KORREX

MAX SIMMEL MASCHINENFABRIK · PFORZHEIM

rcom 66 x 86⁵

KORREX-Andruckpresse

Type Frankfurt-Kraft-Luft Maschinen Nr. 3769

Format 61 x 86 cm Schrifthöhe 24,85 mm

Baujahr 1967 Walzenbezugsmasse: Durchmesser 60 Länge 830 mm

Druckzylinderantrieb:

Fabrikat: SEW - Bruchsal Getriebetype: R 53 v D 22-4 BK

Spannung: 220/380 Stromaufnahme: 2,0/1,15 Leistung: 0,37 kw

Geschaltet auf 380 Volt

Spulenspannung der Motorbremse: 220 Volt

Getriebe Nr. Motor Nr. 675705

Keilriemenmaße: 13 x 1676

Farbzylinderantrieb:

Fabrikat: SEW - Bruchsal Getriebetype: R 52 v D 71 N - 4

Spannung: 220/380 Stromaufnahme: 1,94/1,12 Leistung: 0,37 kw

Geschaltet auf 380 Volt

Getriebe Nr. Motor Nr. 1716719

Zubehör:

- Rillenfundament
- Klischee-Einhänger
- Facettenhalter
- Lochstanze mit — ohne Unterbau
- Glattstreichvorrichtung
- Schnellschließsteg
- Schließrahmen
- Extra Farbwerke
- Extra Auftragwalzen
- Extra Walzenspindeln
- Ersatz Gummidrucktuch

Werkzeug:

- 5 Inbusschlüssel 3,4,5,6,8 mmSW
- 4 Gabelschlüssel 8x9,10x13,14x17,19x24
- 1 Walzenprüfer 24,85 mm
- Handkurbel zum Farbwerk
- Facettenhalterschlüssel
- 1 Ölkanne
- 1 Schraubenzieher
- 2 Stahlstifte
- 1 Steckschlüssel
- 1 Kugelkopfschraubendreher
- 1 6kt.Schraube M 10 x 30

Besonderes:

Bedienungsanleitung zur KORREX III.

1) Transport der Maschine.

a) Unverpackt durch Lastkraftwagen, auf 2 Bohlen montiert.

Der Anlegetisch ist abgenommen. Die beiden Ständer auf welchen der Anlegetisch aufgeschraubt wird, sind ebenfalls abgenommen. Der Druck zylinder ist in die Mitte des Druckfundamentes gerollt, dadurch verkürzt sich die Ladefläche auf 1,90 m.
In den seitlichen Führungsbahnen des Druckfundamentes sind Hölzer eingesetzt, damit ein Rollen des Druckzylinders während des Transportes vermieden wird.
Der Druckknopftaster am Ständer der Bedienungsseite ist abgeschraubt die Steuerleitung zum Druckknopftaster jedoch bleibt angeschlossen.

Nettogewicht der Maschine 1600 kg.

b) Verpackt in Kiste.

Die Demontage der Maschine ist bei Kistenverpackung genau wie bei unverpacktem Transport.

Bruttogewicht der Maschine bei Kistenverpackung ca. 1900 kg.

1) Aufstellung der Maschine.

Nach dem Empfang der Maschine ist diese, mit noch festgestelltem Druckzylinder, an den Aufstellungsort zu transportieren.
Nun erfolgt die Reinigung aller eingefetteten Teile mit Lappen und Bürste unter Verwendung von Waschbenzin oder Petroleum.

Die beiden Ständer, auf welchen der Anlegetisch festgeschraubt wird, sind auf dem Unterbau der Maschine hinter dem Druckfundament festzuschrauben. Der Druckknopftaster ist auf seiner Grundplatte zu befestigen und das Kabel wieder ordnungsgemäß zu verlegen.
Nunmehr kann der Anlegetisch aufgelegt und verschraubt werden.

