



MANUALE D'OFFICINA

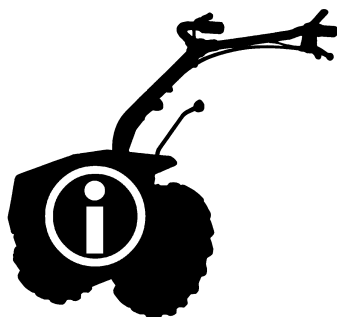
PER MOTOCOLTIVATORI SERIE SUPER SPECIAL

N.B. - 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.

INDICE - INDEX



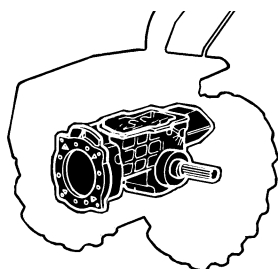
00



01



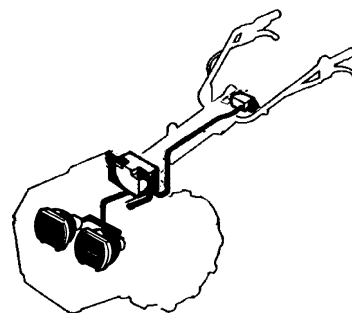
03



04

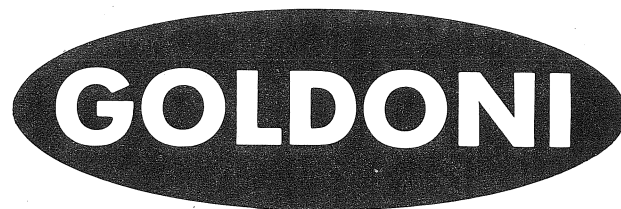


05



06

SUPER SPECIAL

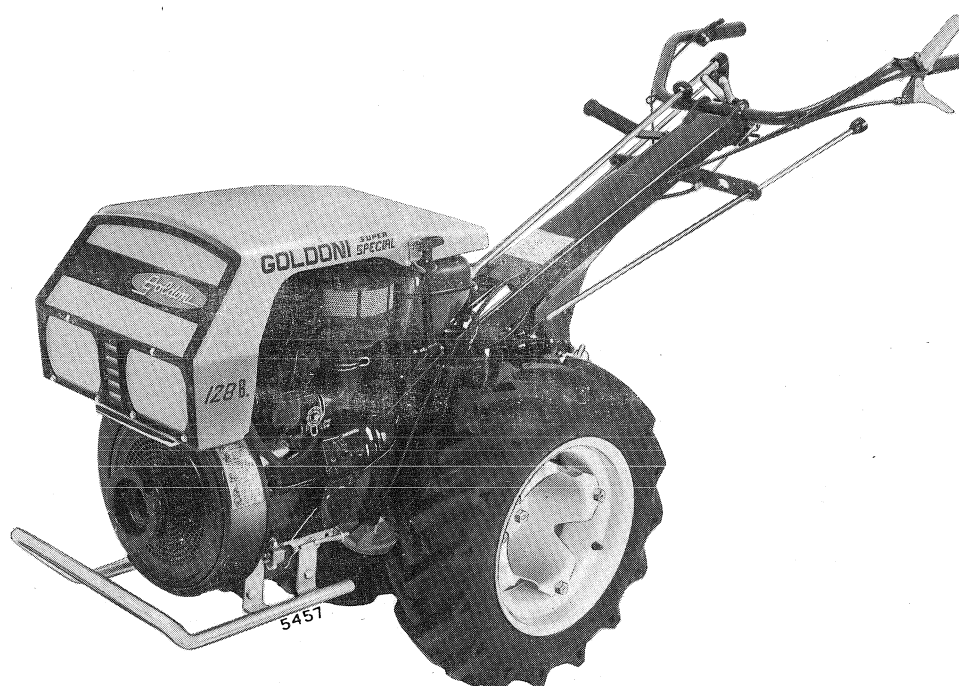


**FABBRICA MACCHINE AGRICOLE
GOLDONI S.p.A.**

Sede Leg. e Stab.: 41012 MIGLIARINA DI CARPI - Modena (Italy)
Telefono 0522 - 699240 (10 linee) RIO SALICETO (Reggio E.)
Telex: 530023 GLDN I

PREMESSA

Il presente manuale è stato allestito allo scopo di fornire istruzioni pratiche ed utili illustrazioni atte a facilitare il compito di coloro che devono eseguire operazioni di montaggio, smontaggio e registrazione durante le revisioni o le riparazioni sui nostri motocoltivatori serie **SUPER SPECIAL**.



ATTENZIONE !!

PER LA RICHIESTA DEI PEZZI DI RICAMBIO, SERVIRSI DEL «TALLONCINO DI IDENTIFICAZIONE» (SOTTO ILLUSTRATO) IN DOTAZIONE AD OGNI MACCHINA.


ATTENZIONE
TALLONCINO DA CONSERVARE

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

Tipo Macchina:

Numero:

In caso di smarrimento del suddetto talloncino indicare esattamente:

- 1) Modello o tipo del motocoltivatore**
- 2) Serie e numero del motocoltivatore**

Esempio:

– GOLDONI SUPER SPECIAL «128B», A 165.000 –

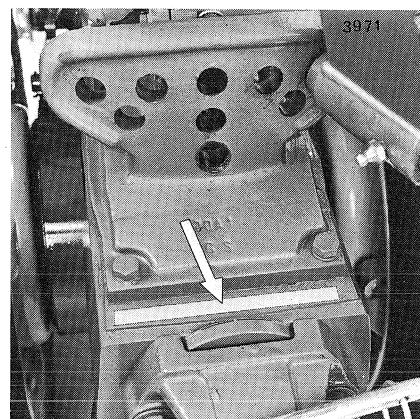


Fig. 1 - Identificazione motocoltivatore: Modello, Serie e Numero.

N.B. - La sigla del modello, la serie e il numero del motocoltivatore si trovano stampigliati sull'apposita targhetta metallica oppure nel punto indicato dalla freccia in fig. 1.

INDICE

CARATTERISTICHE	Pag.	4
REGISTRAZIONI		
Frizione	»	5
Acceleratore	»	5
Arresto motore	»	6
Freni	»	6
MONTAGGIO DEL MOTOCOLTIVATORE		
Cambio e presa di forza inferiore	»	7
Differenziale	»	14
Cambio e presa di forza superiore	»	17
Comandi cambio	»	19
Gruppo cambio per stegole normali	»	21
Coperchio carter cambio per stegole reversibili	»	24
Frizione	»	27
MANUTENZIONE-LUBRIFICAZIONE	»	27
TABELLA DISFUNZIONI	»	29
TABELLA ATTREZZI	»	31
SCHEMI ELETTRICI	»	32

Modelli nella serie dei motocoltivatori SUPER SPECIAL:

- «128B» con motore Intermotor LA490 - CV 13 - Benzina
- «140» con motore Lombardini LDA510 - CV 14 - Diesel
- «144» con motore Ruggerini RD901 - CV 14 - Diesel

CARATTERISTICHE

MOTORI: Vedere libretto istruzioni motori.

MOTOCOLTIVATORI:

Frizione: monodisco a secco con comando alle stegole.

Cambio: a 6 velocità, di cui 4 avanmarce e 2 retromarce, con dispositivo di sicurezza antinfortuni che non permette di innestare la retromarcia con fresa in rotazione.
(Conforme alle disposizioni di Legge in materia antinfortunistica).

Differenziale: con dispositivo di bloccaggio speciale, innestabile tramite comando alle stegole, previo disinnesto frizione.

Presa di forza:

Superiore: a 3 velocità (3000 - 740 - 1390 g/1'). Senso di rotazione antiorario, esclusa la velocità di 1390 g/1' che ha rotazione in senso orario, in quanto ottenuta nella posizione di retromarcia.

Inferiore: a 2 velocità indipendenti (575 - 934 g/1') e 6 sincronizzate con tutte le velocità del cambio. Rapporto giri ruote, giri presa di forza 1:4,1. Il profilo delle due prese di forza è del tipo 26 UNI 220.

Freni: a funzionamento meccanico, con azione indipendente su ogni ruota o simultanea su entrambe.

Stegole di guida: regolabili in altezza e lateralmente in 9 diverse posizioni, con dispositivo «MOTORSTOP».
(A richiesta il motocoltivatore può essere fornito di stegole girevoli di 180°)

Ruote: con pneumatici nei tipo: 5.00-15" (consigliabili nella versione motoagricola a ruote motrici e per aratura) e 6.5/80-12", oppure in ferro Ø 49 a gabbia semplice o con anello.

Pressione di gonfiaggio: 1,0 Atm. (5.00-15"/2 p.r.) - 1,2 Atm. (6.5/80-12"/2 p.r.)

VELOCITÀ DI AVANZAMENTO IN Km/h (con motore a regime massimo di 3000 giri/1')

V e l o c i t à	P n e u m a t i c i	
	5.00-15"	6.5/80-12"
1 ^a velocità	1,52	1,37
2 ^a velocità	3,06	2,76
3 ^a velocità	6,17	5,56
4 ^a velocità	12,41	11,19
1 ^a retromarcia	2,86	2,58
2 ^a retromarcia	5,76	5,19

Pesi:	mod. 128B	mod. 140	mod. 144
Peso (senza zavorre)			
con ruote 5.00-15"	Kg. 191	197	197
con ruote 6.5/80-12"	Kg. 186	192	192
Zavorra per ruota 5.00-15" (Kg. 15,5) e 6.5/80-12" (Kg. 21).			

Impianto elettrico (a richiesta)

		mod. 128B	mod. 140	mod. 144
BATTERIA				
Tensione	V.	12	12	12
Capacità	Ah	33	33	33
ALTERNATORE				
Con gruppo di regolazione automatico				
Potenza massima continua	W.	130	130	130
MOTORINO D'AVVIAMENTO				
Con innesto automatico mediante elettromagnete				
Potenza	KW.	1,5	1,5	1,5
FANALERIA				
- Proiettori anteriori con lampade asimmetriche 12V-25/25W.				
- Spie di controllo con lampade 12V-3W (pressione olio).				

Presà bipolare posteriore di corrente.

N.B. - Gli schemi degli impianti elettrici sono nelle ultime pagine del presente manuale.

REGISTRAZIONI

Registrazione comando frizione

Per assicurare un funzionamento regolare alla frizione del motore, è buona norma controllare periodicamente il giuoco sulla leva della frizione stessa e, nel caso si rendesse necessaria una messa a punto, eseguire le seguenti operazioni:

- Allentare il dado **A** (fig. 2).
- Operare sulla vite di registro **B**, avvitandola o svitandola affinché il giuoco al disinnesto della leva frizione sia di 8 mm.
- A registrazione effettuata bloccare di nuovo il dado **A**.

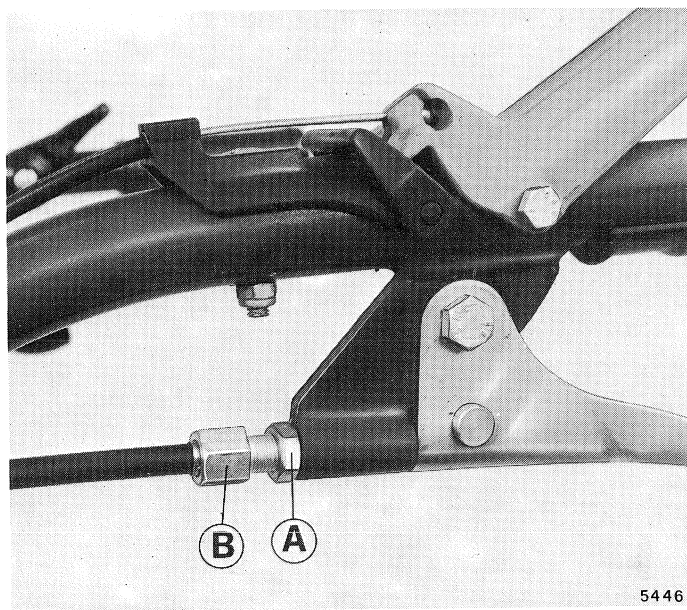


Fig. 2

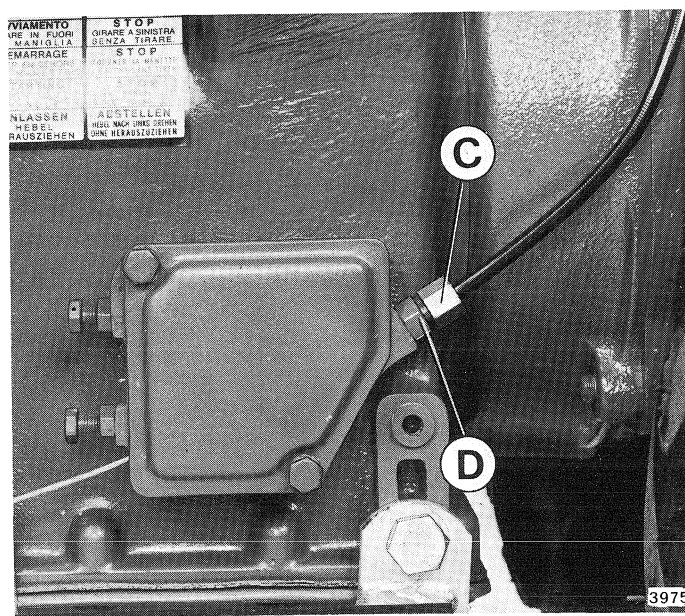


Fig. 3

Registrazione manettino comando acceleratore

Nella necessità di regolare la corsa del manettino comando acceleratore, agire sulla vite di registro **C** (fig. 3) allentando il dado **D**. A registrazione effettuata bloccare di nuovo il dado **D**.

Registrazione comando arresto motore

Per un buon funzionamento della macchina è buona norma controllare periodicamente che la leva arresti il motore solamente quando essa è quasi tutta alzata. Nel caso questo non avvenga, occorre agire sulla vite di registro (figg. 4 - 5 e 6) nel seguente modo:

- Allentare il dado **B**.
- Operare sulla vite di registro **C**, avvitandola o svitandola affinché la leva arresti il motore solamente quando è quasi tutta alzata.
- A registrazione effettuata bloccare il dado **B**.

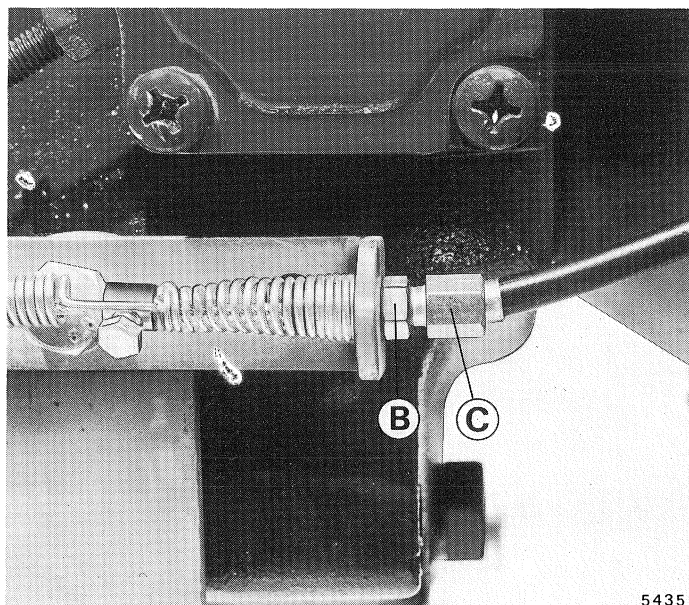


Fig. 4 - Per mod. 128B

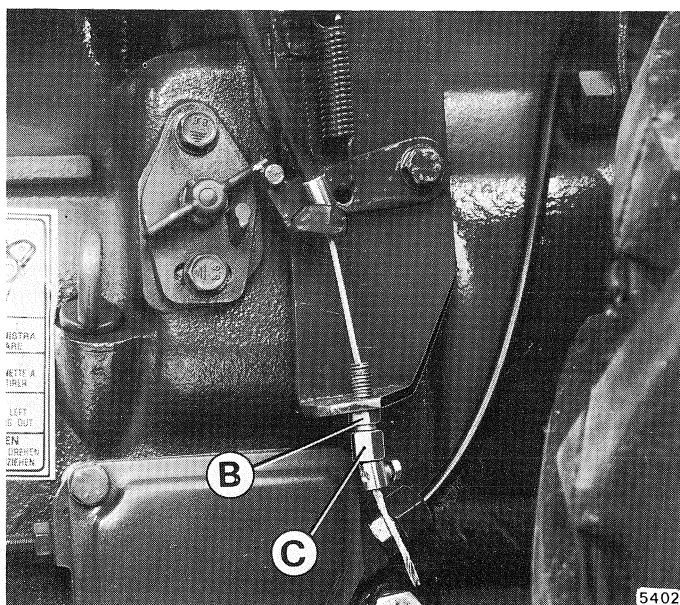


Fig. 5 - Per mod. 140

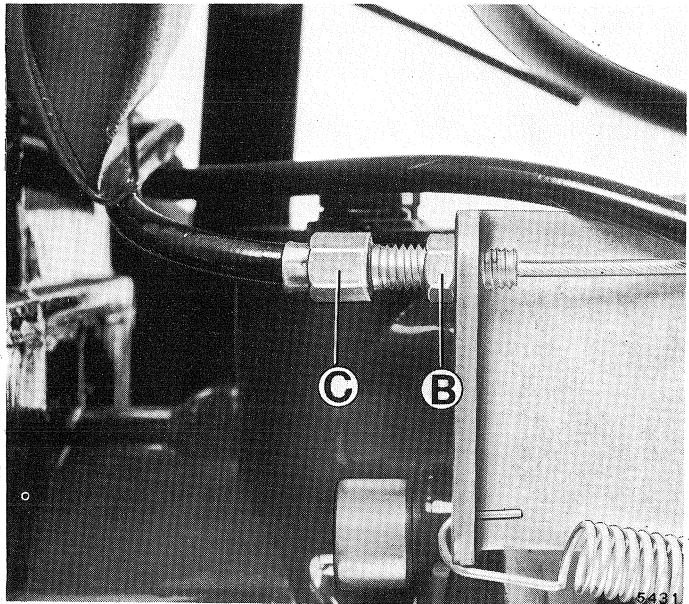


Fig. 6 - Per mod. 144

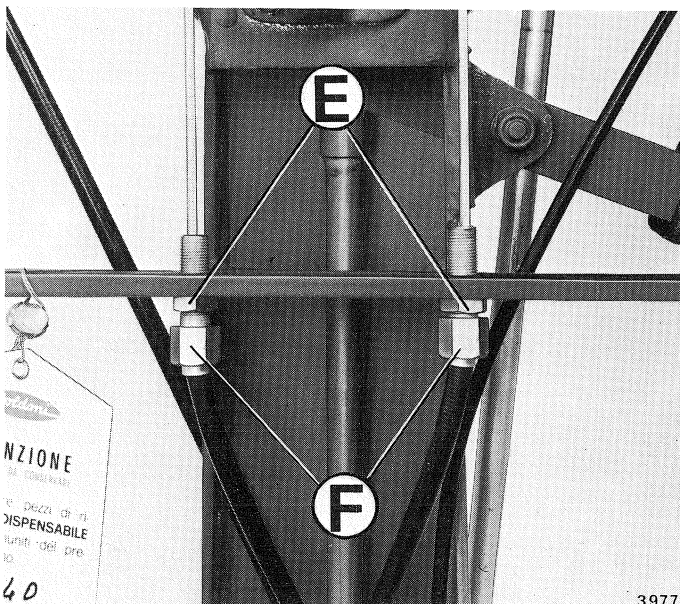


Fig. 7

Registrazione freni

Se una delle ruote accusa una sensibile differenza di frenatura rispetto all'altra, oppure la corsa a vuoto delle leve diventa eccessiva, bisogna agire come segue:

- Allentare i dadi **E** (fig. 7).
- Operare sulle viti di registro **F**, avvitandole o svitandole, a seconda se si voglia aumentare o diminuire il giuoco.
- A registrazione effettuata bloccare i dadi **E**.

N.B. - Le registrazioni si effettuano su ogni ruota separatamente.

MONTAGGIO DEL MOTOCOLTIVATORE

Per maggiore praticità le operazioni di montaggio e registrazione si susseguiranno per gruppi nel seguente ordine:

- Cambio e presa di forza inferiore.
- Differenziale.
- Cambio e presa di forza superiore.
- Comandi cambio.
- Gruppo cambio per stegole normali.
- Coperchio carter cambio per stegole reversibili.
- Frizione.

Da ricordare durante le revisioni

Sostituire le guarnizioni, gli anelli di tenuta e tutti i particolari eccessivamente usurati. Prestare molta attenzione alle registrazioni eseguite con distanziali di spessoramento, soprattutto se sono stati sostituiti dei particolari.

N.B. - I tamponi e gli attrezzi speciali necessari per il corretto montaggio o smontaggio di determinati particolari (vedi tabella a pag. 31) si possono acquistare presso il nostro Centro Ricambi o tramite i Centri Ricambi del «**SERVIZIO ASSISTENZA**» GOLDONI.

