

**MANUALE USO
E MANUTENZIONE**

TOSELLI 340 C

TOSELLI 350 C

TOSELLI 350 C COMPATTO

AGRIFULL 345 C

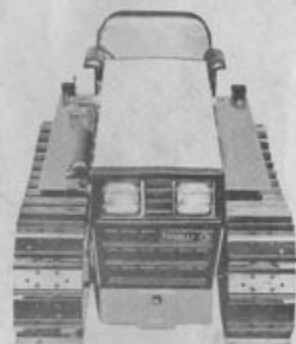
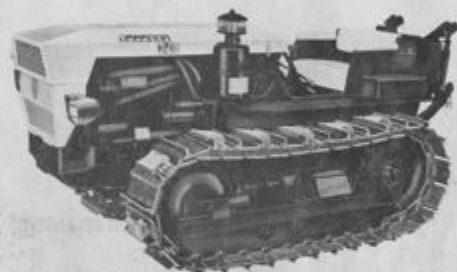
AGRIFULL 355 C COMPATTO

TOSELLI 340 C
TOSELLI 350 C
TOSELLI 350 C COMPATTO
AGRIFULL 345 C
AGRIFULL 355 C COMPATTO

INDICE

Dati identificazione	pag. 4
Strumentazione e comandi	5
Parte posteriore	10
Caratteristiche tecniche	11
Norme d'uso	14
Impianto elettrico	16
Operazioni di manutenzione	18
Tabella irregolarità	19
Norme di manutenzione	21
Registrazioni	24