Mit einer Maschinen-Wasserwaage ist die Maschine genau nach allen Seiten auszurichten. Zum Unterlegen sind keine Keile, sondern Preßspan, Pappe usw. zu verwenden.

Der Anschluß an das Drehstromnetz sollte der Betriebselektriker oder der Werksmonteur vornehmen. Die Drehrichtung des Farbzylinders ist nicht einerlei. Er muß von der Bedienungsseite aus gesehen entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn laufen.

3) Handhabung der Maschine.

Der Druckzylinder der Maschine steht in Anlegestellung, wenn er links am Tischanfang steht. In dieser Stellung erfolgt die Bogenanlage.

Die Vordermarken am Zylinder sind in Druckrichtung durch gerändelte Skalenmuttern verstellbar.

Die über den ganzen Anlegetisch hinweg verschiebbare Seitenmarke ermöglicht ein wiederholt gleichmäßiges Anlegen des Druckbogens. Eine zweite Anlegemarke steht für den Bedarfsfall zur Verfügung.

Das Öffnen der Greifer erfolgt durch das Fußpedal in Anlegestellung des Druckzylinders. Ist beabsichtigt den Druckstock vor dem eigentlichen Druck einzufärben, so ist vor Anfahren des Druckzylinders die Schubstange links neben der Waschvorrichtung in die Maschine hinein zu schieben.

Soll der Druckzylinder beim folgenden Durchgang auf Druckstellung bleiben, so ist die Schubstange wieder heraus zu ziehen.

Eine durchgehende, verstellbare Zylinderbürste streicht den Bogen während des Druckes auf dem Zylinder glatt. Nach Druckende hebt sich die Bürste automatisch vom Zylinder ab.

Die Greifer bleiben bis zum Druckende geschlossen. Der Druckzylinder schaltet am Druckende automatisch, oder durch Druckknopfbetätigung um und die Bogenausfuhr erfolgt selbsttätig während des Zylinderrücklaufes auf einen mitfahrenden Ablegetisch. Zwei Magnetstege dienen als Anschlag. Sie sind so zu stellen, daß dem Druckbogen höchstens 1 cm Spiel zwischen dem Blasrohr und den Magnetstegen bleibt.

Der Druckzylinder der Maschine hat sich beim Anschlag am Druckende bereits selbsttätig abgehoben und fährt ohne den Aufzug zu bedrucken wieder in seine Ausgangsstellung zurück.

Die Druckspannung ist durch Änderung der Aufzugstärke zu regulieren.

Der Aufzug ist an der Greiferkante unter der Greifereinrichtung eingeklemmt. Auf der Gegenseite ist das Gummituch und der Straffen wie an Schnellpressen üblich mit je einer Wickelstange gespannt. Ein Stift zum Spannen des Aufzuges steht zur Verfügung und wird an den Wickelstangen auf der Bedienungsseite der Maschine angesetzt.
Die beiden Sperrhebel der Spannstangen können vom Sperrad abgeschwenkt und arretiert werden.

Die Schmitzleisten sind unter allen Umständen sauber und trocken zu halten. Eine tägliche Reinigung ist zu empfehlen.

Die KORREX - Andruckpresse ist wöchentlich 2 - 3 mal mit Öl zu schmieren. Die Schmierstellen sind rot gekennzeichnet. Ein Schmierplan liegt der Bedienungsanleitung bei.

4 Das Farbwerk der KORREX III mit elektrischer Farbverreibung.

Das Farbwerk der KORREX III wird mit einem großen Farbzylinder von 150 mm Ø angetrieben. 3 Auftragwalzen und 2 Stahlreiber gewähren eine glatte, gleichmäßige Einfärbung. Die Auftragwalzen sind kugelgelagert.

Der Reiberteil mit seinen 2 Wechselstahlreibern kann nach vorn geschwenkt werden um eine leichte Zugänglichkeit zum Farbwerk bei Reinigungsarbeiten zu erreichen.

Durch nach unten schwenken des Farbwerkabstellhebels sind sämtliche Walzen voneinander getrennt.

Für die seitliche Wechselverreibung sorgen 2 Steuerrollen, welche die Stahlreiber hin und her bewegen.

Die Druckfarbe wird auf den vorderen Stahlreiber möglichst gleichmäßig aufgetragen. Nach genügender Verreibung, Einfärbung der Form, Anlegen des Druckbogens, kann sofort mit dem Druck begonnen werden.

Kurz nach dem Anfahren des Zylinders bringt ein Leitzahnrad die mittlere Auftragwalze mit ihrem Zahnrad in richtigen Eingriff und das Farbwerk wird von der Zahnstange angetrieben.

Ein Trockenlaufen der Auftragwalzen ist weitgehendst zu vermeiden. Auch beim Drucken kleinerer Formen ist auf der ganzen Länge der Walzen Farbe zu geben.

5) Einstellung der Auftragwalzen.

Jede Auftragwalze ist der Höhe nach einstellbar, mittels der in den beiderseitigen Walzenlagern befindlichen Höheneinstellschrauben.

Die genaue Einstellung auf Schrifthöhe erfolgt mit Hilfe des zur Maschine gelieferten Walzenprüfers. Dabei ist das Farbwerk in Betriebsstellung zu bringen.

Die Einstellschrauben sind mit Druckfedern gegen selbsttätige Verdrehung gesichert.

6) Einstellung der Stahlreiber.

Die Stahlreiber haben die Aufgabe die Druckfarbe gleichmäßig zu verreiben. Bei in der Höhe richtig eingestellten Auftragwalzen müssen die Stahlreiber gleichmäßig auf diesen aufliegen. Dies wird durch Lösen der Stahlreiberlager erreicht. Die Stahlreiber stellen sich durch ihr Eigengewicht selbsttätig auf die Auftragwalzen ein.

Es ist folgendermaßen vorzugehen: Das Farbwerk ist in Betriebsstellung zu bringen.

a) Lösen der 4 Lagermuttern mit den 2 mitgelieferten 8 mm Stiften.

b) Festziehen der Stahlreiberlager, dabei dürfen sich diese nicht verschieben und die Stahlreiber müssen auf den Auftragwalzen liegen bleiben.

7) Änderung oder Erneuerung des Aufzuges.

Mit dem Zylinder in Druckrichtung vorfahren bis der Zylinderschlitz genau nach ober steht.
Mittels mitgeliefertem Stift von 10 mm Ø den Straffen bzw. das Gummituch etwas spannen, Sperrhebel vom Sperrad abschwenken und arretieren. Gummituch und Straffen von den Spannstangen abrollen und festhalten.

Beim Zurückrollen des Druckzylinders in Anlegestellung den kompletten Aufzug über den Anlegetisch führen und dort ablegen.

Soll der kompl. Aufzug erneuert werden sind die 4 Sechskantmuttern, mit welchen die Greifereinrichtung angeschraubt ist, um ca. 4 - 5 mm zu lösen.

Nur gerade und winkelrecht gefalzte Karton zwischen Druckzylinder und Greifereinrichtung einführen. Gummituch und den gefalzten Straffen einlegen, die Greifereinrichtung dagegendrücken und die 4 Sechskantmuttern zunächst leicht anziehen. Prüfen ob der Aufzug an der Greiferkante exakt sitzt, dann alle 4 Muttern festziehen.

Lose Ausgleichbogen sind im Aufzug ganz unten einzulegen.

Unter gleichzeitigem Glattstreichen des Aufzuges den Zylinder vor= fahren bis der Zylinderschlitz genau nach oben steht. Gummituch und den Straffen auf schnellpressenübliche Weise spannen.

8) Die Walzenwaschvorrichtung.

Das Waschen des Farbwerkes erfolgt in seiner Ausgangsstellung, d.h. das Farbwerk steht mit seiner mittleren Auftragwalze auf dem Farb= zylinder.

Der Farbwerkmotor ist einzuschalten.

Der Griff zur Waschvorrichtung ist nach unten zu legen, dadurch kommt das Rakel mit seiner schabenden Kante auf den Farbzylinder. Bei gleichzeitigem Aufspritzen von Walzenwaschmittel auf das laufende Farbwerk, nimmt das Rakel die Farbe vom Farbzylinder ab. Am vorteil= haftesten werden erst die beiden äußeren Drittel des Farbwerkes ge= waschen. Die Mittelpartie des Farbwerkes soll so lange ohne Wasch= mittel bleiben, bis die Walzen außen einigermaßen trocken sind, dann erst auf die Mitte der Walzen Waschmittel geben. Wird Walzenwasch= mittel auf der ganzen Länge der Walzen aufgetragen, besteht die Ge= fahr des Schleifens.

Ein Nachwischen der Walzen ist erforderlich, um Fusseln, Farbhaut usw. zu entfernen.

Das Rakel ist nach jedem Waschen, mindestens jedoch täglich, mit einem Lappen zu reinigen.

Die Funktion der Waschvorrichtung ist einwandfrei, soweit folgende Punkte erfüllt werden:

Der Farbzylinder muß in der vorgeschriebenen Drehrichtung laufen. (Siehe Skizze)
Das Rakel darf an seiner schabenden Kante auf keinen Fall beschä= digt werden.
Das Rakel muß mit seiner schabenden Kante auf der ganzen Länge zu= gleich auf dem Farbzylinder zur Auflage kommen. Ist dies nicht der Fall, so sind die Führungsleisten zur Waschvorrichtung mit Distanz= scheiben entsprechend zu unterlegen.

Als Waschmittel für das Farbwerk sind die handelsüblichen Walzen= waschmittel gut geeignet.
Im Zweifelsfalle gibt ein Gemisch von 4 Teilen Testbenzin und 1 Teil Petroleum ein brauchbares Walzenwaschmittel.

Ölfüllung: Bei herausgeschraubter Ölstandschraube bis Unterkante Gewindebohrung einfüllen.

Ölwechsel: Alle 2500 - 3000 Betriebsstunden.

Ölsorten : SHELL Getriebeoel 140
SHELL Dentax 140

BP ENERGOL GETRIEBEOEL SAE 140

ESSO GETRIEBEOEL ST 140

GASOLIN GETRIEBEOEL MZ 140

BV - Getriebeoel 140

MOBILUBE C 140 oder
MOBIL Compound FF

Den zweiten und die darauffolgenden Ölwechsel verbindet man zweckmäßigerweise mit einer gründlichen Reinigung des Getriebes (Lager und Zahnräder).

Weitere Einzelheiten sind den " Richtlinien für Wartung und Schmierung von SEW-Getriebemotoren und Getrieben " zu entnehmen. (Siehe Betriebsanleitung).

Werkstoff	Modell Nr.	Gezeichnet			Max Sinnel
	Lager Nr.	Geprüft			
Maßstab	Farbwerk-Getriebemotor M III & K IV				

Farbwerkschalter
Verz. Rel.
a
b
Hauptschalter
Hand-Schutz
Antriebs-motor
Gebläse
STOP
Auto Hand
Dreifach-Taster
Endschalter
Zuleitung
Druckabstellung
Schaltplan Korrex III 380 Volt mit Nulleiter

Farbwerkmotor
3≈
Farbwerkschalter
Hauptschalter
Verz. Rel.
a
b
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
13
14
A
R
S
T
E1
E2
G

Direkte Einschaltung des Bremsmotors

Der Gleichrichter für die Magnetspule ist im ausgegossenen Teil des Klemmenkastens eingebaut. Dort befindet sich auch eine Sicherung, die den Gleichrichter vor zu großen Strömen schützt.
An die Klemmen „A" und „B" des zusätzlichen kleinen Klemmenbrettes ist eine Wechselspannung anzulegen, wie sie auf dem Leistungsschild des Motors (Bremse ..... V) angegeben ist.
Die Bremse kann bei direkter Einschaltung des Motors nach Bild 1, 2 oder 3 geschaltet werden.

