



FABBRICA MACCHINE AGRICOLE



GOLDONI 3500 RTS

USO E MANUTENZIONE

ESIGETE GRATUITAMENTE A CORREDO:

- 1 Pacco accessori motore con libretto istruzioni.**
- 1 Pacco accessori macchina con libretto istruzioni.**



FABBRICA MACCHINE AGRICOLE

41012 MIGLIARINA DI CARPI (MODENA) ITALIA

Telefono (0522) 699240 (10 linee) Telex: 53023 Goldoni
RIO SALICETO (Reggio Emilia)

GOLDONI 3500 RTS



ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE

Edito a cura dell'UFFICIO PUBBLICAZIONI TECNICHE

Mod. CG43 - 2 - 1976 - 1^a Edizione

N.B. - Le illustrazioni, le descrizioni e le caratteristiche contenute nel presente libretto 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.



**RIBALTAMENTO
LATERALE
SINISTRO**

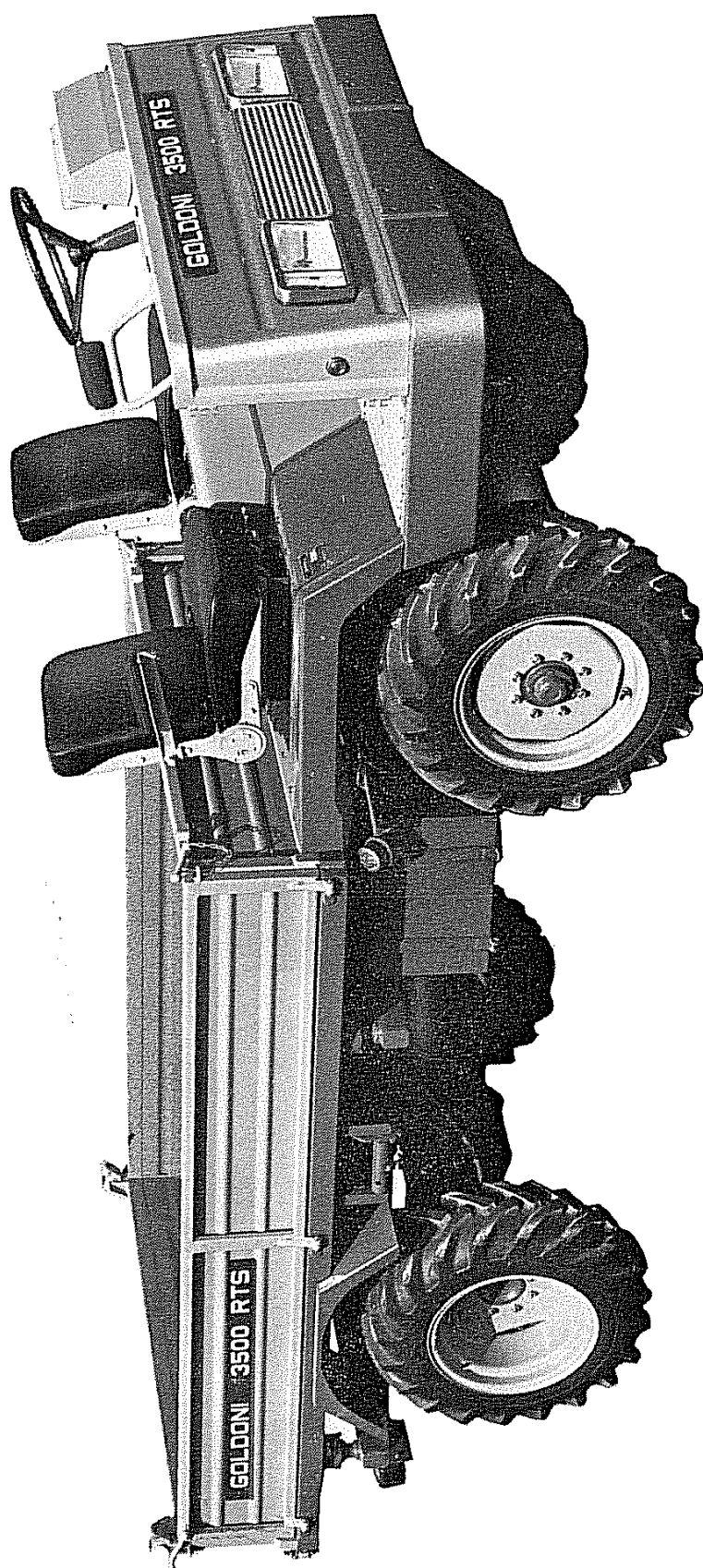


**RIBALTAMENTO
POSTERIORE**



**RIBALTAMENTO
LATERALE
DESTRO**

VERSIONE SENZA CABINA



PREMESSA

Nel ringraziarLa per la preferenza accordata all'**AUTOCARRO « 3500 RTS »**, la **GOLDONI S.p.A.** è certa che da questo otterrà tutte le prestazioni necessarie alla sua Azienda.

Rendendosi conto che è nel Suo interesse mantenere la macchina in perfetta efficienza, la **GOLDONI S.p.A.** ha compilato questo libretto per farLe conoscere le norme necessarie al buon uso e alla razionale manutenzione dell'autocarro.

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

SERVIZIO ASSISTENZA

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 solo della nostra organizzazione di vendita (vedi pag. 32).

INDICE

Dati tecnici	Pag.	7
---------------------	------	---

ISTRUZIONI PER L'USO

Leve di comando	»	9
Innesto delle velocità	»	10
Innesto della trazione posteriore	»	12
Bloccaggio del differenziale	»	12
Presa di forza	»	13
Dispositivi di frenatura	»	14
Sterzo idraulico	»	15
Sollevatore idraulico	»	16

MANUTENZIONE - PULIZIA - LUBRIFICAZIONE

Punti d'ingrassaggio	»	18
Sostituzione e livello olio nel carter	»	19
Olio freni	»	21
Registrazione convergenza ruote	»	21
Olio impianto idraulico	»	22
Registrazione freni	»	23

IMPIANTO ELETTRICO

Caratteristiche	»	26
Registrazione fari e sostituzione lampade	»	27
Cruscotto	»	28
Avviamento e arresto motore	»	28
Avviamento con termoavviatore	»	29
Consigli all'Utente	»	30
Ricambi	»	32

DATI TECNICI

MOTORE: Vedere libretto istruzioni motore.

AUTOCARRO:

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: anteriore, con semialberi oscillanti muniti di giunti omocineticici di grandi dimensioni. Posteriore, con ponte differenziale rigido.

Sospensioni: anteriori, a ruote indipendenti, con molle elicoidali e ammortizzatori coassiali. Posteriori: con molle a balestra semiellittica e ammortizzatori.

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

Pressione di gonfiaggio: 3 Atm.

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

1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	6 ^a	1 ^a RM	2 ^a RM	3 ^a RM
1,9	4,2	6,3	10,2	22,6	33,9	2,5	5,5	8,2

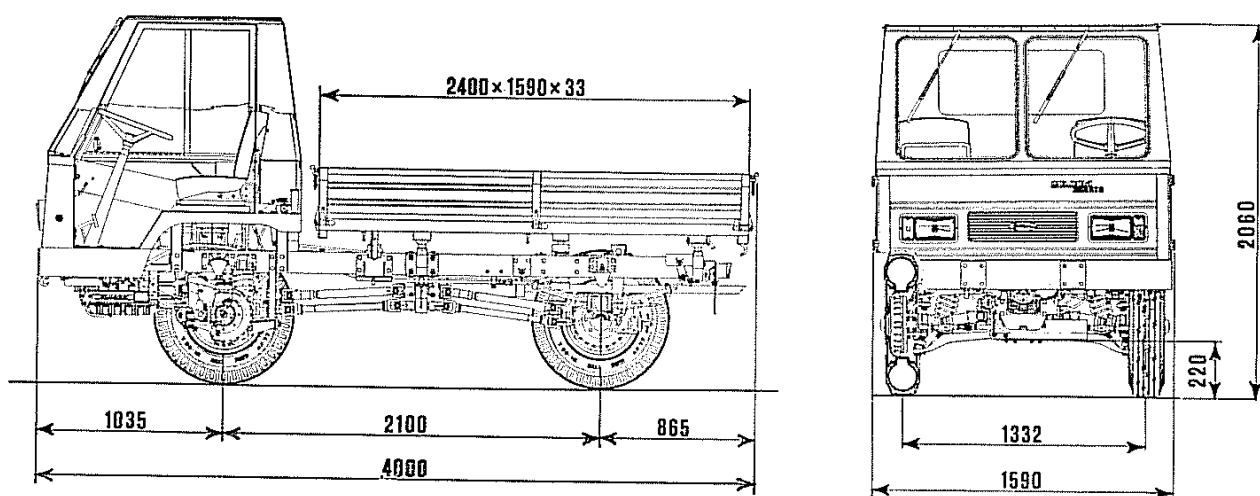
Raggio di volta: minimo m. 5 (misurato all'esterno della macchina).

Cassone: ribaltabile trilateralmente con unico comando idraulico.

Sedili: n. 2, imbottiti e regolabili.

Cabina: Monoscocca, in posizione avanzata - N. 2 porte con cristalli laterali apribili - N. 2 specchi retrovisivi - Tergicristallo a due racchette indipendenti:

Dimensioni:



Pesi (in ordine di marcia senza conducente):

Sull'asse anteriore	.	.	.	.	.	.	.	Kg.	1.260
Sull'asse posteriore	.	.	.	.	.	.	.	Kg.	670
Totale	.	.	.	.	.	.	.	Kg.	1.930
Portata utile	.	.	.	.	.	.	.	Kg.	1.500
Peso complessivo a pieno carico con conducente	.	.	.	.	.	.	.	Kg.	3.500

ISTRUZIONI PER L'USO

LEVE DI COMANDO:

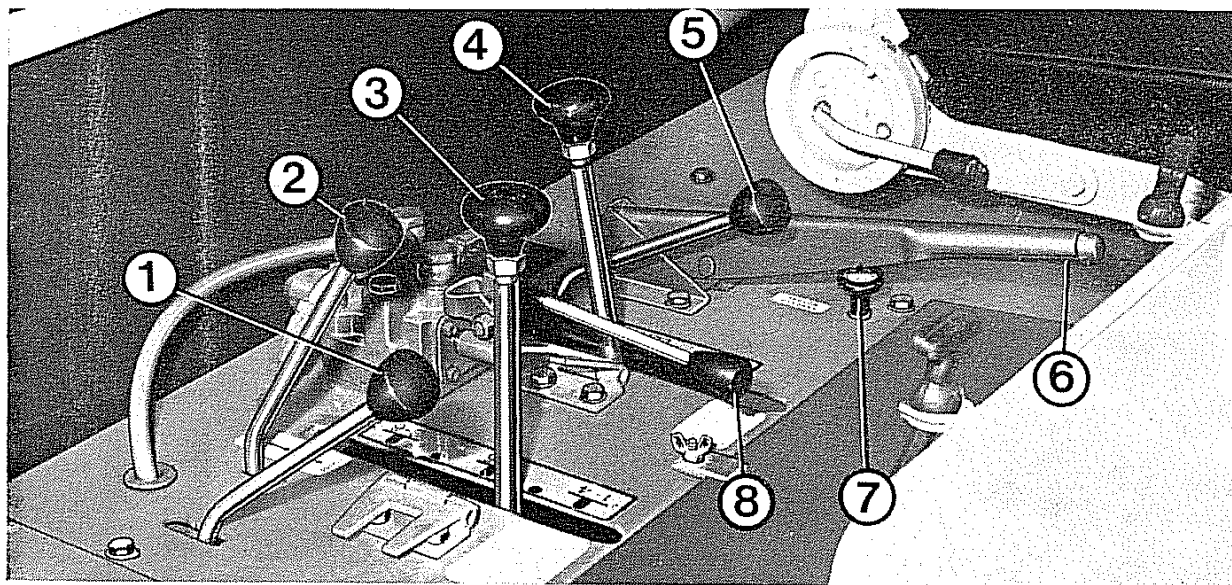


Fig. 1 - Comandi

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

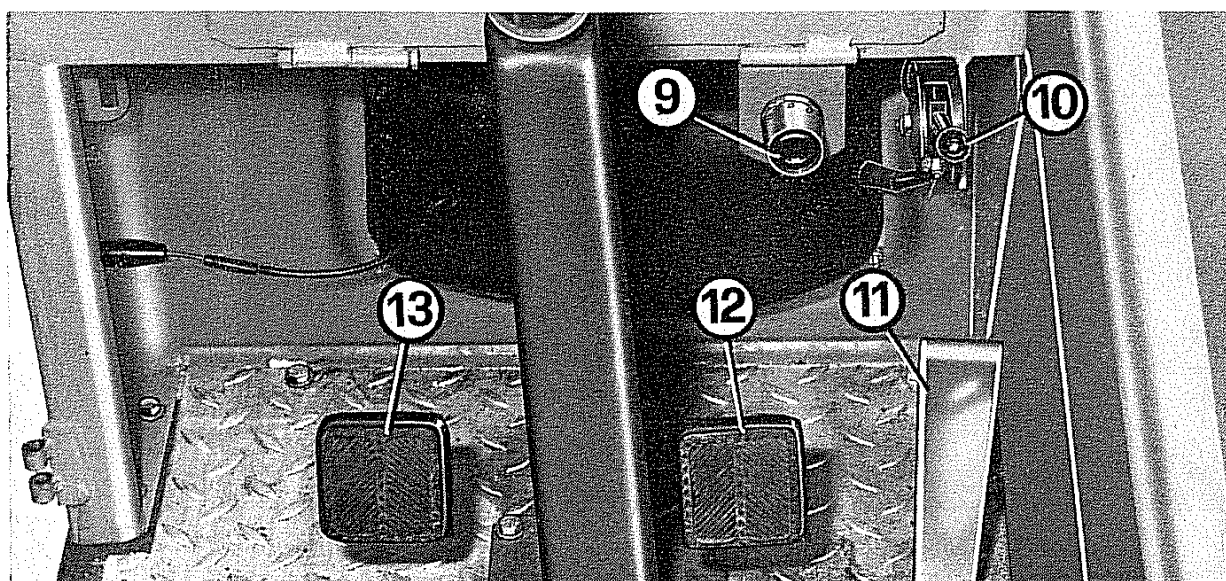


Fig. 2 - Comandi

INNESTO DELLE VELOCITA'

L'autocarro è dotato di un cambio a 9 velocità (6 avanmarce e 3 retromarce) la cui selezione si ottiene tramite la leva 4 (fig. 3) e la leva 3 (fig. 4).

La leva 4 comanda il riduttore-invertitore marce e predispone il cambio per la scelta delle velocità che si dovrà effettuare con la leva 3.

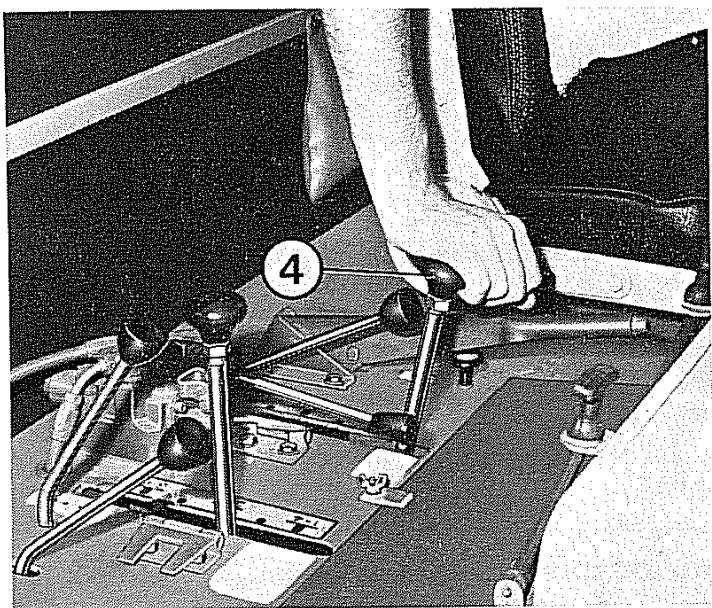
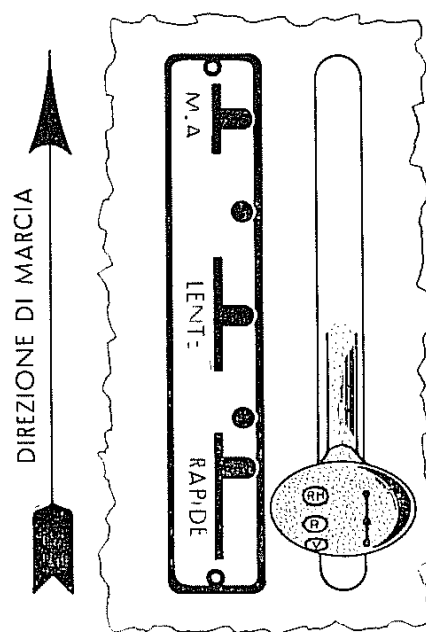


Fig. 3 - Inserimento del riduttore-invertitore



Schema

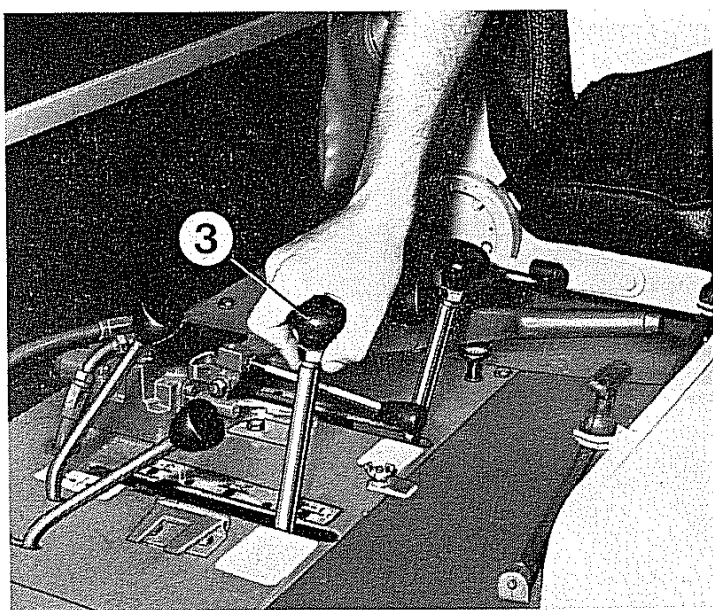
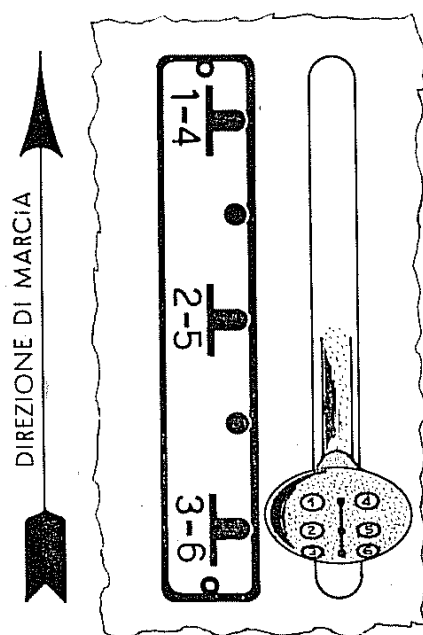


Fig. 4 - Innesto delle velocità



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^aRM - 2^aRM - 3^aRM.

