

# MOTOAGRICOLA SERIE 500 RT USO E MANUTENZIONE

---



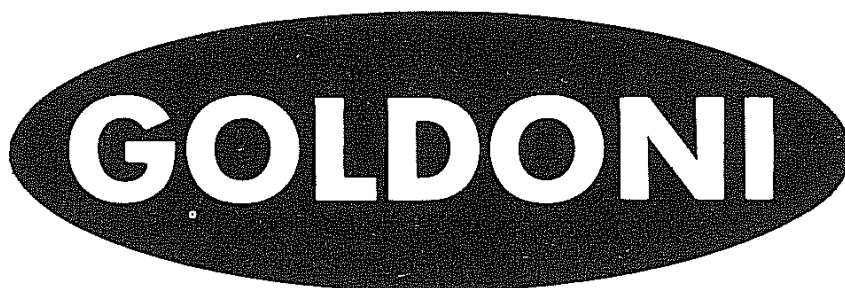
FABBRICA MACCHINE AGRICOLE

---



**N.B.** - Le illustrazioni, le descrizioni e le caratteristiche contenute nel presente libretto non sono impegnative poichè, 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.

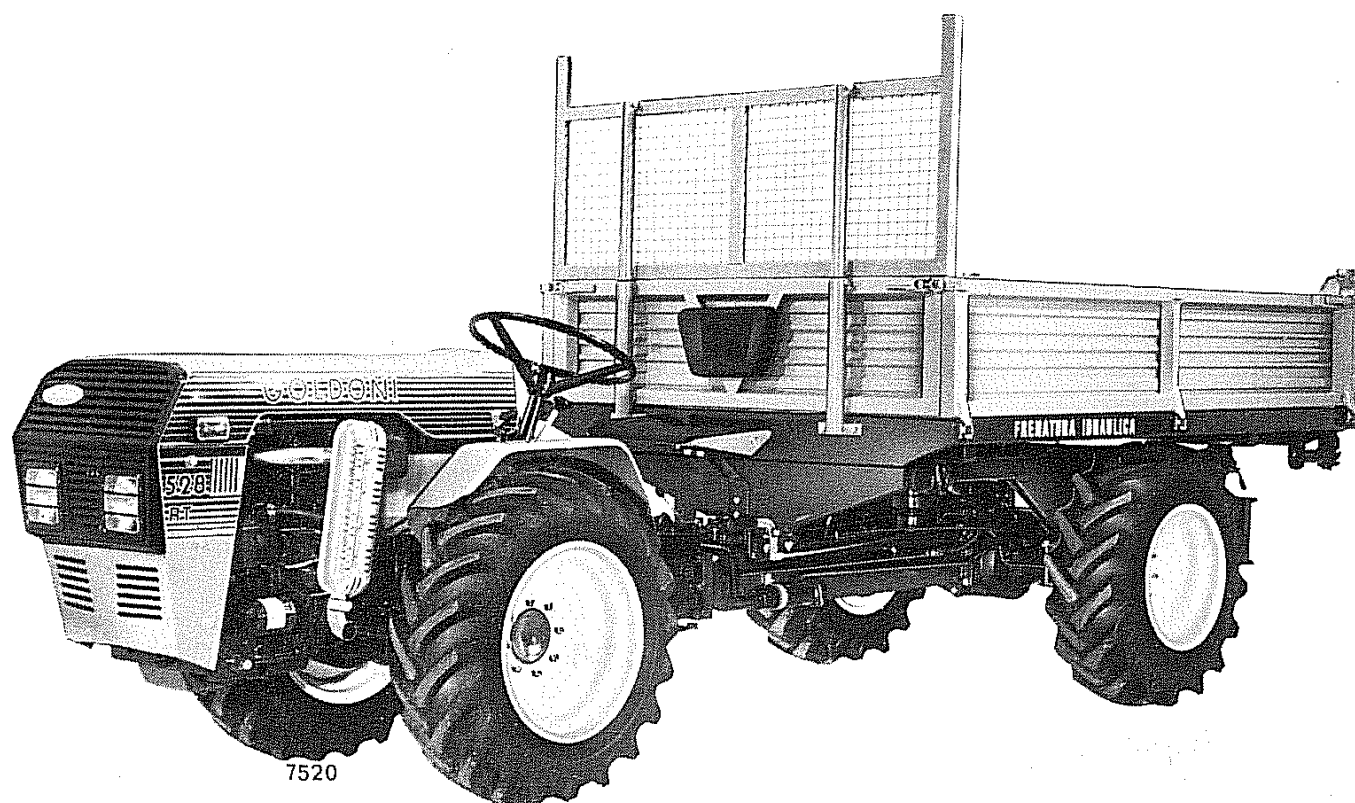
**N.B.** - PER UNA MAGGIORE SICUREZZA DELL'UTENTE LEGGERE  
I CONSIGLI A PAG. 26.



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

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

## **serie 500 RT**



# ATTENZIONE !!

ACCERTARSI CHE LA MACCHINA SIA MUNITA DEL «TALLONCINO DI IDENTIFICAZIONE», INDISPENSABILE PER LA RICHIESTA DEI PEZZI DI RICAMBIO AI NOSTRI CENTRI ASSISTENZA.



**ESIGETE GRATUITAMENTE A CORREDO:**

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

**1 Pacco accessori macchina con libretto istruzioni**

## **PREMESSA**

Gentile Cliente, la fiducia che lei ha voluto accordarci nel preferire un prodotto GOLDONI sarà ampiamente ripagata dalle prestazioni che otterrà seguendo scrupolosamente le istruzioni contenute nel presente libretto.

Un uso corretto del suo mezzo di lavoro, unitamente ad una puntuale manutenzione, le consentiranno di eseguire, nelle condizioni ottimali e per lungo tempo, tutti i lavori necessari per la sua Azienda.

## **SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA**

I «Centri Assistenza e Ricambi», dislocati su tutto il territorio nazionale ed internazionale, le offrono l'esperienza di personale specializzato, preparato direttamente dalla GOLDONI e in contatto con la Sede, regolarmente aggiornato e rifornito di pubblicazioni tecniche. Non meno importante è la certezza che le parti eventualmente sostituite nelle Officine autorizzate sono originali GOLDONI. Ricordi infatti, che i pezzi di ricambio GOLDONI sono i soli che garantiscono la stessa qualità e la stessa durata dei particolari originali, in quanto sono gli stessi pezzi montati di serie. L'impiego di ricambi non originali può essere causa di seri inconvenienti e comporta la immediata cessazione della garanzia; si serva quindi solo della nostra organizzazione di vendita (vedere pag. 27).

# INDICE

CARATTERISTICHE . . . . .	Pag.	5
ISTRUZIONI PER L'USO		
Comandi e strumentazione cruscotto . . . . .	»	8
Avviamento e arresto motore . . . . .	»	10
Innesto delle velocità . . . . .	»	12
Trazione . . . . .	»	13
Dispositivi di frenatura . . . . .	»	13
Presa di forza . . . . .	»	14
Bloccaggio differenziale . . . . .	»	14
Sollevamento cassone . . . . .	»	15
MANUTENZIONE - PULIZIA - LUBRIFICAZIONE		
Punti d'ingrassaggio . . . . .	»	16
Sostituzione e livello dell'olio . . . . .	»	17
Spurgo del circuito olio freni . . . . .	»	20
Fari - Fanalini - Batteria . . . . .	»	21
Valvole di protezione dell'impianto elettrico. . . . .	»	22
REGISTRAZIONI . . . . .	»	23
PER UNA MAGGIORE SICUREZZA . . . . .	»	26
RICAMBI . . . . .	»	27

# C A R A T T E R I S T I C H E

## Modelli nella serie delle motoagricole 500 RT:

- «521 RT» con motore Lombardini 4 LD 820 - CV 17,7 - kw 13 - Diesel monocilindrico
- «526 RT» con motore Slanzi DVA 1030 - CV 26 - Diesel bicilindrico
- «528 RT» con motore Lombardini LDA 904 - CV 28 - Diesel bicilindrico
- «532 RT» con motore Ruggerini RD 952 - CV 32 - Diesel bicilindrico
- «533 RT» con motore Lombardini 914 - CV 33 - Diesel bicilindrico

**MOTORE:** vedere libretto istruzioni motore.

## MOTOAGRICOLA:

**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 con comando a pedale agente sulle ruote posteriori.

### Freno di soccorso e stazionamento:

- **Gruppo motrice:** di tipo meccanico con comando a mano agente sulle ruote anteriori.
- **Rimorchio:** di tipo meccanico con comando a mano agente sulle ruote posteriori.

**Acceleratore:** con comando a mano e a pedale.

**Presa di forza posteriore:** a 2 velocità indipendenti (577-879 g/1') - Rotazione in senso antiorario (secondo il senso di marcia).

**Trazione:** a 4 ruote motrici, con possibilità di disinnesto della trazione posteriore mediante comando a mano.

**Sterzo:** Scatola sterzo con vite senza fine e settore dentato.

**Cassone:** ribaltabile trilateralmente mediante sollevatore idraulico.

**Raggio di volta minimo:** m. 4,40 (misurato all'esterno delle ruote).

### Ruote:

- **Anteriori:** pneumatici 9.0/75 - 16" (6 p.r.)
- **Posteriori:** pneumatici 10/75 - 15" (8 p.r.)

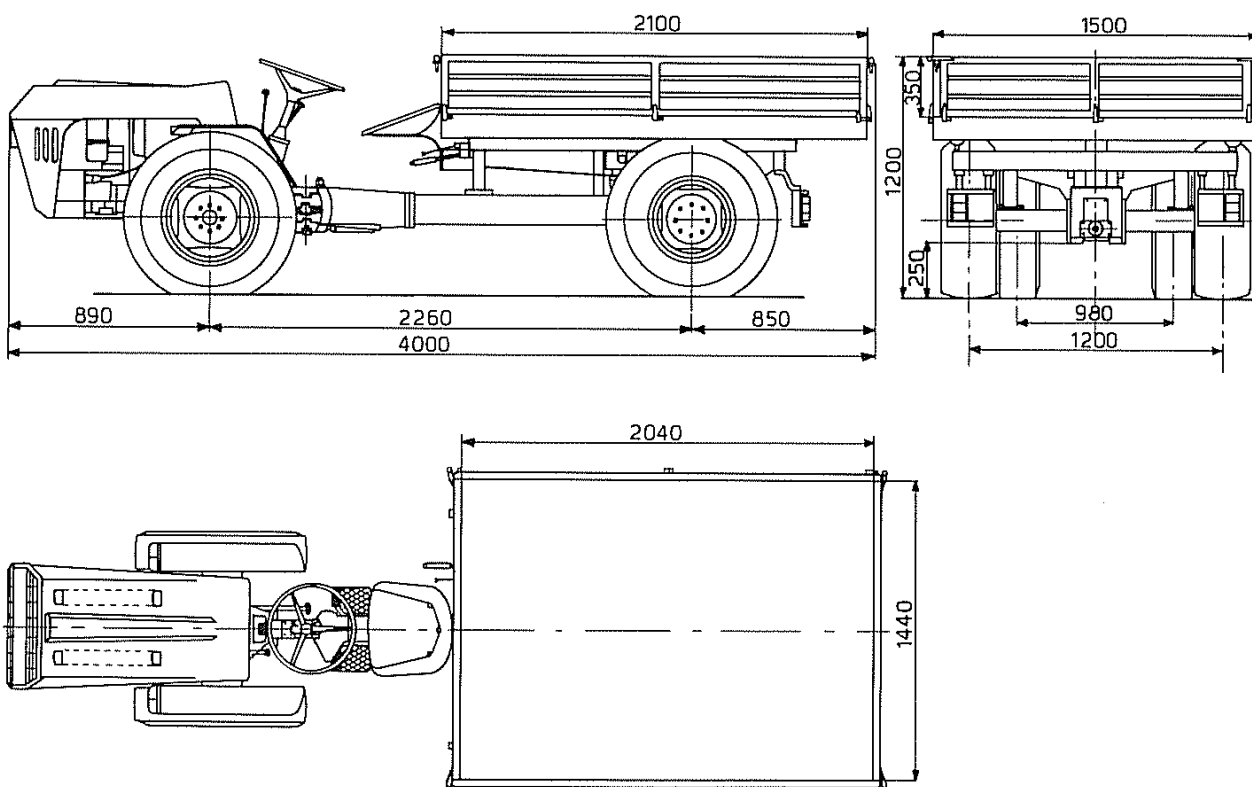
### Pressione di gonfiaggio:

- **Ruote anteriori:** 2,6 Atm
- **Ruote posteriori:** 3,5 Atm.

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

Velocità	Pneumatici
	Anteriori: 9.0/75-16" Posteriori: 10/75-15"
1.a velocità	1,19
2.a velocità	2,49
3.a velocità	3,90
4.a velocità	6,41
5.a velocità	13,39
6.a velocità	20,96
1.a retromarcia	1,56
2.a retromarcia	3,27
3.a retromarcia	5,14

**Dimensioni in mm.:**





**Pesi:** (con conducente):

		mod. 521	mod. 526	mod. 528	mod. 532	mod. 533
Peso a vuoto . . . . .	kg.	1180	1180	1180	1180	1180
Portata utile . . . . .	kg.	1320	1320	1320	1320	1320
Peso complessivo	kg.					
a pieno carico:	kg.	2500	2500	2500	2500	2500
sull'assale anteriore . . .	kg.	690	690	690	690	690
sull'assale posteriore . . .	kg.	1810	1810	1810	1810	1810

**Impianto elettrico****BATTERIA**

Tensione . . . . .	V.	12	12	12	12	12
Capacità . . . . .	Ah	80	80	80	80	80

**ALTERNATORE**

Con gruppo di regolazione automatico

Potenza massima continua . . .	W.	190	190	190	190	190
--------------------------------	----	-----	-----	-----	-----	-----

**MOTORINO D'AVVIAMENTO**

Con innesto automatico  
mediante elettromagnete

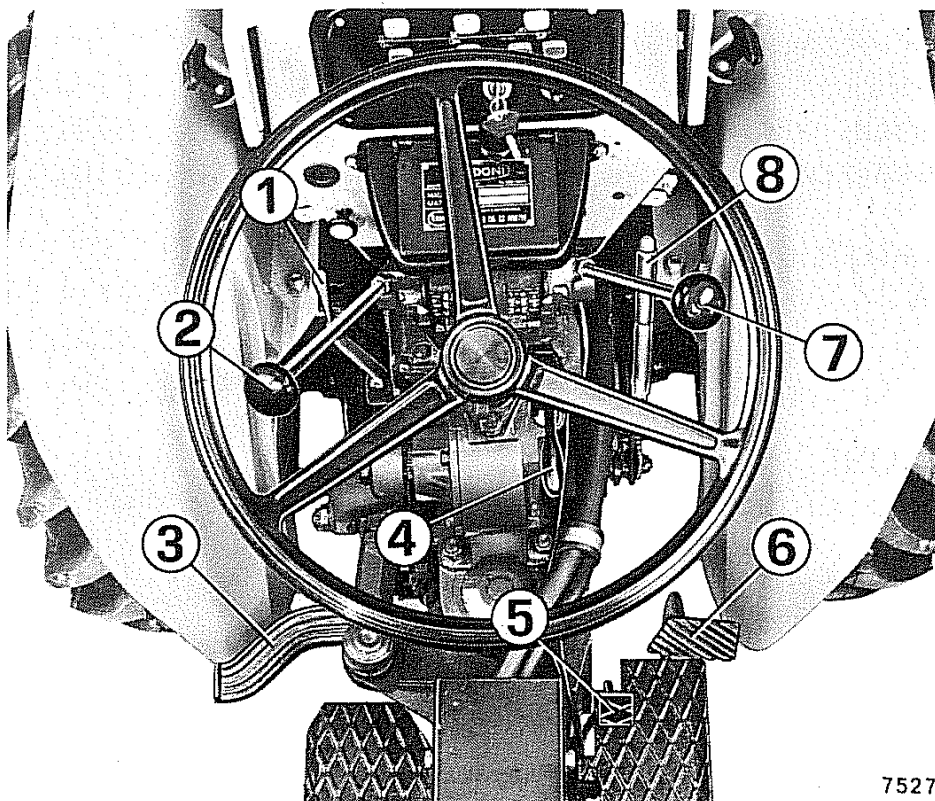
Potenza . . . . .	Kw.	1,8	1,5	1,8	1,8	1,8
-------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

**FANALERIA**

- Proiettori anteriori con lampade asimmetriche 12V - 40/45W (per fari) e lampade 12V - 3W (per luci di posizione).
- Fanali laterali con lampade 12V - 21W (per indicatori di direzione).
- Fanali anteriori rimorchio con lampade 12V - 5W (per luci di posizione).
- Fanali posteriori con lampade 12V - 21W (per indicatori di direzione) e lampade biluci 12V - 21/5W (per luci d'arresto e luci di posizione).
- Spie di controllo con lampade 12V - 3W (per segnacarica batteria, riserva carburante nei mod. 526, 528, 532 e 533, pressione olio, indicatore luci di posizione e luci anabbaglianti, indicatore luci abbaglianti, indicatori di direzione trattrice e indicatore di direzione rimorchio).
- Catadiottri posteriori fissi.

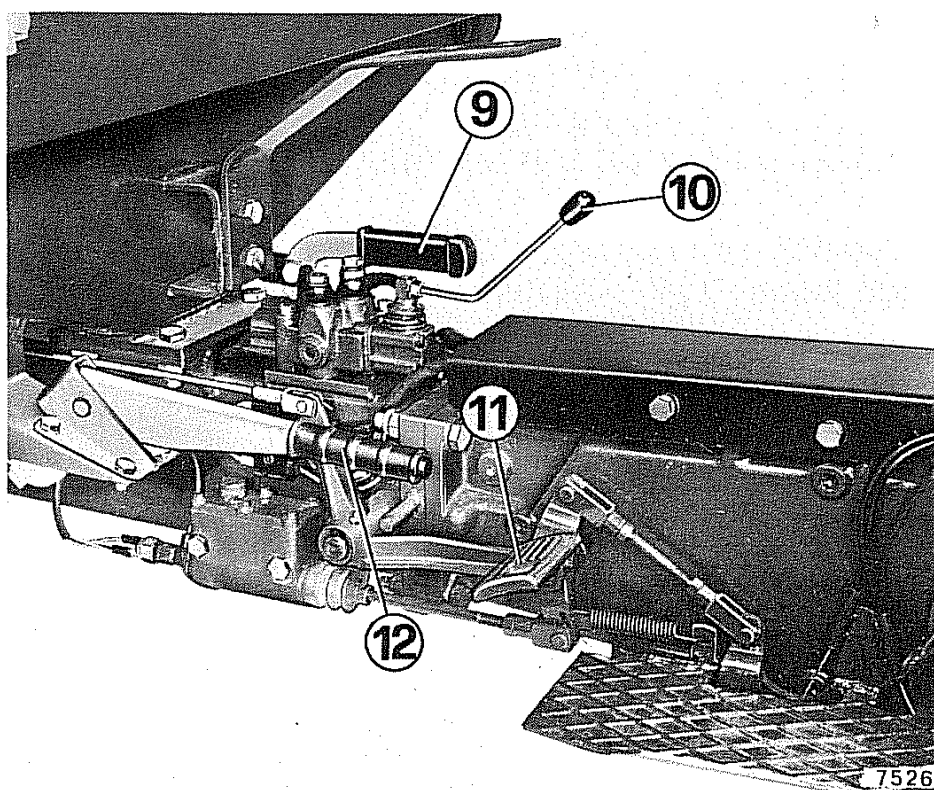
# ISTRUZIONI PER L'USO

## COMANDI E STRUMENTAZIONE CRUSCOTTO



7527

**Fig. 1 - Comandi**



7526

**Fig. 2 - Comandi**

- 1 - Leva comando presa di forza.
- 2 - Leva comando riduttore-invertitore marce.
- 3 - Pedale comando frizione.
- 4 - Manettino comando acceleratore.
- 5 - Pedale comando acceleratore.
- 6 - Pedale freno di servizio.
- 7 - Leva comando cambio di velocità.
- 8 - Leva comando freno di soccorso e stazionamento (motrice).
- 9 - Leva innesto - disinnesto trazione.
- 10 - Leva comando sollevatore idraulico.
- 11 - Pedale comando bloccaggio differenziale posteriore.
- 12 - Leva comando freno di soccorso e stazionamento (rimorchio).
- 13 - Spia rossa anormale funzionamento carica batteria.
- 14 - Spia rossa riserva carburante (nei mod. 526, 528, 532 e 533).
- 15 - Spia azzurra luci abbaglianti.
- 16 - Spia rossa anormale funzionamento pressione olio.
- 17 - Spia verde luci di direzione rimorchio.
- 18 - Spia verde luci di direzione trattore.
- 19 - Commutatore luci di direzione.
- 20 - Commutatore avviamento.
- 21 - Commutatore luci e pulsante avvisatore acustico.
- 22 - Spia verde luci di posizione.
- 23 - Comando arresto motore (nel mod. 526).

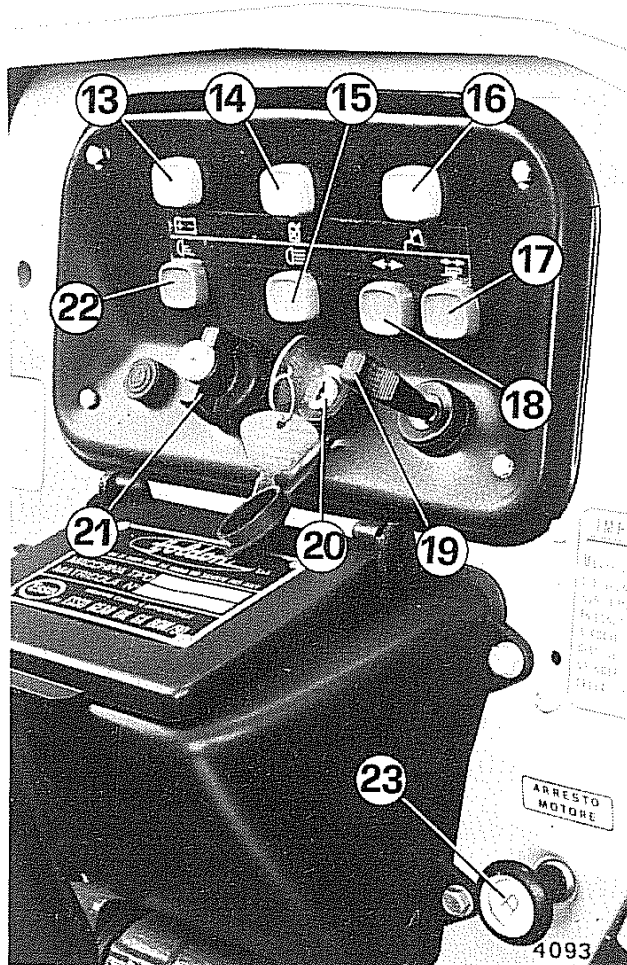


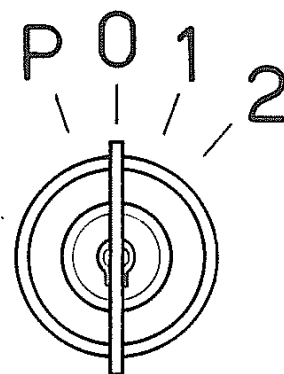
Fig. 3 - Strumentazione cruscotto

## AVVIAMENTO E ARRESTO MOTORE

### Avviamento motore

Prima di avviare il motore assicurarsi che il cambio e la presa di forza siano in folle. Per l'avviamento del motore occorre eseguire le seguenti operazioni:

- Introdurre la chiave nel commutatore avviamento **20** (fig. 3) e ruotarla in posizione **1** (vedi schema).
- Portare la leva dell'acceleratore a circa metà corsa.
- Ruotare ulteriormente la chiave in posizione **2** e appena il motore è avviato abbandonarla.



Schema  
Quadro avviamento

**Avvertenza** - Non prolungare ogni tentativo di avviamento, ma è consigliabile intervallare un tentativo di avviamento dal successivo. Con motore in moto lasciare la chiave del commutatore in posizione **1** (vedi schema) per permettere la ricarica della batteria e il funzionamento dei segnalatori luminosi situati sul cruscotto.

### Arresto motore

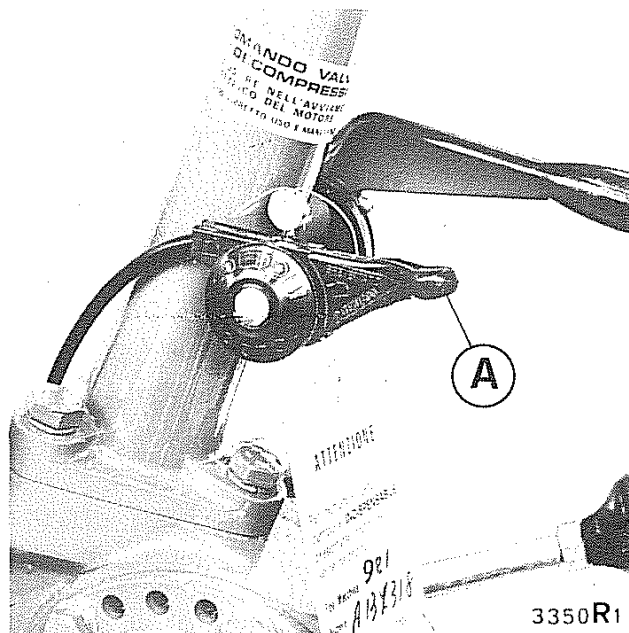
Per l'arresto del motore occorre eseguire le seguenti operazioni:

- Ridurre la velocità del motore.
- Premere il pedale frizione e frenare.
- Per l'arresto del motore nel mod. 521 occorre agire sull'apposita leva sul motore (vedi libretto istruzioni motore); nel mod. 526 servirsi del comando **23** illustrato in fig. 3. (Nei mod. 528, 532 e 533 il comando arresto motore si trova sul lato sinistro).

**Avvertenza** - A motore fermo, ruotare la chiave del commutatore avviamento (vedi schema) nella posizione di riposo **0** per non scaricare la batteria; mentre nella necessità di tenere le luci di posizione accese, ruotare la chiave nella posizione **P** ed il commutatore luci **21** (fig. 3) nel primo scatto.

## Avviamento mediante valvola di decompressione

Per facilitare l'avviamento del motore nella motoagricola mod. 521, che potrebbe risultare faticoso o addirittura impossibile a causa della forte resistenza al superamento della fase di compressione, servirsi del manettino valvola di decompressione **A** illustrato in fig. 4.



