

*Serie 42-43-44*

**ANTONIO  
CARRARO**

**MANUALE D'OFFICINA**

**ANTONIO  
CARRARO**

**TRATTORI MOTOCOLTIVATORI  
MOTOAGRICOLE**



## INDICE

Frizione per serie 42-44 . . . . .	pag. 4
Frizione per serie 43 . . . . .	» 5
Cambio, P.T.O. e vite senza fine . . . . .	» 8
Ponte fisso . . . . .	» 16
Ponte con sblocco semiassi . . . . .	» 16
Ponte con differenziale . . . . .	» 18
Schema impianto elettrico . . . . .	» 20
Inconvenienti - Cause probabili - Rimedi . . . . .	» 21
Attrezzi speciali . . . . .	» 22

# FRIZIONI

## Frizione per serie 42-44 (fig. 1)

È del tipo monodisco a secco con molla a diaframma.

### Norme per lo smontaggio

Staccare i cavi comando acceleratore e motorstop, separare il motore dal carter e smontare il meccanismo dal volano.

### Controllo

Verificare che il disco frizione non sia eccessivamente consumato e che le relative superfici d'attrito non presentino rigature. Verificare, inoltre, che il reggispinga 4 sia in buone condizioni.

## Montaggio

Procedere nel seguente ordine:

- fissare sul volano (coppia di serraggio viti 0,8 Kgm) il meccanismo 1 completo di disco 2, mantenendo in guida il disco, con la spina di centraggio 3.7981.071 (vedi fig. 2);
- inserire la molla 3 sul reggispinga 4, spalmare con grasso TecnoLube Seal il manicotto 5, quindi infilare il reggispinga 4 e, contemporaneamente, inserire la leva 6;
- spalmare con grasso TecnoLube Seal la sede della bronzina dell'albero primario ed unire il motore al carter, inserendo il codolo del dado volano 7 nell'albero primario (serrare le viti con una coppia di 4,5 Kgm per modelli 390 e 3,2 Kgm per gli altri).

### Registrazione (vedi fig. 3)

Se la corsa a vuoto A della leva è superiore di 5 mm, la frizione non stacca completamente, quindi è necessario operare sul registro 1 svitando il dado 2.

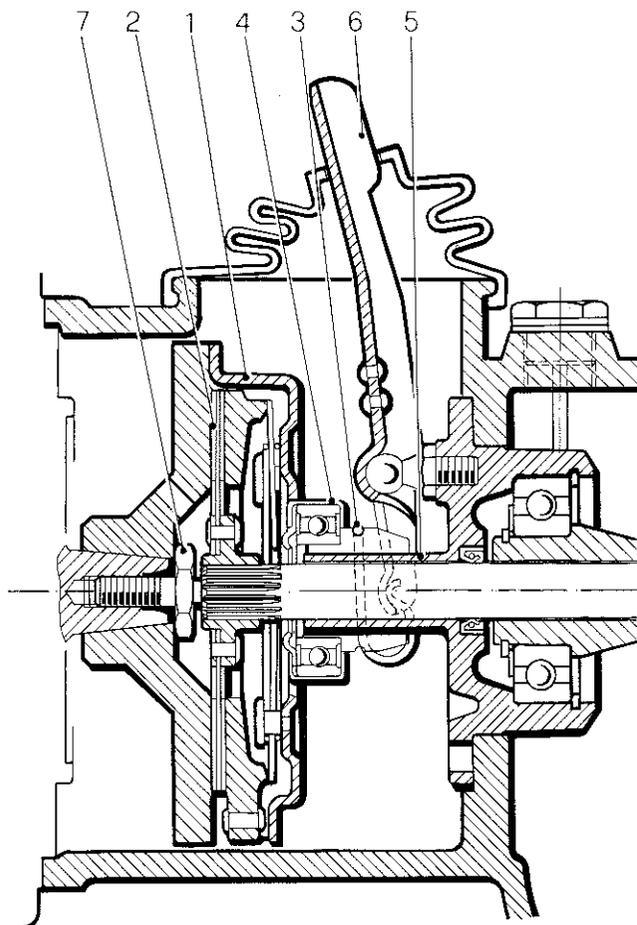


Fig. 1 - Sezione longitudinale della frizione

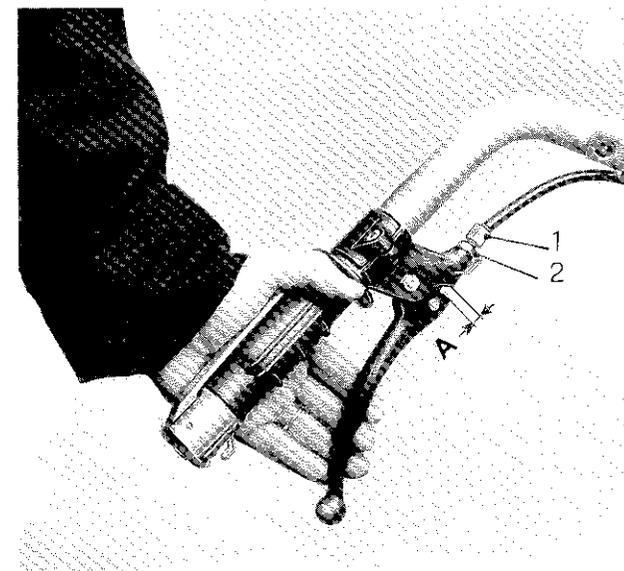


Fig. 3 - Registrazione leva comando frizione

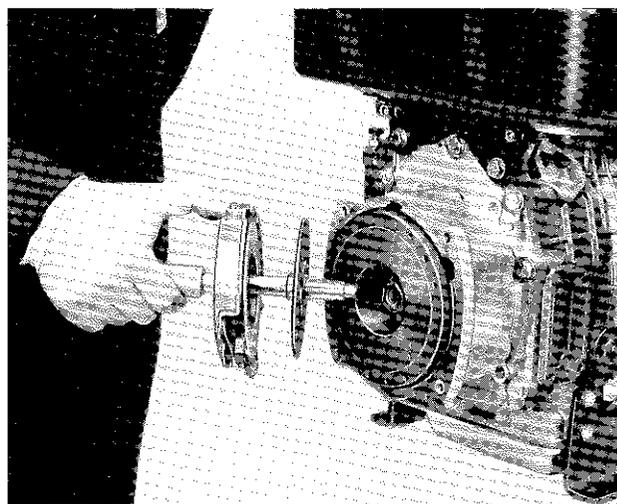


Fig. 2 - Montaggio frizione

## Frizione per serie 43

È del tipo monodisco (vedi fig. 4) per modelli 290 - 295 - 330 - 340 - 390 - 400 e bidisco (vedi fig. 5) per modelli 500 - 510 - 565, entrambi a secco con molla a diaframma.

### Norme per lo smontaggio

Staccare i cavi comando acceleratore e motorstop, separare il motore dal carter e smontare il meccanismo dal volano.

### Controllo

Verificare che il disco frizione (due per modelli 500 - 510 - 565) non sia eccessivamente consumato e che le relative superfici d'attrito non presentino rigature. Verificare, inoltre, che il reggispinga 6 sia in buone condizioni.

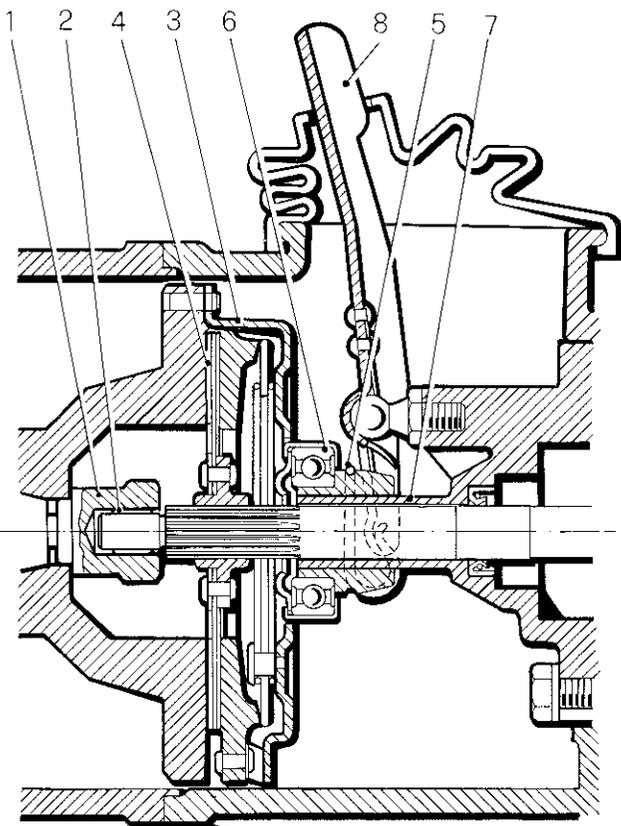


Fig. 4 - Sezione longitudinale della frizione monodisco

## Montaggio

Procedere nel seguente ordine:

- montare nel dado volano 1, la bronzina 2 per modelli 290 - 295 - 330 - 340 - 390 - 400, il cuscinetto 2 con tampone 3-7981-163 per modelli 500 - 510 - 565;
- fissare sul volano (coppia di serraggio viti 0,8 Kgm) il meccanismo 3 completo di disco 4 (due per modelli 500 - 510 - 565), mantenendo in guida il disco, con la spina di centraggio 3.7981.071 (vedi fig. 6 per monodisco e fig. 7 per bidisco);
- inserire la molla 5 sul reggispinga 6, spalmare con grasso TecnoLube Seal il manicotto 7, quindi infilare il reggispinga 6 e, contemporaneamente, inserire la leva 8;
- spalmare con grasso TecnoLube Seal la sede della bronzina del dado volano 1 per modelli 290 - 295 - 330 - 340 - 390 - 400;

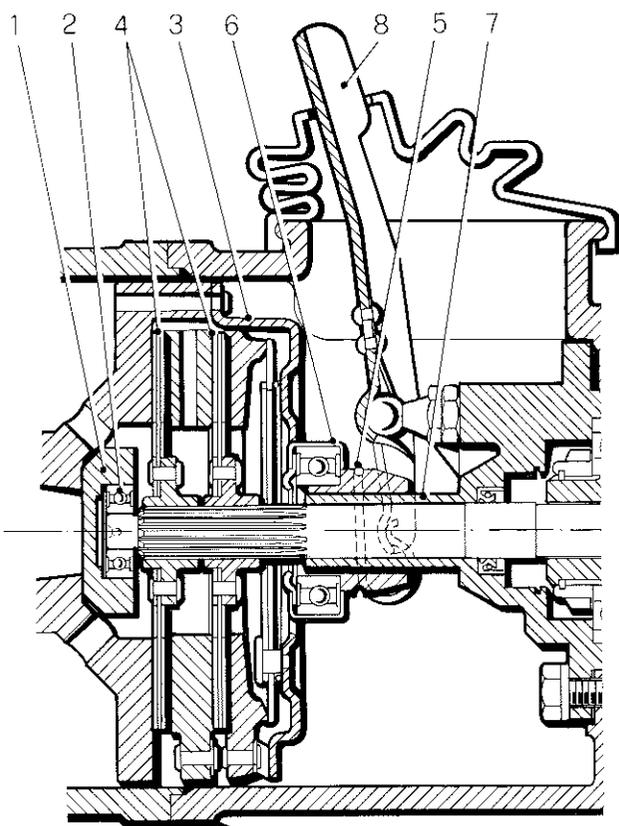


Fig. 5 - Sezione longitudinale della frizione bidisco

- unire il motore al carter infilando l'albero primario nella rispettiva sede (serrare le viti con una coppia di 3,2 Kgm).

### Registrazione (vedi fig. 3)

Se la corsa a vuoto A della leva è superiore di 5 mm, la frizione non stacca completamente, quindi è necessario operare sul registro 1 svitando il dado 2.

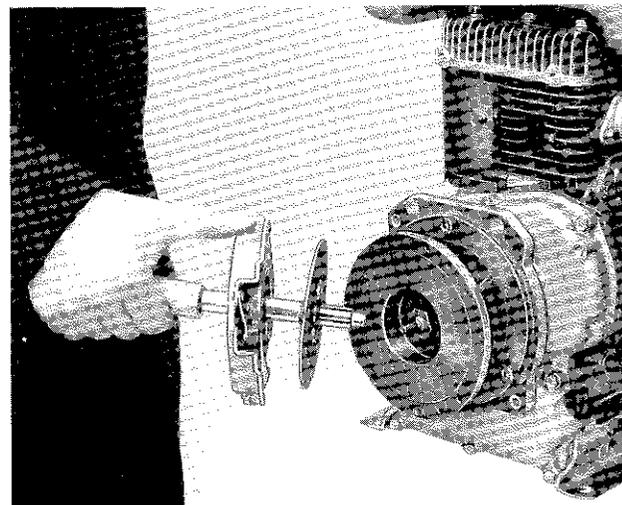


Fig. 6 - Montaggio frizione monodisco

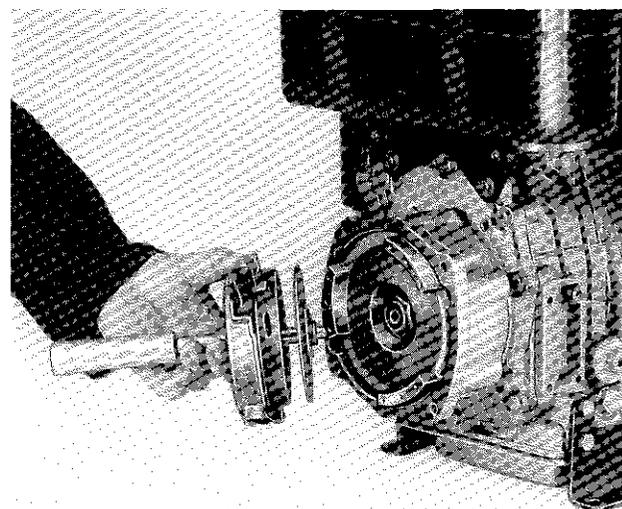


Fig. 7 - Montaggio frizione bidisco

# TRASMISSIONE LONGITUDINALE

## Cambiare P.T.O. e vite senza fine

### Norme per lo smontaggio

Per scomporre il cambio e la P.T.O. occorre:

- scaricare l'olio dal carter, staccare i cavi del comando acceleratore e motorstop e separare il motore dal carter;
- smontare le leve esterne comandi cambio L-V-R.M. 3 e 1<sup>a</sup> - 2<sup>a</sup> - 5<sup>a</sup> 4 per serie 42-44 (vedi fig. 22-23), togliendo il nottolino 7 (recuperare per entrambi molla e piolino), quindi il dado che blocca la leva al perno, mentre, per serie 43 (vedi fig. 24-25), staccando (lato superiore) i tiranti 7-8 ed estraendo la spina elastica che blocca la leva al perno;
- smontare le leve esterne comandi P.T.O. sincronizzata 1 (se prevista) e standard 2 (vedi fig. 22 per serie 42-44 e fig. 24 per serie 43), togliendo per la leva 1 il grano che tiene precaricata la molla (recuperare molla e sfera) e, per entrambi, estraendo la spina elastica che blocca la leva al perno (recuperare molla e sfera della leva 2);

**N.B.** — smontare (se prevista) la leva comando P.T.O. sincronizzata 1 (vedi fig. 22-24), solo se viene smontata la vite senza fine dal carter (vedi descrizioni sotto);

- infilare la bussola 3-7981-019 nel coperchio per non rovinare l'anello di tenuta (vedi fig. 20) durante l'estrazione e, poi, l'inserimento dell'albero primario;
- per i modelli senza P.T.O. sincronizzata, sfilare il coperchio carter completo con l'estrattore 2.7981.047 e l'attrezzo 2.7981.057 (vedi fig. 8) togliendo prima le relative viti, mentre, per i modelli con P.T.O. sincronizzata, prima di sfilare il coperchio smontare dal carter i supporti laterali dx e sx (vedi descrizioni relative alla fig. 30 a pag. 18) e togliere l'anello d'arresto che ferma l'ingranaggio della P.T.O. sincronizzata (vedi fig. 9);
- smontare il perno 7 dell'ingranaggio ozioso, svitando i grani 11 e 10 (vedi fig. 17).

Scomporre il coperchio carter (vedi fig. 14) nel seguente ordine:

- sfilare la ralla 15 e levare l'anello d'arresto 16 quindi sfilare l'albero secondario 10 completo;
- togliere il dado (fig. 16), fissare in una morsa (usare griffe in alluminio) l'albero primario e applicare al coperchio carter l'attrezzo 2.7981.057, quindi sfilare con l'estrattore 2.7981.047;

- sfilare l'ingranaggio P.T.O. 7 completo, la bussola di adattamento 5, quindi estrarre l'albero P.T.O. 4 (se rimasto infilato nel coperchio), battendo dal lato posteriore.

Per smontare la vite senza fine dal carter occorre eseguire le operazioni sopra descritte fino all'estrazione compresa del coperchio carter (vedi fig. 8), poi sfilare la leva ed il reggispinga comando frizione, quindi togliere le tre viti del coperchio 10 (vedi fig. 12) e sfilare dal carter la vite senza fine completa, battendo dal lato posteriore.

Scomporre la vite senza fine (vedi fig. 12) nel seguente ordine:

- levare l'anello d'arresto 6 che ferma il cuscinetto 7, applicare l'attrezzo 2.7981.031 e sfilare il coperchio con l'estrattore 2.7981.047 (vedi fig. 10);
- sfilare il cuscinetto 7, togliendo per serie 42-44 l'anello d'arresto 9, mentre, per serie 43 svitando la ghiera 8 con chiave e bussola di adattamento 2.7981.137 e l'attrezzo 3.7981.169.

**N.B.** — Per sostituire l'anello di tenuta 6 dell'albero P.T.O. (vedi fig. 19), scaricare l'olio dal carter, quindi montare con bussola 3.7981.021 e tampone 3.7981.007.

- Per sostituire l'anello di tenuta 11 dell'albero primario (vedi fig. 12), smontare la vite senza fine dal carter e sfilare il relativo coperchio (vedi sopra).

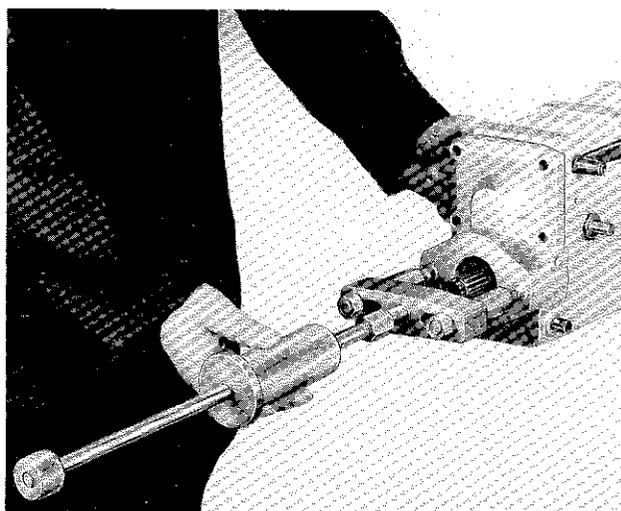


Fig. 8 - Estrazione coperchio carter completo

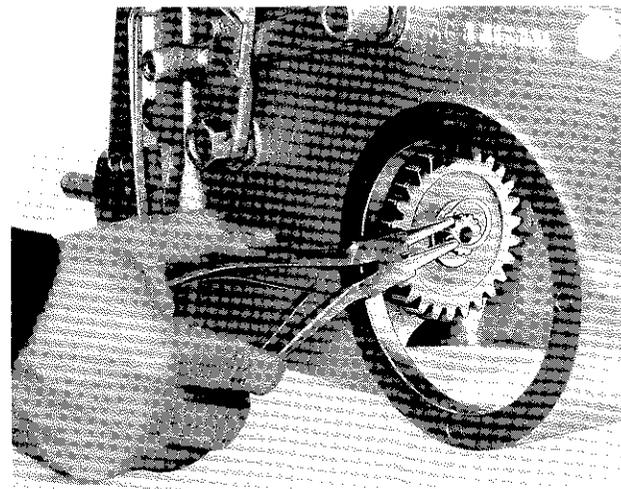


Fig. 9 - Smontaggio anello d'arresto ingranaggio P.T.O. sincronizzata

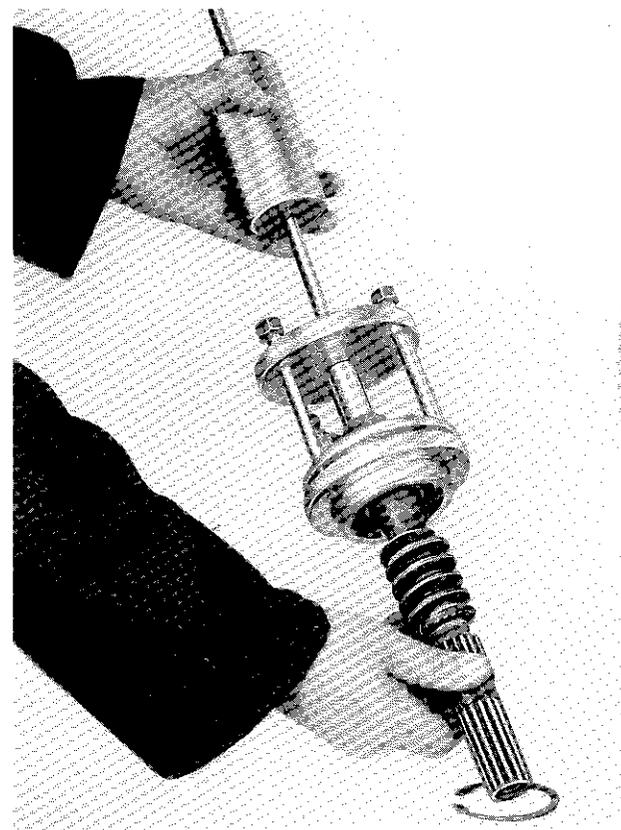


Fig. 10 - Estrazione coperchio vite senza fine

## Montaggio

Montare sulla vite senza fine 1, completa di bronzina 2 (vedi fig. 12), i particolari sotto descritti, procedendo nel seguente ordine:

- inserire, nei casi previsti, l'ingranaggio 3 della P.T.O. sincronizzata;
- montare il cuscinetto 4 con tampone 3.7981.009, e fermare con l'anello d'arresto 5;
- infilare dal lato opposto (in condizioni libere) l'anello d'arresto 6 e montare il cuscinetto 7 con tampone 3.7981.009, quindi per serie 42-44 inserire la ralla 8 (30 x 47-1) del tipo AS e fermare con l'anello d'arresto 9, mentre per serie 43 bloccare il cuscinetto avvitando la ghiera 8 (coppia di serraggio 15 Kgm) con chiave dinamometrica e bussola di adattamento 2.7981.137 e l'attrezzo 3.7981.169 (vedi fig. 11);
- montare nel coperchio 10, l'anello di tenuta 11 con tampone 3.7981.136 e infilare il tutto sul cuscinetto 7 (già montato sulla vite) battendo sul coperchio con tampone 3-7981-164.
- portare in sede l'anello d'arresto 6, precedentemente infilato.

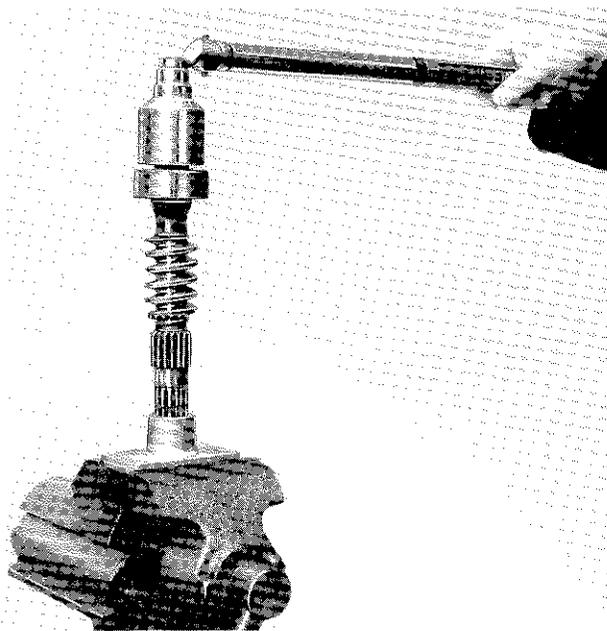


Fig. 11 - Fissaggio ghiera 8 per serie 43

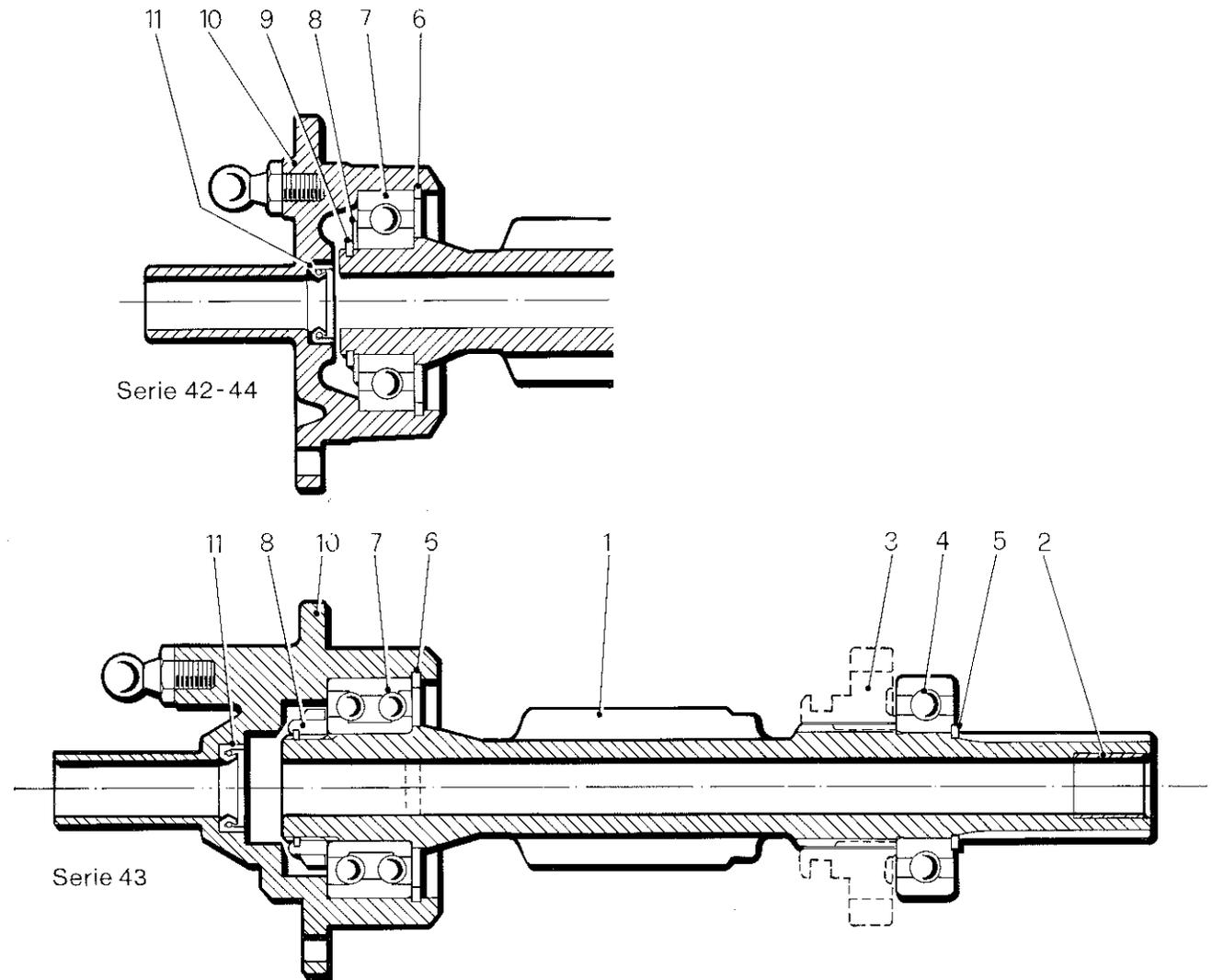


Fig. 12 - Vite senza fine completa

Montare sull'albero primario 1 (vedi fig. 13) l'anello d'arresto a bussola dentata 3, l'ingranaggio conduttore RM 4, il distanziale 5, l'ingranaggio conduttore 2<sup>a</sup> marcia 6, il distanziale 7, l'ingranaggio 8 delle marce lente e P.T.O. standard, poi la bussola 9 ed il cuscinetto 10 con tampone 3.7981.163, quindi la ralla 11 (15 x 28 - 1) del tipo AS e fermare il pacco con l'anello d'arresto 12.

**N.B.** — L'albero primario 1, per serie 42-44 è completo di bronzina 13.

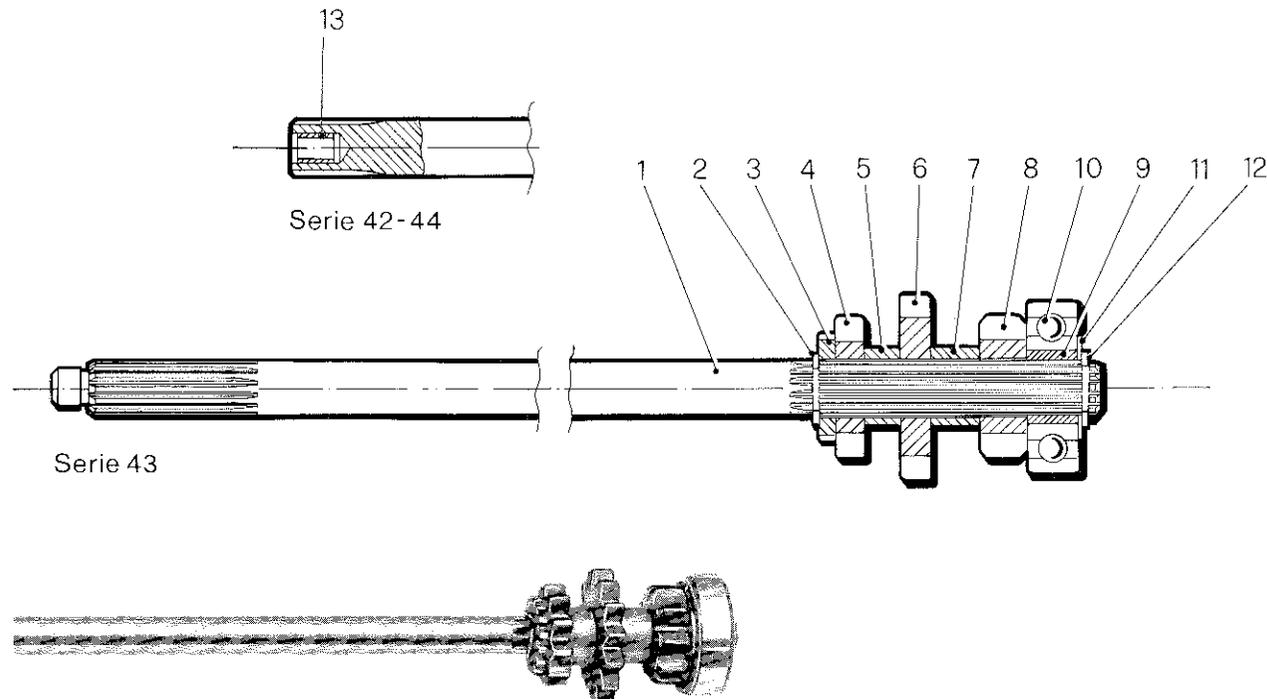


Fig. 13 - Albero primario completo

Montare nel coperchio carter 1 (vedi fig. 14) i particolari sottodescritti, procedendo nel seguente ordine.

- inserire la spina di riferimento (vedi fig. 15), quindi montare il cuscinetto 2 con tampone 3.7981.009;
- infilare la leva interna 3 comando P.T.O. standard completa di anello di tenuta, montato con bussola 3.7981.018, e di pattino (la leva interna è visibile anche nella fig. 15);
- inserire nel cuscinetto 2, l'albero P.T.O. 4 battendo dal lato anteriore con martello in plastica, quindi infilare la bussola innesto 5;
- infilare contemporaneamente l'albero primario 6, precedentemente composto, e l'ingranaggio P.T.O. 7 completo di bronzina, di bussola dentata 8 ed anelli d'arresto 9, quindi portare in battuta l'albero primario battendo dal lato anteriore con martello in plastica;
- bloccare l'albero primario (vedi fig. 16);
- inserire sull'albero secondario 10 (completo di bronzine) il distanziale 11, l'ingranaggio 2<sup>a</sup> marcia 12, l'anello d'arresto 13, l'ingranaggio L-V-R.M. 14, quindi infilare il tutto sull'albero P.T.O. 4;
- infilare la ralla 15 e fermare il pacco, precedentemente composto, con l'anello d'arresto 16, quindi inserire l'altra ralla 15 (20 x 30-1).

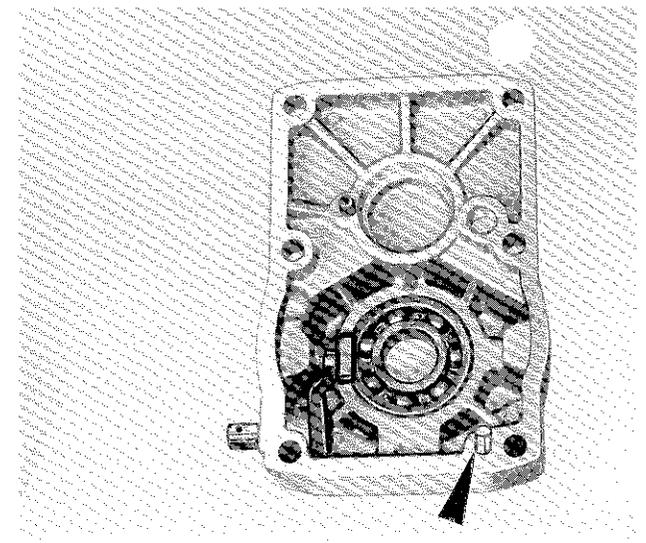
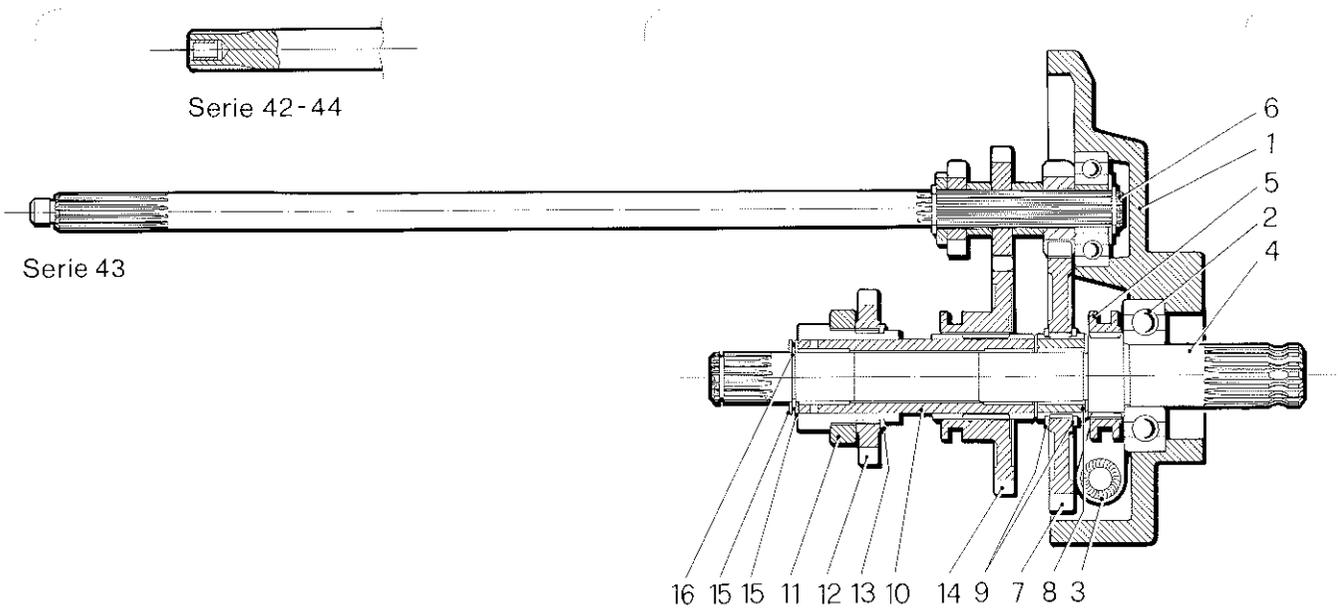


Fig. 15 - Spina di riferimento del coperchio carter

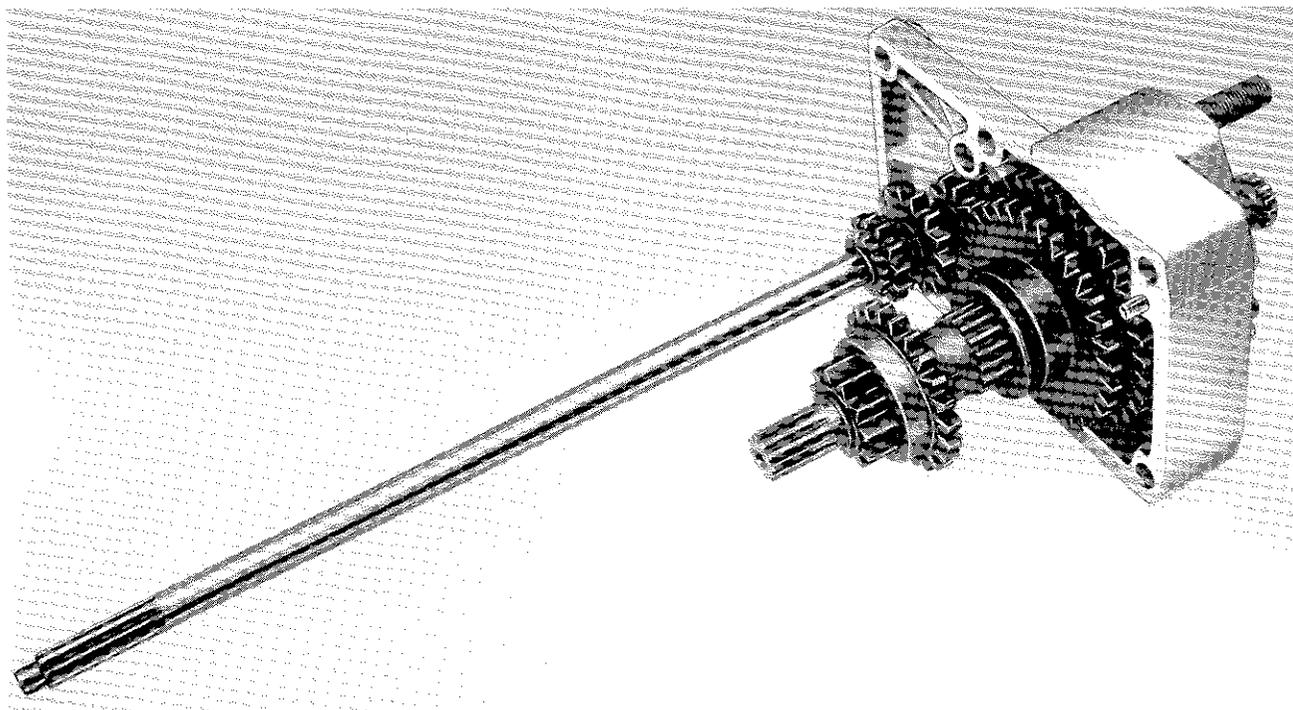


Fig. 14 - Coperchio carter completo

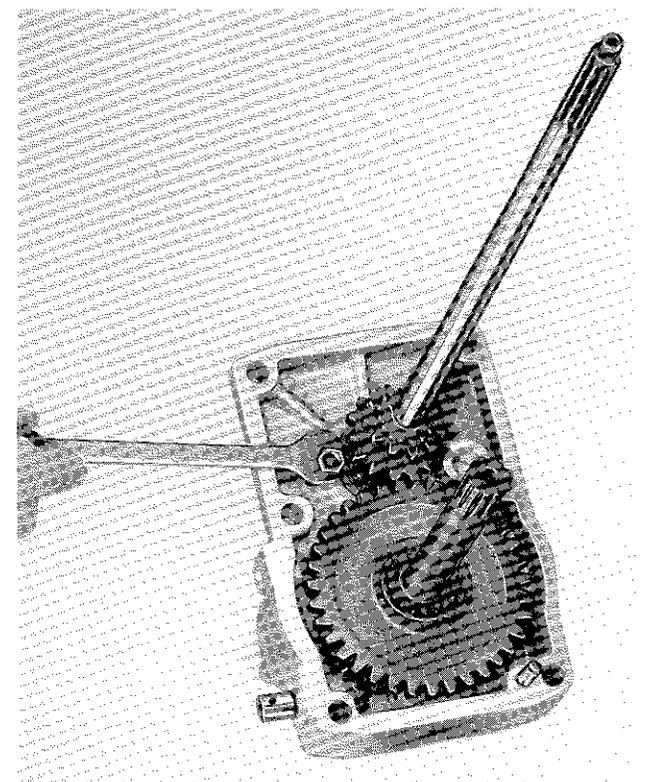


Fig. 16 - Bloccaggio albero primario

Montare nel carter (vedi fig. 17) i particolari sottodescritti nell' seguente ordine:

- montare il cuscinetto 1 con tampone 3.7981.009;
- per i modelli con la P.T.O. sincronizzata, avvitare nelle tre sedi (una lato sx e due lato dx) la vite cava 2 (applicare loctite 242) completa di rondella in alluminio 3 con una coppia di serraggio di 11 Kgm;
- per i modelli senza la P.T.O. sincronizzata, avvitare nelle due sedi (una lato dx ed una lato sx) la vite cava 2 (applicare loctite 242) completa di rondella in alluminio 3 con momento di serraggio di 11 Kgm, quindi chiudere con tappo (applicare guarnizione Arexons BETTER) il rimanente foro indicato nella fig. 18;
- infilare in ogni vite cava 2, la leva 4 completa di anello di tenuta 5, montato con bussola 3.7981.018, e di pattino 6;
- infilare sul perno 7 la ralla 8 (15×28-1) del tipo AS, l'ingranaggio ozioso 9 (completo di bronza) ed infilare il tutto nel carter, quindi bloccare il perno con i grani 10 (ad estremità conica) e 11 (applicare guarnizione Arexons BETTER).

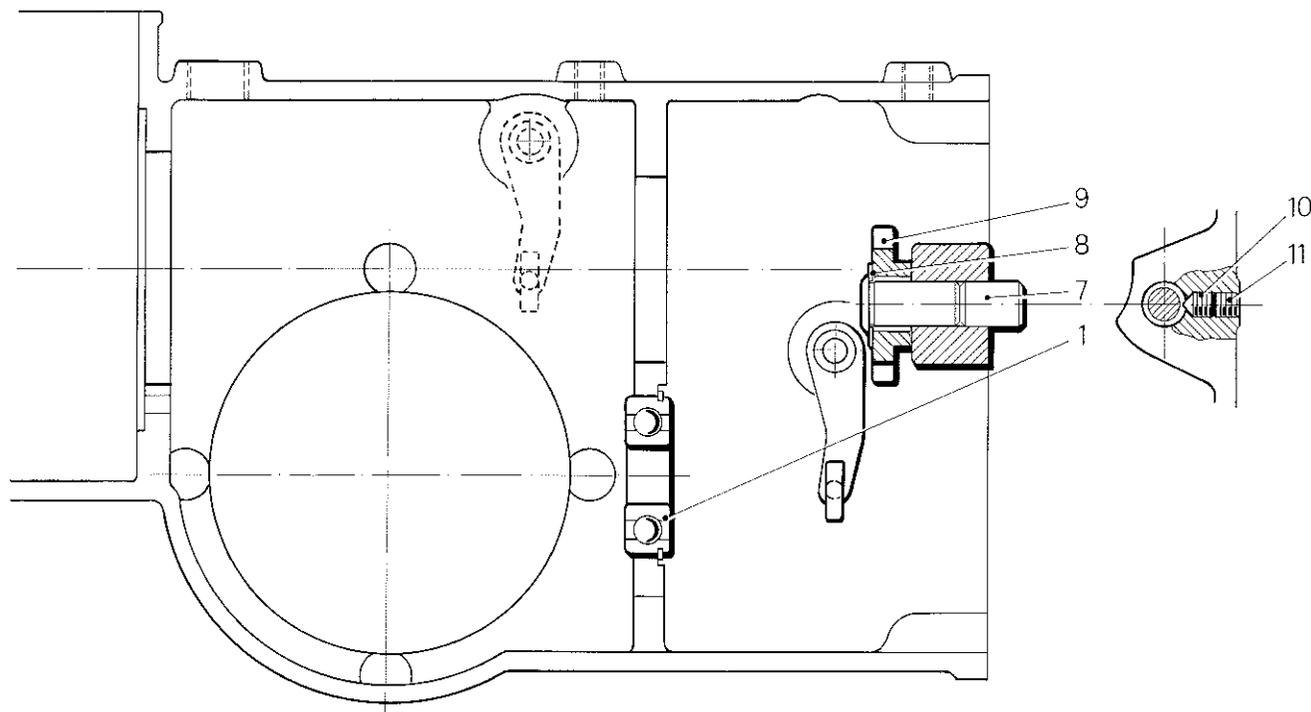
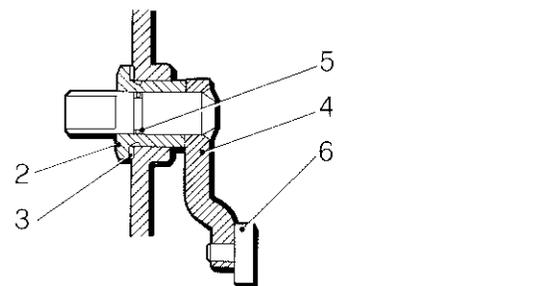


Fig. 17 - Particolari premontati nel carter

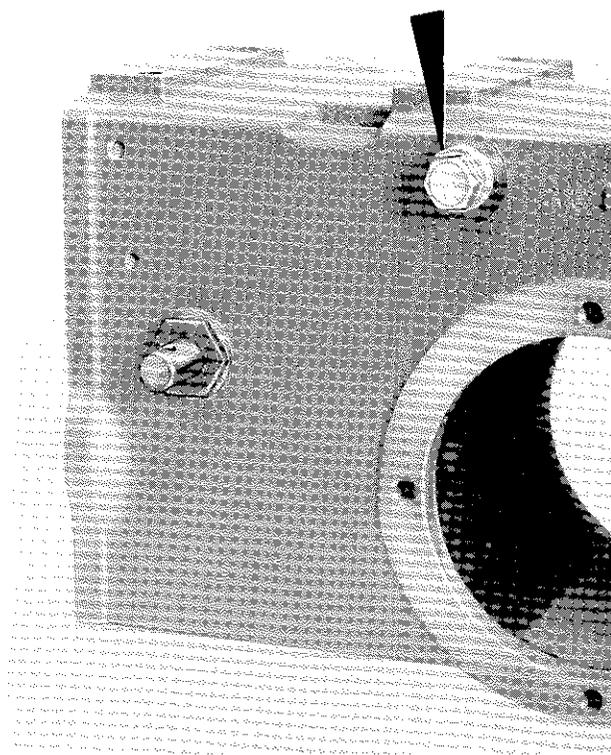


Fig. 18 - Tappo per modelli senza P.T.O. sincronizzata

Procedere poi nel seguente ordine:

- applicare sulla superficie di tenuta del coperchio 10 (vedi fig. 12) e del carter mastice Arexons ed inserire nel coperchio la relativa guarnizione, quindi infilare nel carter, dal lato anteriore, la vite senza fine precedentemente composta, battendo sul coperchio 10 con tampone 3.7981.164 ed inserendo contemporaneamente il pattino della leva comando P.T.O. sincronizzata (nei casi in cui è prevista) nella propria sede, gli ingranaggi 1<sup>a</sup> marcia 1 e 1<sup>a</sup>-2<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> marcia 2 (vedi fig. 19) sulla vite senza fine;
- bloccare il coperchio serrando le relative viti con una coppia di 3 Kgm ed inserendo, per ogni vite, prima una rondella in rame e poi una in acciaio piana;
- infilare la bussola 3.7981.019 nel coperchio, per non rovinare l'anello di tenuta (vedi fig. 20) durante l'inserimento dell'albero primario;
- applicare sulla superficie di tenuta del coperchio carter 1 (vedi fig. 14) e sul carter mastice Arexons, poi inserire la relativa guarnizione;
- unire il coperchio 1 precedentemente composto, al carter infilando l'albero primario nella vite senza fine, l'albero P.T.O. nel cuscinetto del carter, i pattini della leva comando L-V-R.M. nella relativa sede e battendo con tampone 3.7981.015 (vedi fig. 21) (serrare le viti con una coppia di 6 Kgm);

**N.B.** — se il coperchio carter presenta difficoltà ad entrare in battuta, è necessario ruotare di alcuni gradi l'albero della P.T.O. in un senso o nell'altro;

- infilare, se prevista la P.T.O. sincronizzata, la ralla 3 (20×30-1), l'ingranaggio 4 fermati con l'anello d'arresto 5 (vedi fig. 19);
- montare l'anello di tenuta 6 (vedi fig. 19) con bussola 3.7981.021 e tampone 3.7981.007;
- avvitare il tappo 7 (vedi fig. 19) applicando guarnizione plastica Arexons BETTER.

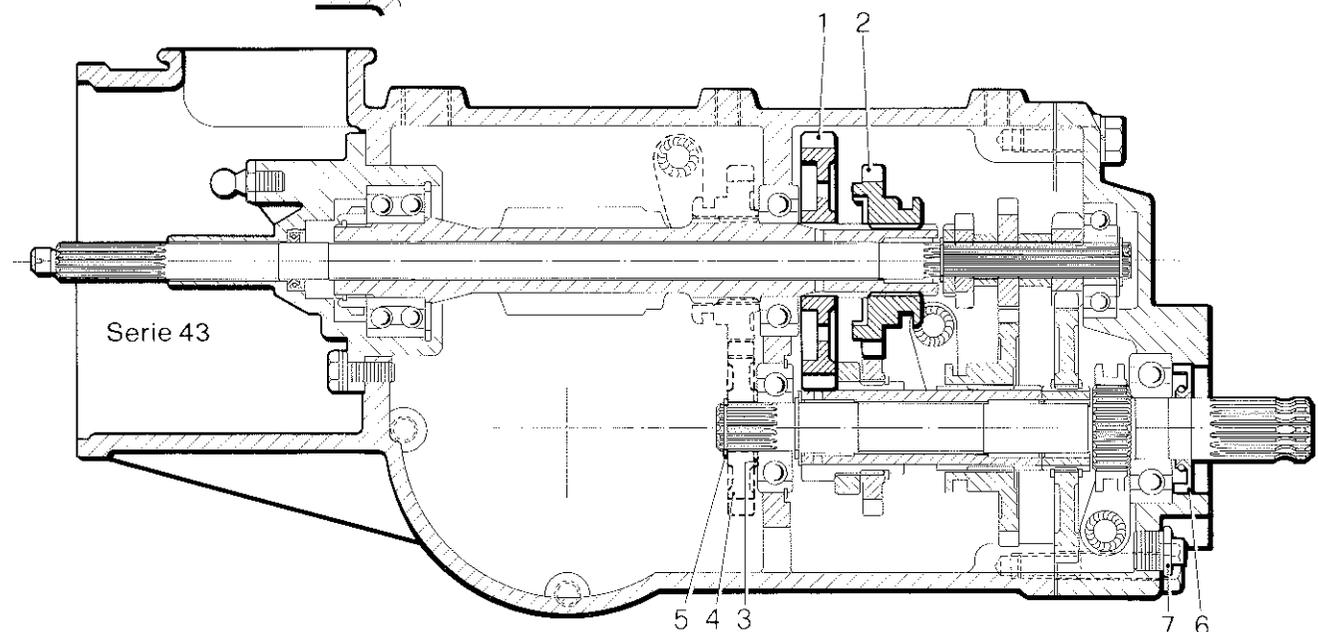
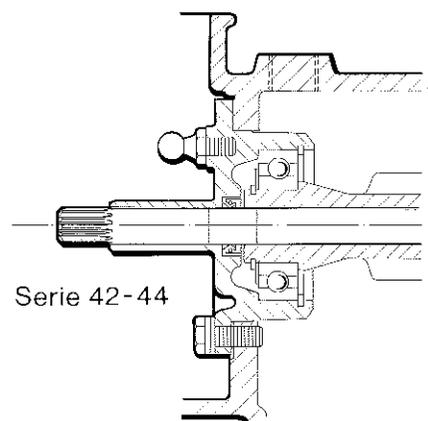


