

Fig. 16. - Registrazione della frizione centrale.

1. Nottolino d'arresto della ghiera registrabile.
2. Ghiera portaleve registrabile.
3. Attrezzo per la registrazione.

- allentare la vite **1** per liberare il manicotto **2** e svitare questo per aumentare la tensione;
- verificare sollevando il cingolo che il suo distacco dal rullo di sostegno sia di 3 ÷ 4 cm quindi bloccare il manicotto stringendo nuovamente la vite **1**. Non si deve esagerare nel tendere il cingolo altrimenti esso si può danneggiare.

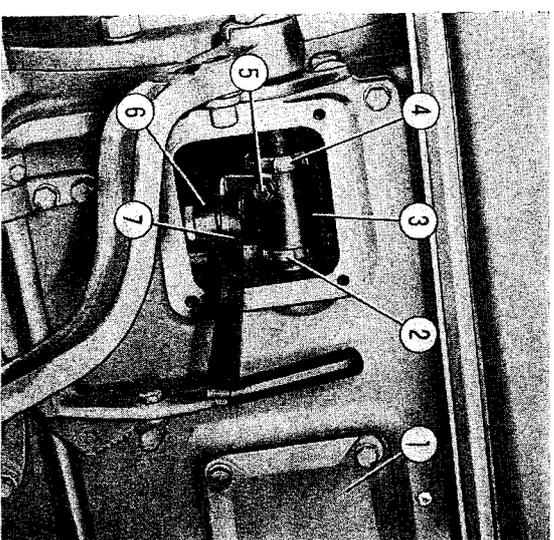
**Registrazione della frizione centrale** (operazione n. 27 della tavola): l'innesto della frizione deve richiedere un discreto sforzo e deve avvenire con uno scatto ben distinto.

Quando lo sforzo occorre per l'innesto è minimo e lo scatto poco pronunciato, occorre registrare il giuoco della frizione derivante dall'usura del disco, per evitare che la frizione « slitti ». Procedere nel modo seguente:

- Disinnestare la frizione, accertarsi che la leva del cambio sia in « folle » e togliere il coperchio d'ispezione (ved. fig. 16).
- Mediante l'attrezzo di dotazione far ruotare la frizione, finché il foro entro cui è infilato il nottolino d'arresto della ghiera portaleve venga a disporsi in corrispondenza dell'apertura.

Fig. 17. - Registrazione frizione di sterzo.

1. Coperchio sul dispositivo di registrazione della frizione di sterzo sinistra.
2. Ghiera di bloccaggio.
3. Leva di rinvio.
4. Ghiera di registro.
5. Vite per la piastrina arresto della ghiera di registro.
6. Leva inferiore.
7. Spessore di 3 mm per il controllo del giuoco.



- Innestare una marcia del cambio ed assicurarsi che la leva del riduttore non sia in posizione di folle.
- Introdurre in detto foro il perno anteriore dell'attrezzo, allo scopo di liberare la ghiera portaleve dal nottolino d'arresto (è sufficiente vincere la resistenza della molla che mantiene il nottolino infilato nel foro della ghiera).
- A questo punto avvitare la ghiera abbassando l'attrezzo, in modo che il nottolino d'arresto scatti nel foro successivo. Per una corretta registrazione è di solito sufficiente spostare la ghiera di 1 o 2 fori.
- Rimontare il coperchio d'ispezione.

**Registrazione delle frizioni di sterzo** (operazione n. 28 della tavola): la corsa che le leve a mano devono compiere prima che abbia inizio il disinnesto delle frizioni di sterzo (cioè la corsa a vuoto), deve essere di circa 9 cm in corrispondenza della loro impugnatura.

Quando, a causa del consumo dei dischi frizionanti, la corsa a vuoto

delle leve a mano risulta scesa a 4 cm, registrare ciascuna frizione nel modo seguente (ved. fig. 17):

- Lasciare le leve di comando in posizione di riposo (avanti) e togliere i coperchietti d'ispezione.
- Svitare la vite **5** per togliere la piastrina d'arresto della ghiera di registrazione.
- Svitare la ghiera di registrazione **4** di tre giri e spingere contro di essa la leva di rinvio **3**.
- Premere sulla leva inferiore **6** fino a che si avverte una forte resistenza (inizio disinnesto) quindi appoggiare al suo rullo lo spessore di 3 mm e portare contro di esso la leva di rinvio **3**.
- Avvitare la ghiera di registrazione **4** fino a fermare la leva di rinvio contro lo spessore di controllo.
- Rimettere a posto la piastrina di arresto, fermarla con la vite **5** ed avvitare a fondo la ghiera di bloccaggio **2**.
- Verificato che la corsa a vuoto dell'impugnatura della leva sia di circa 9 cm rimettere a posto il coperchietto.

**Lavaggio del circuito di raffreddamento motore** (operazione n. 36 della tavola): il lavaggio del circuito di raffreddamento del motore si deve eseguire ogni 1200 ore di lavoro, e tutte le volte che si deve passare dall'impiego di acqua pura all'impiego di miscele incongelandanti e viceversa.

Procedere nel modo seguente:

- Scaricare l'acqua quando il motore è caldo aprendo il rubinetto situato dietro al radiatore e quello sul lato destro del motore (per agevolare lo scarico togliere il tappo del radiatore).
- Sciogliere 450 gr di soda Solvay in circa 18 litri d'acqua, filtrare questa soluzione mediante una tela e versarla nel radiatore quando il motore è freddo.
- Usare il trattore in lavoro per circa un'ora allo scopo di riscaldare il motore, poi scaricare la soluzione di lavaggio aprendo i rubinetti.
- Attendere che il motore si sia un po' raffreddato, poi far circolare acqua pura versandola nel radiatore e lasciando che si scarichi attraverso i rubinetti.

- Chiudere i rubinetti, riempire con acqua, far funzionare ancora il motore per alcuni minuti e poi scaricare.
- Lasciar raffreddare il motore e infine riempire il radiatore fino al livello normale. Se la temperatura è prossima o inferiore a 0° C usare una miscela incongelandante.

**NOTA** - Lo scarico dell'acqua deve essere eseguito a motore fermo.

## VALVOLE DELL'IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è provvisto di cinque valvole fusibili, di cui quattro da **8 ampère** racchiuse in apposita scatola (ved. fig. 18) e la quinta, da **16 ampère**, racchiusa in un astuccio cilindrico (ved. fig. 19).

Le quattro valvole da 8 ampère proteggono la fanaleria:

- valvola n. 30/1 = la luce anabagliante dei proiettori anteriori;
- valvola n. 30/2 = la piena luce dei proiettori anteriori;
- valvola n. 54/2 = le luci anteriore destra e posteriore sinistra di posizione (con luce targa) e luce cruscotto;
- valvola n. 54/1 = le luci di posizione anteriore sinistra e posteriore destra e il proiettore posteriore.

Fig. 18. - Scatola valvole fusibili da 8 Amp.

1. Valvola 30/2.
2. Valvola 30/1.
3. Coperchio protezione.
4. Valvola 54/2.
5. Valvola 54/1.

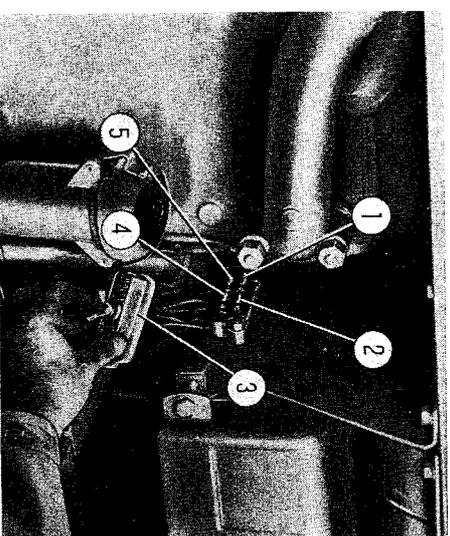
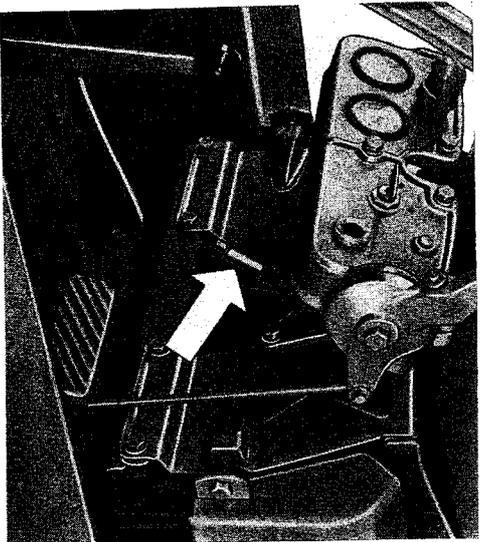