**Fig. 4 - Comando valvola di decompressione.**

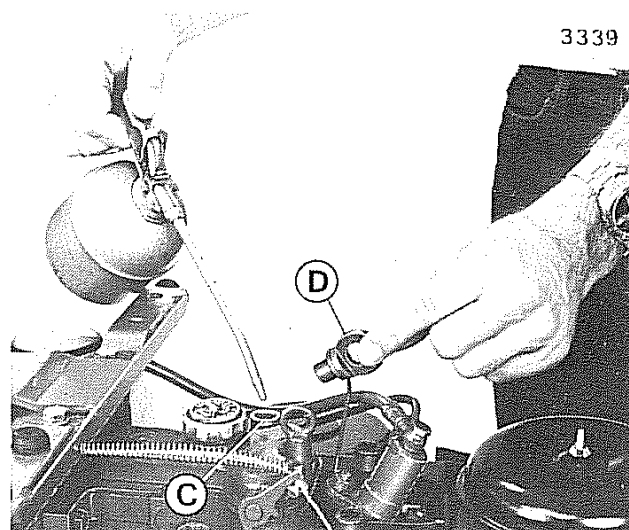
Pertanto, al fine di operare correttamente nell'avviamento elettrico del motore, occorre procedere come segue:

- 1) Disporre la leva acceleratore **4** (fig. 1) in posizione intermedia (leggermente accelerato), inserire il dispositivo supplemento nafta (vedi libretto istruzioni motore).
- 2) Azionare a fondo il manettino comando valvola di decompressione **A** (fig. 4).
- 3) Agire sulla chiave di avviamento assicurandosi che il motore giri liberamente. Dopo alcuni giri abbandonare il comando valvola di decompressione, quindi la chiave di avviamento.

Se il motore non si avvia, ripetere le operazioni 2 e 3.

## Avviamento mediante supplemento a olio

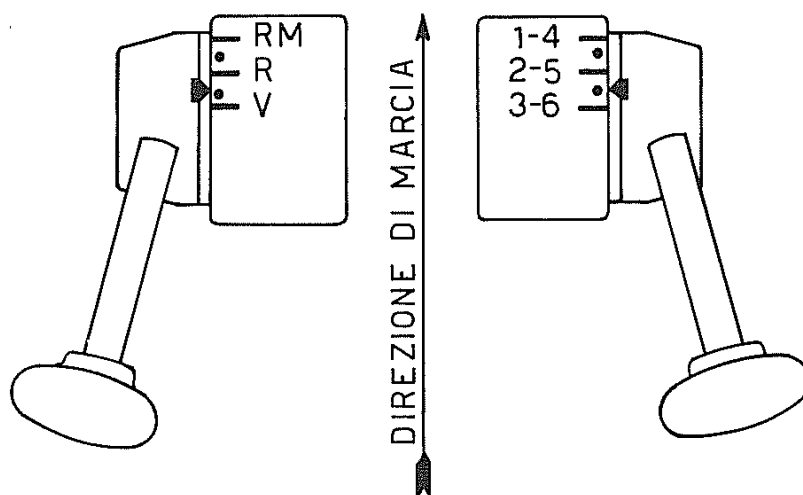
Nei mod. 521 e 526 è possibile, con clima particolarmente rigido, effettuare prima dell'avviamento un supplemento a olio. L'operazione si esegue iniettando nel cilindretto **C** (fig. 5) alcune gocce di olio, dopo di che introdurre nuovamente lo stantuffo **D** ed eseguire il normale avviamento (il mod. 526 avendo un motore bicilindrico ha due cilindretti).



**Fig. 5 - Supplemento a olio**

## INNESTO DELLE VELOCITÀ

La motoagricola 500 RT è dotata di un cambio a 9 velocità (6 avanzmarce e 3 retromarce); la selezione si ottiene tramite le leve **2** e **7** di fig. 1,



La leva **2** comanda il riduttore-invertitore marce e predispone il cambio per la scelta delle velocità che si dovranno effettuare con la leva **7**.  
Con la leva **2** in posizione «R» si ottengono le Ridotte: 1.a - 2.a - 3.a.  
Con la leva **2** in posizione «V» si ottengono le Veloci: 4.a - 5.a e 6.a.  
Con la leva **2** in posizione «RM» si ottengono le Retromarce: 1.a RM - 2.a RM e 3.a RM.

**N.B. - Controllare periodicamente che il disinnesto della frizione abbia inizio a metà corsa del pedale. Inoltre, un prolungato disinnesto della frizione, favorisce il prematuro logorio del cuscinetto reggispinta. Evitare perciò di tenere la frizione disinnestata più del necessario.**

## **TRAZIONE**

L'uso della trazione posteriore è indispensabile quando si debbano compiere trasporti pesanti o lavori su terreni accidentati o con forti pendenze. È sconsigliabile innestare la trazione posteriore per semplici spostamenti stradali o con carichi leggeri in quanto si provocherebbe un inutile logorio dei pneumatici.

L'innesto o il disinnesto della trazione posteriore si effettua tramite la leva **9** (fig. 2) come indicato nella decalcomania posta vicino alla leva.

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

## **DISPOSITIVI DI FRENATURA**

La motoagricola è dotata di freni idraulici a tamburo sulle ruote posteriori e freni meccanici a tamburo sulle ruote anteriori.

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

### **Frenatura di servizio**

Di tipo idraulico, agente sulle ruote posteriori mediante comando a pedale **6** (fig. 1).

### **Frenatura di soccorso e stazionamento (motrice)**

Di tipo meccanico con comando a mano, agisce sulle ruote anteriori della motoagricola (leva **8** fig. 1).

### **Frenatura di soccorso e stazionamento (rimorchio)**

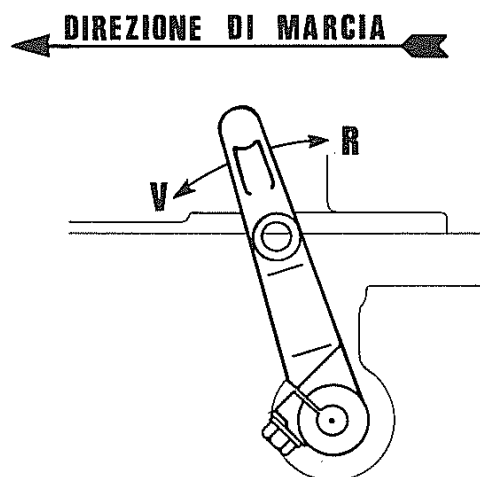
Di tipo meccanico con comando a mano, agisce sulle ruote posteriori della motoagricola (leva **12** fig. 2).

**IMPORTANTE:** Nelle discese, usare il motore per frenare la motoagricola, soprattutto quando è carica. Pertanto, se in una discesa si verificasse di dover usare il freno di frequente, passare alla marcia inferiore.

## PRESA DI FORZA

Per azionare attrezzi lavoranti a movimento rotatorio (generalmente trattasi di pompe centrifughe) la motoagricola è dotata di una presa di forza posteriore inferiore a due velocità indipendenti dal cambio:

«**Ridotta**» (posizione **R** di 577 g/1') e «**Veloce**» (posizione **V** di 879 g/1') vedi schema, con senso di rotazione antiorario. Per inserire la presa di forza occorre agire sulla leva **1** (fig. 1).



**NOTA:** A richiesta è possibile applicare una presa di forza posteriore unificata a due velocità indipendenti (577-879 g/1') con rotazione in senso orario.

**N.B. - L'innesto e il disinnesto della presa di forza deve sempre essere preceduto dal disinnesto della frizione.**

I profili delle prese di forza sono i seguenti:

Posteriore unificata - ASAE 1 3/8" DIN 9611 A.

Posteriore inferiore - 26 UNI 220.

## BLOCCAGGIO DIFFERENZIALE

La motoagricola è dotata di differenziale su entrambi gli assi. Il bloccaggio si ottiene soltanto sul differenziale posteriore, agendo sul pedale **11** (fig. 2); togliendo il piede dal pedale, il differenziale si sblocca automaticamente.

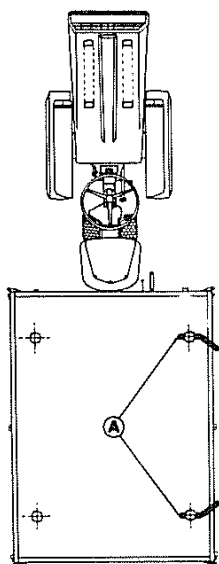
Il dispositivo deve essere impiegato solamente in caso di necessità (esempio quando una ruota slitta o quando si vuole mantenere una direzione costante, ecc.).