CAMBIO E PRESA DI FORZA INFERIORE

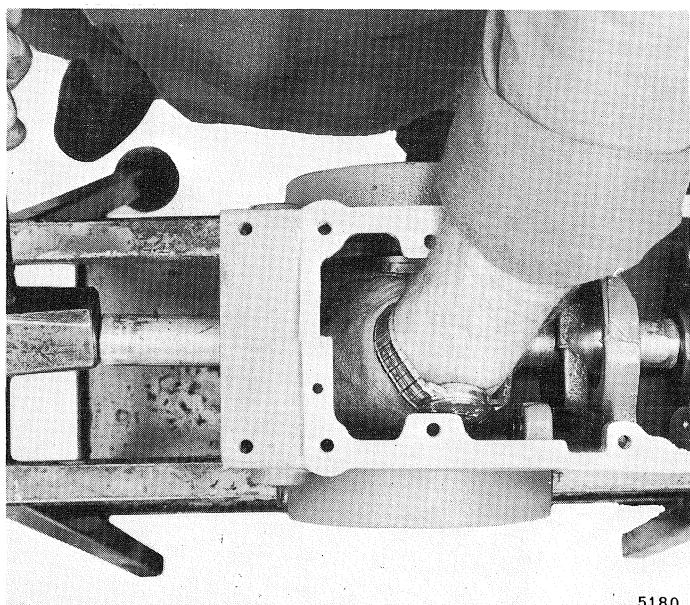


Fig. 8

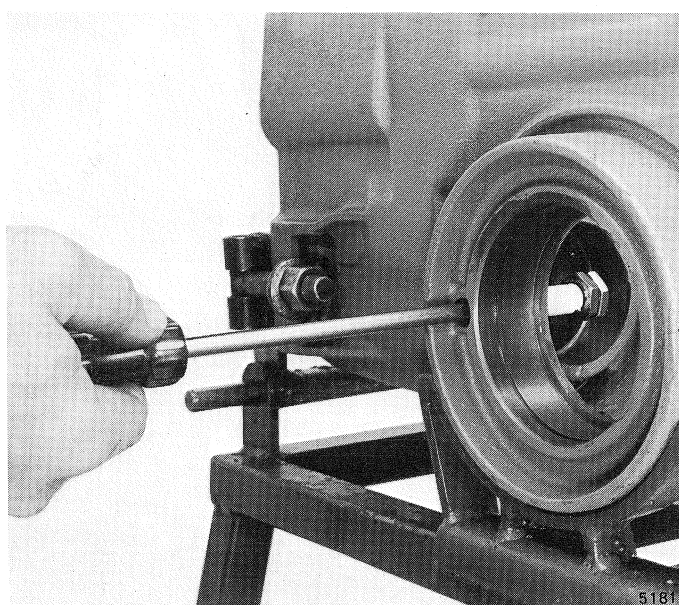


Fig. 9

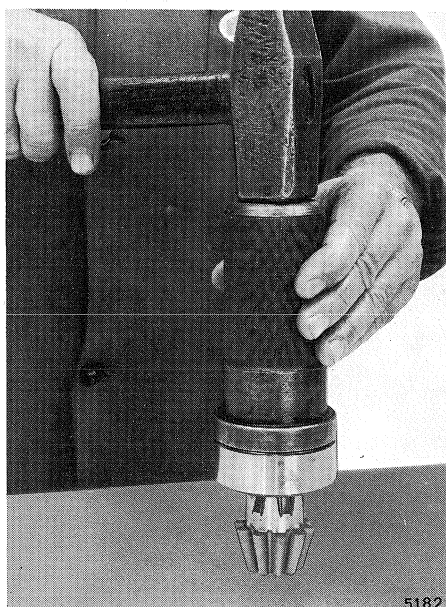


Fig. 10



Fig. 11

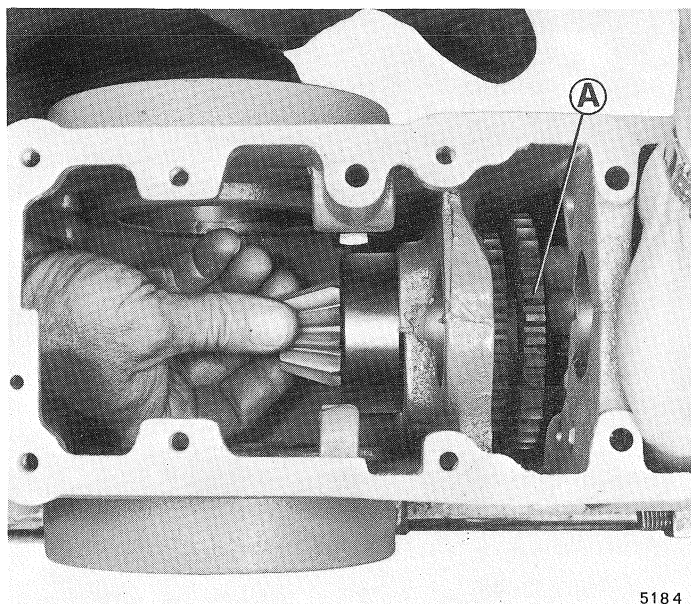


Fig. 12

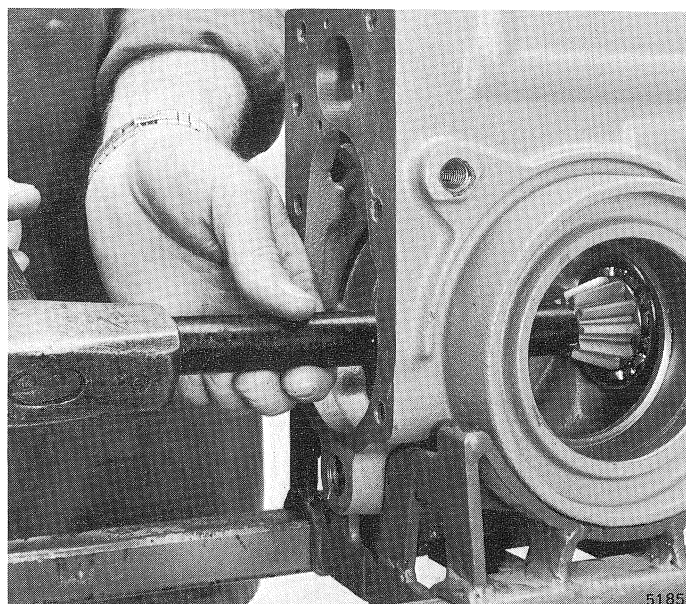


Fig. 13

Dopo aver montato l'ingranaggio riduttore **A** (fig. 12), controllare che esso scorra bene sul pignone.

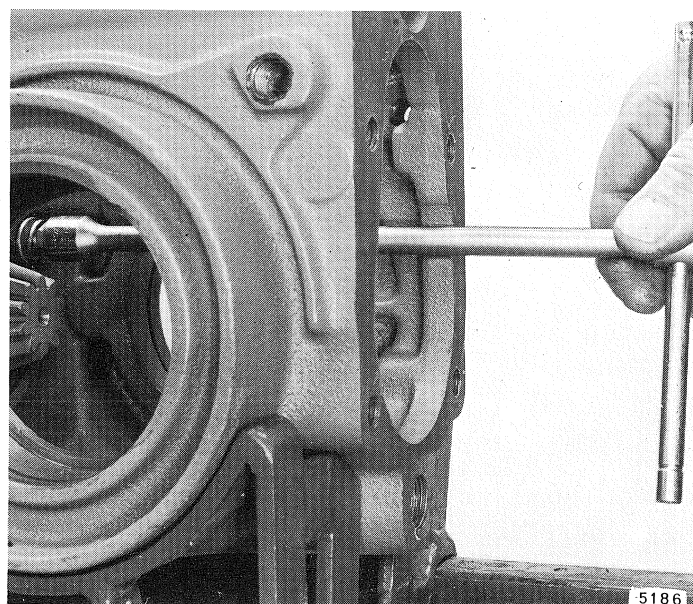


Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16

Bloccare la forcella comando riduttore sull'asta di selezione e verificare che il tutto scorra liberamente (fig. 17). In caso contrario ricontrollare l'allineamento della forcella (figg. 15 e 16).

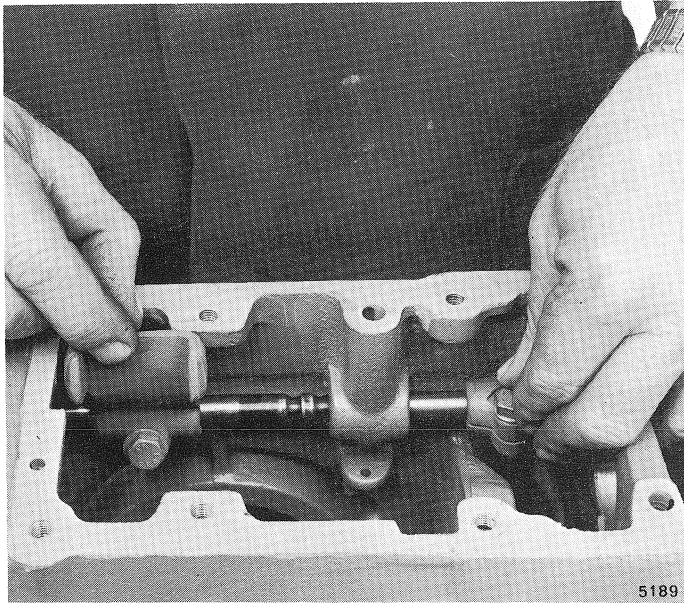


Fig. 17

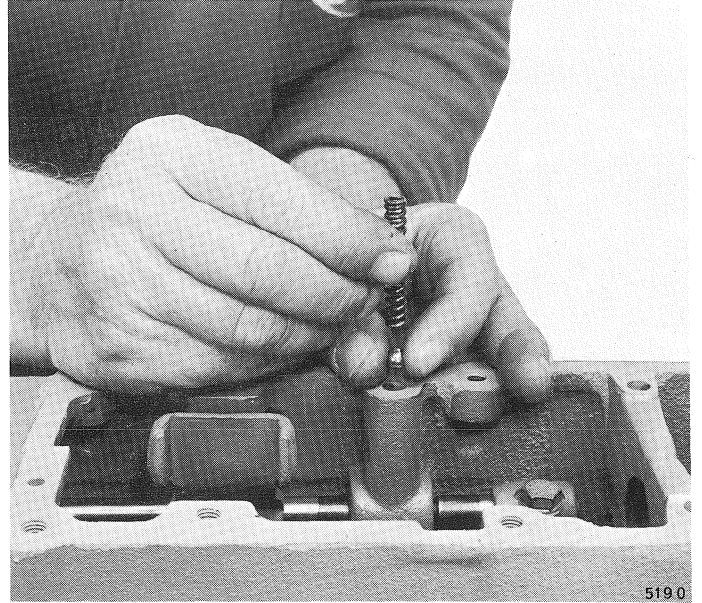


Fig. 18

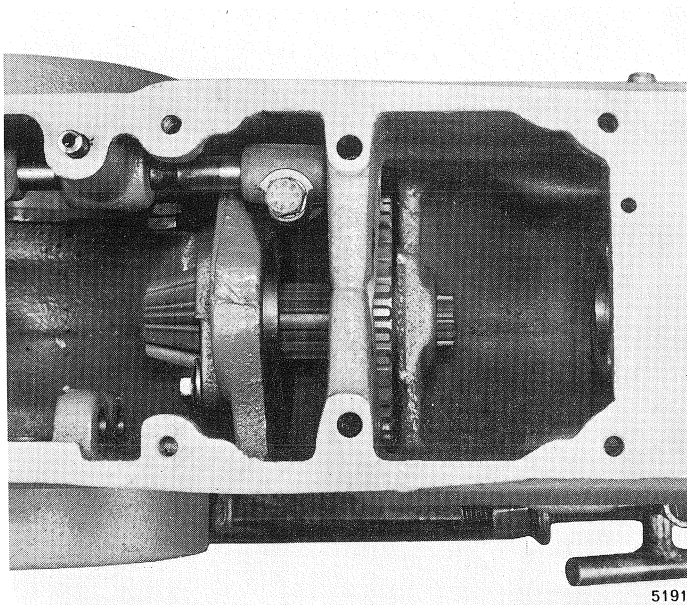


Fig. 19

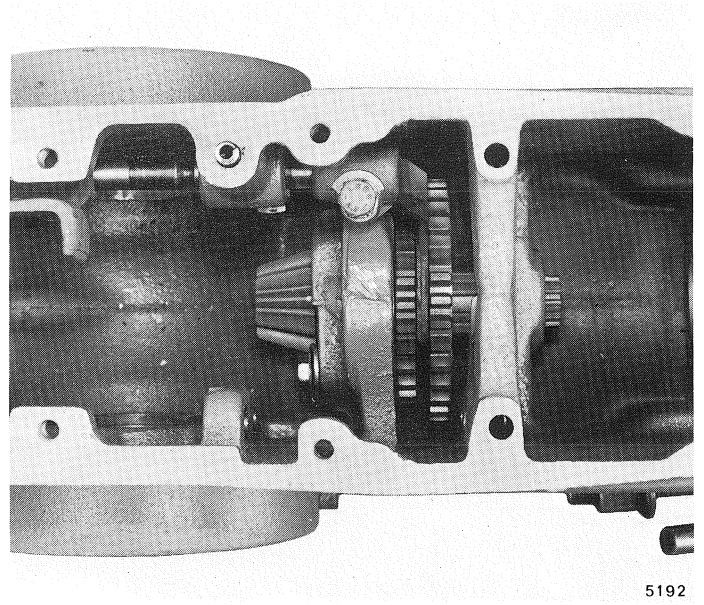


Fig. 20

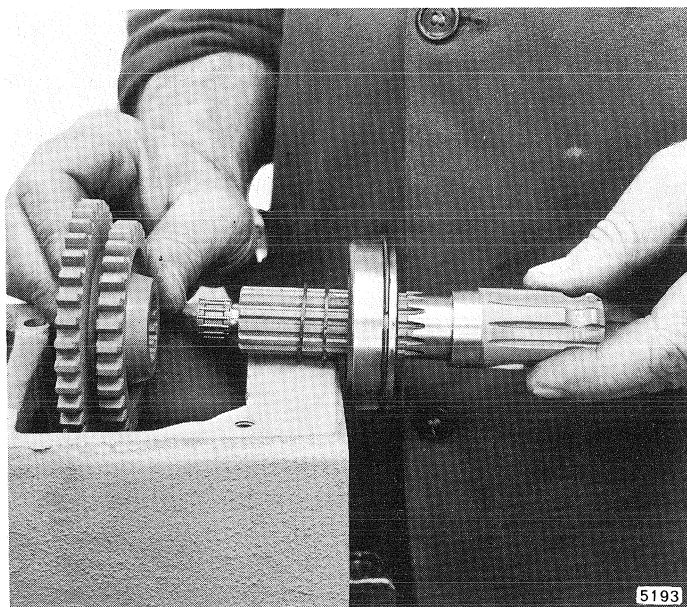


Fig. 21

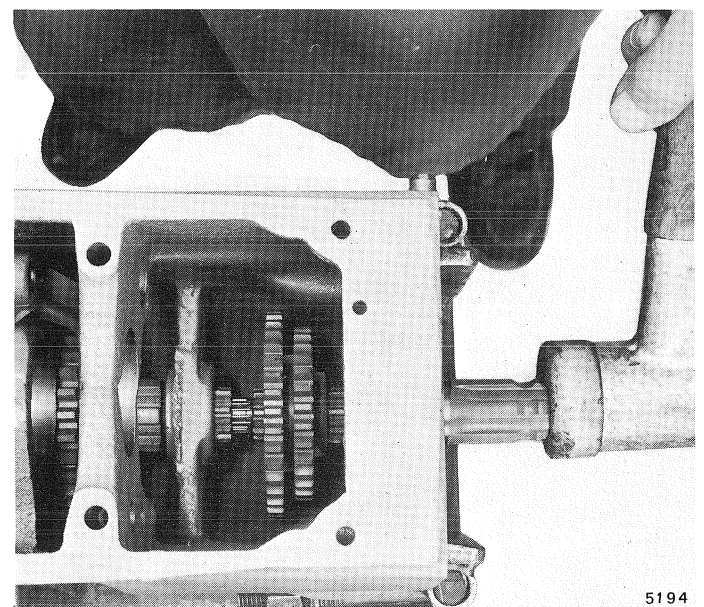


Fig. 22

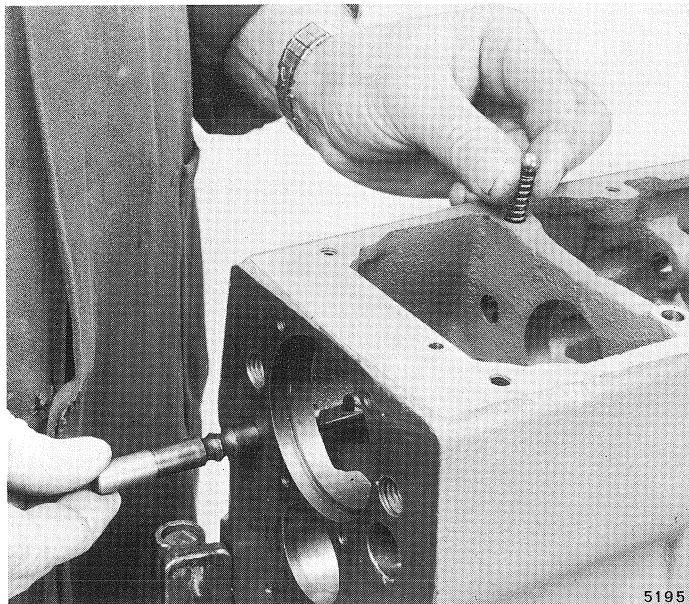


Fig. 23

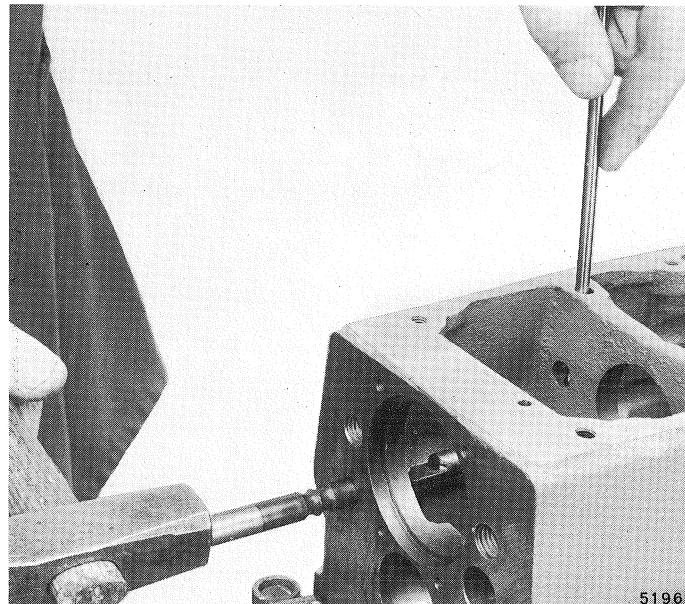


Fig. 24

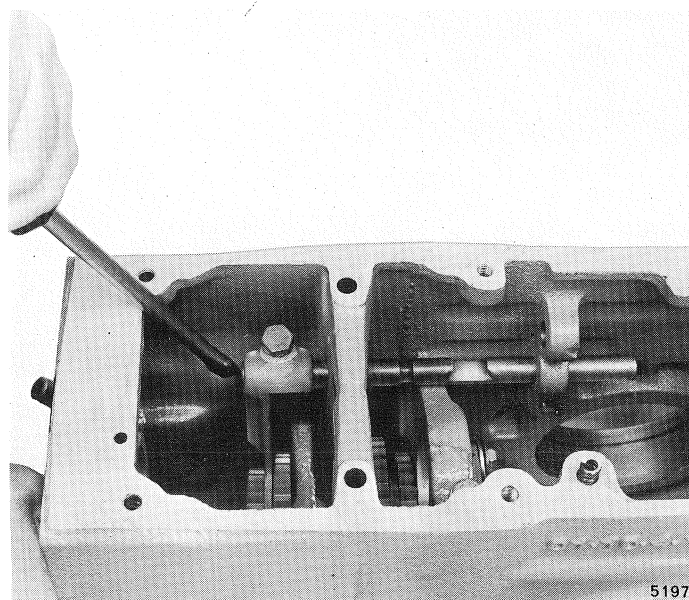


Fig. 25

A montaggio avvenuto dell'ingranaggio di rinvio **B** (fig. 26), occorre portare l'asta comando riduttore e l'ingranaggio scorrevole in posizione di folle, quindi, bloccare la forcina sull'asta. Verificare che l'asta abbia in posizione di marcia ridotta e veloce un leggero giuoco ai fine corsa. Per far ciò occorre esercitare una piccola pressione sulla molla e sfera.

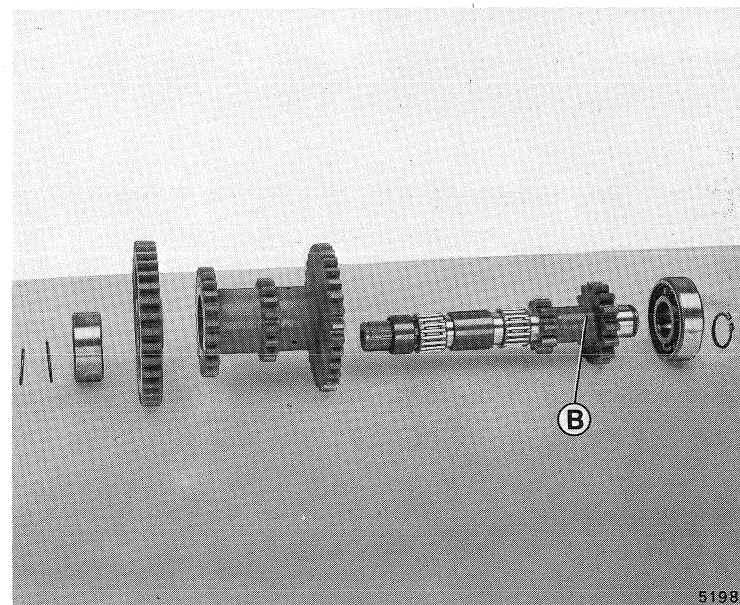


Fig. 26

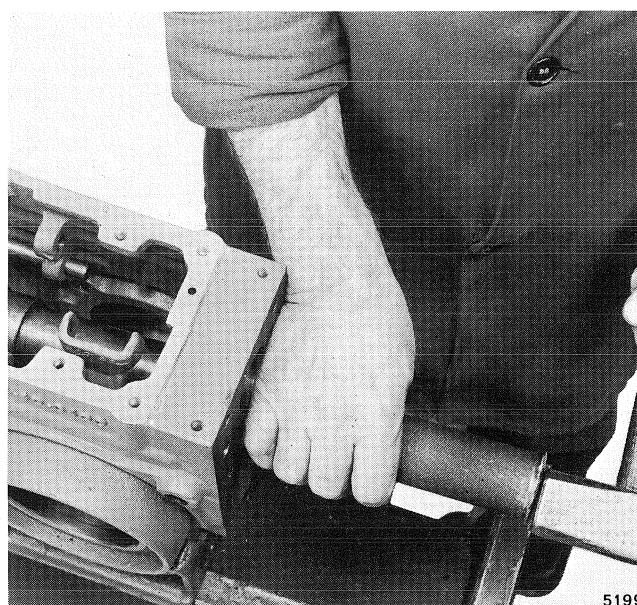


Fig. 27

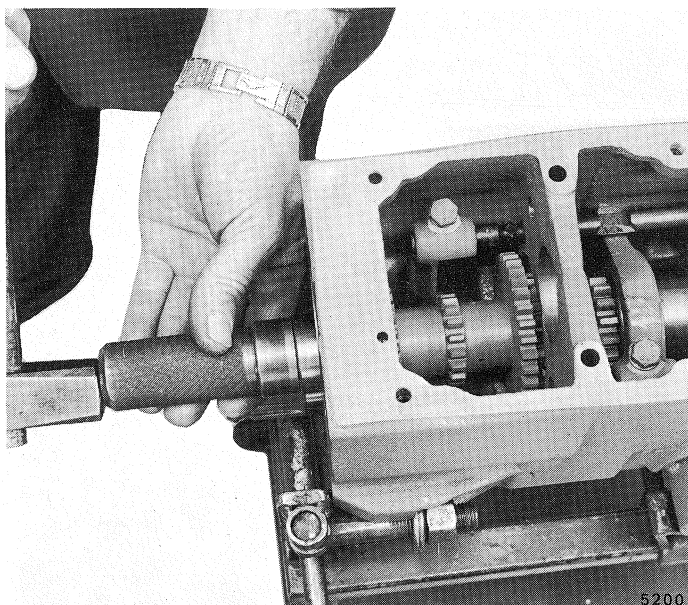


Fig. 28

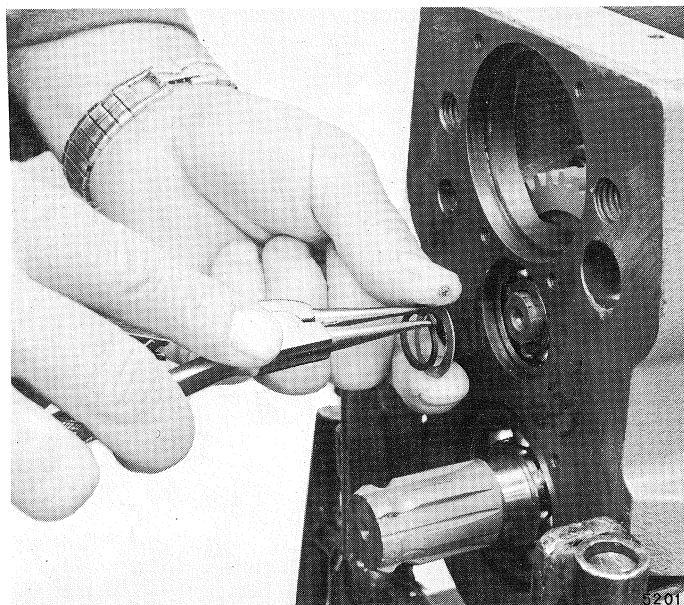


Fig. 29

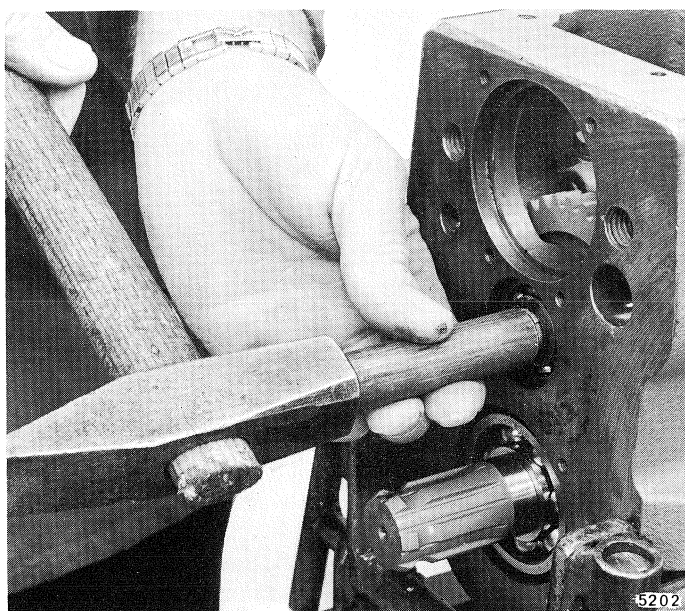


Fig. 30

Effettuato il montaggio del seeger e distanziali (fig. 29), controllare che l'ingranaggio triplo **A** (fig. 31) giri liberamente senza giuoco assiale. Spingere verso l'interno l'albero di rinvio **B** (fig. 32), in modo che alla fine dell'operazione di fig. 34 l'albero completo di ingranaggi non abbia giuoco assiale.

