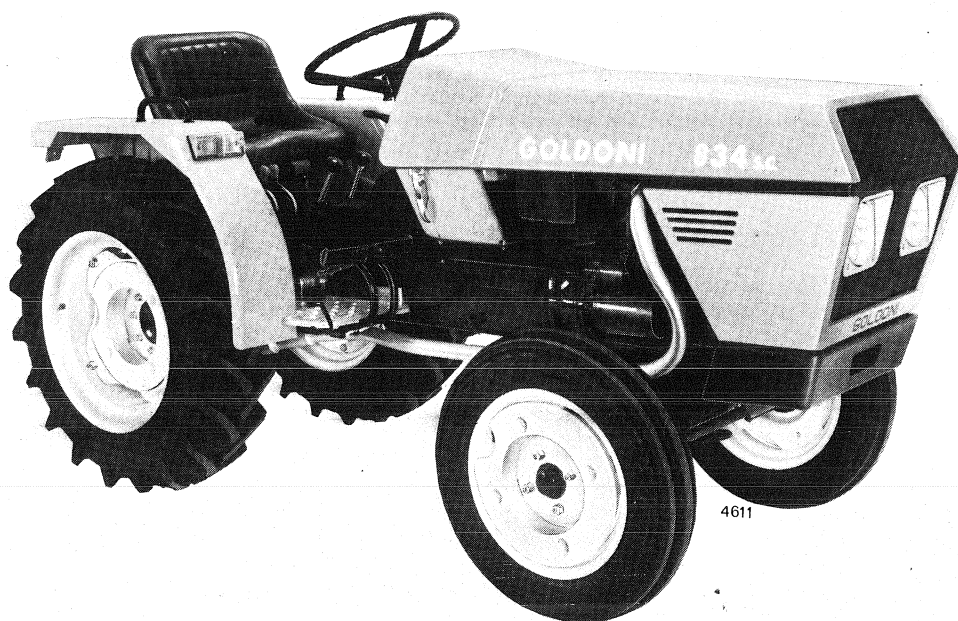
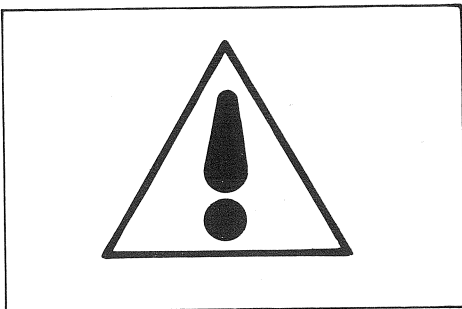


**FABBRICA MACCHINE AGRICOLE
GOLDONI S.p.A.**

Sede Leg. e Stab.: 41012 MIGLIARINA DI CARPI - Modena (Italy)
Telefono 0522 - 699240 RIO SALICETO (Reggio E.)
Telefax: (0522) 699002 - Telex: 530023 GLDN I



4611



INTRODUZIONE

Il presente manuale è stato concepito allo scopo d'assistere i concessionari GOLDONI, nella Manutenzione e Riparazione del prodotto evidenziando procedure di smontaggio e montaggio tali da permettere interventi rapidi e sicuri in sintonia con la qualità che il prodotto GOLDONI manifesta ed esige. Riteniamo opportuno inoltre per la vostra e la altrui sicurezza, rammentarvi alcune precauzioni da osservare negli interventi sul prodotto.

NORME DI SICUREZZA

- ▲ È vietato mettere in funzione il motore in un locale chiuso.
- ▲ È vietato pulire, lubrificare o riparare la macchina con il motore in funzione.
- ▲ È vietato intervenire sulla macchina se sospesa con paranchi o sollevatori idraulici: la macchina deve essere appoggiata a supporti fissi che ne garantiscano la stabilità.
- ▲ È vietato indossare indumenti larghi e svolazzanti in prossimità di organi di trasmissione in funzione.
- ▲ È vietato utilizzare utensili (mole elettriche, scalpelli, ecc.) privi di occhiali di protezione.
- ▲ È vietato utilizzare utensili elettrici non rispondenti alle norme antinfortunistiche.
- ▲ È vietato intervenire sugli organi elettrici del motore senza prima avere staccato i cavi della batteria.
- ▲ È vietato eseguire saldature elettriche sulla macchina senza prima avere staccato i cavi della batteria.
- ▲ È vietato salire e scendere dalla macchina in movimento.
- ▲ In fase di collaudo della macchina, allontanare persone o cose che potrebbero subire od arrecare danni.
- ▲ Nell'uso di apparecchi di sollevamento verificare attentamente la robustezza del punto di contatto che dovrà sopportare lo sforzo.
- ▲ Si consiglia di oliare al montaggio tutti gli anelli O-ring e le guarnizioni di tenuta.
- ▲ Il montaggio della macchina e tutte le operazioni relative alla sua riparazione, vanno eseguite osservando le istruzioni riportate sul presente manuale.

GOLDONI

ATTENZIONE

TALLONCINO DA CONSERVARE

Per richiedere pezzi di ricambio, è **INDISPENSABILE** presentarsi muniti del presente talloncino.

Tipo Macchina:

Numero:

COUPON A CONSERVER

Pour demander des pièces de rechange, il est **indispensable** de se présenter munis de ce talon.

DO NOT LOSE THIS COUPON

When asking for spare parts, it is **absolutely necessary** that you show this coupon.

GUARDE ESTA CÉDULA

Para encargar piezas de repuesto, es **indispensable** exhibir esta cédula.

AUSWEIS, DER AUFZUBEWAHREN IST

Um die richtigen Ersatzteile bestellen zu können, muss dieser Ausweis **unbedingt** vorgelegt werden.

I

SERVIZIO RICAMBI

Per richiedere ai nostri centri assistenza, delucidazioni tecniche o parti di ricambio, presentarsi muniti del «**talloncino di identificazione macchina**» qui di seguito riprodotto.

In caso di richieste scritte o telefoniche o per smarrimento del suddetto talloncino, indicare esattamente:

- 1) Modello o tipo della macchina.
- 2) Serie e numero della macchina.

Esempio: 800 - E 270.000

Nota - La sigla del modello, la serie e il numero della macchina si trovano stampigliati sulla targhetta metallica applicata al coperchio della scatola porta attrezzi.

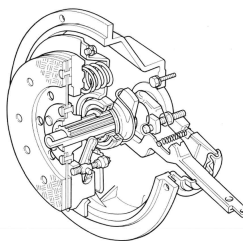
INDICE - INDEX



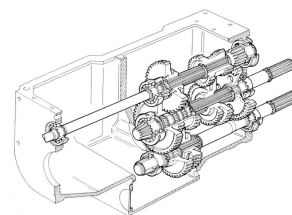
00



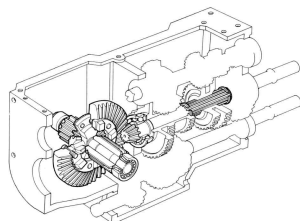
02



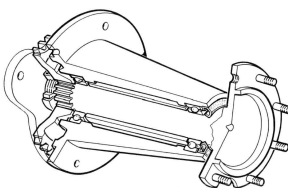
03



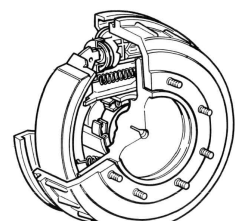
04



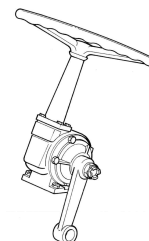
05



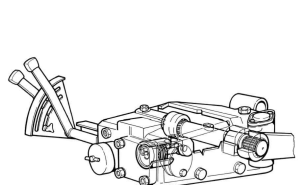
06



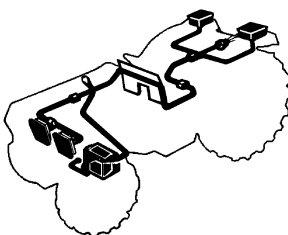
07



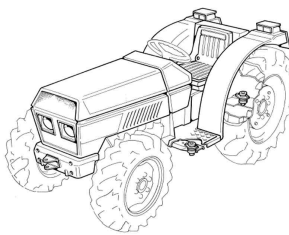
08



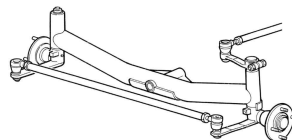
09



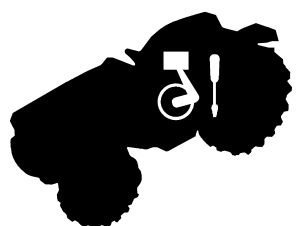
10



11



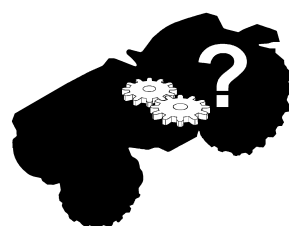
12



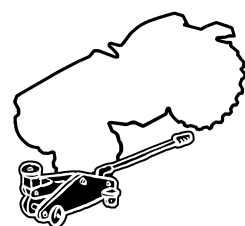
13



14



15



16

TR. 800

Modello	Motore	Cilindri	Potenza	
			CV	kW
828	Lombardini LDA 904	2 - Diesel	28	20,58
834	Slanzi DVA 1550	3 - Diesel	34	25,00

MOTORE: vedere libretto istruzioni motori.

Frizione: monodisco a secco con comando a pedale.

Cambio: a 9 velocità di cui 6 avanmarce e 3 retromarce.

Differenziale: con possibilità di bloccaggio indipendente mediante leva dal posto di guida.

Freno di servizio: di tipo idraulico a doppio circuito indipendente agente sulle ruote mediante comando a pedale.

Freno di soccorso e stazionamento: di tipo meccanico agente sulle ruote posteriori mediante comando a mano.

Acceleratore: con comando a mano e a pedale.

Prese di forza:

— **Posteriore:** a 2 velocità indipendenti 577-879 g/1' o sincronizzata con tutte le velocità del cambio – Rotazione in senso orario – Profilo dell'albero 1 3/8".

— **Ventrale e anteriore** (a richiesta): a due velocità indipendenti 462-703 g/1' – Rotazione in senso orario – Profilo dell'albero 21 UNI 221.

Gancio di traino: regolabile in diverse posizioni, tipo B, omologato per circolazione su strada.

Trazione: a 2 ruote motrici.

Sterzo: a comando meccanico con vite senza fine e settore elicoidale agente sulle ruote anteriori.

Sollevatore: tipo idraulico a 3 punti, con sforzo e posizione controllata, categoria 1 (speciale).

Raggio di volta minimo: 2,8 m misurato all'esterno delle ruote anteriori senza frenatura.

Ruote: pneumatici TRACTOR AGRICOLO anteriori 5.00-15"; posteriori 9.5R-20".

Pressione di gonfiaggio: 5.00-15" 2.6 bar.
9.5R-20" 1.2 bar

Velocità di avanzamento (con motore a regime max di 3000 giri/1')

Velocità	Pneumatici
	9.5R-20"
1ª velocità	1,36 km/h
2ª velocità	2,85 km/h
3ª velocità	4,29 km/h
4ª velocità	7,35 km/h
5ª velocità	15,35 km/h
6ª velocità	23,09 km/h
1ª retromarcia	1,79 km/h
2ª retromarcia	3,75 km/h
3ª retromarcia	5,64 km/h



Pesi (con ruote 9.5R-20", con conducente senza zavorre).

		Modello 828	Modello 834
Sull'asse anteriore	kg	405	435
Sull'asse posteriore	kg	570	600
Totale	kg	975	1035

Valori delle potenze (senza zavorre):

Potenza massima alla presa di forza	kW	17	23,6
	(CV)	24,3	31,6
Sforzo massimo di trazione, senza zavorre	kg	670	670
Peso massimo rimorchiabile, senza zavorre	kg	2800	2800
Peso ammissibile sul gancio di traino, senza zavorre	kg	272	347

Impianto idraulico

Velocità di rotazione della pompa con il motore a regime massimo	g/1'	2750	2543
Portata della pompa a regime di potenza massima	dm³/1'	17,5	14,1

Sollevatore

Alesaggio dei cilindri	mm	80	80
Corsa massima dei cilindri tuffanti	mm	86	86
Corsa massima di sollevamento all'estremità bracci porta attrezzi	mm	465	465
Carico massimo sollevabile all'estremità bracci porta attrezzi	kg	800	800
Taratura valvola di max. pressione	bar	120-130	120-130

Impianto elettrico

BATTERIA

Tensione	V	12	12
Capacità	Ah	80	80

ALTERNATORE

Con gruppo di regolazione automatico			
Potenza max continua	W	180	300

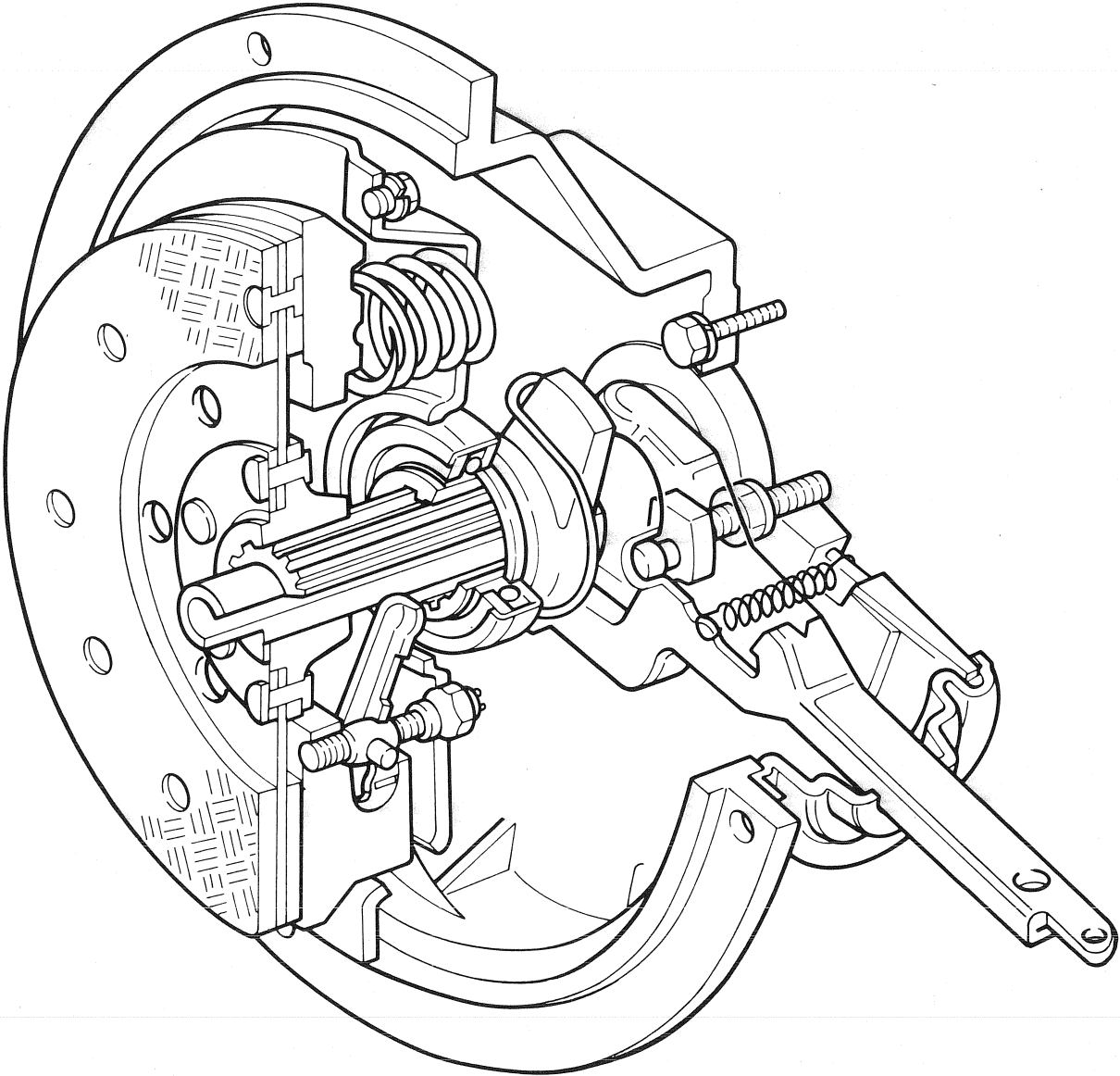
MOTORINO D'AVVIAMENTO

Con innesto automatico mediante elettromagnete			
Potenza	kW	1,8	1,8

FANALERIA

- Proiettori anteriori con lampade asimmetriche 12V-40/45W (per fari).
- Fanali anteriori con lampade 12V-20W (per indicatori di direzione), e lampade 12V-5W (per luci di posizione).
- Fanali posteriori con lampade 12V-20W (per indicatori di direzione), lampade biluci 12V-20/5W (per luci d'arresto e luci di posizione) e lampade 12V-5W (per luce targa).
- Spie di controllo con lampade 12V-3W (per segnacarica batteria, riserva carburante, pressione olio, indicatore luci di posizione e luci anabbaglianti, indicatore luci abbaglianti, indicatore di direzione trattrice, indicatore di direzione rimorchio, luci intermittenti di emergenza).
- Catadiotri posteriori fissi.
- Presa posteriore di corrente a 7 vie.

CARATTERISTICHE	Pag. 5
GRUPPI MACCHINA	9
Frizione	9
Scatola cambio e presa di forza	13
Differenziale	27
Trasmissione finale	33
Presa di forza posteriore	35
Freni	39
Sterzo	45
Sollevatore	49
Impianto elettrico	57
Carrozzeria	61
Assale	63
Comandi al motore	65
MANUTENZIONE-LUBRIFICAZIONE	67
Punti di ingrassaggio	68
Sostituzione e livello dell'olio	69
Olio idraulico	70
IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO	71
ATTREZZI SPECIALI	75



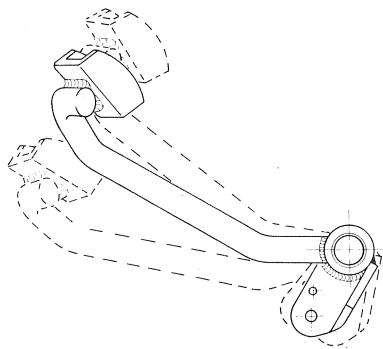
I

REGISTRAZIONE DEL PEDALE FRIZIONE

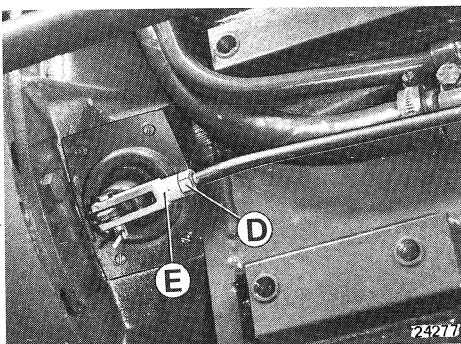
Il gioco di inizio distacco del pedale frizione deve risultare pari a 1/3 della corsa totale del pedale stesso.

- Allentare il dado **D** (fig. 3);
- svitare la forcella di registro **E** per diminuire il gioco libero del pedale, avvitare per aumentarlo. A registrazione effettuata, bloccare il dado **D**.

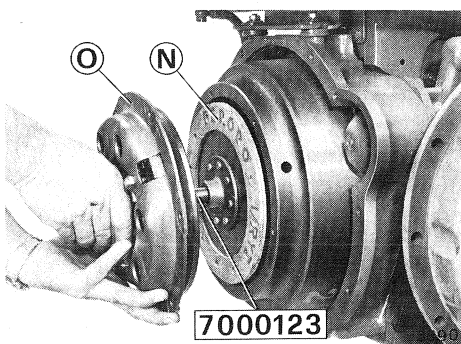
Prestare particolare attenzione al montaggio del disco condotto **N** (fig. 4) e dell'anello spingidisco **O** sul volano motore: per mantenere centrato il disco **N** prima di fissare lo spingidisco **O**, utilizzare l'attrezzo speciale **7000123**.



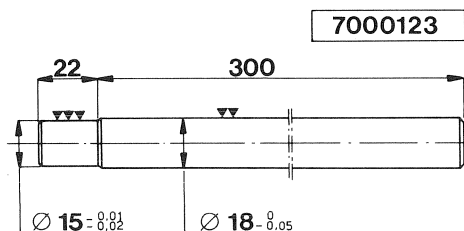
2



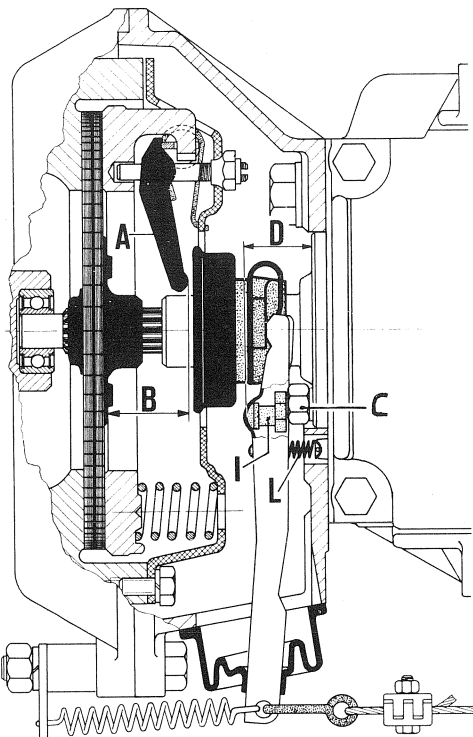
3



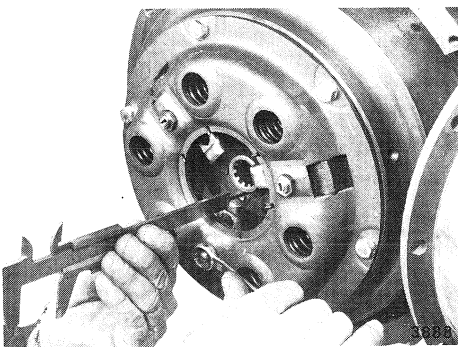
4



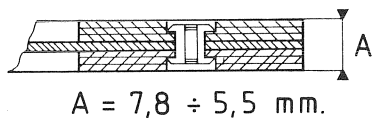
5



6



7



8

①

REGISTRAZIONE LEVETTE

Dopo aver montato l'anello spingidisco sul volano motore, verificare l'esatta registrazione delle tre levette **A** (fig. 6). **B** = 35 mm.

Per ottenere la misura esatta, agire sulle viti di registro come illustra la fig. 7. Effettuata la registrazione, bloccare i dadi tramite bulinatura.

