



FABBRICA MACCHINE AGRICOLE

41012 MIGLIARINA DI CARPI (MODENA) ITALY

Telefono (0522) 699240 (10 linee) con ricerca automatica

RIO SALICETO (Reggio Emilia)

Telex: 53023 Goldoni

≡ Transporter 324 336 ≡



ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE

Edito a cura dell'UFFICIO PUBBLICAZIONI TECNICHE

Mod. CG24 - 2 - 1975 - 4^a Edizione

N.B. - Le illustrazioni, le descrizioni e le caratteristiche contenute nel presente libretto non sono impegnative poichè, ferme restando le caratteristiche principali, la Ditta GOLDONI si riserva il diritto di apportare in qualsiasi momento eventuali modifiche dettate da esigenze tecniche o commerciali.



FABBRICA MACCHINE AGRICOLE

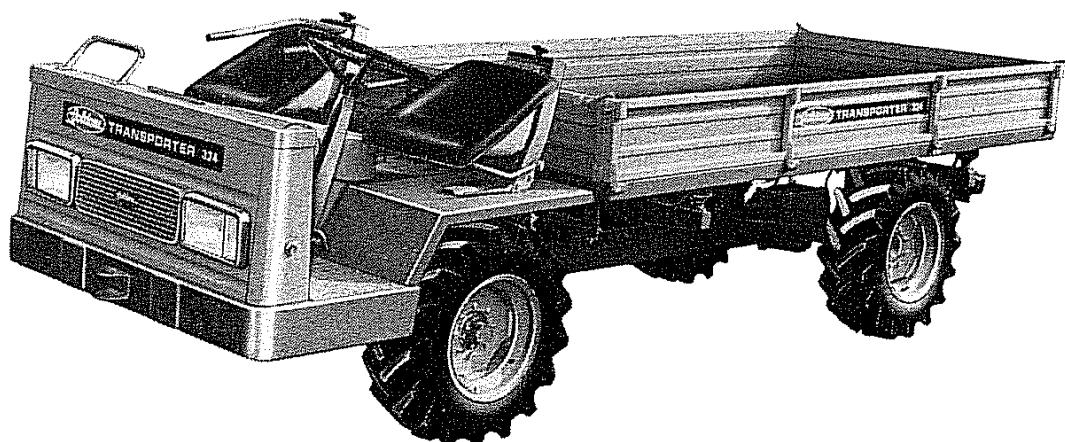
41012 MIGLIARINA DI CARPI (MODENA) ITALY

Telefono (0522) 699240 (10 linee) con ricerca automatica

RIO SALICETO (Reggio Emilia)

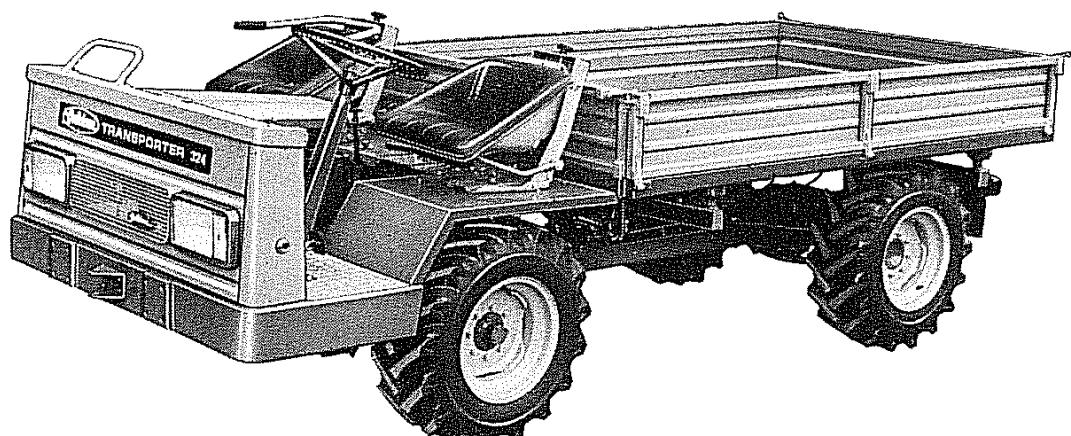
Telex: 53023 Goldoni

Transporter 324 336

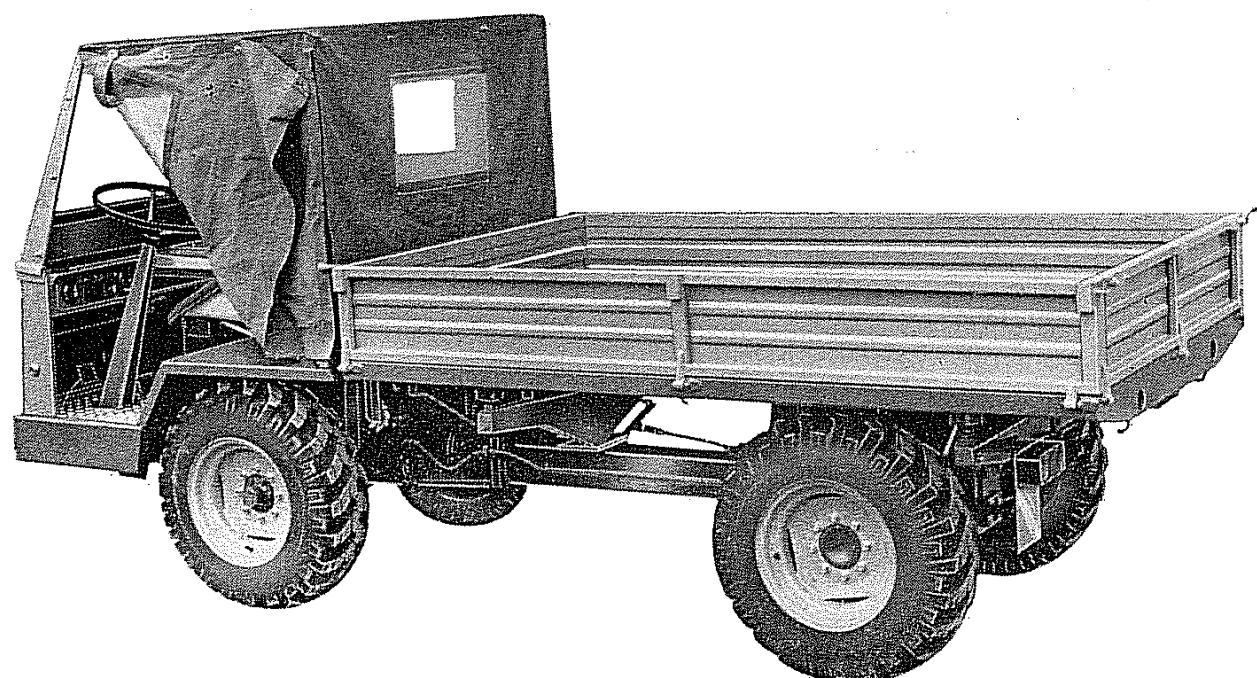


ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE

VERSIONE STANDARD



VERSIONE CON CABINA IN TELA (cabina a richiesta)

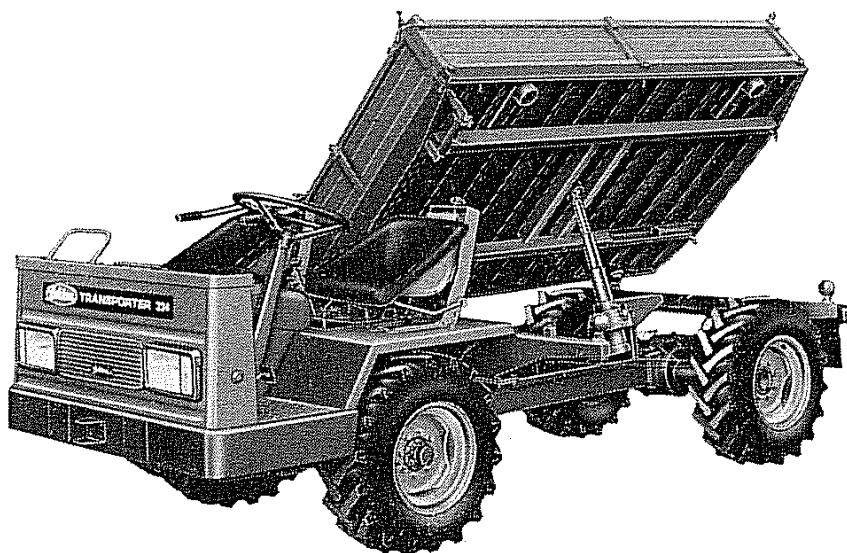
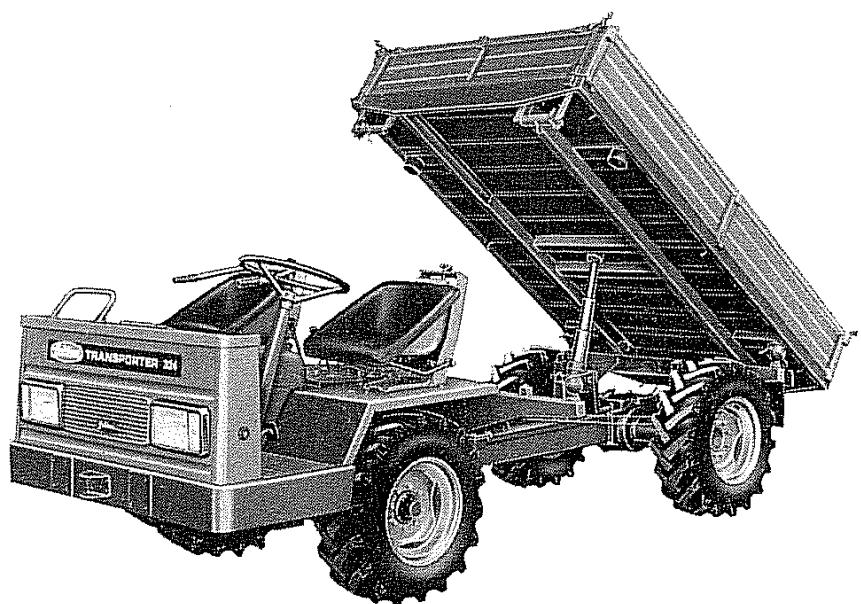




RIBALTAMENTO
LATERALE
SINISTRO

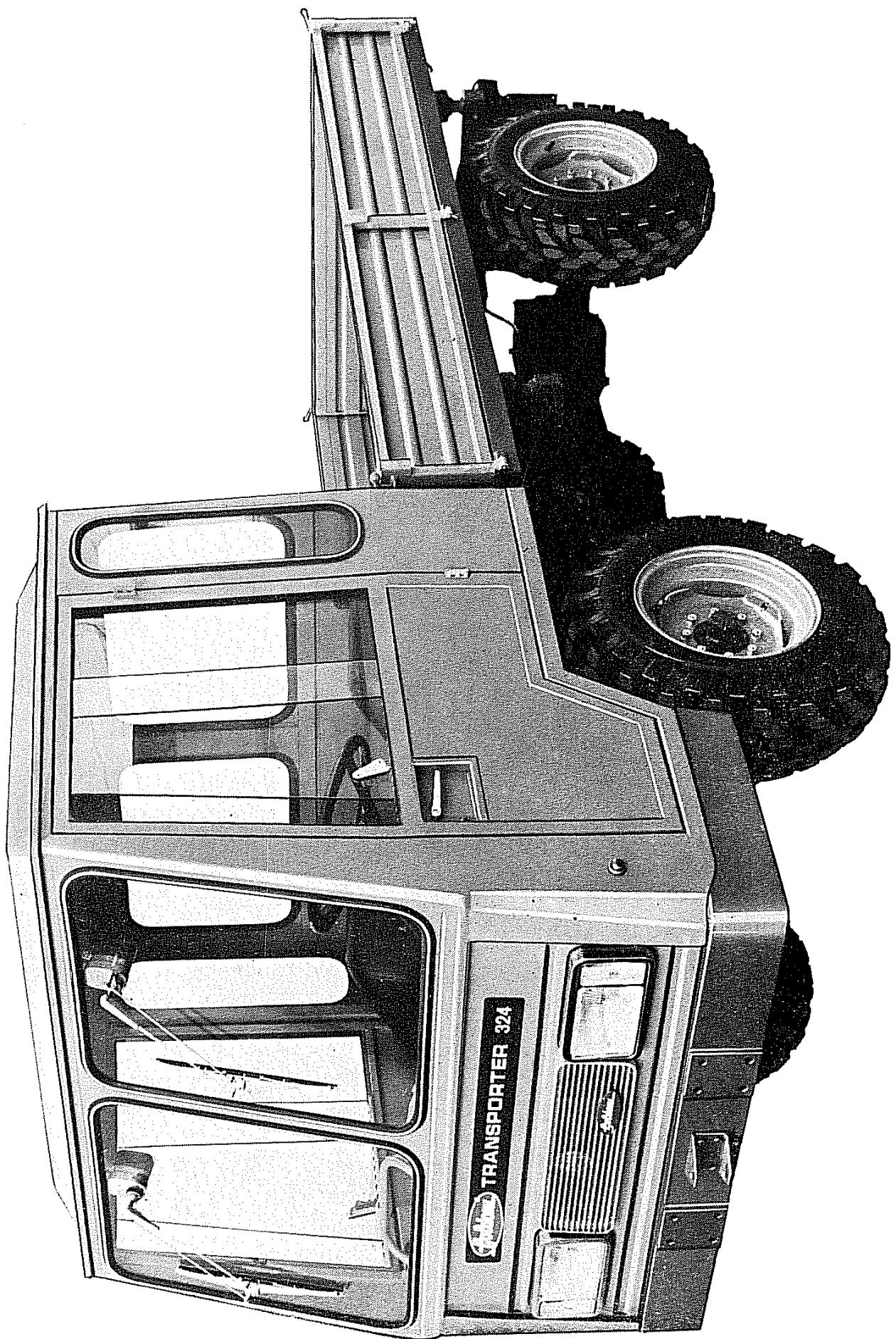


RIBALTAMENTO
POSTERIORE



RIBALTAMENTO
LATERALE
DESTRO

VERSIONE CON CABINA IN METALLO (cabina a richiesta)



P R E M E S S A

Nel ringraziarLa per la preferenza accordata alla **TRANSPORTER 324** o **336**, la Ditta **GOLDONI** è certa che da questa otterrà tutte le prestazioni necessarie alla sua Azienda.

Rendendosi conto che è nel Suo interesse mantenere la macchina in perfetta efficienza, la Ditta **GOLDONI** ha compilato questo libretto per farLe conoscere le norme necessarie al buon uso e alla razionale manutenzione della transporter.

Infatti, se è vero che l'impiego della transporter Le farà guadagnare tempo e denaro, la sua buona manutenzione Le farà risparmiare più tempo e più denaro.

Voglia pertanto assimilare le norme in esso riportate e osservarle scrupolosamente ogni qualvolta adopera la macchina.

S E R V I Z I O A S S I S T E N Z A

A garanzia di un perfetto funzionamento della macchina si ricorda che i ricambi adoperati devono essere originali **GOLDONI**.

Tenuto quindi presente che l'uso di ricambi non originali può causare seri inconvenienti si consigliano gli utenti di servirsi pertanto solo della nostra organizzazione di vendita (vedi pag. 37).

INDICE

Dati tecnici	Pag. 9
------------------------	--------

ISTRUZIONI PER L'USO

Leve di comando	» 11
Innesto delle velocità	» 12
Bloccaggio del differenziale	» 14
Presa di forza	» 15
Freni	» 16
Sterzo idraulico	» 17
Sollevatore idraulico	» 18

MANUTENZIONE - PULIZIA - LUBRIFICAZIONE

Punti d'ingrassaggio	» 20
Sostituzione e livello olio nel carter	» 21
Olio impianto idraulico	» 23
Olio freni	» 24
Registrazione convergenza ruote	» 24
Registrazione freni	» 25

IMPIANTO ELETTRICO

Caratteristiche	» 28
Registrazione fari e sostituzione lampade	» 29
Cruscotto	» 30
Avviamento e arresto motore	» 30
Avviamento con termoavviatore	» 31
Consigli all'Utente	» 32
Applicazioni	» 34
Ricambi	» 37

DATI TECNICI

MOTORE: Vedere libretto istruzioni motore.

TRANSPORTER:

Frizione: monodisco a secco con comando a pedale.

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

Differenziale: su entrambi gli assi con possibilità di bloccaggio meccanico sull'asse posteriore.

Freno di servizio: di tipo idraulico a doppio circuito, agente sulle 4 ruote tramite comando a pedale.

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

Presa di forza: posteriore, a 2 velocità indipendenti (558 - 879 giri/1'). Rotazione in senso antiorario.

Sterzo: volante a calice con servosterzo idraulico agente sulle ruote anteriori.

Trazione: a 4 ruote motrici.

Pneumatici: VEITH 10-15 profilo AS AGRAR (Tractor) 6 p.r. solo per impieghi fuori strada. - VEITH 10-15 profilo GG4 6 p.r., consigliabili per impieghi prevalentemente su strada.

Pressioni di gonfiaggio: ruote anteriori 1,5 Atm., posteriori 2 Atm.

Raggio di volta: minimo m. 5 (misurato all'esterno della macchina).

Cassone: ribaltabile trilateralmente con unico comando idraulico.

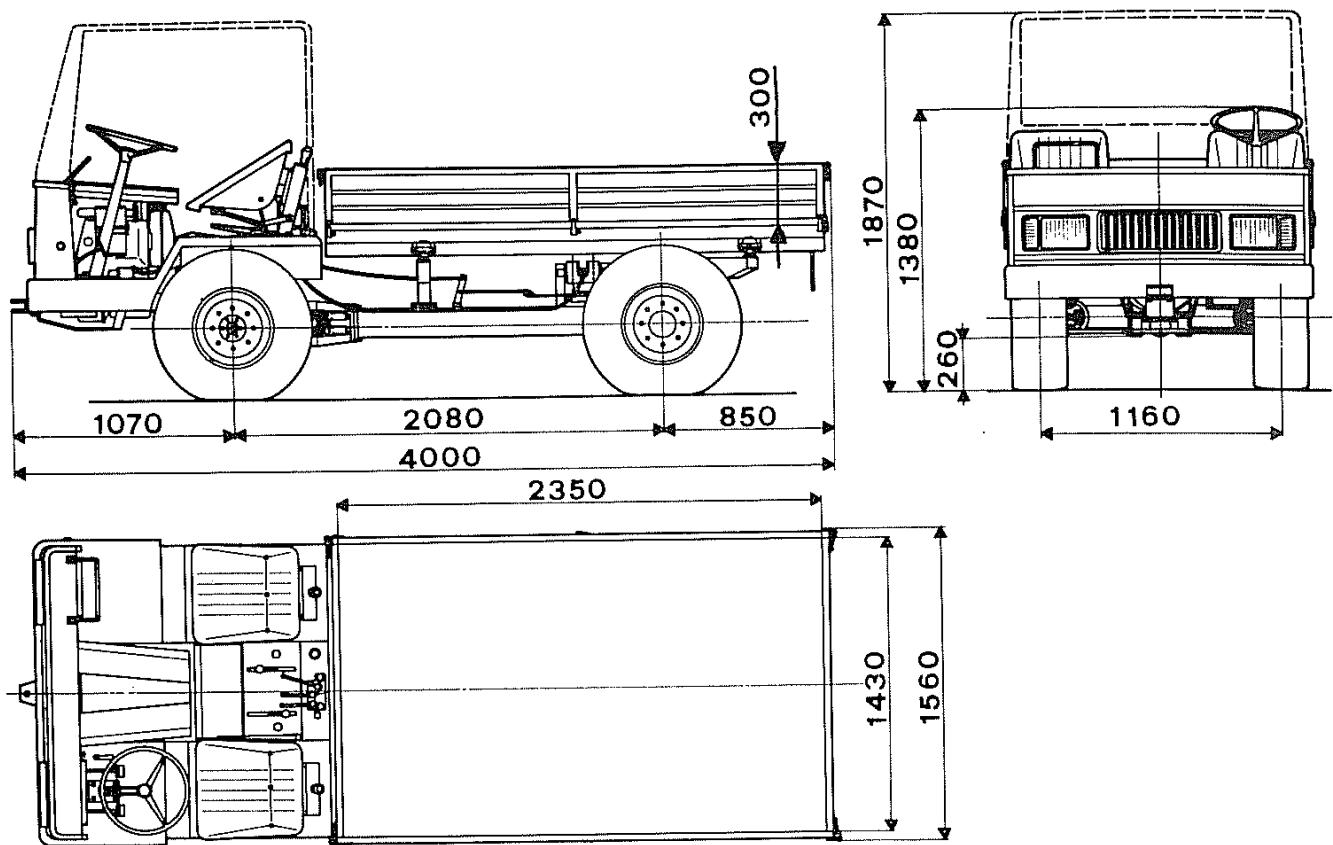
Sedili: n. 2, imbottiti e regolabili.

VELOCITA' DI AVANZAMENTO IN KM/H CON MOTORE A 3000 GIRI/1'

Marce Mod.	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	6 ^a	1 ^a RM	2 ^a RM	3 ^a RM
324	1,2	2,7	4,1	6,6	14,7	22	1,6	3,6	5,4
336	1,7	3,8	5,6	9,2	20,3	30,4	2,2	4,9	7,4

N.B. - Il modello 324 può essere predisposto con le stesse velocità del modello 336.

Dimensioni:



Pesi:

Peso

(in ordine di marcia senza
conducente e senza cabina)

mod. 324 mod. 336

Sull'asse anteriore	Kg. 860	970
Sull'asse posteriore	Kg. 400	400
Totale	Kg. 1.260	1.370

Peso cabina: Kg. 36.

Portata complessiva a pieno carico Q.li 25.

ISTRUZIONI PER L'USO

LEVE DI COMANDO:

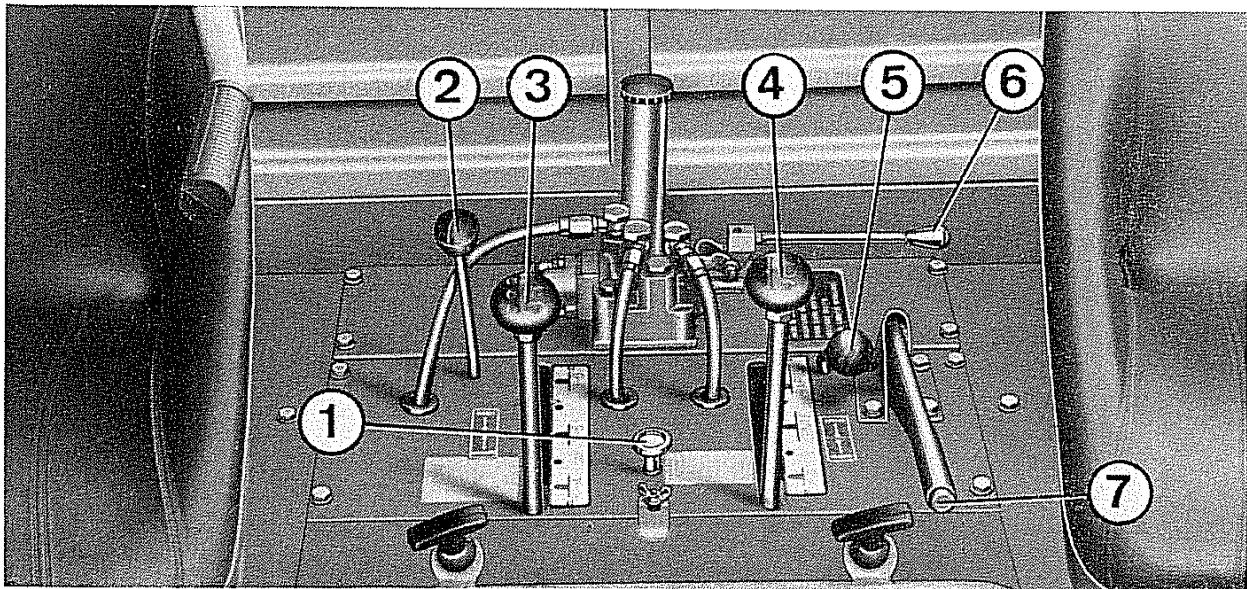


Fig. 1 - Comandi

- 1) Pomello arresto motore
- 2) Leva bloccaggio differenziale
- 3) Leva cambio di velocità
- 4) Leva comando riduttore e invertitore marce
- 5) Leva comando presa di forza
- 6) Leva comando sollevatore
- 7) Leva comando freno di soccorso e stazionamento
- 8) Pedale comando frizione
- 9) Pedale comando freno di servizio
- 10) Pedale acceleratore
- 11) Acceleratore a mano

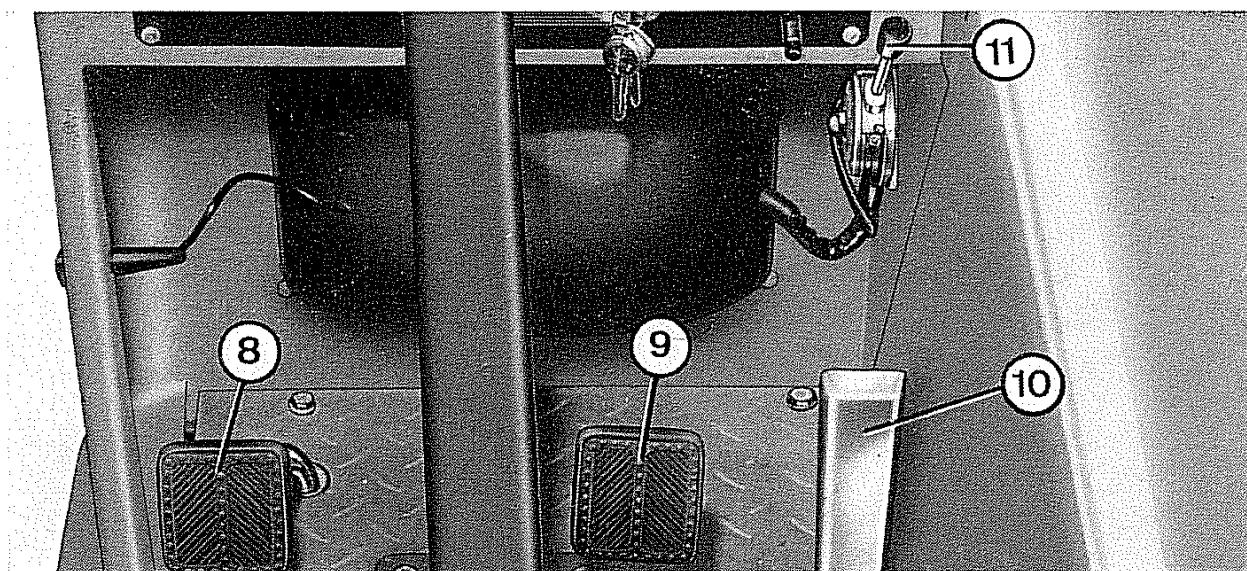


Fig. 2 - Comandi

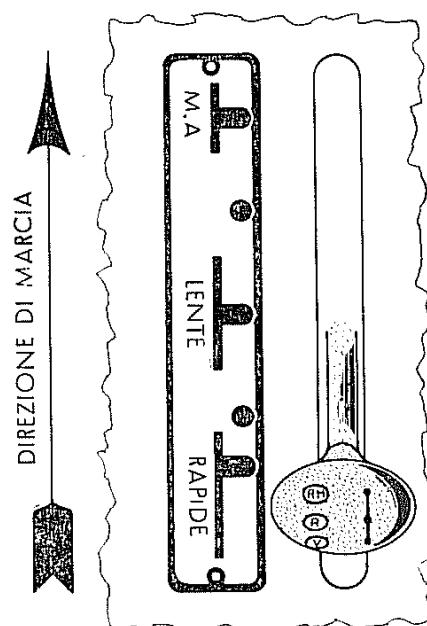
CAMBIO DELLE VELOCITA'

La transporter è dotata di un cambio a 9 velocità di cui 6 avanmarce e 3 retromarce.

La leva 4 (fig. 3) che comanda il riduttore e invertitore marce, predispone il cambio per la scelta delle velocità **Ridotte - Veloci** e **Retromarce**.



Fig. 3 - Inserimento del riduttore-invertitore



Schema

Con la leva 4 in posizione « **Lente** » si ottengono le Ridotte: 1^a-2^a-3^a.

Con la leva 4 in posizione « **Rapide** » si ottengono le Veloci: 4^a-5^a-6^a.

Con la leva 4 in posizione « **M.A.** » si ottengono le Retromarce.

1^a RM - 2^a RM e 3^a RM.

Per selezionare le velocità è quindi necessario:

- Disinnestare la frizione.
- Scegliere la gamma di velocità desiderata agendo sulla leva 4 (Fig. 3).
- Scegliere la velocità desiderata agendo sulla leva 3 (Fig. 4) quindi abbandonare gradualmente il pedale della frizione.

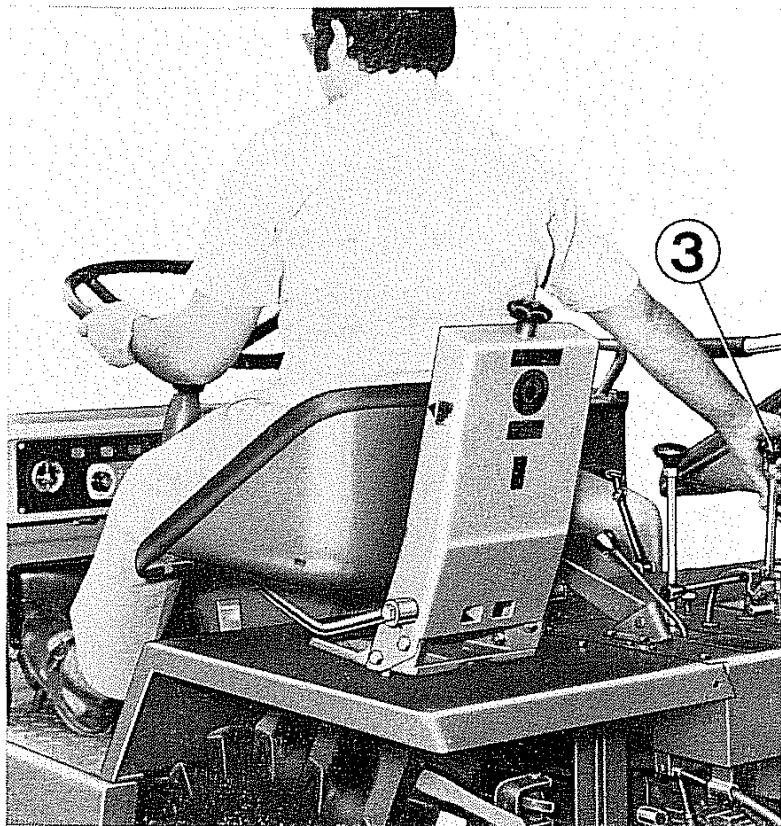
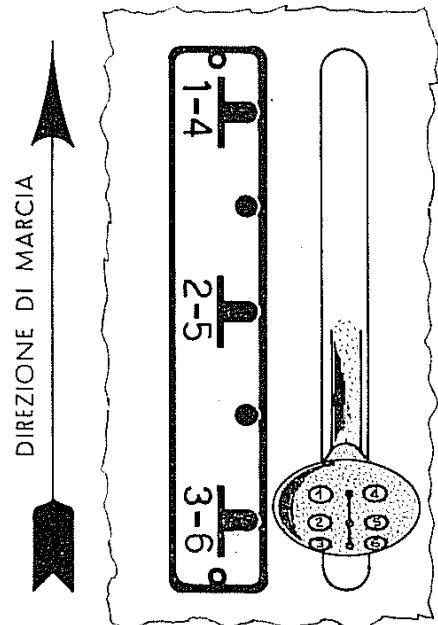


Fig. 4 - Innesto delle velocità



Schema

N.B. - Un prolungato disinnestato della frizione favorisce il prematuro logorio del cuscinetto reggispinta, evitare perciò di tenere la frizione disinnestata più del necessario.

BLOCCAGGIO DEL DIFFERENZIALE

La transporter è dotata di differenziale su entrambi gli assi; ciò permette una guida leggera e sicura con pieno sfruttamento delle prestazioni della macchina.

Sul differenziale posteriore esiste un dispositivo di bloccaggio meccanico che si aziona premendo in basso la leva 2 (fig. 5).

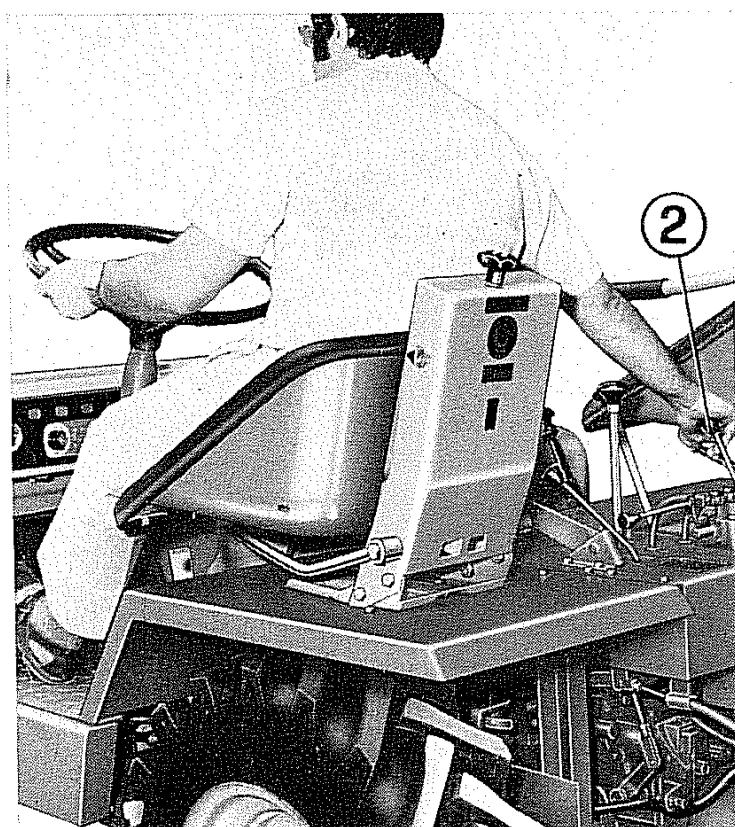
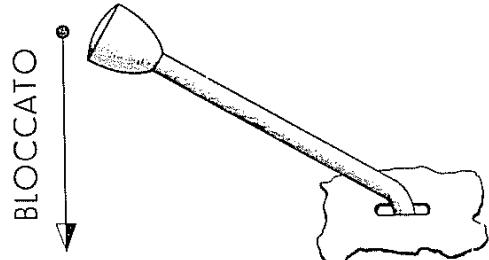


Fig. 5 - Bloccaggio differenziale



Schema

Il dispositivo è costruito in modo da essere impiegato solamente in caso di necessità (Es. quando una ruota slitta) infatti, togliendo la mano dalla leva, il differenziale si libera automaticamente.

N.B. - Usare il bloccaggio differenziale solo con le marce ridotte.

In ogni caso, prima di bloccarlo, ridurre i giri del motore e spingere il pedale della frizione.

Si consiglia comunque di non effettuare il bloccaggio del differenziale in prossimità o in corrispondenza delle curve.

PRESA DI FORZA

Per azionare attrezzi lavoranti a movimento rotatorio la transporter è dotata di una presa di forza posteriore a due velocità indipendenti e senso di rotazione antiorario.

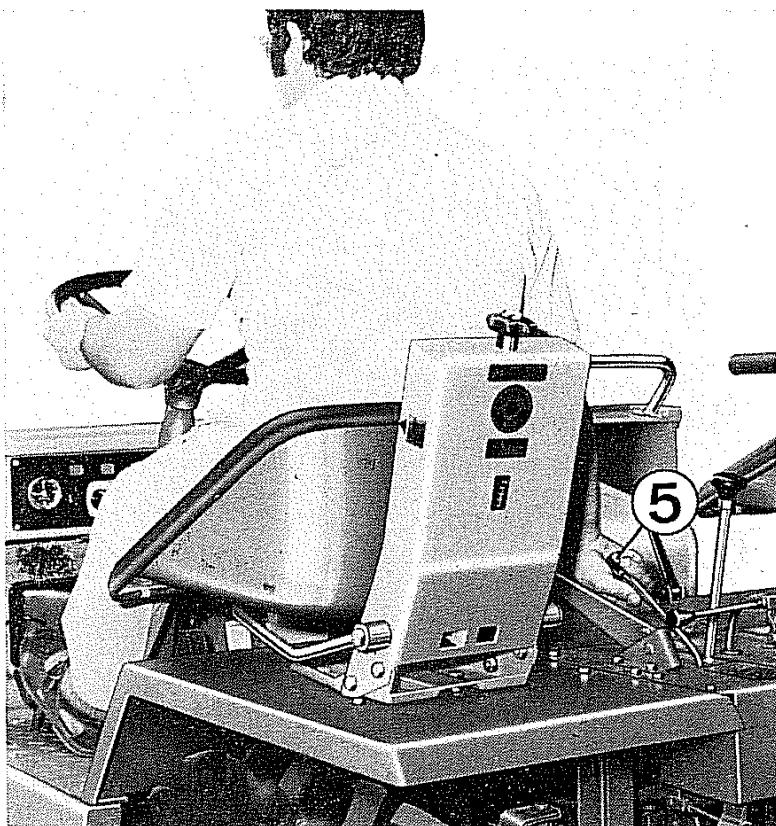
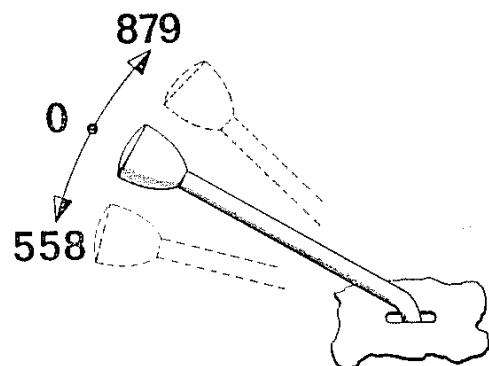


Fig. 6 - Presa di forza



Schema

Con la leva 5 (fig. 6) nella posizione più bassa abbiamo la rotazione **Ridotta** pari a 558 giri/1'.

Con la stessa leva nella posizione più alta abbiamo la rotazione **Veloce** pari a 879 giri/1'.

Quando non è necessario l'impiego della presa di forza, la leva 5 deve essere messa nella posizione centrale di **Folle**.

N.B. - Gli spostamenti in alto o in basso della leva comando presa di forza devono essere preceduti dal disinnesto della frizione.

FRENI

DISPOSITIVI DI FRENATURA

La transporter è dotata di freni a tamburo su tutte e quattro le ruote motrici.

I comandi per la frenatura della macchina sono due: il dispositivo di servizio e il dispositivo di soccorso e stazionamento.

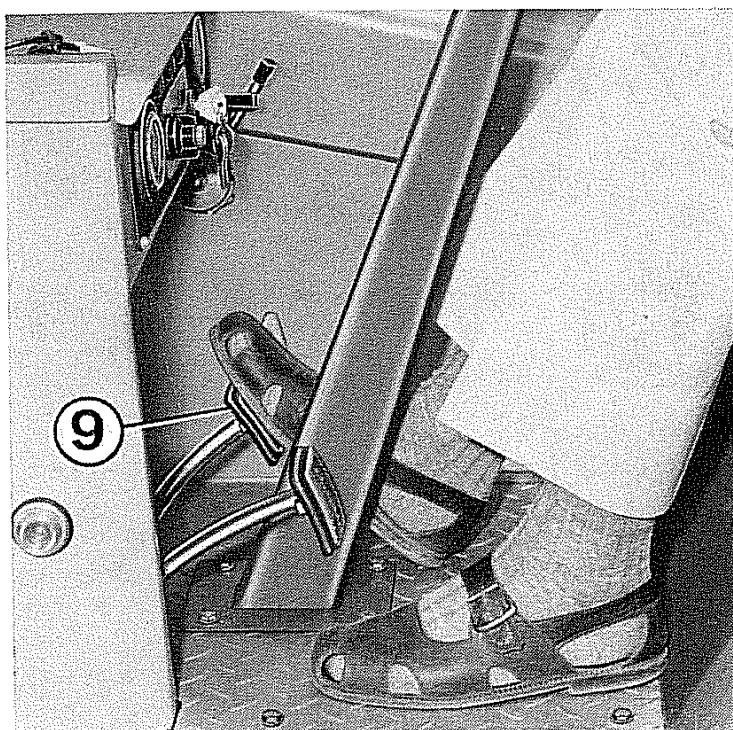


Fig. 7 - Frenatura di servizio

FRENATURA DI SERVIZIO

Di tipo idraulico agente sulle 4 ruote tramite il pedale 9 (fig. 7). Detto sistema dà la massima garanzia in quanto anche in caso di rottura di un tubo, essendo l'impianto a doppio circuito, abbiamo ugualmente la frenatura su due ruote.

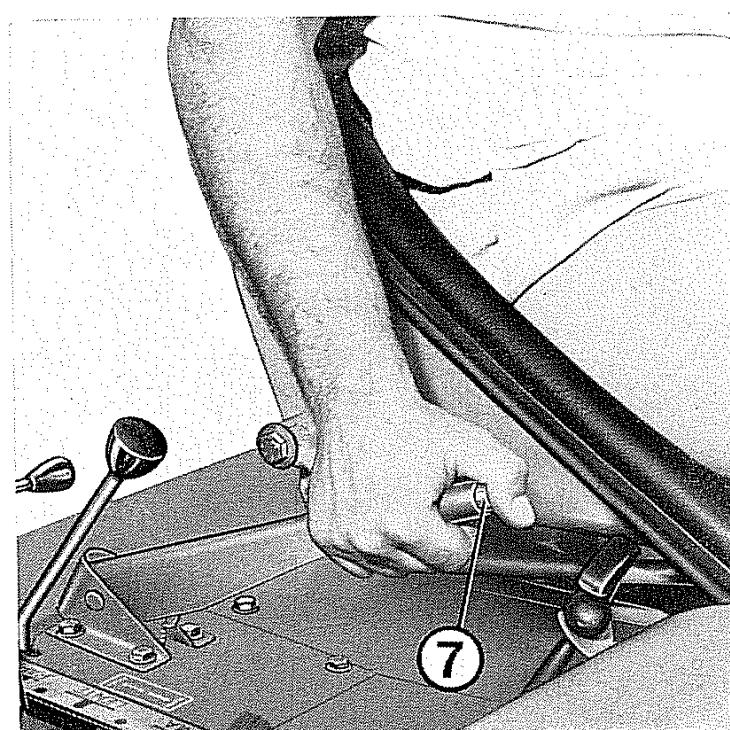


Fig. 8 - Frenatura di soccorso e stazionamento

FRENATURA DI SOCCORSO E STAZIONAMENTO

Di tipo meccanico con comando a mano, agisce sulle ruote posteriori della transporter (Leva 7 fig. 8).

STERZO IDRAULICO

Al fine di adeguare la **trasporter** alle sempre crescenti esigenze di lavoro è stata fornita di uno sterzo idraulico che, oltre ad essere all'avanguardia come concezione tecnica, rende la macchina più maneggevole con il minimo sforzo.

Detto sterzo, agente sulle ruote anteriori, è ad azione irreversibile cioè mantiene l'angolo di curvatura desiderato anche senza l'ausilio dell'operatore impedendo cioè alla macchina di riacquistare la posizione diritta se non azionata in tal senso.

Qualora si sterzi totalmente la macchina in movimento, si consiglia di non insistere nell'azione di sterzatura oltre la fine corsa dello sterzo stesso per non dar luogo ad inutili e svantaggiosi aumenti di pressione nel circuito idraulico.

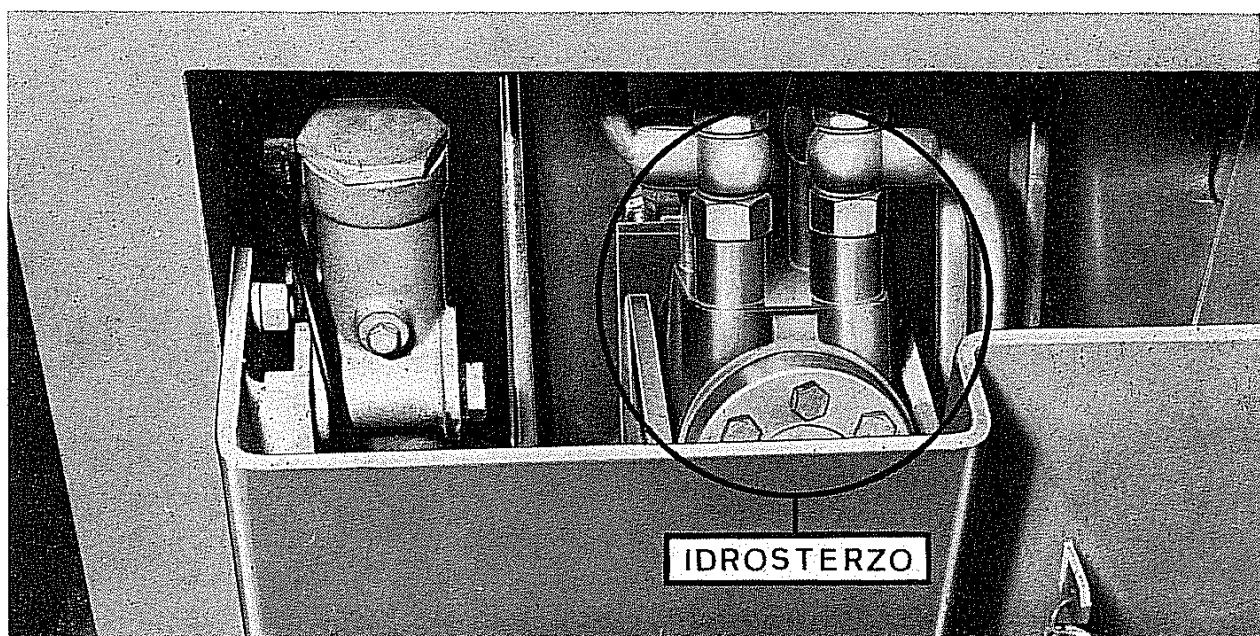


Fig. 9 - Idrosterzo

IMPORTANTE - Per la sua particolare costruzione l'**IDROSTERZO** è un organo di massima precisione, tuttavia esso non richiede una specifica manutenzione. Nel caso che lo sterzo idraulico presentasse una disfuzione, prima di attribuirne la causa all'idrosterzo è bene ricercare la disfuzione negli altri organi idraulici (pompa - distributore - valvole ecc.) perchè ben difficilmente l'idrosterzo può esserne la causa.

Qualora si accerti che la disfuzione derivi dall'idrosterzo, la riparazione può essere effettuata solamente da personale altamente specializzato.

Si consiglia vivamente, nell'interesse dello stesso Cliente, di inviare il gruppo idrosterzo alla nostra ditta.

SOLLEVATORE IDRAULICO

La transporter è dotata di un sollevatore idraulico costituito da una pompa ad ingranaggi azionata dal motore, dal serbatoio dell'olio, dal cilindro telescopico per il ribaltamento del cassone, dal gruppo comando (distributore) e dalle tubazioni di collegamento.

Caratteristiche del sollevatore:

		mod. 324	mod. 336
Velocità di rotazione della pompa con motore a regime massimo	giri/1'	2210	2543
Portata della pompa a regime di potenza massimo	lt/1'	12,8	15,76
Taratura valvola di sicurezza	Kg/cm ²	95-100	95-100
Corsa massima cilindro di sollevamento	mm.	500	500
Carico massimo ribaltabile	Q.li	20	20

Comando del sollevatore

Per provvedere al ribaltamento del cassone occorre spostare la leva 6 (fig. 10) verso il basso; una volta raggiunta la voluta inclinazione del cassone, abbandonare la leva e il cassone resterà in quella posizione.

Per abbassare il cassone basta spostare la leva 6 verso l'alto.