Fig. 19. - Valvola fusibile da 16 Amp. per il gruppo di regolazione.



La valvola da 16 ampère protegge il gruppo di regolazione. Se avviene la sua fusione il segnalatore luminoso d'insufficiente tensione dinamico si accende e **rimane sempre acceso**, anche se si accelera il motore ad un elevato numero di giri; in tal caso sostituire subito la valvola, altrimenti l'impianto di ricarica batterie rimane inefficiente.

**AVVERTENZA** - Quando si verifica la fusione di una valvola occorre subito sostituirla. Se l'inconveniente si ripete significa che esiste un cortocircuito nell'impianto: rivolgersi perciò a personale competente affinché provveda ad eliminarne le cause.

## APPLICAZIONI AUSILIARIE

### PULEGGIA MOTRICE

Si applica sul coperchio posteriore della scatola trasmissione (ved. figura 20) o sulla scatola della presa di forza (ved. fig. 21) e qualora venga smontata, chiudere il foro per la presa di movimento con l'apposito tappo a vite (ved. figg. 10 e 21).

Può essere montata con puleggia a destra oppure a sinistra a seconda del senso di rotazione desiderato purchè si metta sempre lo sfiatatoio in alto e quindi, all'occorrenza lo sfiatatoio deve essere scambiato di posto con il tappo per lo scarico dell'olio.

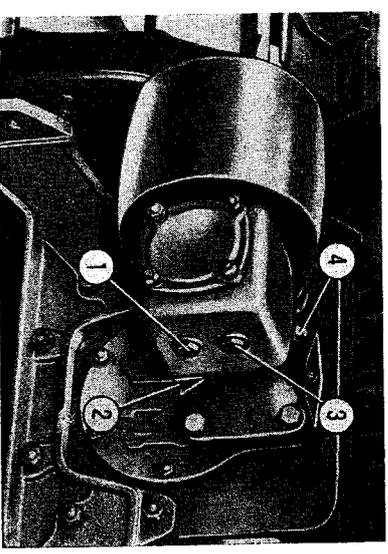
Per farla funzionare portare indietro la leva situata a destra della leva del cambio (9, fig. 4); se il motore è in moto disinnestare prima la frizione.

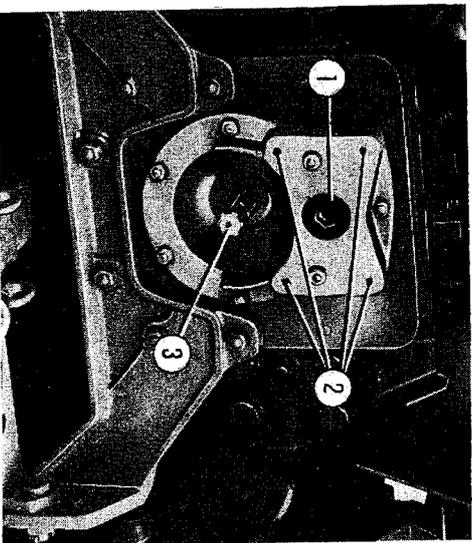
#### Caratteristiche:

— Diametro (a scelta) . . . . .	280 o 320	mm
— Larghezza della fascia . . . . .	175	»
— Velocità con il motore a regime di potenza massima . . . . .	960	giri/min
— Velocità della cinghia:		
— per la puleggia diametro 280 mm . . . .	14	m/sec
— per la puleggia diametro 320 mm . . . .	16,1	»

Fig. 20. - Puleggia motrice.