REGISTRAZIONE VITE A TESTA SFERICA

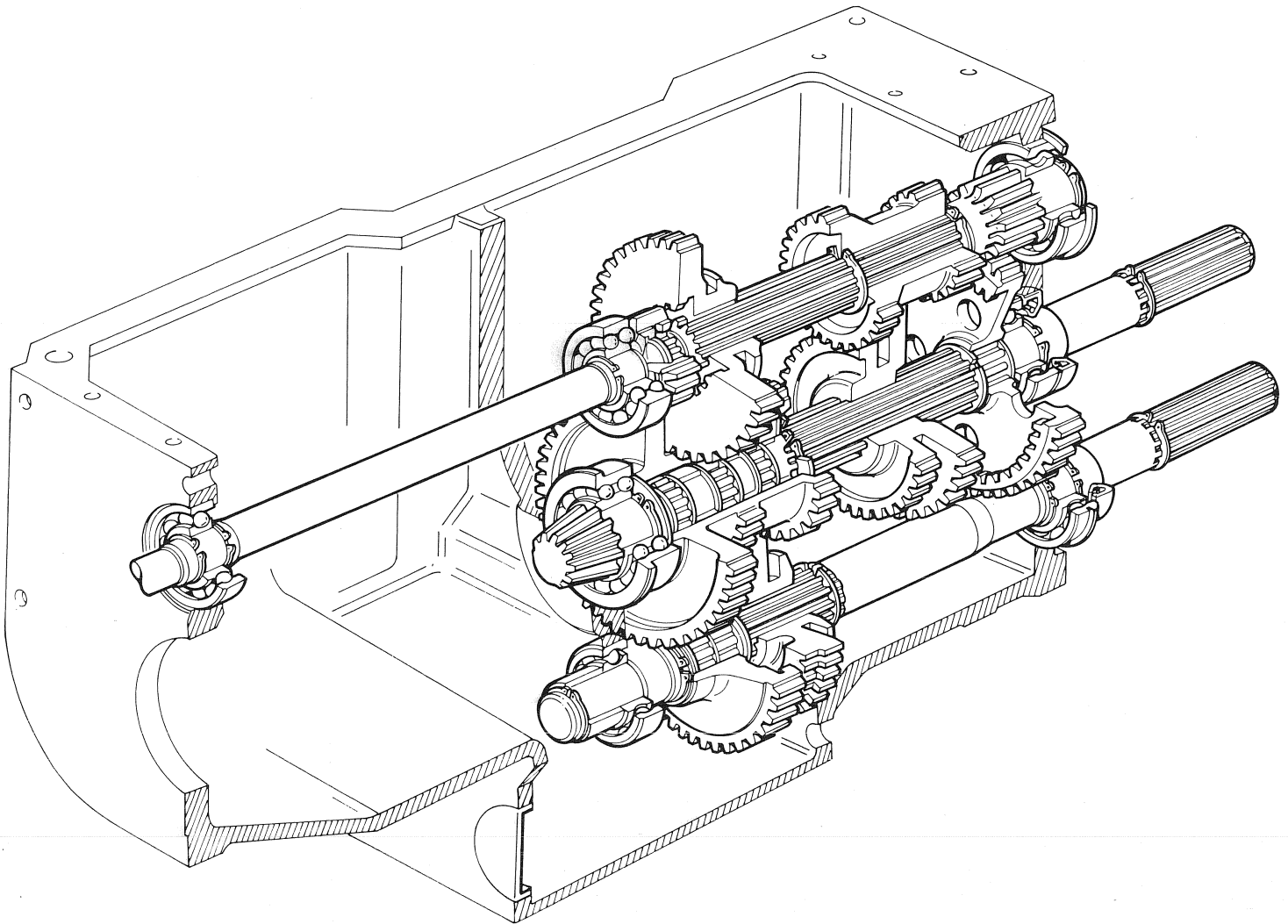
La misura **D** di fig. 6 per ottenere un'esatta registrazione della vite a testa sferica **I** deve essere la seguente: **D** = 33 mm.

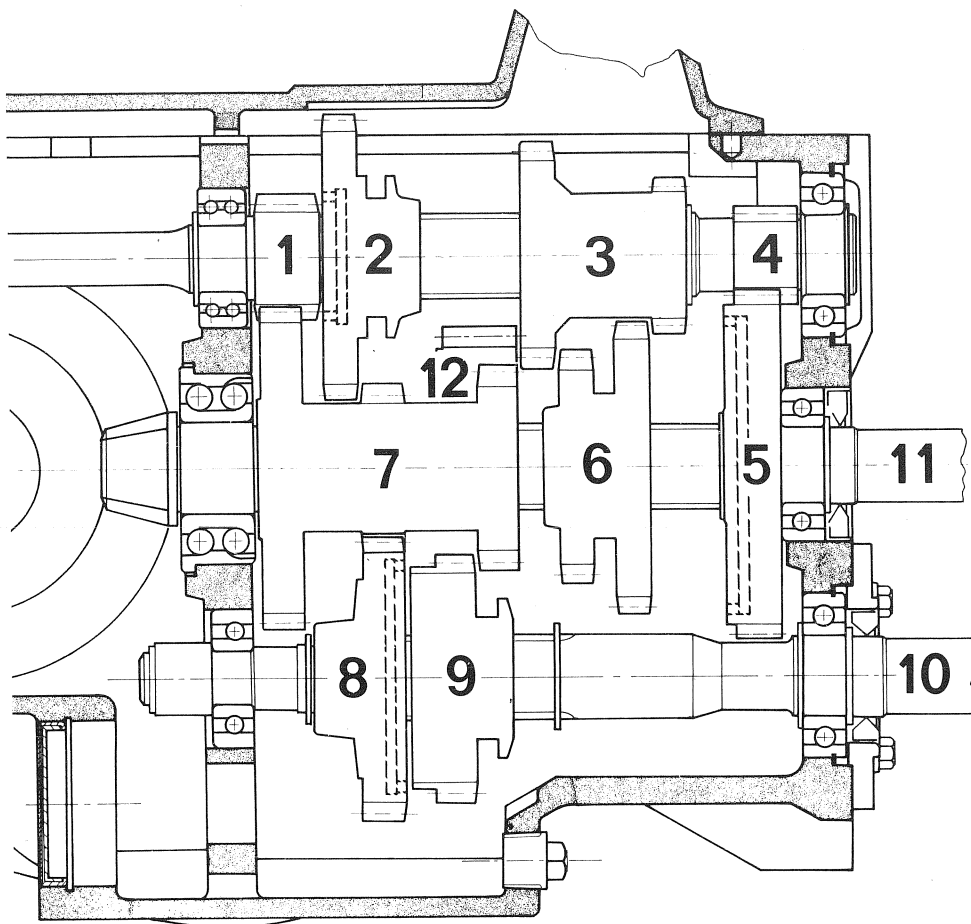
Per ottenere la misura esatta, agire sul dado **C**. A registrazione effettuata, l'eccentricità della vite **I** deve essere rivolta verso la molla, come mostra la fig. 6.

Nota - Le misure sono riferite allo spessore del disco nuovo, spessore che non deve mai scendere al di sotto di 5,5 mm (fig. 8).

COPPIE DI SERRAGGIO

	Nm	(kgm)
Vite fissaggio gruppo frizione - volano motore M8 × 20	24	(2,5)
Dado fissaggio vite a testa sferica M8	14	(1,5)
Vite fissaggio motore-cambio M10 × 35	59	(6)





①

- 1 - Albero primario
- 2 - Ingranaggio scorrevole riduttore V-R-RM
- 3 - Ingranaggio fisso 3^a - 2^a velocità
- 4 - Albero secondario 1^a velocità.
- 5 - Ingranaggio libero 1^a velocità.
- 6 - Ingranaggio scorrevole 1^a-2^a-3^a velocità.
- 7 - Ingranaggio triplo fisso R-RM e presa di forza R-V.
- 8 - Ingranaggio libero presa di forza R.
- 9 - Ingranaggio scorrevole presa di forza R-V.
- 10 - Albero presa di forza
- 11 - Albero trasmissione.
- 12 - Ingranaggio RM.

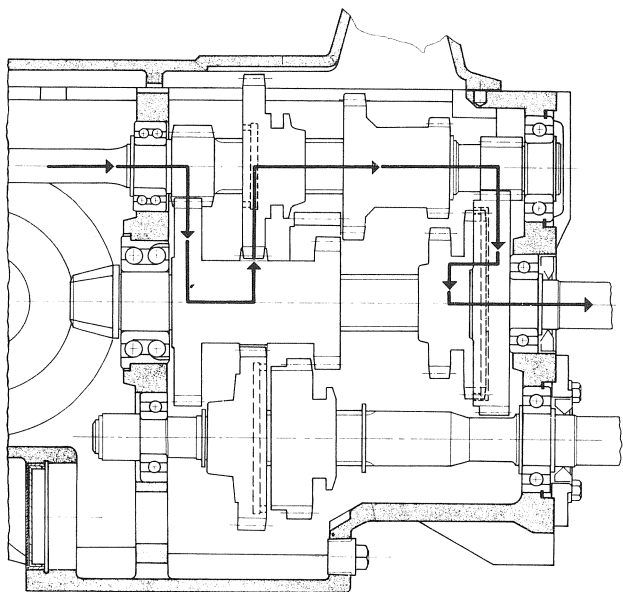
10

I

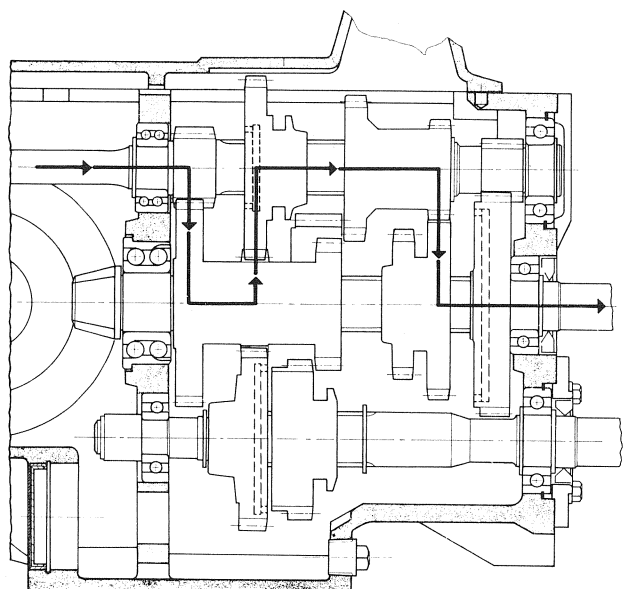
Fig. 11 - 1^a velocità

Fig. 12 - 2^a velocità

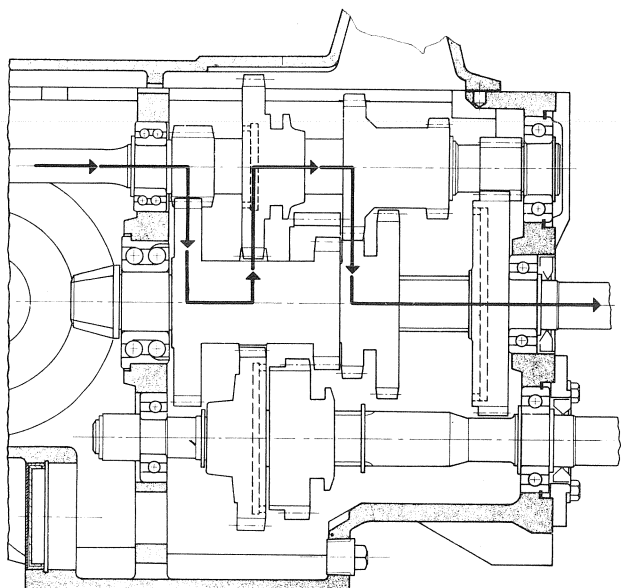
Fig. 13 - 3^a velocità



11



12



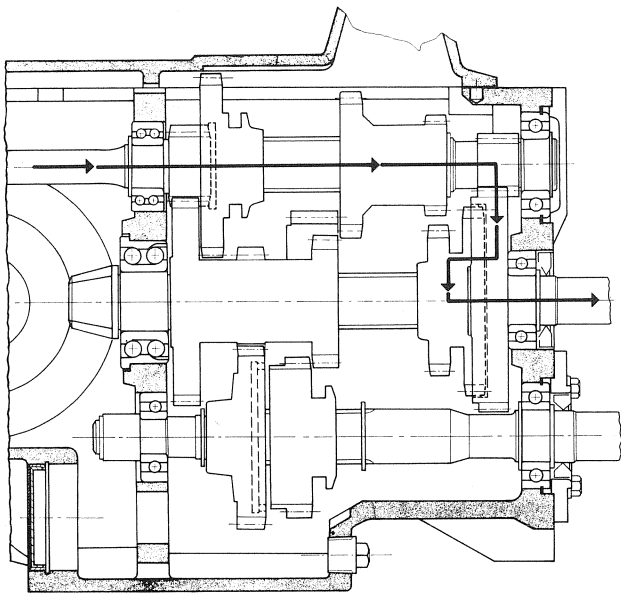
13

I

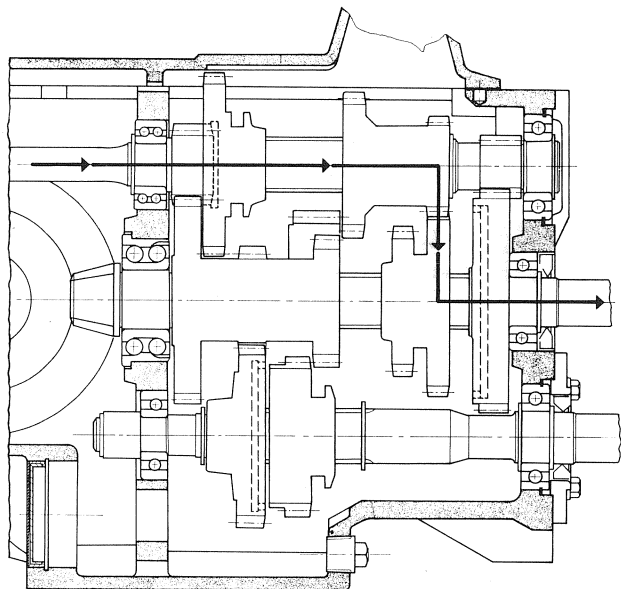
Fig. 14 - 4^a velocità

Fig. 15 - 5^a velocità

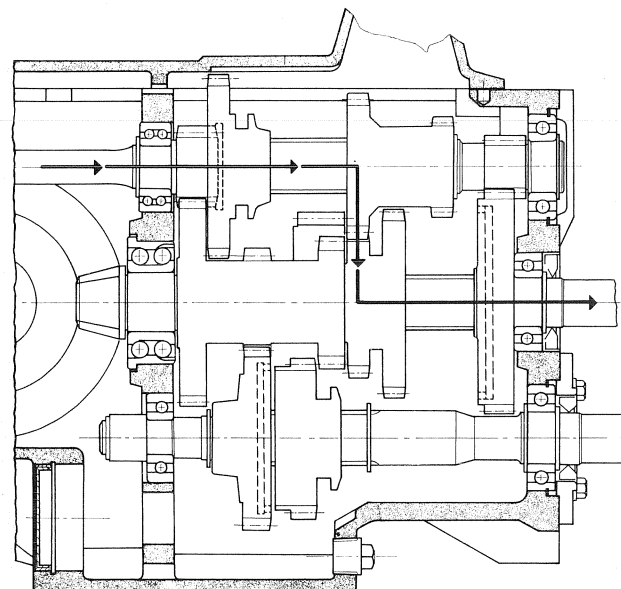
Fig. 16 - 6^a velocità



14



15



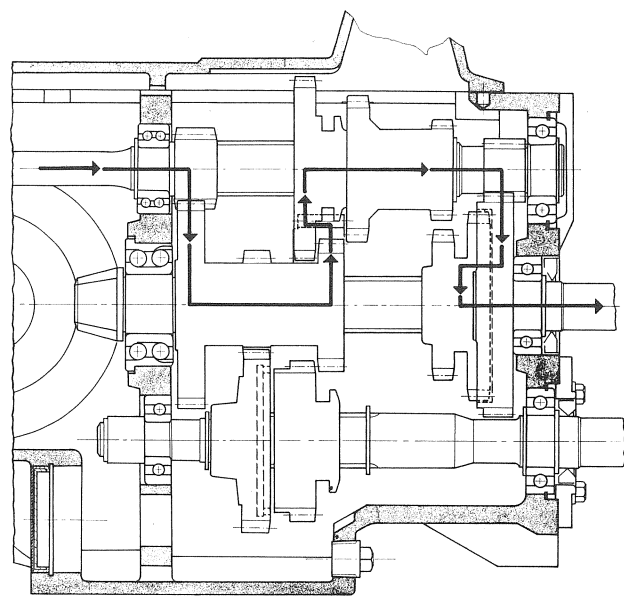
16

I

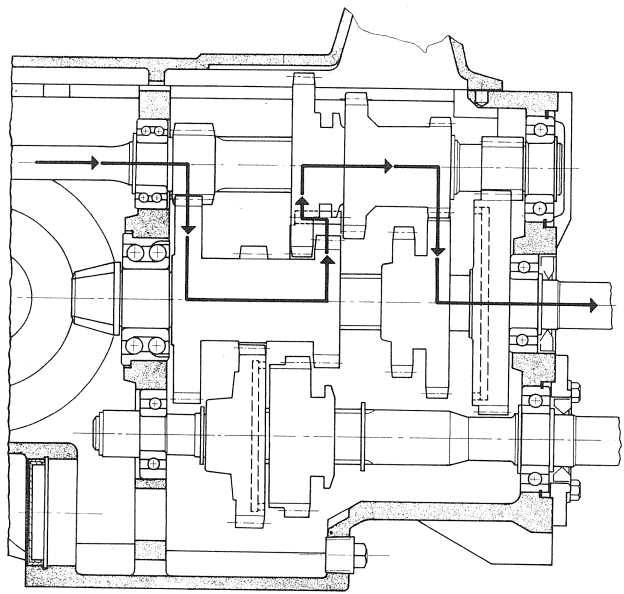
Fig. 17 - 1^a velocità RM

Fig. 18 - 2^a velocità RM

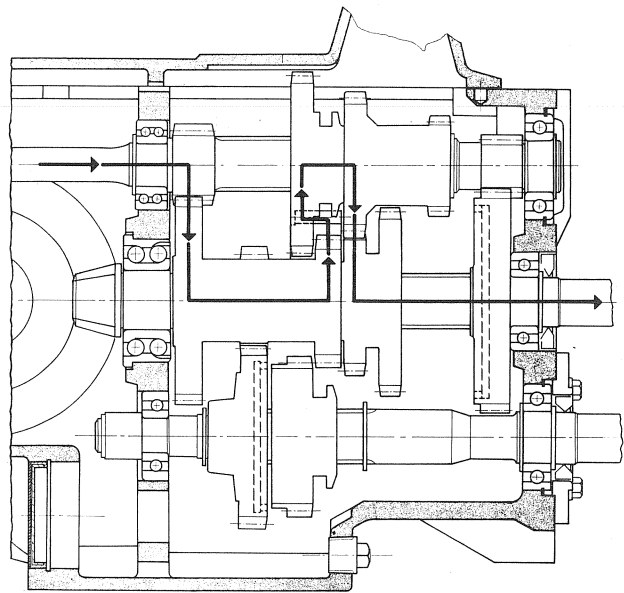
Fig. 19 - 3^a velocità RM



17



18

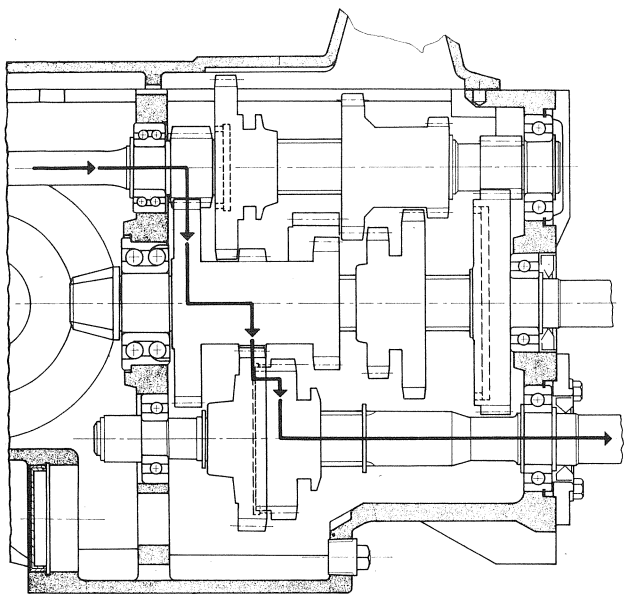


19

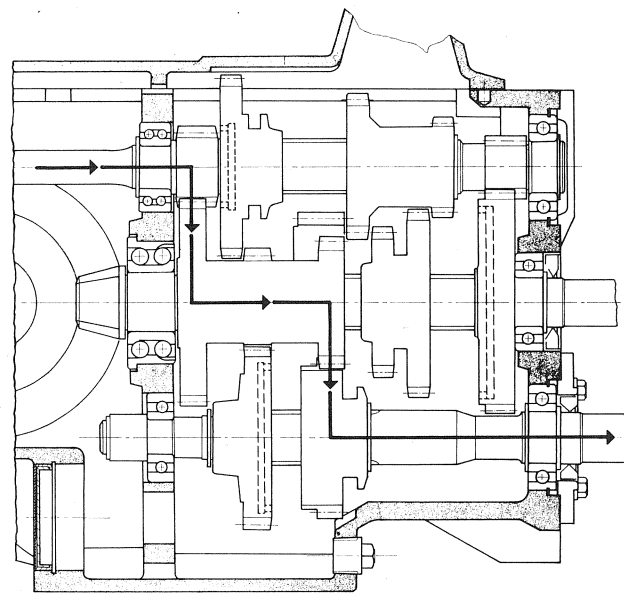
I

Fig. 20 - Presa di forza R

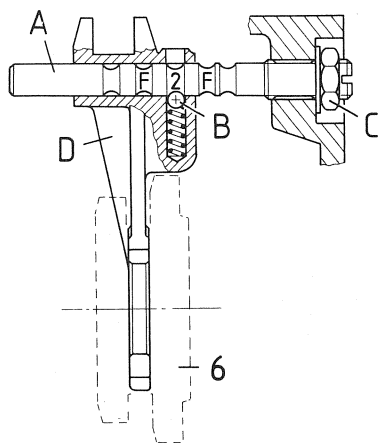
Fig. 21 - Presa di forza V



20



21

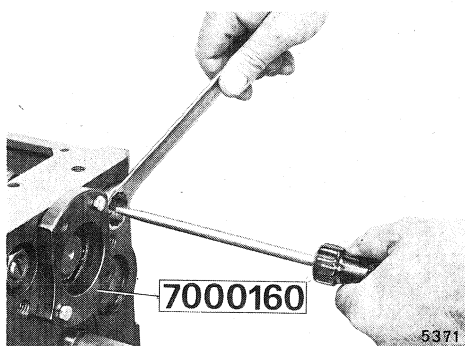


22

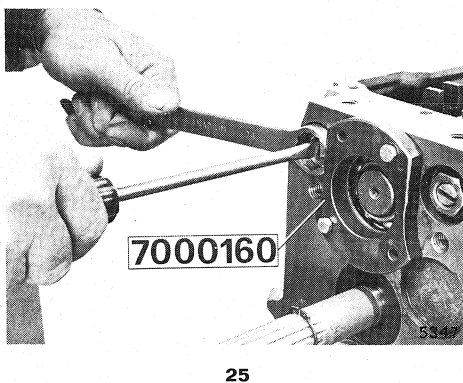
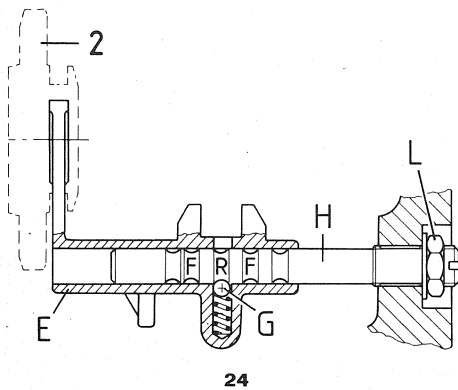
①

REGISTRAZIONE COMANDO SELEZIONE VELOCITÀ

- Posizionare la forcella **D** (fig. 22) sull'asta in modo che la sfera **B** si trovi in posizione **2**;
- avvitare o svitare l'asta **A** fino ad ottenere l'esatto allineamento delle dentature degli ingranaggi **5** e **3** (fig. 10) quando questi sono in 2^a velocità (fig. 12);
- prima di bloccare il dado **C** controllare che esista gioco nei fine corsa dell'ingranaggio scorrevole **6**, corrispondenti alla selezione della 1^a e 3^a velocità.