**N.B. - Usare il bloccaggio differenziale solo con le marce ridotte in ogni caso, prima di bloccarlo, ridurre i giri del motore. Si consiglia comunque di non effettuare il bloccaggio del differenziale in prossimità o in corrispondenza delle curve. Qualora il differenziale non si sbloccasse, ridurre i giri del motore.**

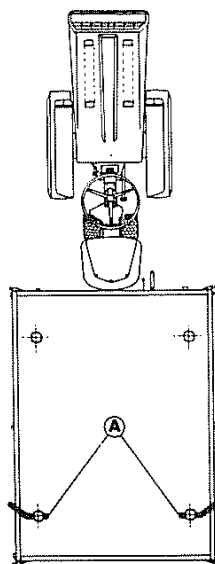


## SOLLEVAMENTO CASSONE

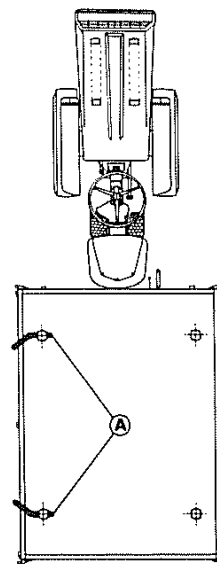
Il cassone della motoagricola è ribaltabile trilateralmente mediante cilindro idraulico. Prima di effettuare il ribaltamento del cassone, bisogna fare molta attenzione a predisporre i due perni **A** nell'esatta posizione (vedi schemi).



**Ribaltamento  
laterale destro**

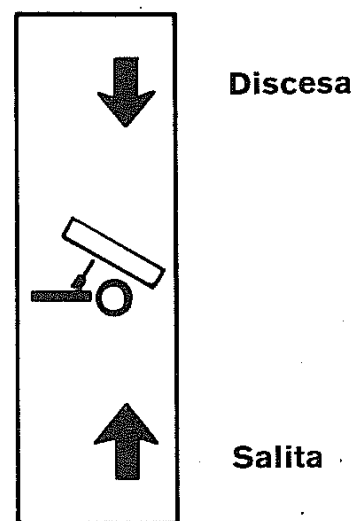


**Ribaltamento  
posteriore**



**Ribaltamento  
laterale sinistro**

Per il ribaltamento del cassone occorre spostare la leva **10** (fig. 2) verso il basso (vedi schema); una volta raggiunta la voluta inclinazione del cassone, abbandonare la leva ed il cassone resterà in quella posizione. Per abbassare il cassone spostare la leva verso l'alto.



**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.**

Le sponde del cassone sono del tipo nervato ed intercambiabile; possono essere aperte lateralmente e quella posteriore è apribile sia superiormente che inferiormente (quest'ultima possibilità è molto utile per scaricare sabbia, ghiaia, ecc.).

## MANUTENZIONE - PULIZIA - LUBRIFICAZIONE

**MOTORE:** vedere libretto istruzioni motore.

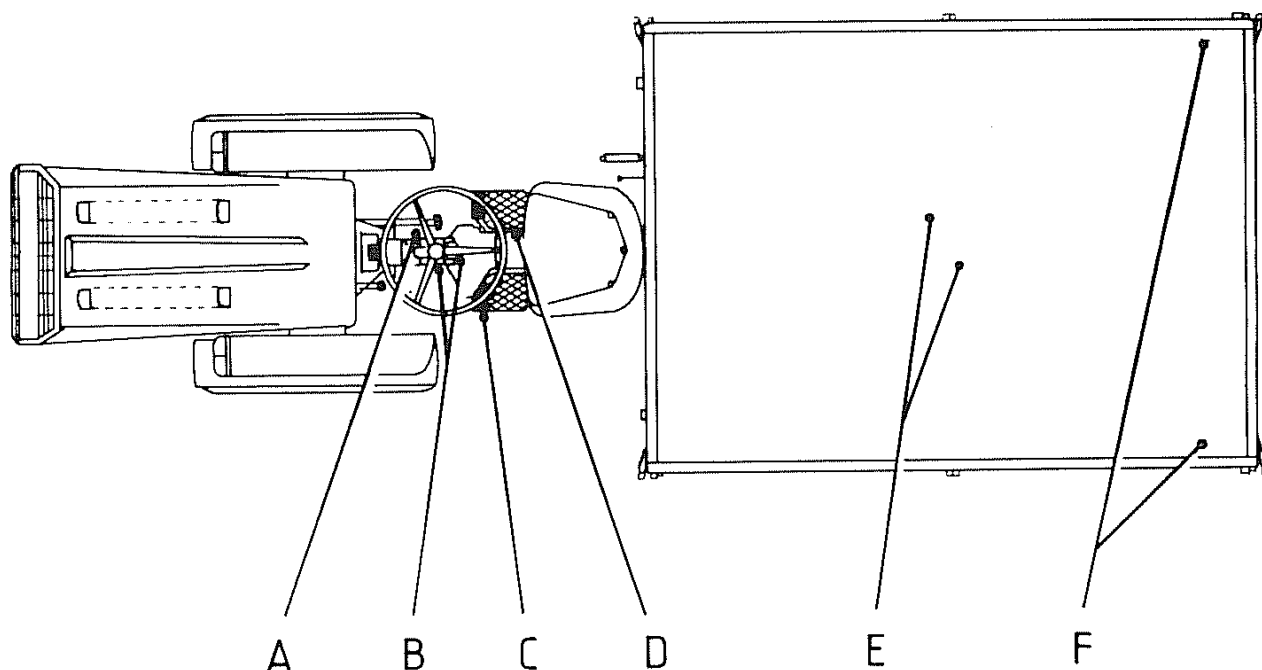
### MOTOAGRICOLA:

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

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

Inoltre, ogni **50-60** ore di lavoro, effettuare l'ingrassaggio nei punti sottoindicati:

- A** - Snodo assiale
- B** - Snodo centrale
- C** - Pedale frizione
- D** - Pedale bloccaggio differenziale
- E** - Sfere cilindro
- F** - Supporti cassone



## 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 per sfruttare la massima fluidità dell'olio.

Svitare il tappo **B** (fig. 7) posto nella parte inferiore del carter cambio e prima di introdurre il nuovo olio, attendere circa un'ora affinché si possano scaricare in modo completo i residui di olio usato.

Svitare quindi il tappo **A** (fig. 6) ed introdurre nuovo olio ESSO GEAR OIL GX 85W-90 fino al completo riempimento, circa 8 kg.

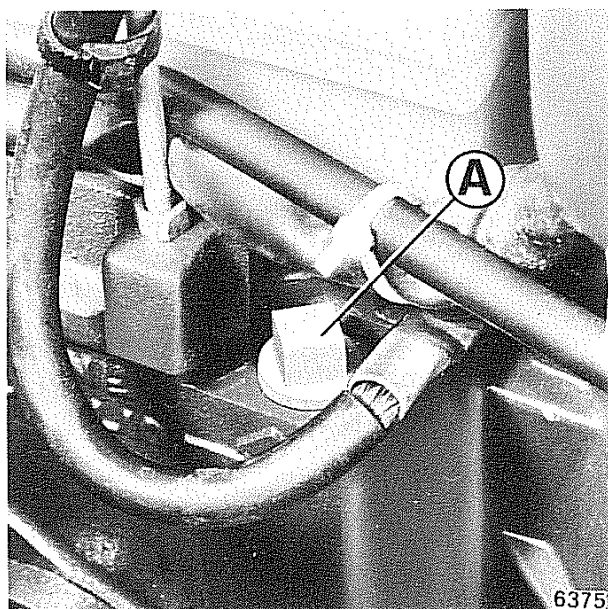


Fig. 6 - Immissione e livello olio nel carter cambio.

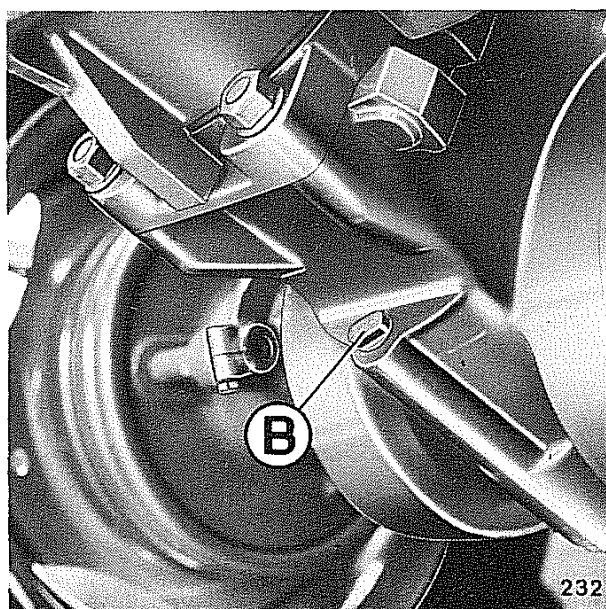


Fig. 7 - Scarico olio nel carter cambio

Dopo l'immissione e anche periodicamente controllare il livello dell'olio tramite il tappo **A** (fig. 6) munito di apposita asta.

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

## Nel differenziale del rimorchio

Usando gli stessi accorgimenti suggeriti nel paragrafo del carter cambio, scaricare l'olio togliendo il tappo **D** (fig. 8) posto nella parte inferiore del carter differenziale.

Svitare quindi il tappo **E** (fig. 9) posto nella parte superiore del carter e introdurre nuovo olio UNIFARM 15W-40 nella quantità di 9 kg. circa.