1. Tappo di livello olio.
2. Tappo di scarico olio.
3. Tappo per introduzione olio.
4. Sfiatatoio.





**Fig. 21. - Presa di forza.**

1. Passaggio per l'albero comando puleggia, chiuso dal tappo a vite.
2. Fori filettati per eventuale montaggio puleggia motrice.
3. Albero presa di forza.

## PRESA DI FORZA

Si applica sostituendola al coperchio posteriore della scatola trasmissione (vedi l'«Avvertenza» a fondo pagina). Per farla funzionare spostare indietro la leva situata a destra della leva del cambio (9, fig.4); se il motore è in moto disinnestare prima la frizione.

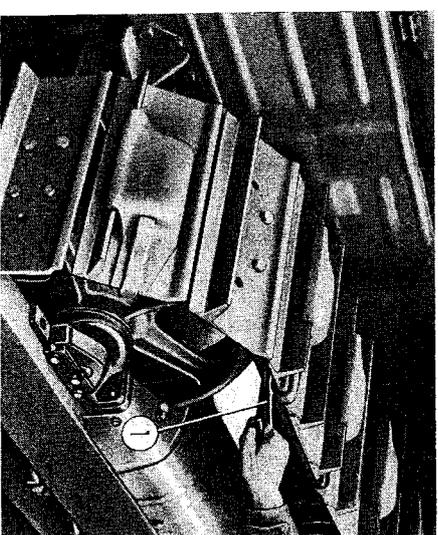
- Velocità di rotazione, con il motore a regime di potenza massima . . . . . giri/min 587
- Senso di rotazione . . . . . orario

Sulla scatola della presa di forza può essere montata la puleggia motrice allo stesso modo che sul coperchio posteriore (ved. anche fig. 21).

**AVVERTENZA** - Prima di smontare il coperchio posteriore per applicare la presa di forza, occorre scaricare l'olio dalla scatola trasmissione oppure disporre il trattore in discreta pendenza onde evitare la fuoriuscita del lubrificante.

**Fig. 22. - Montaggio e smontaggio soprasuole.**

1. Maniglia di dotazione per agganciare il catenaccio della soprasuola.



## SOPRASUOLE

Necessarie quando si deve transitare su strada, si montano e smontano facendo uso dell'apposita chiave (ved. fig. 22).

Per il mod. 50C (suole larghe 400 mm) la serie completa di 64 soprasuole è composta di 32 soprasuole per cingolo sinistro e 32 per cingolo destro.

Per il mod. 50Cl (suole larghe 310 mm) la serie completa è di 66 soprasuole ed è composta di 33 soprasuole per cingolo sinistro e 33 per cingolo destro.

## SUOLE INDUSTRIALI

Della larghezza di 310 mm, senza costola d'aggrappamento ma con due costole basse di irrobustimento, possono essere applicate soltanto sul mod. 50Cl.