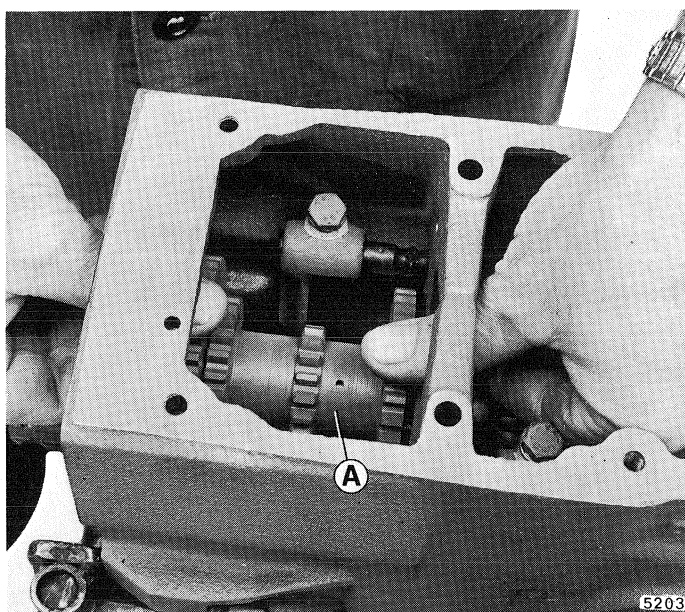


Fig. 31

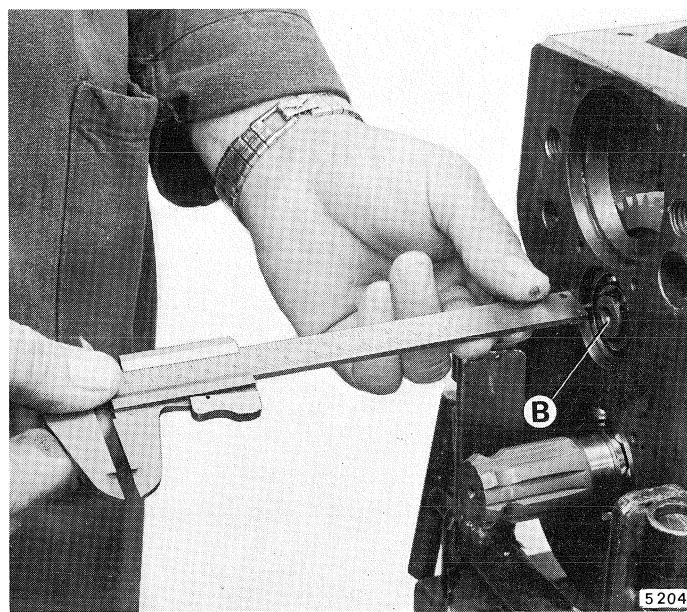


Fig. 32

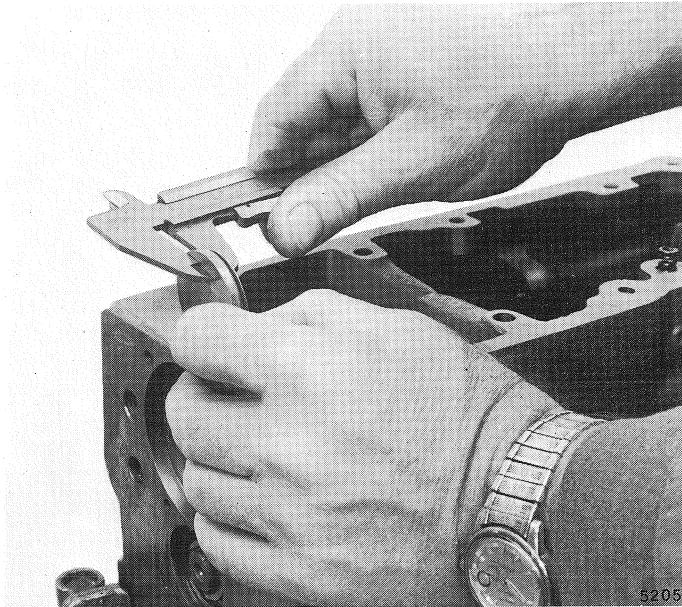


Fig. 33

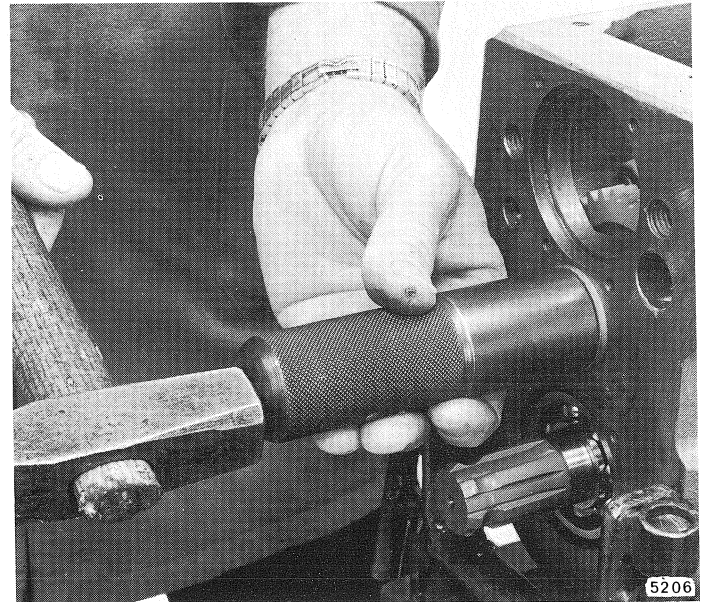


Fig. 34

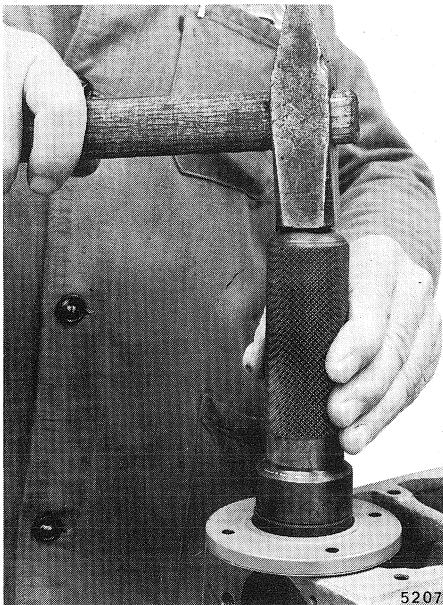


Fig. 35

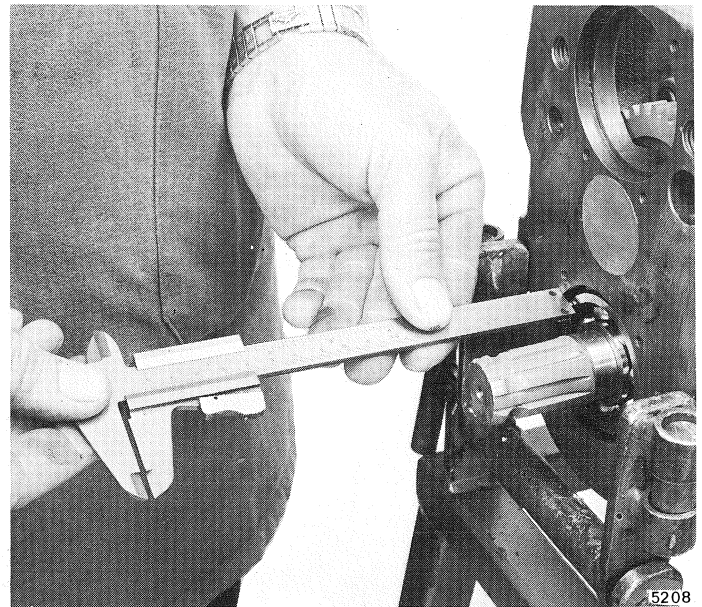


Fig. 36

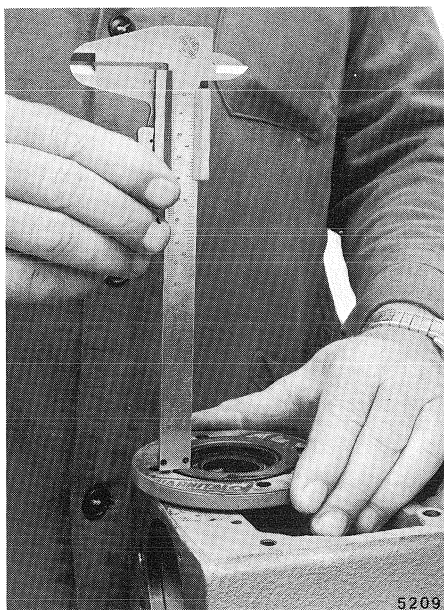


Fig. 37

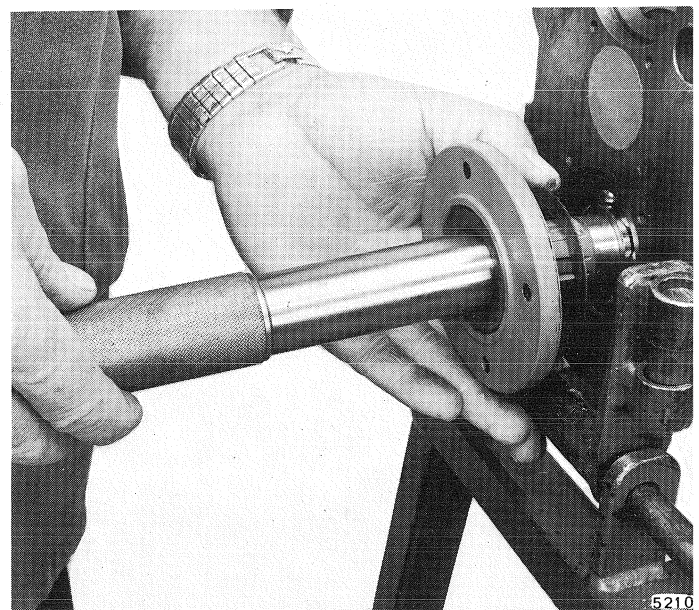


Fig. 38

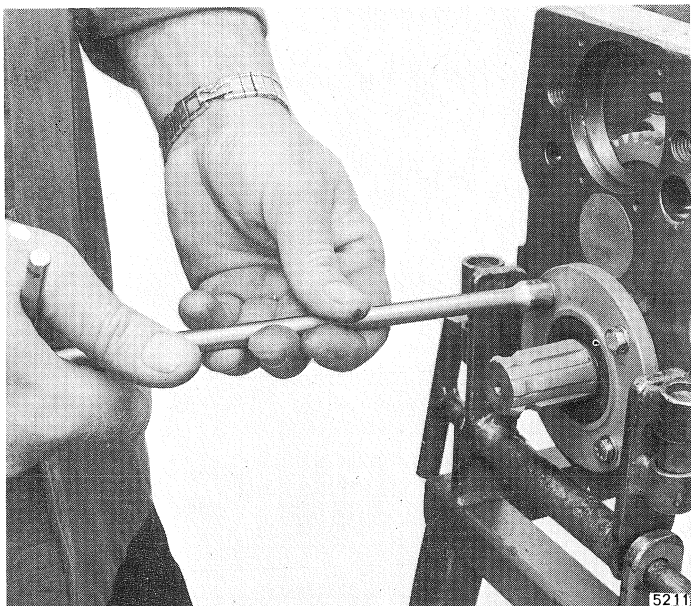


Fig. 39

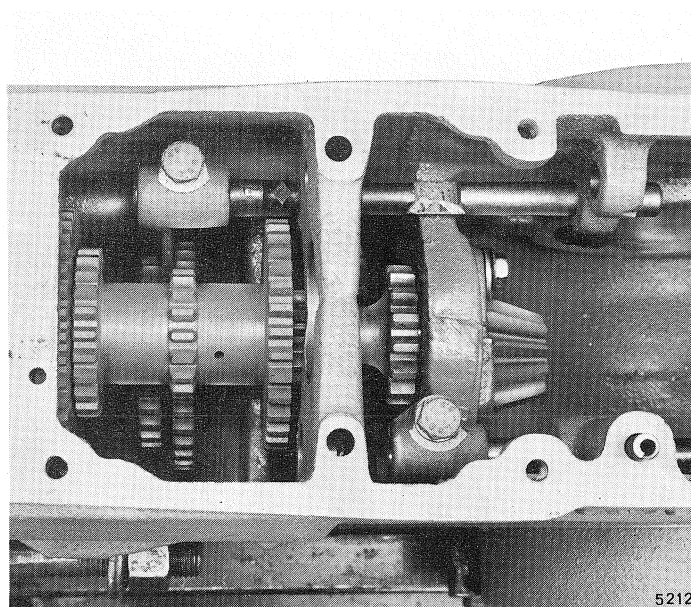


Fig. 40

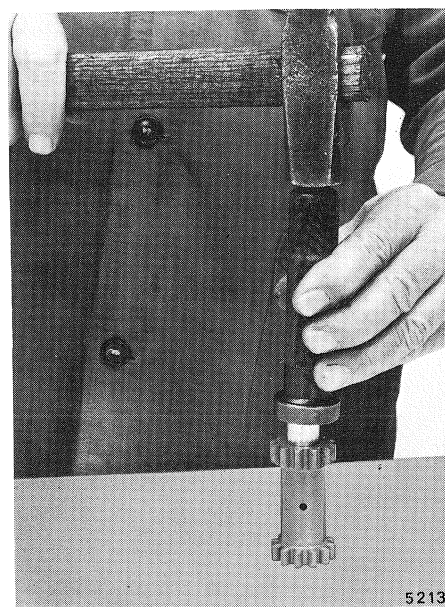


Fig. 41

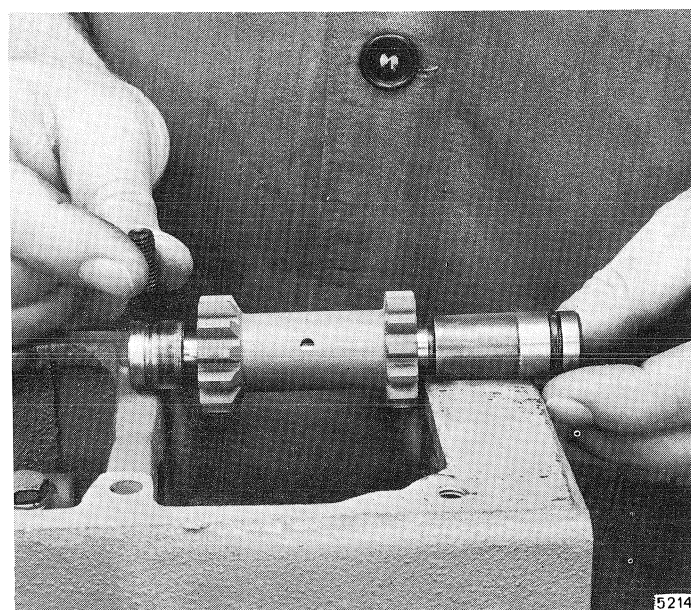


Fig. 42

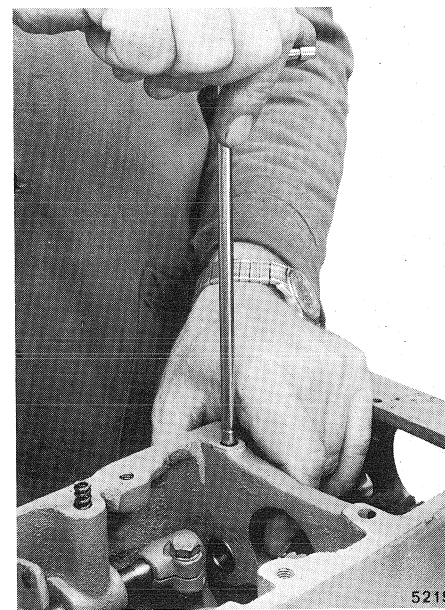


Fig. 43

Per effettuare la registrazione del comando presa di forza (fig. 40), occorre portare l'asta e ingranaggio scorrevole in posizione di ridotta, bloccare la forcella tramite la vite, controllando che ad ogni posizione dell'asta corrisponda il giusto rapporto sull'ingranaggio fisso.

Controllare che ad ogni fine corsa ci sia giuoco sull'ingranaggio rispetto l'asta.