TOSELLI 340 C
TOSELLI 350 C
TOSELLI 350 C COMPATTO
AGRIFULL 345 C
AGRIFULL 355 C COMPATTO



DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DELLE TRATTRICI

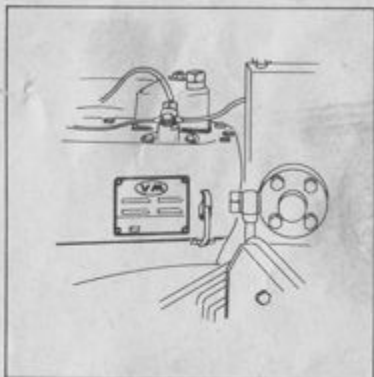


Fig. 1 - Targhetta identificazione tipo e numero motore

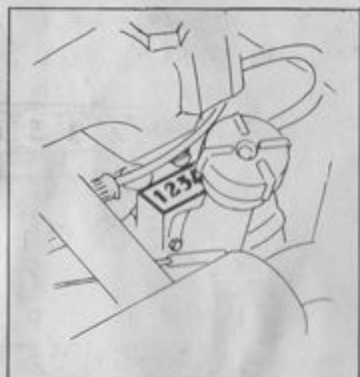


Fig. 2 - Posizione e punzonatura motore

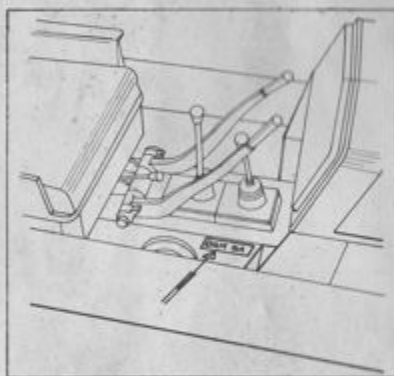


Fig. 3 - Punzonatura tipo trattore e numero del telaio

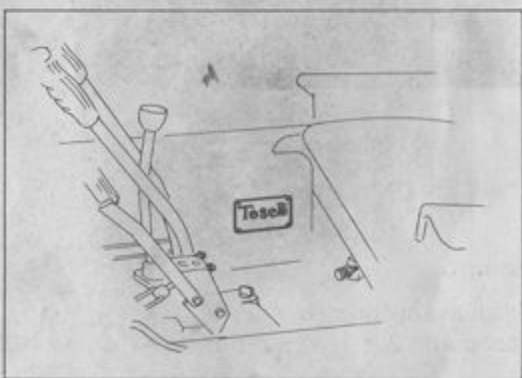


Fig. 4 - Targhetta dati identificazione tipo trattore

STRUMENTAZIONI E COMANDI

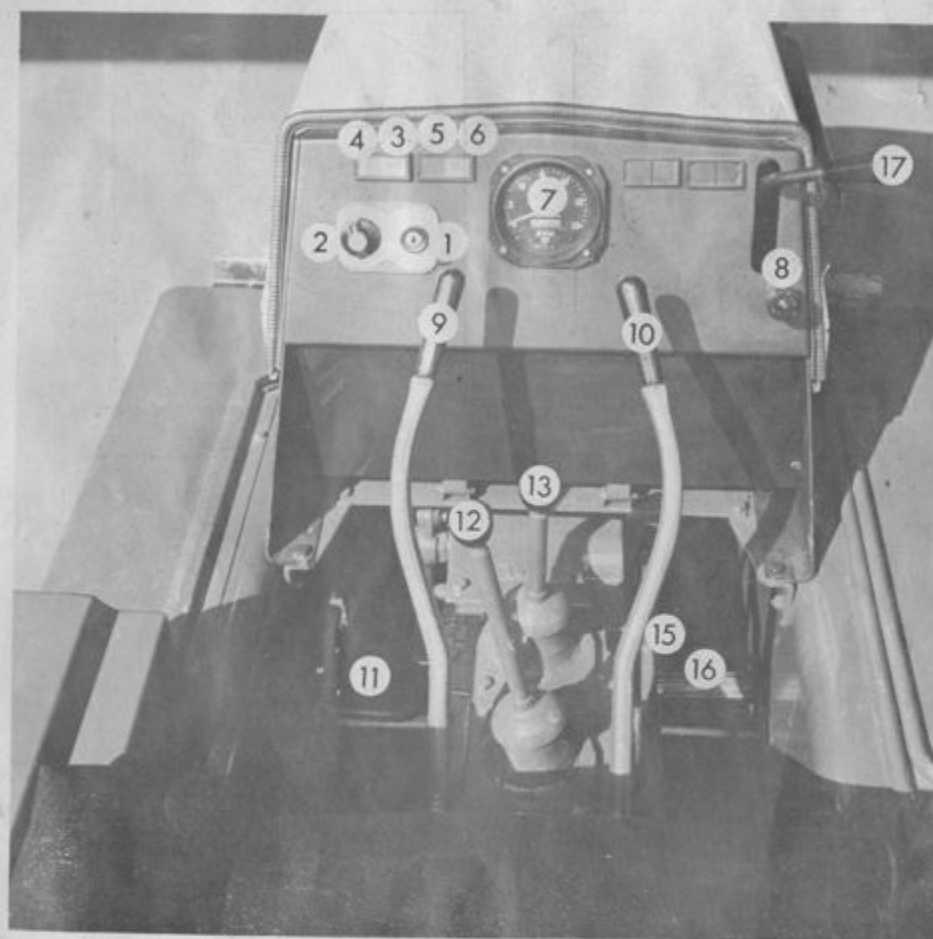


Fig. 5 - Strumentazioni e comandi

1 - Interruttore generale e d'avviamento

Inserire a fondo la chiave. Ruotando la chiave sul numero 1 si stabilisce il contatto dell'impianto elettrico, girando oltre, sul punto 2, si mette in funzione il motorino d'avviamento.

2 - Commutatore luci e avvisatore acustico

Agisce solamente se la chiave è inserita nell'interruttore generale.
Ruotando il commutatore si accendono le luci:

Posizione I luci di posizione

Posizione II luci anabbaglianti

Posizione III luci abbaglianti

In qualunque posizione si trovi, se premuto mette in funzione l'avvisatore acustico.

3 - Luce spia pressione olio motore

La spia si illumina inserendo la chiave d'accensione e deve spegnersi non appena il motore si avvia.

In caso di accensione della spia durante l'impiego della trattrice fermare immediatamente il motore e ricercare l'anormalità.

4 - Luce spia generatore corrente

Rimane accesa fintanto che l'alternatore non ha raggiunto un numero di giri tale da permettere la carica della batteria. Se la spia rimane sempre accesa, ricercare la causa del guasto.

5 - Luce spia accensione luci abbaglianti

Si accende quando il commutatore è in posizione III.

6 - Indicatore livello combustibile

La luce è di colore rosso.

Si accende quando il combustibile nel serbatoio è inferiore al 1. 6.

7 - Contatore - Contagiri

Serve ad indicare le ore di funzionamento, ed il regime di giri del motore.

8 - Indicatore intasamento filtro aria

Quando il filtro deve essere pulito l'indicatore passa nella posizione rossa (non luminosa). Tale dispositivo è presente solo nei modelli con filtro aria a secco, e cioè sui modelli 345 e 355.

9 - Leva comando frizione di sterzo sinistra

Tirando la leva verso il conducente, la frizione di sterzo si disinnesta, interrompendo il movimento del cingolo sinistro e facendo intervenire il freno sinistro: in tal modo la trattrice sterza.

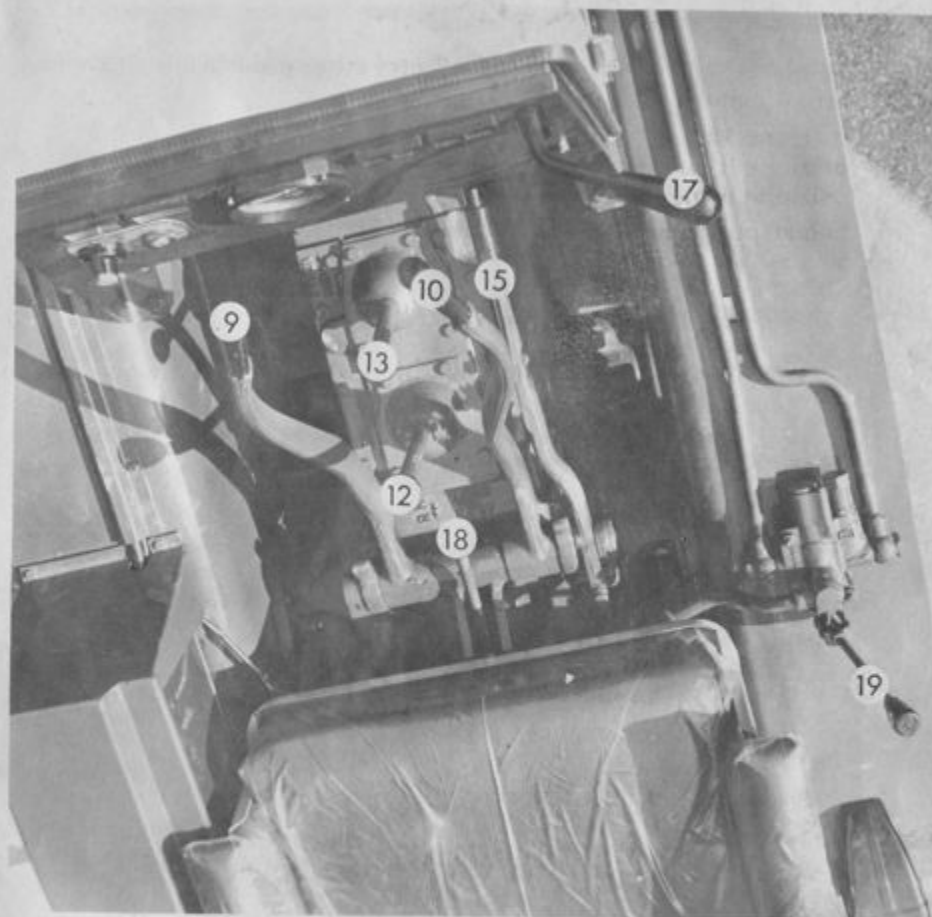


Fig. 5bis - Strumentazione e comandi

10 - Leva comando frizione di sterzo destra

Tirando la leva verso il conducente, la frizione di sterzo si disinnesta, interrompendo il movimento del cingolo destro e facendo intervenire il freno destro: in tal modo la trattrice sterza.

11 - Pedale comando frizione centrale

Premendo il pedale si produce lo stacco del disco frizione principale.

12 - Leva comando cambio

Mediante questo comando si possono ottenere 4 velocità avanti e 1 retromarcia.

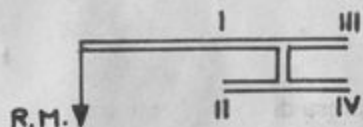


Fig. 6 - Schema posizione leva comando marce

13 - Leva comando riduttore

Mediante questo comando si ottengono due gamme di velocità: normale e ridotta

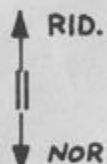


Fig. 7 - Schema leva comando riduttore

14 - Leva comando invertitore (a richiesta)

Quando si monta l'invertitore viene esclusa la retromarcia della leva comando cambio. Con la leva comando invertitore inserita si ottengono 8 retromarce, con avanzamento pari alle marce in avanti.



Fig. 8 - Schema posizione leva comando invertitore

15 - Leva a mano comando freno (freno di stazionamento)

Produce un'azione di frenatura completa. Si utilizza per tener ferma la trattrice in sosta. È conglobato con il freno di servizio. Premere il pulsante.

16 - Pedale comando freni (freno di servizio)

Premendo il pedale si produce un'azione frenante completa.

17 - Leva comando acceleratore

Spostando la leva dall'alto in basso si aumenta il numero di giri del motore.

18 - Leva innesto presa di forza

Per poter compiere l'operazione di innesto della presa di forza è necessario dapprima disinnestare la frizione centrale.

Con la leva in posizione A si ha una velocità unificata di 540 giri/min.

Con la leva in posizione B si ha la PTO in posizione folle.

Con la leva in posizione C si ha una velocità di 1300 a 1800 giri motore.

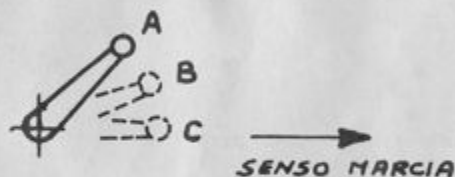


Fig. 9 - Schema posizione leva innesto presa di forza.

19 - Leva comando sollevamento attrezzi

Spostando la leva in avanti l'attrezzo si alza, spostando la leva indietro l'attrezzo si abbassa.

Per fermare l'attrezzo sia in alzata che in discesa basta abbandonare la leva che ritorna in posizione di folle.

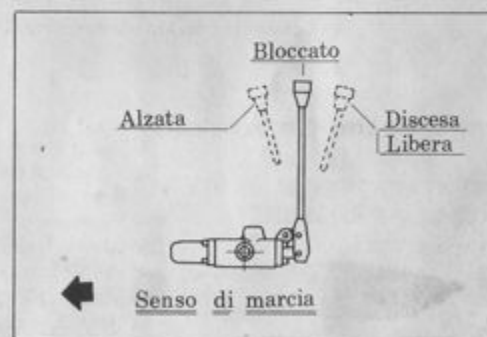


Fig. 10 - Schema posizione leva comando sollevamento attrezzi.

PARTE POSTERIORE DELLA TRATTRICE

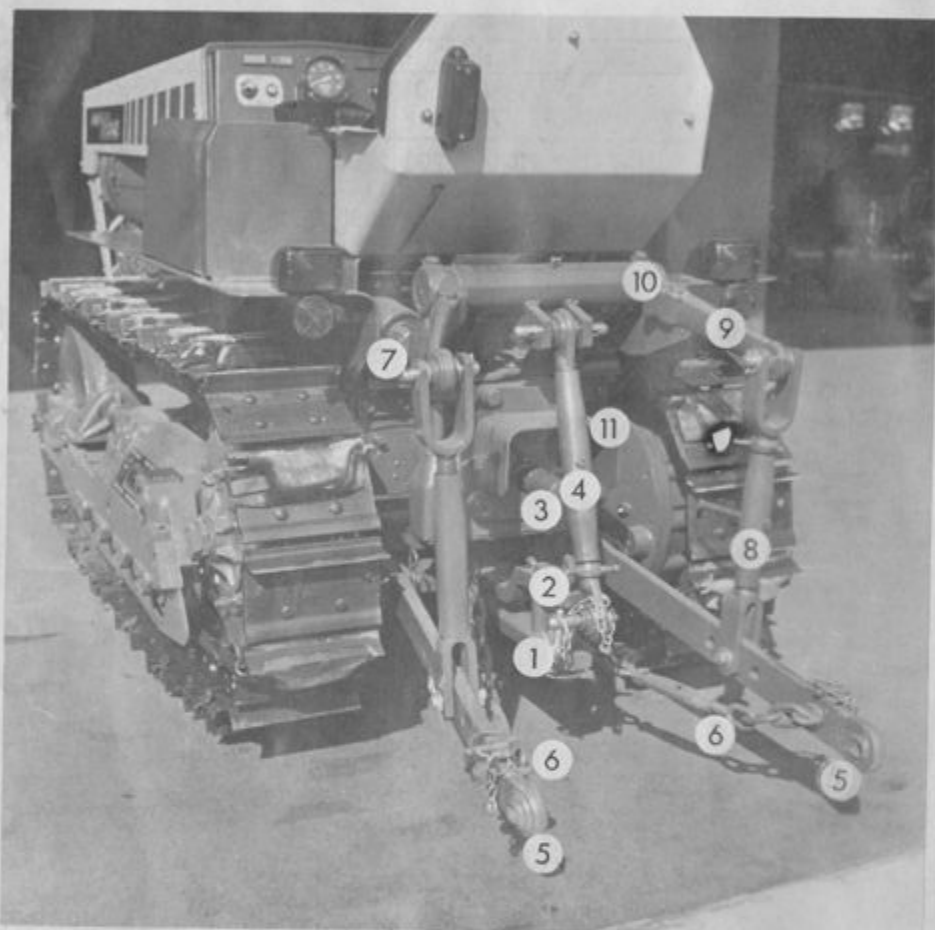


Fig. 11 - Parte posteriore della trattrice

- 1) Barra di traino
- 2) Gancio di traino
- 3) Albero presa di forza
- 4) Puntone
- 5) Leve inferiori del sollevamento
- 6) Stabilizzatore a catena
- 7) Martinetto di sollevamento
- 8) Tirante regolabile
- 9) Bracci sollevamento
- 10) Albero porta bracci
- 11) Carter protezione PTO

CARATTERISTICHE TECNICHE

Dimensioni e pesi

Lungh. max. mm.
Largh. max. mm.
Altezza cofano mm.
Luce libera da terra mm.
Passo mm.
Peso totale Kg.

CARRELLO-CINGOLI

Larghezza suole mm.
Rulli x lato N°
Maglie N°
Area totale suole mm²
area impronta soprassuole mm²
Pressione specifica su strada Kg./mm²

Velocità d'avanzamento Km/h

1.o
2.o
3.o
4.o
5.o
6.o
7.o
8.o
1.o RM
2.o RM
3.o RM
4.o RM

340 C		350 C		350 COMP.		345 C		355 COMP.	
340 C	340 SS	350 C	350 CL	350 C	350 SS	345 C	345 SS	355 C	355 SS
2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200
1147	917	1147	1462	1147	917	1147	917	1147	917
1090	1090	1090	1090	1090	1090	1085	1085	1085	1085
280	280	280	280	280	280	280	280	280	280
1200	1200	1380	1380	1200	1200	1200	1200	1200	1200
2280	2200	2440	2600	2320	2220	2400	2300	2420	2320
280	200	280	300	280	200	280	200	280	200
4	4	5	5	4	4	4	4	4	4
31	31	34	34	31	31	31	31	31	31
6720	5200	7728	8280	6720	5200	6720	5200	6720	5200
77,50	55,36	77,50	77,50	77,50	55,36	77,50	55,36	77,50	55,36
3,68	4,97	2,91	3,11	3,68	4,97	3,68	4,97	3,68	4,97
1,41 (1,41)	1,35 (1,35)	1,35 (1,35)	1,35 (1,35)	1,3 (1,3)	1,3 (1,3)	1,3 (1,3)	1,3 (1,3)	1,3 (1,3)	1,3 (1,3)
1,97 (1,97)	1,88 (1,88)	1,88 (1,88)	1,88 (1,88)	1,8 (1,8)	1,8 (1,8)	1,8 (1,8)	1,8 (1,8)	1,8 (1,8)	1,8 (1,8)
2,87 (2,87)	2,74 (2,74)	2,74 (2,74)	2,74 (2,74)	2,7 (2,7)	2,7 (2,7)	2,7 (2,7)	2,7 (2,7)	2,7 (2,7)	2,7 (2,7)
3,52 (3,52)	3,38 (3,38)	3,38 (3,38)	3,38 (3,38)	3,3 (3,3)	3,3 (3,3)	3,3 (3,3)	3,3 (3,3)	3,3 (3,3)	3,3 (3,3)
3,84 (3,84)	3,68 (3,68)	3,68 (3,68)	3,68 (3,68)	3,6 (3,6)	3,6 (3,6)	3,6 (3,6)	3,6 (3,6)	3,6 (3,6)	3,6 (3,6)
4,90 (4,90)	4,70 (4,70)	4,70 (4,70)	4,70 (4,70)	4,7 (4,7)	4,7 (4,7)	4,7 (4,7)	4,7 (4,7)	4,7 (4,7)	4,7 (4,7)
7,15 (7,15)	6,85 (6,85)	6,85 (6,85)	6,85 (6,85)	6,8 (6,8)	6,8 (6,8)	6,8 (6,8)	6,8 (6,8)	6,8 (6,8)	6,8 (6,8)
9,56 (9,56)	9,12 (9,12)	9,12 (9,12)	9,12 (9,12)	9,0 (9,0)	9,0 (9,0)	9,0 (9,0)	9,0 (9,0)	9,0 (9,0)	9,0 (9,0)
1,40	1,40	1,40	1,40	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
3,50	3,36	3,36	3,36	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2

(...) velocità AV e RM con invertitore

MOTORE

	340 C	350-350 COMP.	345 C	355 C COMP.
Tipo	VM 395	VM 103	VM 103	VM 1053
Ciclo		Diesel		
Tempi n°		4		
Iniezione		diretta		
Cilindri n°	3	3	3	3
Alesaggio/corsa mm	95 X 95	100 X 110	100 X 110	105 X 110
Cilindrata CC	2022	2592	2592	2856
Rapporto di compressione	18:1	17:1	17:1	17:1
Potenza (HP)	45	55	47	56
Regime max. motore sotto carico n°	2600	2500	2300	2300

DISTRIBUZIONE

A valvole in testa

ALIMENTAZIONE

Pompa di iniezione immersa - BOSCH tipo PFR 3K 80 A 392/2 (per 350-350 compatto - 345-355) PFR 3K 80 A 377/2 (per 340) oppure pompa esterna sul 340 e 350.

Anticipo di iniezione: 26° (per 350-350 compatto - 345-355 compatto) 23° (per 340)

Pressione di taratura; 180 Kg/cm

Filtro aria: bagno d'olio (340-350-350 compatto) - a secco con scarico automatico e spia di intasamento (per 345-355 compatto)

Regolatore meccanico centrifugo

LUBRIFICAZIONE

Forzata mediante pompa a rotori

RAFFREDDAMENTO

Ad aria con soffiante assiale

TRASMISSIONE

Frizione

Monodisco a secco

Cambio di velocità

Con 8 marce avanti e 2 retromarce.

A richiesta con invertitore si possono ottenere 8 velocità in avanti e 8 velocità in retromarcia.

Sterzo

Tipo meccanico a dischi multipli, comandato mediante leva a mano.

Freni di tipo meccanico a tamburo sulla campana del riduttore finale. Comando mediante leva a mano per stazionamento e a pedale per il freno di servizio.

PRESA DI FORZA

Sulla parte posteriore della trattrice.

Velocità 540 giri/min. e veloce.

DISPOSITIVO DI TRAINO

Barra orientabile di traino per attrezzi, munita di apposito gancio di attacco.

IMPIANTO IDRAULICO

Pompa da 6 cc. - Portata max. l/min. 20.

Pressione di esercizio 130 Kg/cm. 2

Sollevatore

A due e tre punti.

A martinetti esterni a semplice effetto.

A caduta libera, con comando attraverso distributore - Controllo di profondità.