Drehrichtungsumkehr: Vertauschen von zwei Netzzuleitungen.

1)

Bei dieser Schaltung fällt die Bremse etwas verzögert ein. Sowohl in ⅄- als auch in Δ-Schaltung bekommt die Bremse die richtige Spannung.
Ist schnelleres Bremsen erforderlich, so kann dies durch die Schaltung 2 oder 3 erreicht werden.

Bei Montage des Motors Verbindung A-U und B-X einlegen.

2)

Die Magnetspannung muß immer $\sqrt{3}$ mal kleiner als die Netzspannung sein. (Es ist die Spannung R-0 gleich der Magnetspannung A-B).

Bei Montage des Motors Verbindung A-U einlegen.

Bei Baustellenverteilern sind die VDE-Vorschriften 0100 zu beachten.

3)

Sowohl bei ⅄- als auch bei Δ-Schaltung erhält die Bremse die richtige Spannung.
Sie fällt schnell ein; es ist jedoch ein vierpoliger Schalter oder ein dreipoliges Schaltschütz mit Zusatzkontakten erforderlich.

Bei Montage des Motors Verbindung B-X einlegen.

Schaltungen der Bremse für direkte Einschaltung des Bremsmotors	D 13 Ma *Ausgabe: Januar 1961*

⅄-Δ-Einschaltung des Bremsmotors

Der Gleichrichter für die Magnetspule ist im ausgegossenen Teil des Klemmenkastens eingebaut. Dort befindet sich auch eine Sicherung, die den Gleichrichter vor zu großen Strömen schützt.

An die Klemmen „A" und „B" des zusätzlichen kleinen Klemmenbrettes ist eine Wechselspannung anzulegen, wie sie auf dem Leistungsschild des Motors (Bremse.....:V) angegeben ist.

Die Bremse kann bei ⅄-Δ-Einschaltung des Motors nach Bild 4 oder 5 geschaltet werden. Beim Umschalten von ⅄ auf Δ dürfen die Zusatzkontakte nicht unterbrechen.

Drehrichtungsumkehr: Vertauschen von zwei Netzzuleitungen.

4) Prinzipschaltbild

Motorwicklung

Bremsspule
Gleichrichter
Widerstand

Die Magnetspannung A-B muß gleich der Klemmenspannung R-S sein.
Es ist ein ⅄-Δ-Schalter mit zwei Zusatzkontakten erforderlich

⅄-Δ-Schalter

Motorklemmbrett

Erdung

Schalter

5)

Die Magnetspannung A-B muß immer $\sqrt{3}$ mal kleiner als die Netzspannung R-S sein.
Es ist ein ⅄-Δ-Schalter mit einem Zusatzkontakt erforderlich.

Schaltung der Bremse für ⅄-Δ-Einschaltung des Bremsmotors	D 23 Ma Ausgabe: Januar 1961	SEW

Ölfüllung: Bei herausgeschraubter Ölstandschraube bis Unterkante Gewindebohrung einfüllen.

Ölwechsel: Alle 2500 - 3000 Betriebsstunden.

Ölsorten : SHELL Getriebeoel 140
SHELL Dentax 140

BP ENERGOL GETRIEBEOEL SAE 140

ESSO GETRIEBEOEL ST 140

GASOLIN GETRIEBEOEL MZ 140

BV - Getriebeoel 140

MOBILUBE C 140 oder
MOBIL Compound FF

Den zweiten und die darauffolgenden Ölwechsel verbindet man zweckmäßigerweise mit einer gründlichen Reinigung des Getriebes (Lager und Zahnräder).

Weitere Einzelheiten sind den " Richtlinien für Wartung und Schmierung von SEW-Getriebemotoren und Getrieben " zu entnehmen. (Siehe Betriebsanleitung).