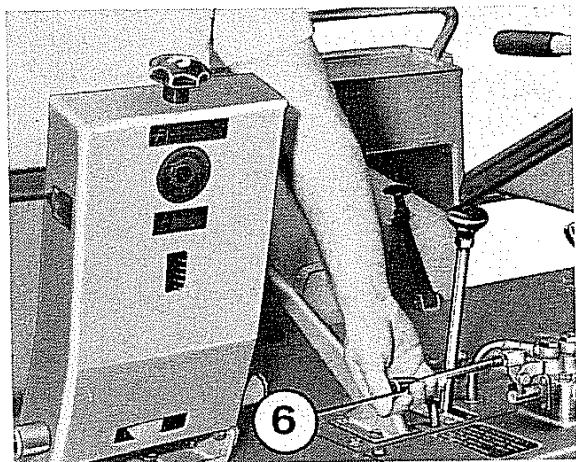
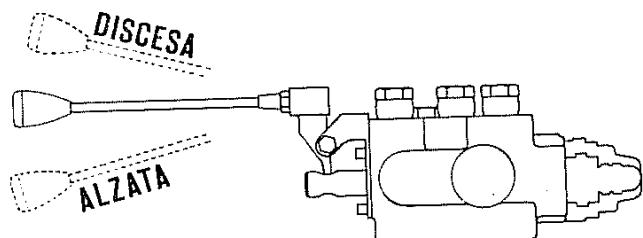


Fig. 10 - Leva comando sollevatore



Schema

N.B. - Nel sollevamento del cassone, non insistere oltre la corsa massima del cilindro di sollevamento per non sottoporre il sistema idraulico ad inutili e dannosi aumenti di pressione.

Per il ribaltamento del cassone bisogna fare molta attenzione alla posizione dei 2 perni di ribaltamento **A** e **B** (fig. 11 - 12 e 13) che varia a seconda di come vogliamo ribaltare il cassone.

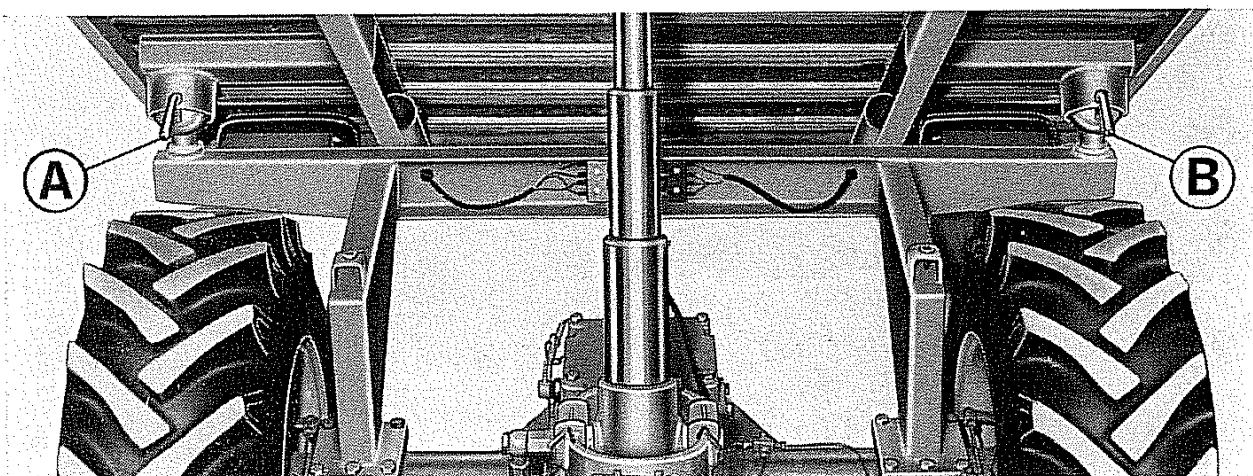


Fig. 11 - Ribaltamento posteriore

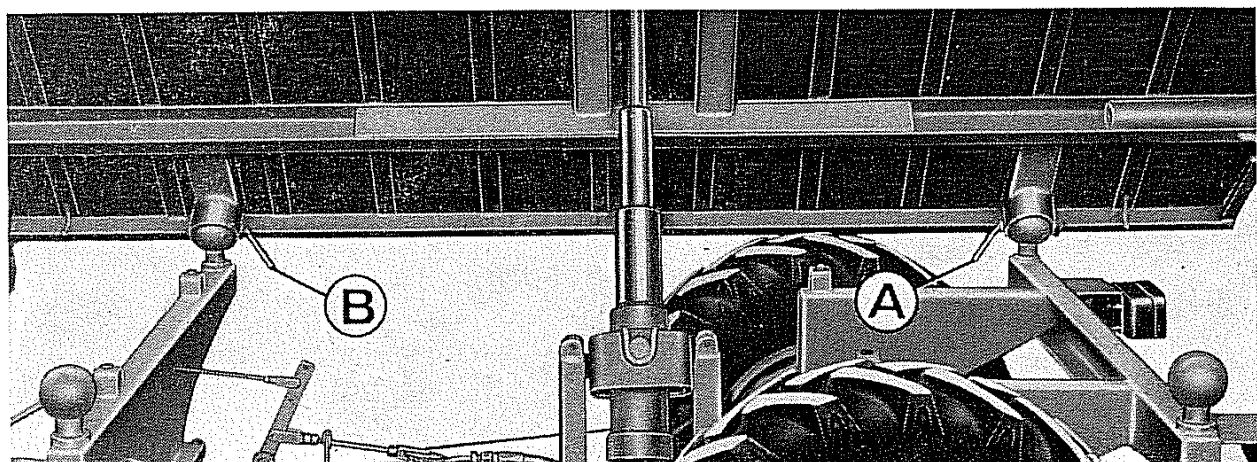


Fig. 12 - Ribaltamento laterale destro

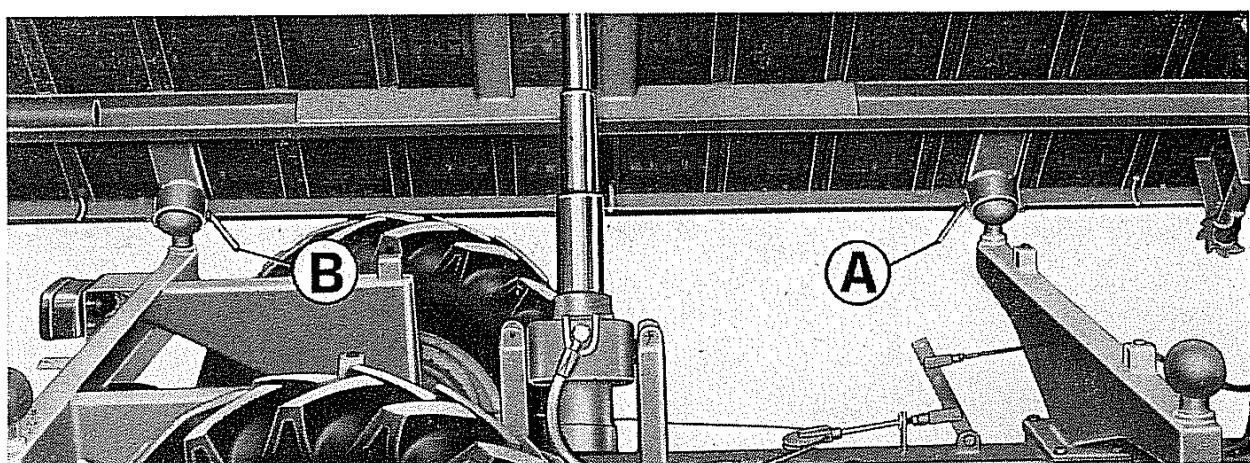


Fig. 13 - Ribaltamento laterale sinistro

MANUTENZIONE - PULIZIA - LUBRIFICAZIONE

MOTORE: vedere libretto istruzioni motore.

TRANSPORTER: è bene ogni qualvolta la macchina viene usata per lavorazioni su terreni particolarmente accidentati, procedere ad una accurata pulizia.

Essa può essere lavata con acqua in ogni sua parte in quanto per la sua particolare costruzione non vi sono posizioni che possano subire danni.

Effettuato il lavaggio, operare un generale ingrassaggio e lubrificazione di tutte le parti soggette ad atriti di rotazione e precisamente:

- 1) Lubrificare con alcune gocce d'olio tutti gli snodi facenti parte del sistema frenante e del comando frizione.
- 2) E' assolutamente indispensabile ogni 15-20 ore di lavoro effettuare l'ingrassaggio nelle parti sottoindicate dalle figg. 14 - 15 - 16.

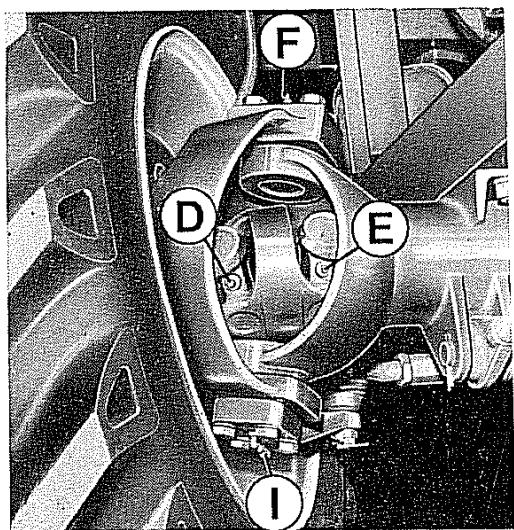


Fig. 14 - Punti d'ingrassaggio

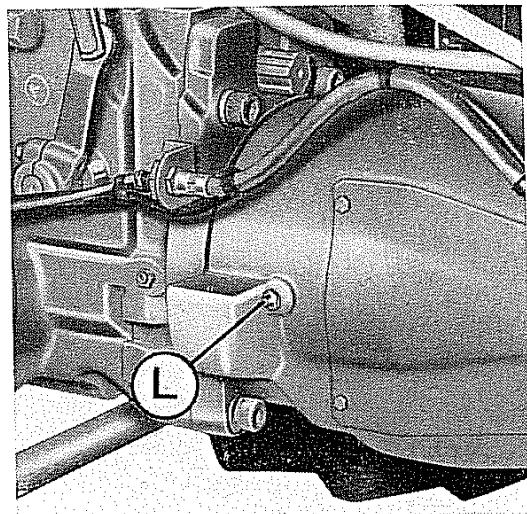


Fig. 15 - Punti d'ingrassaggio

- D.E. - Ingrass. giunti ruote.
F.I. - Ingrass. snodi ruote.
L - Ingrass. snodo centrale.
G - Ingrass. snodo testa cilindro.

Mantenere ingrassati anche i punti O e P.

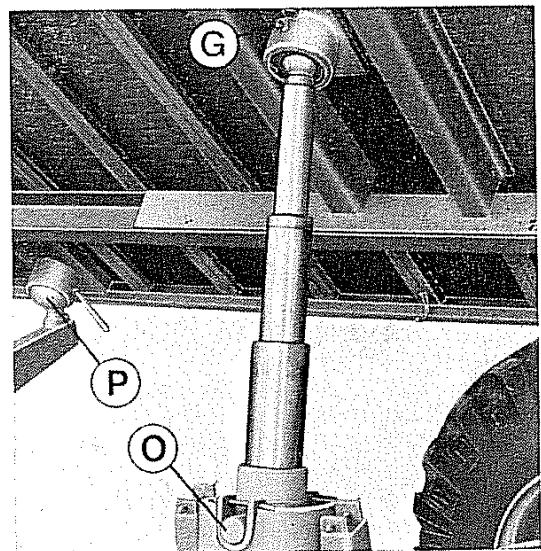


Fig. 16 - Punti d'ingrassaggio

SOSTITUZIONE E LIVELLO DELL'OLIO NEL CAMBIO E NEL DIFFERENZIALE POSTERIORE

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 1000 ore di lavoro circa.

Nel carter cambio

La sostituzione deve essere fatta a macchina calda in modo da poter sfruttare la massima fluidità che l'olio ha in quel momento, defluendo così più velocemente per il tappo B (fig. 18) posto nella parte inferiore del carter cambio.

Prima di introdurre il nuovo olio, attendere circa un'ora affinchè si possano scaricare in modo completo i residui di olio vecchio.

Introdurre quindi dal tappo A (fig. 17) posto lateralmente nella parte superiore del carter, nuovo olio ESSO GEAR OIL CZ 90 nella quantità di 8 Kg.

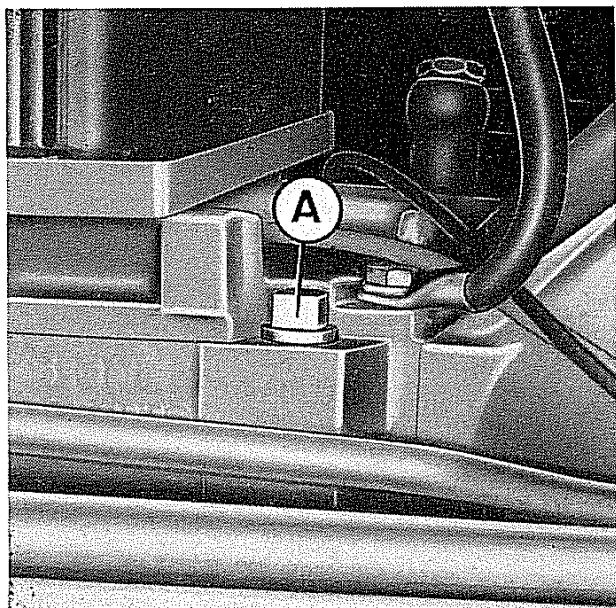


Fig. 17 - Immissione e livello olio nel carter cambio

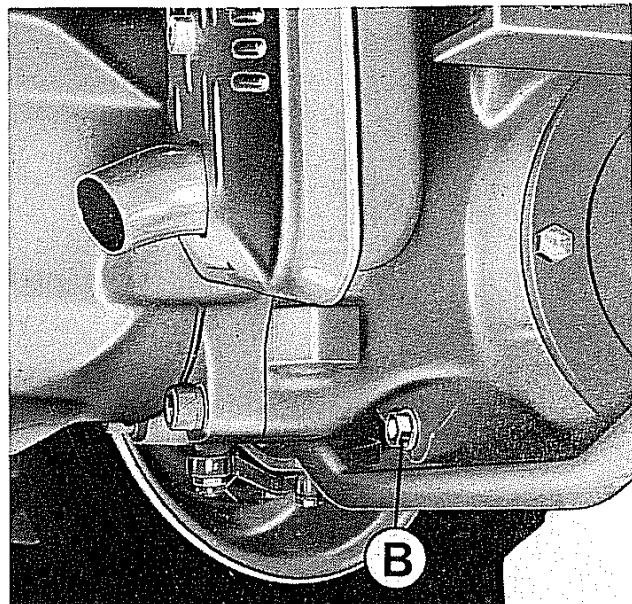


Fig. 18 - Scarico olio nel carter cambio

Dopo l'immissione e anche periodicamente controllare il livello dell'olio tramite il tappo A (fig. 17) munito di apposita asta.

N.B. - L'uso della transporter in posizioni molto inclinate potrebbe creare scompensi di lubrificazione nel carter cambio. Per ovviare l'inconveniente è consigliabile far assumere alla transporter, circa ogni ora, la posizione di lavoro contraria.

Nel differenziale posteriore

Usando gli stessi accorgimenti suggeriti nel paragrafo del carter cambio, lo scarico si effettua dal tappo **E** (fig. 20) posto nella parte inferiore del carter differenziale.

Introdurre quindi dal tappo **D** (fig. 19) posto nella parte superiore del carter, nuovo olio ESSO GEAR OIL CZ 90 nella quantità di 7 Kg.

Dopo l'immisione e anche periodicamente controllare il livello dell'olio tramite il tappo **D** (fig. 19) munito di apposita asta.