Per selezionare le velocità è quindi necessario:

- Disinnestare la frizione.
- Inserire la marcia desiderata.
- Innestare la frizione, abbandonando lentamente il pedale, e accelerare.

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

Nelle salite con forti pendenze può verificarsi il caso che la marcia (2^a velocità) venga male inserita, provocando il suo disinnesto con i conseguenti pericoli.

Per ovviare a questo possibile inconveniente, sono posti sul pannello comandi due dispositivi di sicurezza (vedi fig. 5) che permettono il rapido bloccaggio delle leve del cambio.

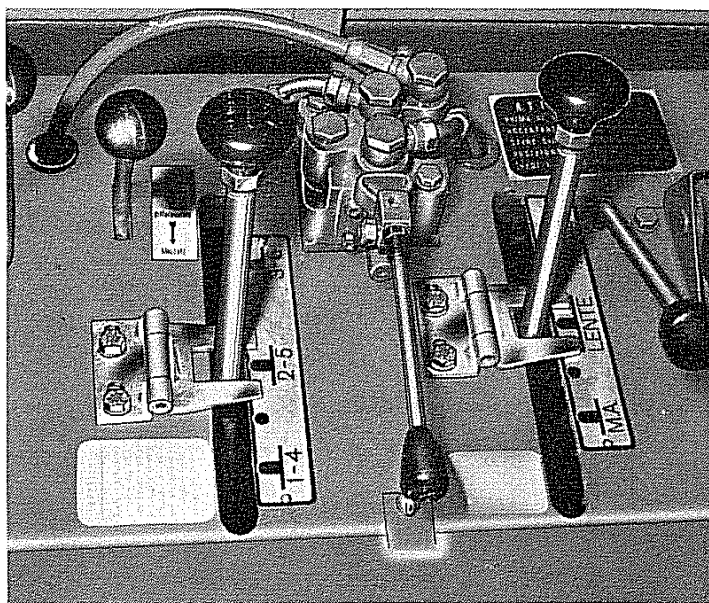


Fig. 5 - Bloccaggio leve cambio

INNESTO E DISINNESTO DELLA TRAZIONE POSTERIORE

Si è voluto offrire questa particolarità tenendo conto delle varie operazioni di lavoro che può compiere l'autocarro. E' infatti sconsigliabile innestare la trazione posteriore per lavori di semplici spostamenti stradali o con carichi leggeri, si provocherebbe in questo modo il prematuro logorio dei pneumatici.

Per contro è invece indispensabile l'uso della trazione posteriore quando si debbano compiere trasporti pesanti o lavori su terreni montagnosi o accidentati.

L'innesto e disinnesto della trazione posteriore si effettua tramite la leva **1** (fig. 6): abbassandola o alzandola come mostra lo schema sottostante.

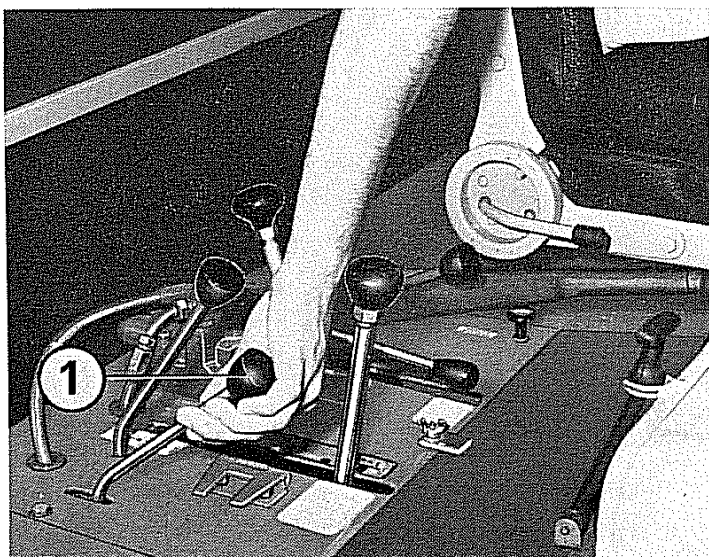


Fig. 6 - Innesto e disinnesto trazione



Schema

N.B. - Prima di inserire o disinserire la trazione, ridurre i giri del motore e disinneare la frizione.

BLOCCAGGIO DEL DIFFERENZIALE

Nel differenziale posteriore esiste un dispositivo di bloccaggio meccanico, costruito in modo da essere impiegato soltanto in caso di necessità (per es.: quando una delle ruote, trovandosi su terreni irregolari, fangosi o sdruciolevoli, ha tendenza a slittare).

Per bloccare il differenziale occorre rallentare i giri del motore, disinnestare la frizione e premere a fondo la leva 2 (fig. 7).

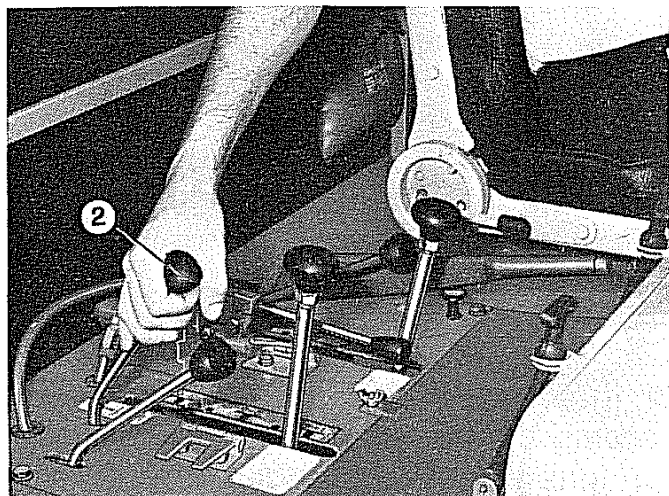
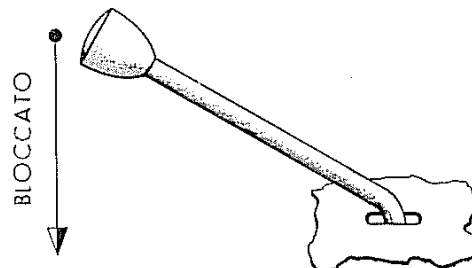


Fig. 7 Bloccaggio del differenziale



Schema

Quando le ruote ritrovano uguale aderenza, liberare la leva; qualora il differenziale non si sbloccasse, rallentare la macchina al minimo o dare una leggera frenata.

IMPORTANTE - Non effettuare il bloccaggio del differenziale in prossimità o in corrispondenza delle curve.

PRESA DI FORZA

Per azionare attrezzi lavoranti a movimento rotatorio l'autocarro è dotato di una presa di forza posteriore a due velocità indipendenti e senso di rotazione antiorario.

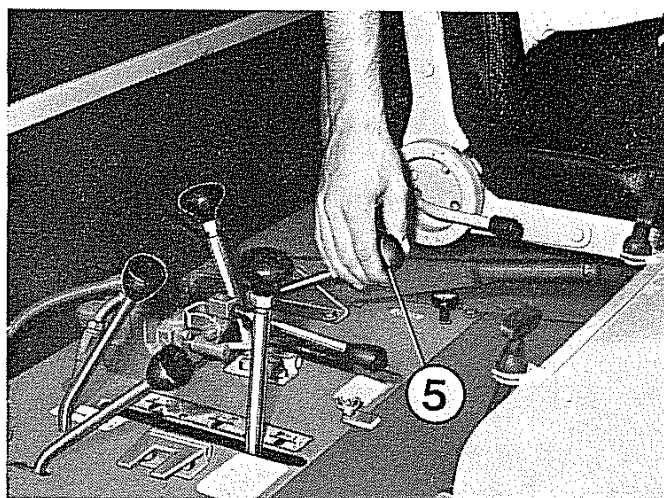
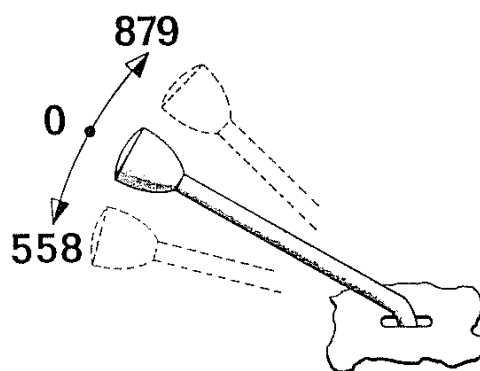


Fig. 8 - Presa di forza



Schema

Con la leva 5 (fig. 8) nella posizione più bassa si ottiene la rotazione **Ridotta** pari a 558 giri/1'.

Con la stessa leva nella posizione più alta si ottiene 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. - L'innesto e il disinnesto della presa di forza deve sempre essere preceduto dal disinnesto della frizione.

DISPOSITIVI DI FRENATURA

L'autocarro è dotato di freni a tamburo su tutte quattro le ruote. I comandi per la frenatura sono due: uno di servizio e uno di soccorso e stazionamento.

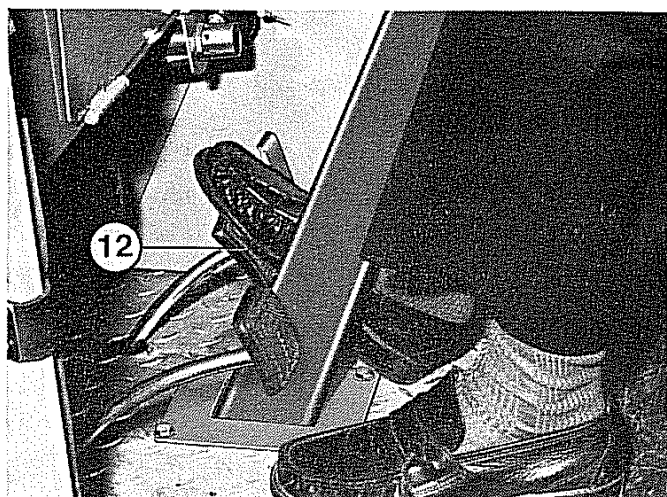


Fig. 9 - Frenatura di servizio

Frenatura di servizio

Di tipo idraulico, agente sulle quattro ruote tramite il pedale 12 (fig. 9). Essendo l'impianto a doppio circuito, dà la massima garanzia in quanto, anche in caso di rottura di un tubo, si ha ugualmente la frenatura su due ruote.

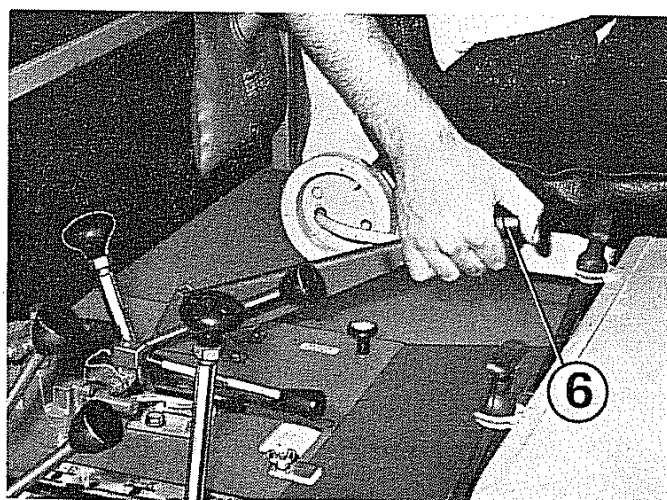


Fig. 10 - Frenatura di soccorso e stazionamento

Frenatura di soccorso e stazionamento

Di tipo meccanico con comando a mano (leva 6 fig. 10), agisce sulle ruote posteriori.

Per sbloccare la leva premere il pulsante come mostra la fig. 10.

STERZO IDRAULICO

Al fine di adeguare l'autocarro alle sempre crescenti esigenze di lavoro, è stato fornito 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 così alla macchina di riacquistare la posizione dritta se non azionata in tal senso.

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

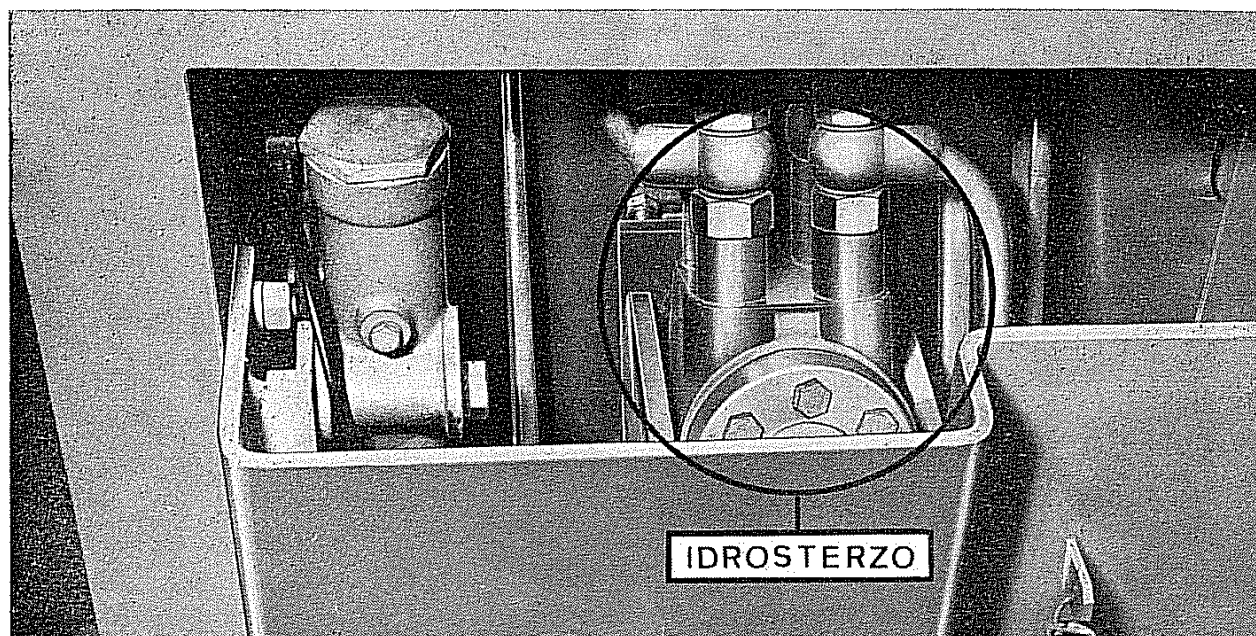


Fig. 11 - Idrosterzo

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

Qualora si accerti che la disfunzione 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

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

Caratteristiche del sollevatore:

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

Comando del sollevatore

Per provvedere al ribaltamento del cassone occorre spostare la leva **8** (fig. 12) 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 **8** verso l'alto.

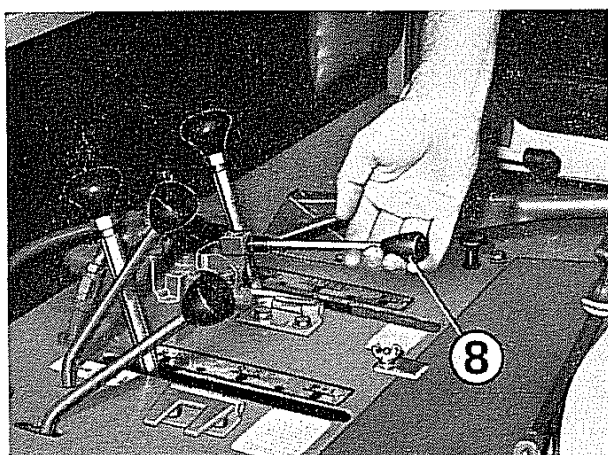
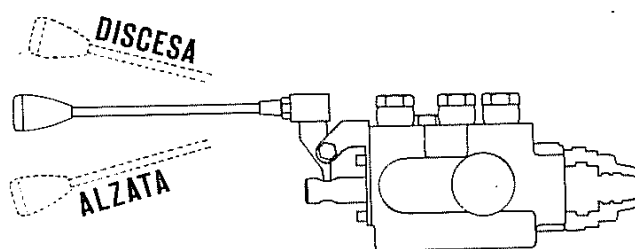


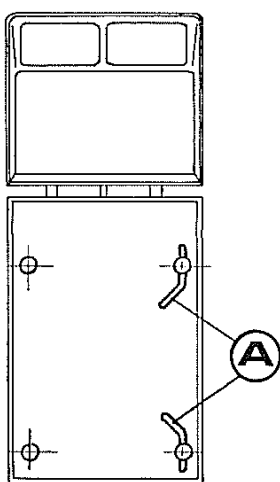
Fig. 12 - Leva comando sollevatore



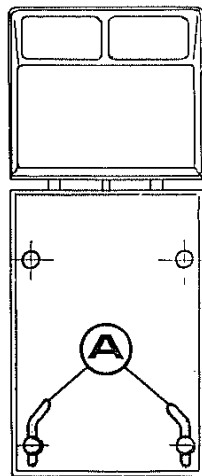
Schema

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

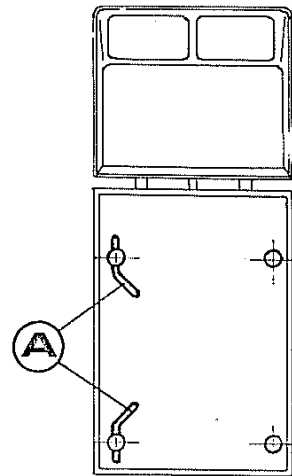
Essendo trilaterale il ribaltamento del cassone, bisogna fare molta attenzione alla posizione dei due perni **A** (vedi schemi sottostanti).



**Ribaltamento
laterale destro**



**Ribaltamento
posteriore**



**Ribaltamento
laterale sinistro**

La cabina dell'autocarro è munita di due tergicristalli (con comandi indipendenti e azionati dagli interruttori **B**) e di una pompetta **C** per il lavaggio cristalli (fig. 13).

Il serbatoio del liquido lavacrystallo è posto dietro il sedile di guida (fig. 14).

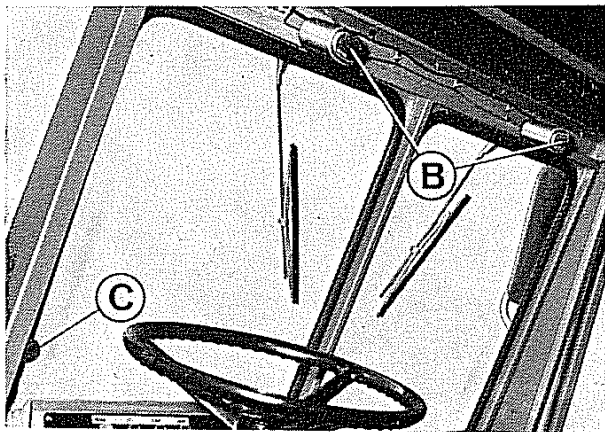


Fig. 13 - Tergicristalli

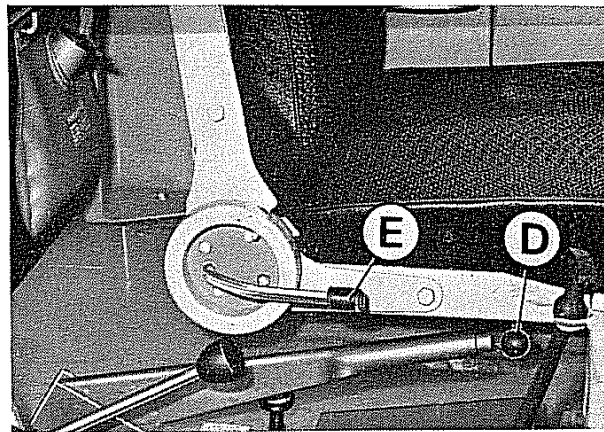


Fig. 14 - Comandi regolazione sedili

E' possibile, per ottenere il massimo comfort, regolare la posizione dei sedili e degli schienali.