Dopo l'immissione e anche periodicamente controllare il livello dell'olio tramite il tappo **E** (fig. 9) munito di apposita asta.

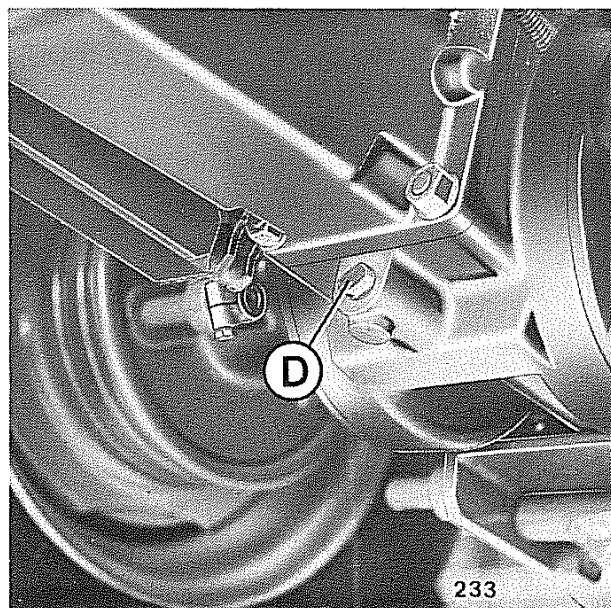


Fig. 8 - Scarico olio

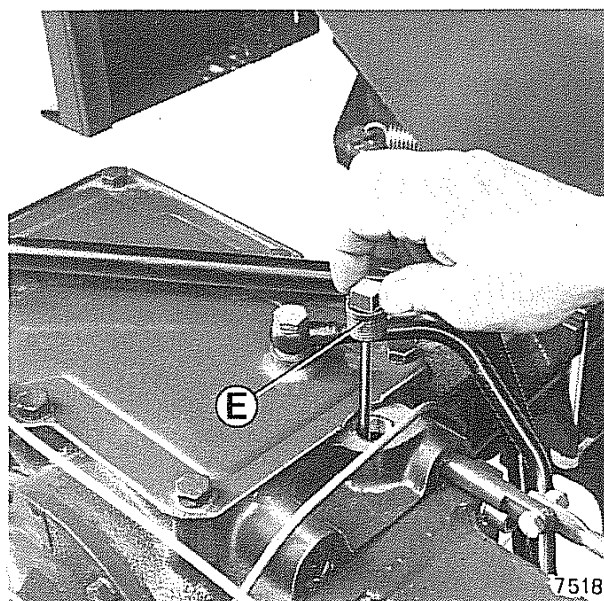


Fig. 9 - Immissione e livello olio

## Pulizia filtro olio

Per il sollevamento del cassone, viene utilizzato l'olio del differenziale posteriore; è necessario quindi, ogni **200** ore di lavoro circa, pulire il filtro dell'olio eseguendo le seguenti operazioni:

- togliere il coperchio **N** (fig. 10) svitando le viti che lo fissano e sfilare il filtro.
- pulire il filtro lavandolo con benzina o gasolio, lasciarlo asciugare e rimontare tutto come prima.
- ripristinare il livello dell'olio nel differenziale posteriore.

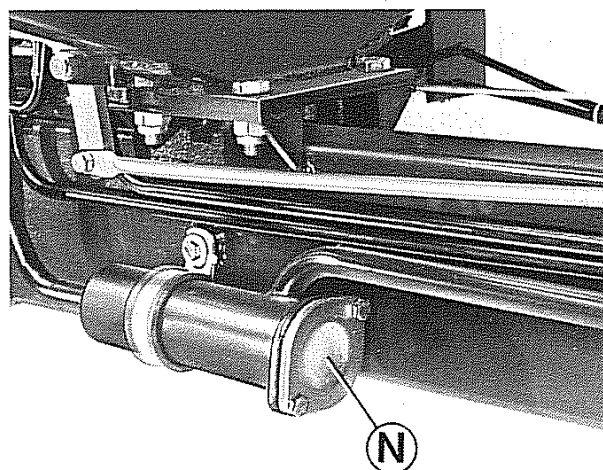
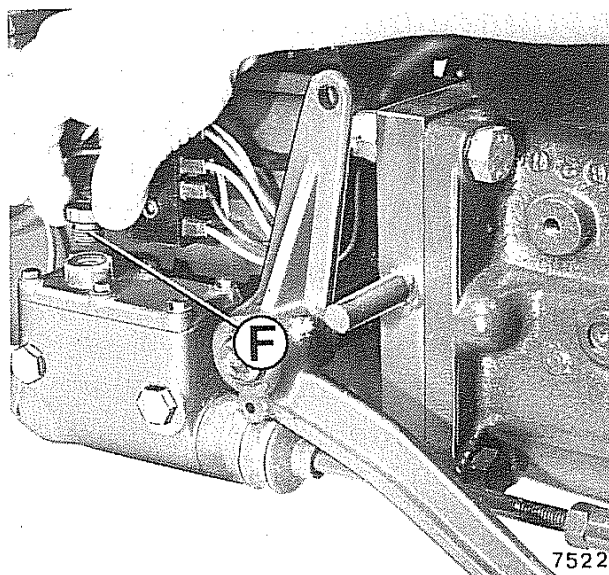


Fig. 10 - Pulizia filtro olio

## Nei freni

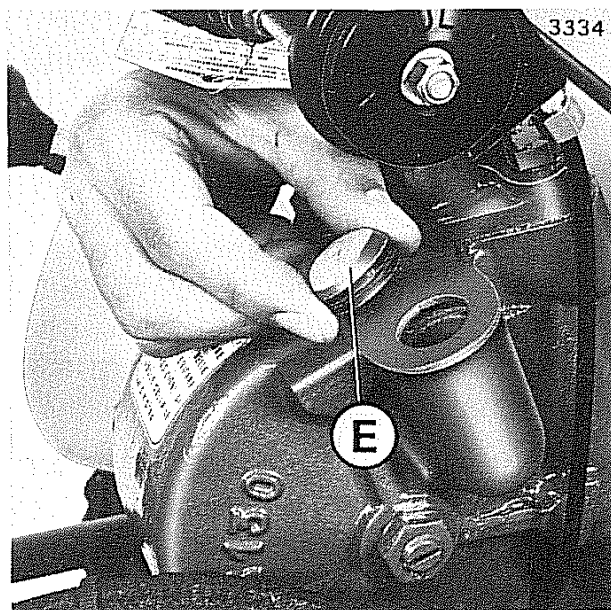
Nel freno di servizio del rimorchio viene impiegato olio idraulico del tipo **ESSO BRAKE FLUID EXTRA** in quantità di circa 0,3 kg. Detto olio non va mai cambiato, ma è bene verificare periodicamente il livello tramite il tappo **F** (fig. 11). Il livello è normale quando, con il rimorchio orizzontale, l'olio arriva in prossimità del suddetto tappo. In caso di ripristino del livello, si raccomanda di usare olio dello stesso tipo.



**Fig. 11 - Serbatoio olio freni**

## Nella scatola sterzo

L'olio nella scatola sterzo normalmente non va sostituito ma aggiunto; tuttavia, nel caso si debba rifornire per intero, togliere il tappo **E** (fig. 12) e introdurre nuovo olio **ESSO GEAR OIL GX 85W/90** nella quantità di kg. 0,700.



**Fig. 12 - Sostituzione olio nella scatola sterzo.**

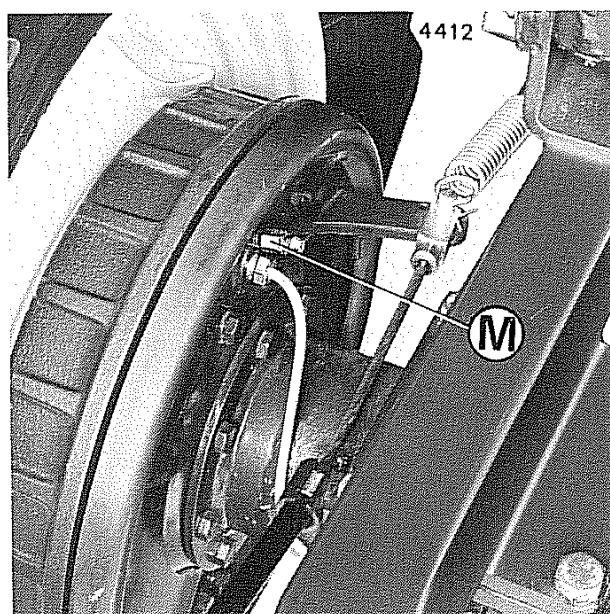
## SPURGO DEL CIRCUITO OLIO FRENI

Un uso prolungato dei freni nelle discese può, in seguito al surriscaldamento, provocare la formazione di bollicine di aria all'interno delle tubazioni del circuito idraulico che rendono inefficace la frenatura stessa.