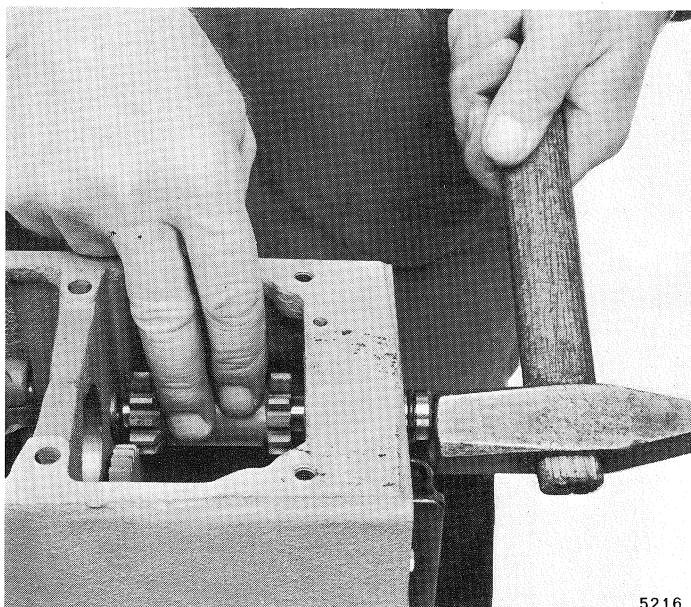


Fig. 44

DIFFERENZIALE

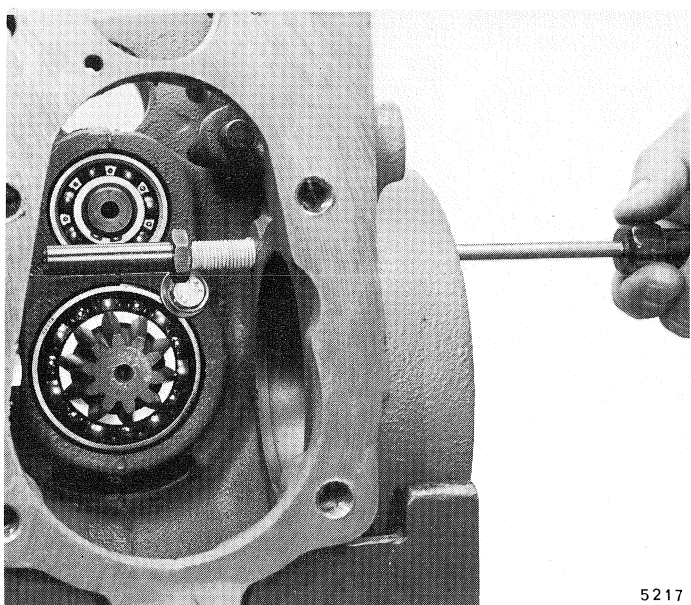


Fig. 45

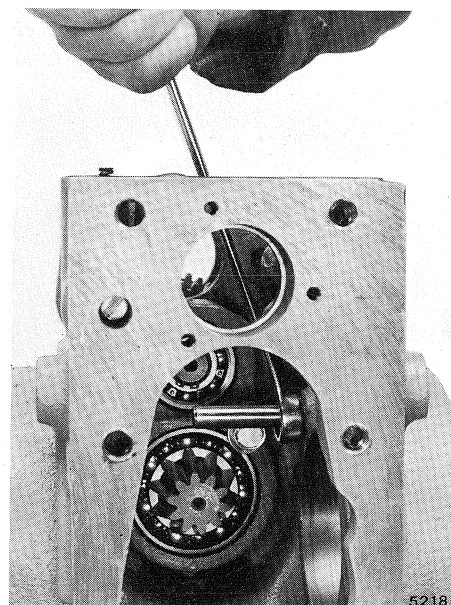


Fig. 46

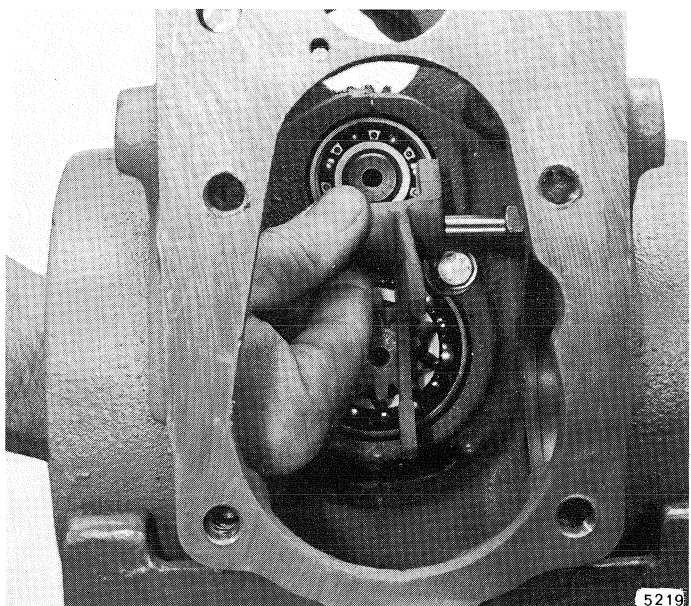


Fig. 47

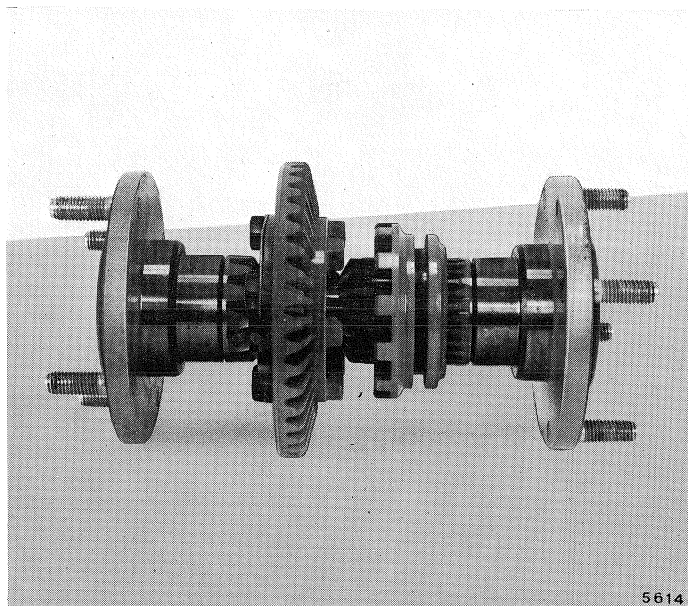


Fig. 48

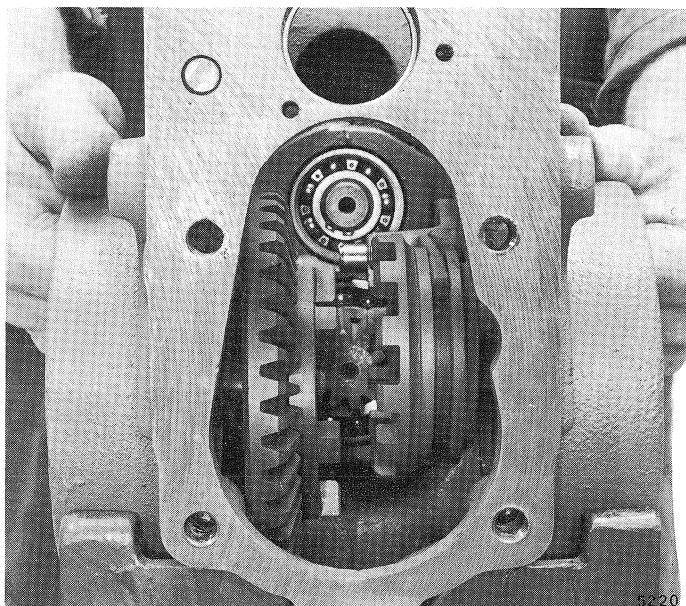


Fig. 49

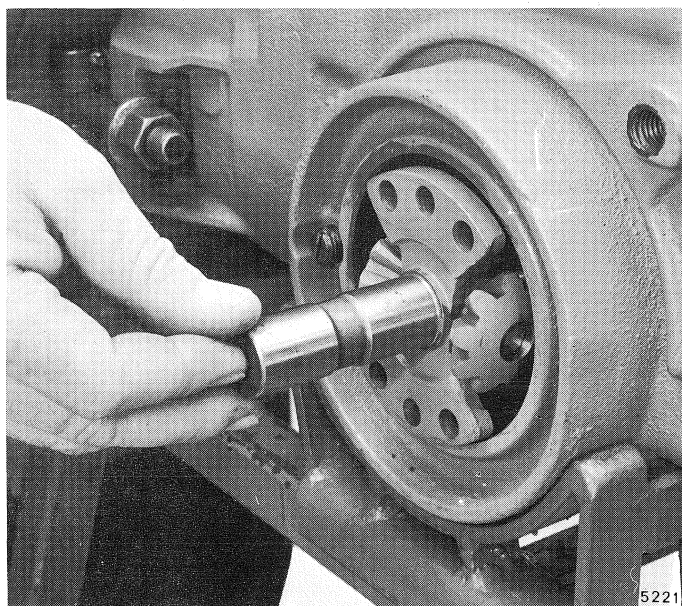


Fig. 50

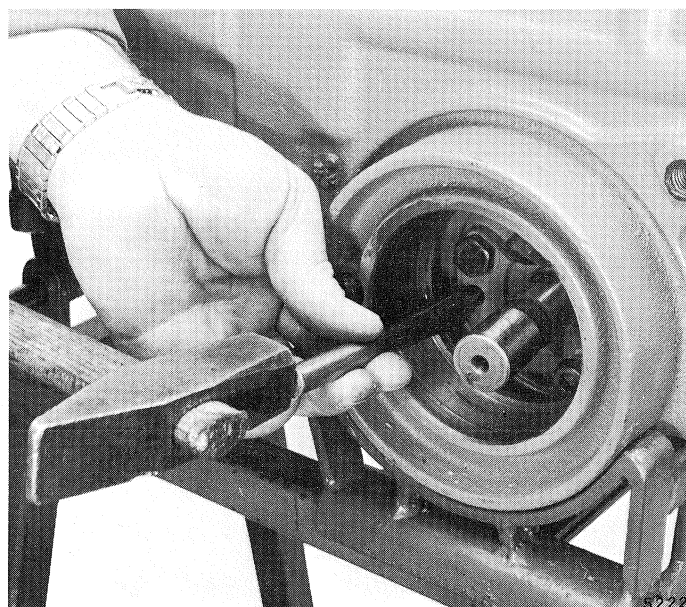


Fig. 51

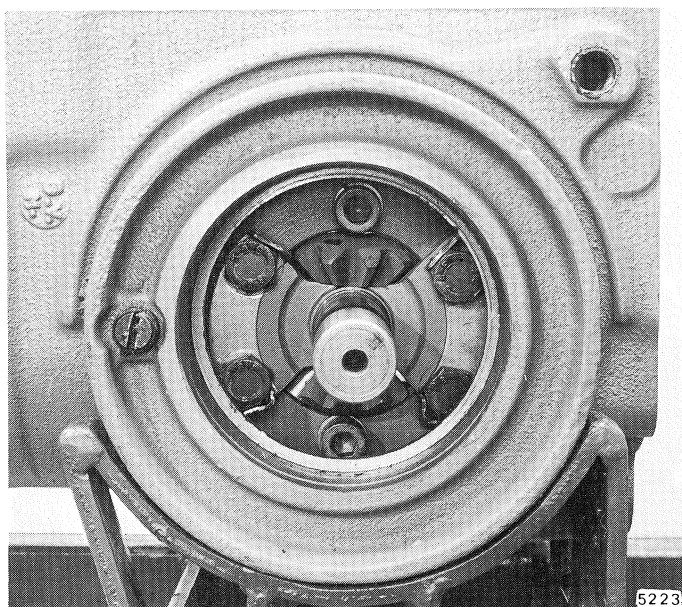


Fig. 52

Montare il cuscinetto nella sua sede (fig. 54), in modo che il lato privo di smusso vada verso l'interno.

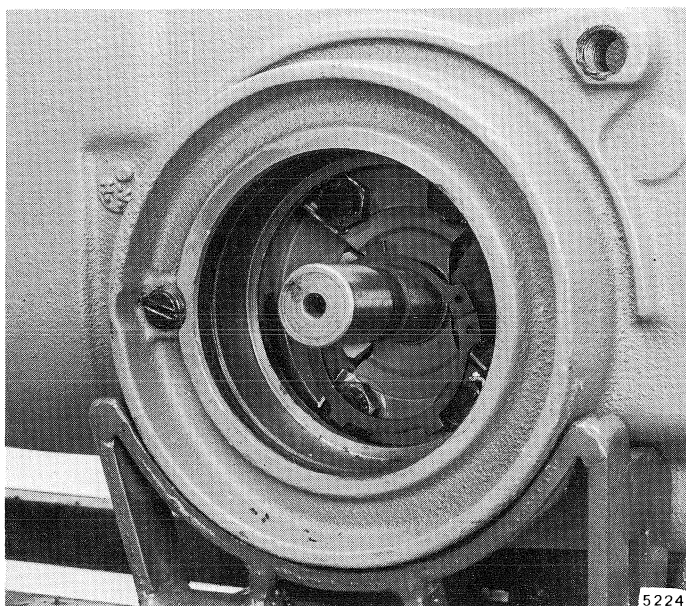


Fig. 54

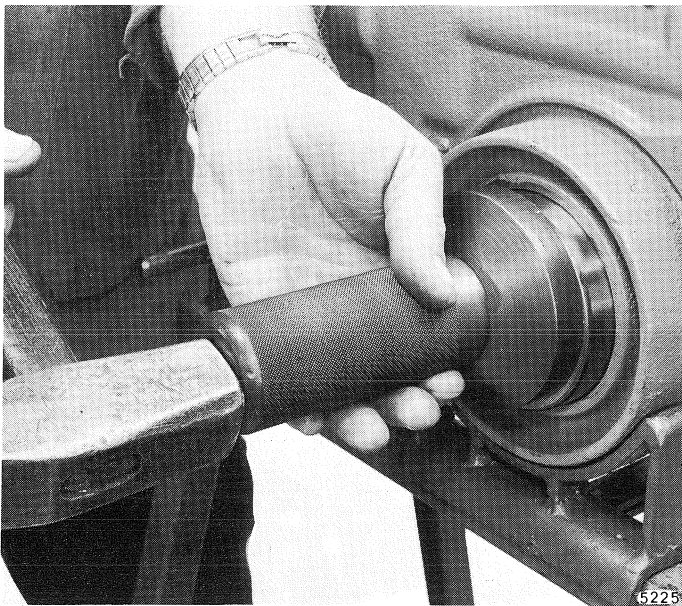


Fig. 53

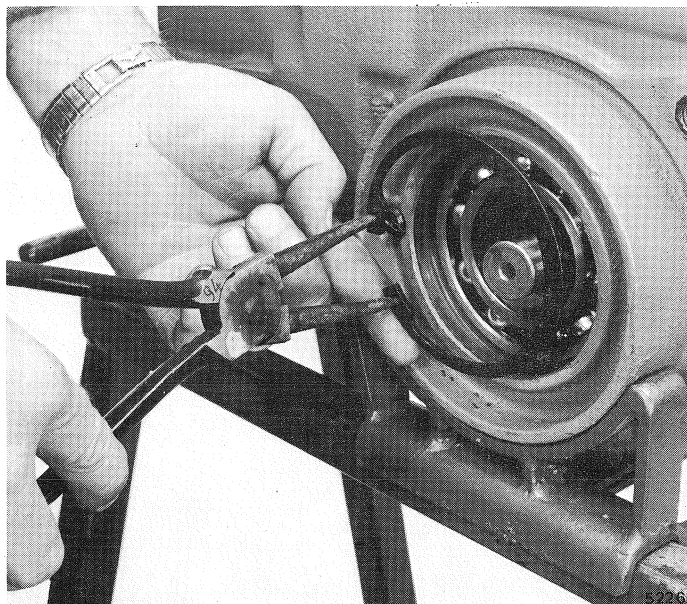


Fig. 55

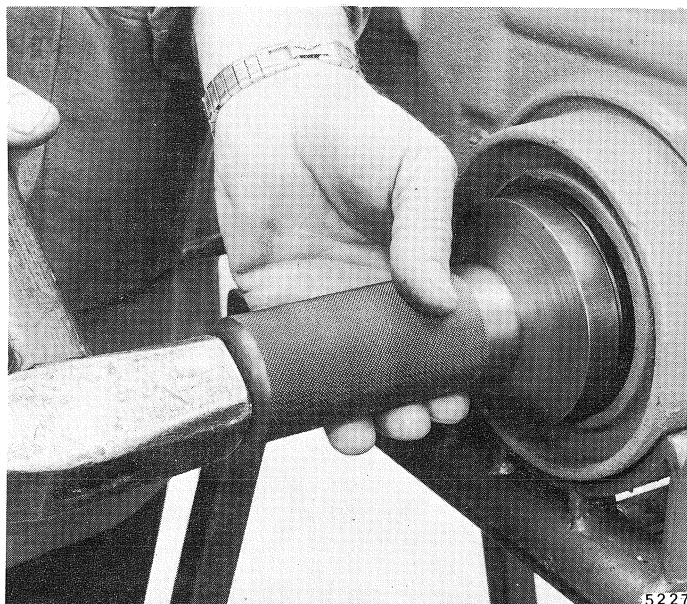


Fig. 56

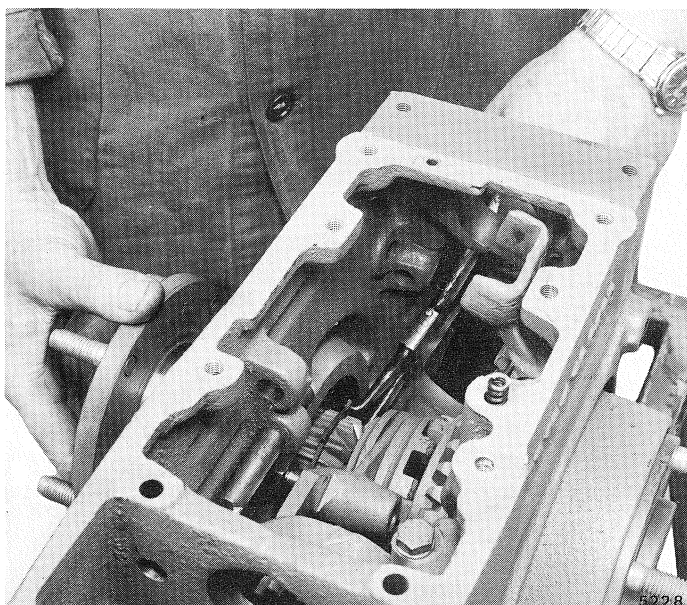


Fig. 57

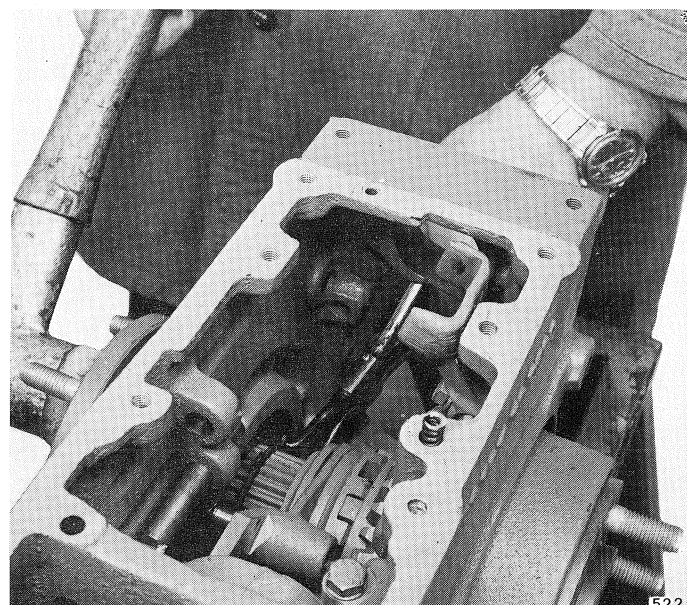


Fig. 58

Registrazione la vite reggispinga corona conica **D**, fino ad ottenere un giuoco di $0,3 \div 0,5$ mm. (fig. 59), controllando che pignone e corona girino liberamente.