# NOTE TECNICHE

## AD USO DELLE OFFICINE SPECIALIZZATE

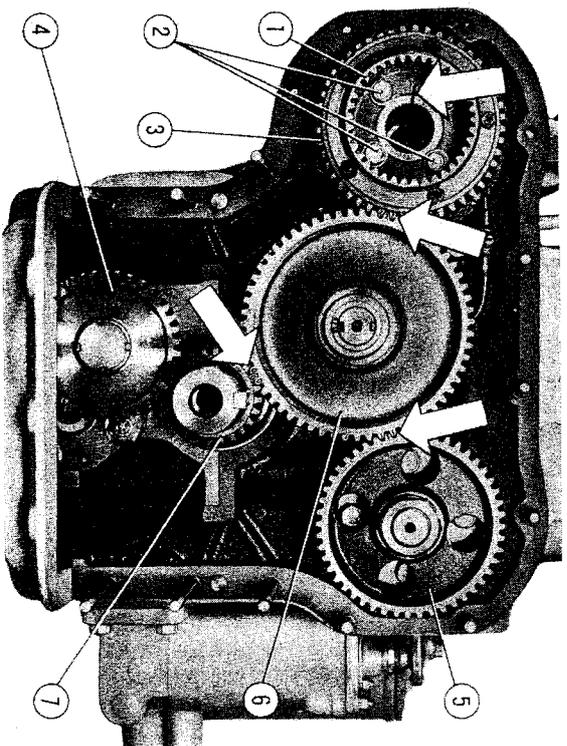


Fig. 23. - Riferimenti sugli ingranaggi per la messa in fase del motore.

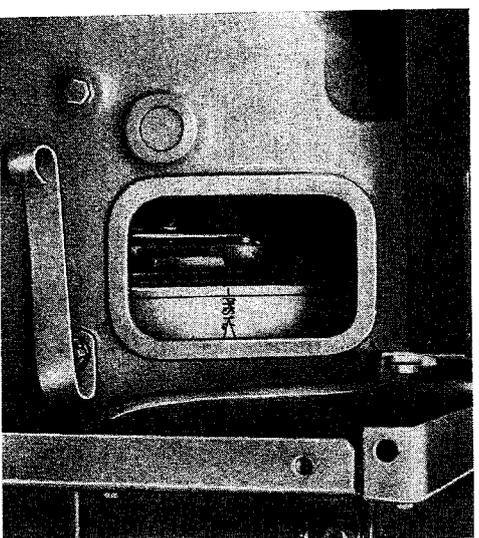
La freccia di sinistra indica la coincidenza dei segni fra l'albero di comando pompa iniezione ed il suo ingranaggio di comando; le altre tre frecce indicano come debbono corrispondere i numeri di riferimento fra gli ingranaggi.

1. Ingranaggio comando pompa per servo-comando - 2. Viti per fissare l'ingranaggio comando pompa iniezione - 3. Ingranaggio comando pompa iniezione - 4. Ingranaggio comando pompa olio - 5. Ingranaggio comando distribuzione - 6. Ingranaggio di rinvio - 7. Ingranaggio sull'albero motore.

### MESSA IN FASE DEL MOTORE

Se fossero stati smontati gli ingranaggi comando distribuzione e pompa iniezione, per rimontarli portare la dicitura PMS 1-4 del volano a coincidere con l'indice visibile dall'apertura d'ispezione (fig. 24), e disporre gli ingranaggi in modo che i riferimenti si corrispondano come nella fig. 23. Per l'esatta messa in fase della pompa iniezione ved. pag. 34.

Fig. 24. - Riferimento sul volano indicante il punto morto superiore degli stantuffi n. 1 e 4.



### TESTA CILINDRI

Il rendimento del motore diminuisce quando le sedi delle valvole, presentando intaccature o bruciate, non assicurano più la perfetta tenuta nei cilindri. In tal caso occorre smontare la testa cilindri ed effettuare la smerigliatura delle sedi valvole; all'occorrenza sostituire le valvole stesse. Nel contempo si puliranno le camere di combustione e la sommità degli stantuffi, asportando con cura i depositi carboniosi. Nel rimontare la testa cilindri chiudere i dadi dei prigionieri seguendo l'ordine indicato nella fig. 25 usando una chiave dinamometrica: coppia di serraggio per la chiusura definitiva 22 kgm.

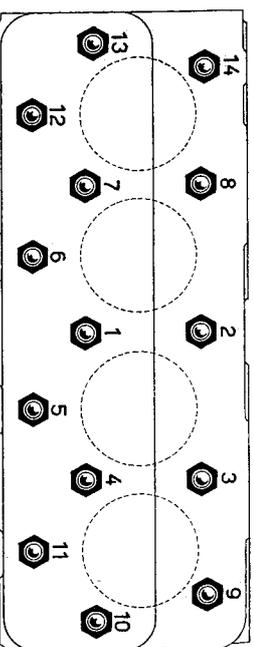


Fig. 25. - Ordine di chiusura dadi di fissaggio testa cilindri.