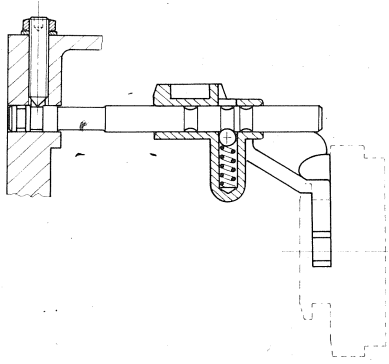
23



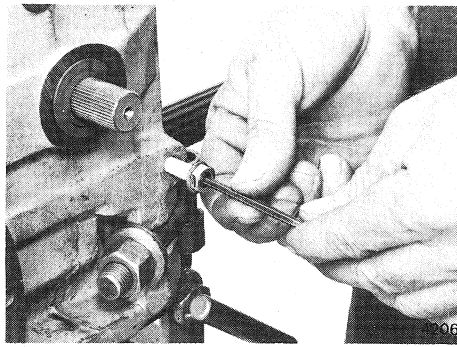
①

REGISTRAZIONE COMANDO RIDUTTORE

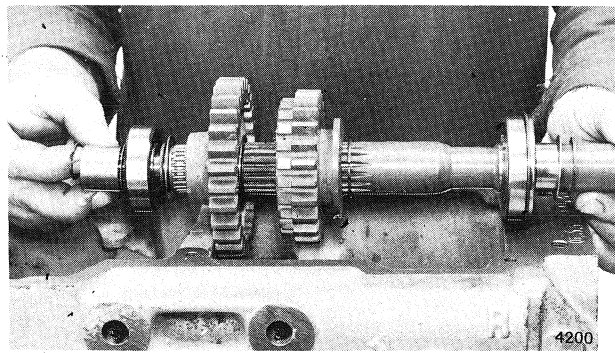
- Posizionare la forcella **E** (fig. 24) sull'asta in modo che la sfera **G** si trovi in posizione **R**;
- avvitare o svitare l'asta **H** fino ad ottenere l'esatto allineamento delle dentature degli ingranaggi **2** e **7** (fig. 10) quando questi sono in 1ª, 2ª o 3ª velocità (fig. 11-12 e 13);
- prima di bloccare il dado **L**, controllare che esista gioco nei fine corsa dell'ingranaggio scorrevole **2**, corrispondenti alla selezione della RM e Veloce.



26



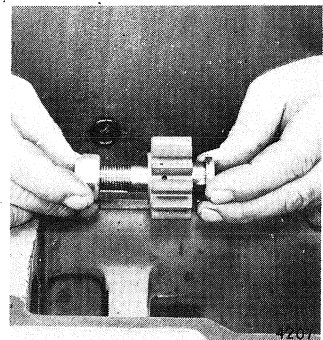
27



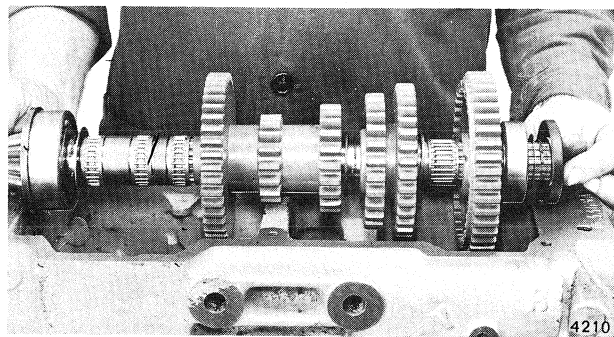
28



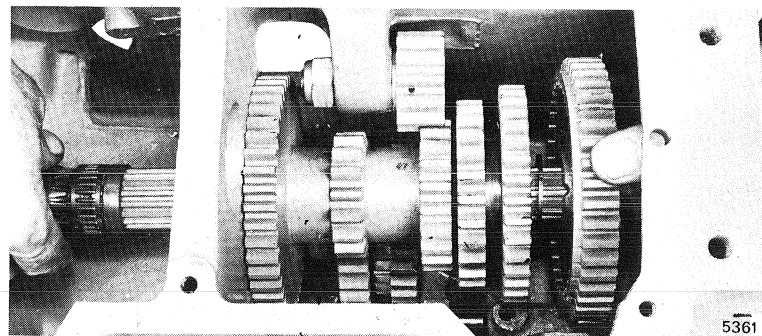
29



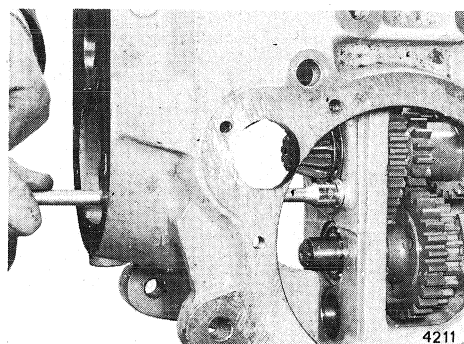
30



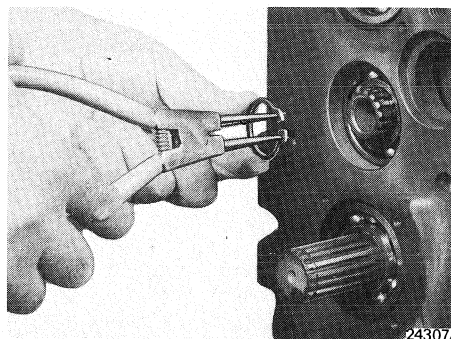
31



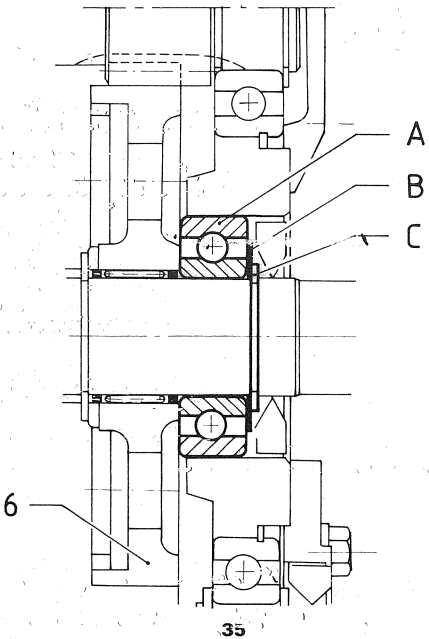
32



33



34



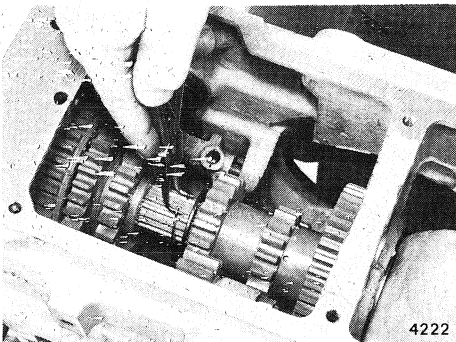
①

GIOCO ASSIALE PIGNONE CONICO

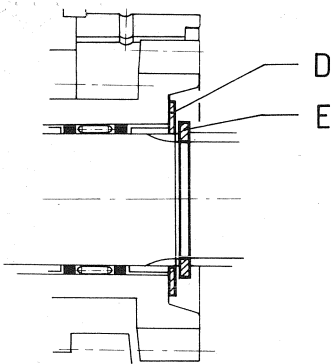
Dopo aver serrato la vite che fissa il cuscinetto sul pignone (fig. 33), fare avanzare il cuscinetto **A** (fig. 35) fino alla eliminazione del gioco assiale dell'ingranaggio libero **6**. Al montaggio del seeger **C** inserire dei distanziali **B** per impedire l'arretramento del cuscinetto **A**.

MONTAGGIO INGRANAGGIO TRIPLO

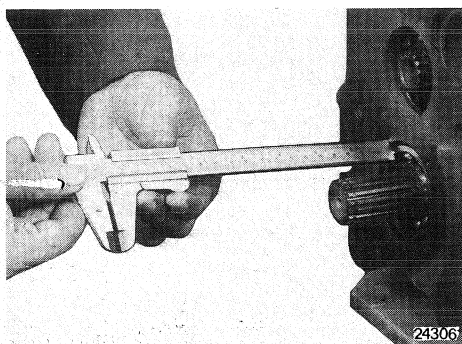
Il gioco fra il distanziale **D** (fig. 37) ed il seeger **E** deve essere di $0,2 \div 0,3$ mm.



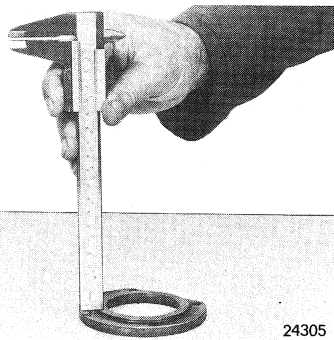
36



37



38



39

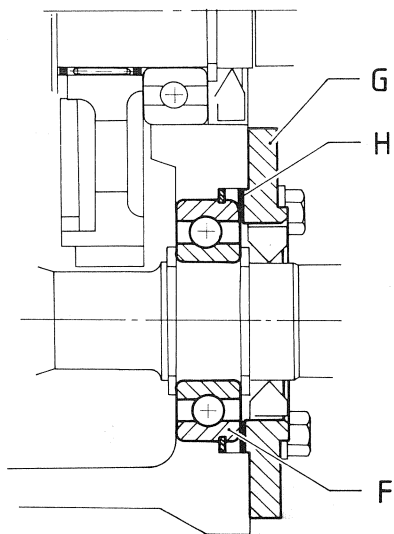


40

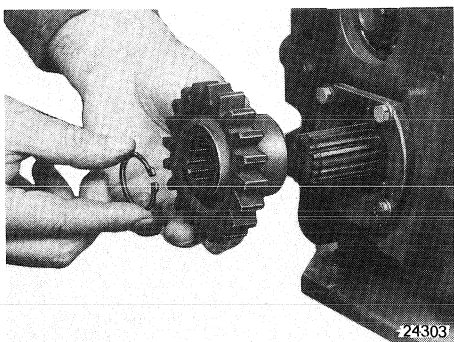
①

GIOCO ASSIALE ALBERO PRESA DI FORZA

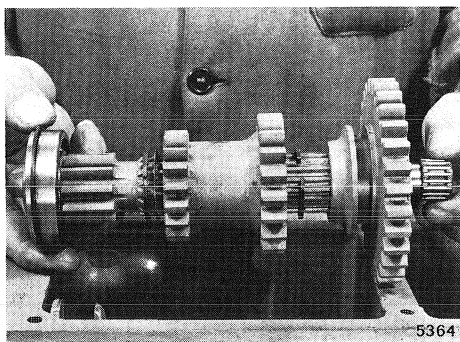
Fare avanzare il cuscinetto **F** (fig. 41) fino alla battuta sul carter ed effettuare le misurazioni di fig. 38 e 39 per stabilire il numero di distanziali **H** da montare prima del fissaggio del coperchio **G**.



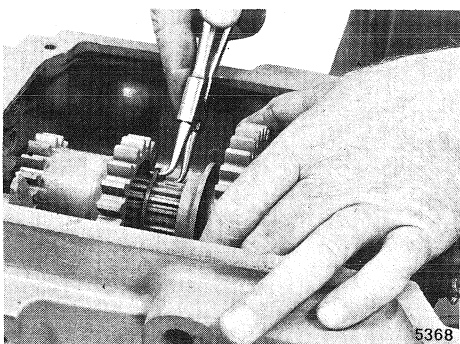
41



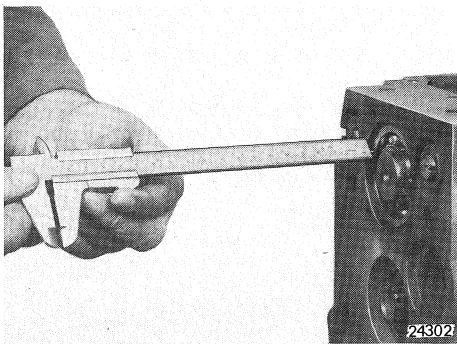
42



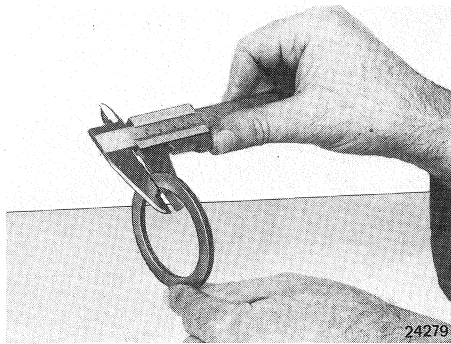
43



44



45

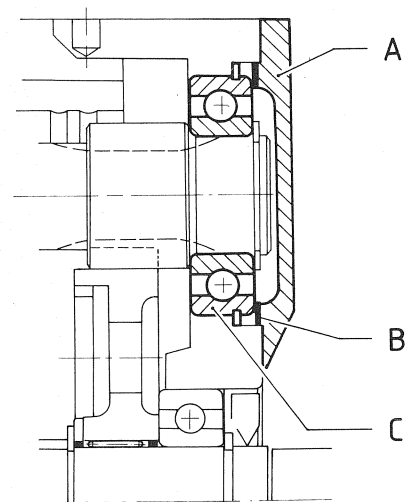


46

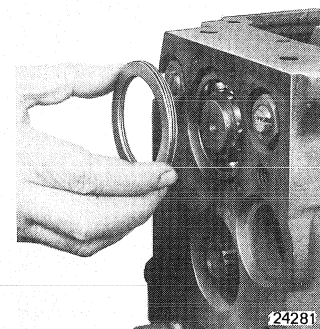
①

GIOCO ASSIALE ALBERO SECONDARIO

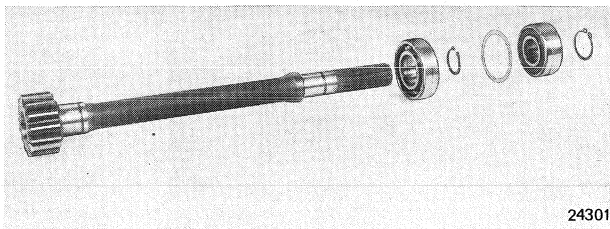
Fare avanzare il cuscinetto **C** (fig. 47) fino alla battuta sul carter ed effettuare le misurazioni di fig. 45 e 46 per stabilire il numero di distanziali **B** da montare prima del fissaggio del coperchio **A**.



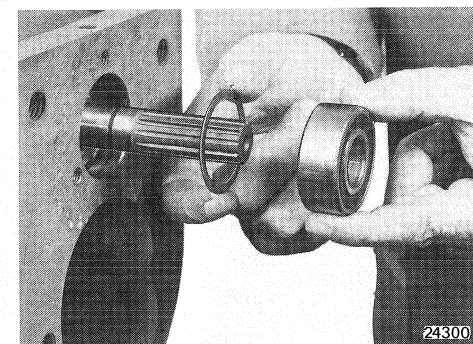
47



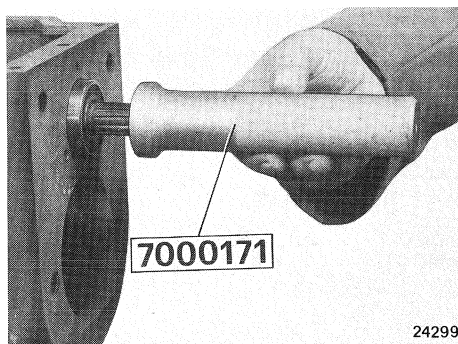
48



49



50



51

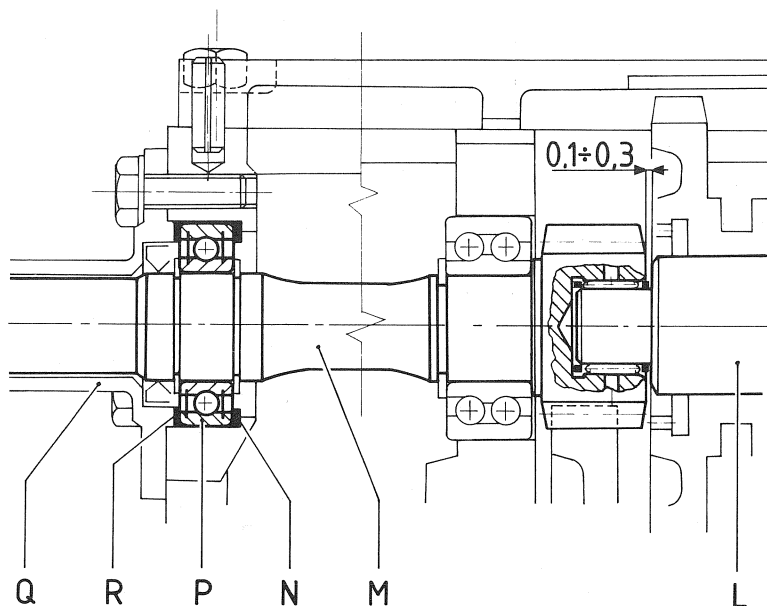
①

GIOCO ALBERO PRIMARIO - ALBERO SECONDARIO

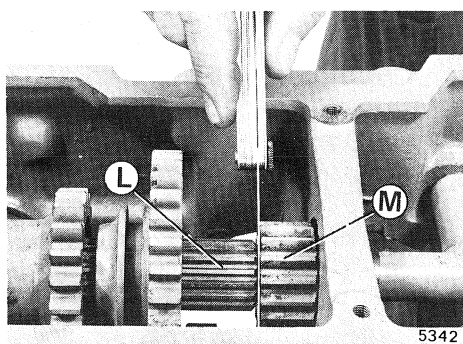
Fare avanzare l'albero **M** (fig. 52) in direzione del secondario **L** fino alla battuta sul carter e verificare che il gioco sia compreso fra 0,1 e 0,3 mm (fig. 53); all'occorrenza, eseguire lo spessamento inserendo distanziali **N** tra il cuscinetto **P** e la battuta.

GIOCO ASSIALE ALBERO PRIMARIO

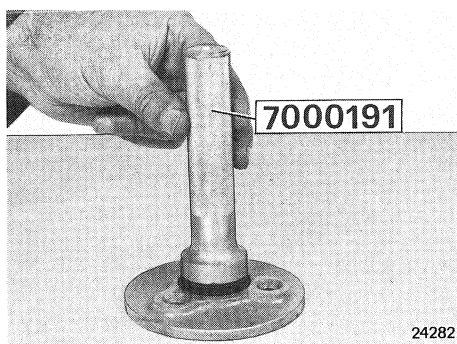
Effettuare le misurazioni di fig. 55 e 56 per stabilire il numero di distanziali **R** (fig. 52) da montare prima del fissaggio del coperchio **Q**.



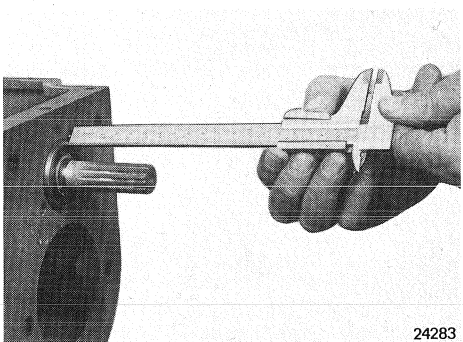
52



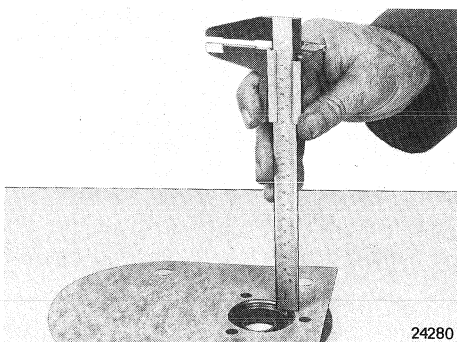
53



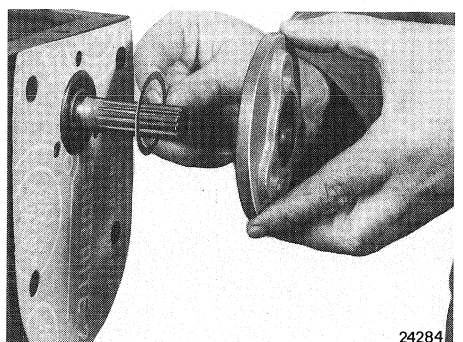
54



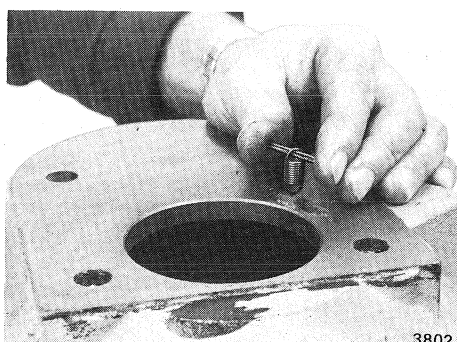
55



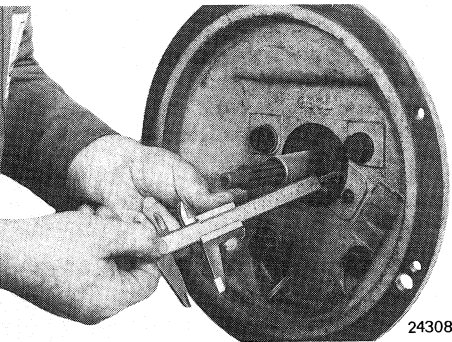
56



57

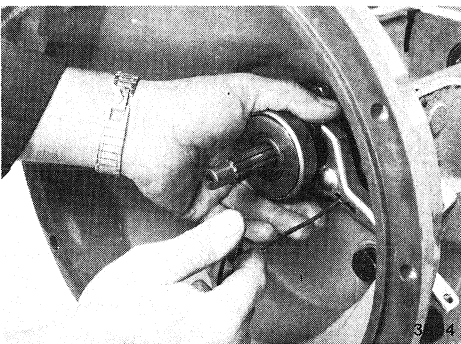


58



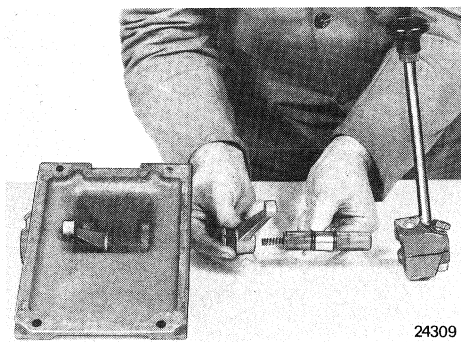
24308

59



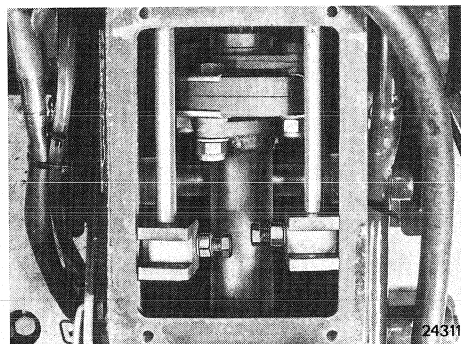
3 4

60



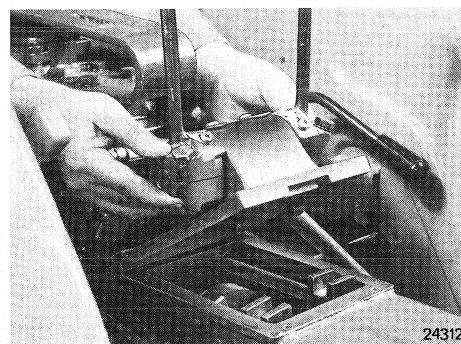
24309

61



24311

62



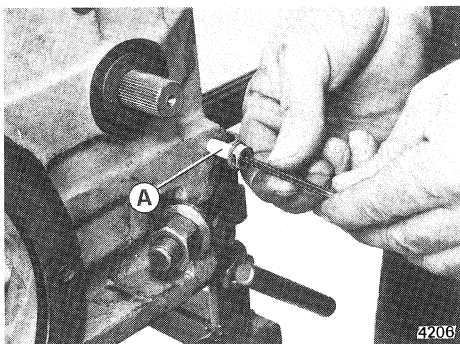
24312

63

①

COPPIE DI SERRAGGIO

	Nm	(kgm)
Vite fissaggio campana frizione-cambio M14 × 40	118	(12)
Vite fissaggio coperchio albero primario M8 × 25	24	(2,5)
Vite fissaggio coperchio cambio M8 × 30	24	(2,5)
Vite fissaggio coperchio albero secondario M6 × 15	14	(1,5)
Vite fissaggio coperchio presa di forza M6 × 20	14	(1,5)
Dado fissaggio vite registro presa di forza M8 × 5	19	(2)
Dado fissaggio albero RM M16 × 1,5 × 14,6	118	(12)
Dado fissaggio aste comando cambio M16 × 1,5 × 8	69	(7)
Vite fissaggio supporto presa di forza M14 × 75	98	(10)



84

①

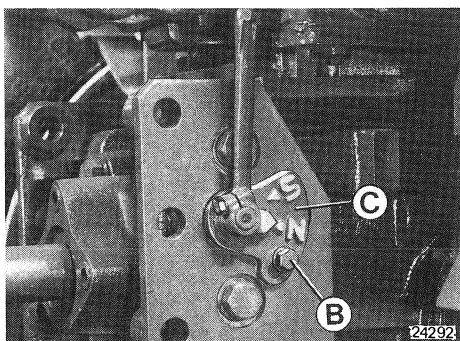
REGISTRAZIONE COMANDI PRESA DI FORZA

Registrazione selezione velocità: lenta-veloce.