È necessario quindi che personale specializzato esegua lo spurgo dell'aria, operazione necessaria anche quando si proceda ad interventi sull'impianto idraulico dei freni. Se volete eseguire voi stessi lo spurgo, attenetevi scrupolosamente alle norme che seguono:

- pulite accuratamente l'estremità della vite di spurgo aria **M** (fig. 13) posta su ogni cilindretto, liberando il foro centrale da eventuali impurità;
- assicuratevi che il serbatoio dell'olio dei freni (fig. 11) sia rifornito prima e durante le operazioni di spurgo;
- applicate all'estremità della vite **M** un tubetto di plastica o di gomma preferibilmente trasparente ed immergete l'altra estremità del tubetto in un recipiente contenente olio dello stesso tipo impiegato nel circuito frenante (ESSO BRAKE FLUID EXTRA);
- azionate il pedale del freno lentamente e per tutta la sua corsa, in modo che l'olio entri in pressione;
- mantenendo il pedale premuto, svitate di mezzo giro la vite di spurgo **M** e lasciate fluire l'olio misto a bollicine d'aria;
- riavvitare ora la vite **M** e ripetete le operazioni sopra descritte finché l'olio esca privo di bollicine;
- azionate nuovamente il pedale del freno per riportare il circuito in pressione ed accertatevi che la corsa del pedale sia quella normale;
- ripetete le operazioni sopra elencate su tutte le ruote;
- terminato lo spurgo, ripristinate il livello dell'olio nel serbatoio (fig. 11).

**Attenzione** - Non riutilizzate l'olio spurgato in precedenza senza averlo filtrato accuratamente.



**Fig. 13 - Raccordo spurgo aria freni**

## **FARI - FANALINI**

È 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 ogni settimana ed eventualmente aggiungere acqua distillata.

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

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

- Per conservarla in efficienza è consigliabile durante brevi soste, lasciare il motore in moto. I ripetuti avviamenti richiedono alla batteria una notevole erogazione di corrente non reintegrabile dall'alternatore.
- 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'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 frequente del previsto, rivolgersi ad una officina specializzata.
- Non lasciare mai scaricare completamente la batteria.

## VALVOLE DI PROTEZIONE DELL'IMPIANTO ELETTRICO

Le valvole fusibili, per la protezione dell'impianto elettrico sono racchiuse in una apposita scatola portafusibili posta dietro il cruscotto, aprendo il cofano motore della motoagricola. La suddetta scatola contiene 8 fusibili disposti come in fig. 14.

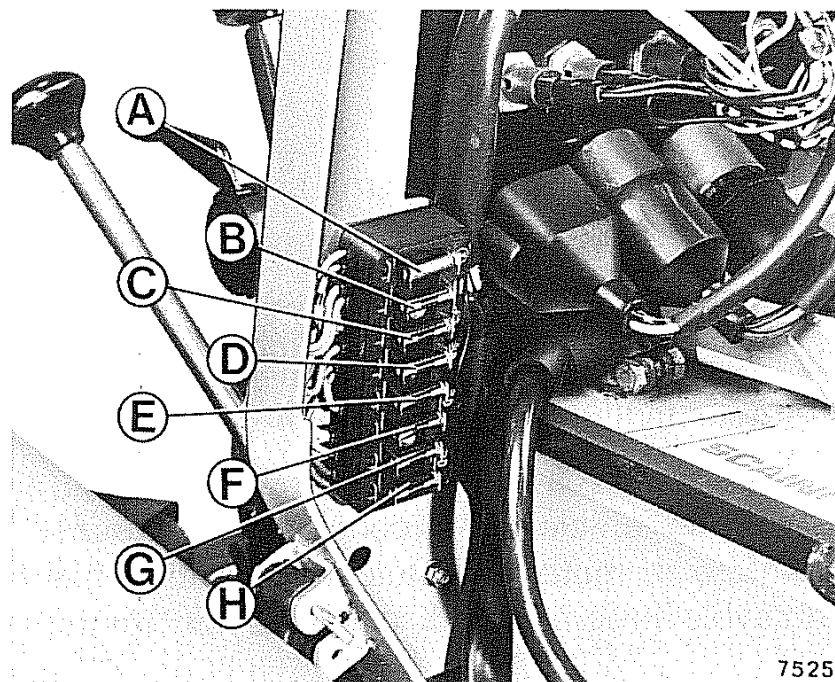


Fig. 14 - Valvole fusibili

- A - Protezione alternatore e luci d'arresto.**
- B - Protezione indicatori di direzione.**
- C - Protezione avvisatore acustico.**
- D - Protezione luci abbaglianti.**
- E - Protezione luci anabbaglianti.**
- F - NESSUN SERVIZIO.**
- G - Protezione luci di posizione linea destra.**
- H - Protezione luci di posizione linea sinistra.**

Ricordarsi, prima di procedere alla sostituzione di valvole fuse, che è sempre necessario individuare ed eliminare la causa che ha determinato il corto circuito quindi l'irregolarità di funzionamento dell'impianto.

**N.B. -** La eventuale sostituzione di valvole fuse, deve essere fatta impiegando valvole di 8 Ampère (15 Ampère solo per il fusibile **A**, fig. 14).



# REGISTRAZIONI

Le indicazioni che seguono riguardano le principali registrazioni che devono essere effettuate periodicamente.

Tali registrazioni sono relativamente semplici; in caso di difficoltà rivolgersi ad una officina del ns. servizio Assistenza.

## Registrazione ceppi

Se una delle ruote posteriori accusa una sensibile differenza di frenatura rispetto all'altra, oppure la corsa a vuoto del pedale diventa eccessiva, occorre alzare il rimorchio e verificare che ciascuna ruota possa girare liberamente senza alcuno sfregamento dei ferodi contro il tamburo. Per la regolazione del giuoco fra ceppi e tamburo bisogna agire su entrambe le ruote nel seguente modo:

- Ruotare in senso orario le viti **A** (fig. 15), fino a portare i ceppi contro il tamburo; ruotare quindi leggermente le viti in senso inverso.
- Verificare che la ruota giri liberamente senza alcuno sfregamento.

**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.**

## Registrazione freno di soccorso e stazionamento

Qualora, con la leva del freno a mano inserita a fine corsa, il rimorchio non risultasse sufficientemente frenato occorre:

- Mettere la leva in posizione di riposo.
- Allentare il dado **B** (fig. 16).
- Agire sulla vite di registro **C**.
- A registrazione effettuata bloccare di nuovo il dado **B**.

Per la registrazione del freno di soccorso e stazionamento del gruppo motrice, agire sulla forcella **D** (fig. 17).

## Registrazione bloccaggio differenziale

Nel caso di un allentamento del cavo bloccaggio differenziale, è possibile una registrazione operando come segue:

- Allentare i dadi **E** (fig. 18).
- Tirare o allentare il cavo a seconda si voglia diminuire o aumentare il giuoco al disinnesto del bloccaggio del differenziale.
- A registrazione effettuata bloccare di nuovo i dadi **E**.

## Registrazione comando frizione

Per assicurare un funzionamento regolare alla frizione del motore, è buona norma controllare periodicamente il giuoco sul pedale della frizione stessa; se si rendesse necessaria una messa a punto, eseguire le seguenti operazioni:

- allentare il dado **E** (fig. 19).
- avvitare o svitare la vite di registro **F** per aumentare o diminuire il giuoco al disinnesto della frizione.

A registrazione effettuata, bloccare di nuovo il dado **E**.

### **Registrazione sterzo**

Per eliminare il giuoco fra vite senza fine e settore dentato, occorre svitare le sei viti **M** (fig. 20), girare il coperchio in un senso o nell'altro, ovvero far compiere ad esso una rotazione pari alla distanza di uno o più fori, riavvitandolo quindi nella nuova posizione.

**IMPORTANTE:** svitare prima le viti situate nella parte inferiore del coperchio e raccogliere l'olio che uscirà dai fori passanti delle viti in un contenitore.

### **Registrazione manettino comando acceleratore**

Nella necessità di dover regolare la corsa del manettino comando acceleratore agire sulla vite di registro **H** (fig. 21) allentando il dado **I**. A registrazione effettuata bloccare il dado **I**.

### **Registrazione cavo comando acceleratore**

L'utilizzazione di un pedale per il comando dell'acceleratore dà la possibilità di utilizzare nel migliore dei modi il cambio della motoagricola. Una eventuale registrazione sul cavo comando acceleratore si effettua sulla vite di registro **M** (fig. 22) allentando il dado **N**. A registrazione effettuata bloccare il dado **N**.

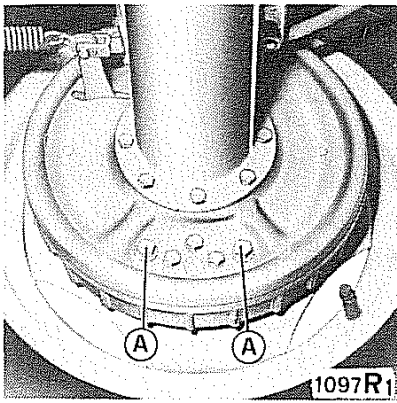
### **Registrazione comando arresto motore**

Nel caso il comando arresto motore richieda uno sforzo eccessivo per azionarlo, è possibile registrarlo operando sulla vite di registro **F** (fig. 23) eseguendo le stesse operazioni della registrazione cavo comando acceleratore.