Capacità di sollevamento sulle rotule 10 q.li

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione	V 12
Potenza generatore	W 150
Batteria	Amp/h 77 - Amp. 350
Motorino	CV 2,5

RIFORNIMENTI

Serbatoio combustibile	l. 30/45
Coppa olio motore	Kg. 6,9
Filtro aria (per i modelli 340-350-350 compatto)	Kg. 0,6
Filtro aria doppio deserto (per i modelli 340-350-350 compatto)	Kg. 0,6 + 0,6
Scatola cambio	Kg. 10,5
Riduttori finali	Kg. 1,2 x lato
Impianto sollevatore idraulico	l. 9

PUNTI DI INGRASSAGGIO

I punti di ingrassaggio sono i seguenti:

n. 2 ingrassatori sull'albero comando frizione

n. 1 ingrassatore sul mozzo supporto leve sterzo

- n. 1 ingrassatore sul perno balestra
- n. 1 ingrassatore sul perno balestra
- n. 2 ingrassatori sulle articolazioni carrelli cingoli
- n. 8 ingrassatori rulli cingoli (per trattrice 340-345-355 Compatto - 350 compatto)
- n. 10 ingrassatori rulli cingoli (per trattrici 350)
- n. 2 ingrassatori su ruote tendicingoli
- n. 2 ingrassatori rulli reggi cingoli
- n. 1 ingrassatore sull'albero comando PTO
- n. 2 ingrassatori sull'albero bracci sollevatore.

NORME D'USO

RODAGGIO

Il periodo di rodaggio deve avere la durata di almeno 50 ore. Durante questo periodo è bene attenersi alle seguenti norme:

- 1) Evitare di portare il motore al regime massimo sia a vuoto che durante il lavoro.
- 2) Controllare che non esistano perdite d'olio
- 3) Lasciare funzionare il motore per 5 minuti al minimo prima di caricarlo, e altrettanto prima dell'arresto.

CONTROLLI PRELIMINARI

Prima di mettere in funzione una trattrice nuova, ed ogni qualvolta si rimette in servizio dopo un periodo di inattività o dopo aver sostituito i filtri, è necessario eseguire i seguenti controlli:

- 1) verificare i seguenti livelli:
 - combustibile
 - olio motore e in genere tutti i livelli olio
- 2) Controllare la carica delle batterie
- 3) Disaerare il circuito di alimentazione.

L'entrata di aria si verifica tutte le volte che si smonta uno dei componenti del circuito di alimentazione (filtro, serbatoio, pompa di iniezione, pompetta di alimentazione) quando cioè si esaurisce il combustibile nel serbatoio

Lo spurgo va eseguito con serbatoio rifornito e relativo rubinetto aperto, nel modo sottoindicato:

- a) disaerare l'impianto di alimentazione allentando le viti di spurgo situate sulla pompa di iniezione e sul filtro azionando la pompa di alimentazione finché dalle viti esca il combustibile senza bolle d'aria. Serrare le viti.
- b) L'aria eventualmente contenuta nelle tubazioni di mandata (dalla pompa di iniezione agli iniettori) si scarica allentando i raccordi degli iniettori e facendo ruotare il motore con pompa di iniezione in posizione di mandata massima.
- c) Dopo lo scarico serrare nuovamente i raccordi e ruotare ancora il motore finché si percepisce il caratteristico rumore dell'iniettore in funzione.

AVVIAMENTO DEL MOTORE

- 1) Controllare che la leva del cambio sia in folle e la frizione disinnestata
- 2) Inserire la chiave d'accensione
- 3) Tirare la leva dell'acceleratore
- 4) Utilizzare eventualmente, per motore rimasto fermo a lungo, il supplemento nafta posto sul lato della pompa di iniezione.

AVVIAMENTO DELLA TRATTRICE

- 1) Accertarsi che i freni siano sbloccati
- 2) Disinnestare la frizione centrale e spostare la leva del cambio nella posizione di marcia desiderata
- 3) Accelerare opportunamente il motore
- 4) Innestare la frizione centrale gradualmente sino a che la trattrice inizia a muoversi
- 5) Accelerare fino ad ottenere i regimi di giri motore desiderati.

ARRESTO DELLA TRATTRICE

- 1) Ridurre la velocità del motore
- 2) Disinnestare la frizione centrale
- 3) Portare la leva del cambio in posizione folle
- 4) Frenare ed inserire il freno di stazionamento

ARRESTO DEL MOTORE

- 1) Portare la leva dell'acceleratore sulla posizione di minimo
- 2) Disinserire la chiave d'accensione

NOTE SULL'UTILIZZO DELLA TRATTRICE

Il rendimento della trattrice dipende in buona parte dalla scelta della marcia appropriata al genere di lavoro che si sta eseguendo.

È sempre consigliabile utilizzare la trattrice in modo che il motore giri a una regime di circa un 10% in meno rispetto al numero di giri di potenza massima. La variazione di direzione di marcia si ottiene tirando la leva che comanda la corrispondente frizione laterale posta sul lato verso il quale girare. Durante il lavoro evitare di tenere appoggiati i piedi sui pedali delle leve frizioni e freni.

NOTE PER L'UTILIZZO DELLA PRESA DI FORZA

L'innesto e disinnesto della presa di forza dovrà avvenire a macchina ferma e con frizione centrale disinnestata.

Evitare di mettere in movimento la presa di forza accoppiata ad attrezzi portati, quando questi sono sollevati.