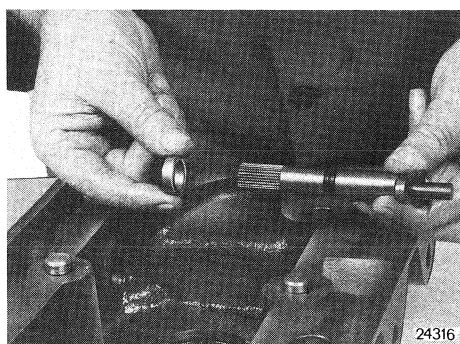
- inserire la veloce
- agire sulla vite **A** (fig. 84), per ottenere un corretto accoppiamento, con un gioco di fine corsa sul comando esterno di circa $2 \div 4$ mm;
- inserire la lenta e verificare che, oltre ad un corretto accoppiamento esista un gioco di fine corsa sul comando esterno di circa $2 \div 4$ mm;
- serrare la vite **A**.

REGISTRAZIONE SELEZIONE NORMALE-SINCRONIZZATA

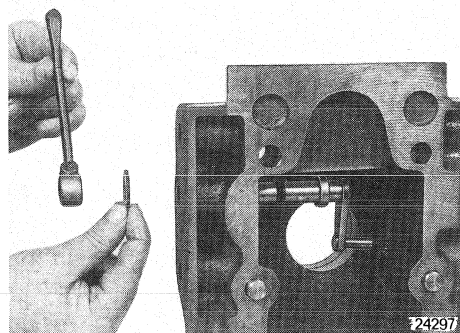
- inserire la sincronizzata
- allentare la vite **B** (fig. 85);
- agire sul supporto **C**, fino ad ottenere un gioco di fine corsa sul comando esterno di circa $1 \div 3$ mm;
- bloccare la vite **B** e controllare che nella posizione «NORMALE» esista un gioco di fine corsa di circa $1 \div 3$ mm.



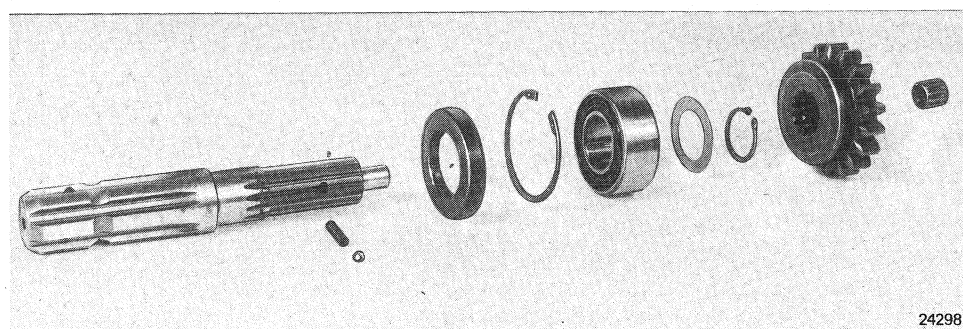
85



86



87

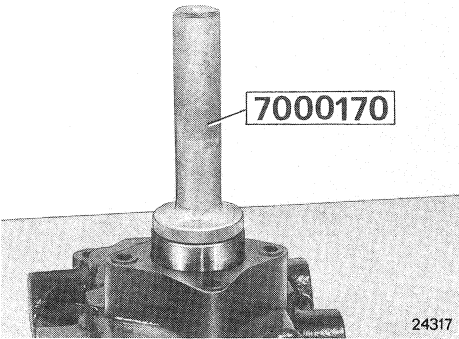


88

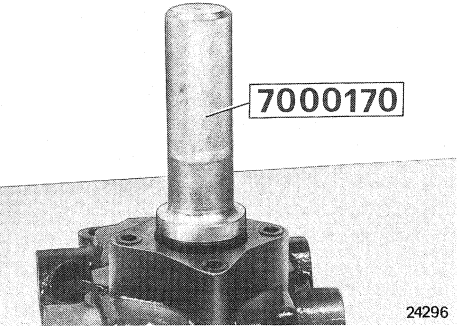
I

COPPIE DI SERRAGGIO

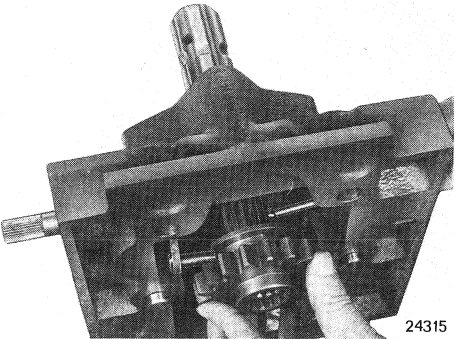
	Nm	(kgm)
Dado fissaggio supporto p.d.f. M16 × 16	138	(14)
Vite fissaggio supporto p.d.f. M14 × 75	198	(12)



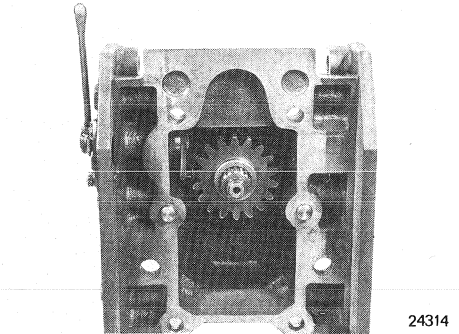
89



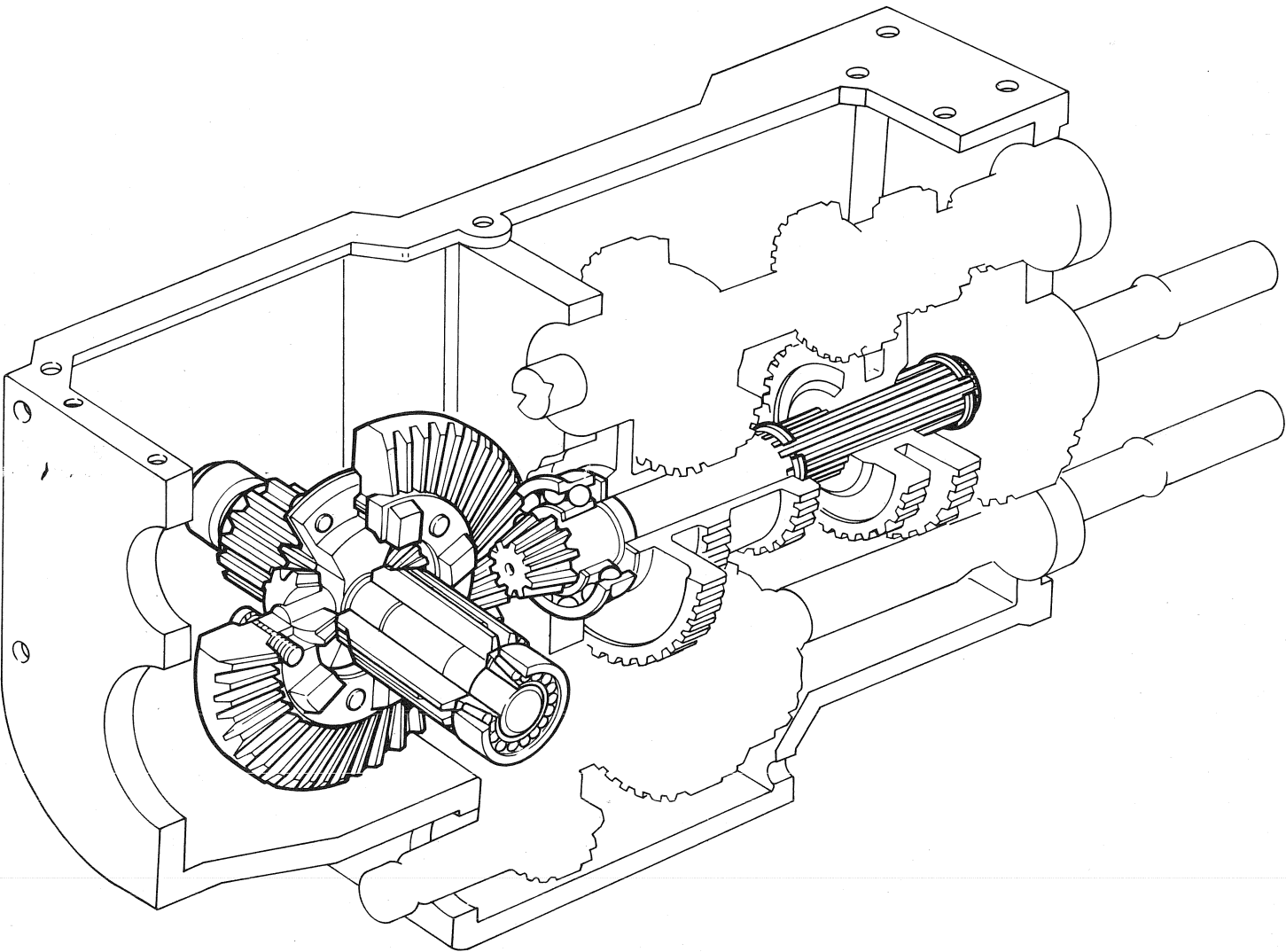
90

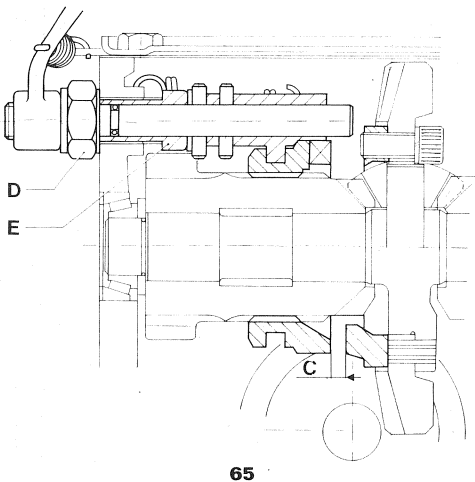


91



92





65

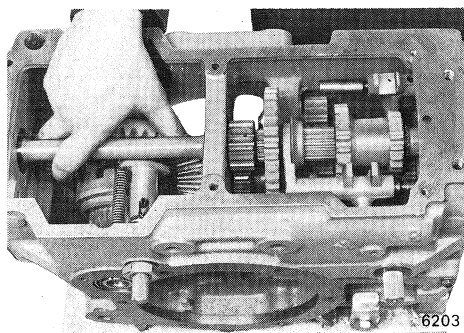
①

REGISTRAZIONE ANELLO DI BLOCCAGGIO ANTERIORE

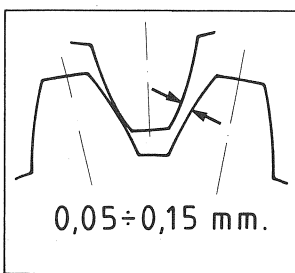
Il gioco **C** (fig. 65) deve essere compreso fra $2,5 \div 3$ mm.

Per registrare tale gioco è necessario prima aver eseguito la registrazione della corona e del pignone (vedi da fig. 67 a fig. 73) dopodiché:

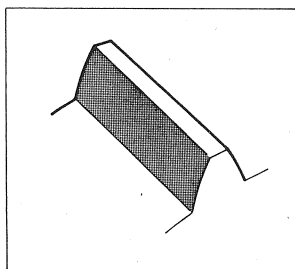
- allentare il dado **D**;
- avvitare o svitare la vite forata **E** fino all'esatta registrazione;
- bloccare infine il dado **D**.



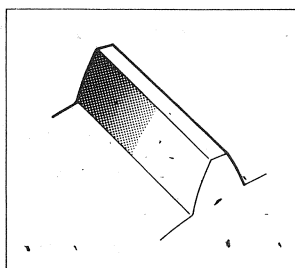
66



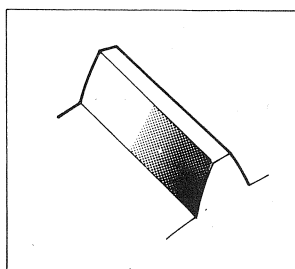
67



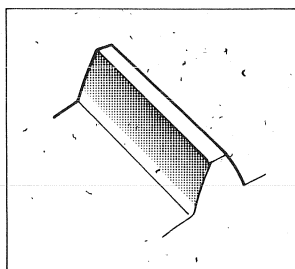
68



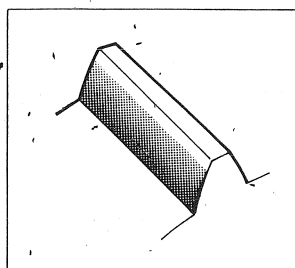
69



70



71



72

①

Fig. 67 - Il gioco per un buon accoppiamento deve essere compreso fra $0,05 \div 0,15$ mm.

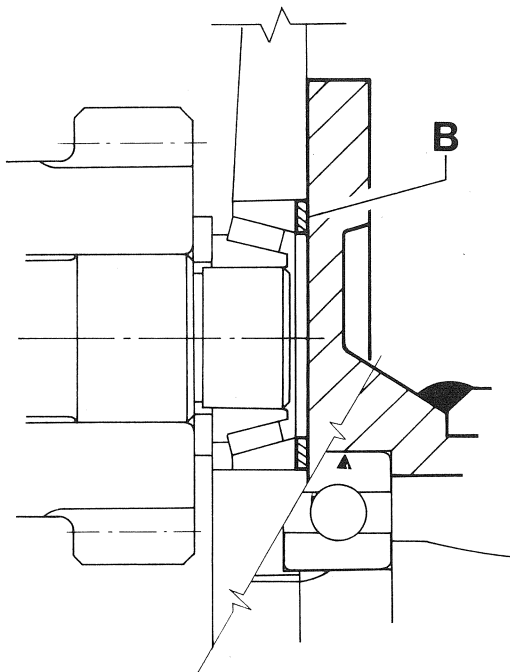
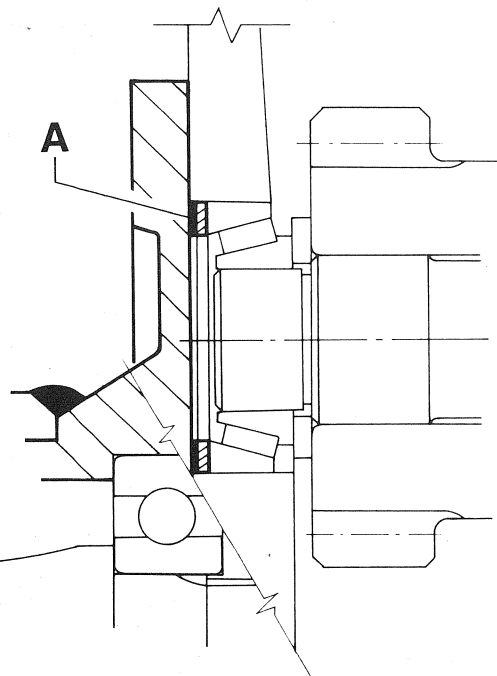
Fig. 68 - Corretta registrazione: il contatto tra i denti è uniforme su tutta la lunghezza.

Fig. 69 - Il pignone è troppo avanti e lavora molto sulla base del dente; è quindi necessaria la sostituzione della coppia conica.

Fig. 70 - Il pignone è troppo indietro e lavora molto sulla testa del dente; è quindi necessario aggiungere spessori da 0,2 mm fra il cuscinetto ed il carter.

Fig. 71 - La corona è troppo distante dal pignone e lavora sulla testa del dente; è quindi necessario togliere distanziali **A** (fig. 73) per poi aggiungerli, in egual misura, dalla parte opposta.

Fig. 72 - La corona è troppo vicina al pignone e lavora sulla base del dente; è quindi necessario togliere distanziali **B** (fig. 73) per poi aggiungerli, in egual misura, dalla parte opposta.

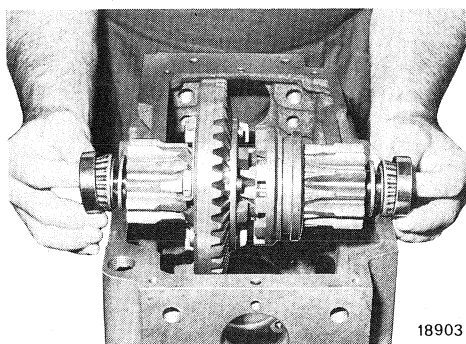


73

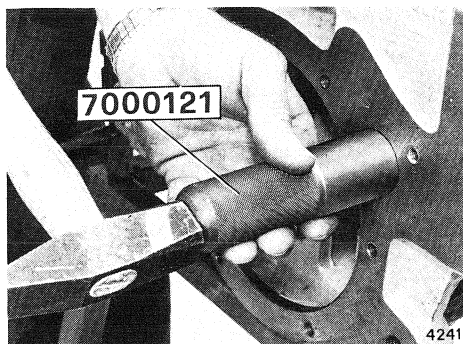
①

Fig. 77 - All'assemblaggio dei mozzi sul carter fare attenzione ai due fori passanti sul carter occorre avvolgere le relative viti di teflon per evitare perdite o trasudazioni di olio.

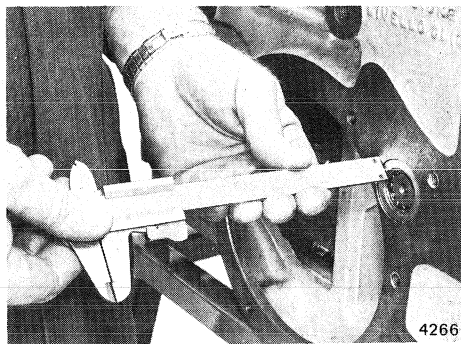
Fig. 79 - Il precarico della molla a tazza riferito al piano di appoggio del carter deve essere di 0,8 mm.



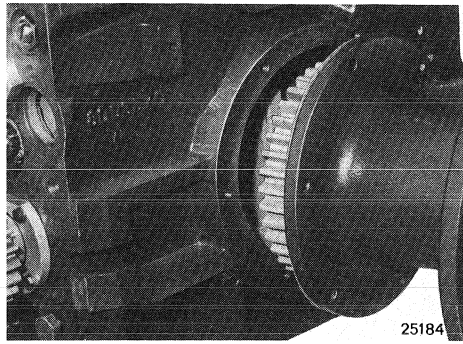
74



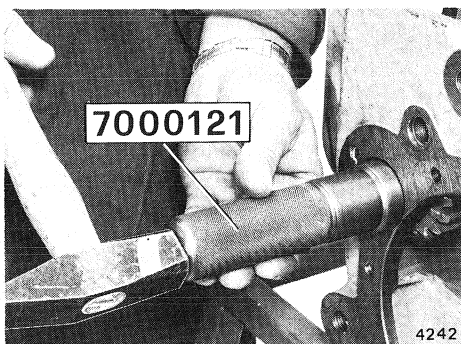
75



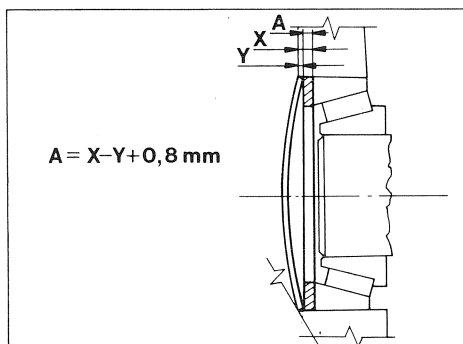
76



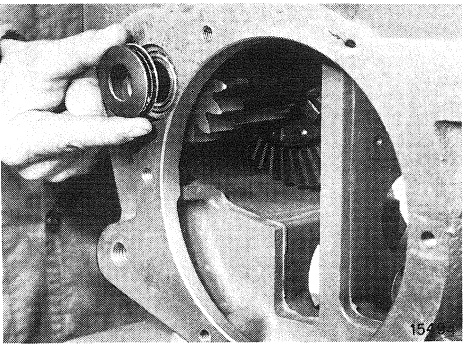
77



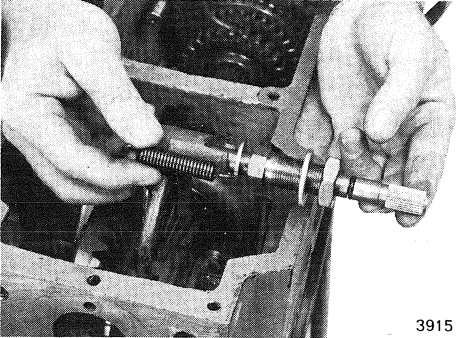
78



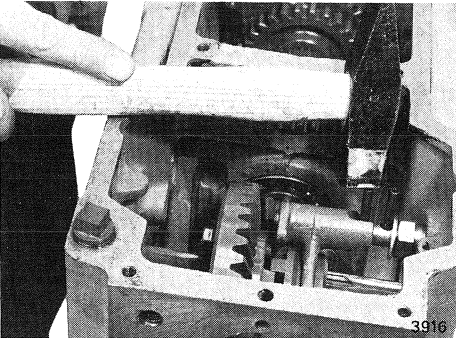
79



80



81



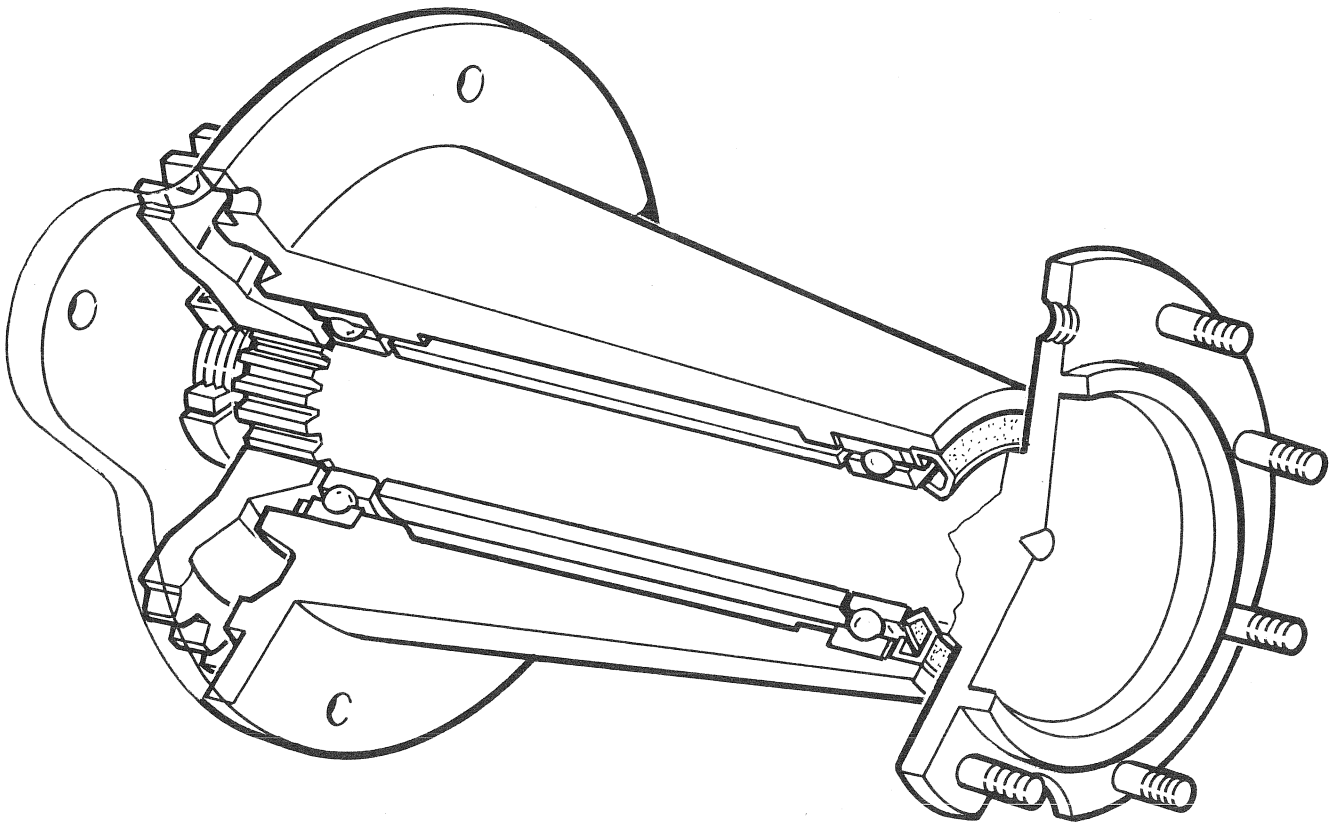
82

①

Fig. 82 - Fare attenzione alla posizione del taglio delle spine elastiche, che non deve essere a contatto con le superfici di lavoro (forcella e rondella).