I sedili scorrono su due slitte, e il bloccaggio nella posizione desiderata si effettua con la leva **D**, mentre l'inclinazione degli schienali si posiziona agendo sulla leva **E**.

MANUTENZIONE - PULIZIA - LUBRIFICAZIONE

MOTORE: Vedere libretto istruzioni motore.

AUTOCARRO: E' bene, ogni volta che la macchina viene usata per lavori su terreni particolarmente accidentati o fangosi, procedere ad una accurata pulizia.

L'autocarro può essere lavato con acqua in ogni sua parte in quanto, per la particolare costruzione, non vi sono organi che possano essere danneggiati.

Effettuato il lavaggio, operare una generale lubrificazione e un ingrassaggio di tutte le parti soggette ad attriti:

- 1) Lubrificare con alcune gocce d'olio tutti gli snodi facenti parte del sistema frenante, del comando frizione e dei comandi bloccaggio differenziale, presa di forza e innesto trazione.
- 2) Ingrassare ogni **15-20** ore di lavoro tutti i giunti e i cavi muniti di ingrassatori, e inoltre tutte le parti qui sotto raffigurate.

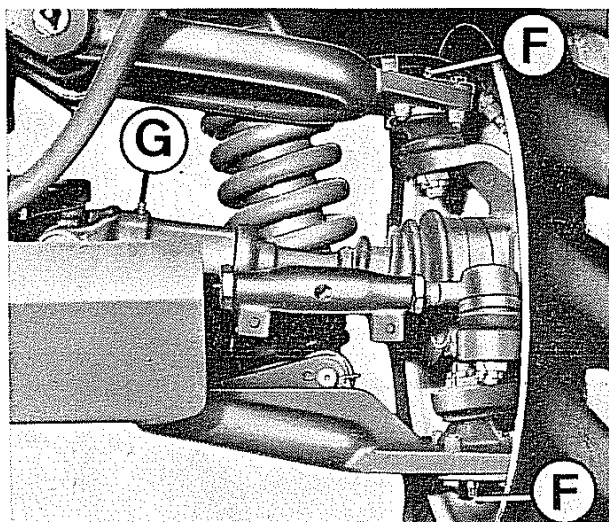


Fig. 15 - Punti di ingrassaggio

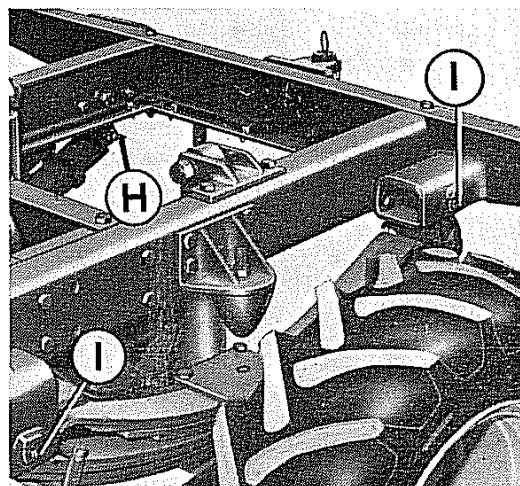


Fig. 13 - Punti di ingrassaggio

- F - Ingrass. snodi ruote
- G - Ingrass. giunti ruote
- H-I - Ingrass. balestre
- L - Ingrass. snodo testa cilindro

Mantenere ingrassati anche i punti M e N.

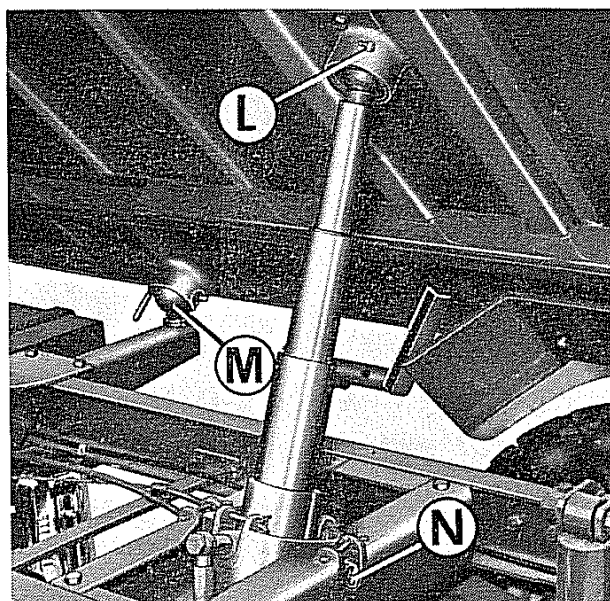


Fig. 17 - Punti di ingrassaggio

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, affinché si possano scaricare in modo completo i residui di olio vecchio.

Introdurre quindi dal tappo **A** (fig. 19) posto lateralmente nella parte superiore del carter, nuovo olio ESSO GEAR OIL CZ 90 nella quantità di 8 Kg.

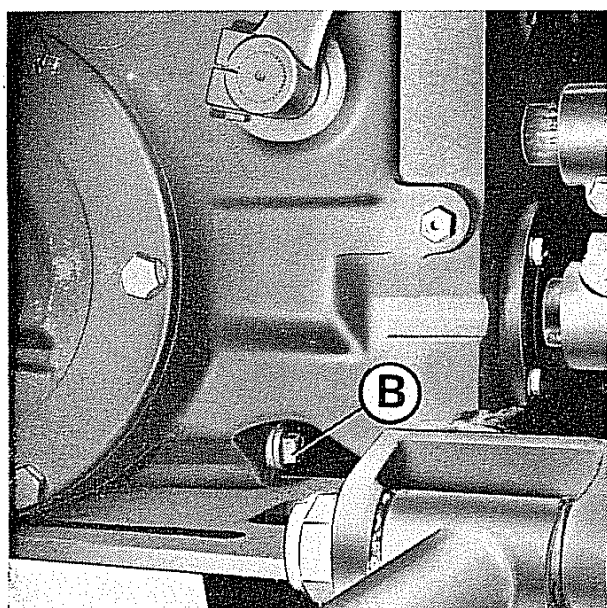


Fig. 18 - Scarico olio nel carter cambio

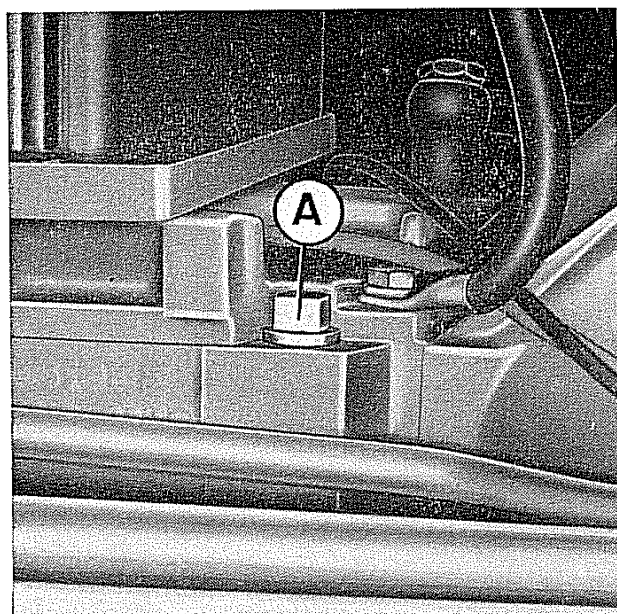


Fig. 19 - Immissione e livello olio
nel carter cambio

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

N.B. - L'uso dell'autocarro in posizioni molto inclinate potrebbe creare scompensi di lubrificazione nel carter cambio. Per ovviare l'inconveniente è consigliabile far assumere all'autocarro, 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 **C** (fig. 20) posto nella parte inferiore del carter differenziale.

Introdurre quindi dal tappo **D** (fig. 21) posto nella parte superiore del carter, nuovo olio ESSO GEAR OIL CZ 90 nella quantità di 7 Kg.

Dopo l'immissione e anche periodicamente controllare il livello dell'olio tramite il tappo **D** (fig. 21) munito di apposita asta.