Fig. 19 - Sezione longitudinale della trasmissione: cambio, P.T.O. e vite senza fine

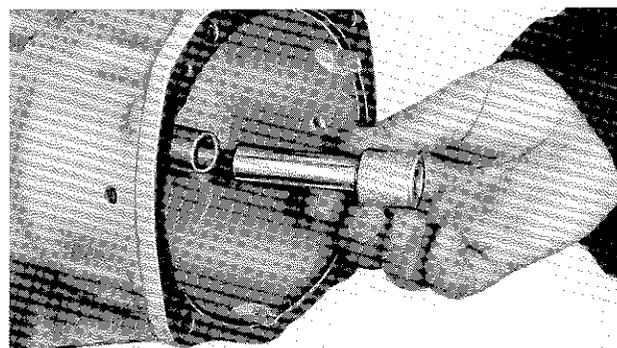


Fig. 20 - Inserimento bussola 3.7981.019 nel coperchio vite senza fine

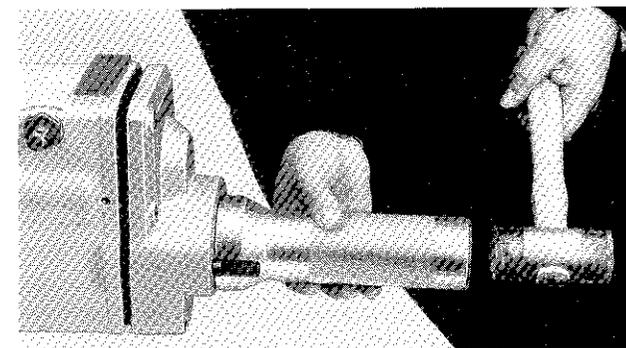


Fig. 21 - Montaggio coperchio carter con tampone 3.7981.015

Montare per serie 42-44 (vedi fig. 22-23) i comandi esterni del cambio e della P.T.O. (operazione possibile anche con ponte montato), procedendo nel seguente ordine:

- montare, se prevista, la leva comando P.T.O. sincronizzata **1**, inserendo la sfera, la molla (spalmare su entrambi grasso Esso GP Grease), il grano autobloccante e la spina elastica che blocca la leva al perno;
- montare la leva comando P.T.O. standard **2**, inserendo la molla, la sfera (spalmare su entrambi grasso Esso GP Grease) e la spina elastica che blocca la leva al perno;
- montare le leve comando L-V-R.M. **3** e 1<sup>a</sup>-2<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> **4**, serrando il dado con una coppia di 6 Kgm;
- inserire nelle leve L-V-R.M **3** e 1<sup>a</sup>-2<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> **4**, il piolino, la molla (spalmare su entrambi grasso Esso GP Grease) ed avvitare adeguatamente il nottolino **7**;
- azionare le leve comando L-V-R.M. **3** e 1<sup>a</sup>-2<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> **4** controllando che il piolino si inserisca liberamente nelle tacche estreme dei relativi selettori (L-R.M. per il selettore **5** e 1<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> per il selettore **6**), con ripartizione dell'eventuale gioco (fine corsa leva e posizione tacca estrema in un senso e nell'altro) altrimenti è necessario modificare la posizione dei selettori, allentando le relative viti.

Montare per serie 43 (vedi fig. 24-25) i comandi esterni del cambio e della P.T.O. (operazione possibile anche con ponte montato), procedendo nel seguente ordine:

- montare, se prevista, la leva comando P.T.O. sincronizzata **1** inserendo la sfera, la molla (spalmare su entrambi grasso Esso GP Grease), il grano autobloccante e la spina elastica che blocca la leva al perno;
- montare la leva comando P.T.O. standard **2** inserendo la molla, la sfera (spalmare su entrambi grasso Esso GP Grease) e la spina elastica che blocca la leva al perno;
- montare la leva comando L-V-R.M. **3**, la leva 1<sup>a</sup>-2<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> **4**, infilando la relativa spina elastica che blocca la leva al perno;
- montare i tiranti **7-8** regolati a una lunghezza tale che, azionando il selettore, la sfera si inserisca liberamente nei fori estremi (L-R.M. per il selettore **5** e 1<sup>a</sup>-5<sup>a</sup> per il selettore **6**), con ripartizione dell'eventuale gioco (fine corsa leva e posizione foro estremo in un senso e nell'altro).

**N.7** — Per serie 42-43 sono previsti i dispositivi di sicurezza **8-9** (vedi fig. 22-24) e **9-10** (vedi fig. 23-25).

I primi (**8-9**) impediscono l'inserimento della P.T.O. standard con retromarcia innestata o l'inserimento della retromarcia con P.T.O. standard innestata e vanno smontati solo per applicazioni di attrezzi frontali o rimorchi.

I dispositivi **9-10** (vedi fig. 23-25), invece, impediscono l'innesto della 5<sup>a</sup> marcia, in caso si usino attrezzi del tipo frontale, ed il loro inserimento avviene ruotando di 180° il chiavistello per il dispositivo **9** (vedi fig. 23), avvitando a fondo la vite ad alette per il dispositivo **10** (vedi fig. 25).