COPPIE DI SERRAGGIO

	Nm	(kgm)
Vite fissaggio corona conica-albero M10 × 35	59	(6)
Vite fissaggio anello fisso bloccaggio M10 × 25	44	(4,5)
Dado ferma guida bloccaggio M20 × 1,5 × 9	49	(5)
Vite fissaggio mozzo M10 × 30	54	(5,5)
Vite fissaggio mozzo M10 × 35	54	(5,5)



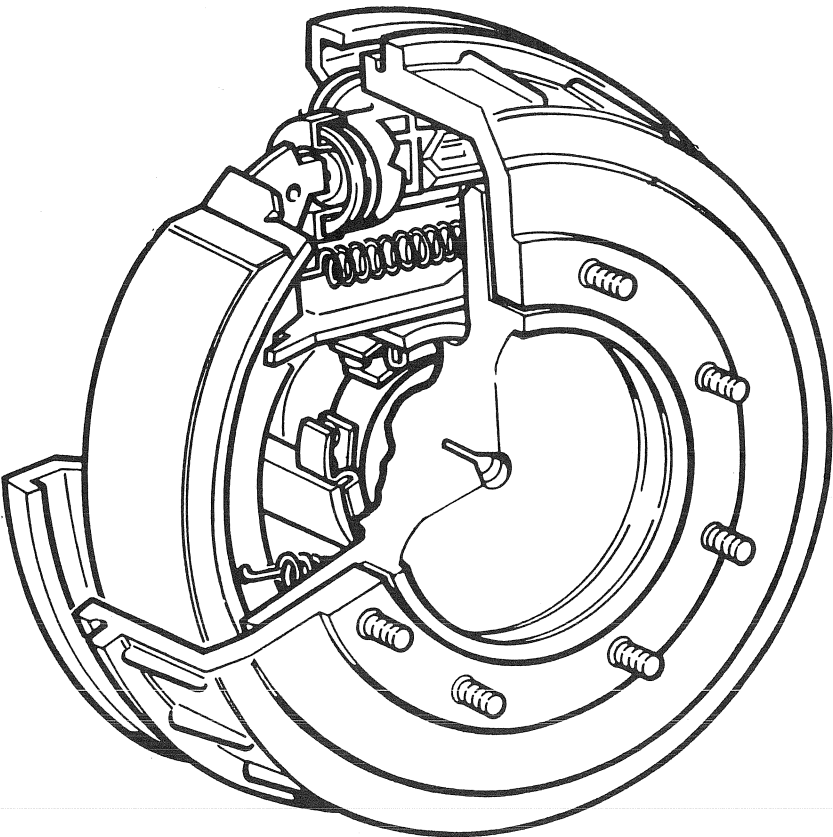
I

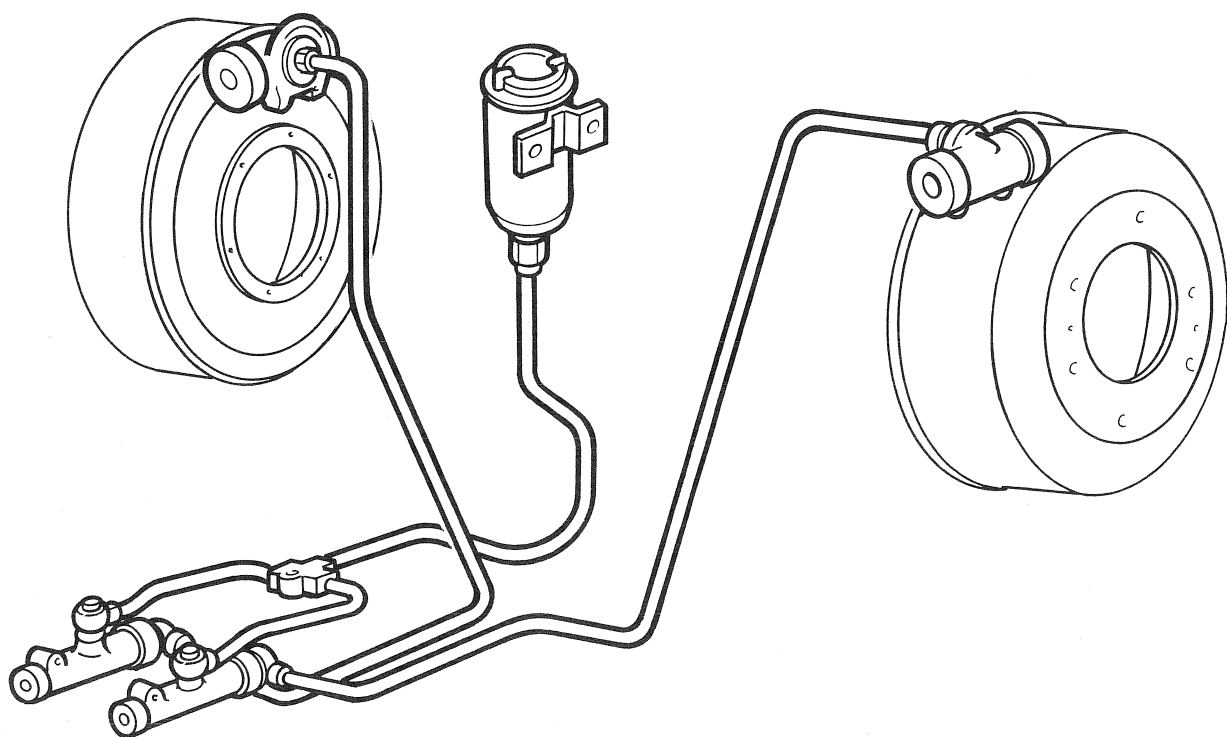
Per eliminare il gioco assiale eventualmente riscontrato sulla ruota posteriore occorre:

- smontare il supporto semiasse completo;
- togliere il dado di bloccaggio dell'ingranaggio riduttore, l'ingranaggio stesso ed il cuscinetto sottostante;
- inserire un distanziale da 0,8 mm nella sede del cuscinetto e rimontare tutto come prima.

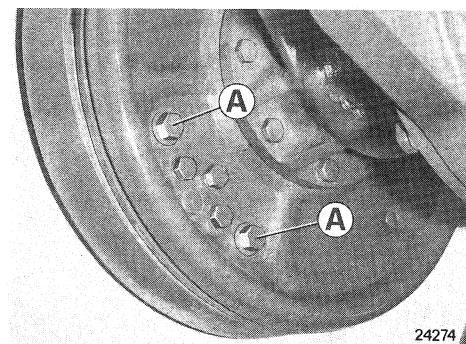
COPPIE DI SERRAGGIO

	Nm	(kgm)
Dado fissaggio ruota al semiasse M12 × 12	79	(8)
Dado fissaggio ingranaggio riduttore M30 × 1,25 × 10	137	(14)
Vite fissaggio mozzo M10 × 30	54	(5,5)
Vite fissaggio mozzo M10 × 35	54	(5,5)





94



95

①

REGISTRAZIONE FRENO DI SERVIZIO

Per un corretto funzionamento del freno di servizio è necessario che le ruote si blocchino dopo una corsa del pedale pari a 75 mm.

Accertarsi che le guarnizioni frenanti non abbiano uno spessore inferiore a 2 mm.

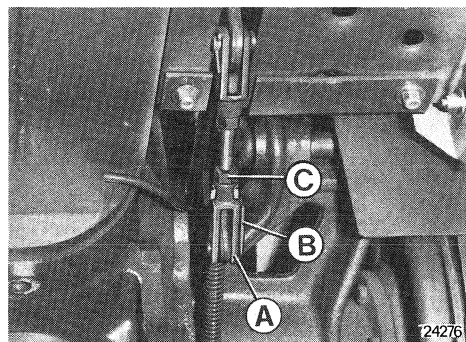
Per la registrazione occorre:

- ruotare le viti **A** (fig. 95) in senso orario fino al bloccaggio della ruota;
- ruotare le viti **A** in senso antiorario ed arrestarsi appena si è ottenuta la libera rotazione della ruota.

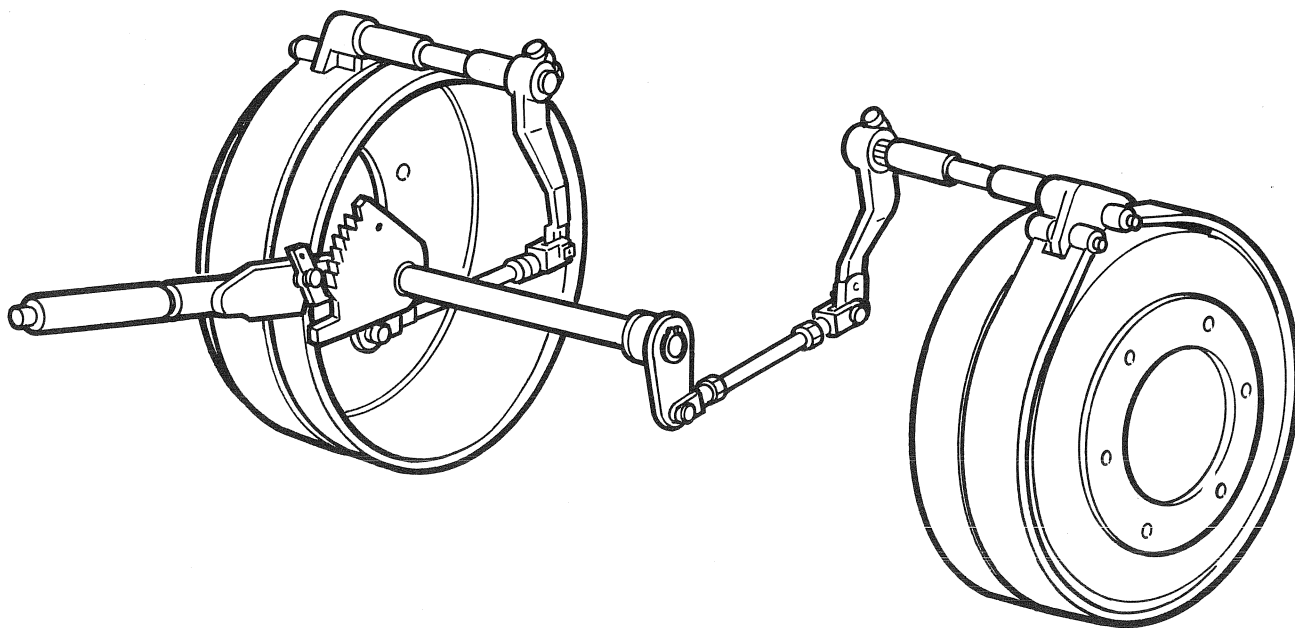
REGISTRAZIONE FRENO DI SOCCORSO E STAZIONAMENTO

Per un corretto funzionamento del freno di soccorso e stazionamento è necessario che le ruote si blocchino dopo una corsa della leva di comando pari a 80 mm; operare come segue:

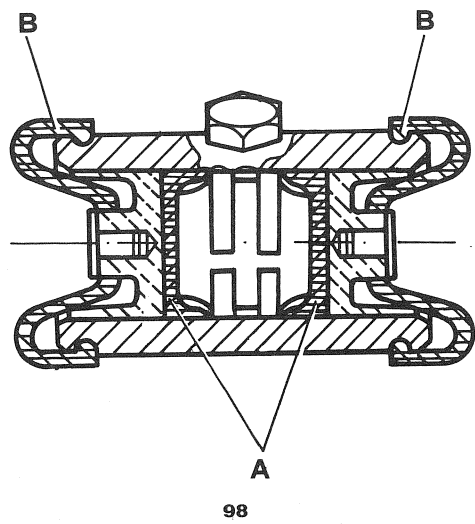
- staccare la forcella **A** (fig. 96) dalla leva, sfilando il perno **B**;
- allentare il dado **C**, ed accorciare o allungare di quanto necessario il relativo tirante;
- ricollegare la forcella **A** alla leva mediante il perno **B** e bloccare il dado **C**.



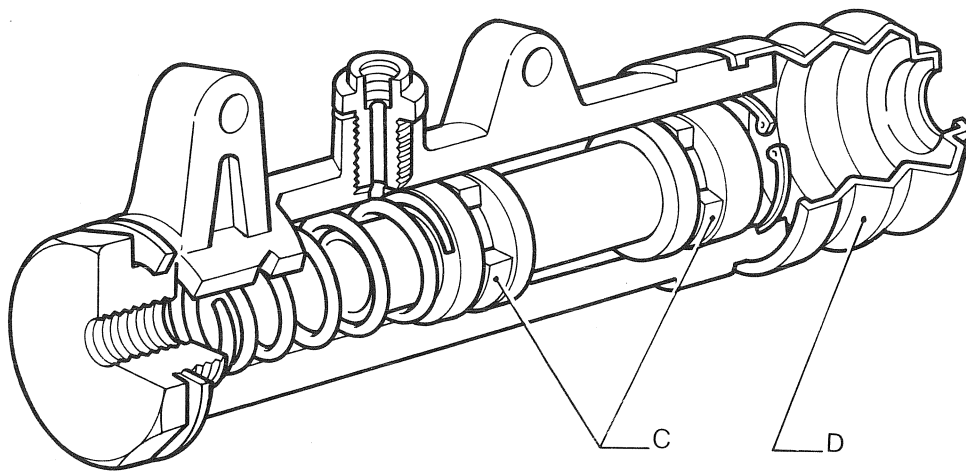
96



97



98



99

I

Fig. 98 - A. Anelli di tenuta - **B.** Protezioni parapolvere.
Fig. 99 - C. Anelli di tenuta - **D.** Protezioni parapolvere.

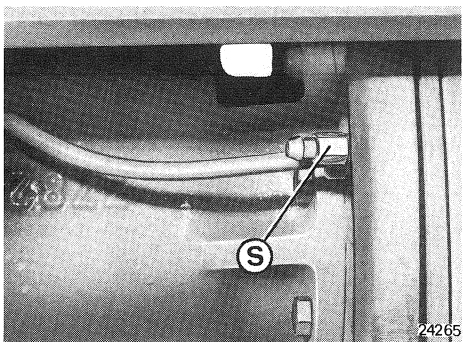
I

SPURGO DEL CIRCUITO OLIO FRENI

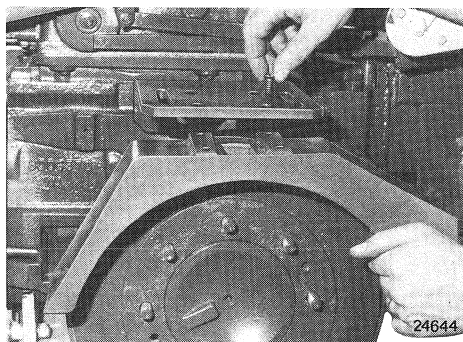
- Assicurarsi che il servatoio dell'olio dei freni sia rifornito prima e durante le operazioni di spurgo da eseguirsi singolarmente su ogni massa frenante;
- pulire accuratamente l'estremità della vite di spurgo aria **S** (fig. 100) posta su ogni cilindretto;
- applicare all'estremità della vite **S** un tubetto di plastica trasparente ed immergere l'altra estremità in un recipiente;
- azionare il pedale del freno lentamente e per tutta la sua corsa, in modo che l'olio entri in pressione;
- mantenendo il pedale premuto, svitare di mezzo giro la vite di spurgo **S** e lasciate fluire l'olio misto a bollicine d'aria;
- riavvitare la vite **S** e ripetere le operazioni sopra descritte finché l'olio esca privo di bollicine.

SMONTAGGIO TAMBURI FRENI

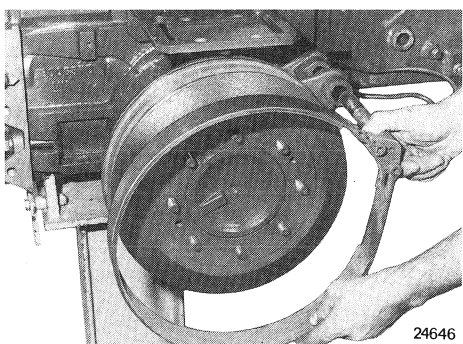
Per estrarre il tamburo utilizzare viti di reazione da 10MA inserite negli appositi fori come illustrato nella fig. 103.



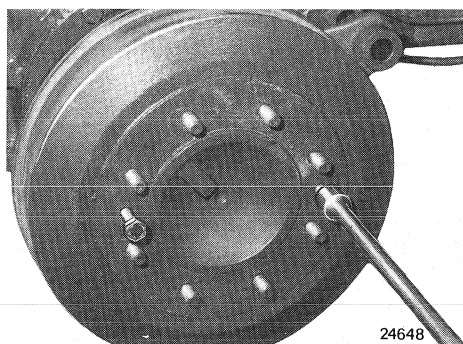
100



101



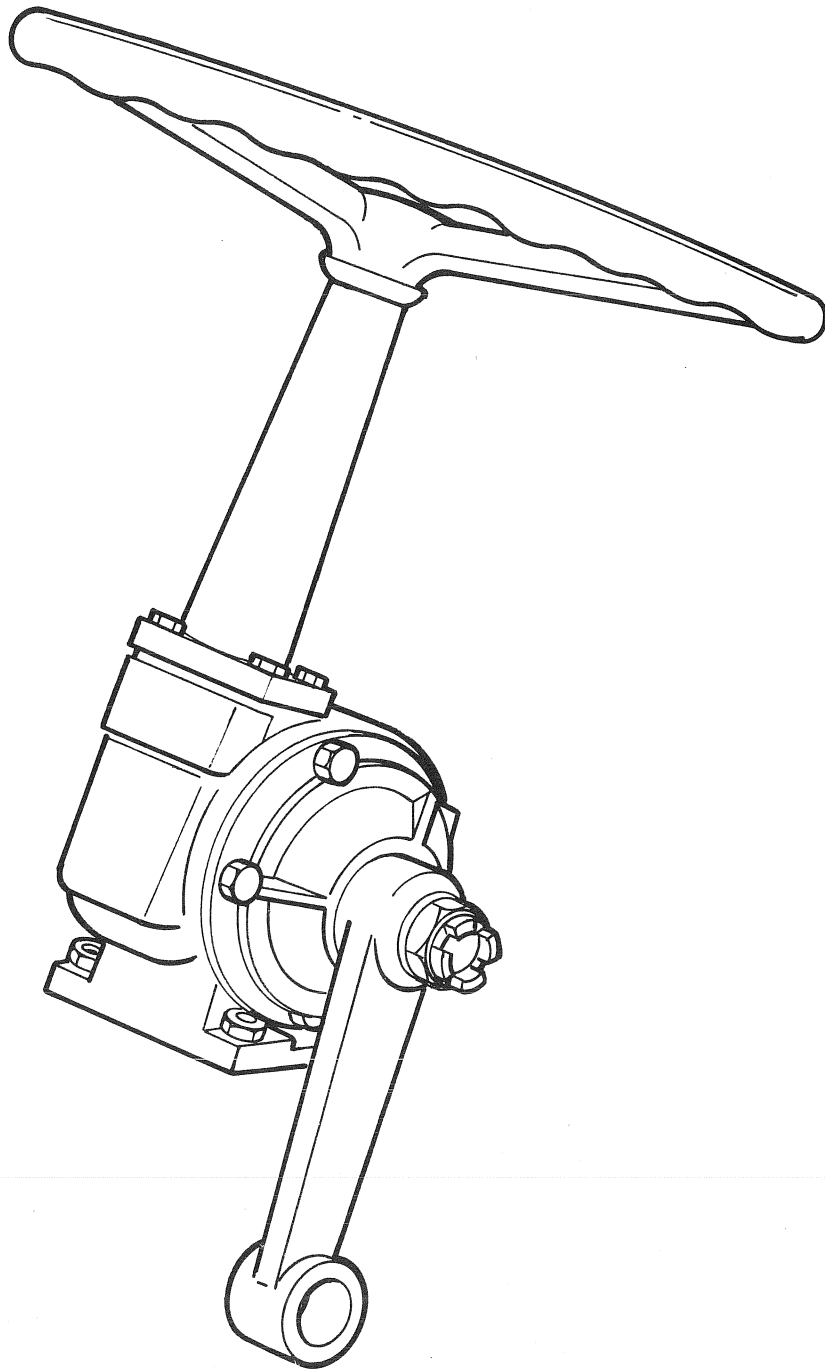
102



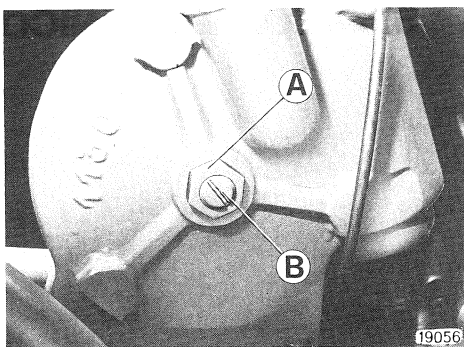
103

I**COPPIE DI SERRAGGIO**

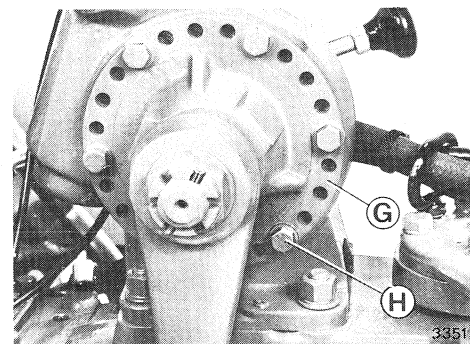
	Nm	(kgm)
Vite fissaggio corpo frenante al braccio semiasse M8 × 14	29	(3)
Vite fissaggio cilindretto al corpo frenante M8 × 16	29	(3)
Vite fissaggio supporto registro al corpo frenante M8 × 14	29	(3)
Dado fissaggio pompa freni M8 × 95	29	(3)
Raccordo aspirazione pompa freni M1/8" Gas	19	(2)
Vite di raccordo mandata pompa freni B/12	29	(3)
Raccordo tubi mandata su deviazioni e cilindretti M10 × 1,25	19	(2)
Raccordo tubi mandata su deviazioni e cilindretti M12 × 1	19	(2)
Perno supporto comando pompa M10	49	(5)



104



105



106

①

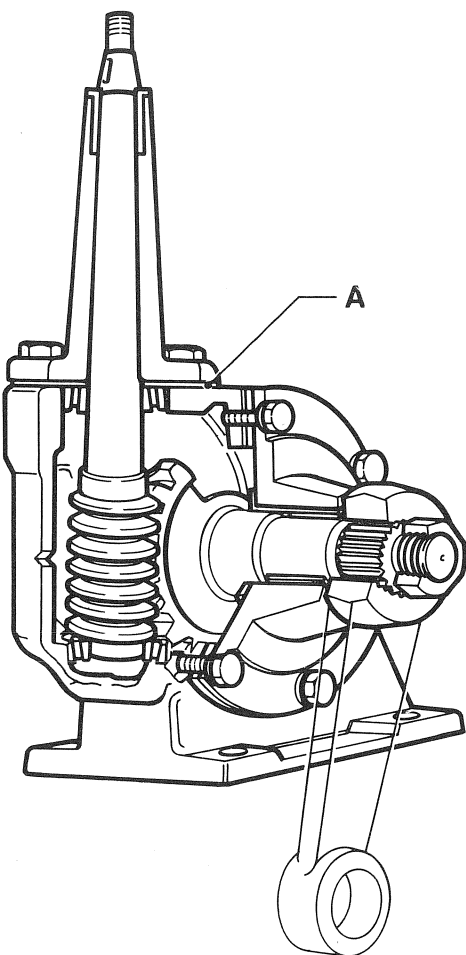
La trasmissione del movimento della scatola sterzo fino al giunco sferico deve avvenire senza giochi; le registrazioni da eseguire sono le seguenti « Registrazione scatola sterzo », « Registrazione fine corsa sterzo ».

