

# AURORA 45

## USO E MANUTENZIONE

**SAME**

Traffori spa

Via Ing. F. Cassan, 15  
24047 Treviglio (Bg)  
Tel. 0363/4211  
Telex: 311472 Santra

**N.B.** - Un costante aggiornamento tecnico costituisce la base indispensabile per poter offrire alla clientela mezzi sempre più efficienti e affidabili.

Per tale motivo la SAME Tractor si riserva il diritto, ferma restando le caratteristiche essenziali della trattrice, di apportare in qualunque momento eventuali modifiche. I contenuti nella presente pubblicazione sono pertanto suscettibili di variazioni a qualsiasi momento e sono quindi da ritenersi non impegnativi.

a cura del  
**SERVIZIO DOCUMENTAZIONE TECNICA**

## **ASSISTENZA AUTORIZZATA**

Affinchè la trattrice SAME possa offrire le prestazioni richieste dall'operatore essa deve essere convenientemente usata e fatta oggetto di una razionale e costante manutenzione.

Per tutte le operazioni di una certa entità o per revisioni varie si consiglia di rivolgersi presso l'Ufficio Autorizzato più disonesto di personale qualificato. A tale scopo la SAME Tractor organizza su base continuativa presso la Sede centrale numerosi corsi tecnici di perfezionamento.

La SAME Tractor stipula con voi che, entro un anno dalla consegna vengono effettuate presso l'Agente di vendita o l'Agente SAME più vicino, 3 visite di controllo e registrazione della trattrice.

A tale scopo insieme con la trattrice viene consegnato un libretto contenente 3 tagliandi di garanzia su retro dei quali, sono cut tagliatamente specificate tutte le operazioni da eseguire. E' per tanto nell'interesse dell'utente acquistare di tutti i tagliandi di garanzia alle scadenze indicate per garantirsi sempre una perfetta efficienza della trattrice.

## ORDINAZIONI DELLE PARTI DI RICAMBIO

A garanzia di un perfetto funzionamento della trattoria, si raccomanda l'impiego di ricambi originali SAME. Ricambi non originali, infatti, potrebbero causare seri inconvenienti.

Le ordinazioni delle parti di ricambio debbono essere corredate dalle seguenti indicazioni:

- 1 numero di matricola della trattoria (Fig. 1);
- 2 numero di matricola del motore (Fig. 2);
- 3 esatta denominazione del pezzo o numero d'ordinazione, come risulta dal Catalogo delle parti di ricambio.



Fig. 1  
Lato destro scatola cambio  
Numero di matricola della trattoria

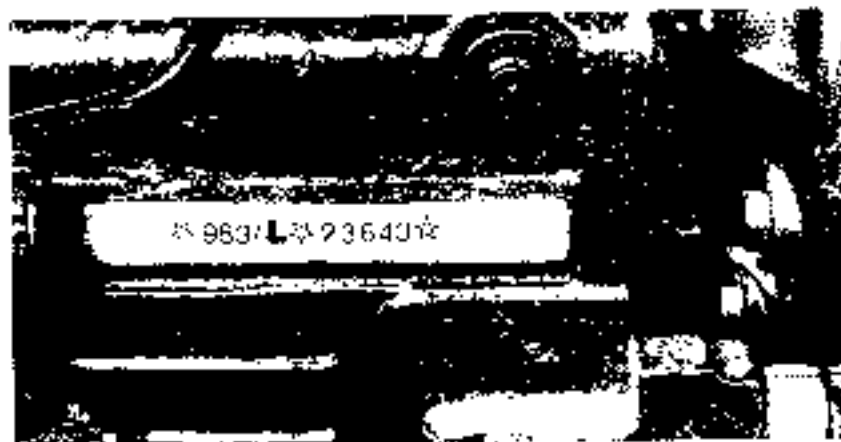


Fig. 2  
Lato destro motore  
Numero di matricola del motore

## CONTROLLI PRELIMINARI DELLA TRATTORIA

Prima di mettere in funzione la trattoria nuova o ferma da tempo controllarla accuratamente. In particolare:

- 1 verificare che il livello dell'olio nella coppa del motore sia compreso tra il minimo e il massimo dell'astina di livello;
- 2 controllare la tensione delle cinghie del ventilatore e dell'alternatore;
- 3 verificare la carica della batteria elettrica;
- 4 verificare il livello del gasolio;
- 5 disassemblare il circuito di alimentazione del gasolio;
- 6 verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio-differenziale;
- 7 verificare il livello dell'olio nella stazione automatica di controllo;
- 8 verificare il livello dell'olio della scatola a sterzo;
- 9 verificare il livello dell'olio del differenziale anteriore nelle averse o a 4 ruote motrici;
- 10 verificare la pressione di gonfiamento dei pneumatici.




Il personale non autorizzato non deve mai avere il permesso di intervenire, per qualsiasi motivo, sulla macchina.

## NORME DI SICUREZZA

La maggior parte degli incidenti e degli infortuni si verificano perché non vengono rispettate le norme e le precauzioni di sicurezza.

Per questo motivo la SAME Tractori raccomanda vivamente all'operatore di attenersi scrupolosamente agli avvertimenti riportati in questa pubblicazione, **declinando ogni responsabilità per danni a persone e cose derivanti da uso improprio del trattore, da imperizia e da imprudenza colpevole nelle operazioni di manutenzione e nella mancata osservanza delle singole operazioni da seguire.**

Le situazioni o le operazioni maggiormente pericolose saranno indicate col segno  che indica appunto una situazione di pericolo. Tutte le altre operazioni da rispettare saranno precedute da le parole AVVERTENZA oppure ATTENZIONE che indicano approssimativamente due gradi decrescenti di pericolosità sia del lavoro sia dell'intervento sulla macchina.

Non per questo, e in nessun caso, esse devono essere considerate come più o meno importanti.

Tutte le note di avvertimento concernenti le norme di sicurezza sono ugualmente importanti e come tali devono essere rispettate. