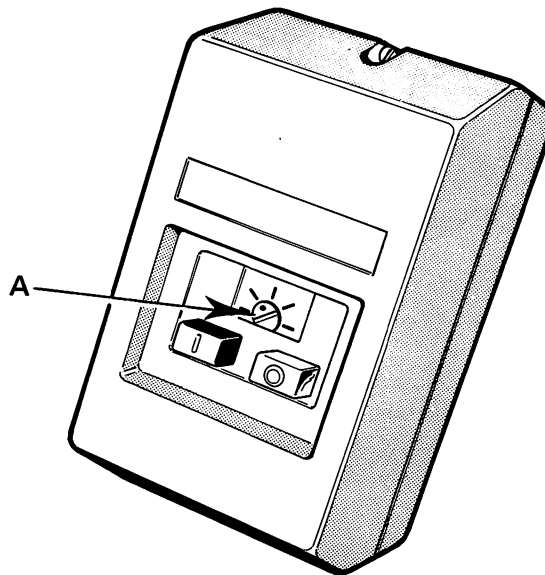
### Collegamento lampada

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

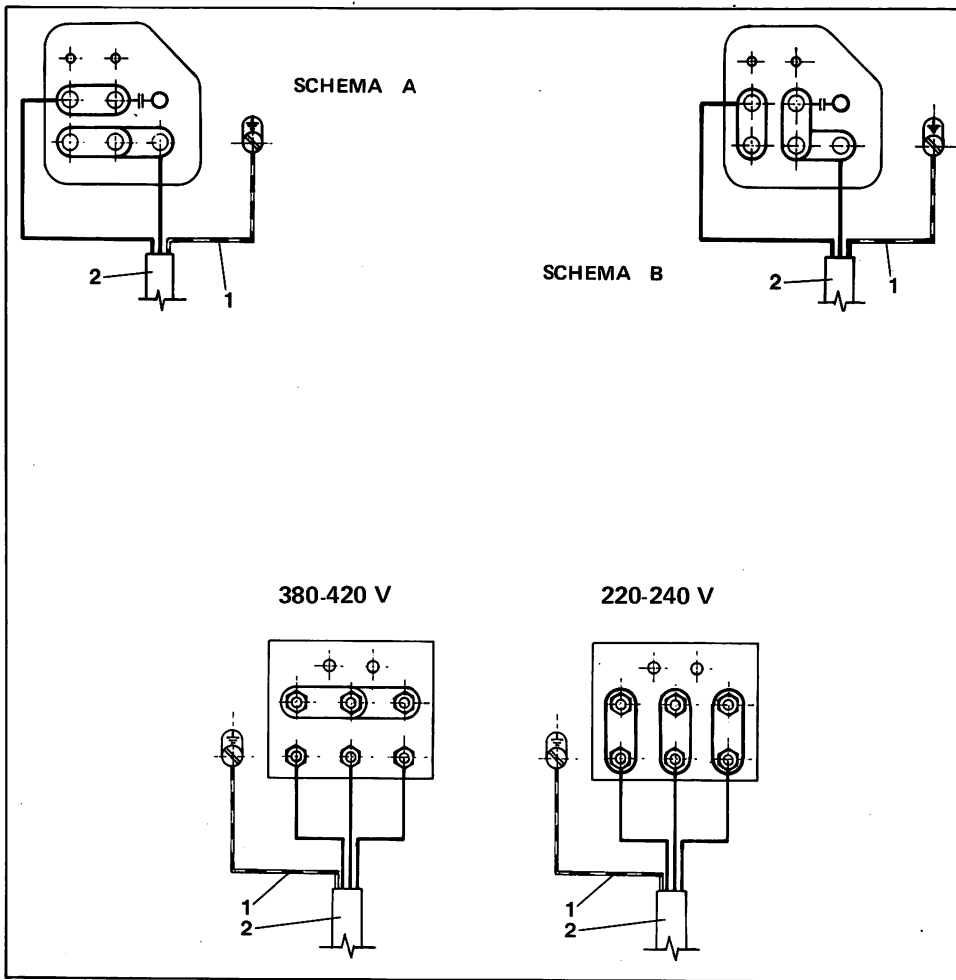
Il collegamento deve essere eseguito come da schemi A o B, secondo la predisposizione della morsettiera.

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)

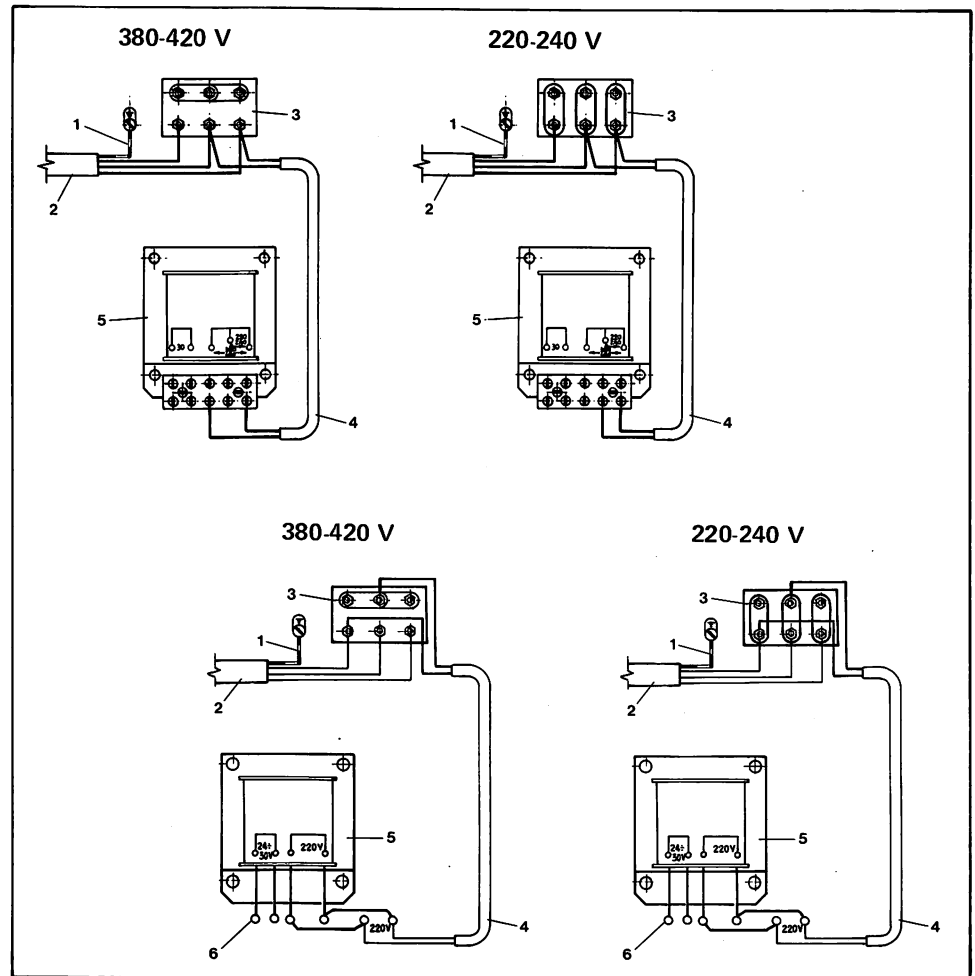
Quick Stop NDK 700 (sino alla matric. 580.199)

## 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

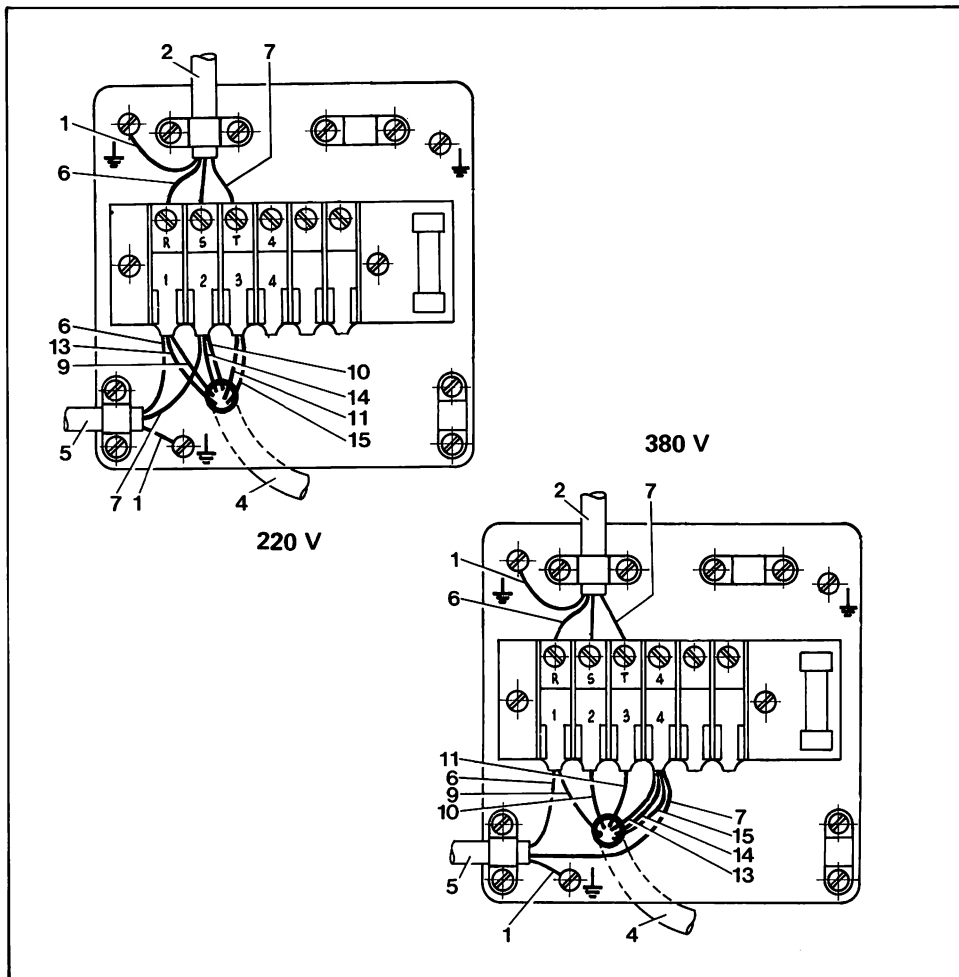




MOTORI TRIFASE EFKA VARIO-  
STOP 220V

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 (giallo)
- 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.

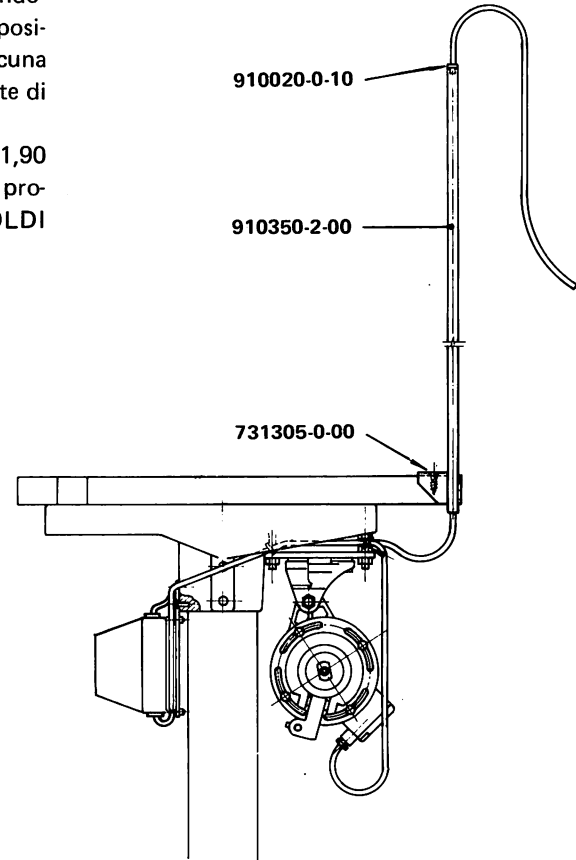
In tutti i tipi di allacciamento, è assolutamente indispensabile collegare, mediante conduttore giallo-verde o treccia a vista, l'impianto elettrico con una rete di messa a terra ufficialmente riconosciuta idonea.