REGISTRAZIONE GIOCO ASSIALE SETTORE ELICOIDALE

- Allentare il dado di fermo **A** (fig. 105);
- avvitare la vite **B** fino ad annullare il gioco senza precarichi;
- bloccare quindi il dado **A**.

REGISTRAZIONE GIOCO FRA VITE SENZA FINE E SETTORE ELICOIDALE

- Allentare le viti **H** (fig. 106);
- ruotare il coperchio **G** fino ad ottenere un accoppiamento privo di gioco;
- bloccare il coperchio **G** con le viti **H** e ruotare lo sterzo ai fine corsa a destra e a sinistra verificando che la rotazione sia uniforme e priva di impuntamenti.



107

①

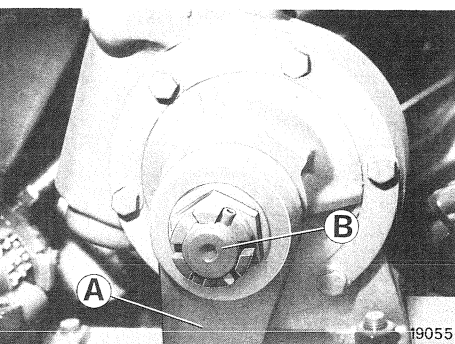
REGISTRAZIONE GIOCO ASSIALE VITE SENZA FINE

- Togliere il volante e smontare il piantone sterzo;
- aggiungere o togliere spessori **A** (fig. 107);
- rimontare il piantone e il volante;
- ruotare lo sterzo ai fine corsa a destra e a sinistra verificando che la rotazione sia uniforme e priva di impuntamenti.

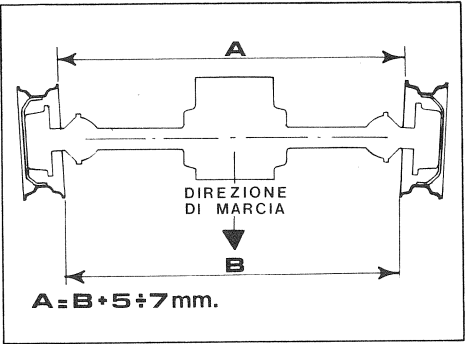
POSIZIONAMENTO BRACCIO DI RINVIO

Un corretto posizionamento del braccio di rinvio consente alla macchina di effettuare la sterzata sia a destra che a sinistra compiendo lo stesso numero di giri del volante di guida. Se così non fosse occorre:

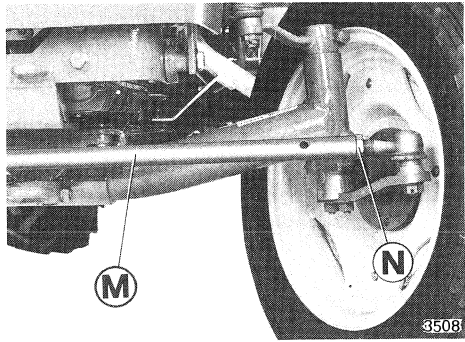
- mettere la macchina in posizione rettilinea;
- staccare il braccio di rinvio **A** (fig. 108);
- ruotare il volante, contandone i giri, a fine corsa a destra e a sinistra dell'accoppiamento vite settore;
- posizionare il volante nella mezzeria dei giri rilevati;
- montare il braccio **A** sull'albero **B**.



108



109



110

I

REGISTRAZIONE CONVERGENZA

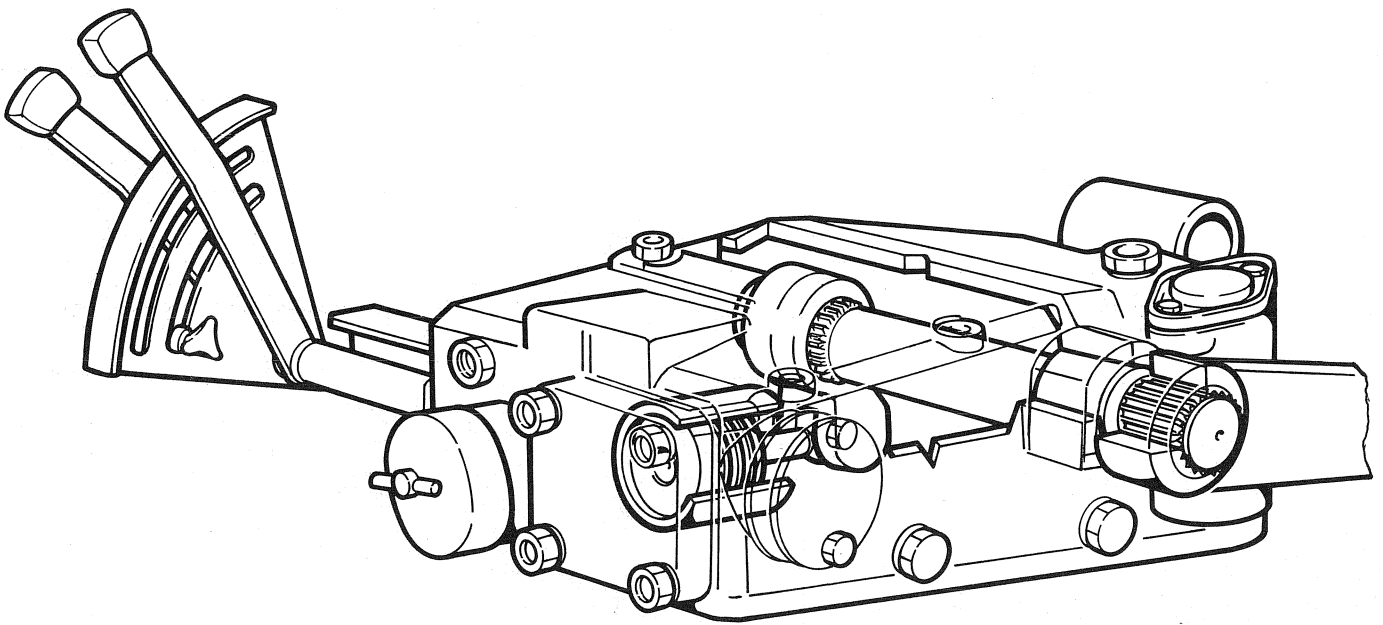
La convergenza delle ruote anteriori è corretta quando corrispondono le misure riportate nello schema di fig. 109.

Per ottenere questi valori occorre:

- svitare il dado **N** (fig. 110);
- ruotare la barra **M** fino ad ottenere la misura desiderata;
- bloccare quindi il dato **N**.

COPPIE DI SERRAGGIO

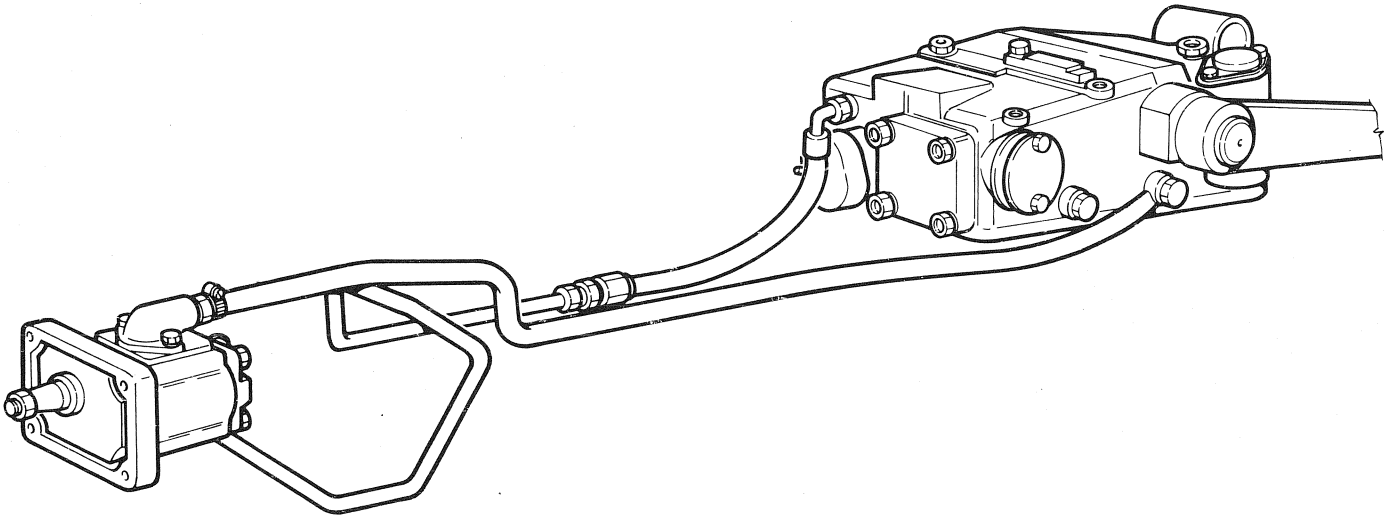
	Nm	(kgm)
Dado fissaggio volante sull'albero M12 × 12	59	(6)
Dado fissaggio bracci di rinvio M12 × 12	69	(7)
Dado fissaggio testa sferica MB14 × 13	98	(10)
Dado fissaggio barra di collegamento MB12 × 6	59	(6)
Vite fissaggio piantone M8 × 25	29	(3)
Vite fissaggio coperchio scatola sterzo M8 × 20	29	(3)
Vite fissaggio piantone sterzo M12 × 30	79	(8)
Dado fissaggio vite di registro M12 × 1,25 × 7	49	(5)



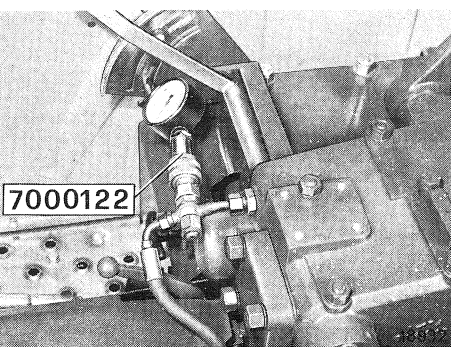
111



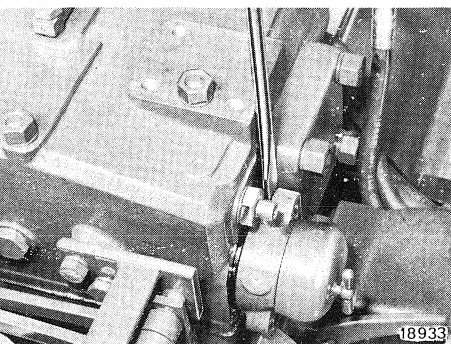
Con sterzo meccanico.



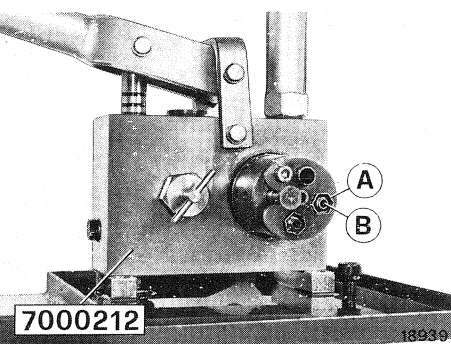
112



113



114



115

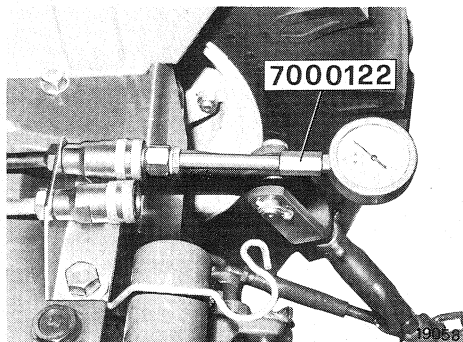
I

REGISTRAZIONE PRESSIONE SOLLEVATORE

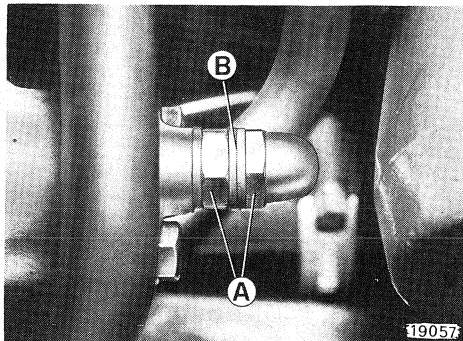
La pressione di esercizio nel circuito idraulico deve essere compresa fra $120 \div 130$ bar.

Per intervenire sul valore della pressione occorre:

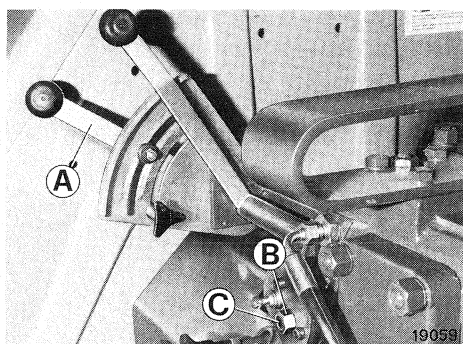
- smontare il cassetto valvole come illustrato in fig. 114;
- montare il cassetto valvole sull'attrezzo **7000212** per la registrazione della pressione massima;
- allentare il dado **A** (fig. 115) ed agire sulla vite **B** fino ad ottenere i valori prescritti;
- serrare il dado **A** e rimontare il cassetto valvole sul corpo sollevatore.



116



117



118

I

REGISTRAZIONE PRESSIONE DISTRIBUTORE AUSILIARIO

La pressione di esercizio nel circuito idraulico deve essere compresa fra $120 \div 130$ bar.

Per intervenire sul valore della pressione occorre:

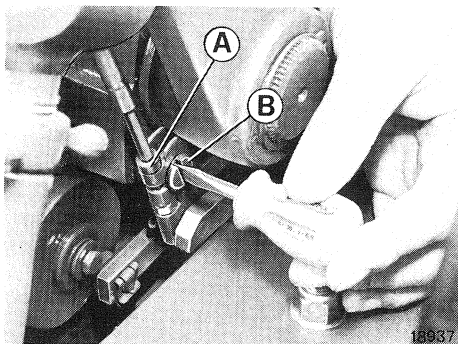
- allentare il dado **A** (fig. 117) ed agire sulla vite **B** fino ad ottenere i valori prescritti;
- serrare il dado **A**.

REGISTRAZIONE DELLA SENSIBILITÀ

Un corretto funzionamento del sollevatore prevede la stabilità dei bracci nelle posizioni determinate della leva di comando.

Per la registrazione occorre:

- posizionare con la leva **A** (fig. 118) i bracci del sollevatore carichi con circa 100 kg a metà della corsa;
- allentare il dado **B** ed agire sul grano **C** avvitandolo fin tanto che i bracci sobbalzano in modo regolare; a questo punto svitare il grano **C** fino all'annullamento dei sobbalzi;
- svitare ulteriormente di $1/4$ di giro il grano **C** e bloccare il dado **B**.



119

I

REGISTRAZIONE DELLA POSIZIONE CONTROLLATA

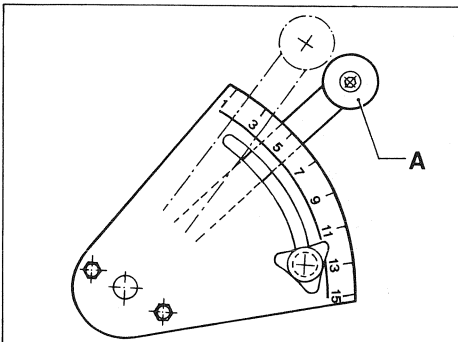
Un corretto funzionamento del sollevatore prevede che i bracci a fine corsa superiore abbiano un gioco di $30 \div 40$ mm. Per la registrazione occorre:

- portare le leve di comando del sollevatore nella posizione più alta;
- allentare la vite **A** (fig. 119) e mediante cacciavite ruotare il perno **B** in senso orario fino ad ottenere il fine corsa idraulico;
- ruotare il perno **B** in senso antiorario fino ad ottenere il gioco prescritto;
- bloccare la vite **A**.

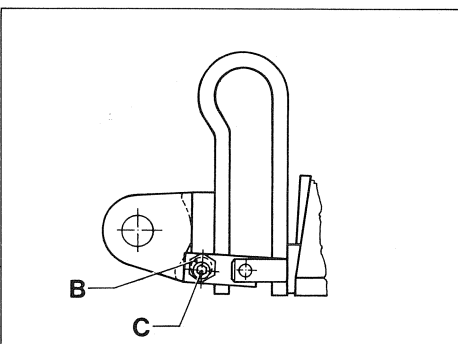
REGISTRAZIONE SFORZO CONTROLLATO

Un corretto funzionamento del sollevatore prevede che i bracci si alzino con la leva **A** (fig. 120) posizionata come illustrato in fig. 120. Per la registrazione occorre:

- posizionare la leva **A** come illustrato in fig. 120;
- allentare il dado **B** (fig. 121) e ruotare la vite **C** fino a che i bracci non inizino ad alzarsi;
- bloccare il dado **B**.



120

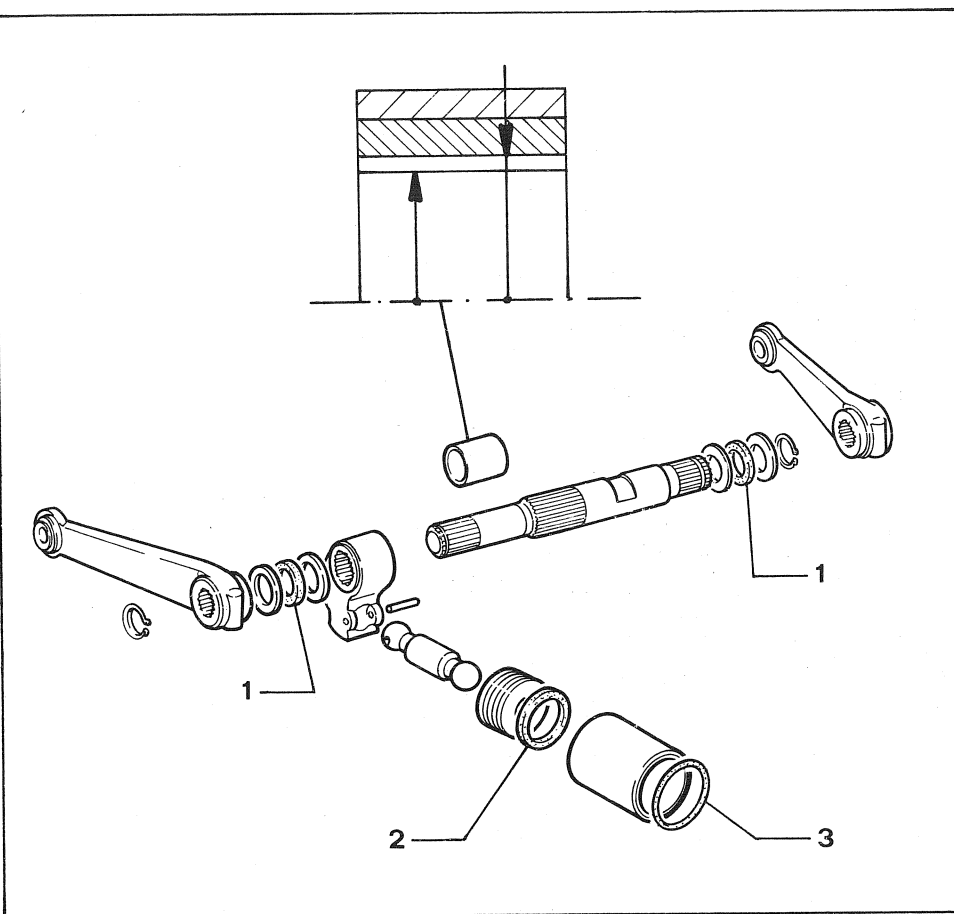


121

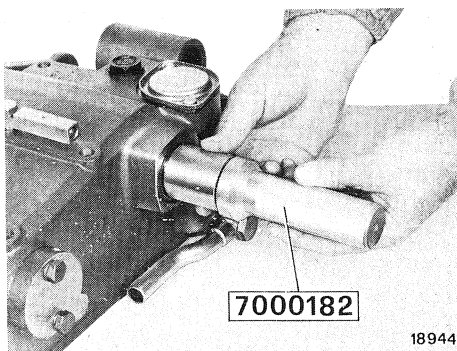
①

Fig. 122 - Se il gioco fra albero e boccia supera 0,5 mm occorre sostituire la boccia.
1. Guarnizione - **2.** Guarnizione - **3.** Anello di tenuta O-ring.

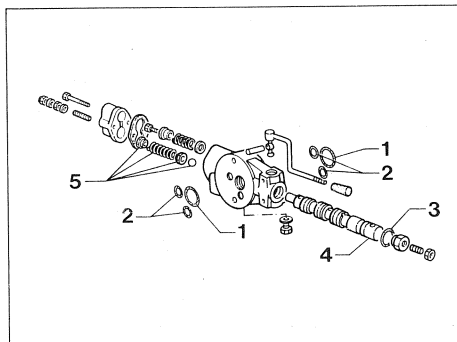
Fig. 124 - **1.** Anello di tenuta O-ring - **2.** Anello di tenuta O-ring - **3.** Anello di tenuta O-ring - **4.** Distributore - **5.** Valvola di massima pressione.