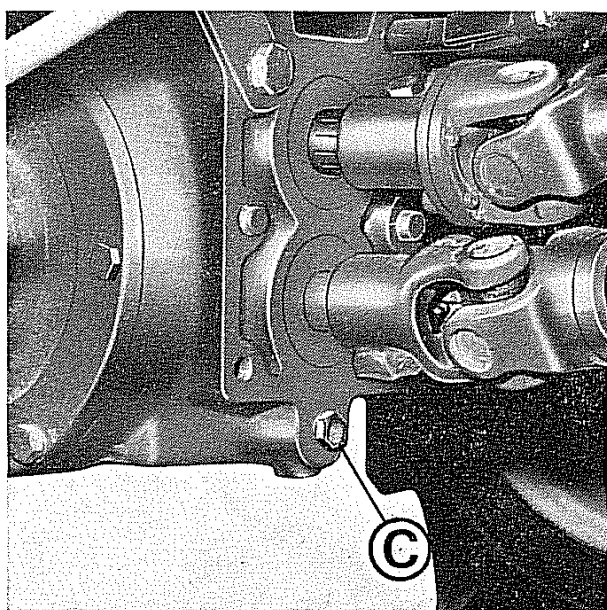


Fig. 20 - Scarico olio nel differenziale posteriore

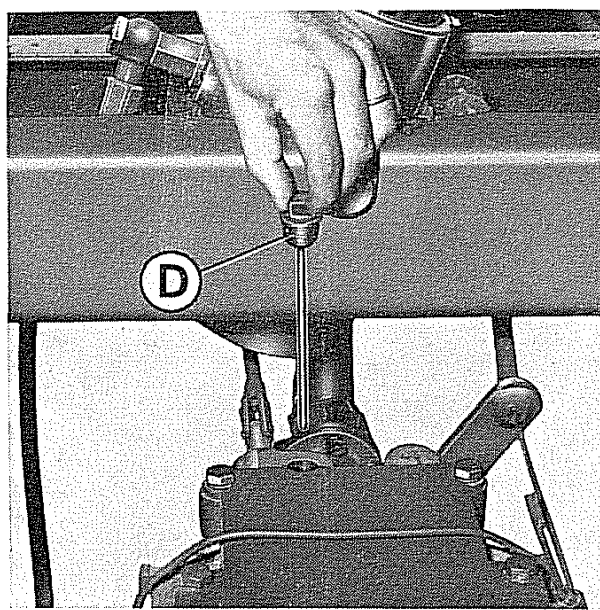


Fig. 21 - Immissione e livello olio nel differenziale posteriore

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 **E** (fig. 22) posto nella parte superiore del serbatoio olio idraulico (sotto il cofano motore).

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

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

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

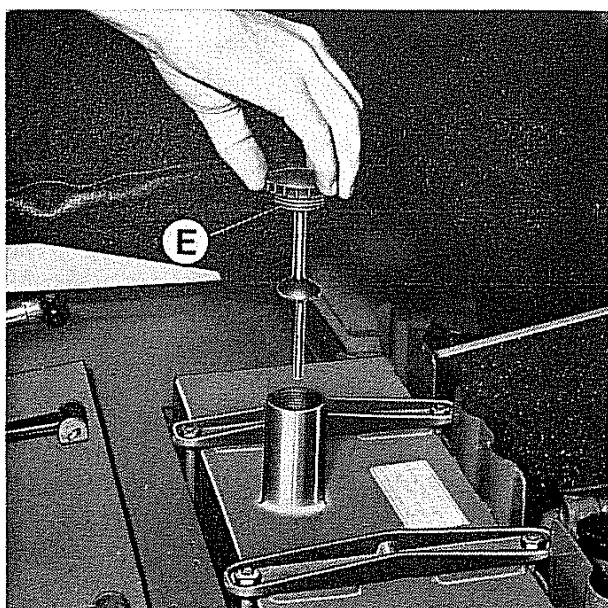


Fig. 22 - Immissione e livello olio idraulico

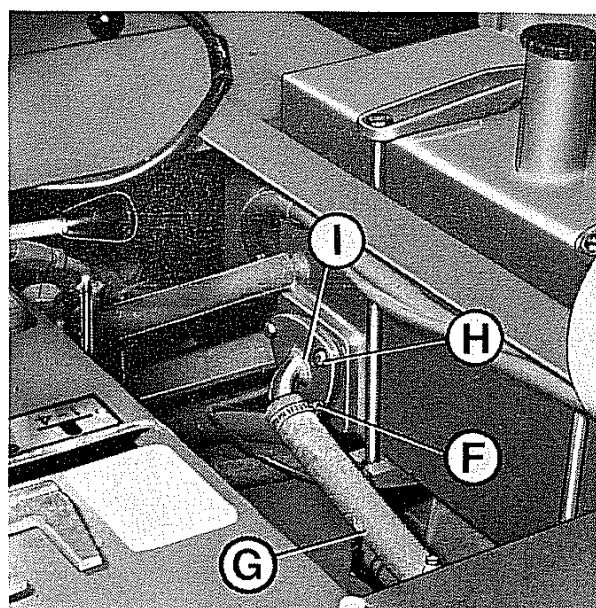


Fig. 23 - Scarico olio idraulico e pulizia filtro

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 rimontare 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 verificarne scrupolosamente, ogni **50** ore circa, il livello nei serbatoi **A** (fig. 24) svitando i tappi **B** (fig. 24) e controllando a vista.

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

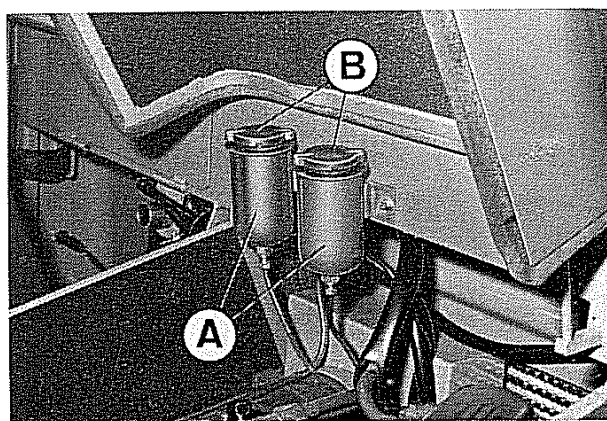


Fig. 24 - Serbatoi olio freni

REGISTRAZIONE CONVERGENZA RUOTE

La convergenza delle ruote anteriori dell'autocarro è normale quando, misurando all'interno dei cerchi ruote, corrispondono le misure riportate nel sottostante schema.

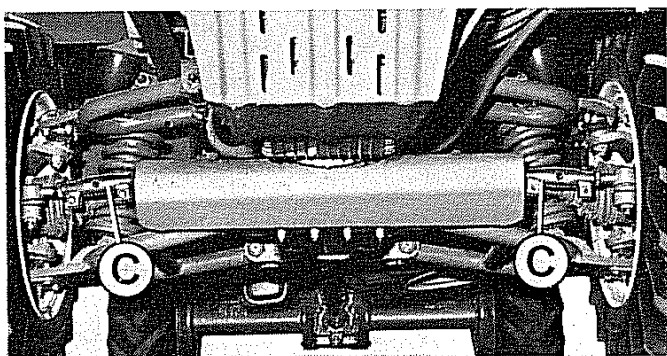
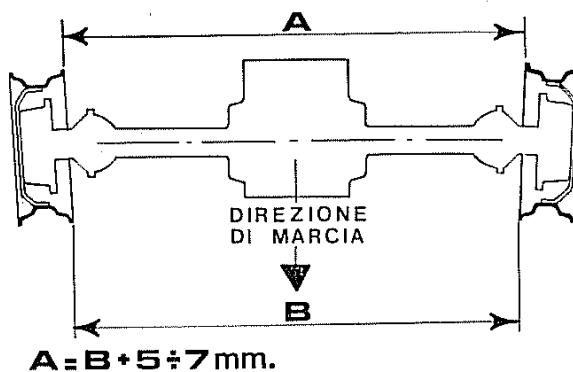


Fig. 25 - Registrazione convergenza



Schema

E' possibile effettuare una eventuale registrazione ruotando i manicotti **C** (fig. 25) in un senso o nell'altro.

Il controllo e la registrazione della convergenza devono essere effettuati a veicolo carico in pieno assetto di marcia.

REGISTRAZIONE FRENI

di soccorso e stazionamento

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

- Mettera la leva del freno a mano in posizione di riposo.
- Staccare la forcella **D** (fig. 26).
- Avvitare il dado **E** e la forcella sul tirante, accorciandone così la corsa di frenatura.
- Riattaccare la forcella **D** 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.

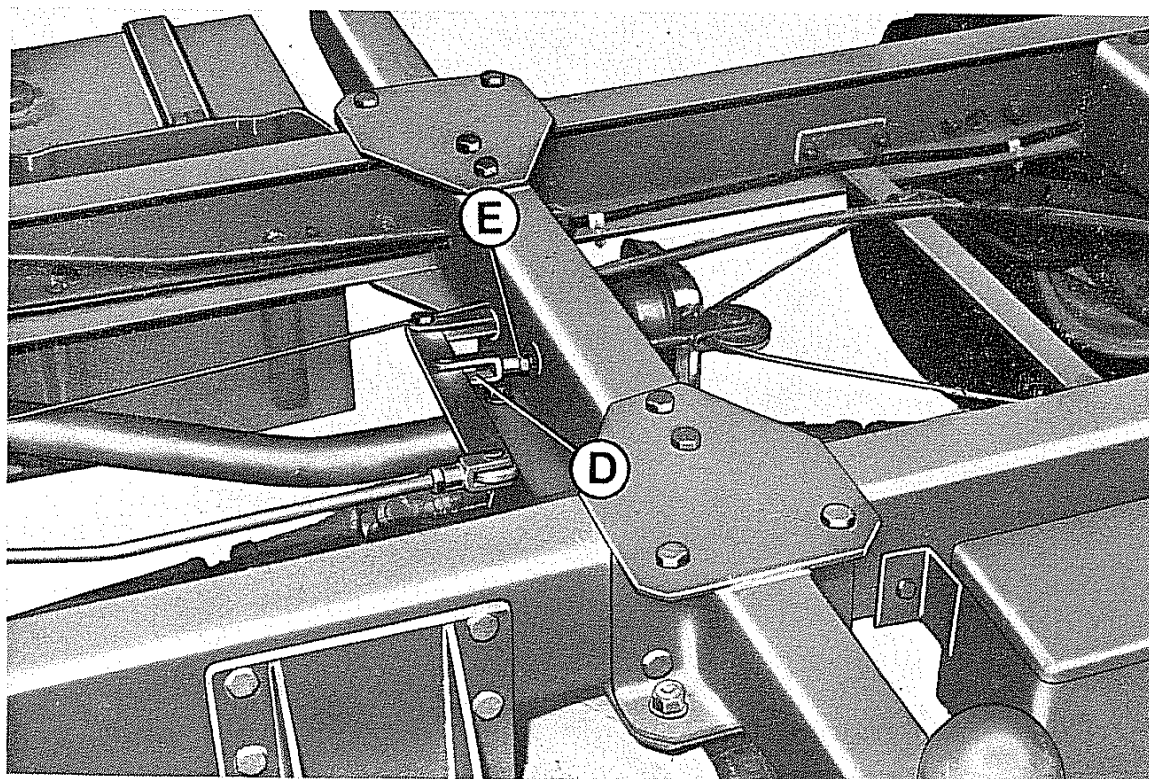


Fig. 26 - Registrazione frenatura di soccorso e stazionamento

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 l'autocarro 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:

- Ruotare in senso orario le viti **F** (fig. 27), fino a portare i ceppi contro il tamburo; ruotare quindi sensibilmente le viti in senso inverso.
- Rilasciare il pedale freno e verificare che la ruota giri liberamente.

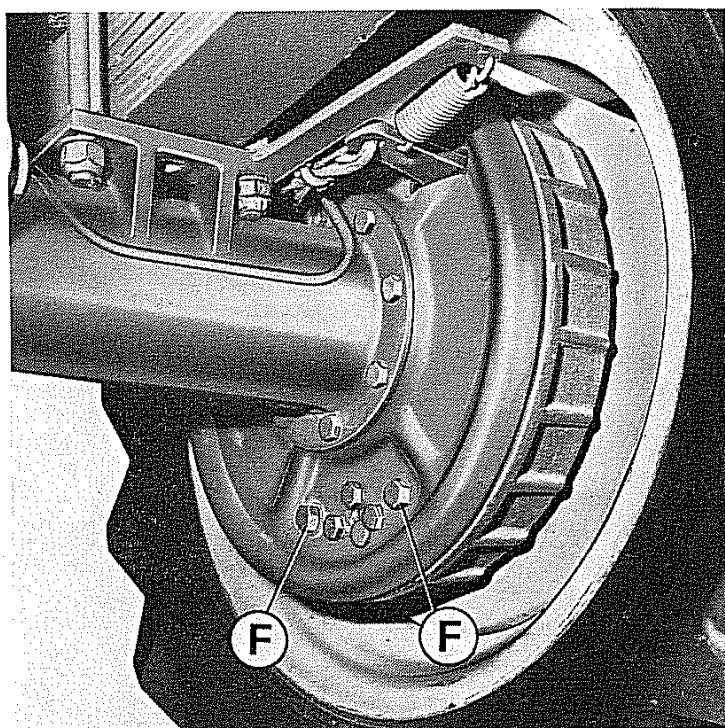


Fig. 27 - Dadi registro frenatura di servizio

N.B. - Qualora la regolazione sia già stata effettuata più volte, occorre verificare lo spessore delle guarnizioni di ferodo: se fosse ridotto a meno di 3 mm., si provveda a sostituirle.

Spurgo dell'aria

Durante l'uso della macchina, 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 inefficace, occorre effettuare lo spurgo dell'aria operando come indicato di seguito:

- Pulire l'estremità del raccordo di spurgo aria **H** (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 faccia entrare dal tubetto solamente olio.
- Quando non escono più bollicine d'aria, mantenendo abbassato il pedale del freno, riavvitare il raccordo di spurgo **H** e togliere il tubetto.

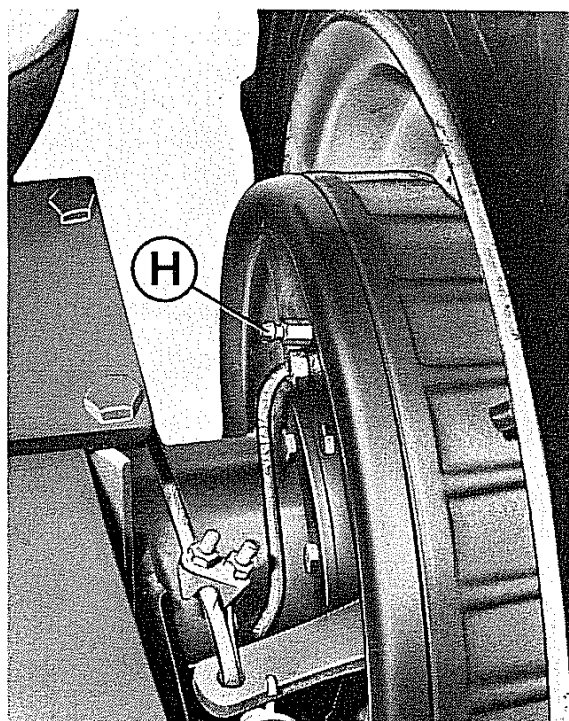


Fig. 28 - Raccordo spurgo aria freni

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

IMPIANTO ELETTRICO

CARATTERISTICHE

BATTERIA

Tensione	. . . . .	12 V
Capacità	. . . . .	92 A/h

ALTERNATORE

Con gruppo di regolazione automatico

Potenza massima continua	300 W
--------------------------	-----------	-------

MOTORINO D'AVVIAMENTO

Con innesto automatico mediante elettromagnete

Potenza	1,8 PS
---------	-----------	--------

FANALERIA

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, e toglierla.
- Correggere l'inclinazione del faro agendo sulle apposite viti **B** e **C** (fig. 29).
- A registrazione effettuata rimontare la cornice.

N.B. - Qualora l'autocarro venga usato 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 di appositi strumenti.