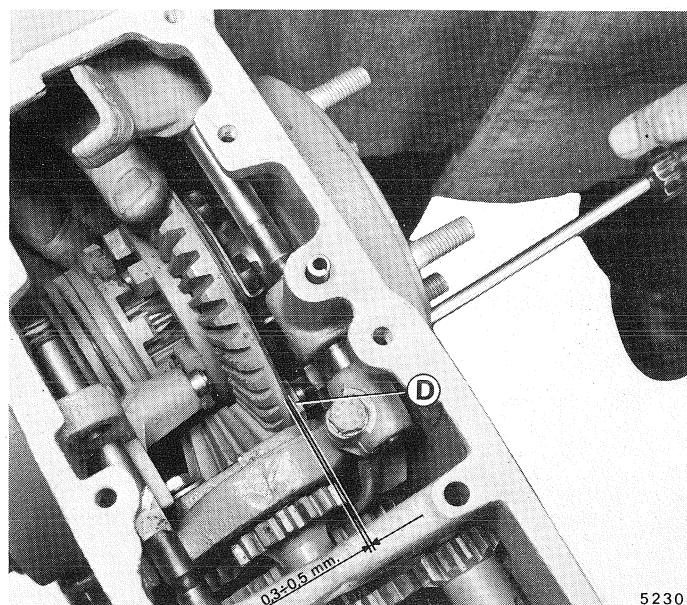


Fig. 59

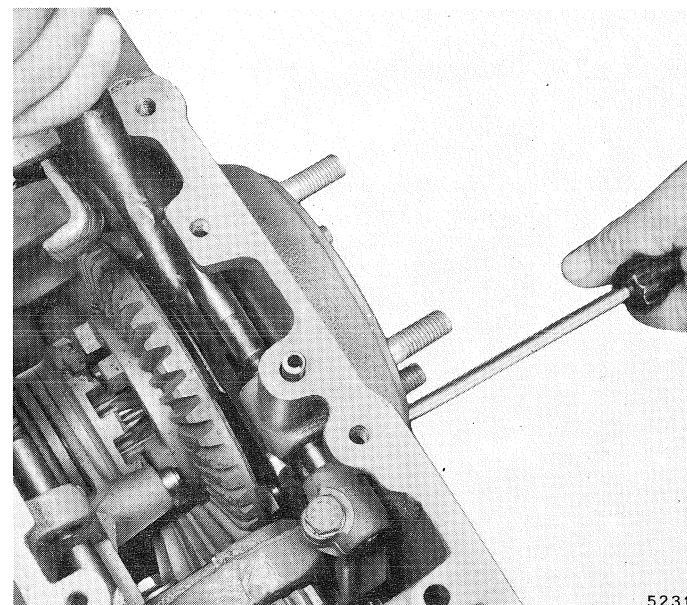


Fig. 60

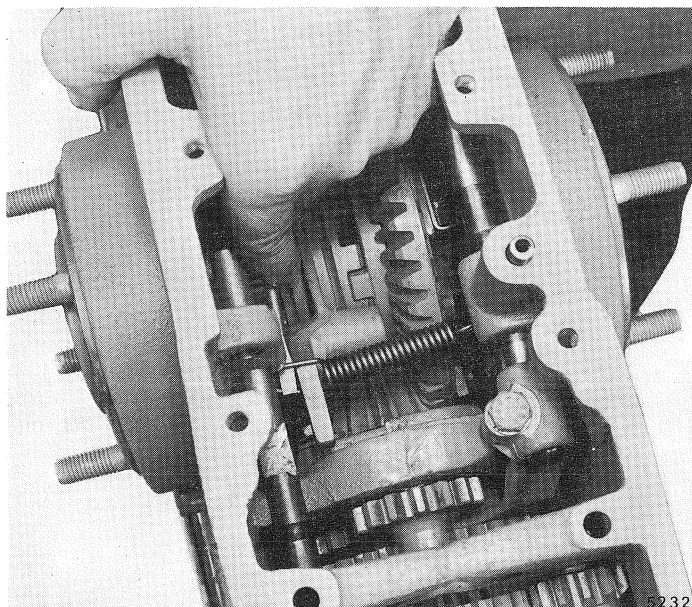


Fig. 61

CAMBIO E PRESA DI FORZA SUPERIORE

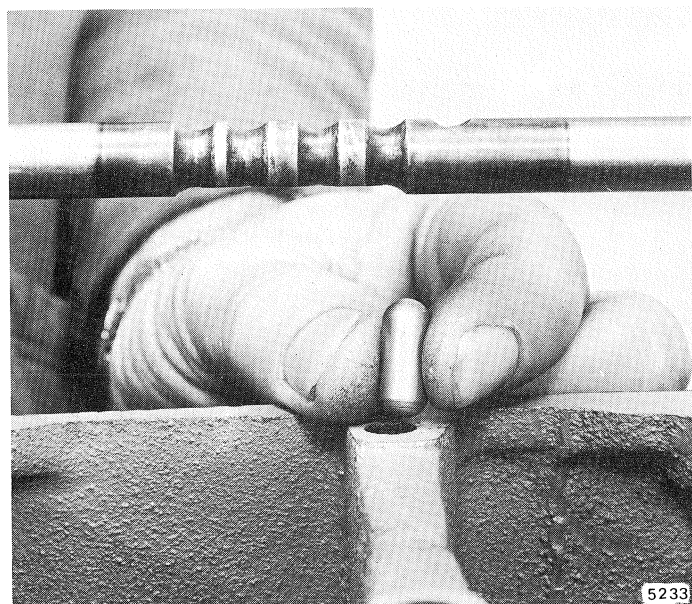


Fig. 62

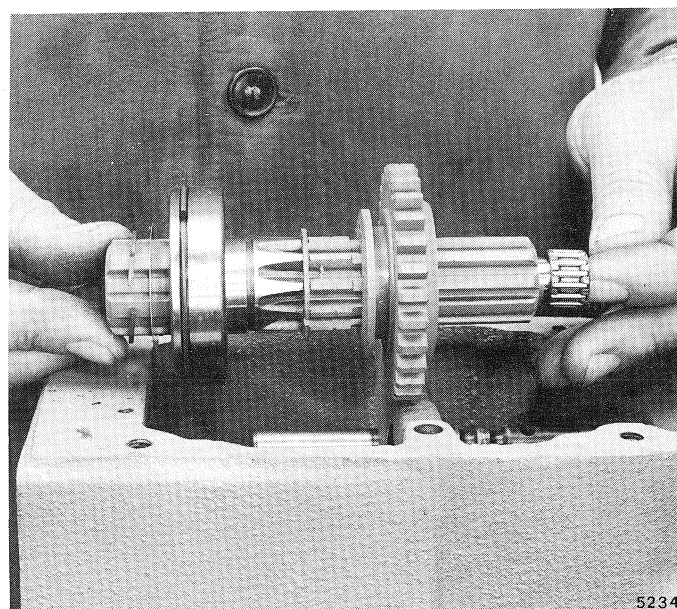


Fig. 63

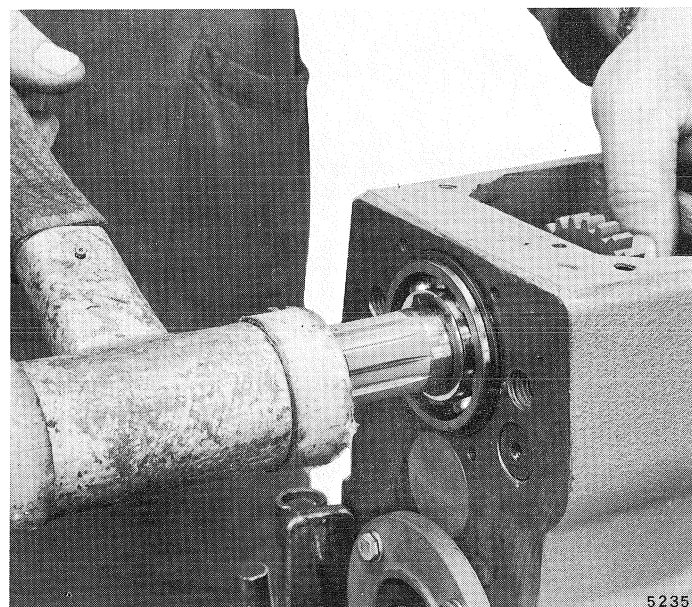


Fig. 64

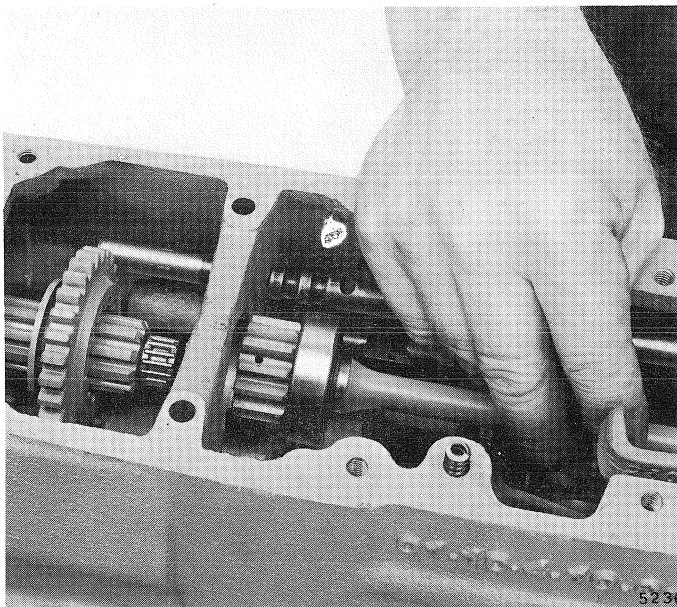


Fig. 65

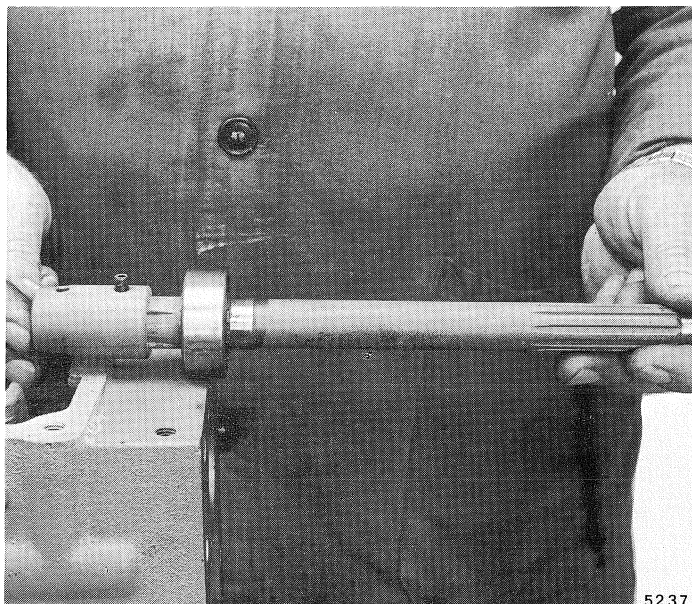


Fig. 66

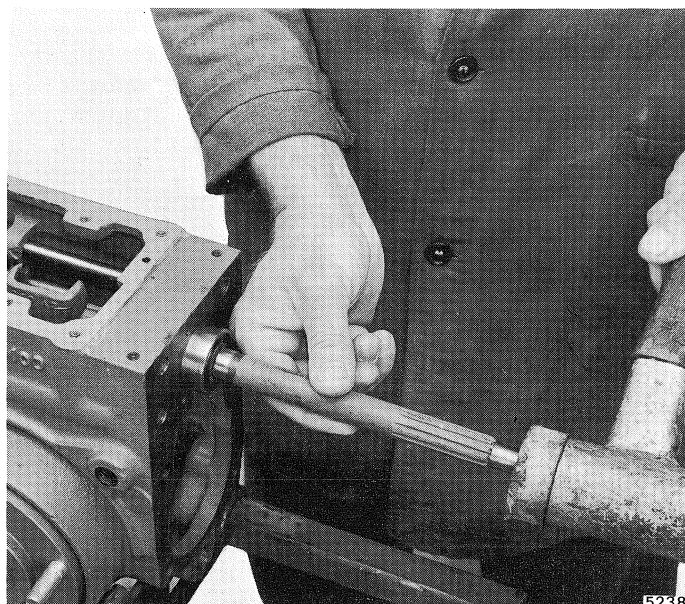


Fig. 67

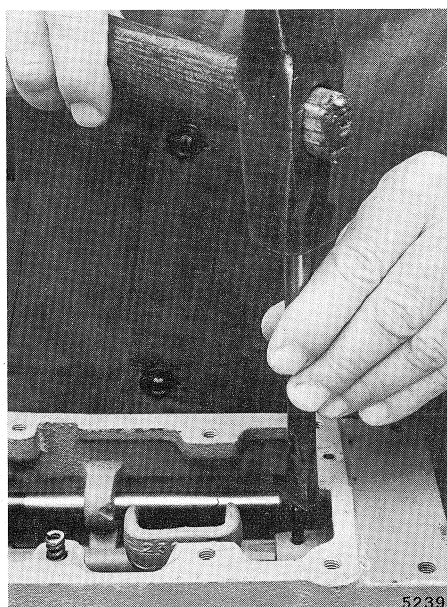


Fig. 68

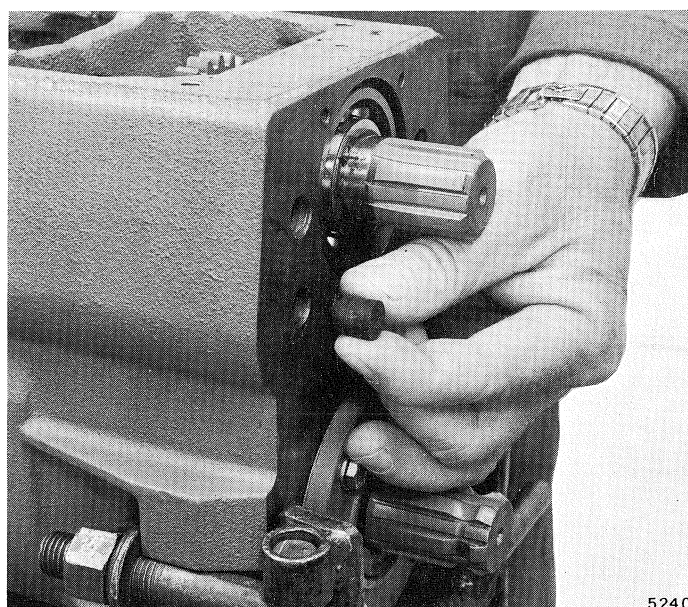


Fig. 69

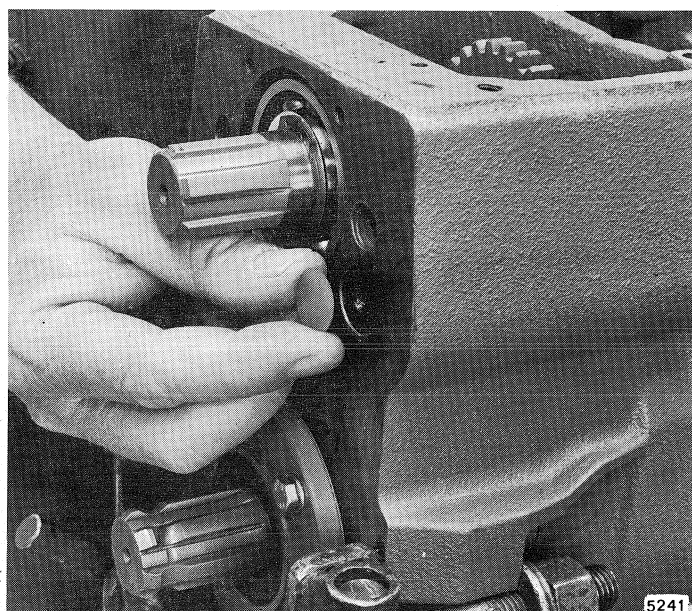


Fig. 70

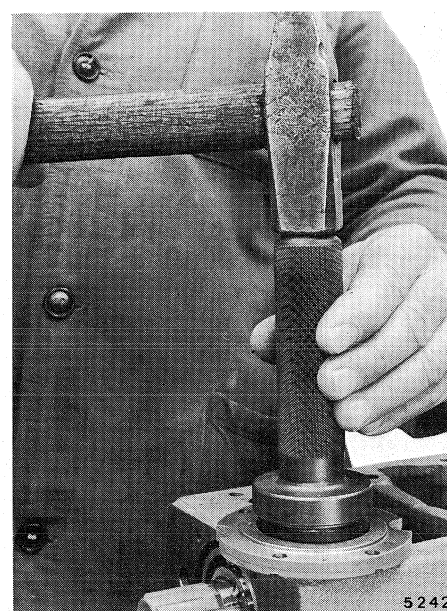


Fig. 71

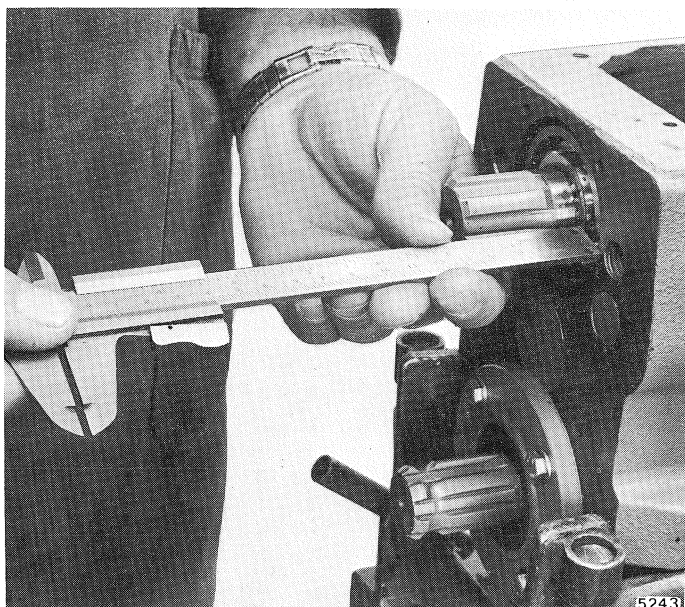


Fig. 72

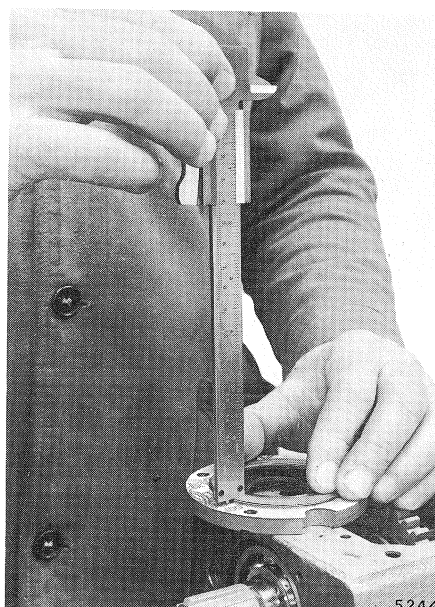


Fig. 73

Prima di montare il coperchio della presa di forza superiore (fig. 74), accertarsi che l'albero della retromarcia non presenti giuoco assiale, in caso contrario variare lo spessoramento dei distanziali di fig. 70.

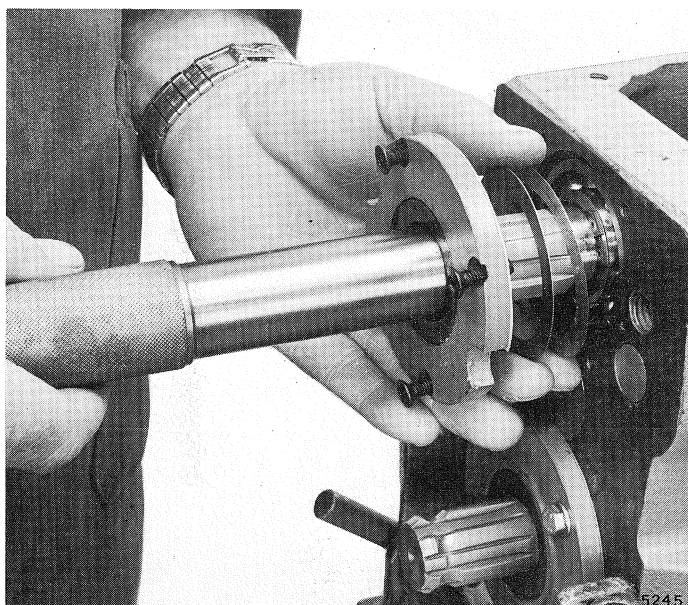


Fig. 74

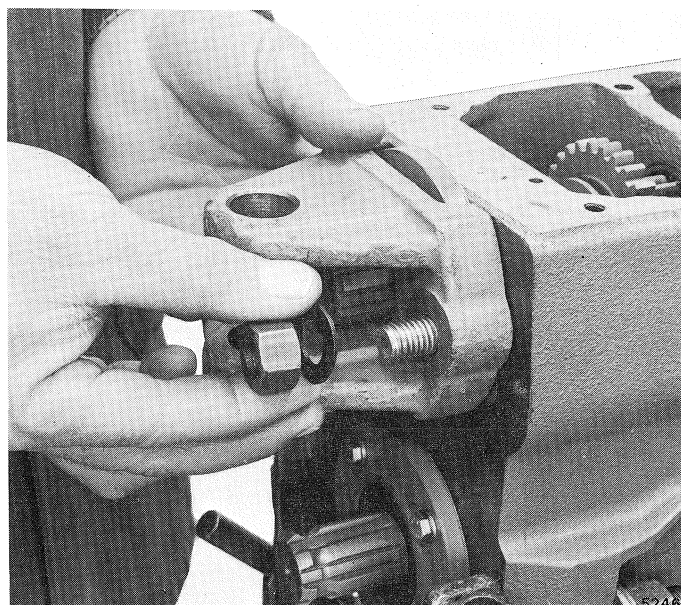


Fig. 75

COMANDI CAMBIO

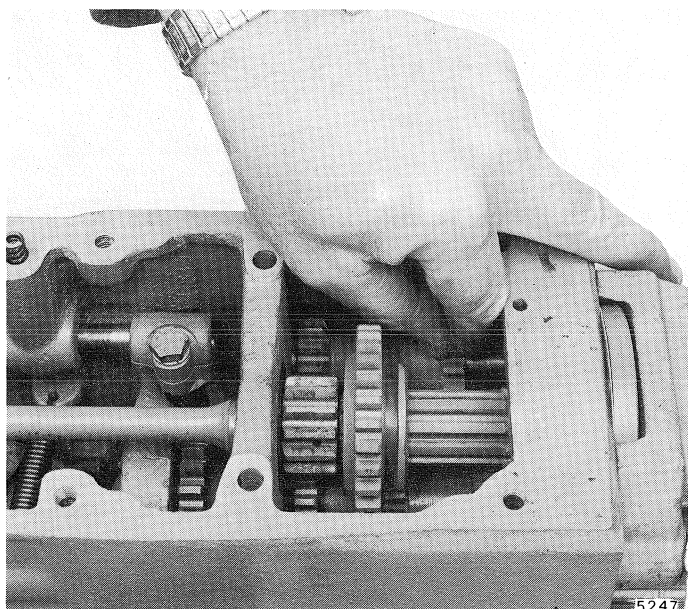


Fig. 76

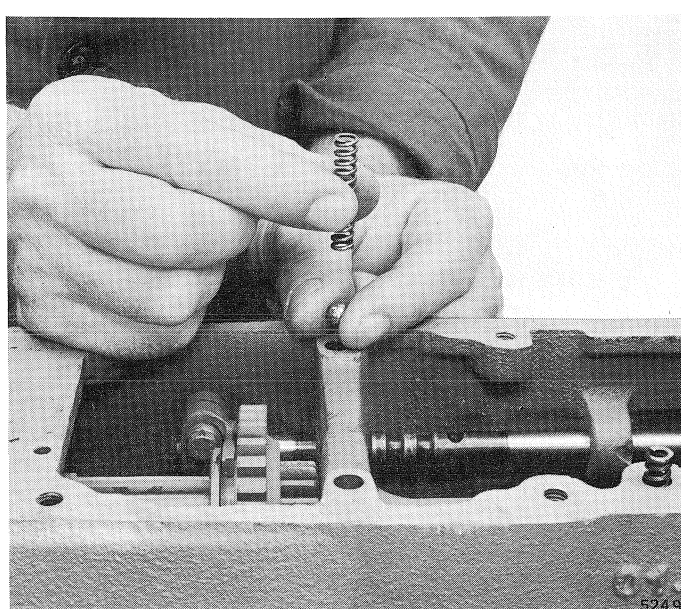


Fig. 77

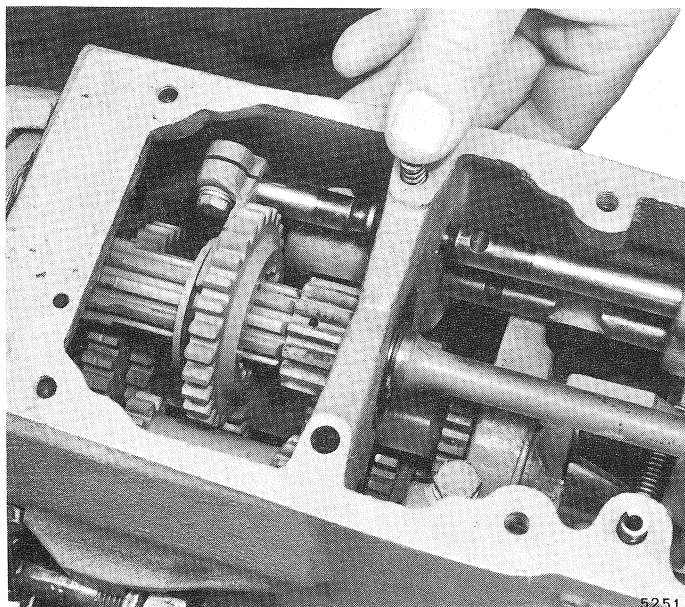


Fig. 78

Portare l'asta di selezione velocità e l'ingranaggio scorrevole in posizione di 1^a velocità, quindi bloccare la forcella sull'asta (fig. 79). Controllare che ad ogni fine corsa ci sia giuoco sull'ingranaggio rispetto l'asta (fig. 80).

La registrazione dell'asta comando riduttore si effettua come a pag. 10.

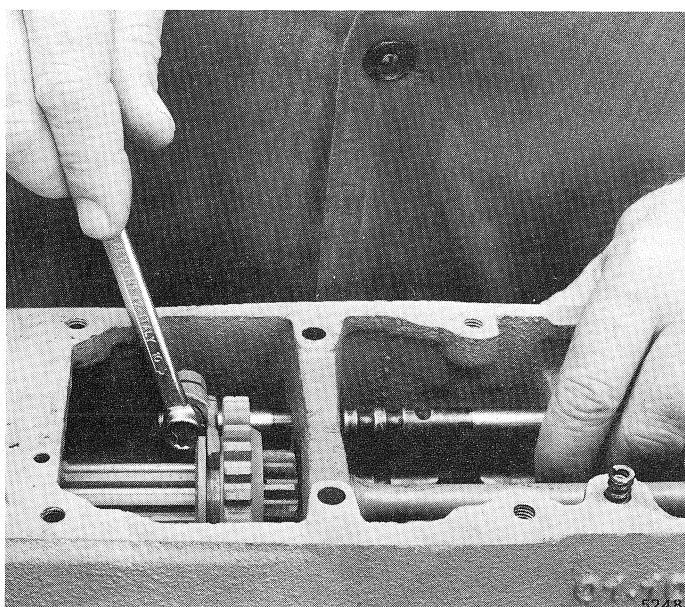


Fig. 79

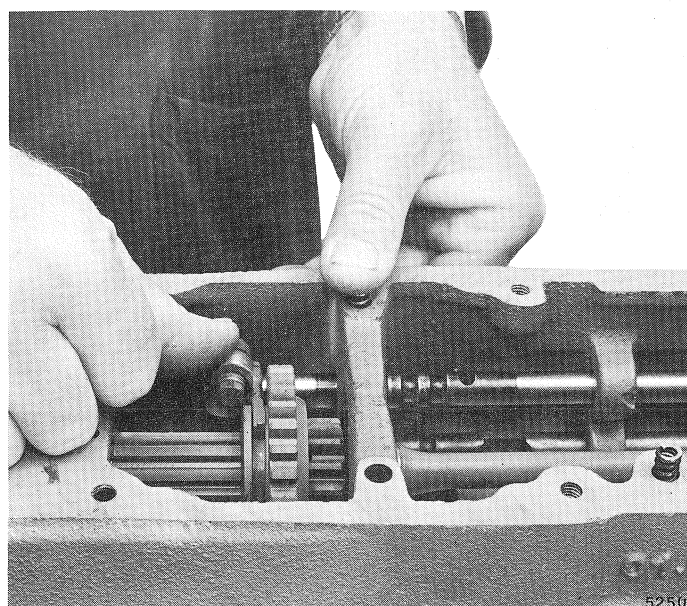


Fig. 80

Portare l'asta comando velocità **C** (fig. 81) in posizione di folle tra la 1^a e 3^a velocità e, l'asta comando riduttore **B** (fig. 81) in posizione di ridotta. Bloccare le forcelle, controllando con il selettore interno (fig. 84) che le corse effettuate dalle aste corrispondano a quelle predisposte dallo stesso.