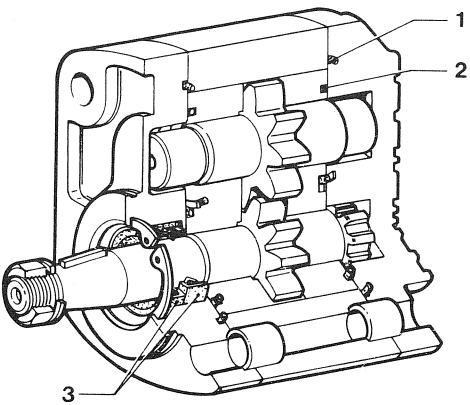
122



123



124



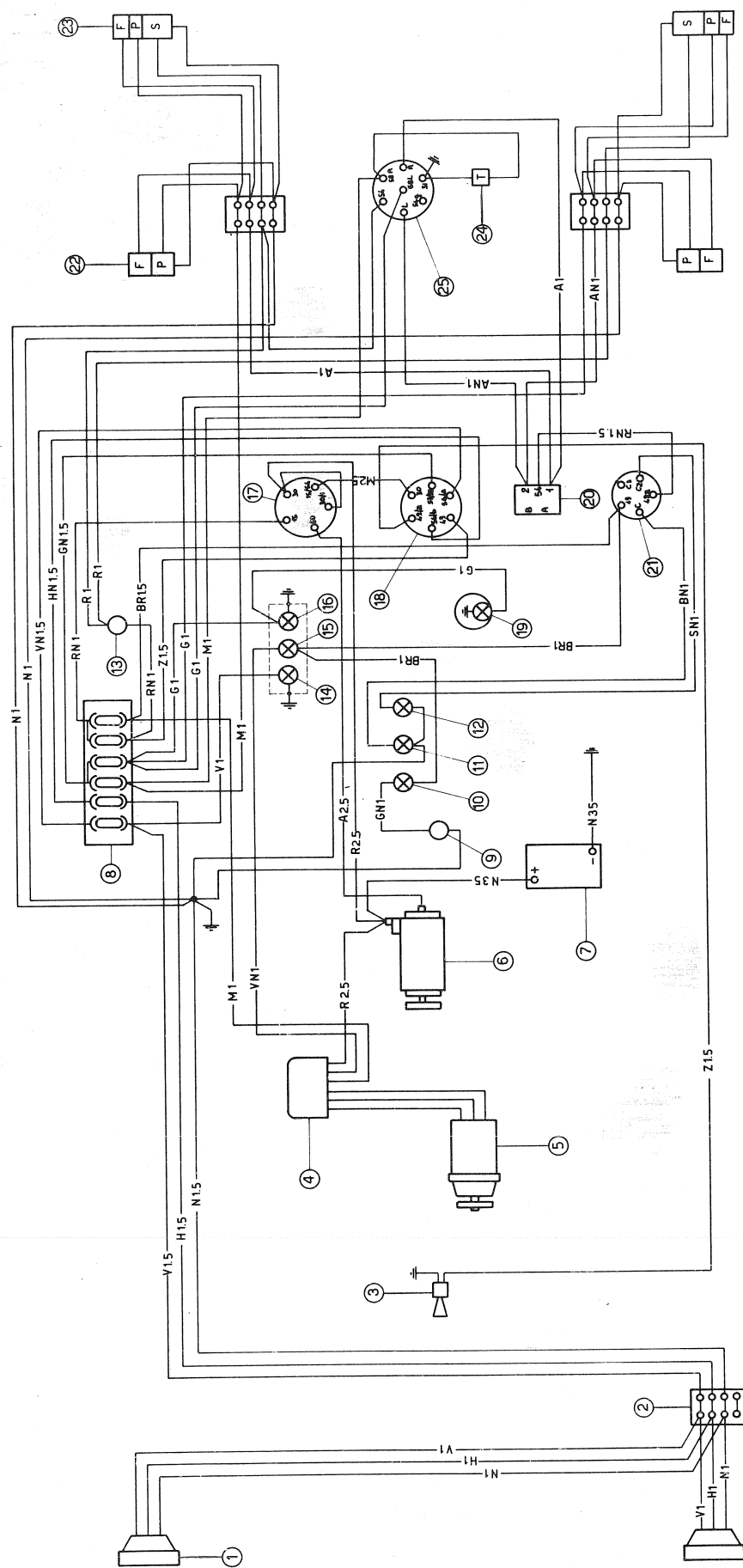
125

ⓘ

Fig. 125 - 1. Anello di tenuta O-ring - **2.** Anello di tenuta alta pressione - **3.** Anello paraolio.

COPPIE DI SERRAGGIO

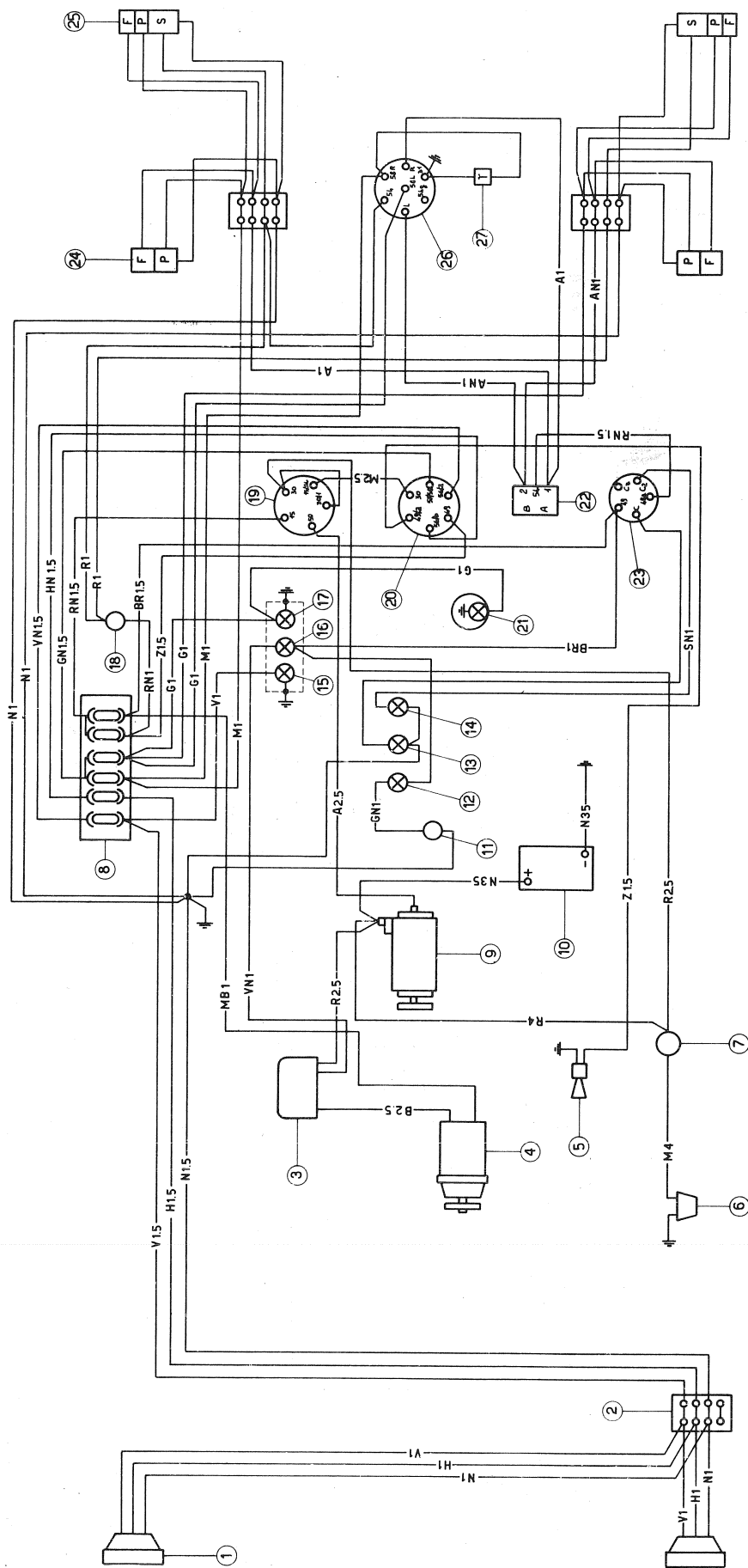
	Nm	(kgm)
Dadi fissaggio sollevatore alla flangia M14	98	(10)
Dadi fissaggio fondello al sollevatore M14	98	(10)
Viti fissaggio cassetto valvole M8 × 35	29	(3)
Viti fissaggio coperchio filtro M8 × 18	24	(2,5)
Vite fissaggio molla a reazione 3° punto M10 × 25	54	(5,5)
Vite fissaggio distributore ausiliario M10 × 100	49	(5)
Vite fissaggio corpo pompa M10 × 70	49	(5)
Vite fissaggio pompa al motore M8 × 35	24	(2,5)



Colorazione cavi

- A** azzurro
- B** bianco
- C** arancio
- G** giallo
- H** grigio
- L** blu
- M** marrone
- N** nero
- R** rosso
- S** rosa
- V** verde
- Z** viola

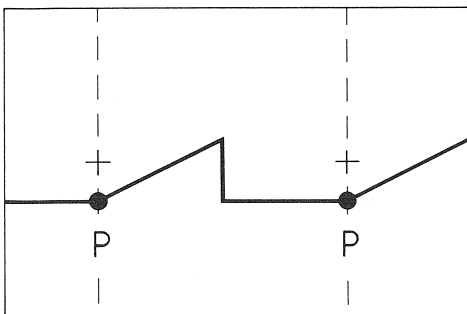
- 1** Faro anteriore
- 2** Morsettiera a 4 vie
- 3** Claxon
- 4** Regolatore
- 5** Alternatore
- 6** Motorino avviamento
- 7** Batteria
- 8** Scatola portafusibili a 6 vie
- 9** Indicatore livello combustibile
- 10** Spia livello combustibile
- 11** Spia luci direzione
- 12** Spia luci direzione rimorchio
- 13** Interruttore stop
- 14** Spia luci abbaglianti
- 15** Spia generatore
- 16** Spia luci
- 17** Quadretto avviamento
- 18** Quadretto distribuzione luci
- 19** Lampada illuminazione strumento
- 20** Deviatore luci direzione
- 21** Intermitenza
- 22** Fanalino luci direzione e posizione
- 23** Fanalino posteriore
- 24** Fanalino luce targa
- 25** Presa rimorchio



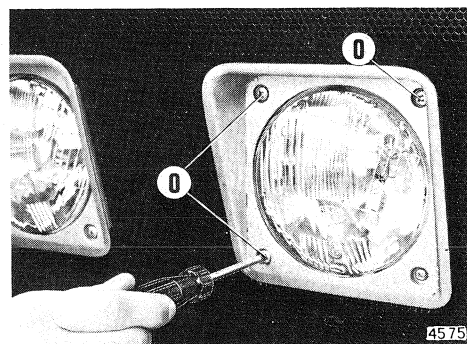
Colorazione cavi

A azzurro
B bianco
C arancio
G giallo
H grigio
L blu
M marrone
N nero
R rosso
S rosa
V verde
Z viola

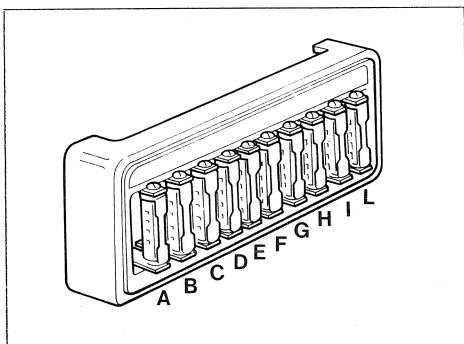
- | | | | |
|-----------|---------------------------------|-----------|-------------------------------------|
| 1 | Faro anteriore | 15 | Spia luci abbaglianti |
| 2 | Morsetteria a 4 vie | 16 | Spia generatore |
| 3 | Regolatore | 17 | Spia luci |
| 4 | Alternatore | 18 | Interruttore stop |
| 5 | Claxon | 19 | Quadrretto avviamento |
| 6 | Termoavviatore | 20 | Quadrretto distribuzione luci |
| 7 | Pulsante termoavviatore | 21 | Lampada illuminazione strumento |
| 8 | Scatola portafusibili a 6 vie | 22 | Deviatore luci direzione |
| 9 | Motorigno avviamento | 23 | Intermittenza |
| 10 | Batteria | 24 | Fanalino luci direzione e posizione |
| 11 | Indicatore livello combustibile | 25 | Fanalino posteriore |
| 12 | Spia livello combustibile | 26 | Presa rimorchio |
| 13 | Spia luci direzione | 27 | Fanalino luce targa |
| 14 | Spia luci direzione rimorchio | | |



128



129



130

I

REGISTRAZIONE FARI

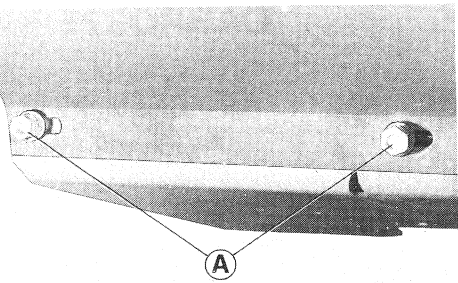
Per determinare a quale altezza deve essere regolato il fascio luminoso dei fari occorre:

- posizionare la macchina a 10 metri di distanza da un muro ed accendere le luci anabbaglianti;
- il valore della distanza fra le crocette, che corrispondono all'altezza del centro del faro da terra, e i punti **P** (fig. 128) deve corrispondere a 1/10 dell'altezza del centro del faro da terra.

Per l'eventuale registrazione del fascio luminoso agire sulle viti **O** (fig. 129).

VALVOLE FUSIBILI

- A** - Protezione lampallarm (tensione sotto chiave)
- B** - Protezione alternatore
- C** - Protezione avvisatore acustico e indicatori di direzione
- D** - Protezione luci di arresto
- E** - Protezione luci di posizione sinistra
- F** - Protezione luci di posizione destra
- G** - Protezione luci anabbaglianti e indicatori di direzione
- H** - Protezione luci abbaglianti
- I** - Protezione lampallarm (tensione della batteria)
- L** - Nessun servizio



24643

131

①

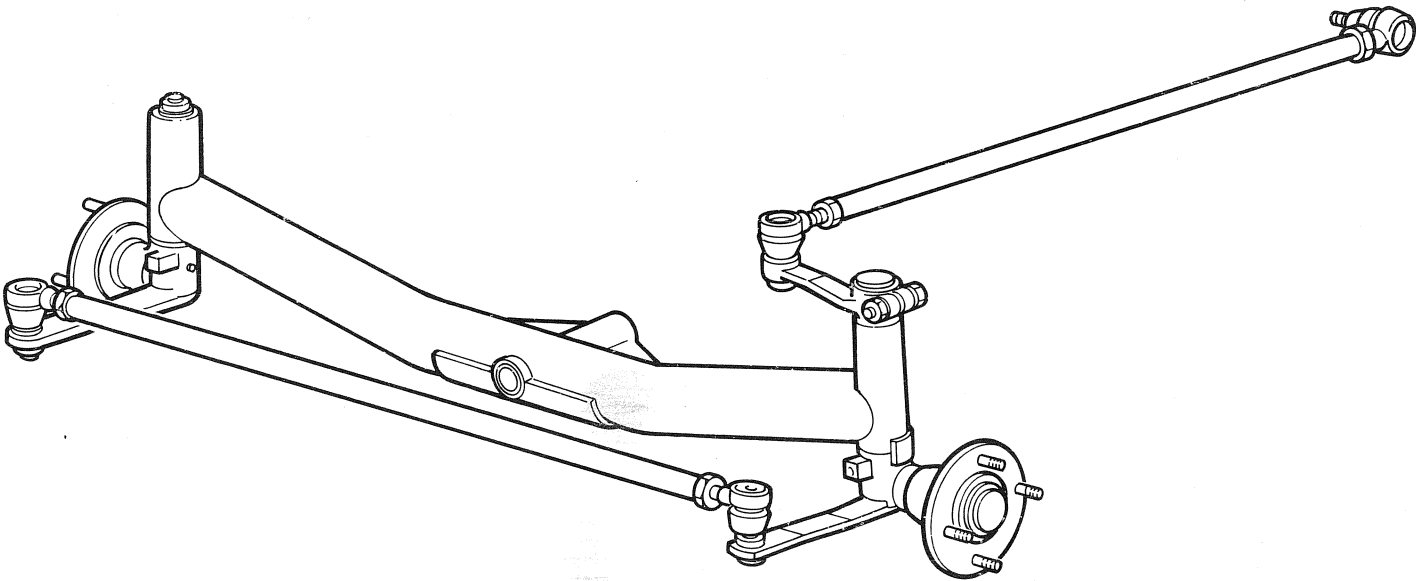
REGISTRAZIONE CRUSCOTTO

Il contatto fra cofano e cruscotto deve avvenire tra i punti ammortizzati con tasselli in gomma. Per la regolazione del contatto fra le parti occorre:

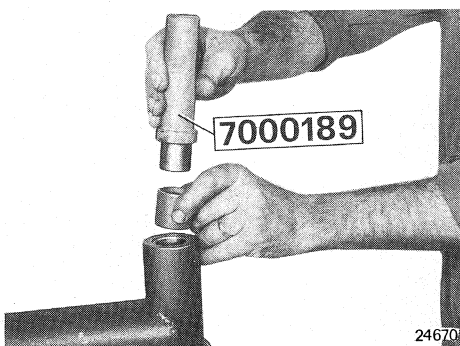
- allentare le viti **A** (fig. 131);
- spostare il cruscotto sulle asole fino al corretto contatto; bloccare le viti **A**.

COPPIE DI SERRAGGIO

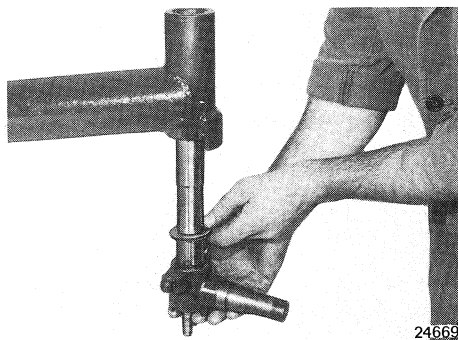
	Nm	(kgm)
Vite fissaggio supporto cruscotto M8 × 20	29	(3)
Vite fissaggio cruscotto M8 × 25	29	(3)
Vite fissaggio protezione motore M8 × 20	29	(3)
Vite fissaggio supporto anteriore cofano M12 × 35	98	(10)
Vite fissaggio parafango M12 × 25	98	(10)
Vite fissaggio supporto zavorra posteriore M12 × 180	79	(8)



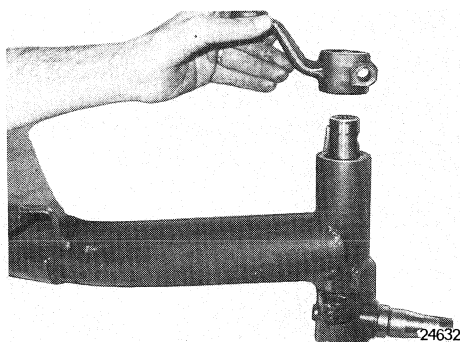
132



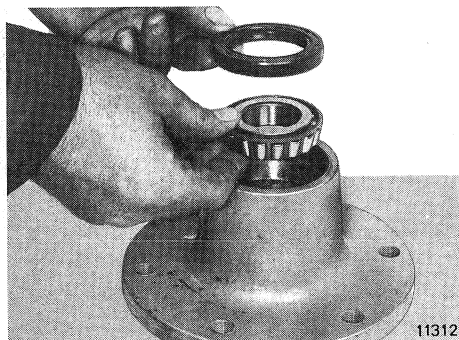
133



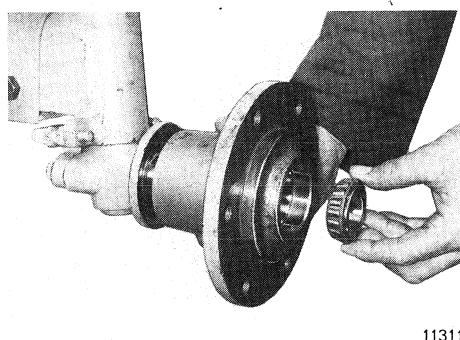
134



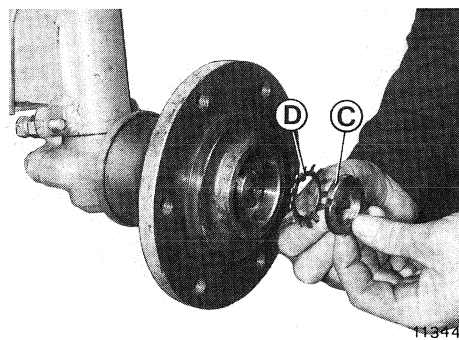
135



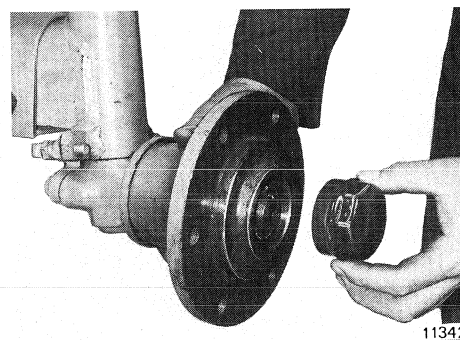
136



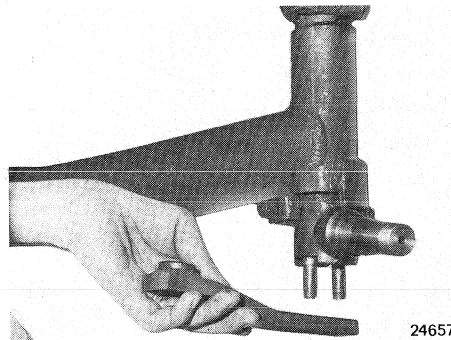
137



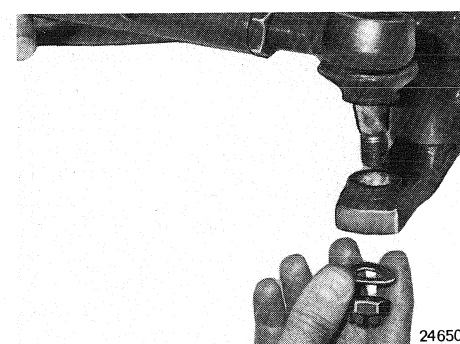
138



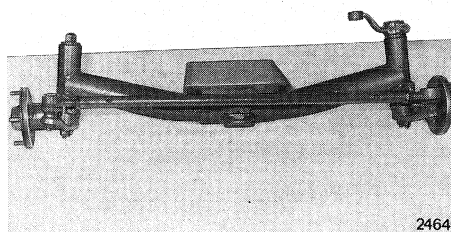
139



140



141



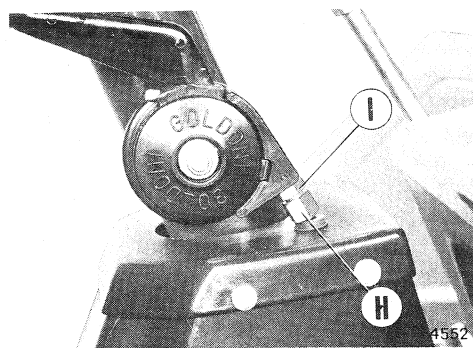
142

①

Nota - Effettuata la chiusura a coppia della ghiera **C** (fig. 138) bloccarla tramite l'anello di sicurezza **D**. La sostituzione delle bronzine dell'assale deve essere seguita da una alesatura di $\varnothing 30 \text{ mm}$ $+0.061$ $+0.040$

COPPIE DI SERRAGGIO

	Nm	(kgm)
Dado fissaggio ruota M12 × 12	79	(8)
Dado autobloccante bracci sterzo M12 × 14	79	(8)
Ghiera fissaggio mozzo	14	(1,5)
Dado fissaggio barra di collegamento MB12 × 6	59	(6)
Dado fissaggio testa sferica MB14 × 13	98	(10)



143

I

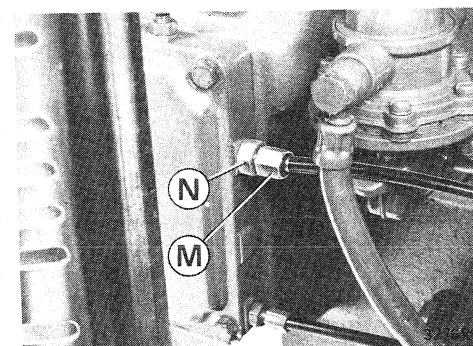
REGISTRAZIONE ACCELERATORE

Alla corsa del manettino e del pedale, deve corrispondere il regime minimo e massimo del motore. Per la regolazione della corsa del manettino, agire nel modo seguente

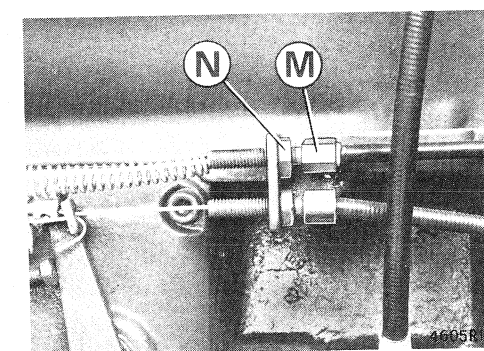
- allentare il dado **I** (fig. 143);
 - agire sulla vite di registro **H**; bloccare quindi il dado **I**.
- Per la regolazione della corsa del pedale, agire nel modo seguente:
- allentare il dado **N** (fig. 144-145);
 - agire sulla vite di registro **M**; bloccare quindi il dado **N**.