## 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

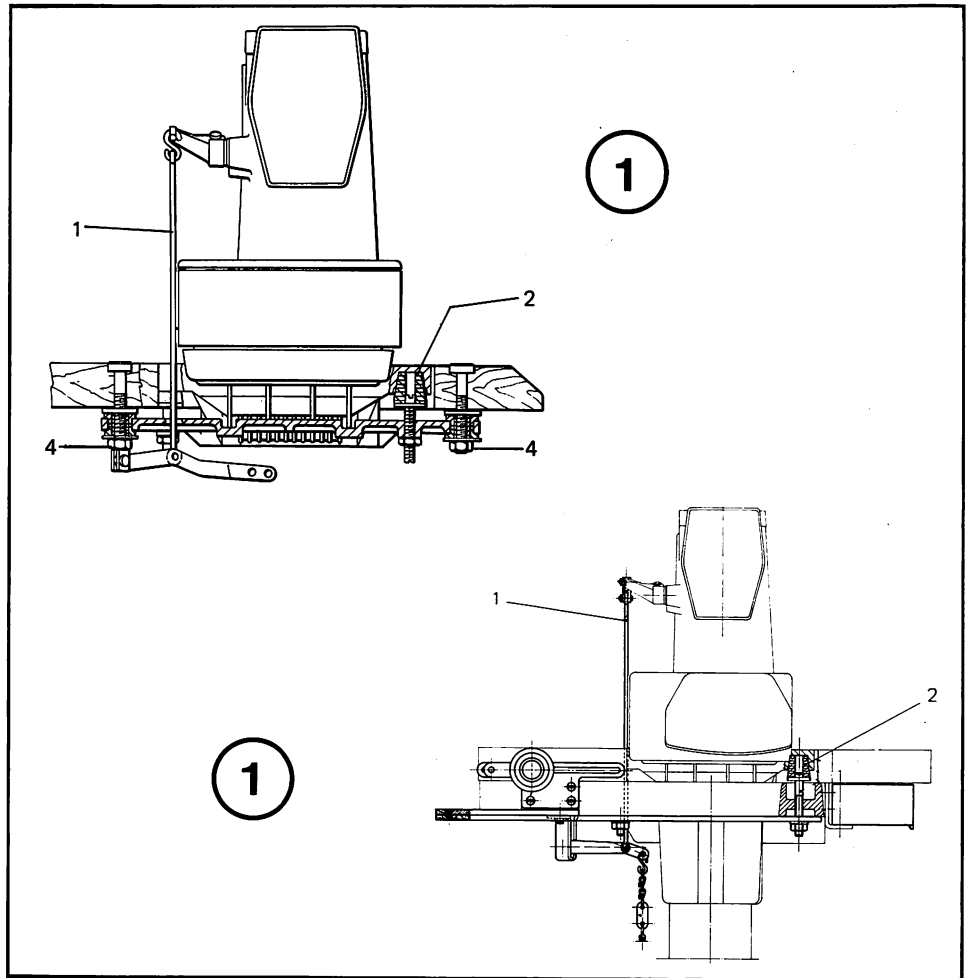


## MONTAGGIO MACCHINA

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:

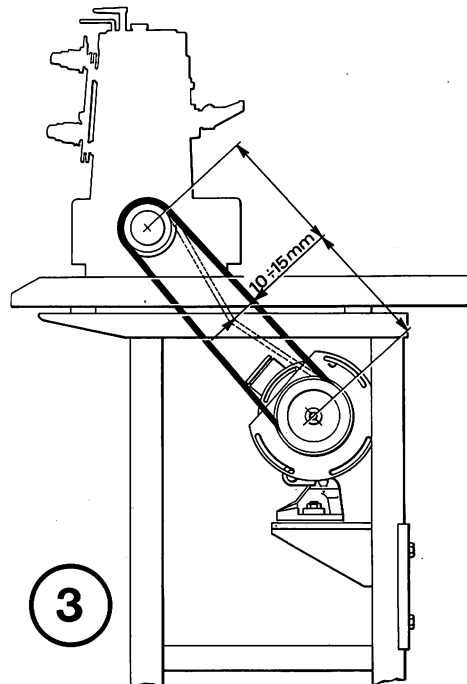
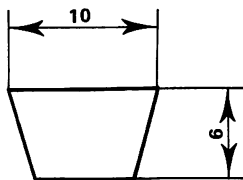
### Piazzamento normale:

- 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.

2



### Piazzamento incassato:

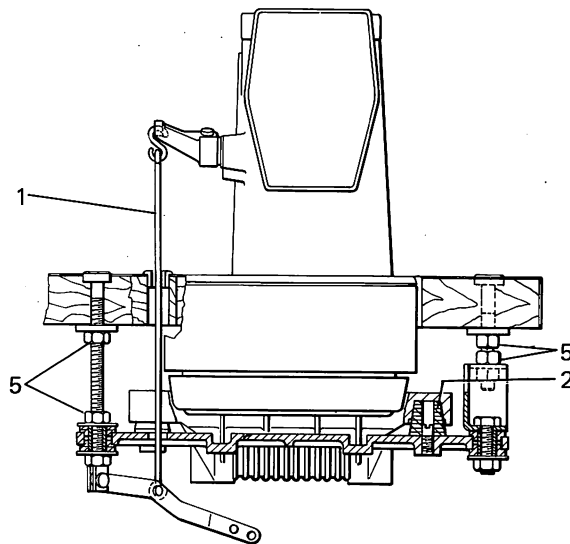
Procedere come per il piazzamento normale, facendo attenzione che per il livellamento della macchina si deve agire sui dadi 5 (fig. 1 ter) dei bulloni che portano la piastra e la staffa.

### 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.



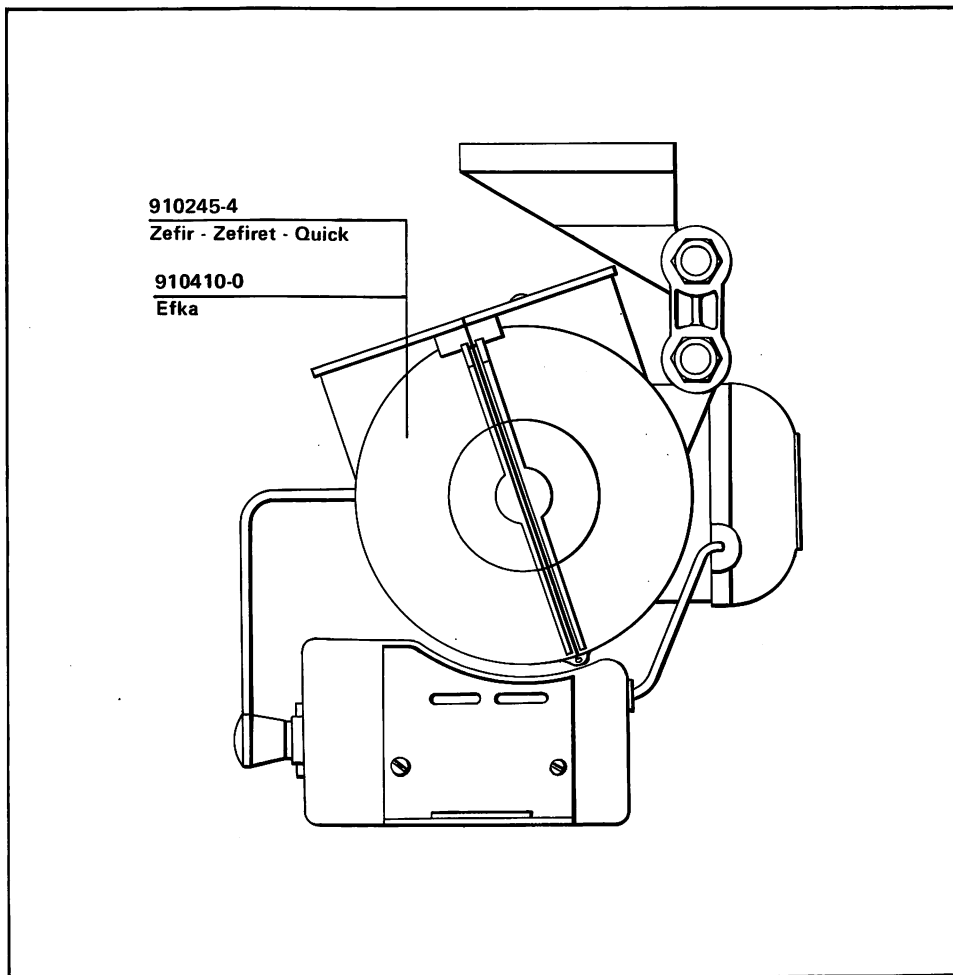
1

## 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.**



## RIFORNIMENTO LUBRIFICANTE

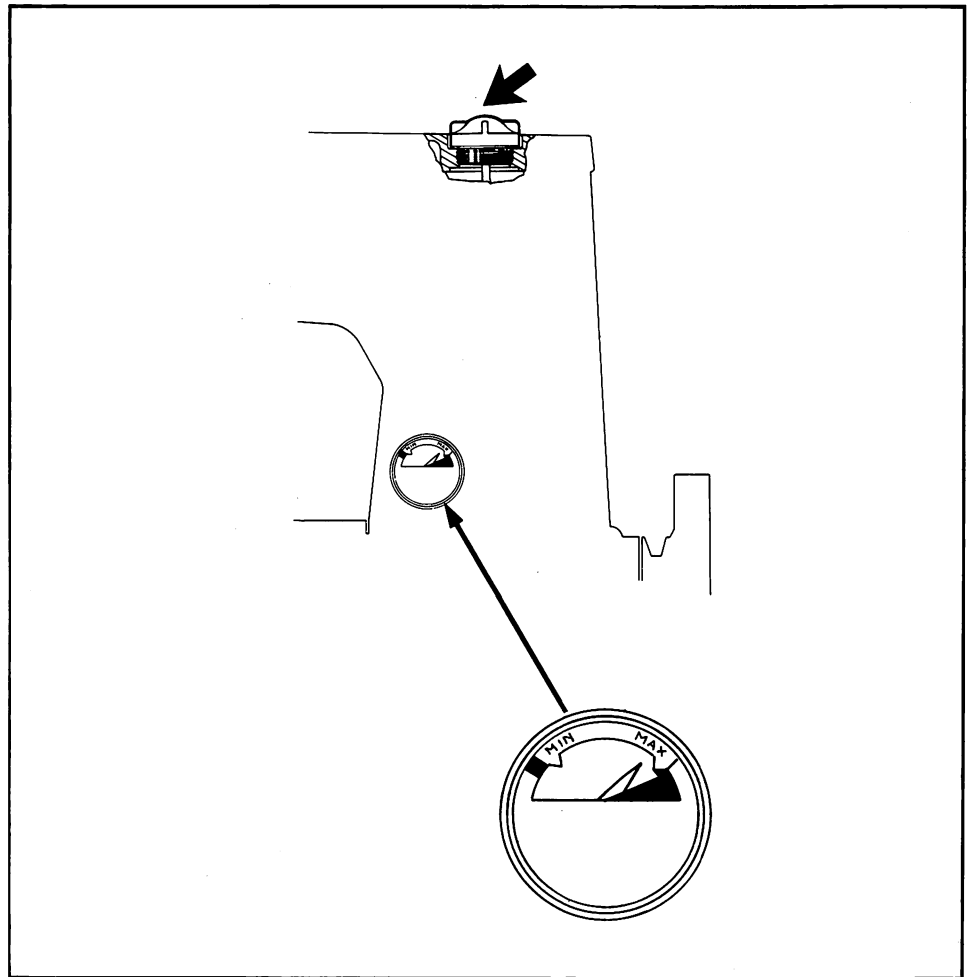
La macchina esce dagli stabilimenti senza lubrificante per cui è necessario, prima dell'avviamento, provvedere al suo rifornimento, impiegando OLIO Tipo 32 RIMOLDI Speciale per macchine per cucire industriali.

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.