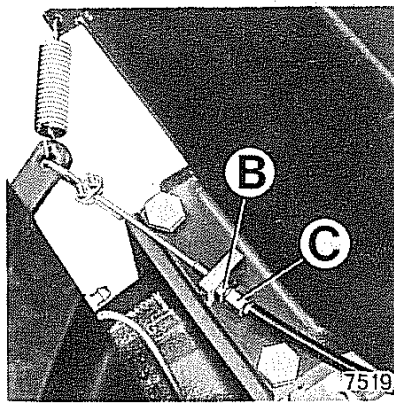
### **Registrazione fari**

La registrazione dell'inclinazione dei fari si effettua agendo sulle apposite viti **G** (fig. 24).

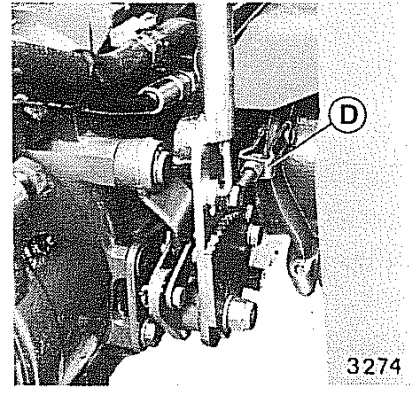
**IMPORTANTE:** se la motoagricola viene usata spesso per spostamenti su strada in ore notturne, al fine di evitare l'abbagliamento di altri veicoli, si consiglia il Cliente di fare effettuare la registrazione dei fari in una officina dotata di appositi strumenti.



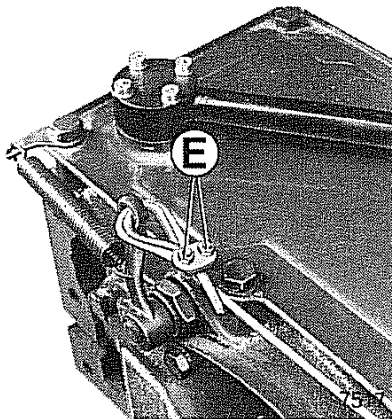
**Fig. 15 - Registrazione ceppi**



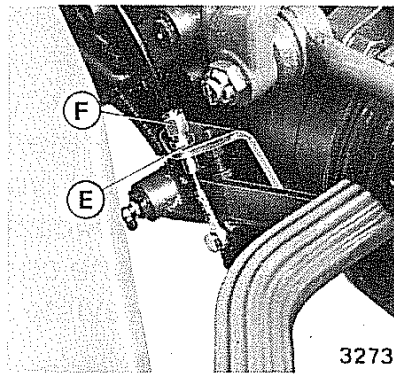
**Fig. 16 - Reg. freno di socc. e stazion. (rimorchio)**



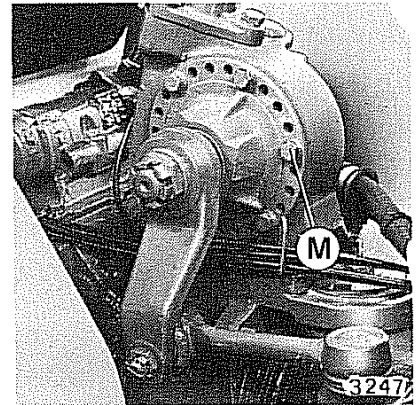
**Fig. 17 - Reg. freno di socc. e stazion. (motrice)**



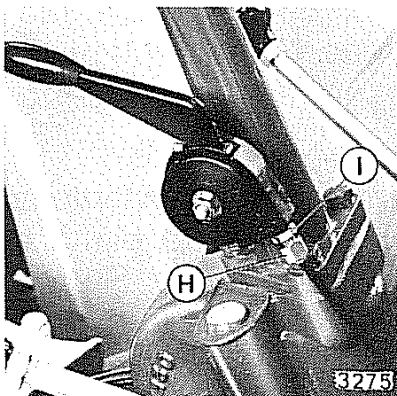
**Fig. 18 - Registrazione blocc. differenz.**



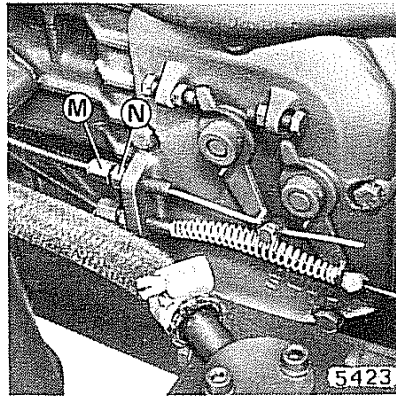
**Fig. 19 - Registrazione frizione**



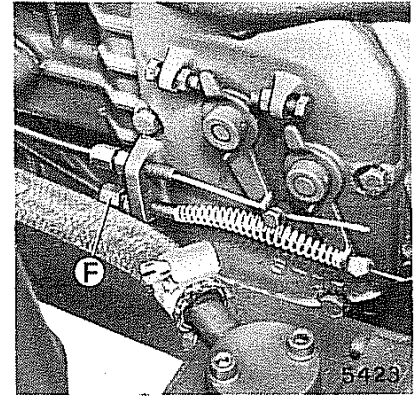
**Fig. 20 - Registrazione sterzo**



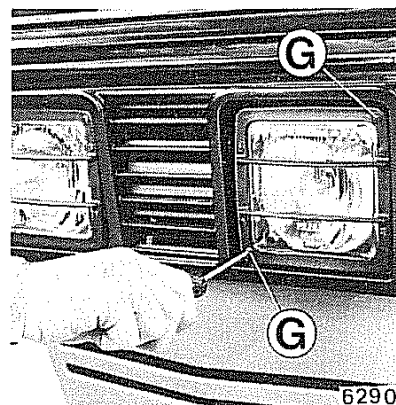
**Fig. 21 - Registrazione manett. acceler.**



**Fig. 22 - Reg. cavo comando acceleratore mod. 526**



**Fig. 23 - Reg. arresto motore mod. 526**



**Fig. 24 - Registrazione fari**

## PER UNA MAGGIORE SICUREZZA

Per rendere più sicuro il vostro lavoro, la prudenza è insostituibile per prevenire gli incidenti. Per la vostra incolumità riportiamo le seguenti avvertenze.

■ Prima di avviare il motore assicurarsi che il cambio e la presa di forza siano in folle.

■ Innestare gradualmente la frizione: un innesto rapido, specie in salita o sotto sforzo, può causare pericolosi impennamenti della macchina.

■ Non percorrere discese con la frizione disinnestata o con il cambio in folle.

■ Nelle discese usare il motore per frenare la macchina soprattutto a pieno carico. Pertanto se in una discesa si verificasse di dover usare il freno di frequente, passare alla marcia inferiore.

■ Se dovete usare il freno, premere il pedale gradualmente.

■ Verificare che tutte le parti rotanti collegate all'albero presa di forza siano ben protette. Evitare di avvicinarsi indossando indumenti svolazzanti.

■ Non affrontare curve strette con la presa di forza sotto forte carico, per evitare pericoli causati da eventuali rotture dei giunti cardanici.

■ Usare il bloccaggio differenziale solo con le marce ridotte; in ogni caso, prima di bloccarlo, ridurre i giri del motore; si con-

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

■ Non pulire, lubrificare o riparare la motoagricola con il motore in moto.

■ Durante il trasferimento su strade aperte al traffico, rispettare le norme del codice stradale.

■ Per tutti i lavori che espongono l'utente al pericolo di carichi molto voluminosi, si consiglia la applicazione del tettuccio protezione conducente, appositamente previsto per la macchina.

■ Prima di intervenire su qualsiasi componente dell'impianto elettrico, portare il commutatore avviamento e il commutatore luci nella posizione **O** per evitare un accidentale avviamento del motore.

■ Parcheggiare possibilmente la motoagricola su terreno piano e bloccare il freno a mano. Su terreno in pendio, oltre a bloccare il freno a mano, innestare la prima marcia del cambio in salita o la prima retromarcia in discesa. Per maggior sicurezza utilizzare anche un cuneo di arresto.

■ Non salire né scendere dalla macchina in movimento.

■ Non fare il pieno di combustibile con il motore in moto.

■ Non lasciare il motore in funzione in un locale chiuso: i gas di scarico sono velenosi.

## **R I C A M B I**

### **TERMINE PER LA CONCESSIONE DEI RICAMBI IN GARANZIA:**

**MOTORE:** condizioni e termini fissati dalla casa costruttrice.

**MOTOAGRICOLA:** entro i termini fissati dal ns/ Attestato di garanzia.

### **RICHIESTA RICAMBI:**

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

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

1) Modello o tipo della  
motoagricola

**Esempio:**

2) Serie e numero della  
motoagricola

– GOLDONI 528 RT, C 252191 –

**N.B. - La sigla del modello, la serie e il numero della motoagricola si trovano stampigliati sull'apposita targhetta metallica situata sul coperchio della scatola portaoggetti.**