L'attrezzo va messo in moto quando appoggia sul terreno.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

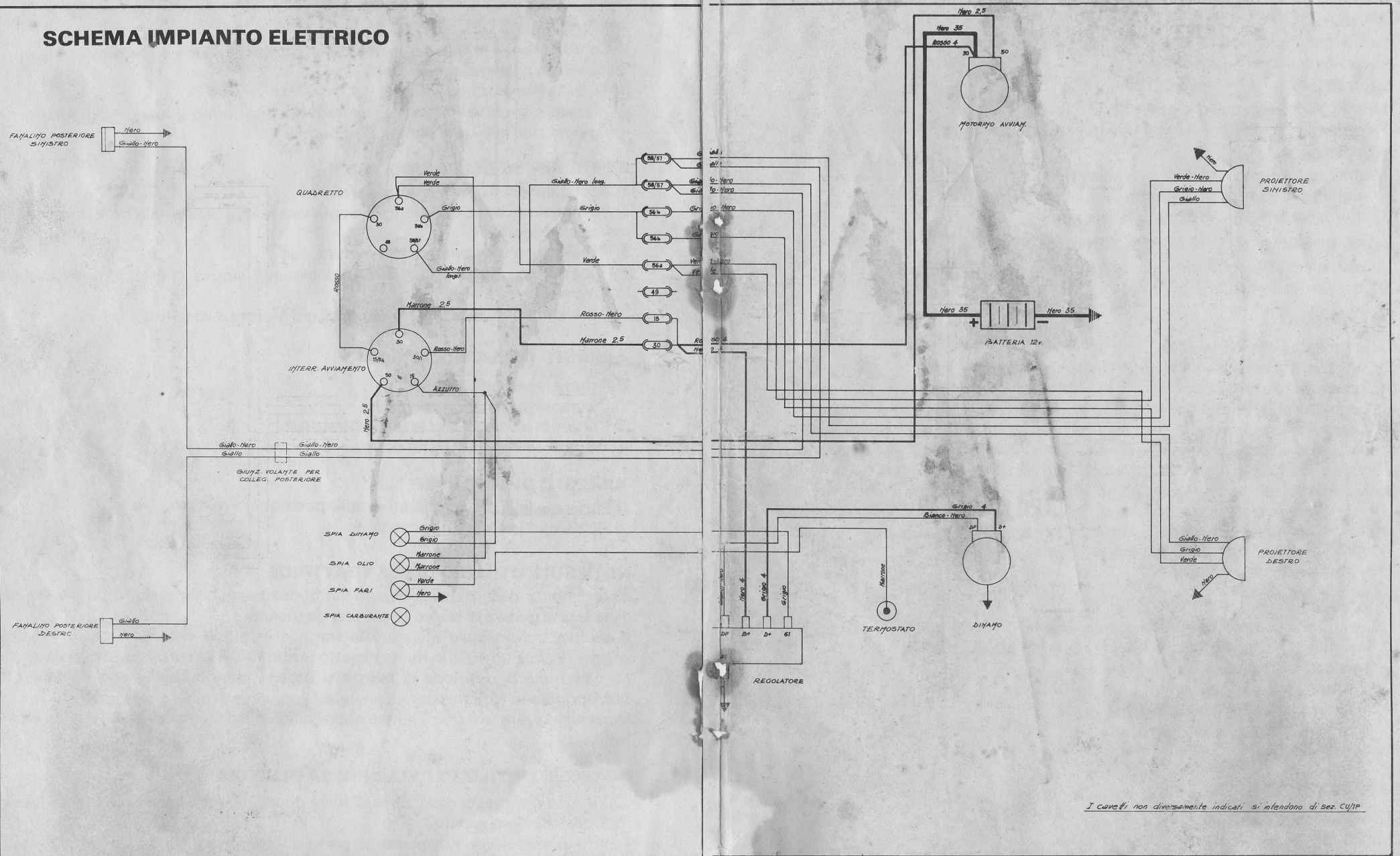


Fig. 12 - Schema impianto elettrico

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

Per mantenere la macchina in efficienza eseguire scrupolosamente i controlli, le pulizie, le regolazioni qui elencate:

OGNI 10 ORE

- 1) Verificare il livello dell'olio nella coppa motore
- 2) Verificare le condizioni in cui si trova il filtro aria

OGNI 50 ORE

- 1) Lubrificare il perno d'oscillazione balestra
- 2) Lubrificare il perno d'oscillazione della leva comando frizione centrale
- 3) Controllare il livello olio circuito idraulico

DOPO LE PRIME 50 ORE DI FUNZIONAMENTO

- 1) Provvedere alla sostituzione dell'olio motore
- 2) Sostituire la cartuccia del filtro olio

OGNI 100 ORE

- 1) Controllare l'olio nel cambio
- 2) Controllare la tensione delle cinghie del ventilatore
- 3) Sostituire l'olio coppa motore
- 4) Controllare il livello dell'acqua distillata nella batteria
- 5) Assicurarsi che i morsetti dei cavi siano fissati bene ai poli della batteria (in caso di necessità staccare prima il morsetto del polo negativo). Accertarsi che i morsetti siano protetti con vaselina pura e non con grasso comune.
- 6) Ingrassare i rulli inferiori della cingolatura che sono dotati di tappi a vite. Per mettere il grasso togliere i tappi a vite. Svitare la testina dell'apposita siringa ed avvitare la cannuccia nei fori lasciati liberi dai tappi.
- 7) Ingrassare tutti i punti di ingrassaggio indicati a pag....
- 8) Ingrassare le ruote tendicingoli.

OGNI 300 ORE

- 1) Sostituire la cartuccia e pulire il contenitore del filtro olio motore.
- 2) Sostituire la cartuccia e pulire il contenitore del filtro nafta
- 3) Procedere alla registrazione dei freni
- 4) Registrare la frizione centrale e le frizioni di sterzo
- 5) Sostituire olio scatola frizione sterzo e freni
- 6) Sostituire cartuccia del filtro aria. Per zone particolarmente polverose la sostituzione del filtro dovrà avvenire più frequentemente.