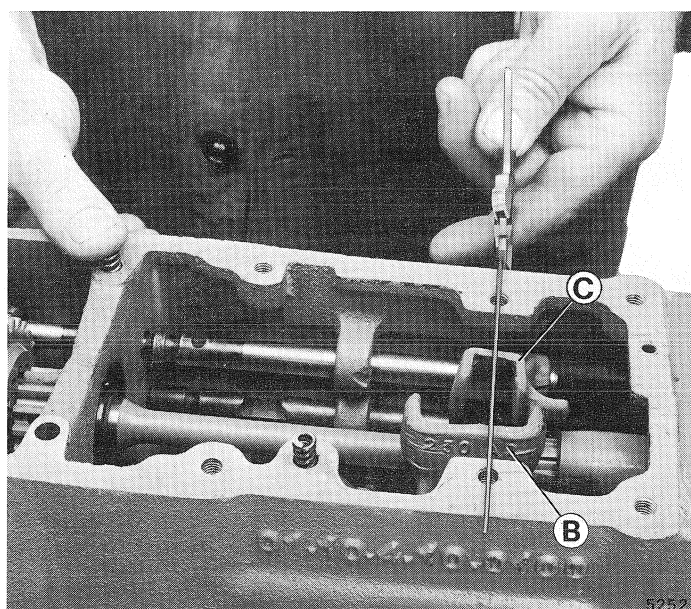


Fig. 81

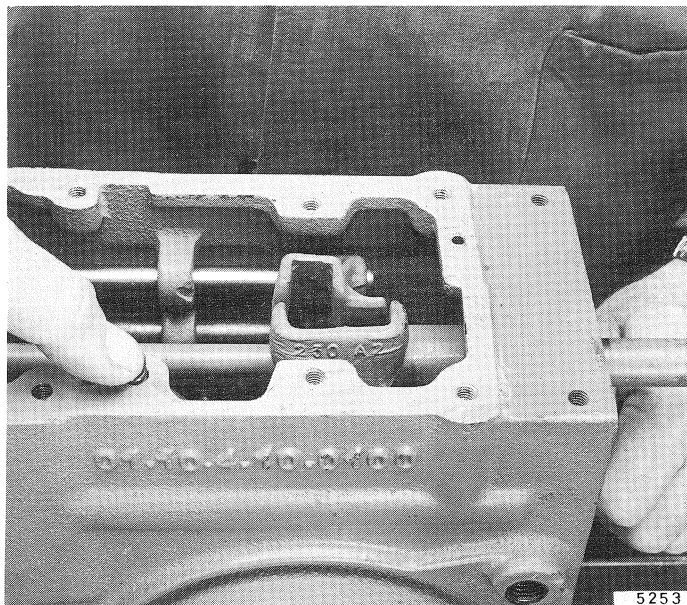


Fig. 82

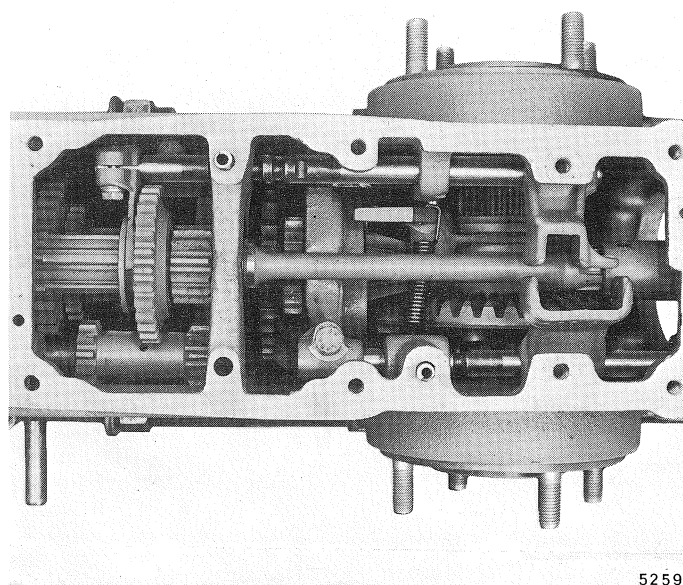


Fig. 83

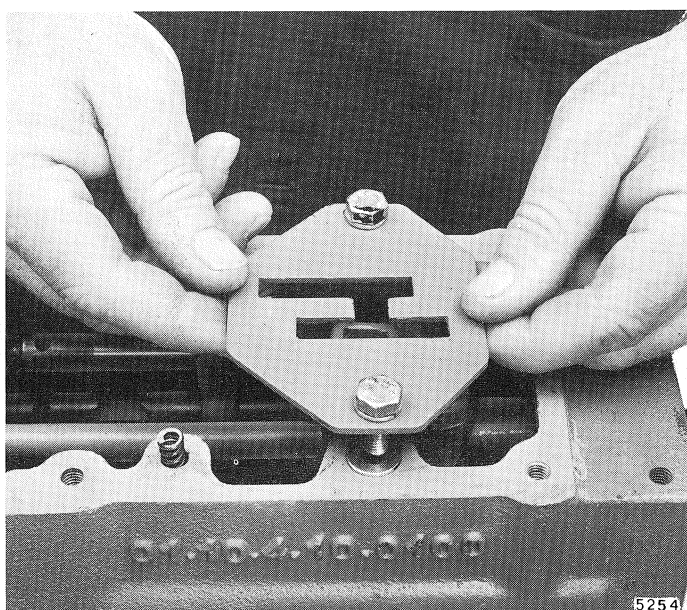


Fig. 84

GRUPPO CAMBIO PER STEGOLE NORMALI



Fig. 86

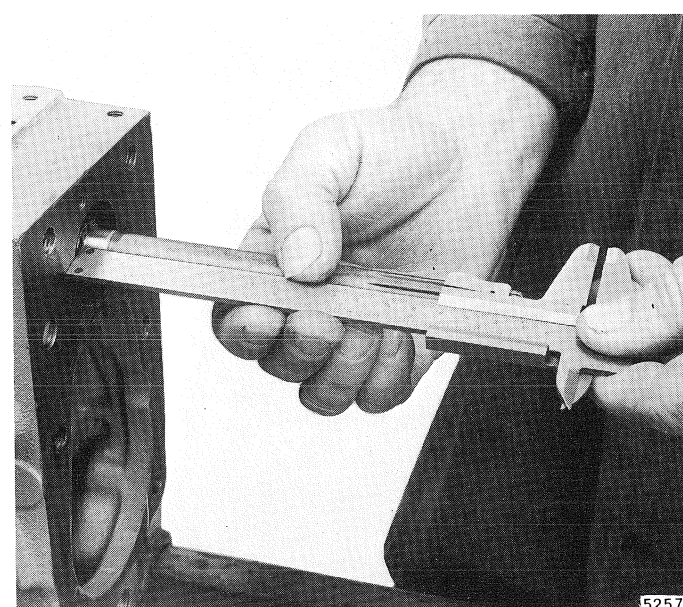


Fig. 87

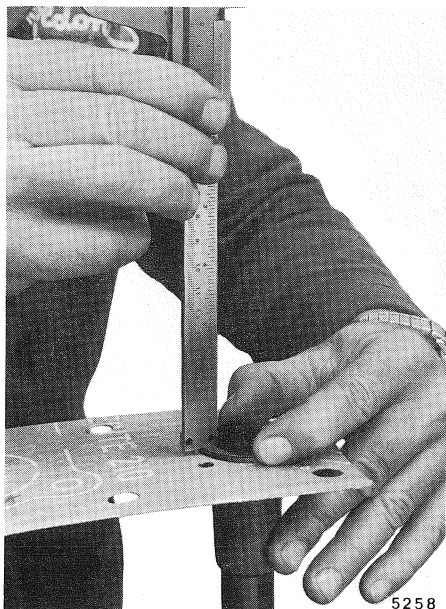


Fig. 88

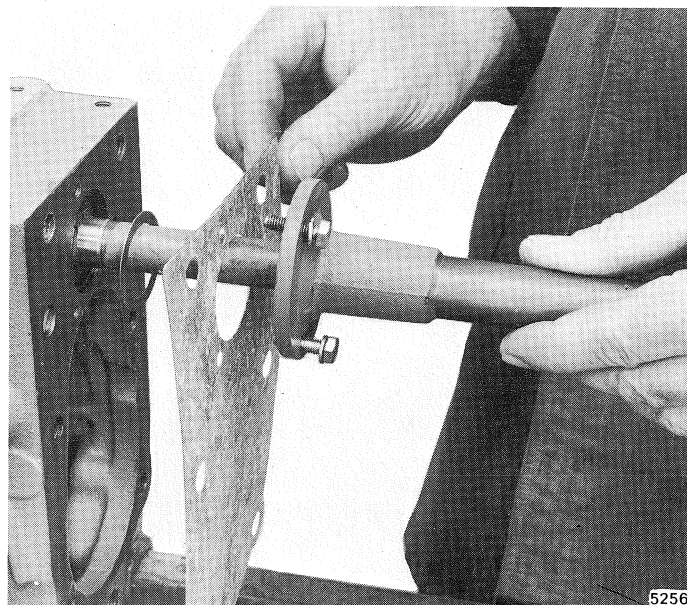


Fig. 89



Fig. 90

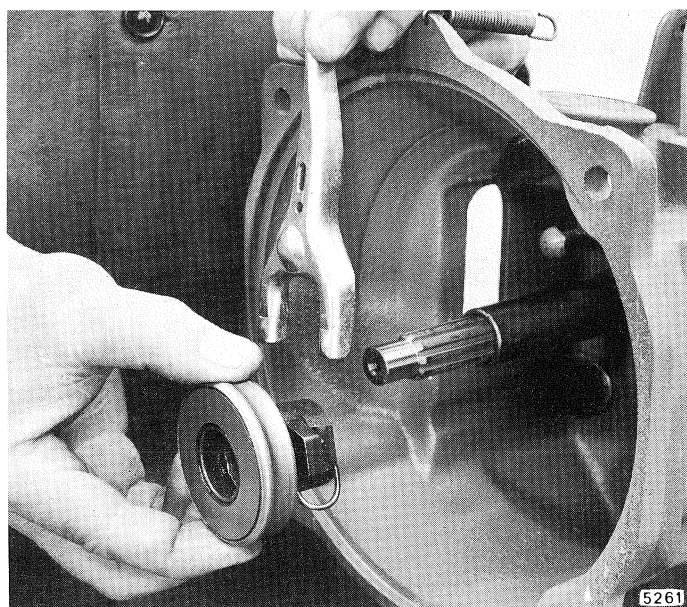


Fig. 91

Per una corretta registrazione della vite a testa sferica **I** (fig. 90), occorre che la dimensione **D** (schema di fig. 118) sia di: **27 mm.** per leve frizione vecchio tipo e, **33 mm.** per leve frizione nuovo tipo.

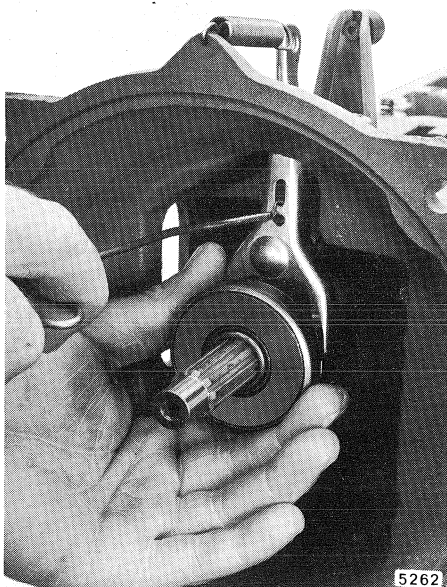


Fig. 92

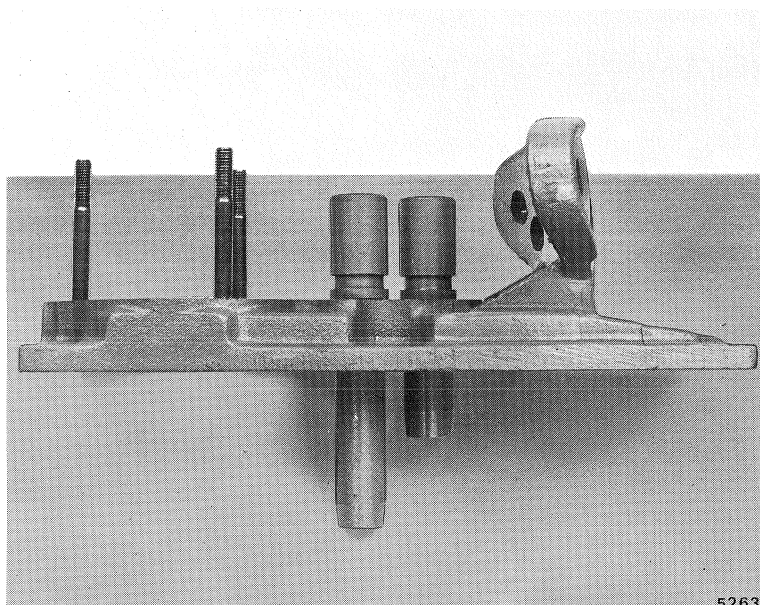


Fig. 93

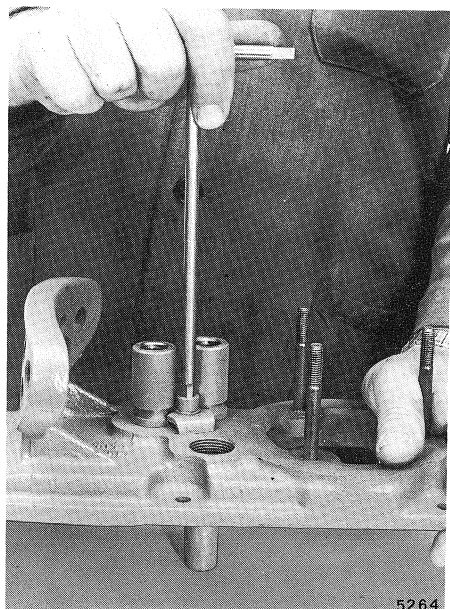


Fig. 94

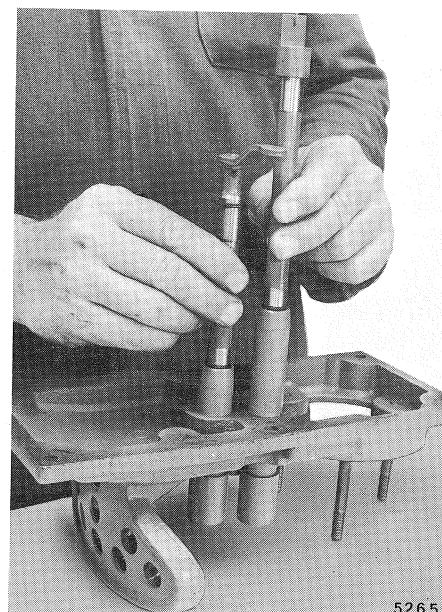


Fig. 95

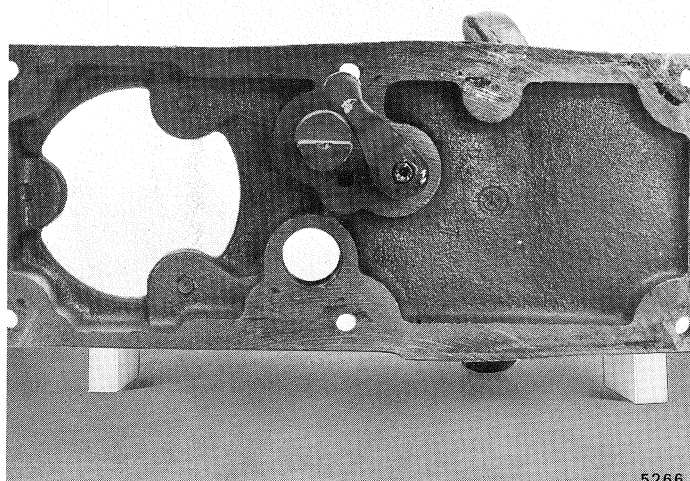


Fig. 96

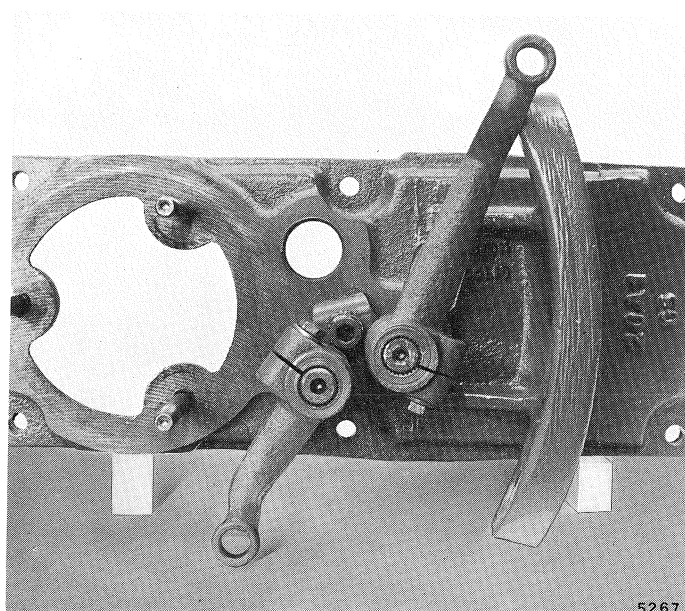


Fig. 97

Tenere una distanza di **65 mm.** tra il coperchio e la leva presa di forza (fig. 98) e, assicurarsi che l'anello bloccaggio differenziale **A** (fig. 99) sia disinserito.

Procedere quindi al montaggio del coperchio (fig. 100), portando la leva bloccaggio differenziale **E** in posizione tutta avanti e, la leva comando presa di forza **F** in posizione centrale. Per facilitare l'entrata del coperchio sul carter cambio occorre fargli compiere una piccola rotazione in senso orario. Per non recare danni ai comandi, fissare il coperchio con due sole viti serrandole dolcemente: ciò facilita l'entrata delle leve nelle rispettive sedi.

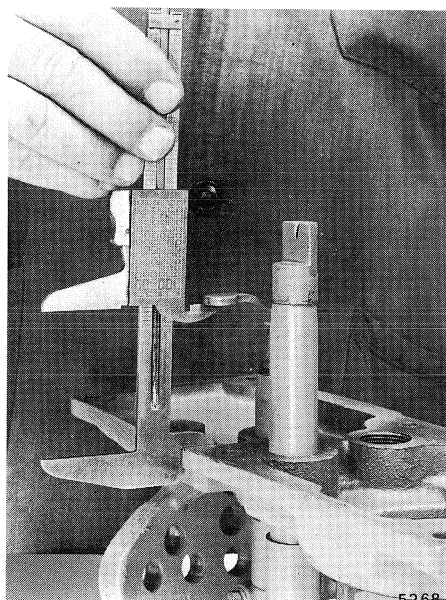


Fig. 98

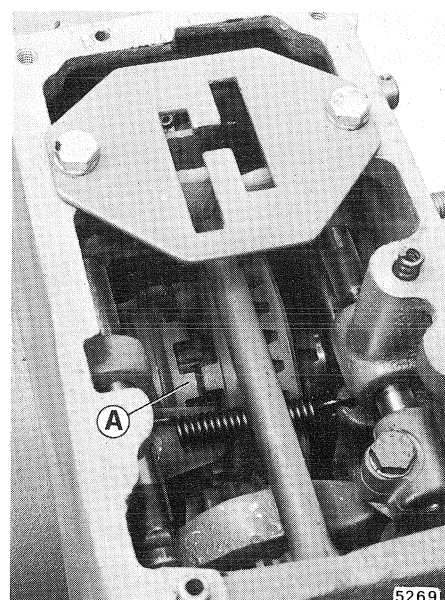


Fig. 99

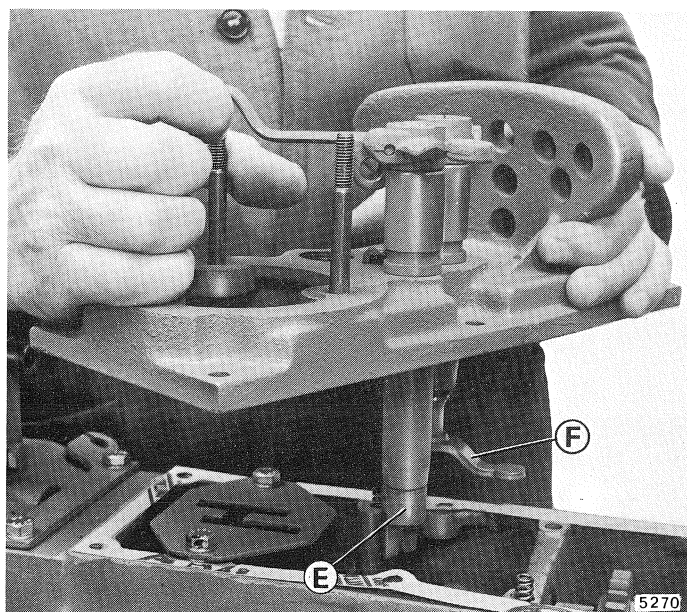


Fig. 100

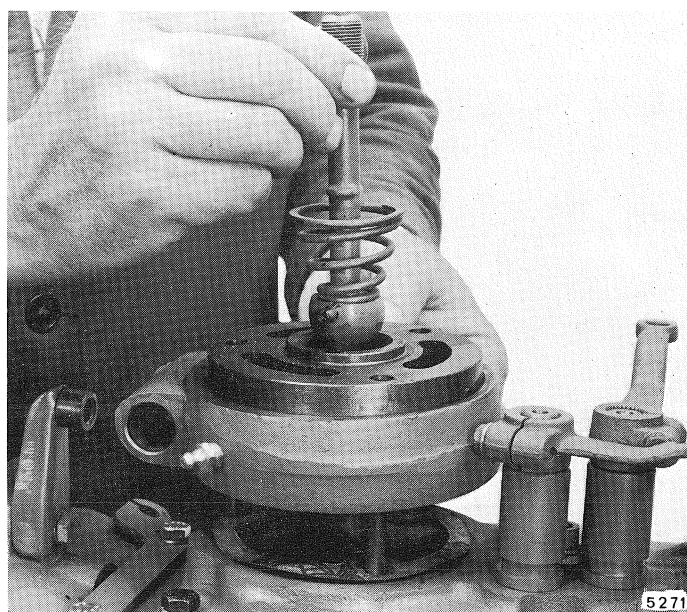


Fig. 101

Per avere una visione completa dei particolari fino ad ora montati, in fig. 103 illustriamo una vista d'insieme del gruppo cambio a stegole normali.