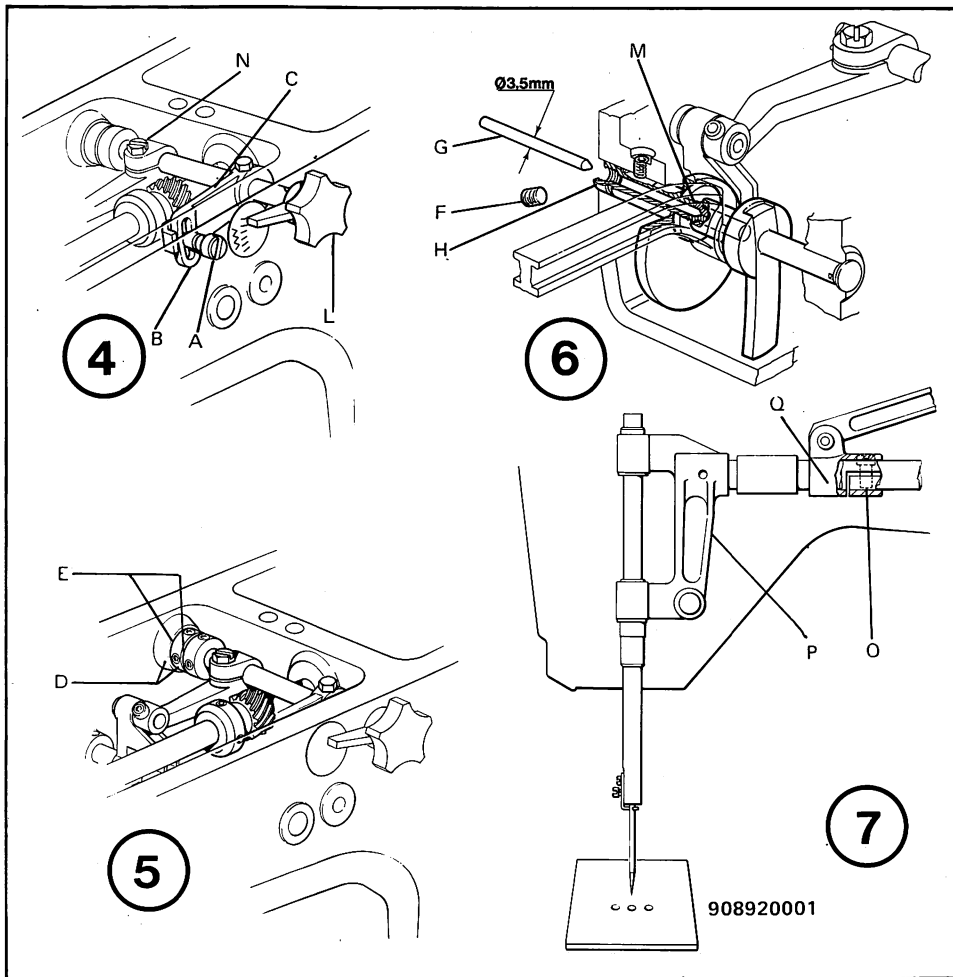
## REGOLAZIONI ORGANI SUPERIORI

### 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 allinearli allentando il grano contenuto in esso.

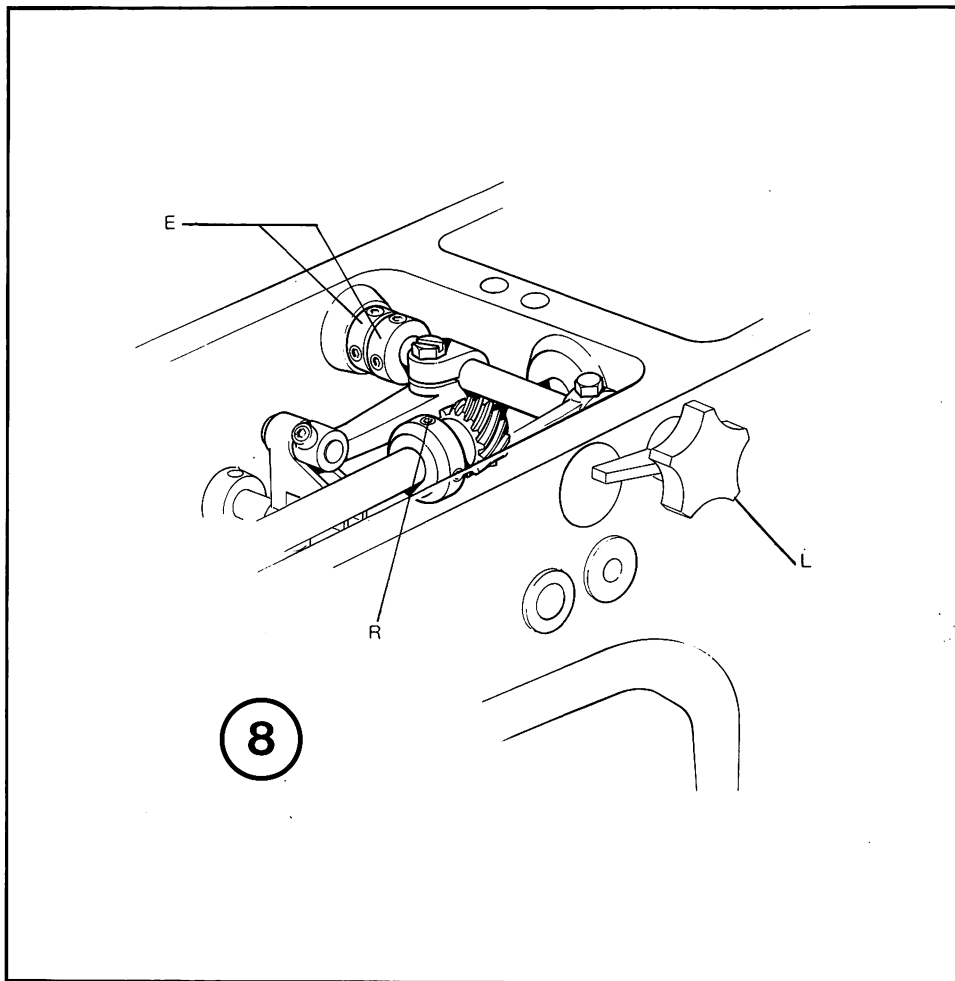




## FASATURA CAMMA COMANDO MOVIMENTO ZIG-ZAG

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

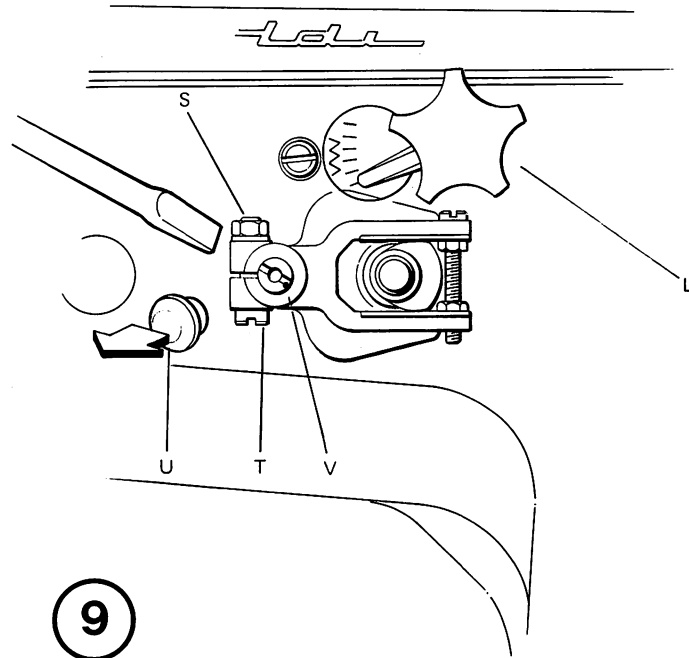
Per ottenere la centratura dello spostamento zig-zag, posizionare la manopola L in corrispondenza della linea di massimo zig-zag e svitare il dado S per allentare completamente la vite a perno T (fig. 9).

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

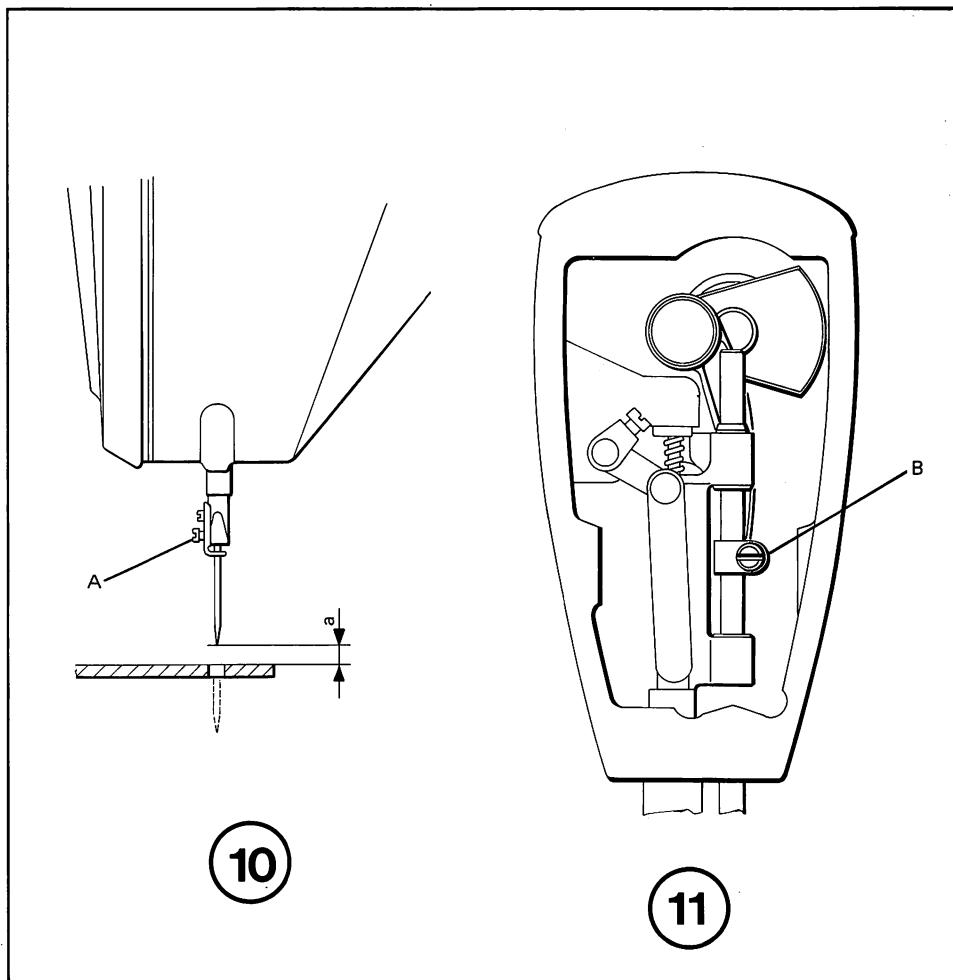
L'ago é infilato a battuta nell'apposito foro del morsetto ed é bloccato radialmente mediante la vite A (fig. 10). Con barra ago tutta in alto, la distanza "a" fra punta ago e piano della placca deve risultare quella indicata sulla tabella di fasatura.

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.

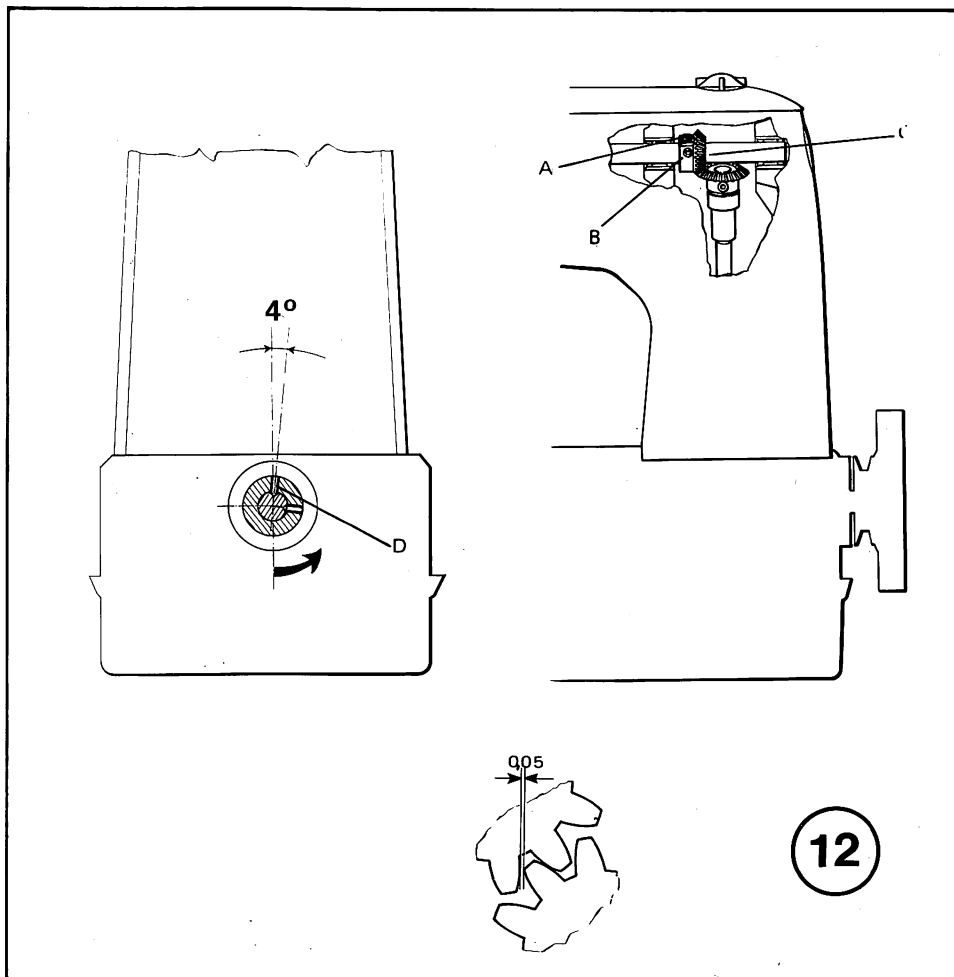
Ruotare manualmente il volantino per portare la barra ago tutta in alto. Allentare la vite A e sostituire l'ago con uno nuovo il quale deve appartenere al sistema indicato sull'apposita targhetta. Tenere presente che l'incavo passaggio crochet (scalfo) deve essere rivolto verso la parte posteriore della 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.