REGISTRAZIONE ARRESTO MOTORE

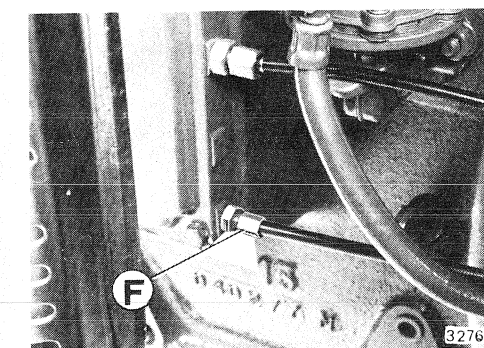
Alla posizione di riposo della levetta sul motore, deve corrispondere la posizione di riposo del comando sul cruscotto. Per la regolazione della corsa del comando allentare il dado e agire sulla vite di registro **F** (fig. 146-147). A registrazione effettuata, bloccare il dado.



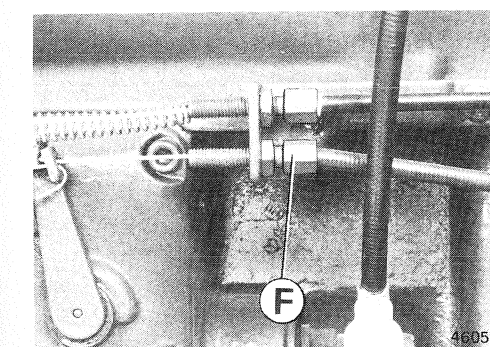
144



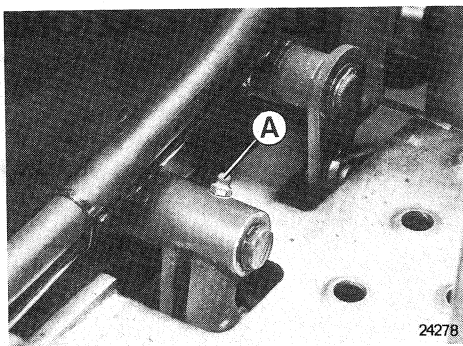
145



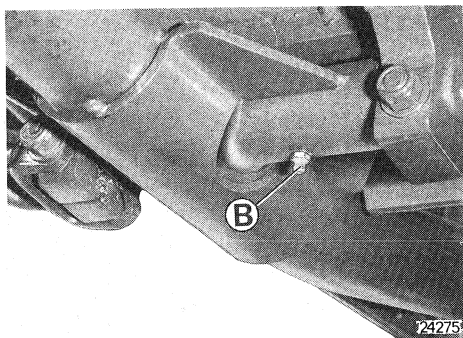
146



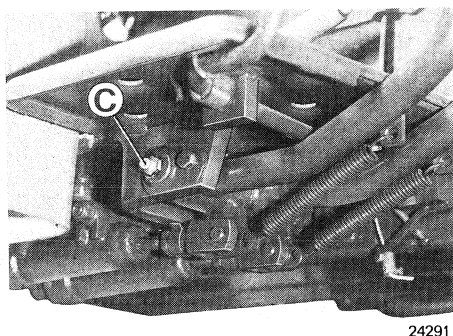
147



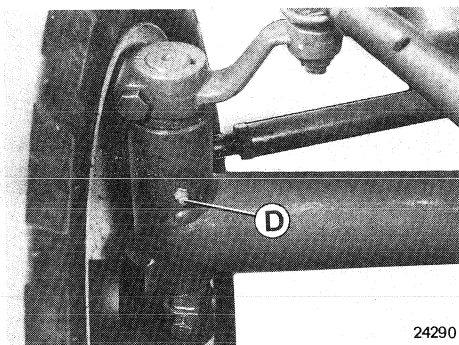
148



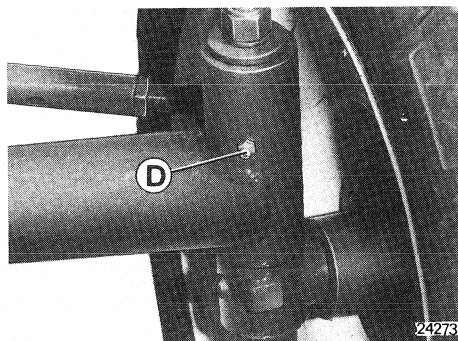
149



150



151



152

I

PUNTI DI INGRASSAGGIO

Dopo ogni impiego su terreni particolarmente polverosi o fangosi procedere ad una accurata pulizia della macchina.

Dopo ogni lavaggio, è necessario lubrificare con alcune gocce d'olio tutte le parti soggette ad attriti e precisamente: gli snodi facenti parte del sistema frenante, dei comandi bloccaggio differenziale, le rotule dei bracci del sollevatore.

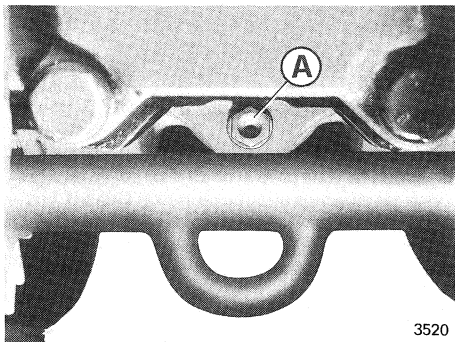
Inoltre, ogni **50-60** ore di lavoro, effettuare l'ingrassaggio nei punti indicati nelle figure 148-149-150-151-152 con grasso ESSO GP GREASE.

A - Pedale frizione.

B - Snodo assale.

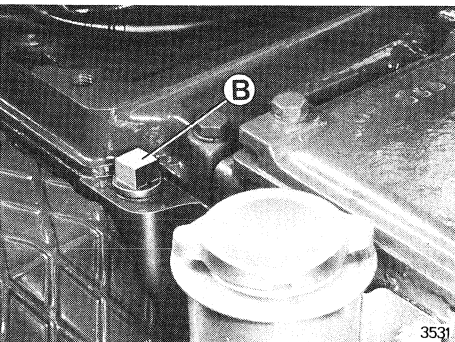
C - Perno pedale freno.

D - Snodo ruote anteriori.



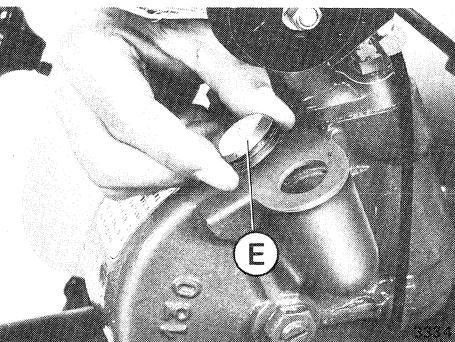
3520

153



3531

154



3334

155

I

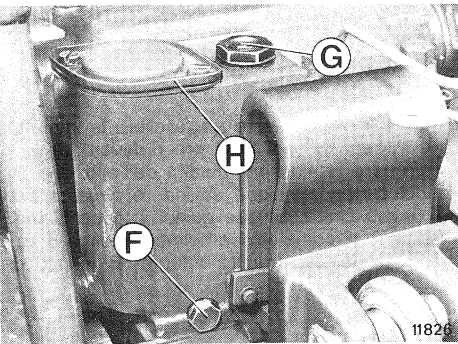
SOSTITUZIONE E LIVELLO DELL'OLIO

Nel carter cambio

Il primo cambio d'olio deve essere effettuato dopo circa **50-60** ore di lavoro per togliere le impurità dovute al normale adattamento degli organi in rotazione e in seguito ogni **800** ore di lavoro circa. La sostituzione deve essere fatta a macchina calda per sfruttare la massima fluidità dell'olio. Svitare il tappo **A** (fig. 153) posto nella parte inferiore del carter cambio e attendere circa un'ora affinché si possano scaricare in modo completo i residui di olio usato. Svitare quindi il tappo **B** (fig. 154) ed introdurre nuovo olio ESSO GEAR OIL GX 80W-90 fino al completo riempimento, circa 8 kg. Dopo l'immissione e anche periodicamente controllare il livello dell'olio tramite il tappo **B** munito di apposita asta, avvitato.

Nella scatola sterzo

Non è necessario sostituire l'olio della scatola sterzo, ma è sufficiente rabboccarne il livello togliere il tappo **E** (fig. 155) con olio ESSO GEAR OIL GX 80W-90. La quantità di olio contenuta nella scatola sterzo è di 0,7 kg circa.



156

①

OLIO IDRAULICO

L'olio utilizzato nell'impianto di sollevamento è del tipo ESSO NUTO H68 nella quantità di 4,8 kg (in alternativa usare ESSO LUBE HD 10W) e va sostituito dopo le prime **50-60** ore e successivamente ogni **800** ore di lavoro circa.

Per scaricare l'olio idraulico del sollevatore occorre svitare il tappo **F** (fig. 156).

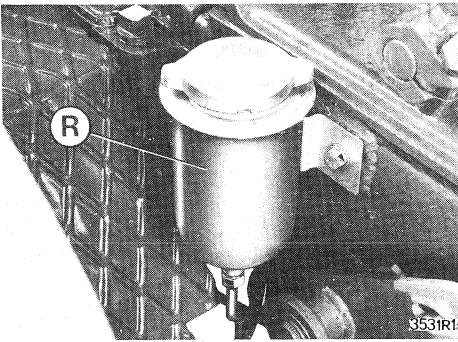
L'introduzione dell'olio si effettua dal tappo **G** munito di apposita asta per il controllo del livello.

Per la pulizia del filtro olio togliere il coperchio **H**; operazione da effettuarsi dopo le prime **50-60** ore e successivamente ogni **800** ore di lavoro circa.

Nota - Le operazioni di scarico e immissione olio, vanno eseguite a motore spento e con il sollevatore tutto abbassato.

OLIO FRENI

L'olio utilizzato nell'impianto frenante è del tipo ESSO BRAKE FLUID EXTRA nella quantità di 0,3 kg. Eventuali rabbocchi nel serbatoio **R** (fig. 157) dovranno essere eseguiti con olio dello stesso tipo.



157

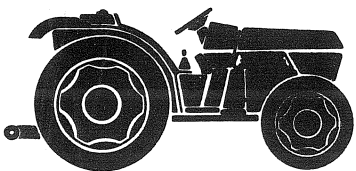
INCONVENIENTI	CAUSE POSSIBILI	RIMEDI
FRIZIONE		
LA FRIZIONE SLITTA	a) Disco frizione sporco d'olio. b) Frizione puntata.	a) Eliminare la perdita d'olio sostituendo il paraolio dell'albero motore o il paraolio dell'albero primario e cambiare il disco della frizione. b) Allentare la vite di registro cavo; se la frizione continua a restare puntata sostituire il disco e registrare la frizione.
LA FRIZIONE NON SI DISINNESTA	a) Disco frizione ondulato. b) Leva disinnesto frizione piegata. c) Levette spingidisco registrate in modo diverso una dall'altra. d) Disco frizione incollato al piano del volano motore a causa di una prolungata inattività della macchina.	a) Sostituire il disco frizione. b) Sostituire la leva disinnesto frizione. c) Verificare che le levette non siano usurate, in caso negativo, procedere alla registrazione delle levette. d) Avviare la macchina, premere i pedali dei freni, innestare e disinnestare ripetutamente la frizione con una marcia inserita; se l'esito è negativo, smontare la frizione e pulirla.
CAMBIO DI VELOCITÀ		
LE MARCE SI DISINNESTANO	a) Errata registrazione della forcella comando ingranaggio scorrevole selezione marce. b) Asta di selezione velocità con gole usurate. c) Molla di selezione che ha perso di elasticità (misura normale 30 mm). d) Rottura asta o forcella comando cambio.	a) Registrare la forcella. b) Sostituire l'asta e registrarla. c) Sostituire la molla e la sfera. d) Sostituire il particolare rotto.
LA LEVA RIDUTTORE-INVERTITORE SI DISINNESTA	a) Eccessivo gioco fra le calettature dell'albero secondario e l'ingranaggio Ridotta-Veloce-Retromarcia. b) Errata registrazione della forcella comando riduttore-invertitore. c) Asta selezione riduttore-invertitore con gole usurate. d) Molla di selezione che ha perso di elasticità (misura normale 30 mm). e) Rottura asta o forcella riduttore-invertitore.	a) Sostituire l'albero e l'ingranaggio. b) Registrare la forcella. c) Sostituire l'asta e registrarla. d) Sostituire la molla e la sfera. e) Sostituire il particolare rotto.
PRESA DI FORZA		
LA PRESA DI FORZA NON GIRA	La leva comando presa di forza posteriore si trova nella posizione di folle.	Innestrare la leva comando presa di forza posteriore.
LA PRESA DI FORZA È RUMOROSA	a) L'applicazione di una pompa irroratrice. b) L'albero presa di forza è curvato (la curvatura può essere stata causata da una precedente rottura del gruppo cambio).	a) Nessuno, in quanto è il rumore della pompa che si trasmette sulla macchina, la quale lo amplifica. b) Sostituire l'albero presa di forza ed eventuali ingranaggi usurati.
FRENI		
LA MACCHINA NON FRENA	a) Freni sregistrati. b) Presenza d'aria nel circuito. c) Presenza d'olio nella massa frenante. d) Presenza di impurità nella massa frenante. e) Ceppi usurati. f) Perdita di pressione della pompa.	a) Registrare i freni. b) Verifica del livello nel serbatoio olio. Verifica della tenuta dell'impianto. Eseguire lo spurgo. c) Eliminare la fuoriuscita di olio sostituendo gli anelli di tenuta dei cilindretti o del semiasse. Eseguire lo spurgo. d) Pulire accuratamente la massa frenante e successivamente registrare i freni. e) Sostituire i ceppi avendo cura di smussare gli angoli di contatto degli stessi sul tamburo. f) Sostituire gli anelli di tenuta della pompa o la pompa stessa. Eseguire lo spurgo.
LA MACCHINA FRENA IRREGOLARMENTE	a) Freni sregistrati. b) Presenza di impurità nella massa frenante. c) Ceppi deformati. d) Pedali sregistrati.	a) Registrare i freni. b) Pulire accuratamente la massa frenante e successivamente registrare i freni. c) Sostituire i ceppi avendo cura di smussare gli angoli di contatto degli stessi sul tamburo. d) Registrare la corsa dei pedali.
STERZO MECCANICO		
LO STERZO HA UN GIOCO ECCESSIVO	a) Giunto sferico logorato. b) Braccio di rinvio sterzo allentato. c) Eccessivo gioco fra settore elicoidale e vite senza fine. d) Eccessivo gioco della vite senza fine. e) Eccessivo gioco assiale del settore elicoidale.	a) Sostituire il giunto sferico. b) Stringere la vite di fissaggio braccio. c) Eseguire la registrazione del gioco. d) Eseguire la registrazione del gioco. e) Eseguire la registrazione del gioco.
ASSALE		
VIBRAZIONI SULLE RUOTE	a) Convergenza sregistrata. b) Boccole snodo assale usurate. c) Teste sferiche dello sterzo usurate.	a) Registrare la convergenza. b) Sostituire le boccole. c) Sostituire i particolari e registrare la convergenza.

INCONVENIENTI	CAUSE POSSIBILI	RIMEDI
SOLLEVATORE IDRAULICO		
IL SOLLEVATORE SOLLEVA A STRAPPI	a) Livello olio insufficiente nel serbatoio. b) Filtro di aspirazione pompa intasato. c) Infiltrazione d'aria nella tubazione di aspirazione pompa.	a) Ripristinare il livello. b) Pulire o sostituire il filtro. c) Controllare il tubo di aspirazione ed eventuali raccordi e guarnizioni.
IL SOLLEVATORE NON FUNZIONA	a) Valvola pilota inceppata.	a) Togliere il distributore e sbloccare la valvola pilota.
IL SOLLEVATORE INIZIA A SOLLEVARE, MA SI FERMA APPENA RILENTE DEL CARICO, SENZA CHE INTERVENGA LA VALVOLA DI SOVRAPPRESSIONE	a) Tirante sforzo registrato male.	a) Registrare lo sforzo controllato.
IL SOLLEVATORE NON SCENDE PER TUTTA LA SUA CORSA	a) Leva della posizione controllata mal registrata. b) Registrazione errata della valvola di sensibilità.	a) Registrare la leva della posizione controllata. b) Registrare la sensibilità.
IL SOLLEVATORE NON SCENDE	a) Blocco idraulico inserito.	a) Togliere il blocco mediante il registro.
LA CAPACITÀ DI SOLLEVAMENTO NON CORRISPONDE A QUELLA PRESCRITTA	a) Anelli di tenuta del cassetto distributore deteriorati. b) Valvole di sicurezza e sovrappressione starate. c) Scarso rendimento della pompa. d) Scarso rendimento del cassetto distributore.	a) Togliere il cassetto distributore e sostituire gli anelli di tenuta esterni. b) Tarare le valvole. c) Revisionare la pompa. d) Revisionare il cassetto distributore.
IL SOLLEVATORE HA DIFFICOLTÀ NEL REGGERE IL CARICO; CON MOTORE IN MOTO SI HA UNA OSCILLAZIONE RITMICA, A MOTORE FERMO IL CARICO SI ABBASSA	a) Guarnizione pistone usurata. b) Valvola di sensibilità starata. c) Valvola di sovrappressione cilindro starata. d) Valvola di ritegno starata.	a) Sostituire la guarnizione. b) Tarare la sensibilità o sostituire la valvola. c) Togliere il cassetto distributore e tarare la valvola. d) Togliere il cassetto distributore e tarare la valvola.
CON I BRACCI IN POSIZIONE DI FINE CORSA IN ALTO, A MOTORE IN MOTO, SI VERIFICA UNA OSCILLAZIONE RITMICA; A MOTORE FERMO IL CARICO NON SI ABBASSA	a) Registrazione errata del fine corsa della leva di posizione controllata.	a) Registrare la posizione controllata, limitando la corsa verso l'alto dei bracci.
LAVORANDO A SFORZO CONTROLLATO, L'ATTREZZO AFFONDA TROPPO OPPURE ESCE	a) Sensibilità del distributore mal registrata.	a) Registrare la sensibilità.
LO SFORZO CONTROLLATO NON FUNZIONA; IL SOLLEVATORE SI ALZA E SI ABBASSA SOLO CON LA LEVA DI POSIZIONE	a) Leva comando sforzo mal registrata.	a) Registrare la leva comando sforzo controllato.
LA POSIZIONE CONTROLLATA NON FUNZIONA, IL SOLLEVATORE ALZA E ABBASSA SOLO CON LA LEVA COMANDO SFORZO	a) Leva della posizione controllata completamente sregistrata. b) Avaria dei leveraggi interni.	a) Registrare la leva della posizione controllata. b) Revisionare il sollevatore.
POMPA SURRISCALDATA	a) Pressione eccessiva. b) Cavitazione.	a) Ridurre la pressione. b) Pulire gli organi di aspirazione (intasamento tubo-filtro).
POMPA CON PRESSIONE NULLA	a) Rottura albero pompa.	a) Sostituire la pompa.
POMPA RUMOROSA	a) Cavitazione. b) Imperfetta tenuta sull'albero pompa. c) Corpo pompa non stagno.	a) Pulire gli organi in aspirazione (intasamento tubo-filtro). b) Sostituire l'anello paraolio. c) Serrare le viti del corpo pompa e sostituire gli anelli di tenuta.
FUORIUSCITA OLIO DAL FORO DI SFIATO	a) Eccessiva o scarsa quantità di olio nel sollevatore. b) Aspirazione d'aria nel circuito. c) Cavitazione della pompa.	a) Verificare il livello olio a motore spento e sollevatore abbassato. b) Verificare il livello olio a motore spento e sollevatore abbassato. Rendere stagno il circuito di aspirazione. c) Pulire gli organi di aspirazione (intasamento tubo-filtro).

INCONVENIENTI	CAUSE POSSIBILI	RIMEDI
IMPIANTO ELETTRICO		
IL MOTORINO AVVIAMENTO NON GIRA	a) Batteria scarica o avariata. b) Motorino avviamento difettoso. c) Interruttore avviamento avariato. d) Cavi batteria ossidati o rotti ai morsetti.	a) Provvedere a ricaricare la batteria; se non rimane carica, sostituirla. b) Revisionare il motorino avviamento o sostituirlo. c) Sostituire l'interruttore. d) Pulire i morsetti ossidati o sostituirli.
LA SPIA DEL GENERATORE NON SI SPEGNE ANCHE A ELEVATO n./g. DEL MOTORE	a) Regolatore inefficiente. b) L'alternatore non carica a sufficienza. c) Circuito interrotto.	a) Sostituire il regolatore. b) Revisionare o sostituire l'alternatore. c) Sostituire il fusibile di protezione all'impianto. Nota - Il valore di giusta carica dell'alternatore è di 10-14 Ah.
LA BATTERIA SI DEFORMA	a) La batteria viene caricata troppo. b) Il coperchio batteria è troppo serrato sulla stessa.	a) Consigliare il cliente che lavora per molte ore consecutive di accendere i fari durante il lavoro per diminuire la carica della batteria, e controllare il funzionamento del regolatore. b) Svitare le viti del coperchio batteria diminuendo la pressione sulla batteria.
L'ACQUA DELLA BATTERIA DIVENTA DI COLORE NERO	Elemento avariato.	Sostituire la batteria.
IL CONTAGIRI NON FUNZIONA	a) Rottura del cavo. b) Rottura del raccordo. c) Contagiri avariato.	a) Sostituire il cavo. b) Sostituire il raccordo. c) Sostituire il contagiri.
IL MANOMETRO OLIO SEGNA UNA PRESSIONE MOLTO BASSA O NULLA		Vedere il Manuale di revisione del motore.

ATTREZZI SPECIALI

- 7000119** - Tampone montaggio cuscinetto pignone conico
- 7000121** - Tampone montaggio cuscinetti sul differenziale
- 7000122** - Manometro completo di attacchi per controllo pressione dell'impianto idraulico
- 7000123** - Perno centraggio disco frizione
- 7000156** - Chiave speciale dado R.M.
- 7000160** - Attrezzo per registrazione cambio
- 7000170** - Tampone montaggio cuscinetto anello paraolio p.d.f. posteriore
- 7000171** - Tampone montaggio cuscinetto stagno sul primario
- 7000174** - Tampone montaggio coperchio R.M.
- 7000181** - Tampone montaggio coperchio p.d.f. anteriore
- 7000182** - Tampone montaggio boccole perno bracci sollevatore
- 7000191** - Tampone montaggio anello paraolio albero primario
- 7000204** - Tampone montaggio coperchio mozzo anteriore
- 7000206** - Tampone montaggio anello paraolio sul coperchio cambio
- 7000207** - Tampone montaggio anello paraolio mozzo anteriore
- 7000208** - Tampone montaggio cuscinetto mozzo anteriore
- 7000209** - Tampone montaggio cuscinetto mozzo anteriore
- 7000212** - Attrezzo per collaudo e registrazione cassetto valvole.



serie 800

MANUALE OFFICINA



Le illustrazioni, le descrizioni e le caratteristiche contenute nel presente manuale non sono impegnative poiché, ferme restando le caratteristiche principali, la GOLDONI S.p.A. si riserva il diritto di apportare in qualsiasi momento eventuali modifiche, dettate da esigenze tecniche o commerciali.

GOLDONI S.p.A. 41012 MIGLIARINA DI CARPI (Modena) - ITALY - Tel. (0522) 69.92.40 - Telex 530023 GLDN I

Edito a cura dell'UFFICIO PUBBLICAZIONI TECNICHE - matr. 6380576 - 1ª Edizione

Printed in Italy