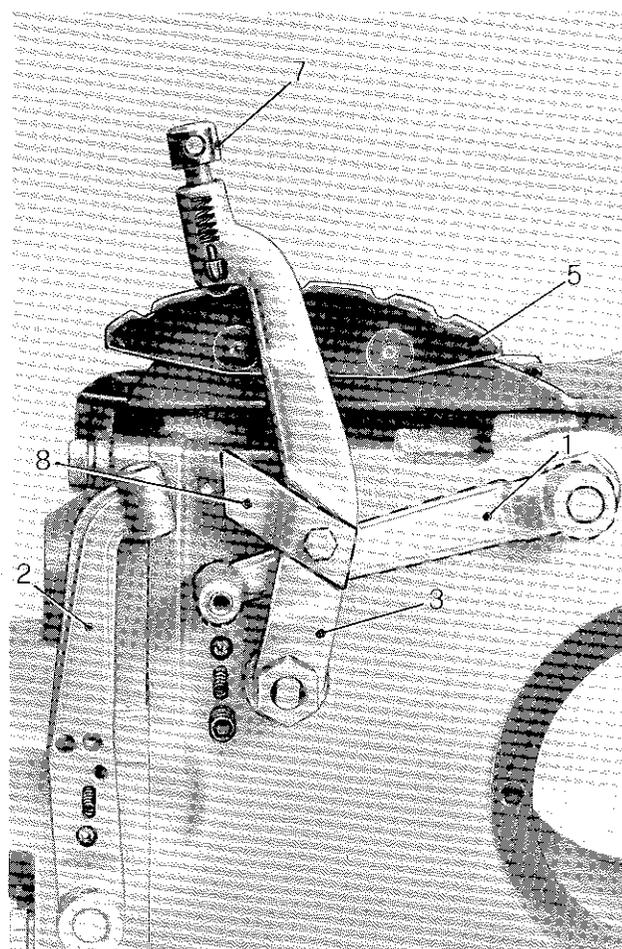


Fig. 22 - Comandi esterni del cambio (lato dx) e della P.T.O. per serie 42-44

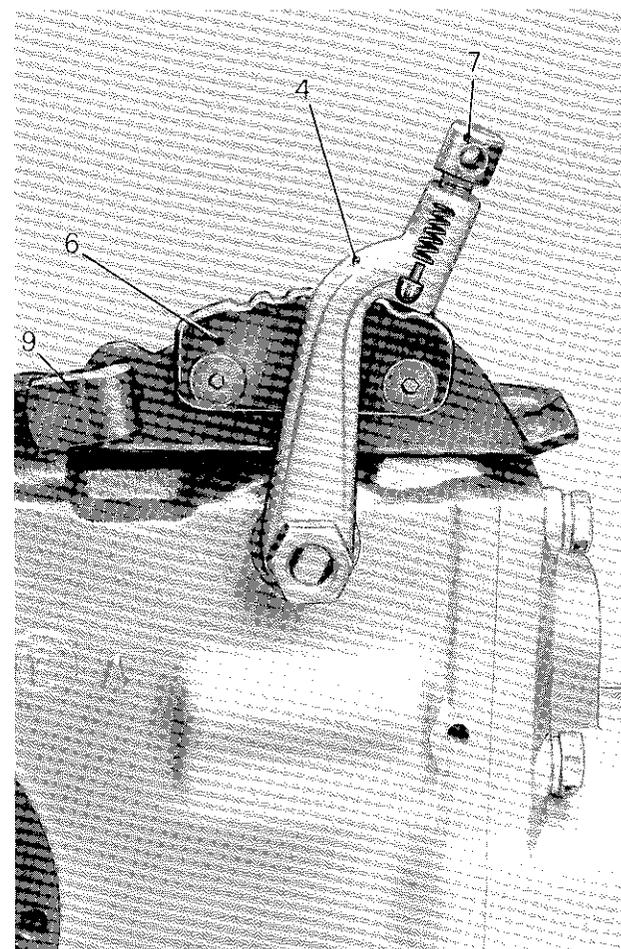


Fig. 23 - Comando esterno del cambio (lato sx) per serie 42-44

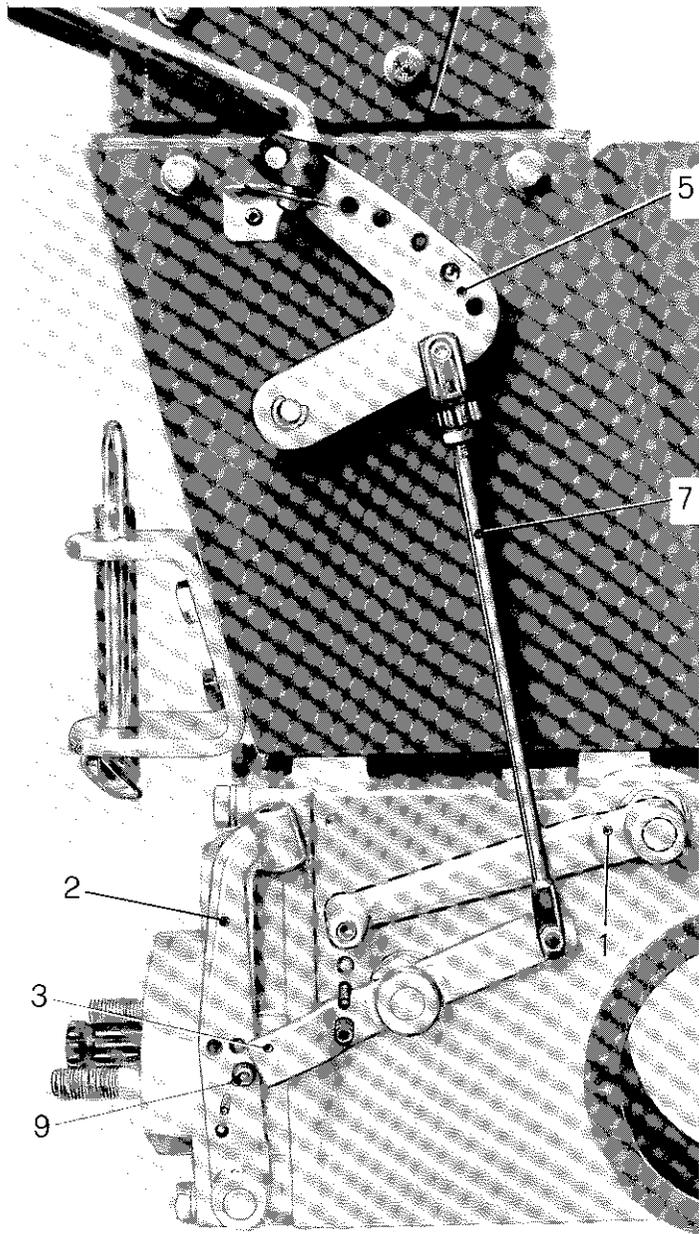


Fig. 24 - Comandi esterni del cambio (lato dx) e della P.T.O. per serie 43

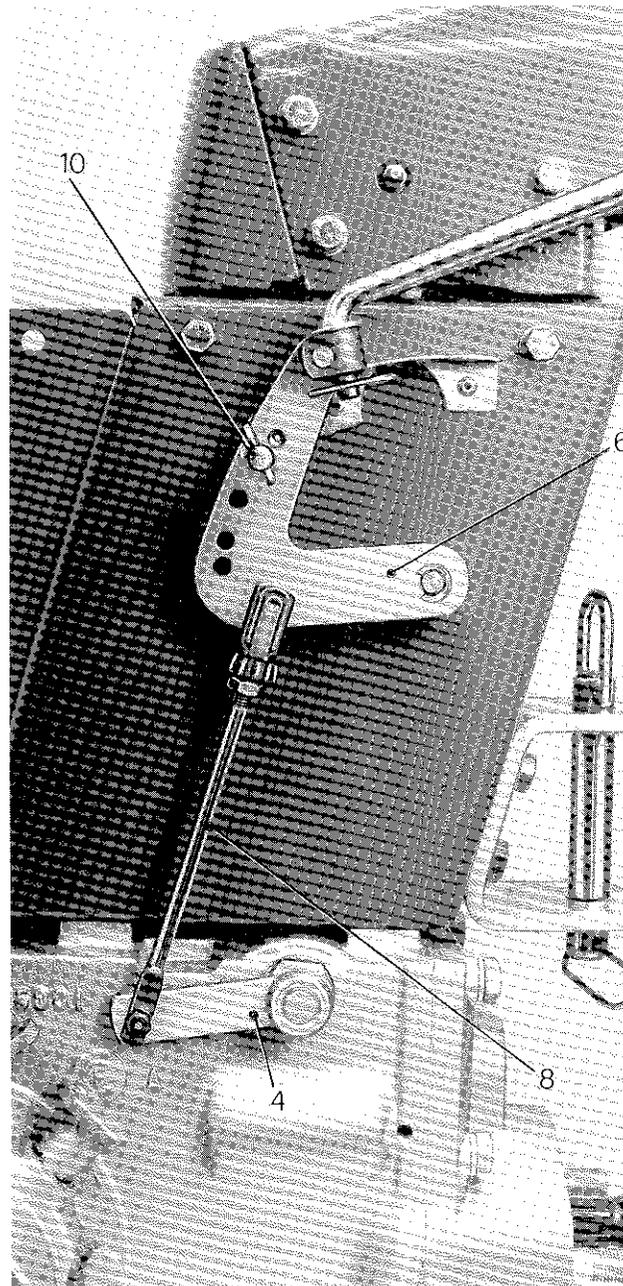


Fig. 25 - Comando esterno del cambio (lato sx) per serie 43

# PONTI

## Ponte fisso (fig. 26)

### Smontaggio

Scaricare l'olio dal carter, togliere le ruote sfilando le apposite spine, quindi smontare dal carter i supporti laterali 4, togliendo le relative viti ed estrarre le spine 3 che bloccano la corona 1 all'asse 2.

**N.B.** — Per sostituire gli anelli di tenuta 5, scaricare l'olio dal carter e smontare dal medesimo i supporti laterali 4, quindi montare gli anelli (vedi sotto).

### Montaggio

Procedere nel seguente ordine:

- infilare la corona 1 sull'asse 2 e bloccarla con le spine 3;
- applicare sulle superfici di tenuta del carter e dei supporti laterali 4 mastice Arexons ed infilare nel carter la corona 1 e l'asse 2, precedentemente composti, quindi unire i supporti laterali al carter, inserendo la relativa guarnizione e serrando le viti (infilare prima una rondella piana, poi una elastica) con una coppia di 6 Kg;
- montare gli anelli di tenuta 5 con bussola 3.7981.162 e tampone 3.7981.161.
- versare nel carter, attraverso il foro lato superiore, olio Esso SPARTAN EP 220 (3,5 Kg) e chiudere con l'apposito tappo dotato di astina livello.

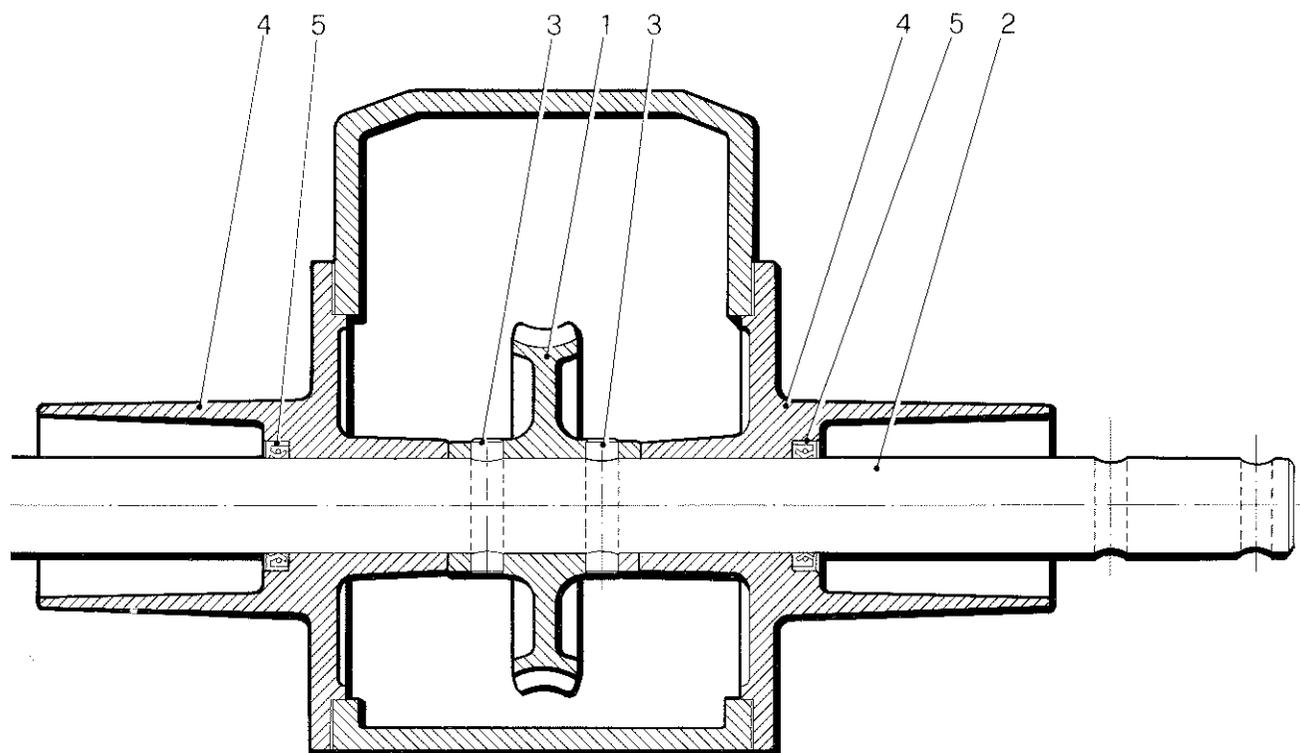


Fig. 26 - Sezione longitudinale del ponte fisso

## Ponte con sblocco semiassi (fig. 27)

### Smontaggio

Procedere nel seguente ordine:

- scaricare l'olio dal carter, togliere le ruote sfilando le apposite spine per serie 44, mentre per serie 43, togliendo le viti all'estremità dei semiassi;
- disporre un lato (dx o sx) con il comando sblocco semiasse in posizione disinnestata e, dal lato opposto, smontare dal carter il supporto laterale completo di albero 16 e semiasse 3, togliendo le relative viti, quindi raccogliere nel carter la ralla 17 e la corona 18;
- scomporre il supporto laterale tenendo sbloccato il semiasse per estrarre l'albero 16 (vedi fig. 28) e sfilando poi il medesimo battendo con martello in plastica dal lato ruota (raccogliere le sfere 15 e la bussola innesto 7);
- smontare dal carter l'altro supporto laterale togliendo le relative viti e sfilando il semiasse battendo con martello in plastica dal lato ruota;

**N.B.** — Per sostituire l'anello di tenuta 6 dei supporti laterali, scaricare l'olio dal carter, togliere le ruote (vedi sopra) e montare con bussola 3.7981.166 e tampone 3.7981.165;

- Per sostituire l'anello di tenuta 11 dei perni comando sblocco semiassi, smontare la leva 19, togliere l'anello d'arresto 14 e sfilare la molla 12, quindi montare l'anello di tenuta 11 con bussola 3.7981.170.

### Montaggio

Montare nei supporti laterali 1 i particolari sotto descritti, procedendo nel seguente ordine:

- montare i cuscinetti 2 con tampone 3.7981.165;
- infilare il semiasse 3 (completo di bronzina 4) battendo sul cuscinetto 2 con tampone 3.7981.165 (vedi fig. 29);
- montare l'anello di tenuta 6 con bussola 3.7981.166 e tampone 3.7981.165;
- infilare la bussola innesto 7 completa di forcella 8 comando sblocco semiasse, quindi infilare il perno 9 e bloccare con la spina elastica 10;

— infilare l'anello di tenuta 11 con bussola 3. 51.170, quindi inserire la molla 12, la rondella 13 (12 × 18-1,2) del tipo SS e fermare con l'anello d'arresto 14;

— inserire nelle apposite sedi del semiasse 3 le sfere 15 trattenute con grasso.

**Completare il ponte procedendo nel seguente ordine:**

— inserire la ralla 17 sull'albero 16;

— fissare alla morsa un supporto laterale, precedentemente composto e, tenendo sbloccato il semiasse, inserire l'albero 16 precedentemente composto (vedi fig. 28), quindi infilare la corona 18 e l'altra ralla 17 (40 × 60-1) del tipo AS;

applicare sulle superfici di tenuta del carter e dei supporti laterali mastice Arexons, quindi fissare il carter il supporto laterale completo di albero 16 e corona 18, serrando le viti con una coppia di 6 Kgm;

— fissare al carter l'altro supporto laterale, tenendo sbloccato il semiasse (schiacciare il perno 9) e serrando le viti con una coppia di 6 Kgm;

— versare nel carter, attraverso il foro lato superiore, olio ESSO SPARTAN EP 220 (3,5 Kg) e chiudere con l'apposito tappo dotato di astina livello.