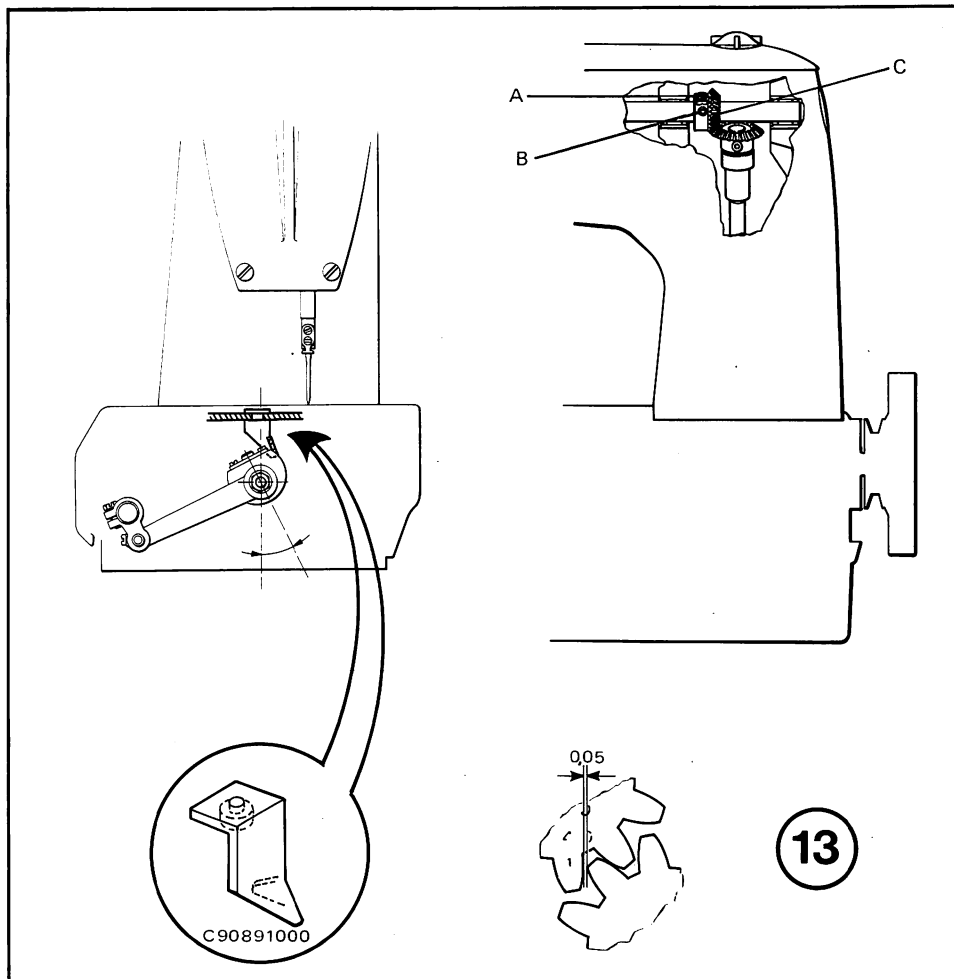
Si allentano le viti A e B dell'ingranaggio conico C della coppia superiore e si porta la barra ago tutta in basso, quindi si bloccano nuovamente le due viti, lasciando tra i denti un gioco normale di 0,05 mm.



**FASATURA BARRA AGO CON L'ALBERO DEL TRASPORTO (solo per classi 267)**

Per ottenere la fasatura della barra ago con l'albero del trasporto, si mette in posizione il calibro C 90891000 sulla piastra porta placca ago e si ruota a mano il volantino della macchina fino a portare l'albero inferiore nella posizione indicata in fig. 13.

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.

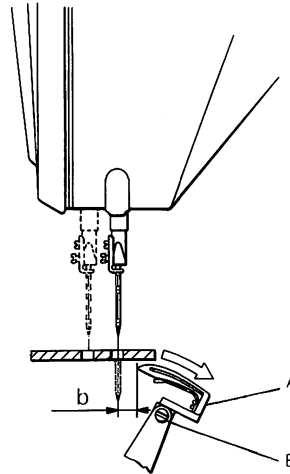


## REGOLAZIONE ORGANI INFERIORI

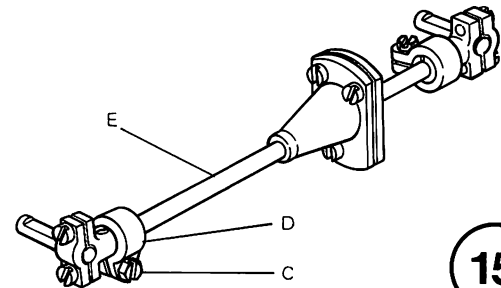
### FASATURA CROCHET

Inserire fino a battuta il crochet A nell'apposita sede del porta crochet e bloccarlo sul piano di riferimento del gambo con la vite B (fig. 14).

Per ottenere esattamente la quota "b", portare la barra ago tutta in basso nella posizione estrema di destra ed il crochet tutto a destra, allentare la vite C della fascetta D (fig. 15), agire sul tirante E della biella fino a raggiungere la quota prescritta (vedere tabella di fasatura corrispondente alla classe che interessa).



14



15

## POSIZIONAMENTO PUNTA CROCHET RISPETTO ALL'AGO

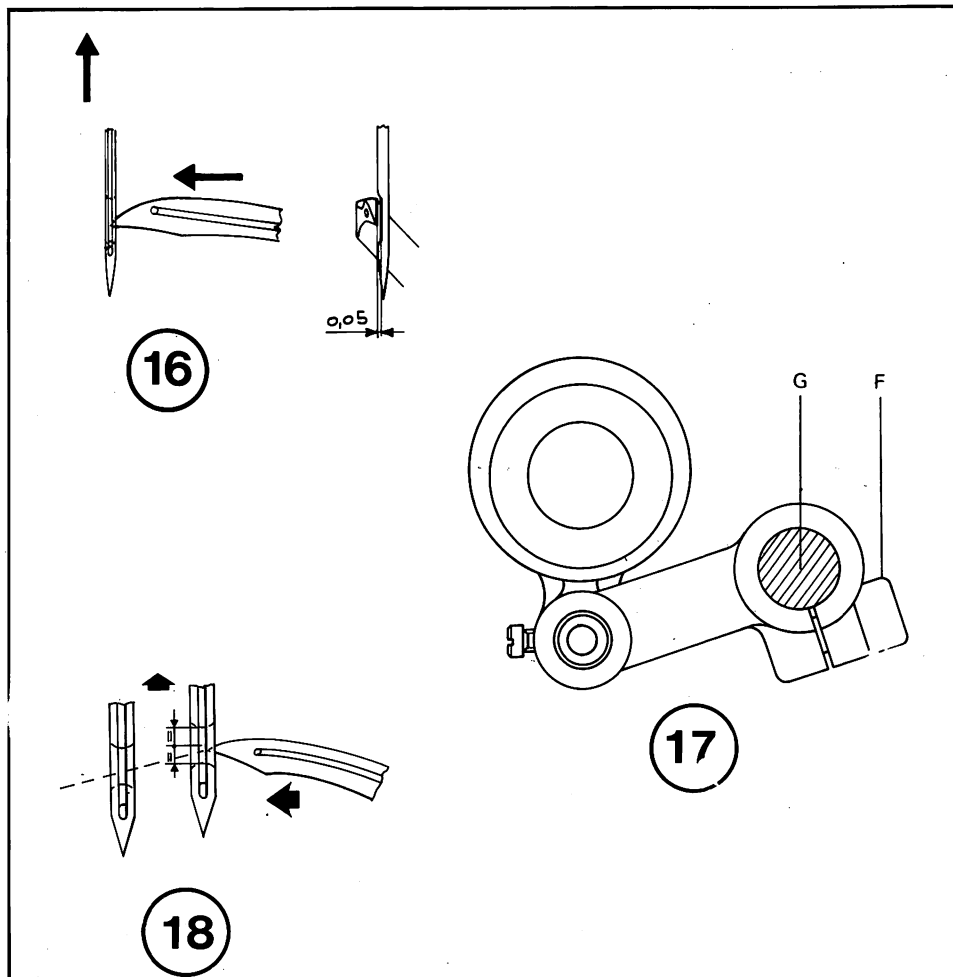
Per ottenere la quota 0,05 mm (fig. 16), che rappresenta la distanza tra la punta del crochet e l'incavo dell'ago durante la sua corsa da destra verso sinistra, allentare la vite F (fig. 17) e ruotare l'albero G fino a raggiungere la quota desiderata.

## VERIFICA CORSA DEL CROCHET

Questa verifica si esegue con zig-zag massimo e muovendo il crochet da destra a sinistra per osservare la posizione della sua punta all'interno dell'incavo dell'ago (fig. 18).

Il corretto posizionamento del crochet rispetto all'ago richiede che la punta del crochet passi un poco al di sopra della mezzaria dell'incavo, con ago spostato a destra; che passi liberamente nella parte bassa dell'incavo, quando l'ago è spostato a sinistra.

Se la punta passa nella parte alta dell'incavo dell'ago spostato a destra, si rende necessario ritardare la corsa del crochet; viceversa, se la punta passa al di sotto della mezzaria dell'incavo, è necessario anticiparla.



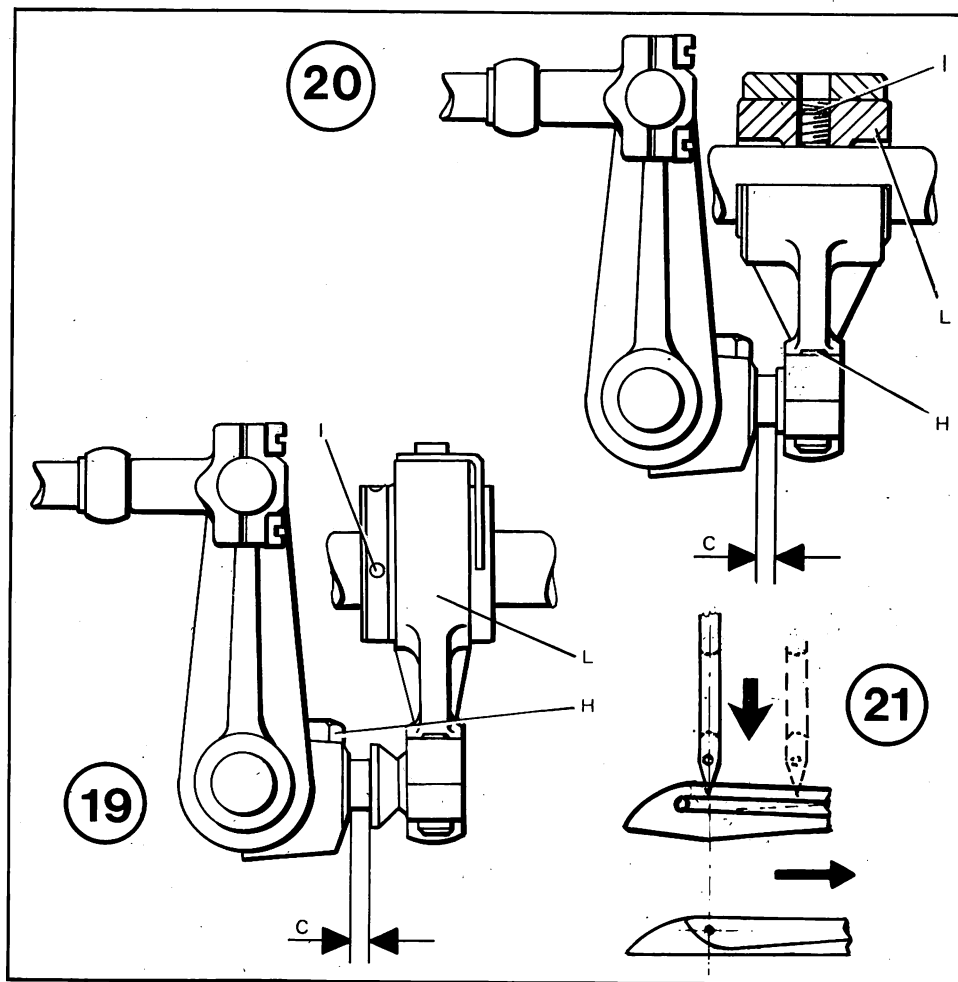
Per anticipare o ritardare il crochet bisogna allentare i due grani I dell'eccentrico L della biella (fig. 19 per 177 e fig. 20 per 267). e tenendo fermo l'eccentrico, ruotare il volantino della macchina in modo da ottenere la condizione voluta

La corretta posizione ago-crochet va verificata anche in fase di ritorno del crochet e deve risultare come indicato in fig. 21. In caso contrario occorre modificare la corsa del crochet.

#### REGOLAZIONE CORSA DEL CROCHET

Per allungare o accorciare la corsa del crochet é necessario allentare la vite H (fig. 19 per 177 e fig. 20 per 267) e modificare la quota 'c'.

Ogni volta che si modifica la quota 'c' occorre ripetere le condizioni di fasatura a partire da pag. 21.





## POSIZIONAMENTO CIRCONFERENZIALE DELL'ECENTRICO DEL CROCHET

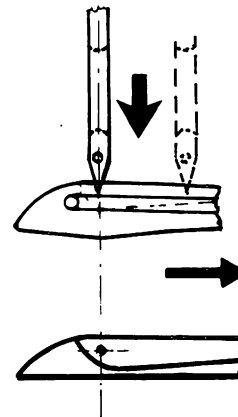
L'ago nella sua discesa a sinistra deve entrare in contatto con il dorso della lama, schivando con la sua punta lo scalfo situato sulla cruna dello stesso crochet (fig. 22) e flettendo leggermente.