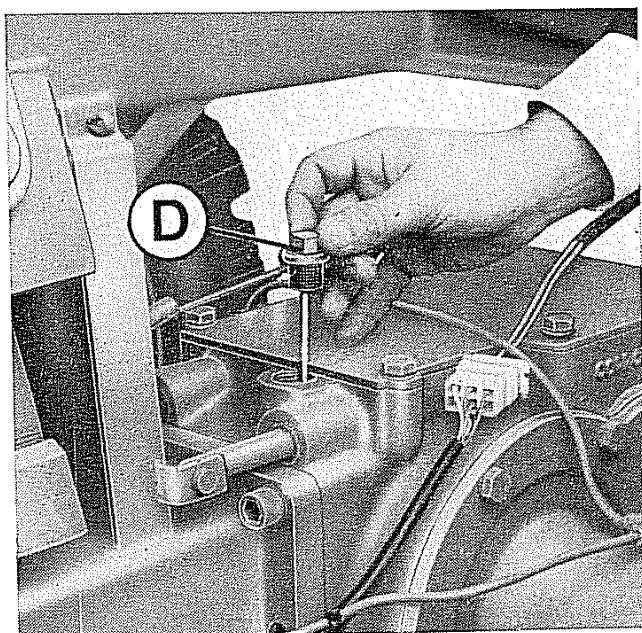


Fig. 19 - Immissione e livello olio nel differenziale posteriore

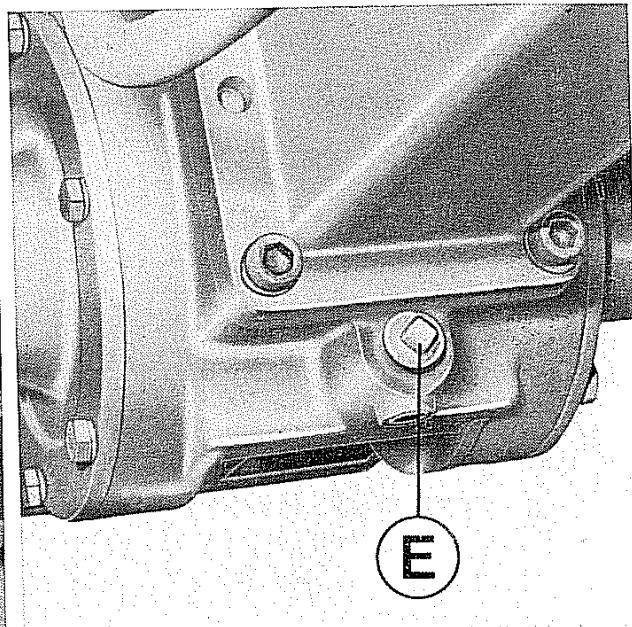


Fig. 20 - Scarico olio nel differenziale posteriore

OLIO CUSCINETTI RUOTE ANTERIORI

L'immissione si effettua tramite il tappo **F** (fig. 21) con la ruota in posizione tale che il tappo sia rivolto verso l'alto.

Per effettuare lo scarico dell'olio basta girare la ruota in modo che il tappo **F** risulti verso il basso.

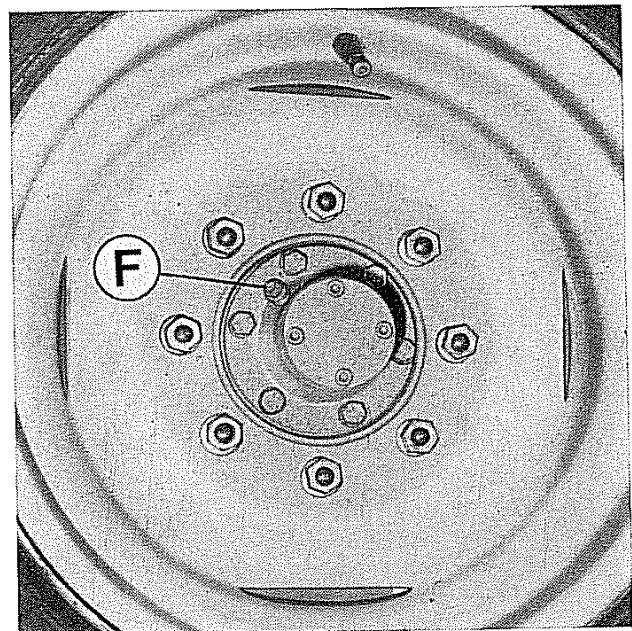


Fig. 21 - Immissione olio cuscinetti ruote anteriori.

OLIO IMPIANTO IDRAULICO

Nell'impianto idraulico viene impiegato olio del tipo **ESSO NUTO H54** nella quantità di 8,5 Kg. (In alternativa usare ESSO LUBE HD 10 W).

Questo olio viene introdotto dal tappo **B** (fig. 22) posto nella parte superiore del serbatoio olio idraulico.

L'olio idraulico non viene mai sostituito tuttavia è bene tenerne controllato il livello tramite lo stesso tappo **B**.

Qualora si presenti la necessità di scaricare l'olio (Es. per la pulizia del filtro), effettuare l'operazione allentando la fascietta stringitubo **C** (fig. 23) e sfilando il tubo **G** (fig. 23) posto nella parte inferiore del serbatoio.

N.B. - Questa operazione va effettuata con il sollevatore tutto abbassato.

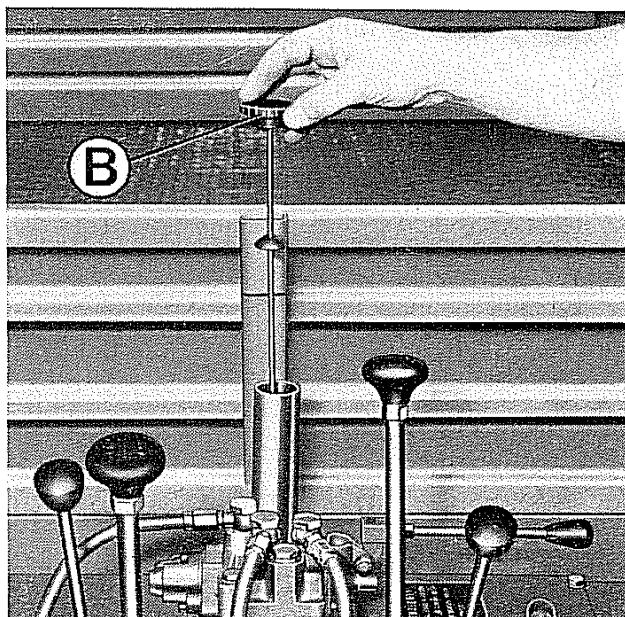


Fig. 22 - Immissione e livello olio idraulico

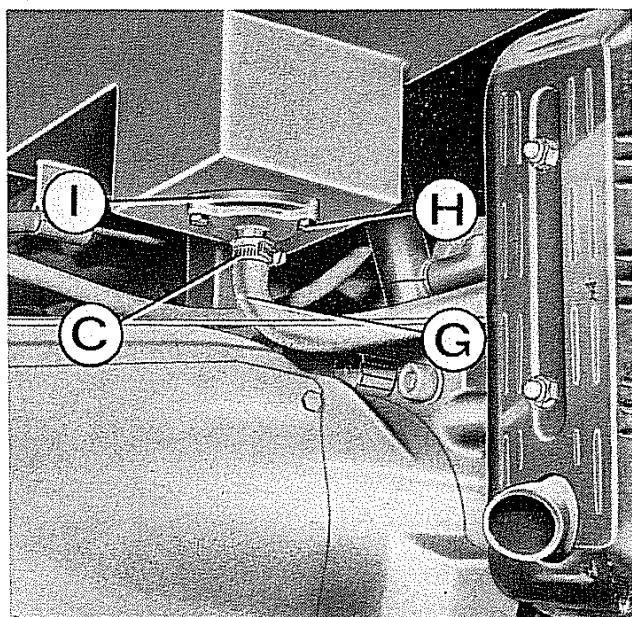


Fig. 23 - Scarico olio idraulico e pulizia filtro

PULIZIA FILTRO OLIO

Almeno 2 volte per ogni stagione lavorativa si rende necessario pulire il filtro dell'olio posto nella parte inferiore del serbatoio. Per effettuare l'operazione occorre togliere il coperchio **I** (fig. 23) svitando le 3 viti **H** (fig. 23). Pulire il filtro lavandolo con petrolio, indi rimontrare tutto come prima.

OLIO FRENI

L'olio impiegato nel sistema frenante è del tipo **FIAT BRAKE FLUID** « **DOT 3** » **etichetta azzurra** in quantità di circa 1 Kg.

Detto olio non va mai cambiato ma è bene verificare scrupolosamente ogni circa 50 ore il livello nei serbatoi **B** (fig. 24) svitando i tappi **A** (fig. 24) e controllando a vista.

Il livello è normale quando i serbatoi sono pieni per circa 3/4; qualora il livello risultasse inferiore, ripristinarlo aggiungendo olio dello stesso tipo.

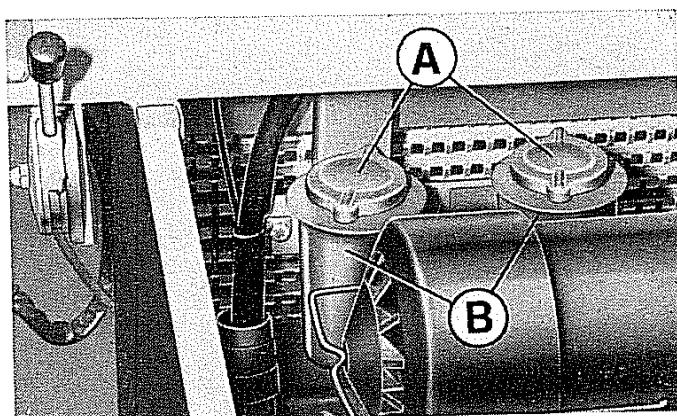


Fig. 24 - Serbatoi olio freno

REGISTRAZIONE CONVERGENZA RUOTE

La convergenza sulle ruote anteriori della transporter è normale quando, misurando dall'esterno dei mozzi, corrispondono le misure riportate nel sottostante schema.

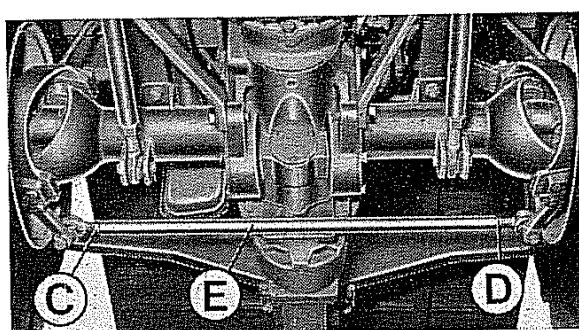
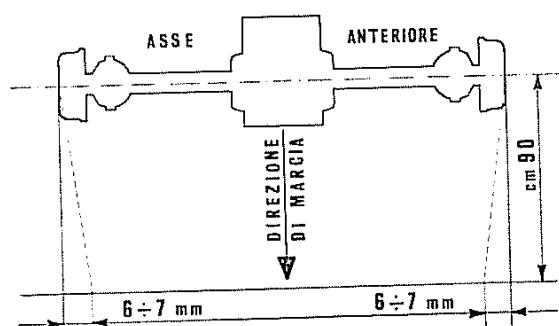


Fig. 25 - Registrazione convergenza



Schema

E' possibile effettuare una eventuale registrazione ruotando la barra **E** (fig. 25) in un senso o nell'altro dopo il preventivo sbloccaggio dei dadi **C** e **D**.

REGISTRAZIONE FRENI

di soccorso e stazionamento

Qualora, con la leva del freno a mano tirata a fine corsa, il veicolo non risultasse sufficientemente frenato, occorre operare come segue:

- Mettere la leva del freno a mano in posizione di riposo.
- Separare la forcetta **F** (fig. 26).
- Avvitare il dado **G** e la forcetta sul tirante, accorciandone così la corsa di frenatura.
- Riattaccare la forcetta **F** e bloccare il dado.
- Verificare che, con la leva del freno a mano in posizione di riposo, non vi sia alcuno sfregamento fra ceppi e tamburi.

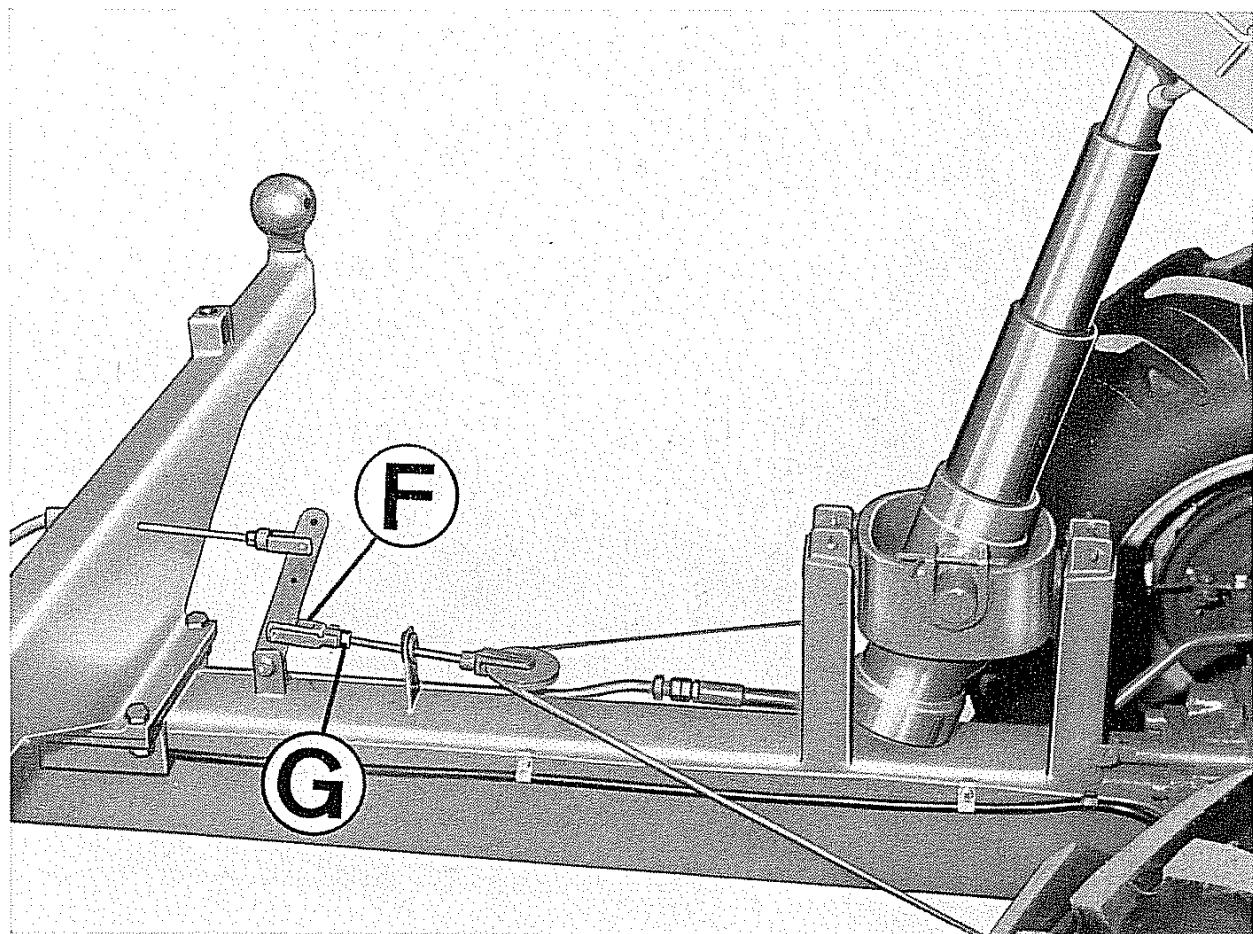


Fig. 26 - Registrazione frenatura di soccorso e stazionamento

di servizio

Se qualcuna delle ruote accusa una sensibile differenza di frenatura rispetto alle altre, oppure la corsa a vuoto del pedale diventa eccessiva, occorre alzare la transporter e verificare che ciascuna ruota possa girare liberamente senza alcuno sfregamento dei ferodi contro il tamburo.

Per la regolazione del gioco fra ceppi e tamburo bisogna agire su ogni ruota nel seguente modo:

- Premere sul pedale del freno in modo da portare le ganasce contro il tamburo.
- Mantenendo bloccate le ganasce ruotare in senso orario il dado A (fig. 27) e in senso antiorario il dado diametralmente opposto, fino a portare gli eccentrici di appoggio a contatto con le ganasce; ruotare quindi sensibilmente i dadi in senso inverso.
- Rilasciare il pedale freno e verificare che la ruota giri liberamente.