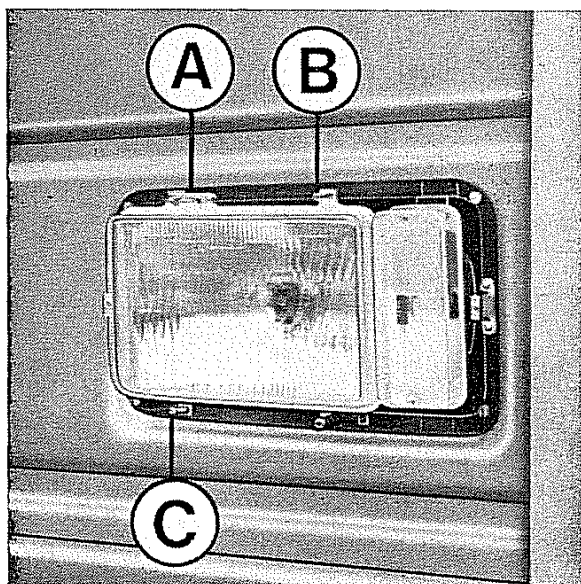


Fig. 29 - Registrazione fari

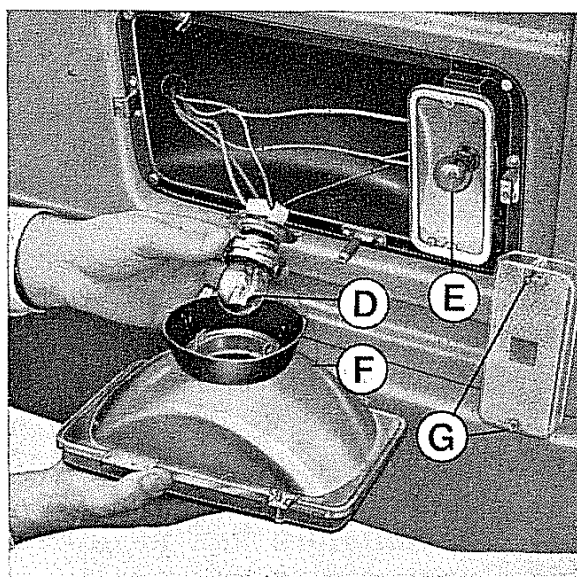


Fig. 30 - Sostituzione lampade

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

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

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

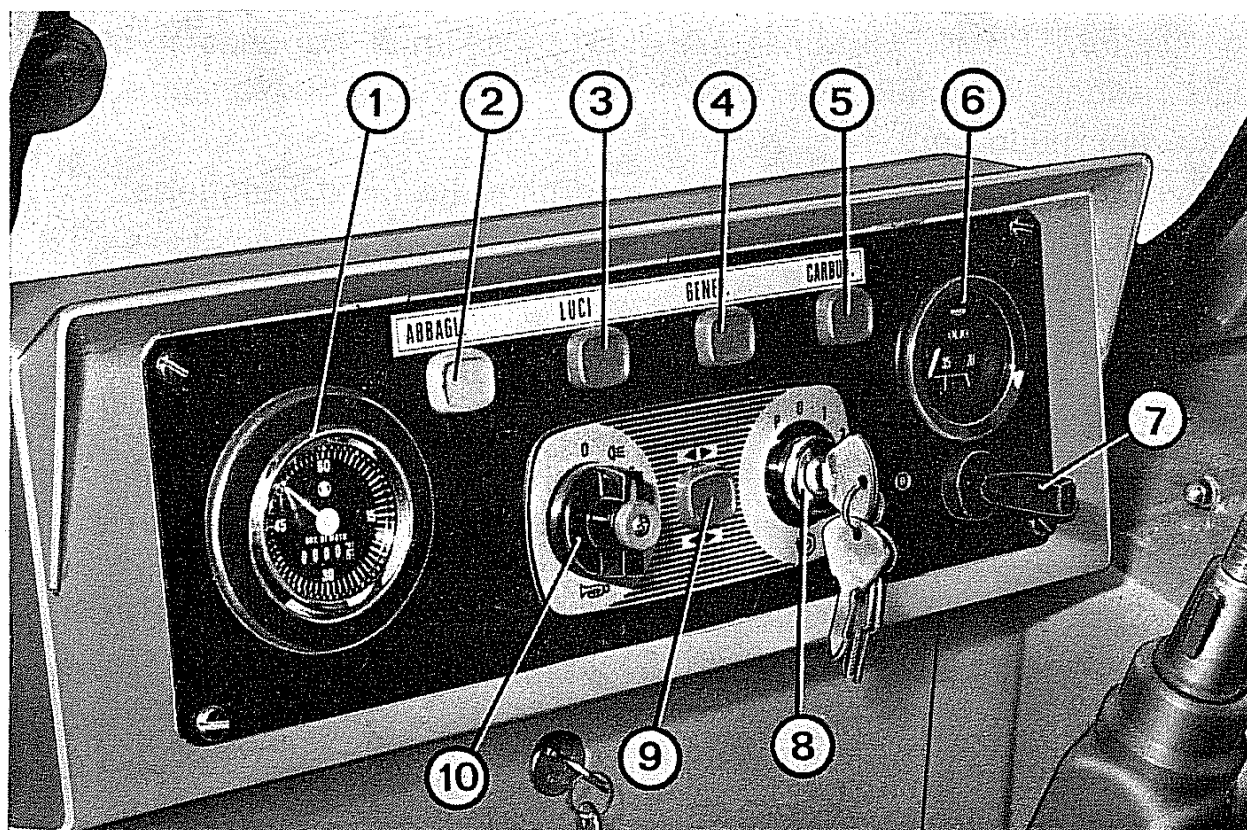


Fig. 31 - Cruscotto

- 1) Contatore 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) Commutatore luci di direzione e lampeggio.
- 8) Commutatore avviamento.
- 9) Spia verde: luci di direzione.
- 10) Commutatore luci e pulsante avvisatore acustico.

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) lasciandola alcuni secondi.
- Ruotare ulteriormente la chiave in posizione 2 e appena il motore è avviato abbandonarla.

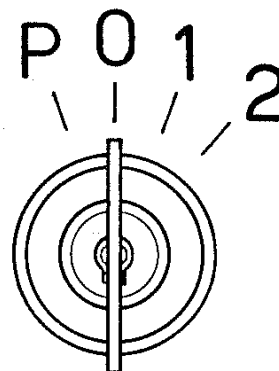


Fig. 32
Quadro avviamento

- Nel caso che la macchina debba rimanere ferma con accese le luci di ingombro, ruotare la chiave del quadro avviamento nella posizione **P** (fig. 32) e il commutatore luci **10** (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'apposito pomello **1** (fig. 1).

AVVIAMENTO CON TERMOAVVIATORE

Per l'avviamento in climi particolarmente rigidi è applicato all'auto-carro un termoavviatore comandato dal pulsante **A** (fig. 33).

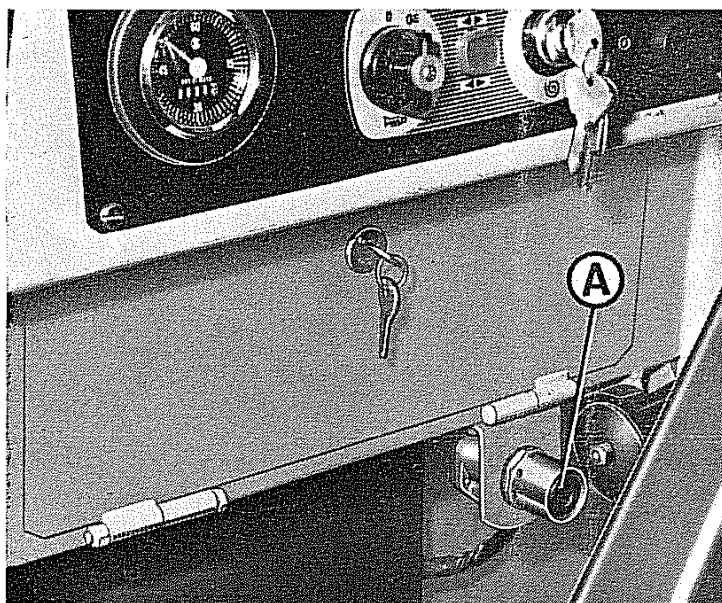


Fig. 33 - Pulsante termoavviatore

Consigli per l'uso del termoavviatore

Usare il termoavviatore solo con temperature inferiori a 0°C, che possono rendere difficile il normale avviamento; per l'uso corretto procedere nel seguente modo:

- 1) Premere il pulsante **A** (fig. 33) del dispositivo per un periodo di circa 30-40 secondi.
- 2) 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'elettrolita (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 l'autocarro 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 dell'elettrolita, 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.

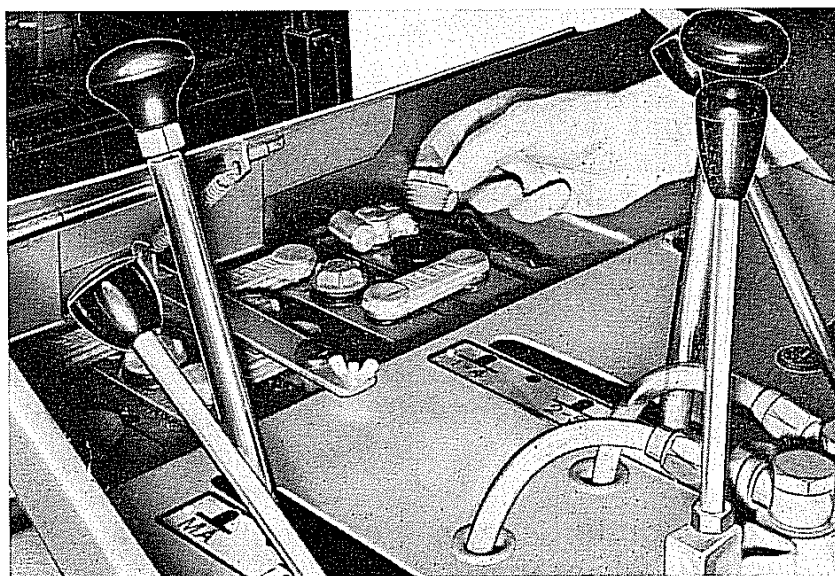


Fig. 34 - Controllo livello dell'elettrolita

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.

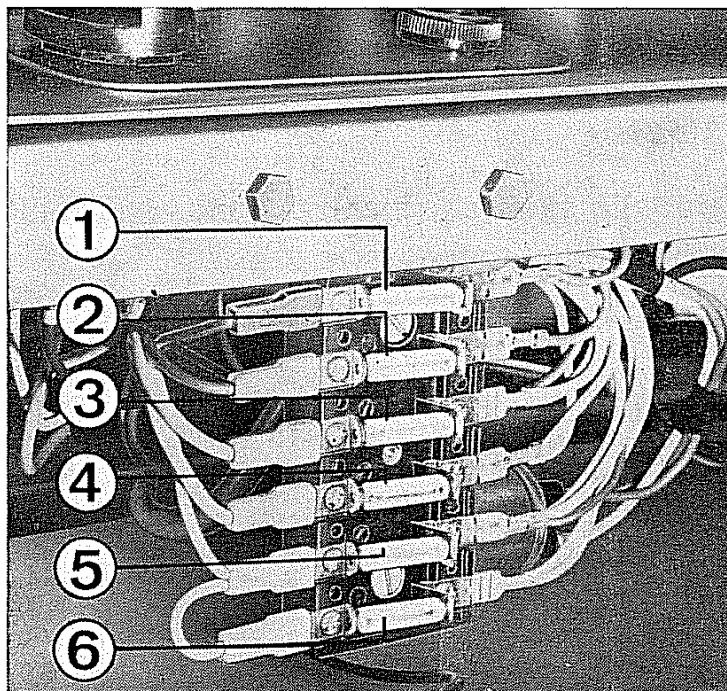


Fig. 35 - Valvole fusibili protezione impianto

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.

R I C A M B I

TERMINE PER LA CONCESSIONE DEI RICAMBI IN GARANZIA:

MOTORE: condizioni e termini fissati dalla casa costruttrice.

AUTOCARRO: 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 dell'autocarro.
- 2) Numero dell'autocarro.

E s e m p i o :

— Goldoni « 3500 RTS »
N° 50100. —

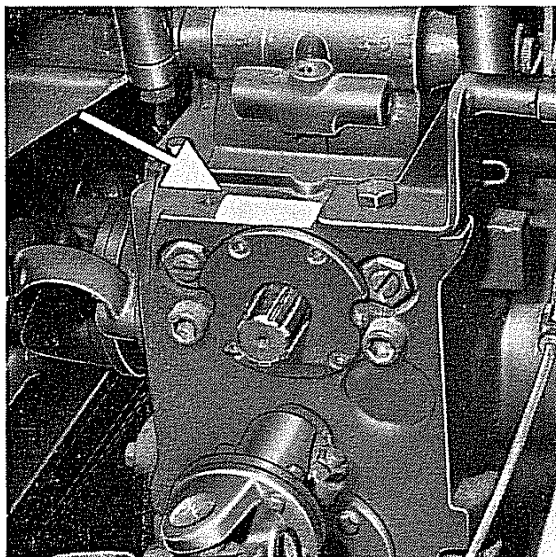


Fig. 36 - Punzonatura, modello e numero dell'autocarro

N.B. - Sia la sigla del modello che il numero dell'autocarro si trovano stampigliati sull'apposita targhetta situata sulla lamiera sotto il sedile destro, oppure sul carter cambio nel punto indicato dalla freccia in fig. 36.

VEDERE
CATALOGO
RICAMBI