Per ottenere questa condizione é necessario che il prolungamento ideale della tacca di riferimento M (fig. 23), incisa sull'albero principale, risulti tangente al diametro esterno della vite N.

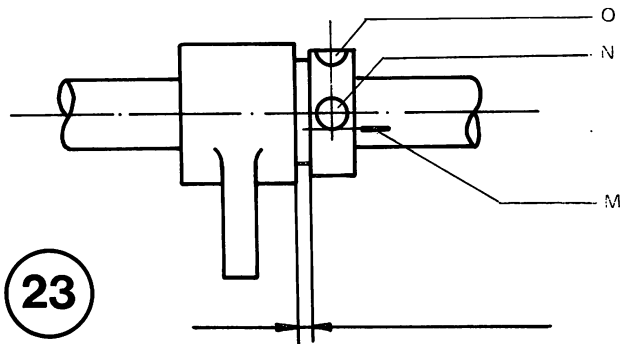
Se la flessione dell'ago risulta eccessiva, allentare entrambe le viti N e O e ruotare l'eccentrico verso l'operatore della macchina.

Attenzione: In caso di sbloccaggio di entrambe le viti N e O, la faccia esterna dell'eccentrico deve sfiorare l'estremità della tacca di riferimento.

22



23



## REGOLAZIONI SALVA AGHI

### REGOLAZIONE DEL SALVA AGO POSTERIORE MOBILE (solo per classe 177)

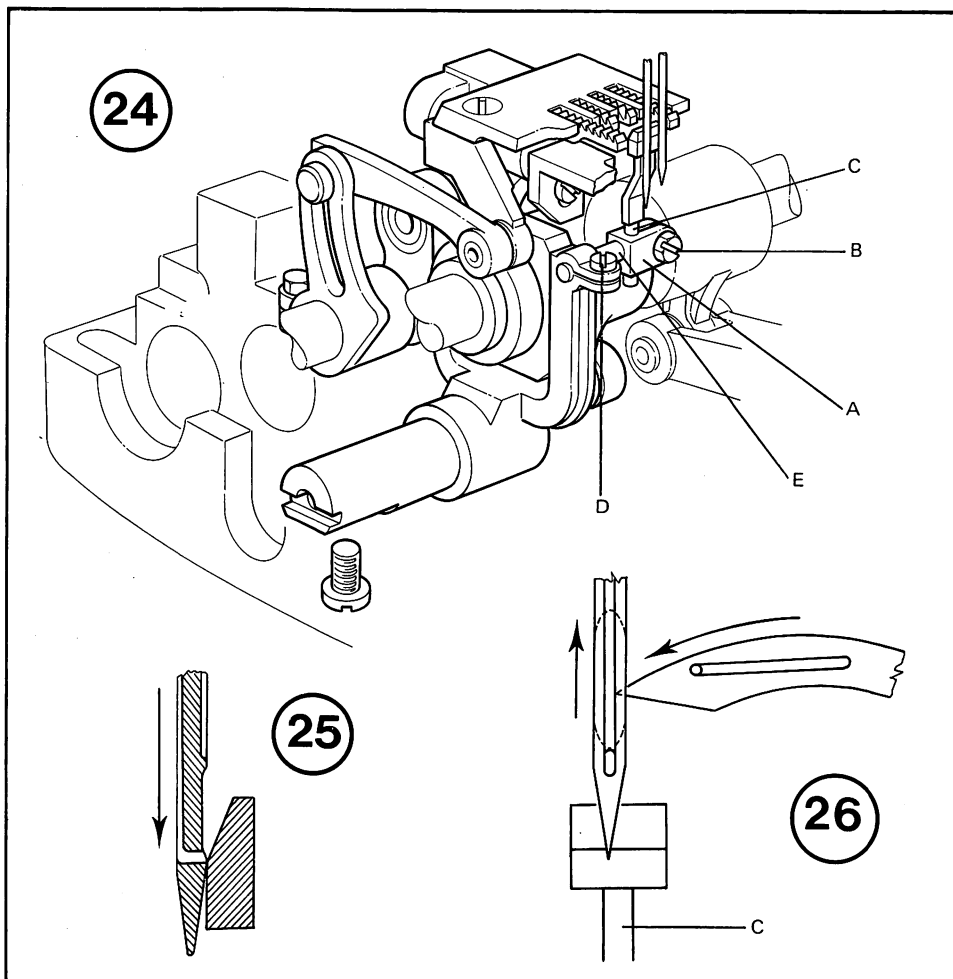
Il salva ago posteriore é montato in modo regolabile su un apposito supporto A (fig. 24), che é mobile orizzontalmente e che deriva il suo movimento da un cinematismo autonomo sincronizzato con l'ago.

Con barra ago tutta in basso nella sua posizione di destra, controllare che la cruna dell'ago si trovi al termine dello smusso, come indicato in fig. 25.

Per effettuare questa regolazione, allentare momentaneamente la vite B che serra il codulo C del salva ago e posizionare verticalmente il salva ago stesso fino ad ottenere la condizione richiesta.

Verificare che quando la punta del crochet entra nell'incavo dell'ago, il salva ago deve premere leggermente contro la punta dell'ago (fig. 26).

Per effettuare questa regolazione, allentare momentaneamente la vite D che blocca il salva ago sul perno orizzontale E e spostare il suddetto salva ago rispetto all'ago fino ad ottenere la condizione richiesta.



## REGOLAZIONE DEL SALVA AGO POSTERIORE MOBILE (solo per classe 267)

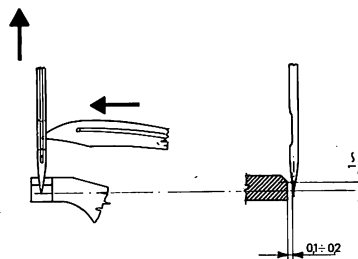
Il salva ago é montato sul porta griffa; perciò ad ogni variazione di lunghezza del punto sar  indispensabile posizionare il salva ago onde ottenere le condizioni riportate in fig.27

### Regolazione su porta griffa senza differenziale (fig. 28)

Ruotare il volantino fino a portare la griffa tutta in avanti (verso l'operatrice) e la barra ago tutta in basso e a destra. Allentare il dado A e far scorrere il salva ago B fino a trovare le condizioni richieste. Bloccare il dado A.

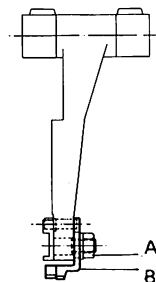
### Regolazione su porta griffa differenziale (fig. 29)

Le operazioni sono le stesse del paragrafo precedente, in questo caso però   necessario fare attenzione affinché non venga spostata verticalmente la griffa principale, tenendo presente che le creste dei denti di questa devono stare sullo stesso piano di quelle della griffa differenziale.

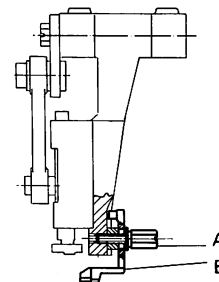


27

28



29

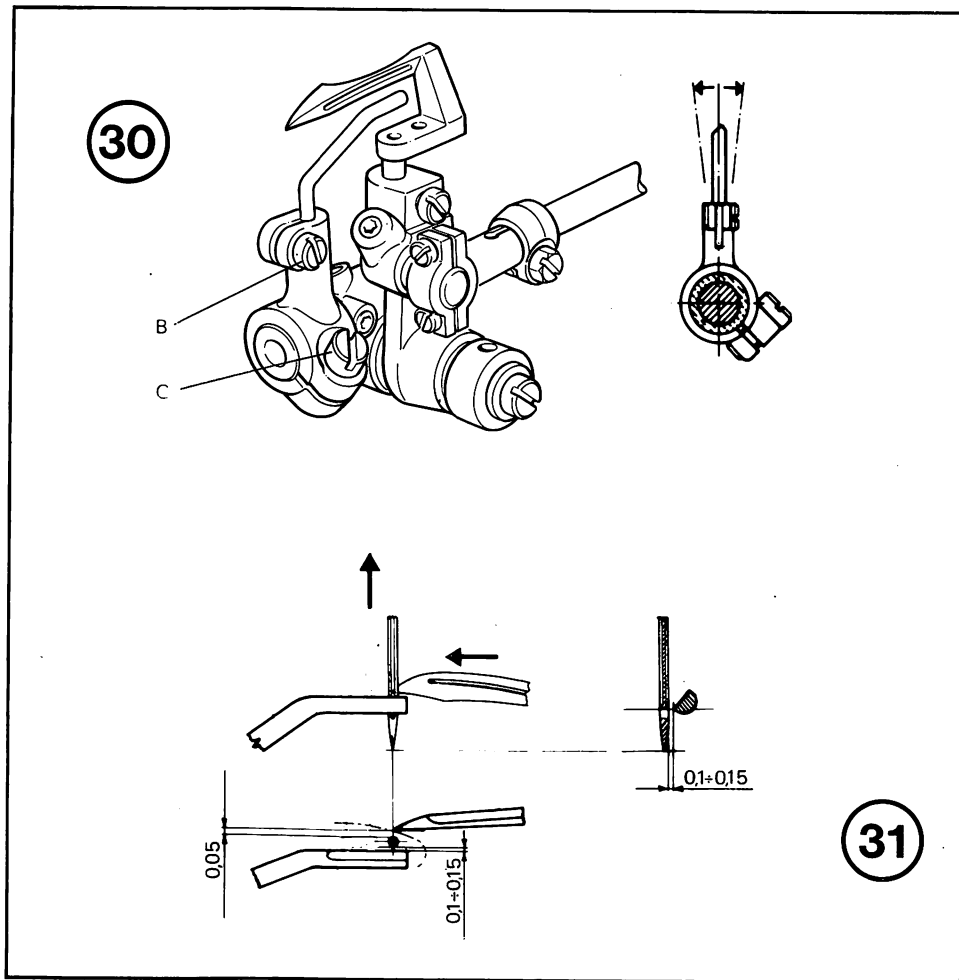


## REGOLAZIONE DEL SALVA AGO ANTERIORE (spingi asola)

Il salva ago anteriore é montato su apposito supporto calettato sull'albero porta crochet (fig. 30).

Le condizioni di posizionamento esatto sono quelle che si vedono in fig. 31. Infatti la posizione della punta del crochet rispetto all'ago, quando il crochet si muove da destra verso sinistra, coincide con la posizione del salva ago anteriore che dovrà trovarsi a circa 0,1 – 0,15 mm dall'ago, con lo spigolo alla medesima altezza della parte superiore della cruna dell'ago.

Per ottenere tali condizioni si sbloccano le viti B e C. Con l'allentamento della vite B si regola la posizione in verticale rispetto all'altezza della cruna, mentre con l'allentamento della vite C si regola l'accostamento agli aghi.



## MONTAGGIO E REGOLAZIONE GRIFFE (solo per classe 177 con trasporto differenziale).

### Montaggio griffe su porta griffe (fig. 32)

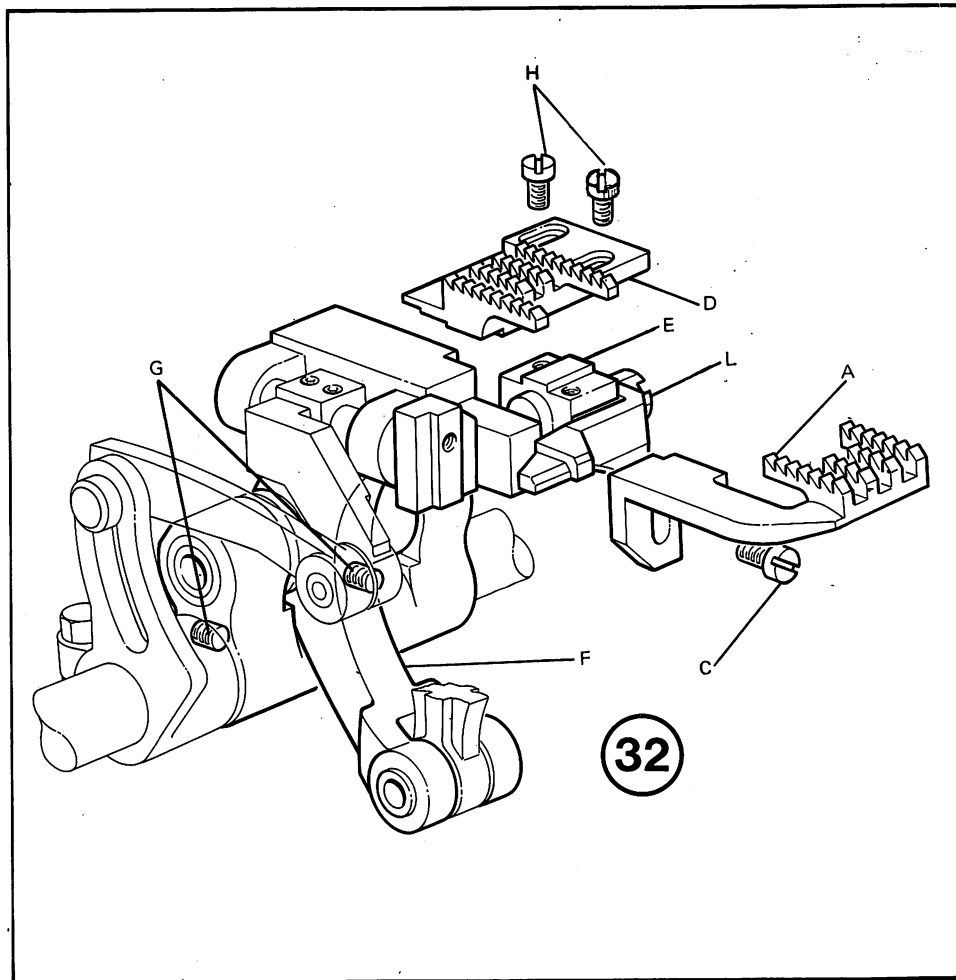
- Montare con la vite C la griffa differenziale A
- Montare la griffa principale D, senza bloccarla, sulla squadretta E tramite le due viti H.
- Collocare il tutto sul porta griffa ed allineare la griffa D con la A.

### Centratura griffe (fig. 32)

- Allentare le due viti G.
- Montare la placca d'ago e centrare in senso laterale le griffe nelle feritoie spostando l'intero gruppo differenziale F.

Togliere la placca d'ago. Smontare la squadretta E e bloccare a fondo la griffa D sulla squadretta E tramite le viti H.

Rimontare la squadretta E e bloccare con la vite L.



- Se le griffe toccano la placca d'ago sul fondo delle feritoie, allentare la vite M (fig.33) della forcella N, ruotare il gruppo F e centrare le griffe.

- Bloccare la vite M.

Regolare in altezza le griffe in modo che nella massima alzata i denti sporgano dalla placca ago di una quantità uguale alla loro altezza.

### Regolazione lunghezza del punto

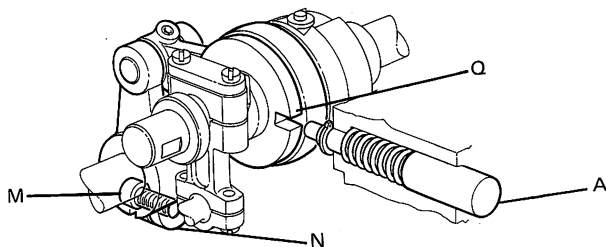
La lunghezza del punto viene variata mediante il volantino che é graduato esternamente.

Per la variazione procedere come segue:

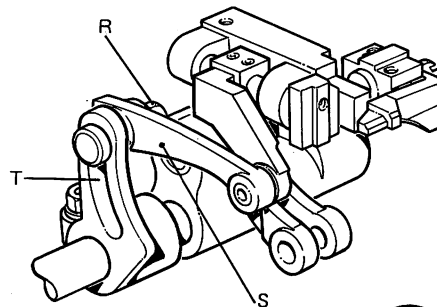
Premere il puntale P e ruotare il volantino fino a che l'estremità del puntale stesso entra nella tacca del regolatore Q, quindi ruotare con forza il volantino finché il numero corrispondente alla lunghezza desiderata coincida con l'indice rilasciare quindi il pulsante P.

### Regolazione rapporto trasporto differenziale

Allentare il dado R (fig. 34) e spostare la leva S lungo il settore T fino ad avere la posizione desiderata.



33



34

## MONTAGGIO E REGOLAZIONE GRIFFE (solo per classe 267 con trasporto differenziale)

### Montaggio griffe su porta griffe (fig. 35)

- Montare con la vite C la griffa differenziale A
- Montare la griffa principale D, senza bloccarla, sulla squadretta E tramite le due viti H.
- Collocare il tutto sul porta griffa ed allineare la griffa D con la A.

### Centrata griffe

- Allentare le due viti G.
- Montare la placca d'ago e centrare in senso laterale le griffe A nella feritoia spostando l'intero gruppo differenziale F.
- Togliere la placca d'ago. Smontare la squadretta E e bloccare a fondo la griffa D sulla squadretta E tramite le viti H.
- Rimontare la squadretta E e bloccare con la vite O.
- Rimontare la placca d'ago e ruotando il volantino, far scorrere le griffe.
- Se le griffe toccano la placca d'ago sul fondo delle feritoie, allentare la vite P della forcella Q, ruotare il

gruppo F e centrare le griffe.

Bloccare la vite P.

Regolare in altezza le griffe in modo che nella massima alzata i denti sporgano dalla placca ago di una quantità uguale alla loro altezza.

### Regolazione lunghezza del punto

Per regolare la lunghezza del punto, allentare il dado R e ruotare la vite S dell'eccentrico regolapunto.

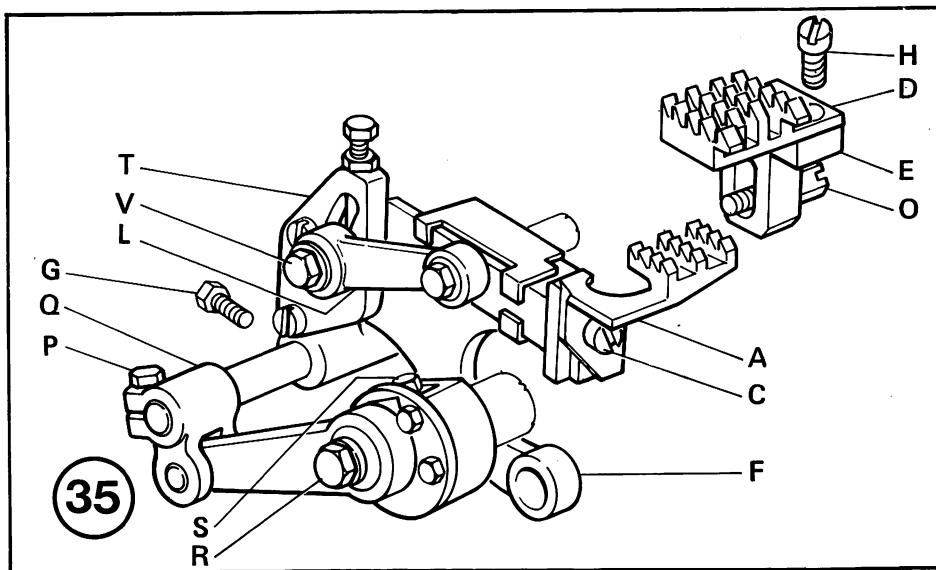
Girando la vite in senso orario si accorcia il punto.

### Regolazione rapporto trasporto differenziale

Allentare la vite V

Spostare la leva L nel settore T fino ad avere la posizione desiderata. Bloccare la vite V

Dopo ogni regolazione verificare che le griffe non tocchino le estremità delle feritoie.



## MONTAGGIO E REGOLAZIONE DELLA GRIFFA (solo per classe 267 senza trasporto differenziale)

### Montaggio griffa su porta griffa (fig. 36)

- Montare la griffa A sulla squadretta B e inserire la vite C.
- Bloccare la squadretta B con il dado D e la griffa A con la vite C.

### Centratura della griffa

- Allentare le due viti E.
- Montare la placca d'ago e centrare in senso laterale la griffa A nelle feritoie spostando l'intero gruppo F.
- Bloccare le viti E e ruotando il volantino, far scorrere la griffa.
- Se la griffa toccasse il fondo delle feritoie della placca d'ago, allentare la vite G della forcella H.
- Ruotare il gruppo F ed eseguire la centratura della griffa.
- Bloccare la vite G.

### Allineamento griffa rispetto al piano placca d'ago

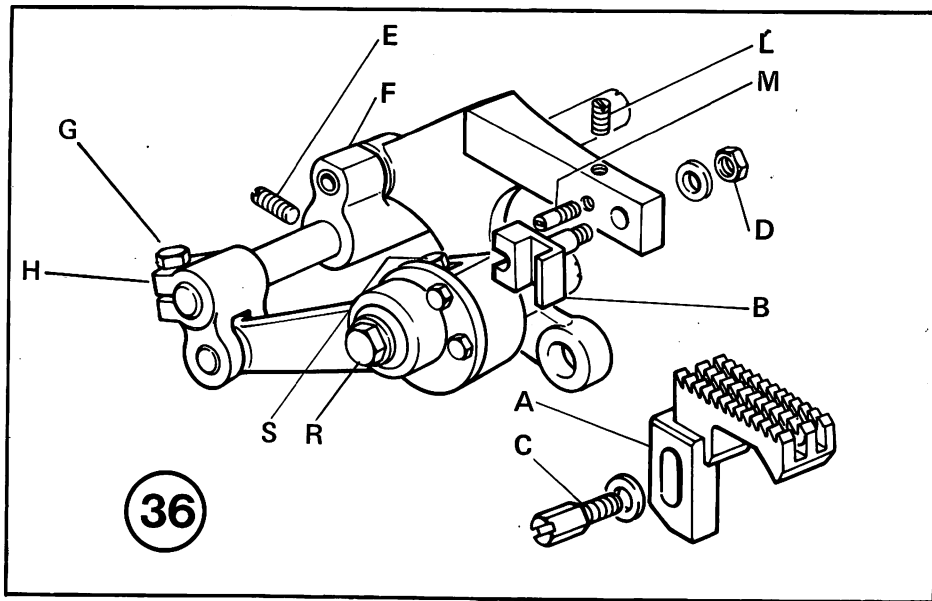
- Allentare il dado D ed il grano L.
- Allineare la cresta dei denti rispetto al piano della placca d'ago manovrando l'eccentrico M. Serrare il grano L e bloccare il dado D.

Regolare in altezza la griffa in modo che nella massima alzata i denti sporgano dalla placca ago di una quantità uguale alla loro altezza.

### Regolazione lunghezza del punto

La lunghezza del punto si regola agendo sulla vite S, dopo aver allentato il dado R. Girando la vite S in senso orario si accorcia il punto.

Dopo ogni registrazione verificare che le griffe non tocchino le estremità delle feritoie.





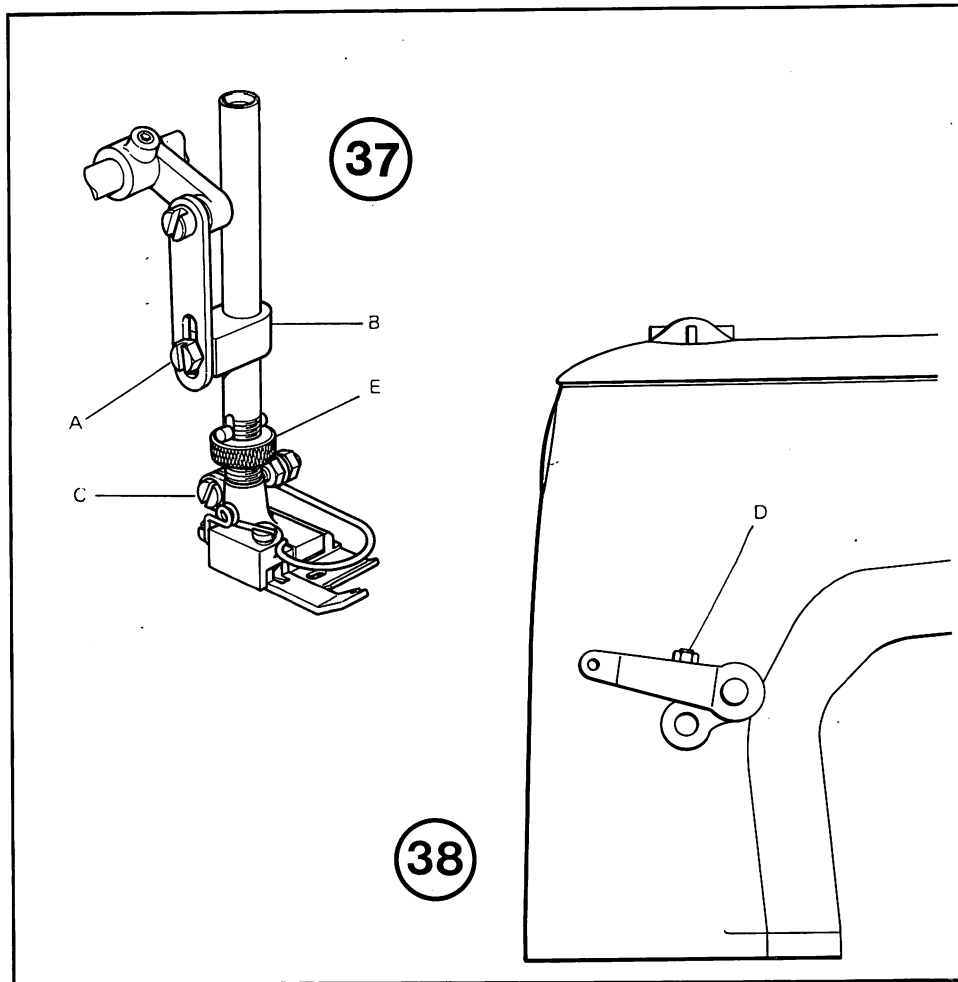
## POSIZIONAMENTO PIEDINO E REGOLAZIONE PREMISTOFFA

Si ha la corretta posizione del piedino quando l'ago passa al centro dell'apposita feritoia del piedino. Allentando la vite C che blocca il piedino alla barra é possibile effettuare il centraggio (fig.37).

Tenere presente che con piedino sollevato di circa 4,5 mm dalla placca d'ago, i dischi delle tensioni devono essere aperti. In caso contrario allentare la vite A e spostare di quanto necessario la leva B.

Se la regolazione non fosse sufficiente, agire direttamente sulle aste porta tensioni.

Per regolare l'alzata del piedino, agire direttamente sulla vite di regolazione D posteriore al montante (fig.38 ). Per regolare la pressione che il piedino deve esercitare sul tessuto, ruotare la ghiera E.



## REGOLAZIONI DELLE TIRATE DEI FILI

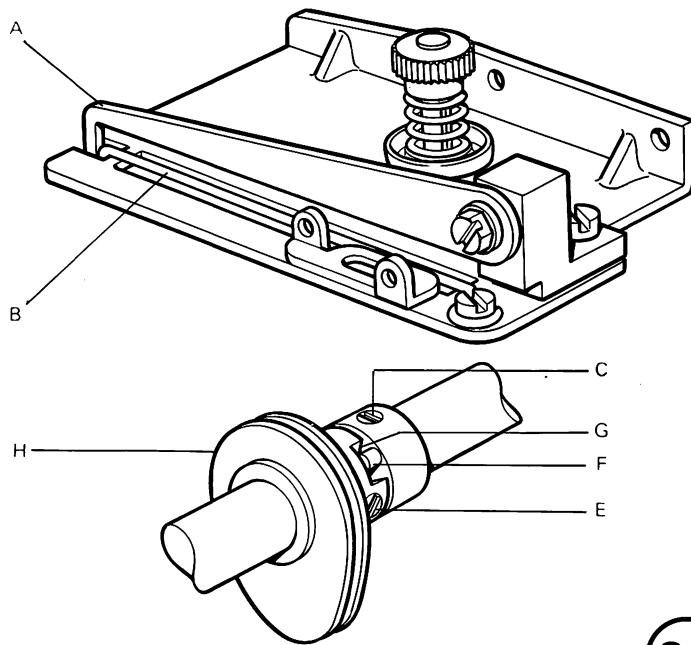
### REGOLAZIONE CAMMA TENDIFILO CROCHET INFERIORE

I due dischi della camma tendifilo debbono essere perfettamente centrati con la levetta fermafilo A e l'astina B (fig. 39).

Per eseguire detta regolazione, allentare la vite C dell'anello D e le viti E sul mozzo della camma; far scorrere assialmente camma ed anello sull'albero principale e fissarli entrambi nella corretta posizione, tenendo presente che il mozzo della camma deve fare rasamento contro l'anello D. L'anello D mediante la spina F, che trova riscontro nella feritoia G del mozzo della camma H, costituisce il limite di escursione radiale della camma stessa.

Tenere inoltre presente che quando il crochet inizia la sua corsa verso destra deve tendere il suo filo.

Accertarsi della corretta regolazione effettuando alcune prove di cucitura.



39

## REGOLAZIONE CAMMA TENDIFILO DELL'AGO

### Fasatura

La fasatura si esegue con barra ago tutta in alto, allineando il foro di riferimento A (fig.40) con il passafilo B.

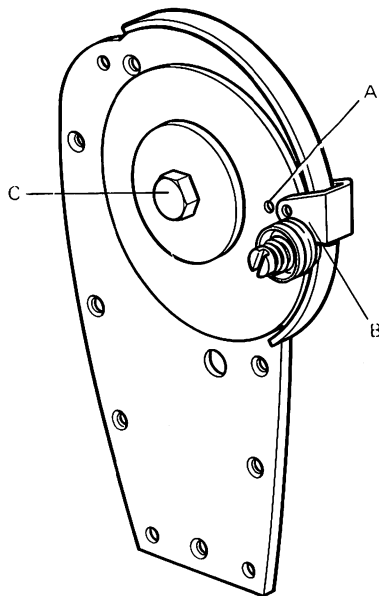
Per eseguire questa operazione, allentare la vite C che é filettata sinistra.

### Regolazione della tirata del filo

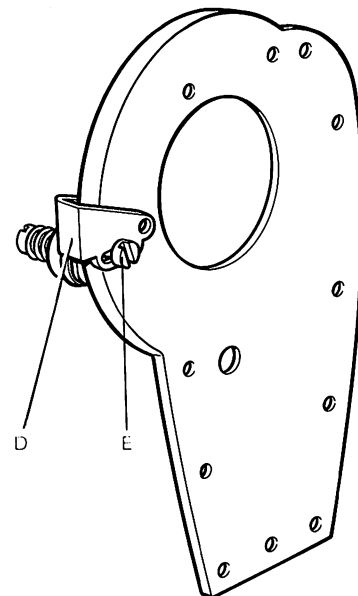
La tirata del filo dell'ago é regolabile, nella sua quantità, attraverso la registrazione assiale del cavallotto portatensioncina D nei confronti della camma tendifilo anteriore (fig. 41).

Per eseguire quest'operazione, allentare la vite E, spostare il cavallotto D nel senso voluto e quindi bloccare nuovamente la vite E.

A scopo indicativo, si rammenta che con filo molto elastico la tirata deve essere minima, viceversa con filo poco elastico la tirata deve essere maggiore.



40

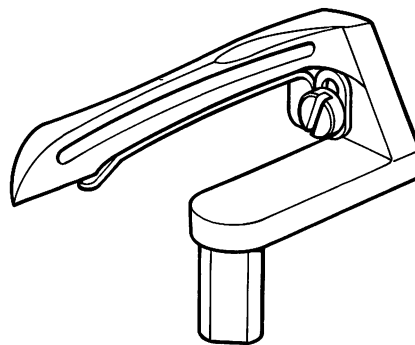


41

## REGOLAZIONE MOLLA DI TRATTENUTA DEL CAPPIO SUL CROCHET

La molla di trattenuta può considerarsi posizionata correttamente solo quando esercita sul cappio di filo d'ago una pressione sufficiente a mantenerlo ben disteso e distanziato dal filo del crochet durante la discesa dell'ago e prima che lo stesso cappio si liberi della lama del crochet (fig.42).

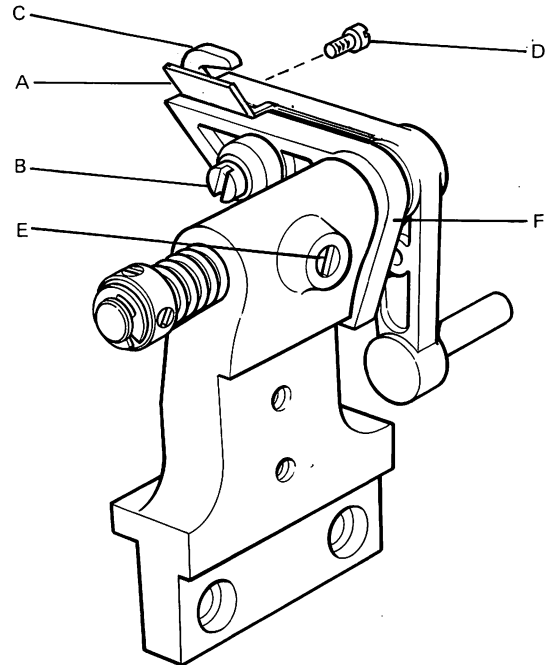
42



## REGOLAZIONI ACCESSORI

### REGOLAZIONE COLTELLI RIFILATORI (solo per classe 267)

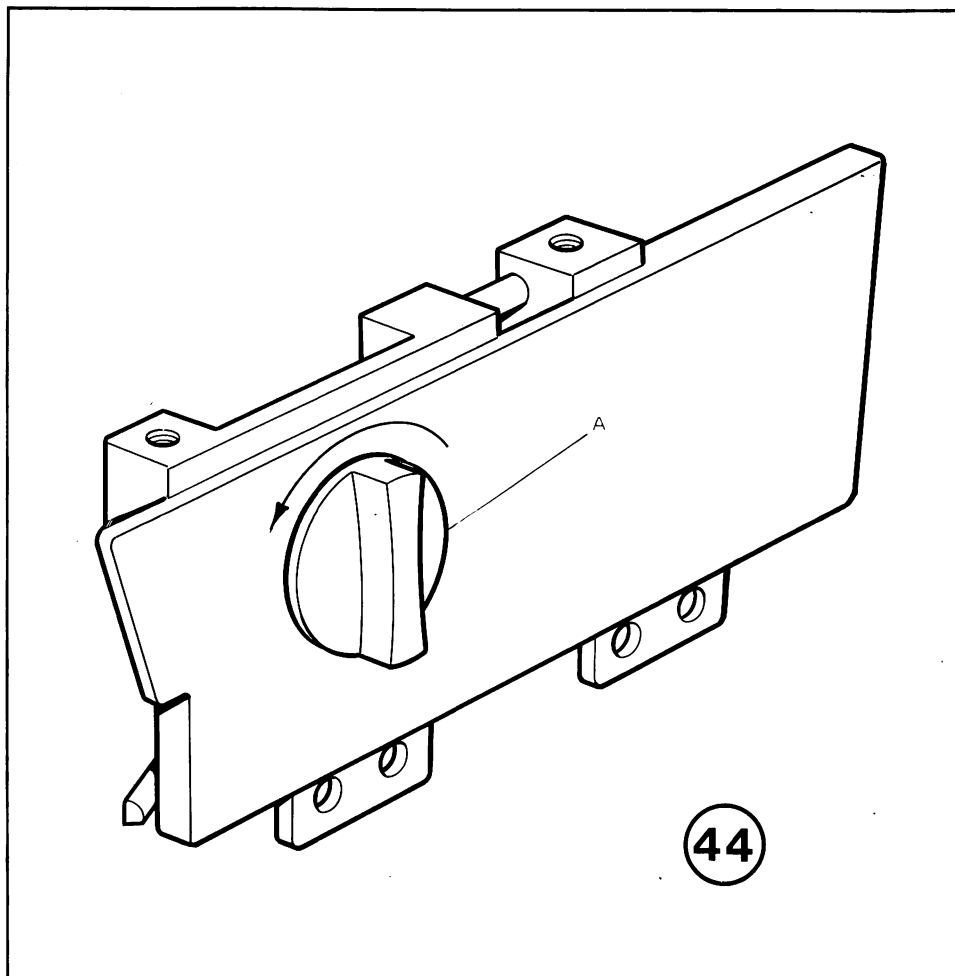
- Introdurre il coltello inferiore fisso A nella sua sede e tenere il suo filo di taglio leggermente piú basso del piano della placca d'ago di 0,1 – 0,2 mm (fig. 43).
- Bloccare il coltello con la vite B.
- Montare il coltello superiore C, infilando l'apposita tacca nella spina del porta coltello superiore e fissandolo con la vite D.
- Accertarsi che la punta del coltello superiore, quando questo é tutto in basso, sia a circa 1 mm al disotto del filo di taglio del coltello inferiore.
- Allentare la vite E; regolare la rifilatura in modo che il taglio del tessuto avvenga affiancato alla mèzzeria dell'ago, spostando il gruppo completo F.
- Bloccare la vite E.



43

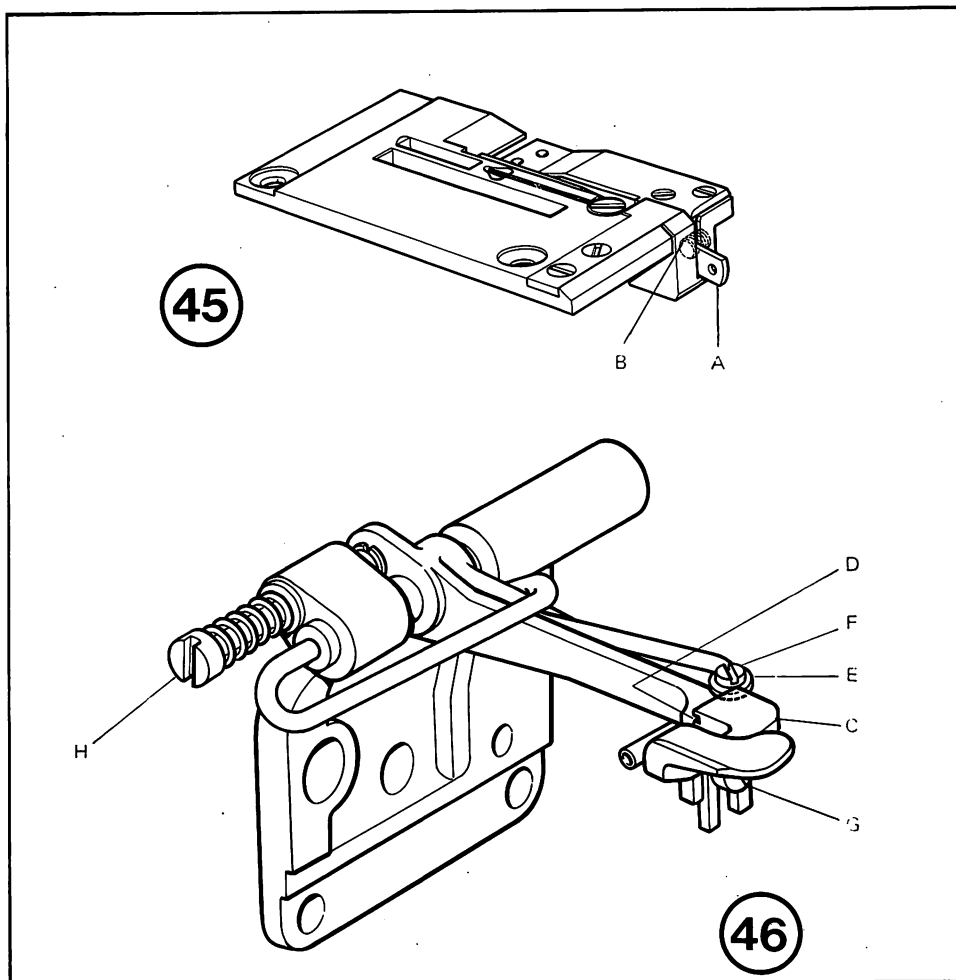
## DISINNESTO COLTELLI RIFILATORI (solo per classe 267)

Il disinnesto dei coltelli rifilatori avviene per mezzo di ginocchiello montato sotto la tavola. Quando si volesse per un certo periodo di tempo tenere disinnestati i coltelli evitando l'azione continua sul ginocchiello da parte dell'operatrice, si procede azionando prima il ginocchiello e quindi la manopola A (fig.44), facendola ruotare nel senso indicato dalla freccia.