OGNI 1200 ORE

- 1) Sostituire olio cambio
- 2) Sostituire olio ponte posteriore
- 3) Sostituire olio riduttori finali
- 4) Sostituire olio impianto idraulico

TABELLA DELLE PIÙ FREQUENTI IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

Inconvenienti	Cause probabili	Rimedi
Il motore non parte	Il motorino d'avviamento è difettoso.	Far eliminare il difetto dal più vicino servizio.
	La pompa di iniezione non funziona.	Aprire il rubinetto del combustibile e scaricare l'aria della pompa di iniezione. Rifornire il serbatoio di combustibile.
	Gli iniettori non funzionano.	Smontare e verificare.
	La compressione è insufficiente (il motore si può girare senza sforzo oltre il suo punto morto).	Verificare ed eventualmente smerigliare le valvole di ammissione e di scarico.
	Le fascie elastiche sono incollate.	Pulire e sostituirle.
Il motore si ferma	Il gioco delle valvole è insufficiente.	Registrare.
	Il filtro d'aria è otturato.	Pulirlo.
	L'olio lubrificante è troppo denso.	Impiegare olio secondo le prescrizioni.
	Tubo del combustibile otturato oppure serbatoio vuoto.	Pulire il filtro ed il tubo del combustibile; rifornire il serbatoio; scaricare l'aria dalla pompa di iniezione.
La potenza del motore è insufficiente	La pompa di iniezione o gli iniettori non fanno tenuta.	Verificare.
	Le valvole di ammissione e di scarico non fanno tenuta.	Smerigliarle.
Il motore perde colpi	Un tubo di mandata nafta non fa tenuta.	Serrarlo.
	La pompa di iniezione contiene aria.	Scaricare l'aria.
	Il filtro del combustibile è otturato.	Sostituire la cartuccia.
	Testa che perde.	Serrare la testa.

Inconvenienti	Cause probabili	Rimedi
Dal motore escono i gas di scarico neri, azzurri o molto densi	<p>Il livello dell'olio lubrificante è troppo alto.</p> <p>L'inizio dell'iniezione è errato.</p> <p>La compressione è insufficiente.</p> <p>Gli iniettori non funzionano correttamente.</p> <p>La dose di combustibile è eccessiva.</p>	<p>Portare il livello dell'olio all'altezza giusta.</p> <p>Registrarlo con esattezza.</p> <p>Verificare il gioco delle valvole; smerigliare le valvole.</p> <p>Pulirli o sostituirli.</p> <p>Registrare la mandata della pompa di iniezione.</p>
La pressione dell'olio è insufficiente.	<p>Il livello dell'olio è insufficiente.</p> <p>I cuscinetti di banco o di biella sono fusi.</p> <p>Il filtro dell'olio lubrificante è otturato.</p> <p>La valvola di regolazione della pressione dell'olio è sporca.</p> <p>Il manometro è difettoso.</p>	<p>Aggiungere olio fino al segno superiore dell'asta di livello.</p> <p>Sostituirli.</p> <p>Sostituire la cartuccia.</p> <p>Pulire.</p> <p>Verificarlo o sostituirlo.</p>
Il motore "affolla"	L'asta di regolazione della pompa d'iniezione si blocca. Il regolatore è difettoso.	Far verificare e rimettere in efficienza.
Il motore riscalda e "batte" in testa	<p>Le alette di raffreddamento sono sporche.</p> <p>Iniettori difettosi.</p> <p>La dose di combustibile è eccessiva (il motore è sovraccaricato).</p> <p>L'inizio dell'iniezione è errato.</p> <p>Le cinghie di comando della soffiante sono rotte o poco tese.</p>	<p>Pulirle.</p> <p>Sostituirli.</p> <p>Registrarle con esattezza. Adeguare il carico.</p> <p>Farlo registrare con esattezza.</p> <p>Sostituirle o tenderle.</p>
Il motore "batte" in testa	<p>Gli iniettori si bloccano.</p> <p>Cuscinetti di biella fusi.</p> <p>Le valvole di ammissione o di scarico si bloccano.</p> <p>L'inizio dell'iniezione è errato.</p>	<p>Pulirli o sostituirli.</p> <p>Sostituirli.</p> <p>Lubrificare con alcune gocce di miscela di olio lubrificante e petrolio.</p> <p>Registrarlo con esattezza.</p>

NORME DI MANUTENZIONE

FILTRO ARIA A SECCO

Ogni qualvolta il segnale rosso della spia di intasamento (zona A) diventa visibile, si deve togliere la cartuccia filtrante dal corpo del filtro e procedere alla sua pulizia.

La pulizia della cartuccia filtrante può essere effettuata mediante soffiatura con aria compressa o mediante lavaggio in acqua.

Pulizia mediante aria compressa

Dirigere un getto di aria compressa, alla pressione massima di Kg/cm^2 7, dall'interno verso l'esterno della cartuccia filtrante.

Estendere la soffiatura a tutta la superficie interna, spostando il getto lungo le linee della pieghettatura della carta, fino all'eliminazione di tutta la polvere.

Lavaggio mediante acqua

Questo metodo è particolarmente indicato quando la cartuccia filtrante sia impregnata di olio o intasata di fuliggine e consiste nel lavare la cartuccia filtrante in acqua pura.

Sciacquare la cartuccia mediante un getto d'acqua, diretto dall'interno verso l'esterno, alla pressione massima di Kg/cm^2 3.

Eliminare l'acqua restante scuotendo la cartuccia filtrante, lasciare asciugare la cartuccia stessa per 24 ore circa a temperatura ambiente.

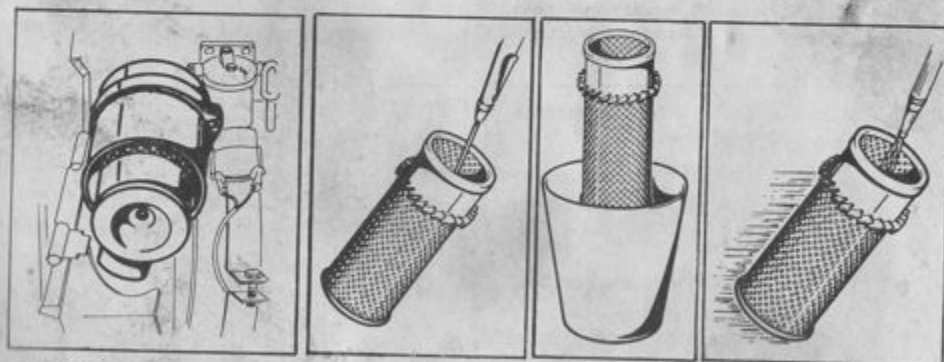


Fig. 13 - Filtro aria a secco

Detto elemento (cartuccia) deve essere sostituito dopo sei pulizie o, in linea di massima, ogni anno.

Nel caso di filtro ad elemento doppio di sicurezza (deserto), il filtro interno va

sostituito ad ogni tre pulizie del filtro esterno il quale a sua volta si sostituisce dopo sei pulizie.
Ricordare che ogni pulizia fatta prima della comparsa del segnale rosso è controproducente.

N.B. - Al rimontaggio dell'elemento rendere invisibile il segnale rosso nella spia d'intasamento schiacciando l'apposito pulsante (B).

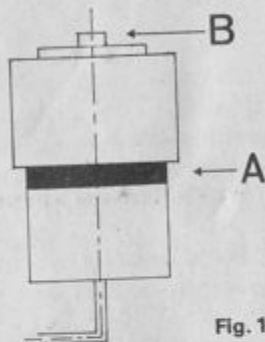


Fig. 14 - Spia intasamento filtro aria a secco

FILTRO ARIA A BAGNO D'OLIO

L'efficienza filtrante del filtro d'aria prolunga la durata del motore; logicamente occorre provvedere alla regolare manutenzione.
Ogni 4 - 60 ore di funzionamento a seconda delle condizioni ambientali, eseguire quanto segue:

- a) Smontare il filtro a motore fermo. Per smontare il filtro occorre svitare la vite 4), togliere la vaschetta 3) e sfilare da essa l'elemento filtrante. 2)
- b) Lavare accuratamente l'elemento filtrante con petrolio e rimuovere eventuali corpi estranei. Togliere tutto l'olio contenuto nella vaschetta, lavarla con petrolio o nafta, e riempirla nuovamente con olio pulito fino a raggiungere il livello indicato.
- c) Rimontare il filtro: accostare la vaschetta al corpo superiore del filtro, assicurandosi che le guarnizioni di gomma siano a posto indi rivvitare a fondo la vite 4).

ATTENZIONE

È indispensabile controllare il serraggio di tutte le fascette e la tenuta della guarnizione del contenitore. Eventuali infiltrazioni d'aria dalle guarnizioni dei tubi o da altre vie sono estremamente dannose poichè annullano l'effetto protettivo del filtro.

NOTARE: Nel caso in cui siano montati due filtri aria, le applicazioni prescritte valgono per entrambi.

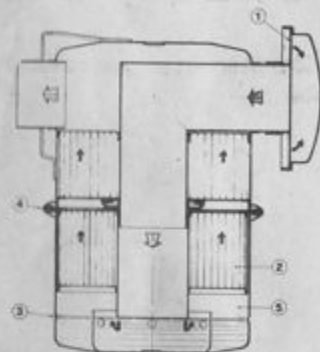


Fig. 15 - Filtro aria a bagno d'olio.

CINGOLI

Togliere il pietrisco e la terra tra le maglie e le soole.

Controllare che la tensione dei cingoli sia regolare, ossia che la flessione di ciascun cingolo, nel tratto intermedio, non sia superiore a 4 - 5 cm.

Nel Caso in cui la flessione sia maggiore occorre eseguire la registrazione nel seguente modo.

- 1) allentare il dado A ed avvitare il dado B sino a riportare il cingolo alla tensione giusta.
- 2) Bloccare il dado A

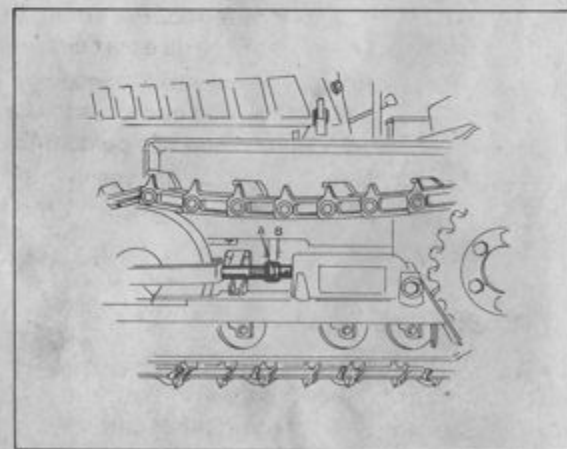


Fig. 16 - Cingoli.

REGISTRAZIONE FRIZIONI STERZO

Attenersi allo schema qui sotto riportato

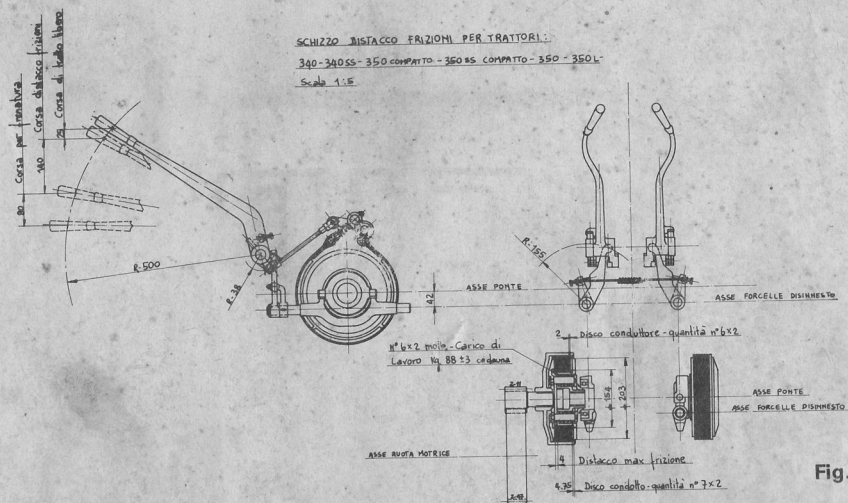


TABELLA DEI LUBRIFICANTI

Motore e filtro aria (per i modelli provvisti di filtro aria a bagno d'olio)

Inverno: AGIP F1 Diesel SIGMA SAE 20W/20
Estate: AGIP F1 Diesel SIGMA SAE 30

Climi molto freddi: AGIP F1 Diesel SIGMA SAE 10W (temp. sotto -10°C)
Climi molto caldi: AGIP F1 Diesel SIGMA SAE 40 (temp. sopra $+30^{\circ}\text{C}$)

Scatola cambio, ponte posteriore, riduttori finali

AGIP F1 ROTRA MP SAE 85W/90

Punti di ingrassaggio vari

AGIP F1 GREASE 30

Impianto idraulico

AGIP ARNICA 645