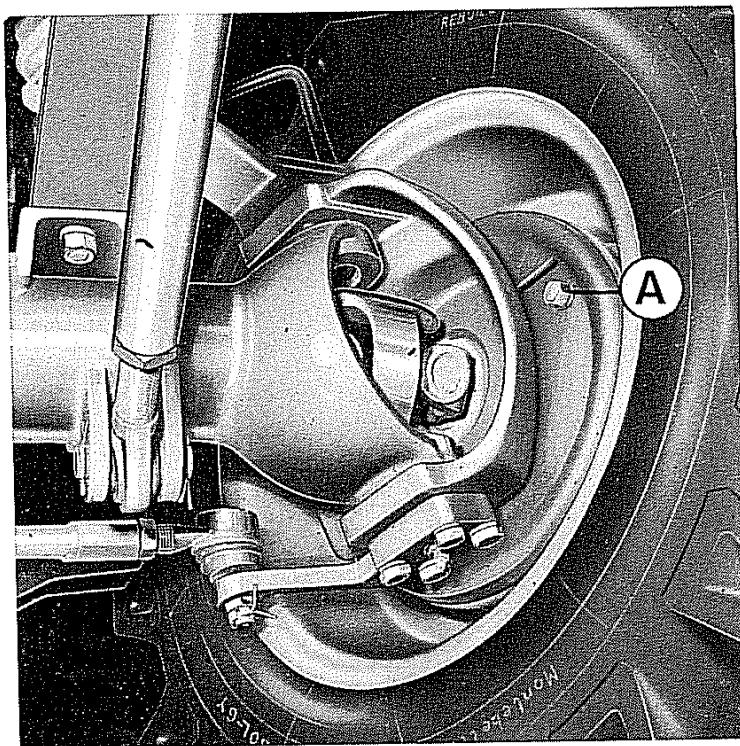


Fig. 27 - Dadi registro frenatura di servizio

N.B. - Qualora la regolazione sia già stata effettuata più volte, occorre verificare lo spessore delle guarnizioni di ferodo: se fosse ridotto a circa 2 mm., si provveda a sostituirle.

Spуро dell'aria

Durante l'uso del veicolo possono formarsi nelle tubazioni delle bollicine di aria o di vapore in seguito al surriscaldamento dei freni nelle lunghe discese o all'impiego di olio non adatto.

Qualora si riscontri una certa elasticità del pedale del freno e una frenatura inefficiente, occorre effettuare lo spurgo dell'aria operando come indicato a seguito:

- Pulire l'estremità del raccordo di spurgo aria **B** (fig. 28) posto su ogni cilindretto, liberando il foro centrale dalle eventuali impurità.
- Applicare sull'estremità del raccordo un tubetto di plastica o di gomma e immergere l'altra estremità del tubetto in un piccolo recipiente contenente olio da freni dello stesso tipo impiegato nel circuito di frenatura (olio BRAKE FLUID HD).
- Svitare di mezzo giro il raccordo stesso e azionare lentamente e per parecchie volte il pedale del freno in modo che il liquido passi dal tubetto nel recipiente, portando con sé le bollicine d'aria e, all'abbandono del pedale, il risucchio farà entrare dal tubetto solamente olio.
- Quando non escono più bollicine d'aria, mantenendo abbassato il pedale del freno, riavvitare il raccordo di spurgo **B** e togliere il tubetto.

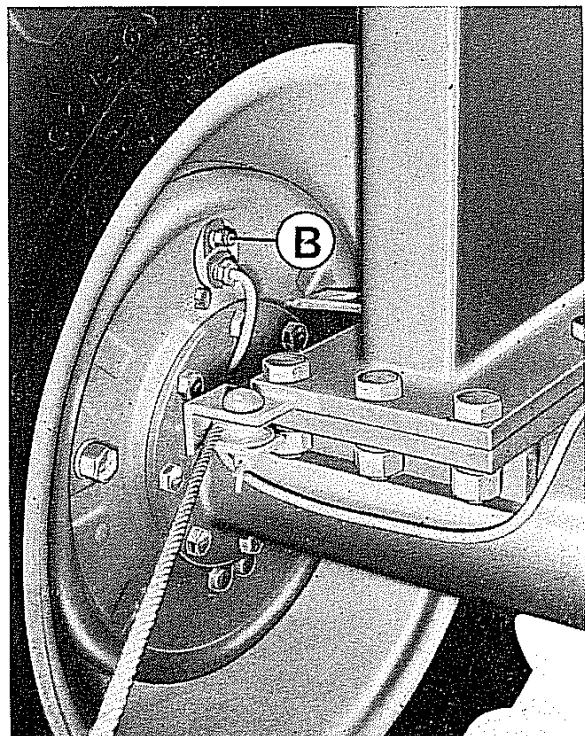


Fig. 28 - Raccordo spurgo aria freni

N.B. - L'operazione di spurgo deve essere eseguita su tutte e quattro le ruote.

IMPIANTO ELETTRICO

CARATTERISTICHE

BATTERIA	Mod. 324	Mod. 336
Tensione	12 V	12 V
Capacità	90 A/h	90 A/h

ALTERNATORE

Con gruppo di regolazione automatico		
Potenza massima continua	180 W	300 W

MOTORINO D'AVVIAMENTO

Con innesto automatico mediante elettromagnete		
Potenza	1,5 PS	1,8 PS

FANALERIA (per i due modelli)

Proiettori anteriori

con lampada asimmetrica 12V - 45/50W (per faro)

con lampada biluce 12V - 5/20W (per luci di posizione e indicatori di direzione)

Fanalini laterali indicatori di direzione

con lampada 12V - 3W

Fanalino posteriore sinistro

con lampada 12V - 20W (per indicatore di direzione)

con lampada biluce 12V - 20/5W (per luce posizione e luce d'arresto)

con lampada 12V - 5W per luce targa

Fanalino posteriore destro

con lampada 12V - 20W (per indicatore di direzione)

con lampada biluce 12V - 20/5W (per luce posizione e luce d'arresto)

REGISTRAZIONE FARI E SOSTITUZIONE LAMPADE FARI ANTERIORI

Qualora i fari per una qualsiasi causa, non rispondano più alla registrazione originale, possono essere registrati nuovamente procedendo nel modo sottoindicato:

- Svitare le due viti che fissano la cornice del faro, indi asportarla.
- Correggere l'inclinazione del faro agendo sulle apposite viti **B** e **C** (fig. 29).
- A registrazione effettuata rimontare la cornice.

N.B. - Qualora la transporter venga usata prevalentemente per spostamenti su strada in ore notturne, al fine di evitare l'abbagliamento di altri veicoli, si consiglia il Cliente di fare effettuare la registrazione dei fari in un'officina dotata degli appositi strumenti.

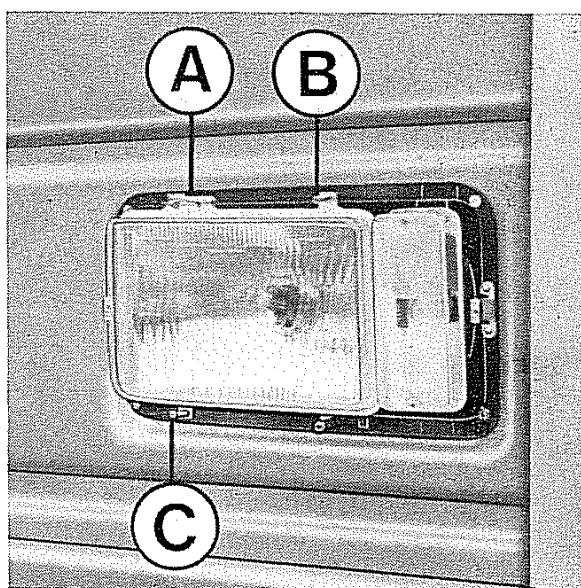


Fig. 29 - Registrazione fari

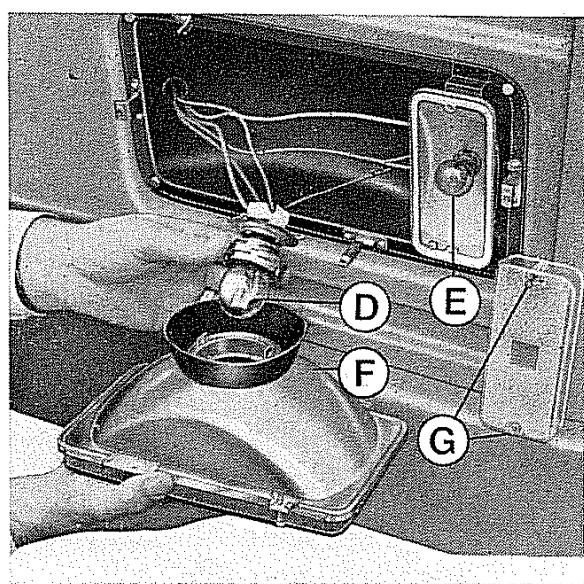


Fig. 30 - Sostituzione lampade

Nell'eventualità che si debba sostituire la lampada di un faro anteriore occorre operare come segue:

- Asportare la cornice del faro cui deve essere cambiata la lampada.
- Sganciare la molla **A** (fig. 29) ed estrarre così il gruppo ottico **F** (fig. 30).
- Sfilare la lampada **D** (fig. 30) e sostituirla con una dello stesso tipo, indi rimontare tutto come prima.

Dovendo sostituire invece una lampada per indicatore anteriore di direzione (lampada **E** fig. 30) basta asportare la cornice e svitare le due viti **G** (fig. 30) che fissano il trasparente.

CRUSCOTTO

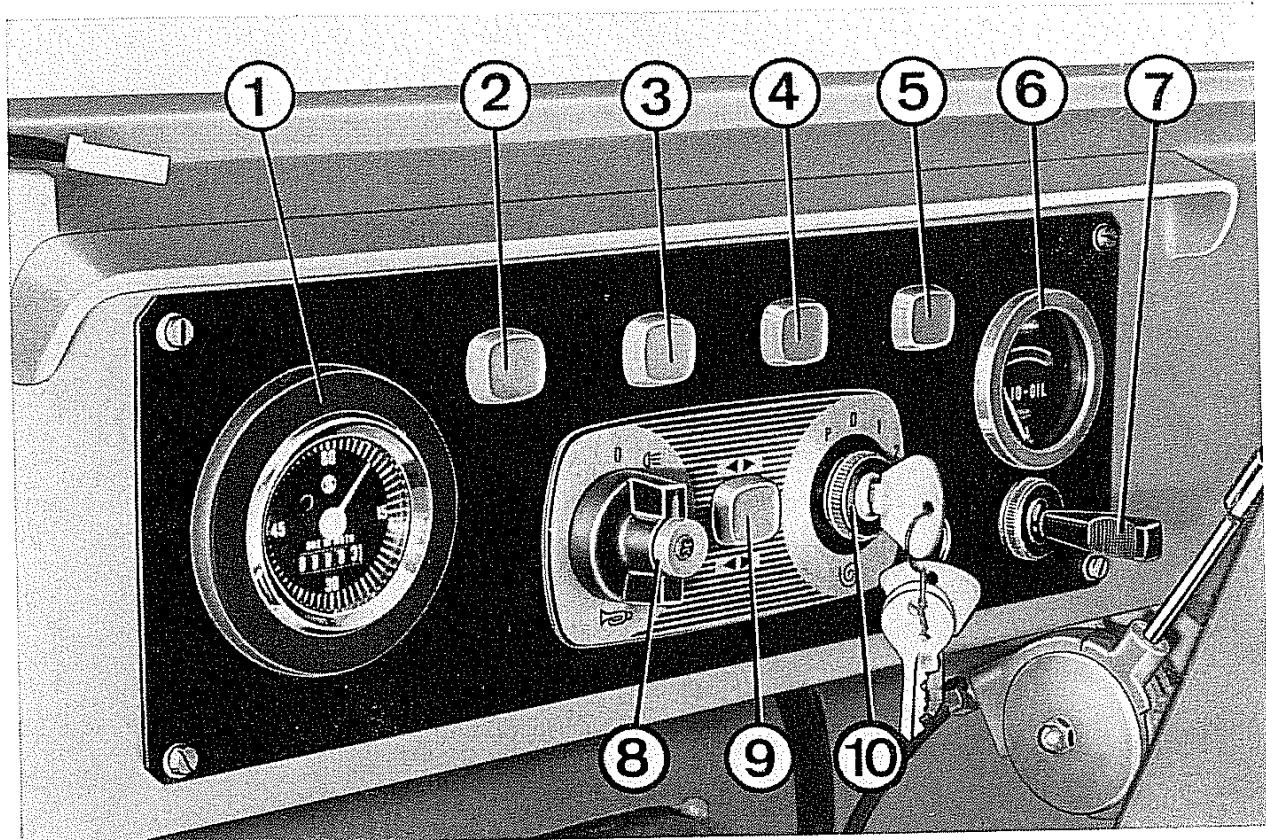


Fig. 31 - Cruscotto

- 1) Contaore elettrico.
- 2) Spia azzurra luci abbaglianti.
- 3) Spia verde luci ingombro.
- 4) Spia rossa anormale funzionamento ricarica batteria.
- 5) Spia rossa riserva carburante.
- 6) Manometro pressione olio motore.
- 7) Comutatore luci di direzione e lampeggio.
- 8) Comutatore luci e pulsante avvisatore acustico.
- 9) Spia verde luci di direzione.
- 10) Comutatore avviamento.

AVVIAMENTO E ARRESTO MOTORE

Per l'avviamento del motore occorre eseguire le seguenti operazioni:

- Introdurre la chiave nel quadro comando avviamento e ruotarla in posizione 1 (fig. 32) lasciandovela alcuni secondi.
- Ruotare ulteriormente la chiave in posizione 2 e appena il motore è avviato abbandonarla.

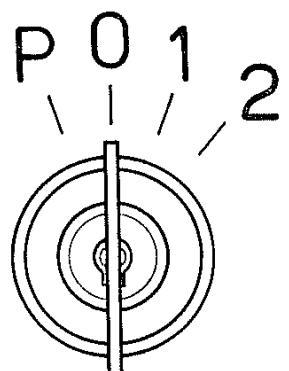


Fig. 32
Quadro avviamento

- Nel caso che la transporter debba rimanere ferma con accese le luci di ingombro, ruotare la chiave del quadro avviamento nella posizione **P** (fig. 32) e il commutatore luci **8** (fig. 31) nel primo scatto.

Avvertenza: con motore in moto lasciare la chiave del quadro in posizione **1** (fig. 32) per permettere la ricarica della batteria e il funzionamento dei segnalatori luminosi situati sul cruscotto.

Per l'arresto del motore occorre tirare l'opposito pomello **1** (fig. 1).

AVVIAMENTO CON TERMOAVVIATORE

Per l'avviamento in climi particolarmente rigidi è possibile applicare alla transporter 324 (già di serie sul mod. 336), un termoavviatore come da sottostante figura (particolari in rilievo).

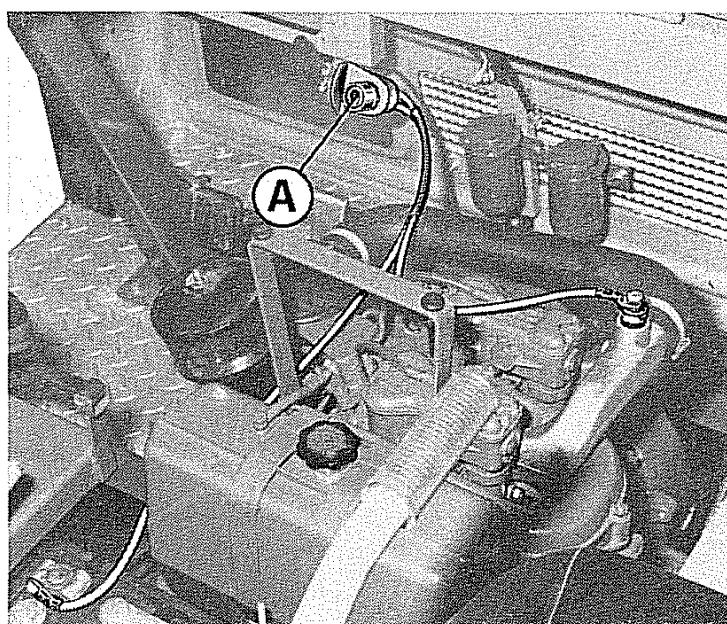


Fig. 33 - Termoavviatore

Consigli per l'uso del termoavviatore

- Usare il termoavviatore solo con temperature inferiori a 0°C che possono rendere difficile il normale avviamento.
- Per usare il termoavviatore procedere nel seguente modo:
Premere il pulsante **A** (fig. 33) del dispositivo per un periodo di circa 30-40 secondi.
Abbandonare il pulsante quindi passare all'avviamento della macchina.

N.B. - Non agire mai contemporaneamente sul pulsante del termoavviatore e la chiave di avviamento onde evitare dannosi sovraccarichi alla batteria.

CONSIGLI ALL'UTENTE

FARI - FANALINI

E' buona norma ricordare che le lampade dei fari e dei fanalini, in caso di avaria, non devono essere sostituite con altre di intensità maggiore per non variare l'equilibrio di potenza tra il generatore e la batteria.

BATTERIA

Controllare il livello dell'elettrolito (fig. 34) ogni settimana ed eventualmente aggiungere acqua distillata.

Questa operazione deve essere eseguita a motore fermo, con la batteria riposata e fredda e con la transporter in posizione piana.

La batteria potrà mantenersi efficiente solo se saranno osservate le seguenti norme:

- Mantenerla pulita ed asciutta, specialmente nella parte superiore. In caso di necessità lavare solo con acqua pura e asciugare con un panno pulito.
- Nel caso di ripristino del livello elettrolito usare esclusivamente acqua distillata.
- Controllare che i morsetti dei cavi siano fissati bene ai poli della batteria.
- Usare sempre una chiave fissa e mai le pinze per svitare ed avvitare i dadi dei morsetti.
- Se eventualmente la batteria richiedesse aggiunta di acqua distillata più di frequente del previsto, rivolgersi ad una officina specializzata.
- Non lasciare mai scaricare completamente la batteria.

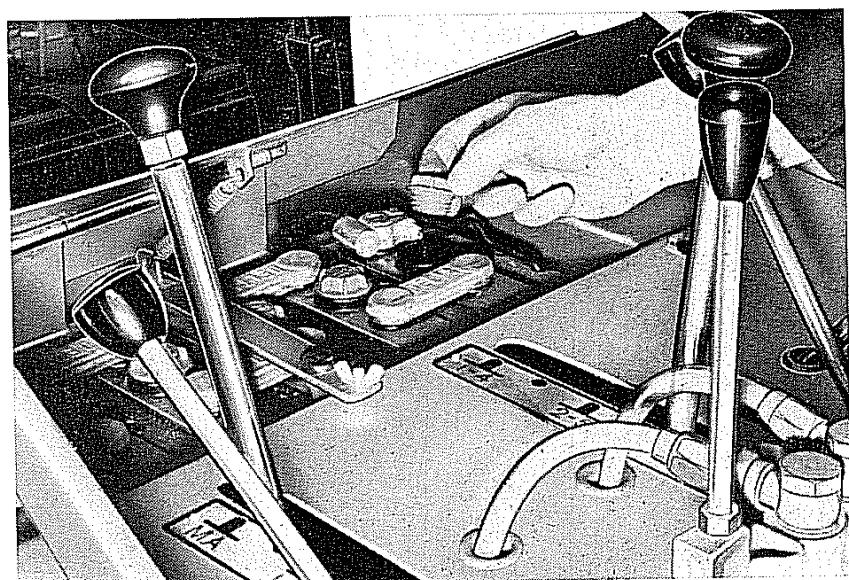


Fig. 34 - Controllo livello degli elettroliti

VALVOLE DI PROTEZIONE DELL'IMPIANTO

Le valvole fusibili di protezione impianto elettrico sono racchiuse in un'apposita scatola portafusibili posta dietro il cruscotto.

La suddetta scatola contiene 6 fusibili disposti come in fig. 35.

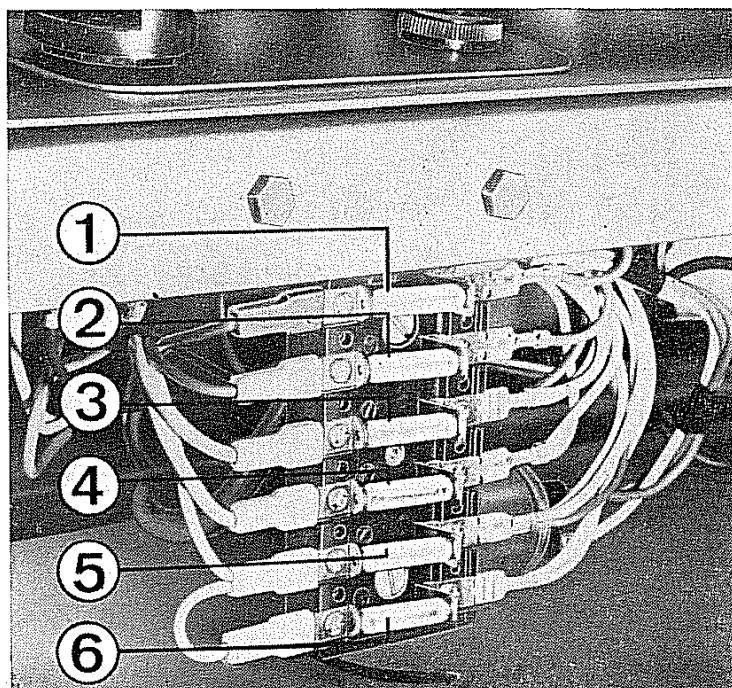


Fig. 35 - Valvole fusibili protezione impianto

- 1-2) Protezione luci di posizione incrociate e relativa spia.
- 3) Protezione luci anabbaglianti.
- 4) Protezione luci abbaglianti e relativa spia.
- 5) Protezione avvisatore acustico.
- 6) Protezione indicatori di direzione e luci d'arresto o stop.

APPLICAZIONI

Al carter differenziale posteriore della transporter è possibile applicare un gruppo sollevatore azionabile dal posto di guida tramite la stessa leva del distributore che comanda il cilindro telescopico.

Per l'applicazione occorre togliere il cassone e il supporto posteriore dello stesso svitando le viti **A** (fig. 36) dopo avere preventivamente separato i cavi dell'impianto elettrico mediante gli appositi blocchetti **B** (fig. 36).

Togliere il coperchio carter **C** (fig. 36) e applicare il gruppo sollevatore completo (vedere fig. 37 e 38).

Togliere infine il cilindro telescopico **D** (fig. 36) e collegare il tubo dell'olio idraulico **E** (fig. 37) al raccordo doppio **F** (fig. 37).

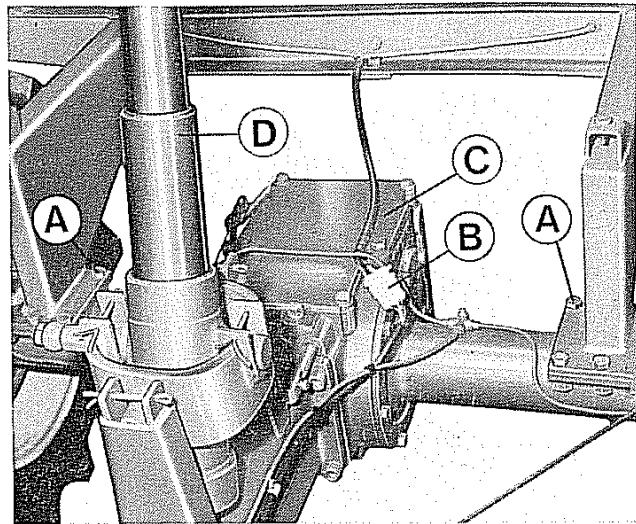


Fig. 36 - Applicazione sollevatore

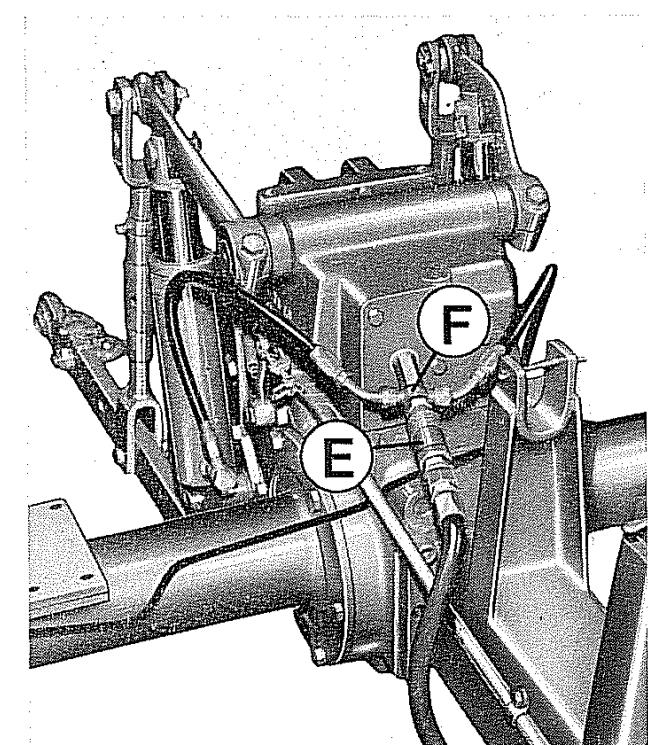


Fig. 37 - Applicazione sollevatore

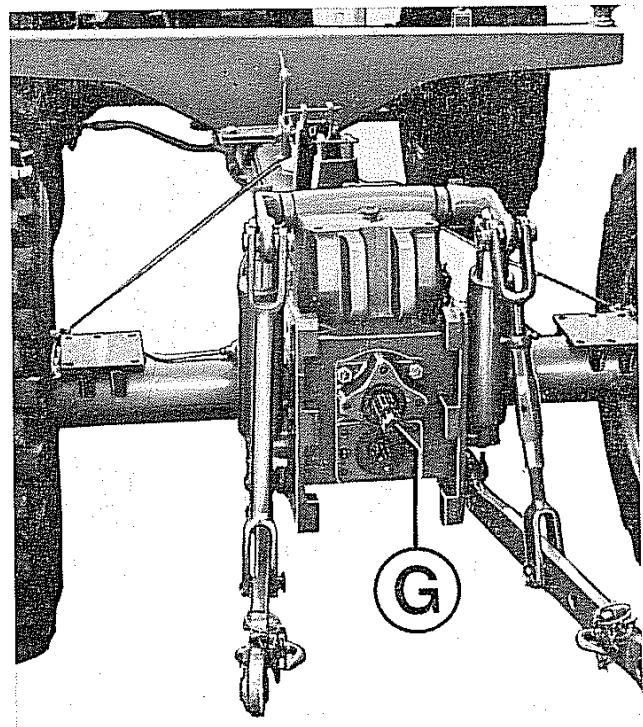


Fig. 38 - Applicazione sollevatore

Al sollevatore si possono applicare fresa, aratri, erpici ecc.

Qui di seguito vediamo illustrata l'applicazione della fresa da cm. 110 e di un aratro bivomere a corpi normali (con possibilità di spostamento bilaterale).

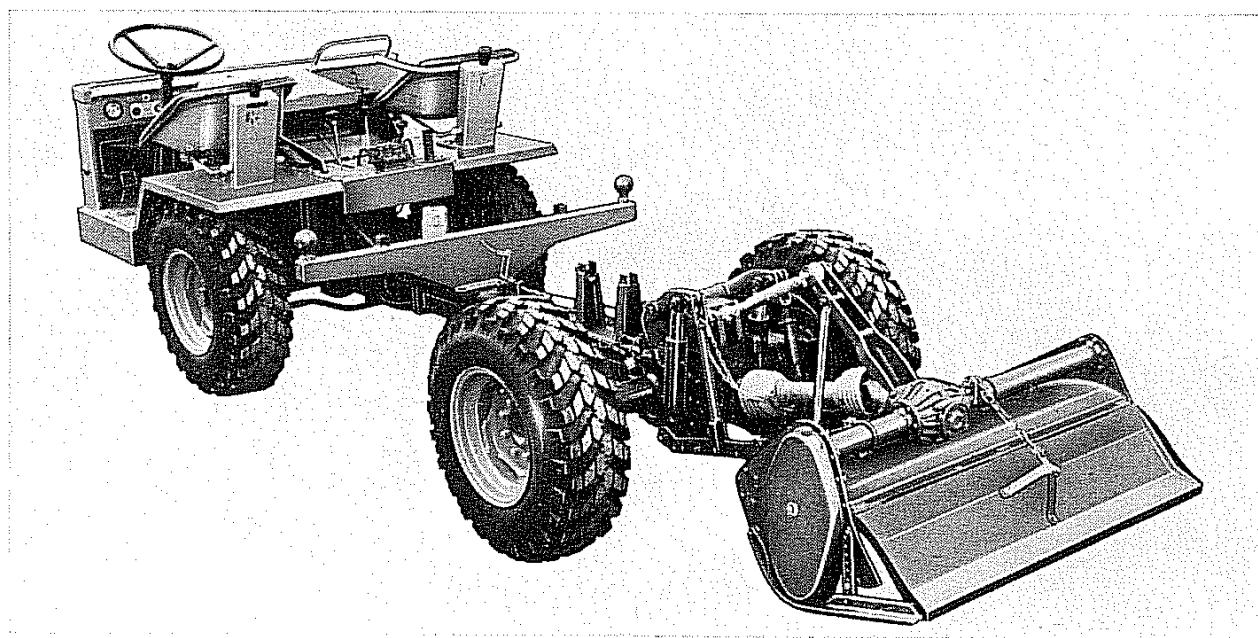


Fig. 39 - Applicazione fresa

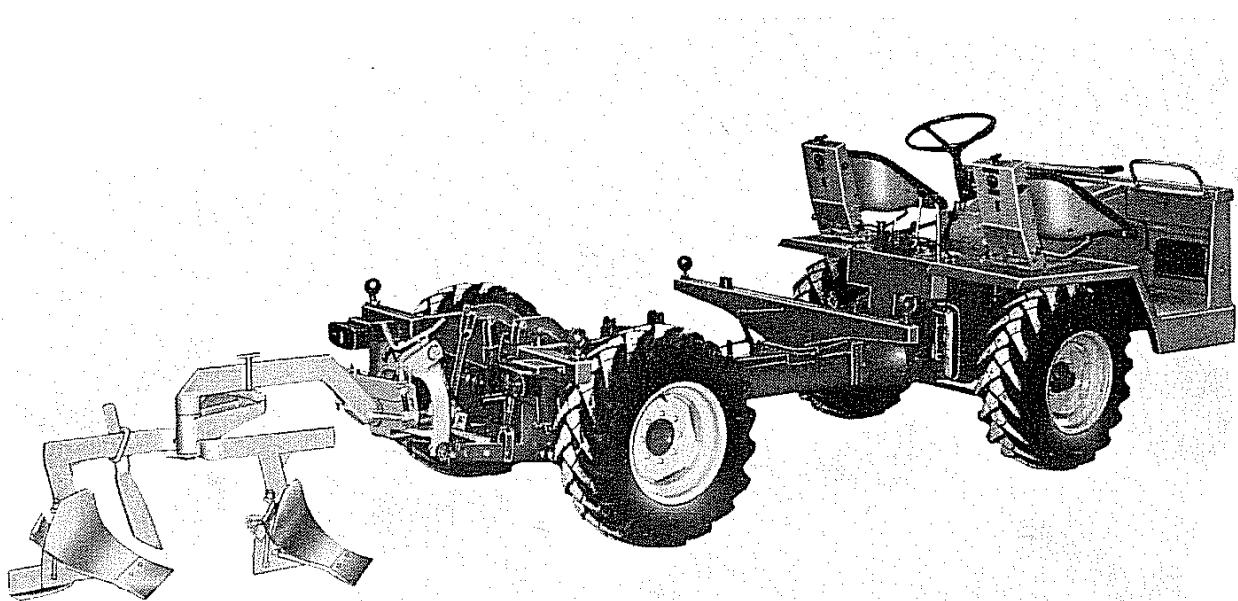


Fig. 40 - Aratro bivomere

L'argano di fig. 41 è applicabile alla presa di forza posteriore della transporter normale (senza applicazione del sollevatore).

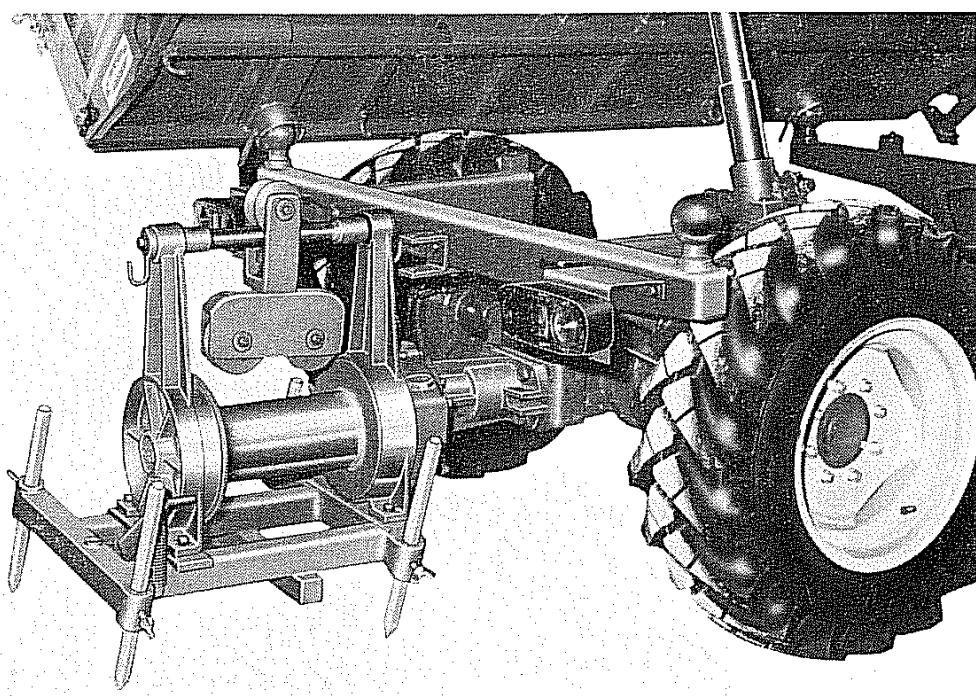


Fig. 41 - Argano

ALTRE APPLICAZIONI

- Presa di forza posteriore superiore (G fig. 38) unificata per trattori aente profilo ASAE 1 3/8" DIN 9611 A.
- Spandiletame.
- Caricaforaggi.
- Ruspa frontale.
- Pompa centrifuga su carrello per irrigazione.
- Gruppo irrorante completo di:
 - Pompa irroratrice a 50 atmosfere lt. 75.
 - Fusto in vetroresina capacità lt. 1000 completo di telaio di appoggio per pianale carico transporter 324, con tubi di aspirazione, scarico e filtro.
 - Barra irrorante a due archi regolabili con 5 getti cadauno orientabili e registrabili.

R I C A M B I

TERMINE PER LA CONCESSIONE DEI RICAMBI IN GARANZIA:

MOTORE: condizioni e termini fissati dalla casa costruttrice.

TRANSPORTER: entro i termini fissati dal ns. Attestato di garanzia.

RICHIESTA RICAMBI:

Nel richiedere alla nostra organizzazione di vendita delucidazioni tecniche o parti di ricambio, indicare esattamente:

- 1) Modello o tipo della transporter.
- 2) Numero della transporter.

E s e m p i o :

— Transporter « 324 »
Nº 51095 —

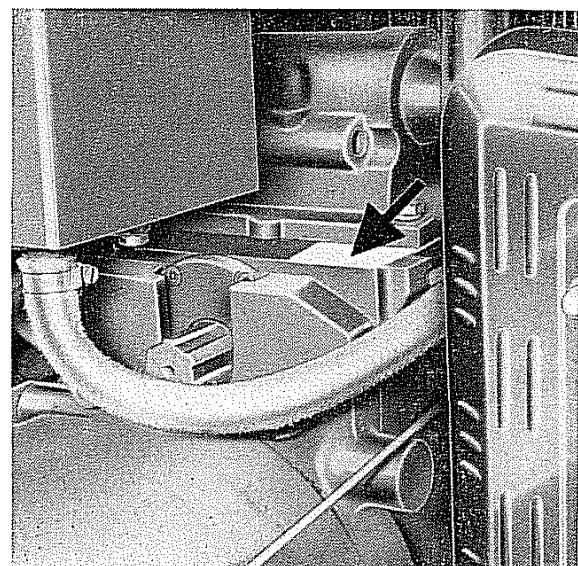


Fig. 42 - Punzonatura, modello e numero della transporter

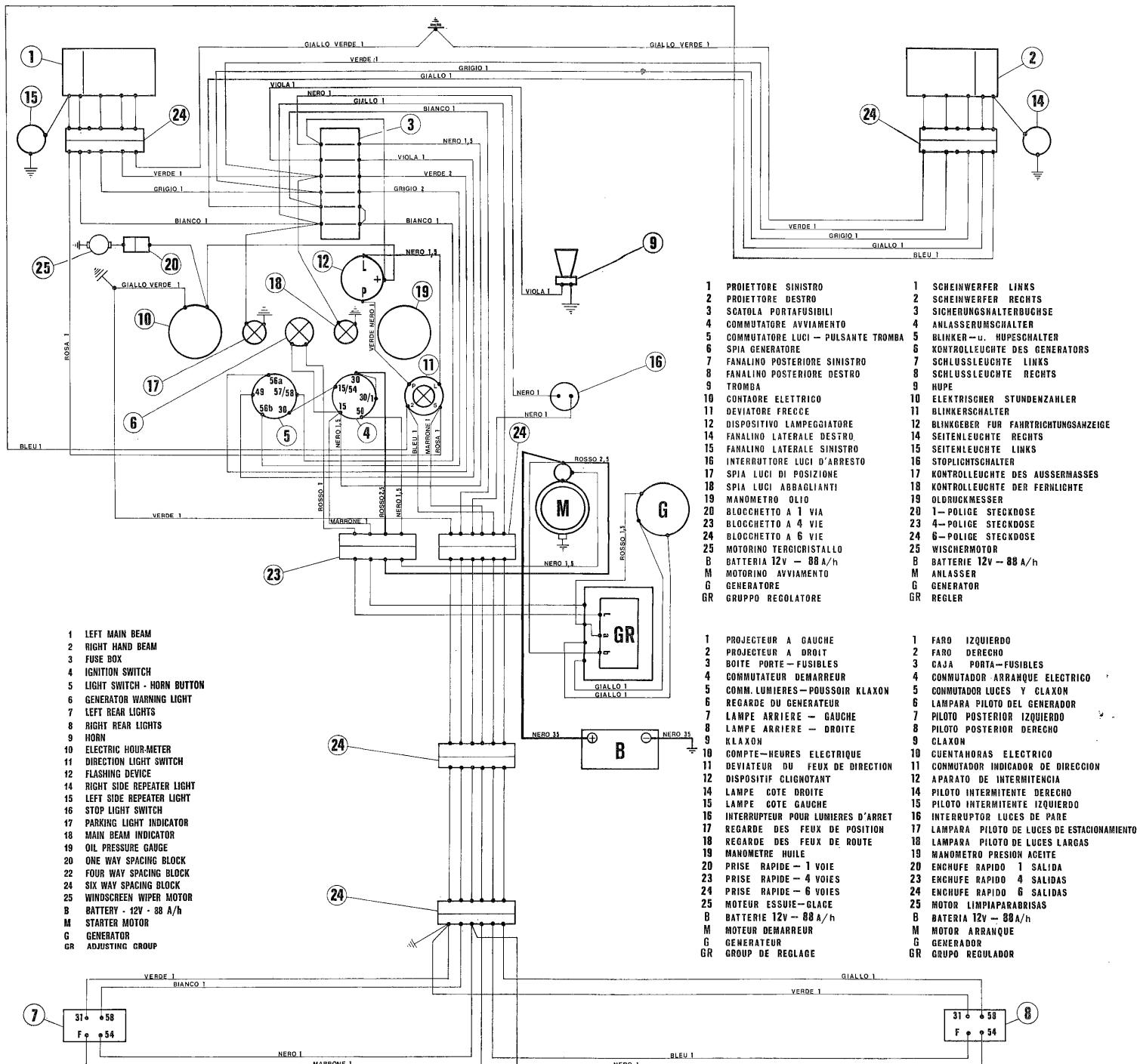
Per l'indentificazione dei particolari servirsi delle seguenti tavole.

N.B. - Sia la sigla del modello che il numero della transporter si trovano stampigliati sull'apposita targhetta situata sul longherone sinistro del cassone oppure nel punto indicato dalla freccia in fig. 42.

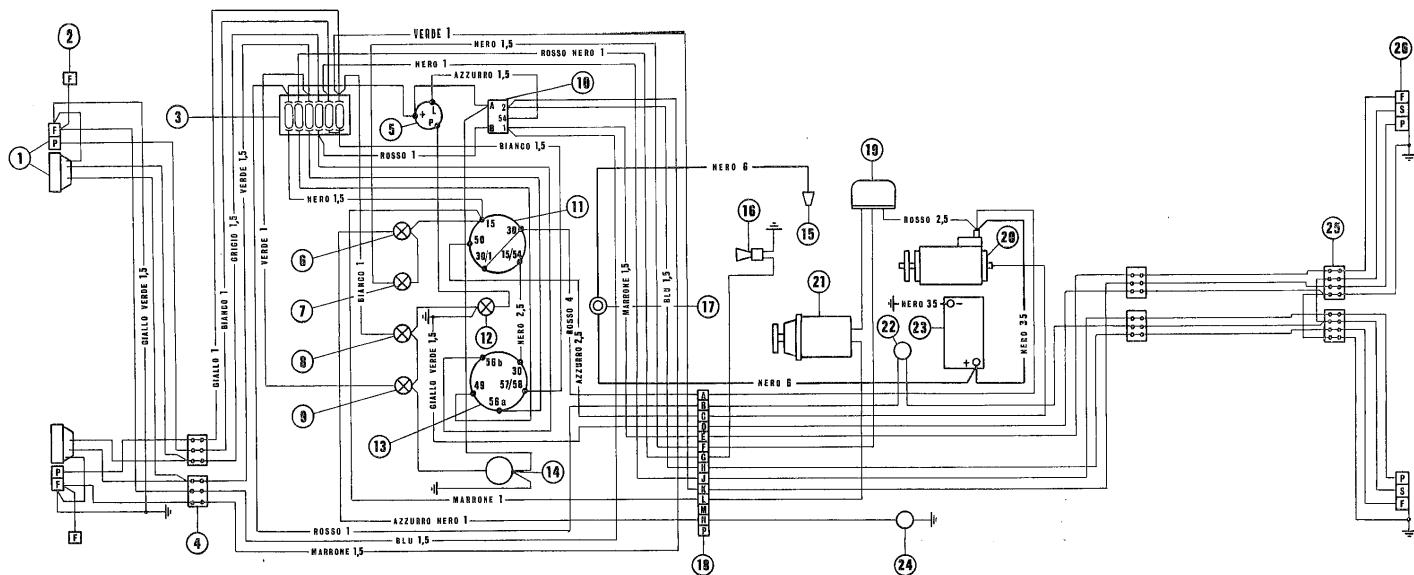
VEDERE
CATALOGO
RICAMBI

IMPIANTO ELETTRICO TRANSPORTER

324



SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO PER TRANSPORTER 336



1 FARO ANTERIORE	1 PHARE AVANT	1 FARO ANTERIOR	1 VORDERER SCHEINWERFER
2 FARALLONI LUCI DIREZIONI	2 FEU LUMIÈRE DE DIRECTION	2 PILOTO DE DIRECCIÓN	2 BLINKLAMPE
3 SCATOLA PORTAFUSIBILI A 6 VIE	3 BOÎTE PORTE FUSIBLES A 6 VOIES	3 CAJA PORTA FUSIBLES A 6 VIES	3 SICHERUNGSKASTEN
4 MORSETTIERA A 3 VIE IMEAR	4 BOÎTE A BORNES 3 VOIES IMEAR	4 CAJETA BORNES A 3 VIAS	4 3 WEGE KLEMMBRETT
5 INTERMITTENZA	5 BOÎTE D'INTERMITTENCE	5 INTERMITTENCIA	5 AUSSETZUNG
6 SPIA LIVELLO COMBUSTIBILE	6 TÉMOIN DE NIVEAU DE COMBUSTIBLE	6 LAMPARITA DE CONTROL DEL COMBUSTIBLE	6 KRAFTSTOFFSTANDKONTROLLEUCHTE
7 SPIA GENERATORE	7 TÉMOIN GÉNÉRATEUR	7 LAMPARA PILOTO DEL GENERADOR	7 GENERATORKONTROLLELAMPE
8 SPIA LUCI	8 TÉMOIN D'ÉCLAIRAGE	8 LAMPARITA DE CONTROL LUCES	8 LICHTKONTROLLEUCHTE
9 SPIA LUCE ABBAGLIANTE	9 TÉMOIN DE PHARES ÉBLOUISSANTS	9 LAMPARITA DE CONTROL LUZ DESLUMBRANTE	9 FERNLICHTKONTROLLEUCHTE
10 DEVIAUTORE LUCI DIREZIONE	10 COMMUTATEUR LUMIÈRES DE DIRECTION	10 DIRECTIONAL BLINKER SWITCH	10 BLINKKRELAI
11 QUADRATTO AVVIAMENTO	11 TABLEAU DÉMARREUR	11 IGNITION BOARD	11 SCHALTBRETT MIT SCHALTSCHLÜSSEL
12 SPIA LUCI DIREZIONE	12 TÉMOIN DES CLIGNOTANT	12 DIRECTIONAL BLINKER WARNING LIGHT	12 BLINKER-KONTROLLEUCHTE
13 QUADRATTO DISTRIBUZIONE LUCI	13 TABLEAU DE DISTRIBUTION LUMIÈRES	13 LIGHT DISTRIBUTION BOARD	13 SCHALTBRETT FUER SCHEINWERFER UND BELEUCHTUNG
14 CONTADORE	14 COMPTÉ-HEURES	14 HOUR-METER	14 STUNDENZÄHLER
15 TERMOAVVITATORE	15 DÉMARR. DANS MAUVAISES CONDITIONS ATMOSP.	15 STARTER ON COLD WEATHER	15 THERMOANLÄSSER
16 CLAXON	16 KLAXON	16 CLAXON	16 HUPE
17 PULSANTE PRERISCALDAMENTO	17 POUSSOIR DE PRÉ-CHAUFFAGE	17 BOTON DEL PRECALENTAMIENTO	17 VORWAERMERKNOPF
18 GIUNZIONE A CONNETTORE	18 FICHES ET CAPTATION À PLUSIEURS VOIES	18 ENCHUFS COMPLETOS MULTIVIAS	18 VIELWEGSTECKDOSSE UND STECKER
19 REGOLATORE	19 RÉGULATEUR	19 REGULADOR	19 REGLER
20 MOTORINO AVVIAMENTO	20 DÉMARREUR	20 STARTER	20 MOTORANLÄSSER
21 ALTERNATORE	21 ALTERNATEUR	21 ALTERNATOR	21 WECHSELSTROMGENERATOR
22 INTERRUOTTORE STOP	22 INTERRUPTEUR STOP	22 STOP SWITCHGEAR	22 STOPSCHALTER
23 BATTERIA	23 BATTERIE	23 BATERIA	23 BATTERIE
24 INDICATORE LIVELLO COMBUSTIBILE	24 INDICATEUR DE NIVEAU DE COMBUSTIBLE	24 FUEL LEVEL FLOAT GAUGE	24 KRAFTSTOFFMESSER
25 MORSETTIERA A 4 VIE IMEAR	25 BOÎTE A BORNES 4 VOIES IMEAR	25 FOUR WAY IMEAR TERMINAL BOARD	25 VIERPOLIG-KLEMMBRETT IMEAR
26 COPPIA FARALINI POSTERIORI	26 COUPLES LAMPE ARRIÈRES	26 COUPLE OF REAR LIGHTS	26 PAAR HINTERE LEUCHTEN

Tip. Pedrazzini - Fabbrico (RE) - Printed in Italy
600 - 3-75 - 16-p.t.