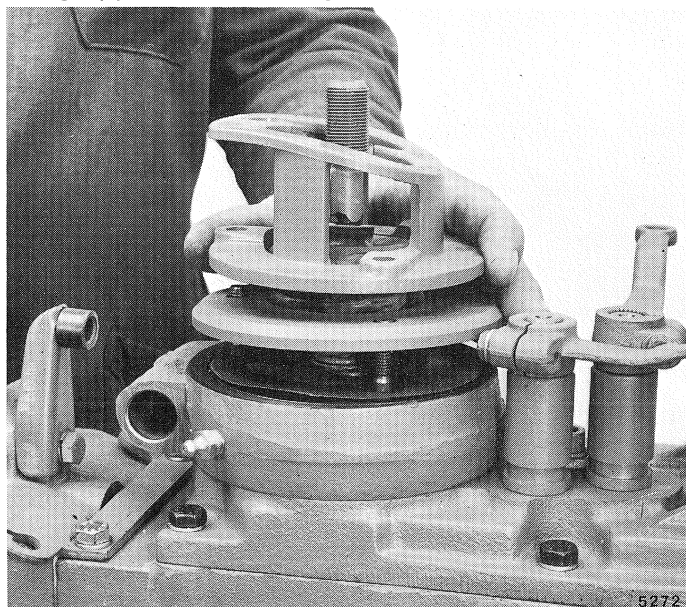


Fig. 102

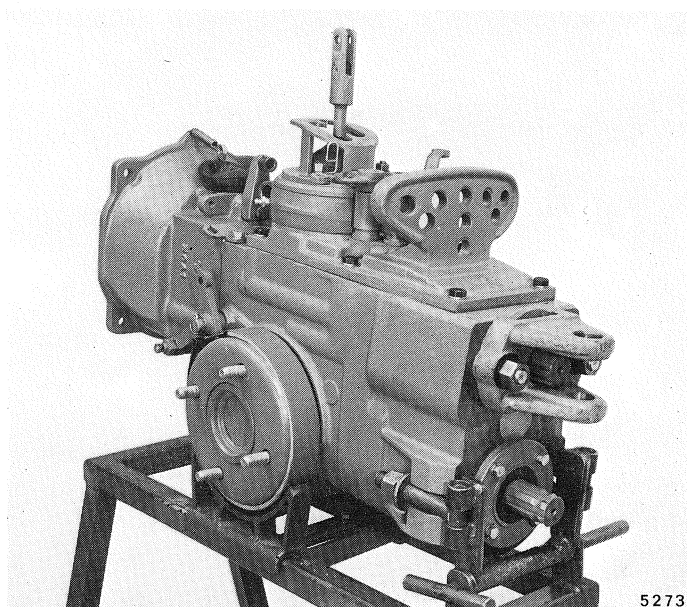


Fig. 103

COPERCHIO CARTER CAMBIO PER STEGOLE REVERSIBILI

Il gruppo cambio per stegole reversibili ha il coperchio completo di comandi diverso da quello per stegole normali. Inoltre è dotato di un'asta comando velocità che permette il funzionamento della macchina in retromarcia con la presa di forza inserita. Per registrare le forcelle comando asta selezione velocità **D** e asta selezione riduttore **F** (fig. 104), che sono diverse da quelle impiegate nel gruppo cambio per stegole normali, occorre portare l'asta **C** (fig. 104) in posizione di folle tra la 1.a e la 3.a velocità e, l'asta **E** (fig. 104) in posizione di folle tra la veloce e la ridotta. A operazione terminata bloccare le forcelle tramite le viti.

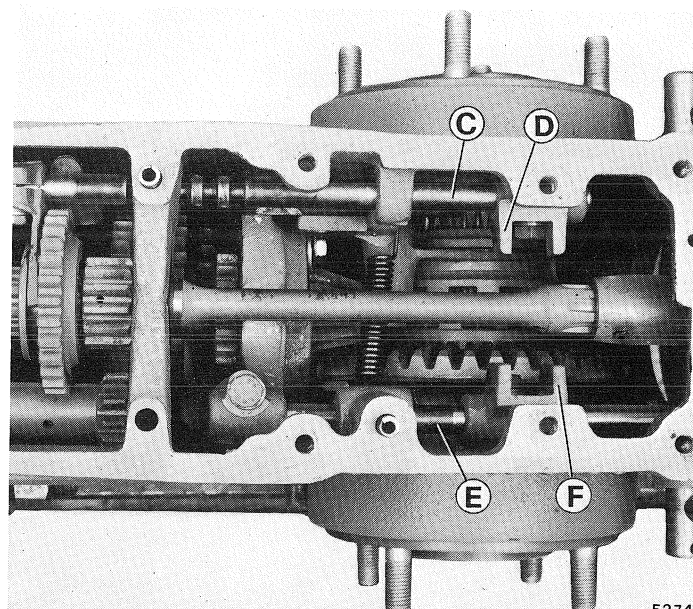


Fig. 104

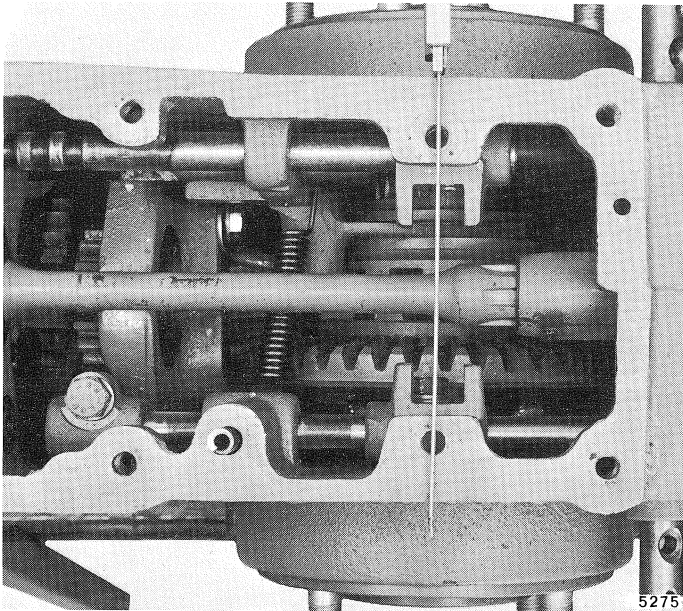


Fig. 105

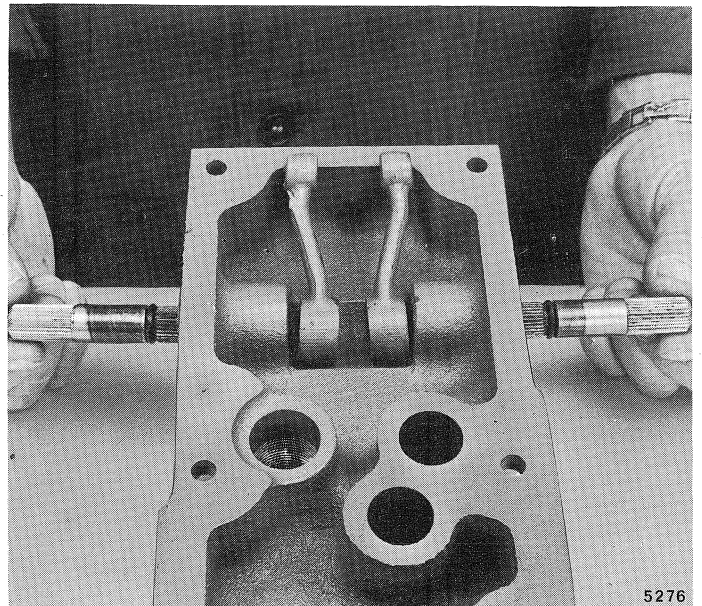


Fig. 106

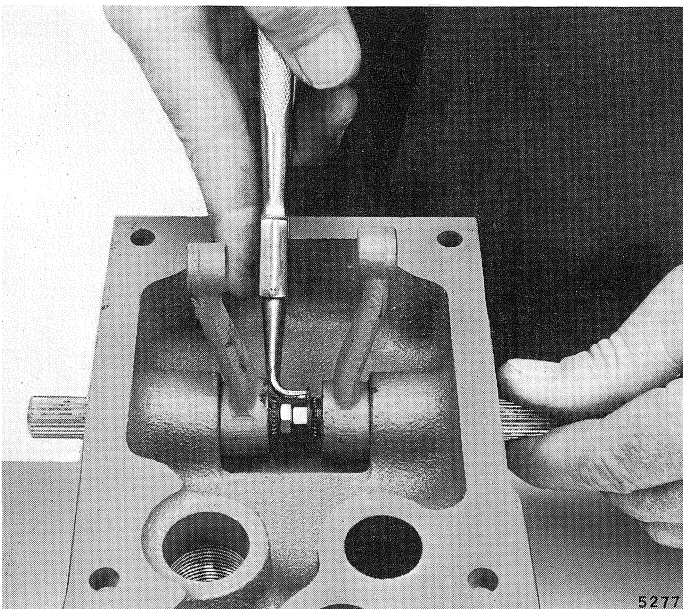


Fig. 107

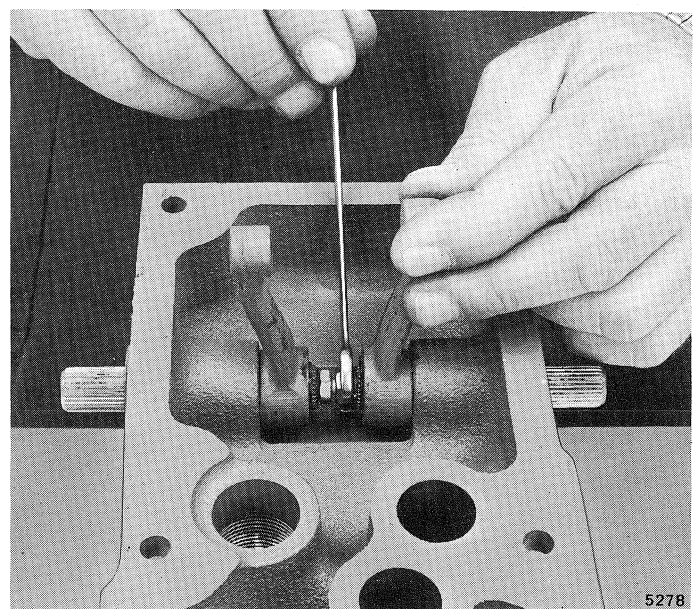


Fig. 108

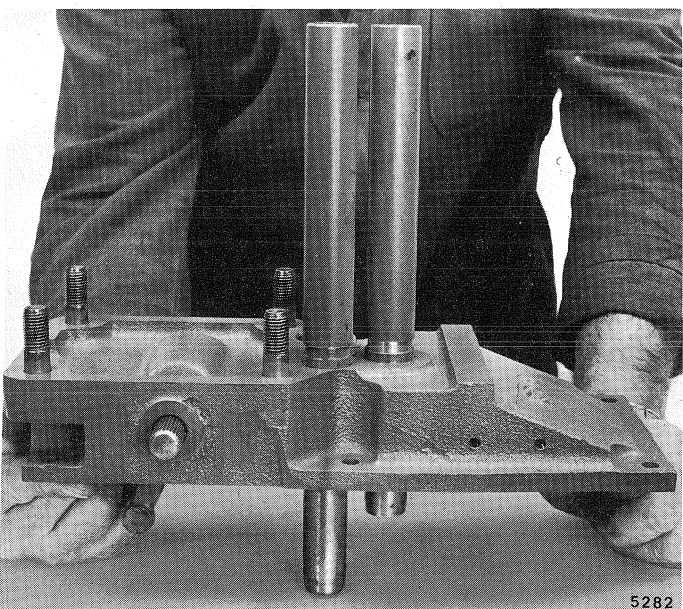


Fig. 109

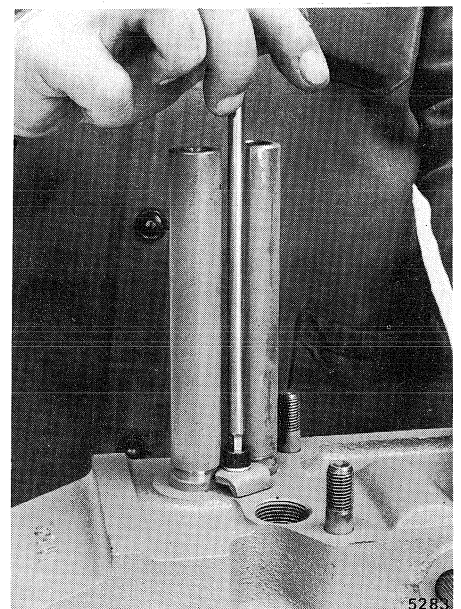


Fig. 110

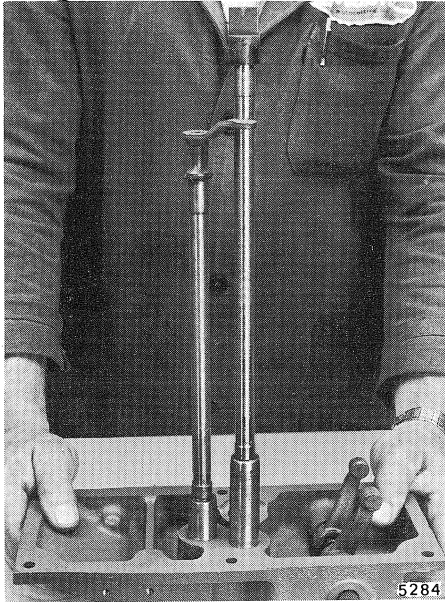


Fig. 111

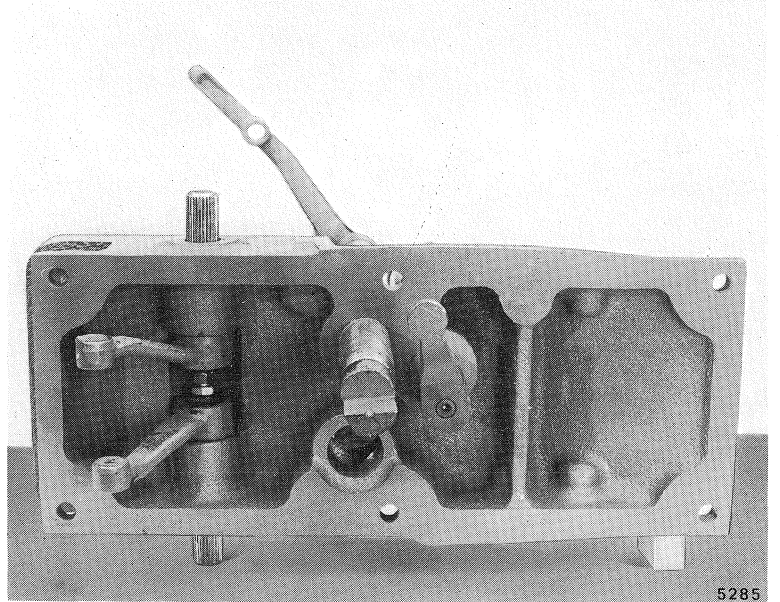


Fig. 112

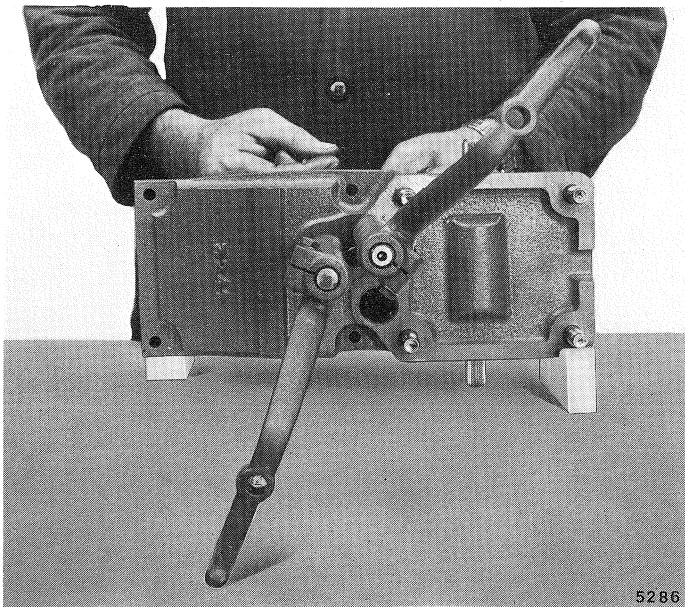


Fig. 113

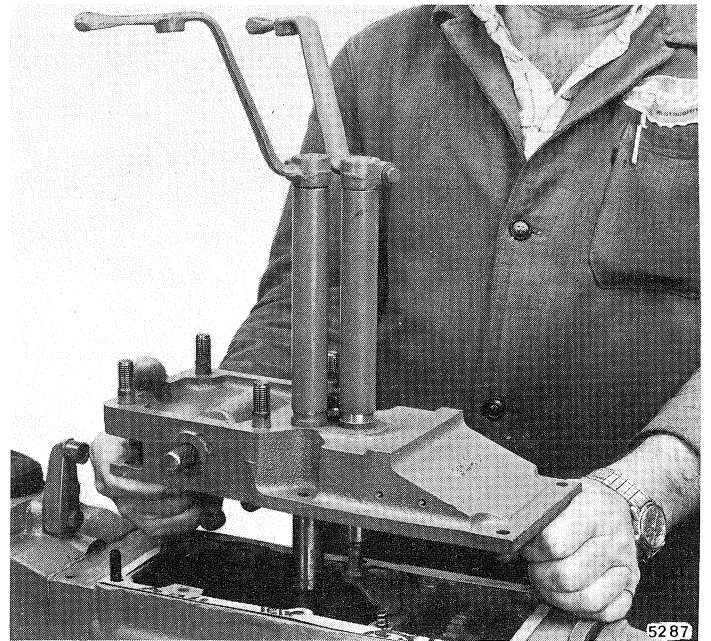


Fig. 114

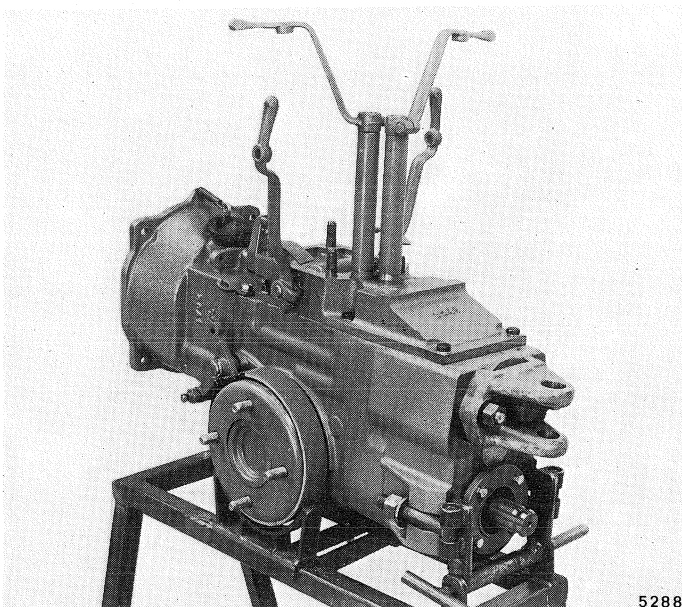


Fig. 115

FRIZIONE

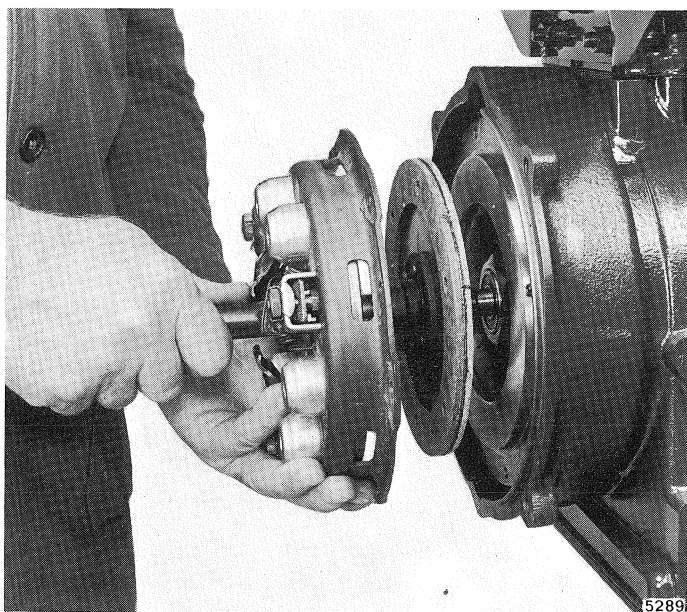


Fig. 116

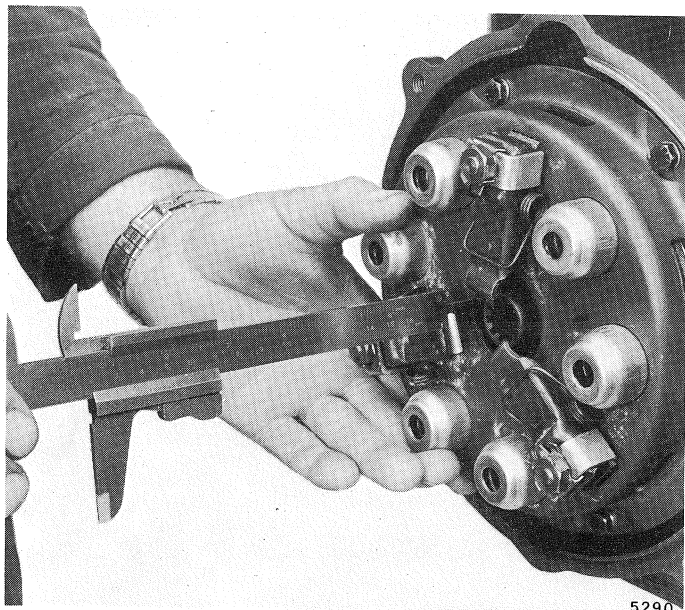


Fig. 117

Registrare la frizione (fig. 117), in modo che la dimensione **B** (fig. 118) sia di:

- 23 millimetri per leve frizione vecchio tipo
- 17 millimetri per leve frizione nuovo tipo.