**REGOLAZIONE COLTELLI RIFILATORI FISSI PER TAGLIO AVVICINATO ALL'AGO (solo per sottoclassi 267-30-1MN-04 e 267-30-1MN-06)**

- Introdurre il coltello inferiore fisso A (fig. 45) nella sua sede e bloccarlo con la vite B, mantenendo il suo filo di taglio al medesimo livello della placca ago.
- Montare il coltello superiore C (fig. 46) nell'apposita sede, infilando la scanalatura D sul collare E della vite di regolazione F.
- Bloccare leggermente la vite di fissaggio G.
- Regolare in altezza il coltello superiore, agendo sulla vite F, in modo che il suo filo di taglio non scenda mai al disotto di 1 mm dal piano della placca ago.
- Bloccare a fondo la vite di fissaggio G.
- Regolare la pressione tra i coltelli tramite l'apposita vite H.

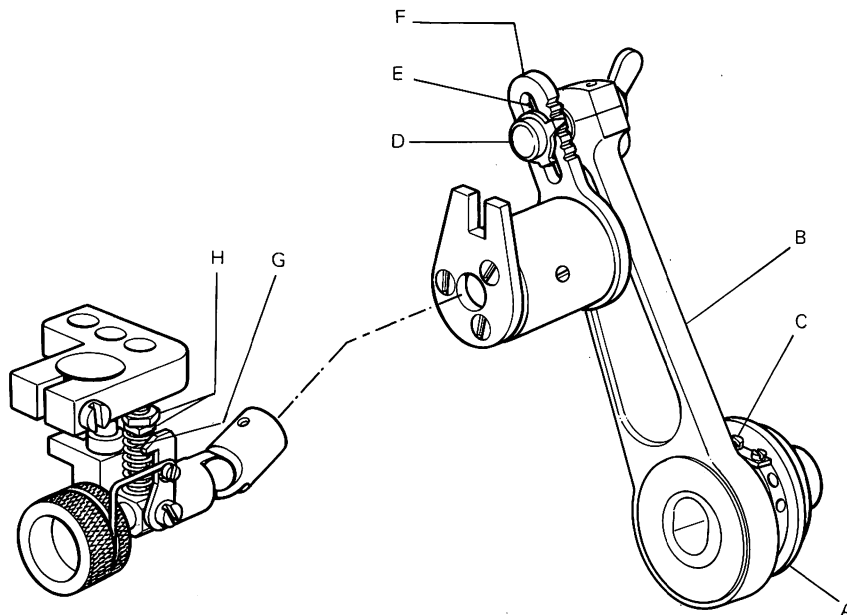


## REGOLAZIONE MOVIMENTO DEL RULLO TRASPORTATORE POSTERIORE (solo per sottoclasse 267-42-1MK-01)

Il rullo trasportatore è comandato di moto intermittente da un comando indipendente formato da un eccentrico regolabile A e biella B (fig. 47).

L'eccentrico è montato sull'estremità destra dell'albero principale e la sua eccentricità è regolabile tramite la vite C. Per ottenere la perfetta uguaglianza dei movimenti di trasporto tra griffa e rullo, è preferibile spostare il perno D lungo la cava E della leva oscillante F.

Avvicinando il perno D al centro di oscillazione della leva F si aumenta la quantità di tessuto trasportato dal rullo. Per regolare la pressione esercitata dal rullo trasportatore sul tessuto, è sufficiente variare la compressione della molla G, avvitando o svitando i dadi H.



47



## LUBRIFICAZIONE

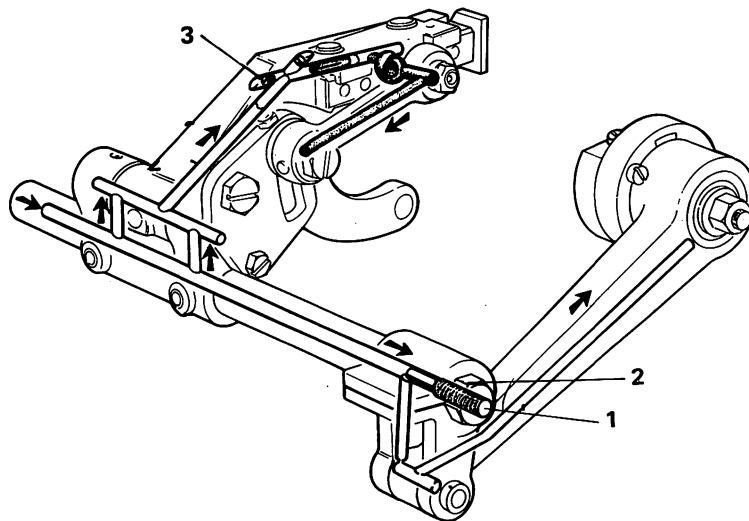
### Lubrificazione dell'eccentrico regolapunto e della biella di trasporto

La lubrificazione viene effettuata con olio inviato sotto pressione al contralbero del trasporto, attraverso un foro radiale praticato sullo stesso albero. Da qui attraverso un foro longitudinale praticato all'interno della biella, l'olio viene inviato all'eccentrico regolapunto. Un dosatore a vite 1 (fig. 48) permette di regolare l'afflusso di olio all'eccentrico regolapunto e solo in casi particolari occorrerà agire sulla vite 1, previo allentamento del dado 2.

Ruotando la vite in senso orario si diminuisce la quantità di olio.

### Lubrificazione del gruppo differenziale

Il gruppo differenziale riceve olio sotto pressione dal contralbero del trasporto. Il controllo del flusso dell'olio viene effettuato a macchina in moto dopo aver tolto la vite 3.



48

## MANUTENZIONE

### Ogni giorno

Pulire tutti gli organi relativi al trasporto e alla formazione del punto. Controllare il livello olio.

### Ogni settimana

Smontare la placca ago e pulire griffe, crochet e trasporto.

### Ogni 3 mesi

Sostituire l'olio e pulire i filtri.

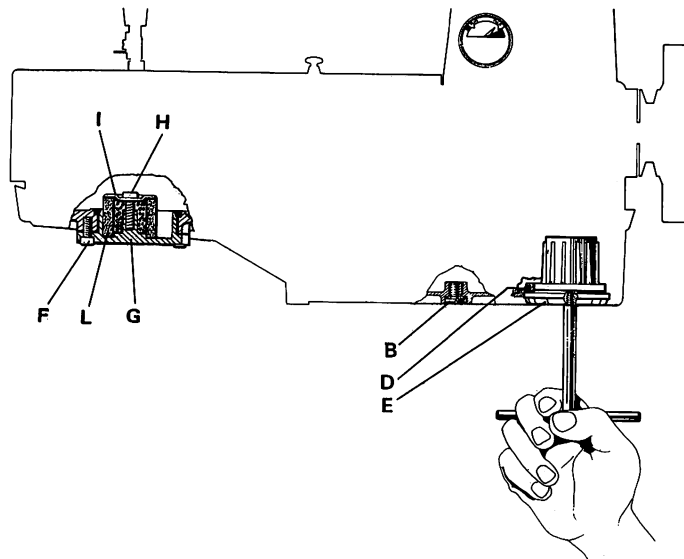
Per scaricare l'olio, svitare il tappo B (fig.49).

Per pulire il filtro principale, svitare le due viti D che fissano il tappo E.

Aiutandosi con una chiave filettata simile a quella illustrata, sfilare il tappo dal suo foro, toglierne il filtro e lavarlo con benzina, poi soffiare con aria a bassa pressione.

Dopo la pulizia, riavvolgere il filtro sul tappo e imbeverlo d'olio.

Prima di rimontare il tutto, accertarsi che l'anello di tenuta sia ancora efficiente e correttamente inserito nella gola del tappo.



49

### Filtro anteriore

(solo per classi 267 fig49)

Per pulire il filtro anteriore svitare le tre viti F che fissano il tappo G, poi svitare la vite centrale H che trattiene il disco forato 1 e togliere il filtro L. Lavare quest'ultimo con benzina e soffiarlo con aria a bassa pressione. Rimontare il filtro nel tappo, bloccarlo nuovamente col disco forato e la relativa vite, e imbeverlo d'olio.

Verificare che l'anello di tenuta abbia conservato la sua efficienza e la sua posizione nel foro.

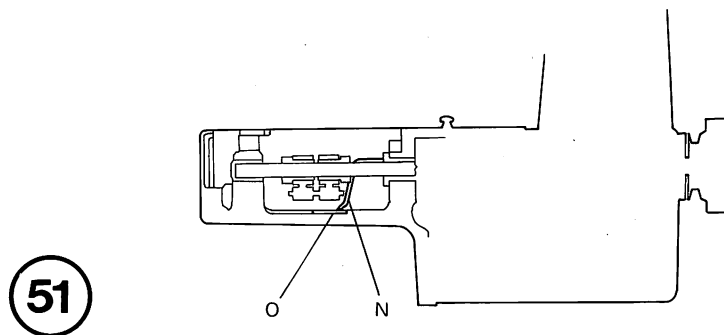
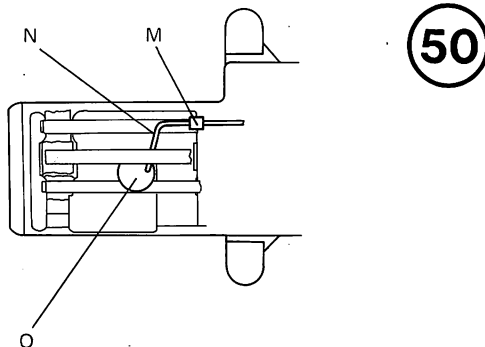
### Filtro anteriore

(solo per classe 177)

Per pulire il filtro anteriore (figg. 50-51) rimuovere il piano di lavoro.

Allentare il grano del manicotto M e sfilare il tubetto d'aspirazione N con il dischetto O sotto al quale é posto il filtro anteriore da pulire.

Procedere alla sua pulizia nel modo indicato con benzina, e rimontare il tutto.



## ANOMALIE DOVUTE A IMPROPRIA CONDUZIONE DELLA MACCHINA

Inconvenienti	Cause Probabili
Punto irregolare	Tensioni mal regolate Tendifili mal regolati Infilatura sbagliata Filati non calibrati
Trasporto e sbandamento del tessuto	Pressione del piedino insufficiente Griffe mal regolate Differenziale mal regolato
Salto del punto	Crochet inferiore mal regolato rispetto all'ago Salva ago anteriore troppo staccato dall'ago Ago mal posizionato Camma tendifilo del crochet mal regolata
Rottura filo	Tensione troppo serrata Filo avvolto irregolarmente sulla bobina Salva ago posteriore troppo accostato

Inconvenienti	Cause Probabili
Rottura ago	Ago storto Ago mal montato Salva ago posteriore mal regolato
Bucatura del tessuto	Ago spuntato Ago di finezza non appropriata alla placca Ago con punta non adatta
Perdita olio	Serraggio bacinella mal effettuato Tappo scarico olio bacinella non serrato a fondo Guarnizione bacinella mal sistemata Carter laterale braccio macchina insufficientemente bloccato Guarnizione tappo del filtro inefficiente
Mancanza di lubrificazione	Livello olio troppo basso Passaggi olio intasati Filtro pompa lubrificazione intasato

*I dati contenuti in questa pubblicazione sono forniti a titolo indicativo.  
La ROCKWELL-RIMOLDI S.p.A. potrà apportare in qualunque momento modifiche  
alle macchine descritte in questa pubblicazione per ragioni di natura tecnica o com-  
merciale.*

**Rockwell-Rimoldi S.p.A.**  
33, Via Montebello  
20020 Olcella - Milano (Italy)  
Tel. (0331) 569.253  
Telex 332299



**Rockwell  
International**