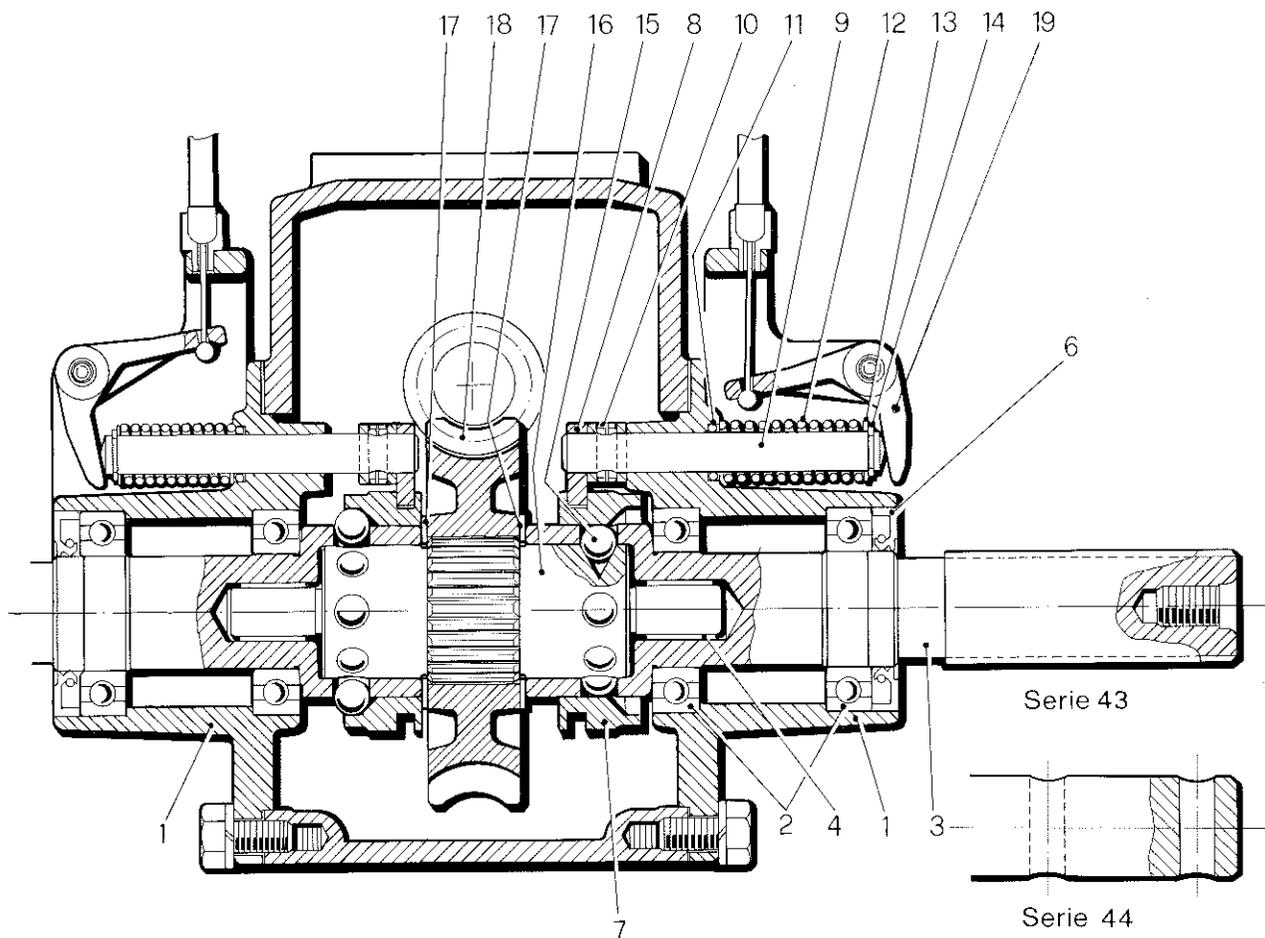


Fig. 27 - Sezione longitudinale del ponte con sblocco semiassi

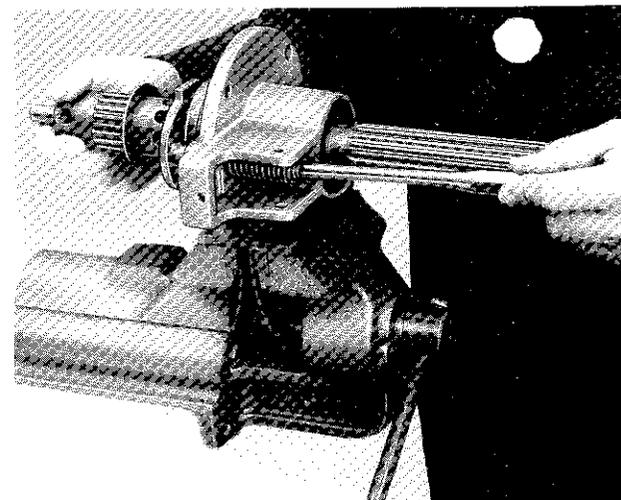


Fig. 28 - Montaggio-smontaggio dell'albero 16

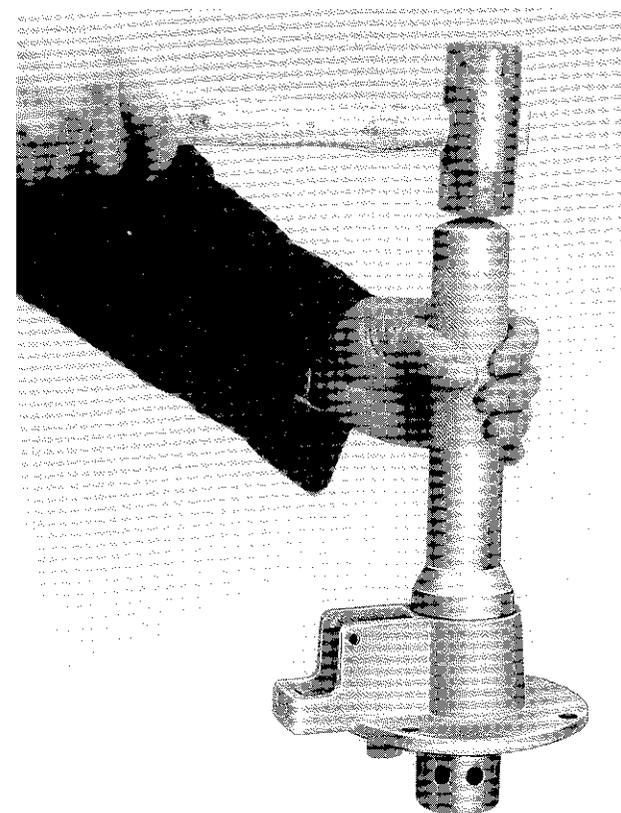


Fig. 29 - Montaggio del semiasse 3 con tampone 3.7981.165

## Ponte con differenziale (fig. 30)

### Smontaggio

Procedere nel seguente ordine:

- scaricare l'olio dal carter e togliere le ruote;
- smontare dal carter un supporto laterale (dx o sx), togliendo le relative viti e sfilando con l'estrattore 2.7981.047 applicato ad un foro fissaggio ruota;
- smontare dal carter l'altro supporto laterale completo di differenziale e corona, svitando le relative viti;
- sfilare il differenziale dal supporto laterale, utilizzando l'estrattore 2.7981.047 applicato ad un foro fissaggio ruota.

**Scomporre il differenziale** togliendo, prima, le relative viti per sfilare il coperchio, la corona ed il planetario, poi, estraendo i perni (prima quello lungo) per sfilare i satelliti e l'altro planetario.

**Scomporre i supporti laterali dx 1 e sx 14** nel seguente ordine:

- allentare il dado 12 e svitare il grano 11 per sfilare la leva 10 per supporto dx e 17 per il sx, quindi raccogliere la bussola innesto 9 per il supporto dx e 16 per il sx, la molla 8 e la ralla 7;
- sfilare il semiasse 5 per il supporto dx e 15 per il sx, togliendo prima l'anello d'arresto 6;

- N.B.** — per sostituire l'anello di tenuta 11 delle leve comando disinnesto trazione 10 e bloccaggio differenziale 17, scaricare l'olio dal carter, smontare dal medesimo i supporti laterali dx e sx (vedi sopra), allentare il dado 12 e svitare il grano 11, quindi sfilare la leva e montare l'anello di tenuta 11 con bussola 3.7981.168;
- Per sostituire l'anello di tenuta 4 dei supporti dx e sx, scaricare l'olio dal carter e smontare dal medesimo i supporti, quindi procedere alla loro scomposizione (vedi sopra).

### Montaggio

**Preinotare il differenziale** (vedi fig. 31), procedendo nel seguente ordine:

- inserire nella scatola 1 la ralla 2 (35 x 52-1) del tipo AS, il planetario 3, le rondelle bombate 4 (tenere in guida tre rondelle infilando in modo appena sufficiente i perni 7-8), i satelliti 5, il blocco centrale 6, quindi inserire del tutto i due perni 7, il perno 8 ed infilare il planetario 9;
- inserire la corona 10, il coperchio 11, la rosetta di sicurezza 12 ed avvitare le viti 13 (classe 10,9) con momento di serraggio di 4 Kgm (tre viti presentano le estremità a codulo per fermare i perni 7 ed il perno 8), quindi piegare le estremità della rosetta di sicurezza contro le teste delle viti.

**Montare nel supporto laterale dx 1** (vedi fig. 30) i relativi particolari procedendo nel seguente ordine:

- montare il cuscinetto 2 con tampone 3.7981.165 ed inserire l'anello d'arresto 3;
- montare l'anello di tenuta 4 con tampone 3.7981.167 ed inserire il semiasse 5, quindi l'anello d'arresto 6;
- infilare la ralla 7, la molla 8 e la bussola innesto trazione 9;
- infilare la leva comando disinnesto trazione 10 completa di anello di tenuta 11 (montato con bussola 3.7981.168), tenendo leggermente schiacciata la molla 8, quindi fermare la leva 10 nella propria posizione (libera di ruotare) con il grano 11 bloccato dal dado 12 (coppia di serraggio di 3,2 Kgm);
- montare il cuscinetto 13 con tampone 3.7981.015.

**Montare nel supporto laterale sx 14** (vedi fig. 30) i particolari come nel supporto laterale dx, cambia solo la forma del semiasse 15, della bussola innesto bloccaggio differenziale 16 e della relativa leva comando 17.

**Completare il ponte** (vedi fig. 30), procedendo nel seguente ordine:

- infilare il differenziale, precedentemente composto, nel cuscinetto del supporto laterale sx (vedi fig. 32);
- applicare sulle superfici di tenuta del carter e dei supporti laterali dx-sx, mastice Arexons ed inserire la relativa guarnizione, quindi fissare al carter prima il supporto laterale sx completo di differenziale, poi il supporto laterale dx e, per entrambi, serrare le viti con una coppia di 6 Kgm;
- versare nel carter, attraverso il foro lato superiore, olio ESSO SPARTAN EP 220 (3,5 Kg) e chiudere con l'apposito tappo dotato di astina livello.

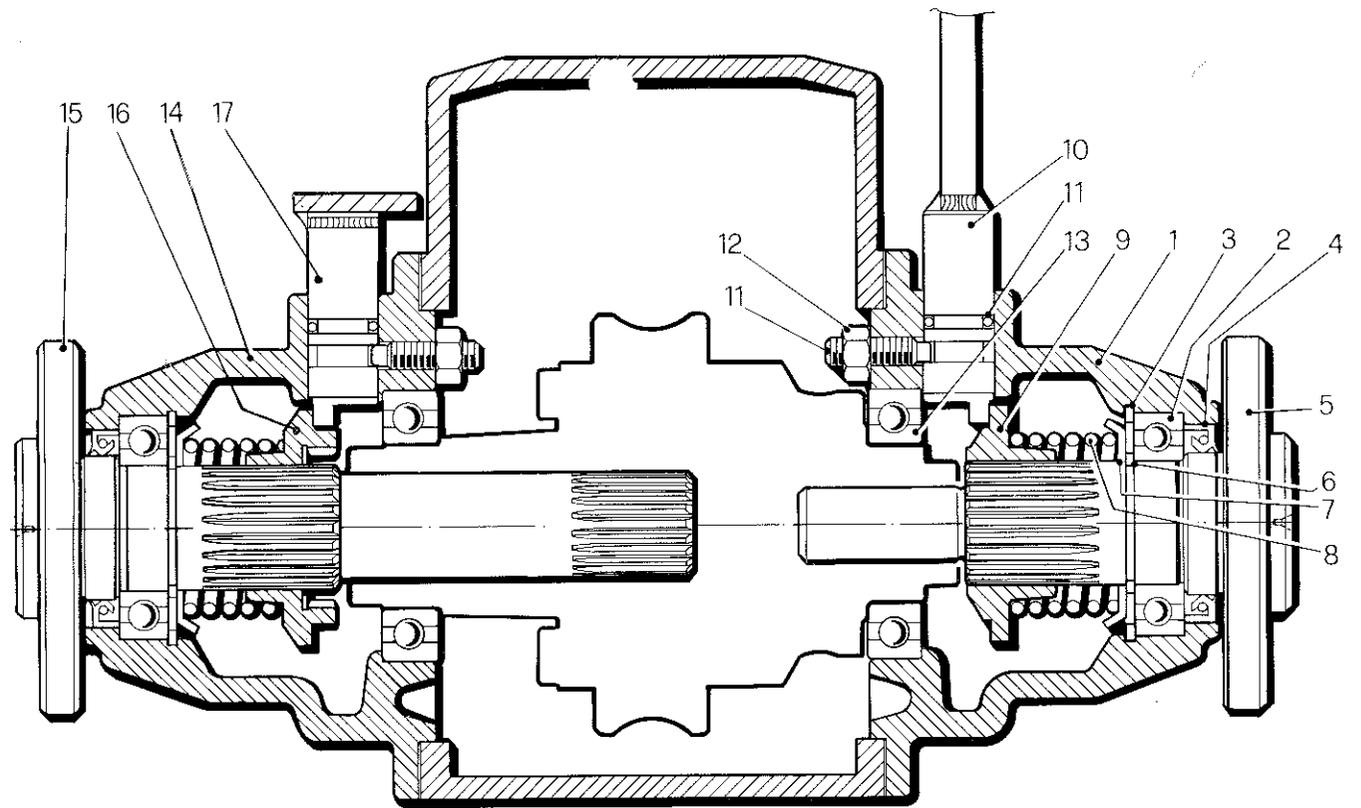


Fig. 30 - Sezione longitudinale del ponte con differenziale

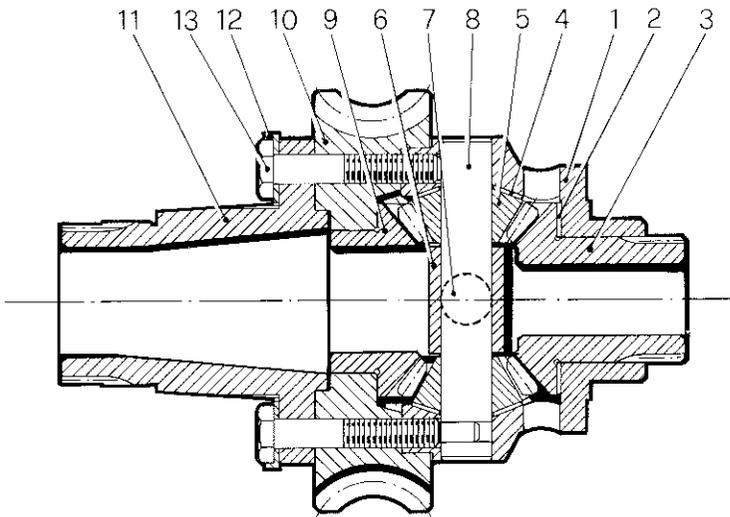


Fig. 31 - Sezione longitudinale del differenziale

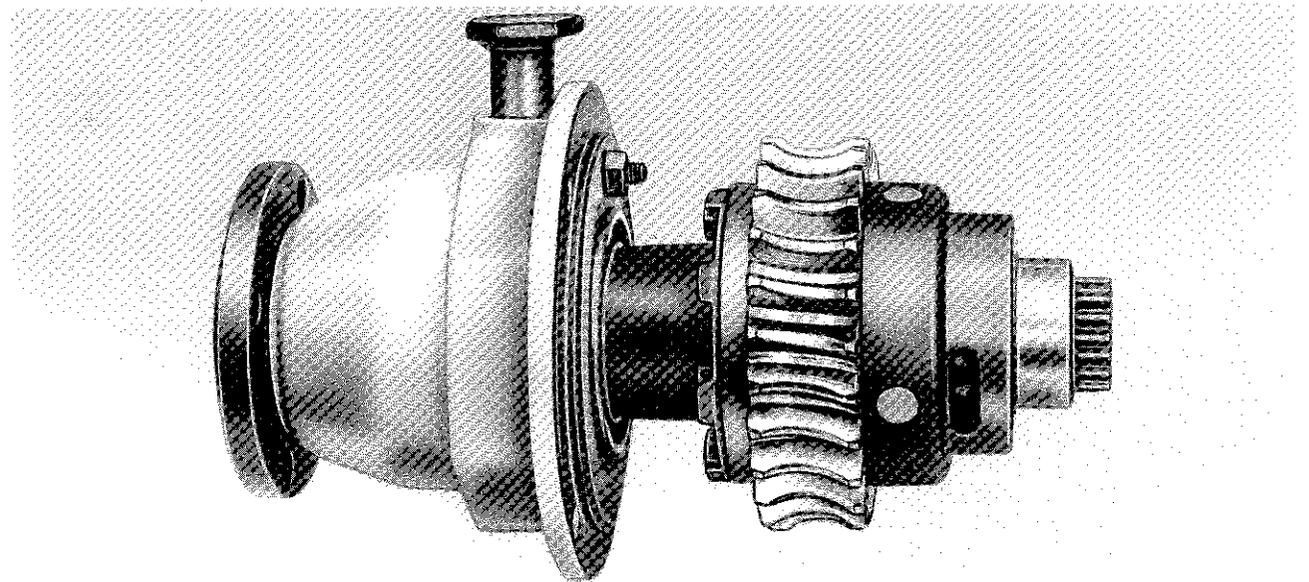
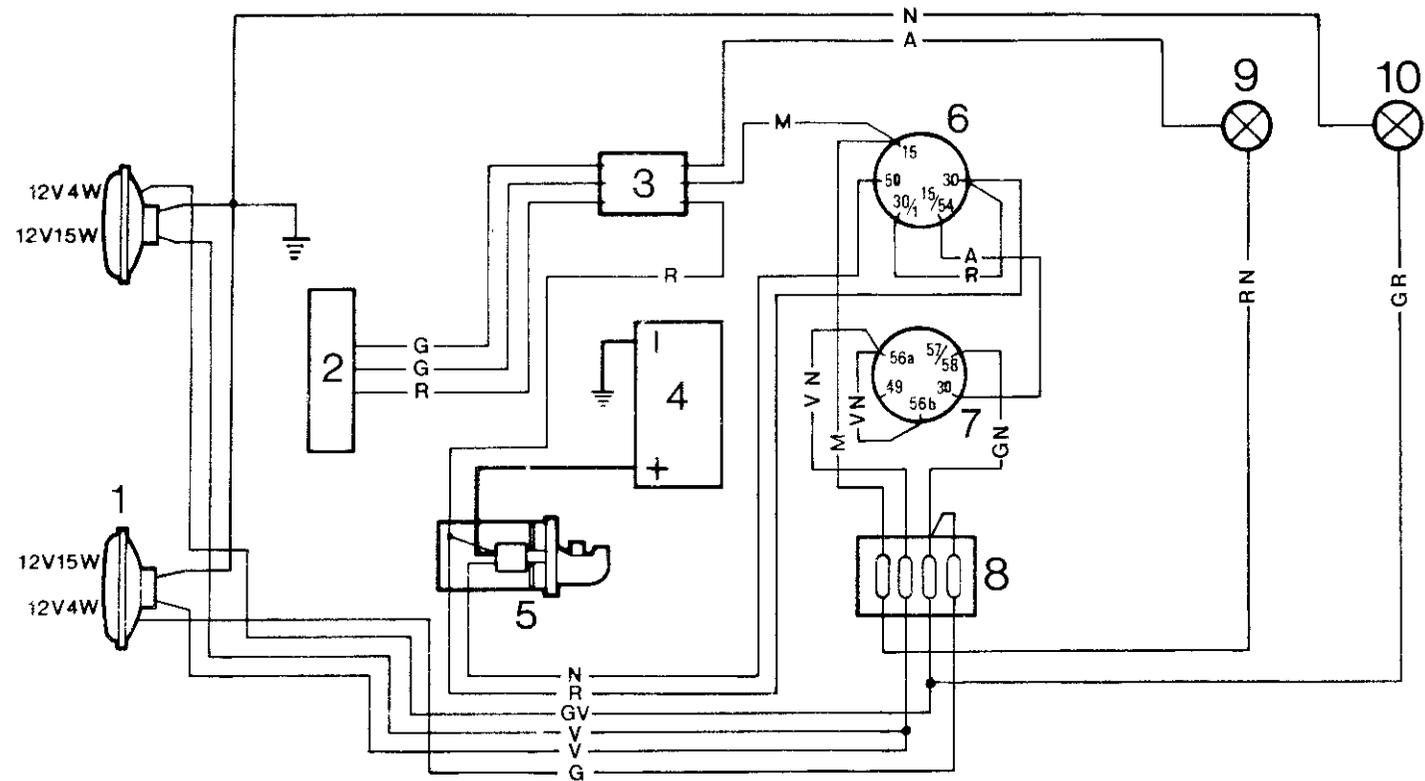


Fig. 32 - Supporto laterale sx completo di differenziale

Schemi impianto elettrico per Serie 43 con avviamento elettrico e proiettori

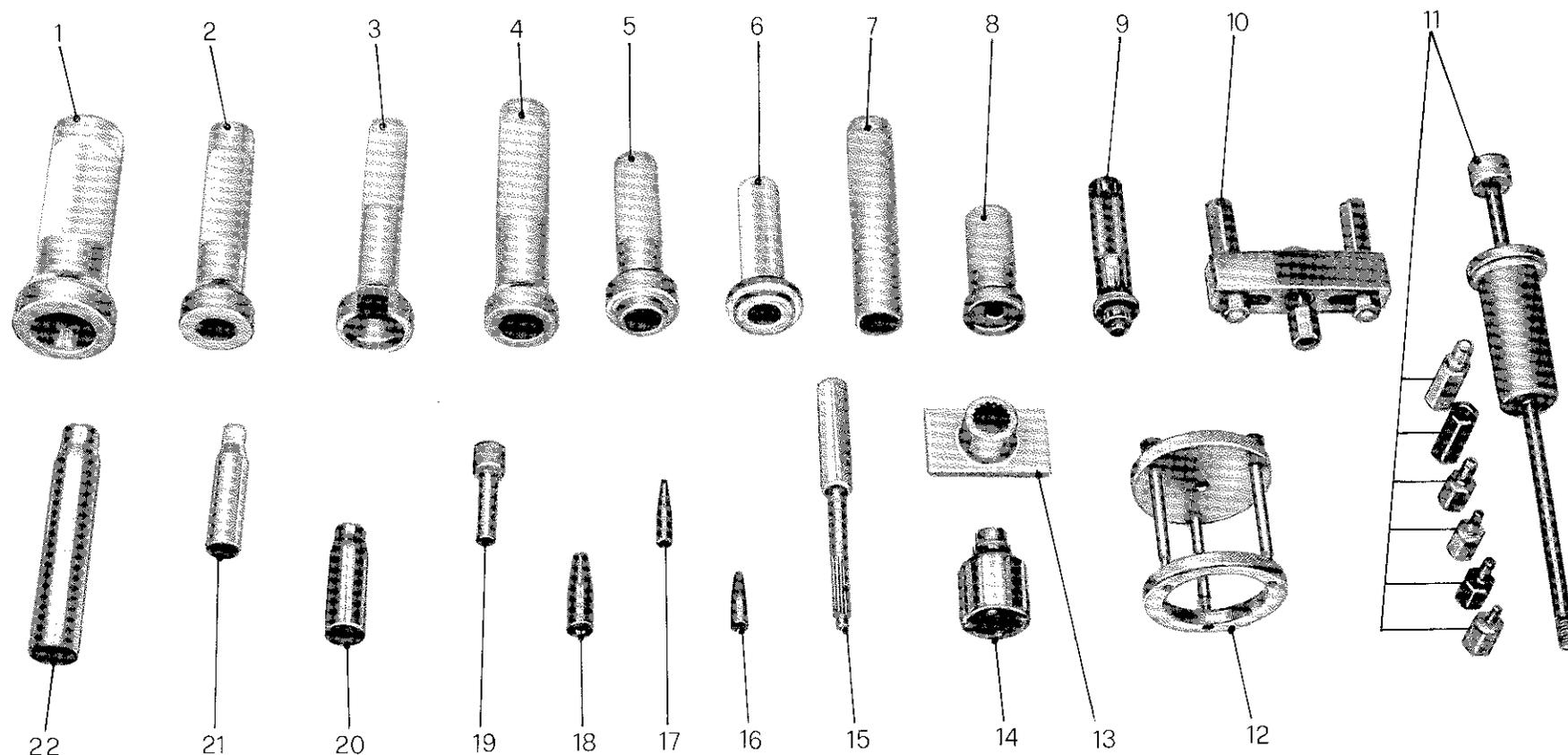


- 1 - Proiettori
- 2 - Volano magnete
- 3 - Regolatore di tensione
- 4 - Batteria
- 5 - Motorino d'avviamento
- 6 - Interruttore d'avviamento
- 7 - Commutatore luci
- 8 - Scatola portafusibili
- 9 - Spia generatore
- 10 - Spia luci

- A Azzurro
- G Giallo
- M Marrone
- N Nero
- R Rosso
- V Verde

- GN Giallo-Nero
- GR Giallo-Rosso
- GV Giallo-Verde
- RN Rosso-Nero
- VN Verde-Nero

## Attrezzi speciali



- |  |  |
|--|--|
| 1 - Tampone 3-7981-015   | 14 - Bussola di adattamento 2-7981-137 per ghiera fermo cuscinetto vite senza fine serie 43                        |
| 2 - Tampone 3-7981-009   | 15 - Spina di centraggio 3-7981-071 per montaggio frizione   |
| 3 - Tampone 3-7981-164 per montaggio coperchio vite senza fine                                   | 16 - Bussola 3-7981-018 per montaggio anelli di tenuta leve interne comandi di cambio e P.T.O.                     |
| 4 - Tampone 3-7981-165   | 17 - Bussola 3-7981-170 per montaggio anelli di tenuta perni comando sblocco semiassi                              |
| 5 - Tampone 3-7981-167 per montaggio anelli di tenuta dei semiassi (ponte con differenziale)     | 18 - Bussola 3-7981-168 per montaggio anelli di tenuta leve comando bloccaggio differenziale e disinnesto trazione |
| 6 - Tampone 3-7981-007 per montaggio anello di tenuta albero P.T.O.                              | 19 - Bussola 3-7981-019 per protezione anello di tenuta durante l'estrazione e l'inserimento albero primario       |
| 7 - Tampone 3-7981-161 per montaggio anelli di tenuta asse (ponte fisso)                         | 20 - Bussola 3-7981-162 per montaggio anelli di tenuta asse (ponte fisso)  |
| 8 - Tampone 3-7981-163   | 21 - Bussola 3-7981-021 per montaggio anello di tenuta albero P.T.O.   |
| 9 - Tampone 3-7981-136 per montaggio anello di tenuta nel coperchio vite senza fine              | 22 - Bussola 3-7981-166 per montaggio anelli di tenuta semiassi (ponte con sblocco semiassi)                       |
| 10 - Attrezzo 2-7981-057 per estrazione coperchio carter   |  |
| 11 - Estrattore 2-7981-047   |  |
| 12 - Attrezzo 2-7981-031 per estrazione coperchio vite senza fine                                |  |
| 13 - Attrezzo 3-7981-169 per fermo vite senza fine serie 43, durante smontaggio montaggio ghiera |  |

## DISFUNZIONI

INCONVENIENTI	CAUSE PROBABILI	RIMEDI
<b>FRIZIONE</b> LA FRIZIONE SLITTA	a) Leva frizione senza gioco b) Frizione unta d'olio c) Disco frizione usurato d) Meccanismo avariato	a) Registrare la corsa a vuoto della leva frizione (vedi pag. 4). b) Smontare la frizione (vedi pag. 4-5) ed eliminare la perdita d'olio; sostituire il disco frizione e sgrassare le relative superfici d'attrito. c) Smontare la frizione (vedi pag. 4-5) e sostituire il disco. d) Smontare la frizione (vedi pag. 4-5) e sostituire il meccanismo
LA FRIZIONE NON STACCA	a) Leva frizione con corsa a vuoto eccessiva b) Cuscinetto reggispinta danneggiato c) Meccanismo avariato d) Disco frizione incollato (avviene quando il motocoltivatore rimane inattivo per lunghi periodi)	a) Registrare la corsa a vuoto della leva frizione (vedi pag. 4). b) Smontare la frizione (vedi pag. 4-5) e sostituire il cuscinetto reggispinta. c) Smontare la frizione (vedi pag. 4-5) e sostituire il meccanismo. d) Togliere in parte il soffietto della leva comando frizione e spruzzare dello sbloccante verso il meccanismo frizione.
<b>PONTE</b> PER I MODELLI CON DIFFERENZIALE, LA MACCHINA TENDE A GIRARE	Disinnestata la trazione (lato destro) ed inserito il bloccaggio differenziale (lato sinistro)	Innestare la trazione e sbloccare il differenziale
PER I MODELLI CON DIFFERENZIALE, IL COMANDO DEL BLOCCAGGIO NON FUNZIONA	Cavo comando mal regolato	Registrare il cavo
PER I MODELLI CON SBLOCCO SEMIASSI, IL RELATIVO COMANDO NON FUNZIONA	Cavo comando mal regolato	Registrare il cavo