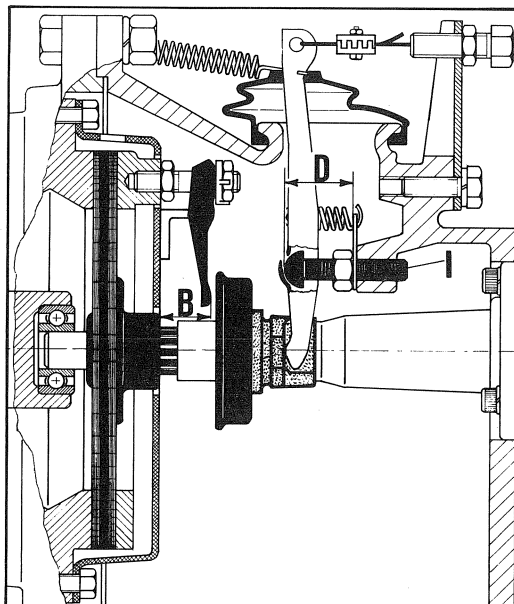


Fig. 118

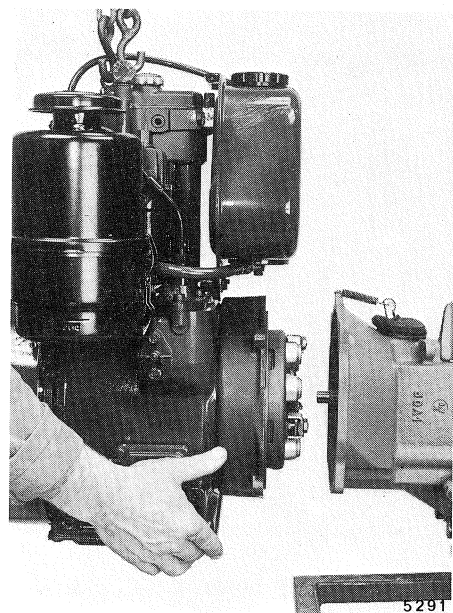


Fig. 119

MANUTENZIONE – LUBRIFICAZIONE

MOTORI: vedere libretto istruzioni motore.

MOTOCOLTIVATORI: è necessario lubrificare con alcune gocce d'olio le aste, gli snodi, i passaggi dei cavi e i supporti accessibili dall'esterno. Inoltre, è assolutamente indispensabile ogni **50-60** ore di lavoro effettuare l'ingrassaggio nelle parti sottoindicate dalle figg. 120 e 121.

A – Ingrassaggio leve freni.

B – Ingrassaggio anello rotazione stegole.

Nelle motoagricole versione stegole o versione volante, ingrassare anche i giunti se sono del tipo a ingrassatori.

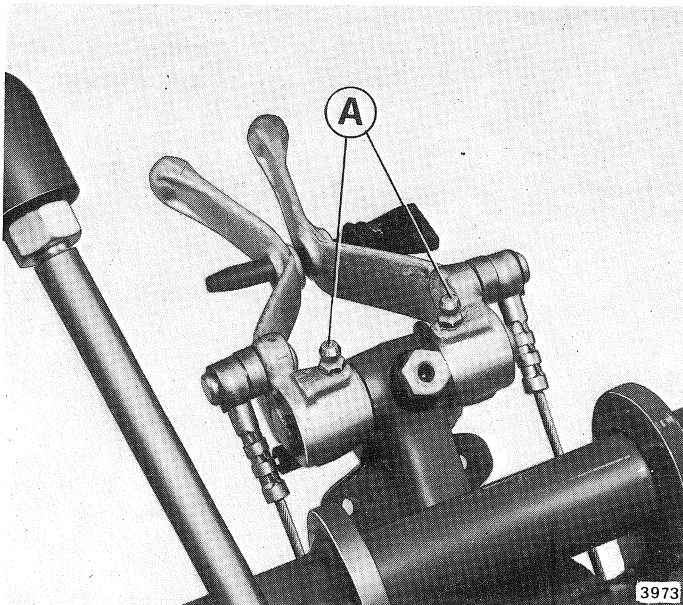


Fig. 120

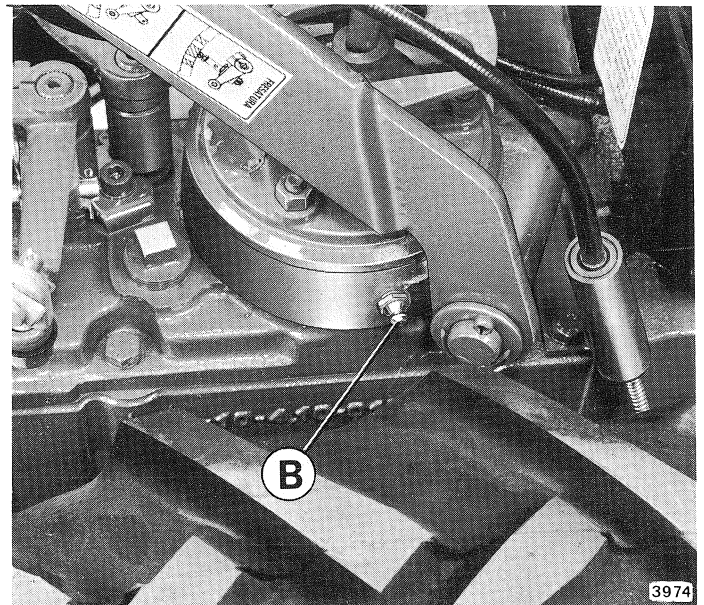


Fig. 121

SOSTITUZIONE E LIVELLO DELL'OLIO NEL CARTER CAMBIO

Il primo cambio dell'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 facendo defluire l'olio usato tramite il tappo **A** (fig. 122).

Dopo il completo scarico dell'olio vecchio, introdurre nel foro d'immissione di fig. 123 nuovo olio ESSO GEAR OIL GX 85W-90 nella quantità di 3 Kg.

N.B. - Dopo l'immissione e anche periodicamente, controllare il livello dell'olio tramite il tappo **C** (fig. 123) munito di apposita asta. Questa operazione va eseguita tenendo la macchina perfettamente orizzontale.

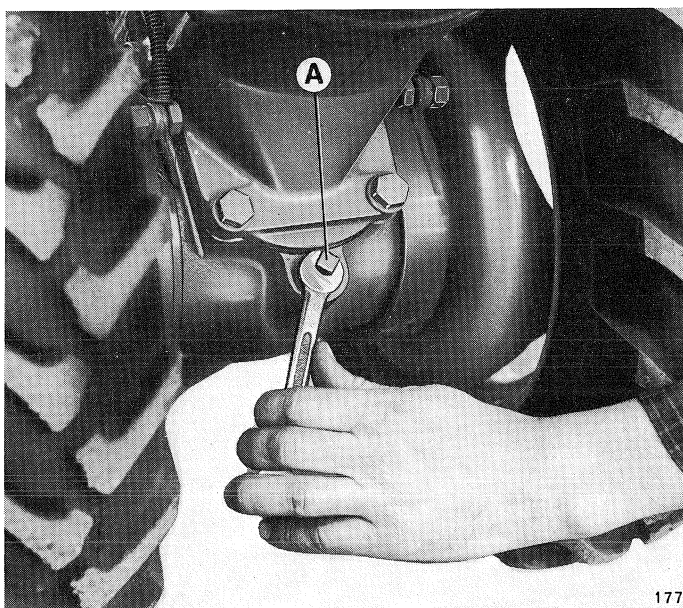


Fig. 122

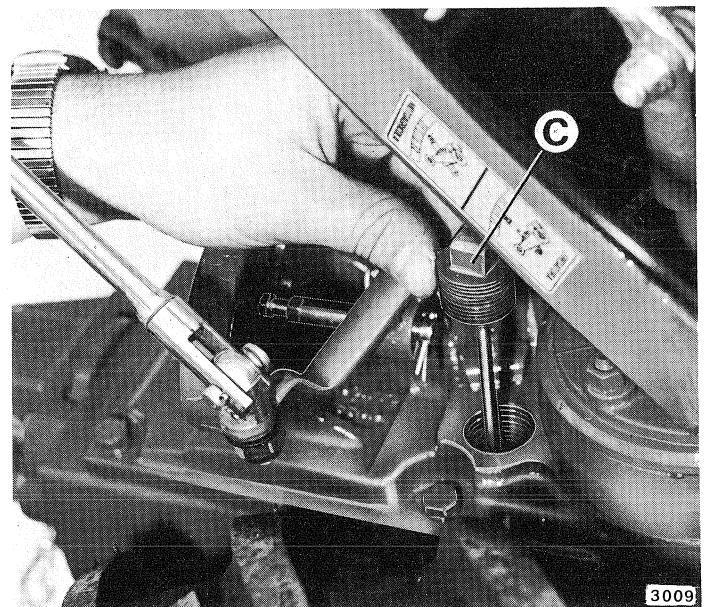


Fig. 123

DISFUNZIONI

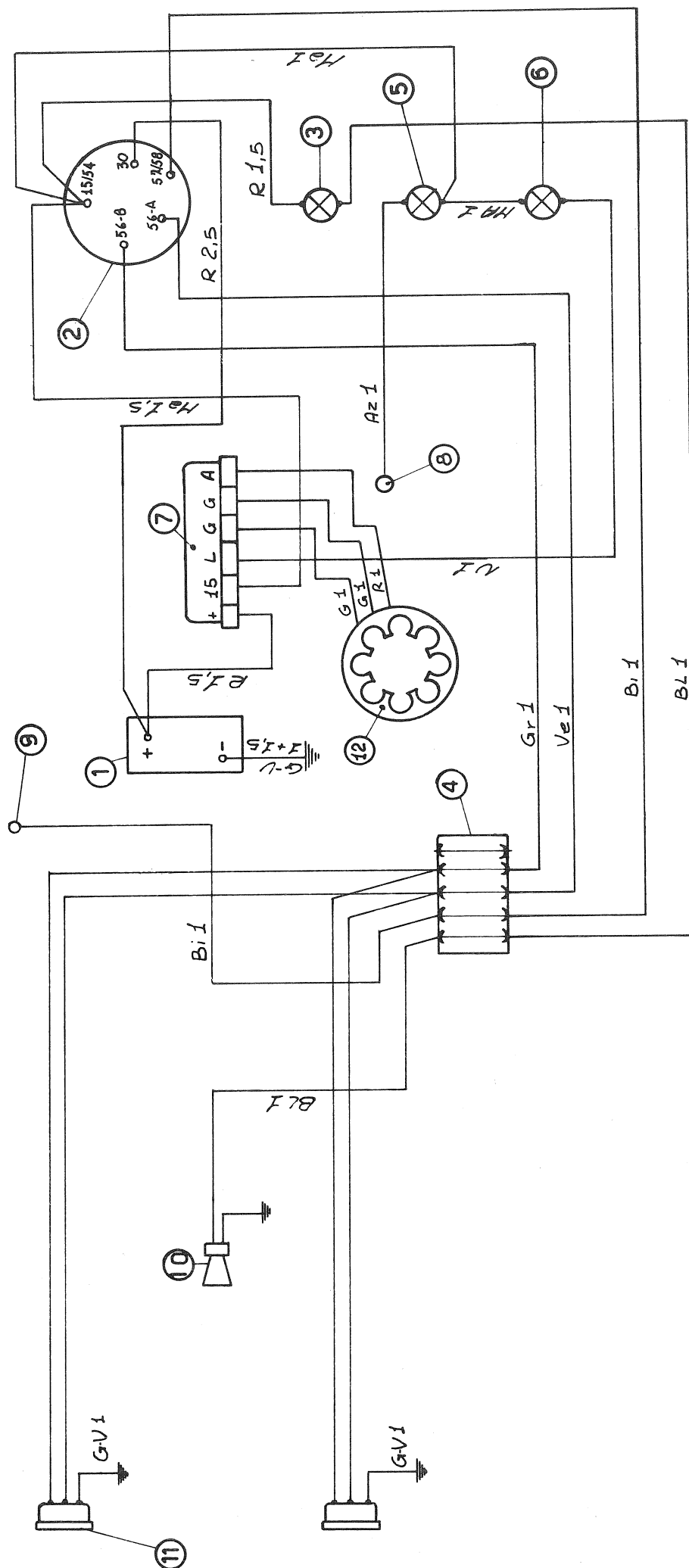
INCONVENIENTI	CAUSE PROBABILI	RIMEDI
FRIZIONE		
LA FRIZIONE SLITTA	a) Comando frizione senza giuoco. b) Disco frizione sporco d'olio.	a) Allentare la vite di registro del cavo. Se ciò non bastasse, smontare il motore dal gruppo cambio e registrare le levette frizione (vedere a pag. 22). b) Eliminare la perdita d'olio, quindi sostituire il disco frizione e, registrare la frizione come da schema a pag. 27.
LA FRIZIONE NON SI DISINNESTA	a) Comando frizione con troppo giuoco. b) Disco frizione che tende ad incollarsi. c) Disco frizione ondulato.	a) Agire sulla vite di registro cavo. Se ciò non bastasse, smontare il motore dal gruppo cambio e registrare le levette frizione come a pag. 27. b) Avviare la macchina con una marcia innestata veloce, quindi agendo ripetutamente sulla leva frizione a macchina frenata, si ha il disinnesto della stessa. Se ciò non avvenisse, smontare il motore, sostituire il disco frizione e registrare la frizione come da schema a pag. 27. c) Sostituire il disco frizione.
CAMBIO DI VELOCITÀ		
IL RIDUTTORE NON SI INNESTA	Forcella comando ingranaggio scorrevole riduttore piegata.	Raddrizzare la forcella, avendo cura che questa con l'ingranaggio, scorra libera sul pignone. In tutti i casi, per un buon innesto del riduttore, muovere leggermente la macchina.
IL RIDUTTORE ESCE	a) Errata registrazione del comando. b) Molla di selezione snervata. c) Asta di selezione con gole usurate. d) Ingranaggi usurati. e) Nella versione motoagricola, se i pneumatici non sono della giusta combinazione, il riduttore può uscire.	a) Registrare il comando come a pag. 10. b) Sostituire la molla, la quale deve avere una lunghezza di mm. 49÷50. c) Sostituire l'asta, avendo cura poi di registrarla come a pag. 10. d) Sostituire gli ingranaggi. e) Sostituire i pneumatici.
LE MARCE NON SI INNESTANO	a) Comando cambio molto duro. b) Comando cambio molto duro nell'innesto della retromarcia.	a) Controllare che la frizione disinnesti. b) Controllare che l'impedimento antinfortunistico, posto sulla presa di forza, lasci libera l'asta con la presa di forza in folle.

D I S F U N Z I O N I

INCONVENIENTI	CAUSE PROBABILI	RIMEDI
LE MARCE ESCONO	a) Errata registrazione della forcella. b) Molla di selezione snervata. c) Asta di selezione con gole usurate. d) Eccessivo giuoco fra albero presa di forza superiore e l'ingranaggio comando velocità. e) Nella versione motoagricola, se i pneumatici non sono della giusta combinazione le marce possono uscire.	a) Registrare la forcella come a pag. 20. b) Sostituire la molla, la quale deve avere una lunghezza di mm. 39,5÷40,5. c) Sostituire l'asta, avendo cura di registrarla come a pag. 20. d) Sostituire l'albero e l'ingranaggio, avendo cura di registrare il comando come a pag. 20. e) Sostituire i pneumatici.
DIFFERENZIALE		
DIFFERENZIALE BLOCCATO	a) Errata registrazione del comando. b) Rottura del perno porta satelliti (in seguito all'inserimento del bloccaggio differenziale previo disinnesto frizione).	a) Staccare l'asta esterna del comando, girare la leva sull'asta interna, in modo da farle compiere più corsa utile nello sbloccaggio differenziale (fig. 97). b) Sostituire le parti rotte e istruire l'operatore ad un uso corretto della macchina.
DIFFERENZIALE SBLOCCATO	a) Errata registrazione del comando. b) Rottura della molla di richiamo bloccaggio differenziale.	a) Staccare l'asta esterna del comando, girare la leva sull'asta interna, in modo da farle compiere meno corsa utile nello sbloccaggio differenziale (fig. 97). b) Smontare il coperchio del carter cambio e sostituire la molla.
RUOTE		
USURA PNEUMATICI	a) Errata pressione di gonfiaggio. b) Errata combinazione dei pneumatici.	a) Portare il gonfiaggio alla giusta pressione. b) Verificare tipo e misura dei pneumatici.
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 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. b) Svitare le viti del coperchio batteria diminuendo la pressione sulla batteria. N.B. - Nei casi che la batteria abbia riportato danni irreparabili sostituirla.
L'ACQUA DELLA BATTERIA DIVENTA DI COLORE NERO	Elemento avariato.	Sostituire la batteria e ricercarne la causa.

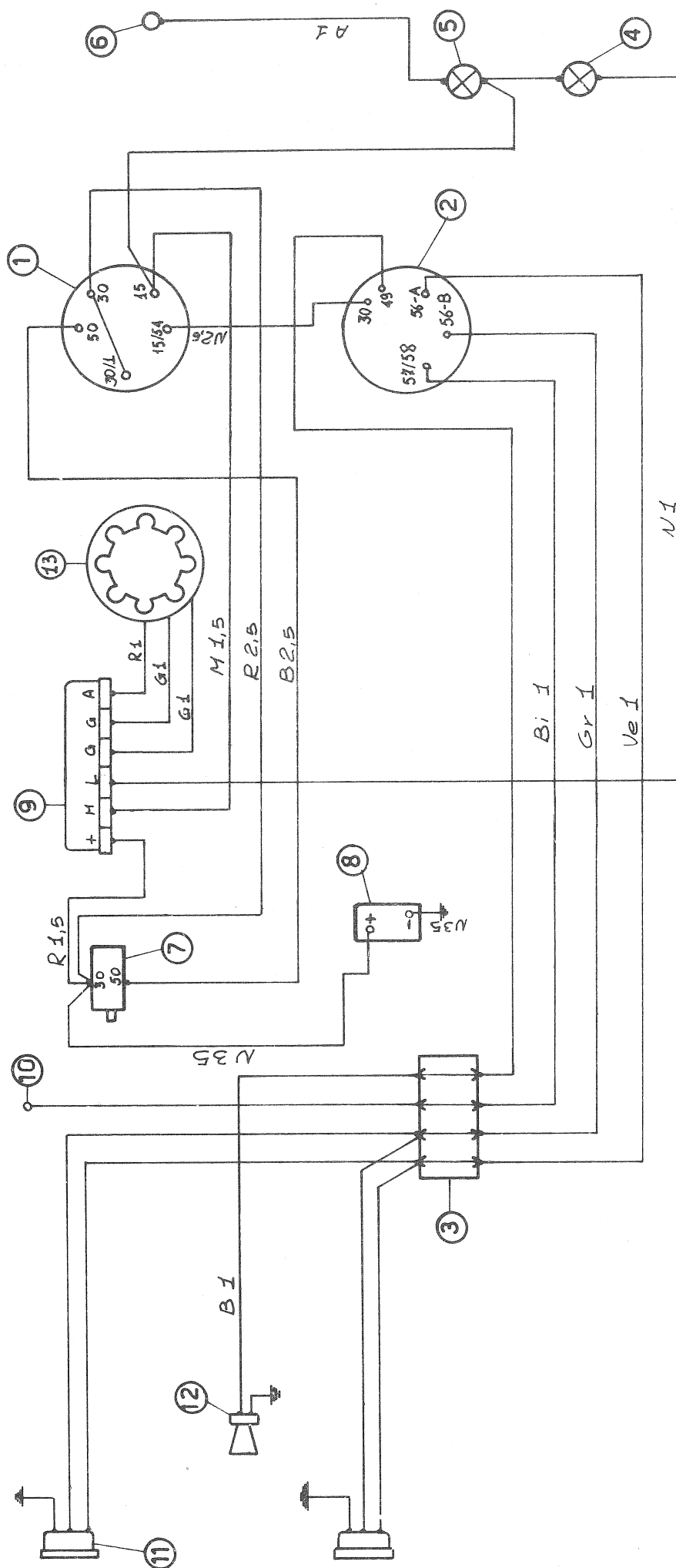
MATRICOLA	A T T R E Z Z O
7000105	Estrattore per smontaggio dei planetari.
7000106	Estrattore per smontaggio cuscinetti dei planetari.
7000107	Chiave Ø 22 mm. adattata per la vite di registro della corona conica.
7000108	Pinza adattata per seeger dei planetari.
7000198	Attrezzo di ritegno albero di rinvio per il montaggio del cuscinetto posteriore.
7000113	Attrezzo per montaggio stegole reversibili sul piantone.
7000111	Albero per montaggio e centraggio disco frizione.
7000148	Manovella calettata 26 UNI 220 per prova manuale dei gruppi cambio.
7000112	Selettore per registrazione forcelle del cambio per stegole reversibili.
7000110	Tampone per montaggio cuscinetto anteriore dell'albero di rinvio e, montaggio coperchi dei planetari.
7000199	Tampone per montaggio cuscinetto posteriore e, montaggio coperchio dell'albero di rinvio.
7000200	Tampone per montaggio paraolio del coperchio dell'albero primario.
7000146	Tampone di protezione per montaggio paraoli degli alberi presa di forza.
7000166	Tampone per montaggio paraoli degli alberi presa di forza.
7000201	Tampone per montaggio cuscinetti e paraoli dei planetari.
7000202	Tampone per montaggio cuscinetto a tenuta stagna dell'albero primario.
7000203	Tampone in due pezzi per montaggio cuscinetto dell'albero primario (vicino alla dentatura).

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO PER MOTOCOLTIVATORI SERIE SUPER SPECIAL — SOLO LUCI



- | | | | |
|---|-----------------------------------|----|---------------------|
| 1 | BATTERIA | 7 | REGOLATORE |
| 2 | QUADRO LUCI M.T. | 8 | BULBO OLIO |
| 3 | PULSANTE CLAXON | 9 | PRESA DI CORRENTE |
| 4 | SCATOLA FUSIBILI M.T. 5 VIE | 10 | TROMBA |
| 5 | SPIA OLIO | 11 | FARI ANTERIORI ELMA |
| 6 | SPIA GENERATORE (NON FUNZIONANTE) | 12 | ALTERNATORE |

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO PER MOTOCOLTIVATORI SERIE SUPER SPECIAL — AVVIAMENTO E LUCI



- | | | | |
|---|---|----|---------------------|
| 1 | QUADRO AVVIAMENTO | 8 | BATTERIA |
| 2 | QUADRO LUCI | 9 | REGOLATORE |
| 3 | SCATOLA FUSIBILI M.T. | 10 | PRESA DI CORRENTE |
| 4 | SPIA GENERATORE ROSSA (NON FUNZIONANTE) | 11 | FARI ANTERIORI ELMA |
| 5 | SPIA OLIO ROSSA | 12 | TROMBA |
| 6 | BULBO OLIO | 13 | ALTERNATORE |
| 7 | MOTORINO AVVIAMENTO | | |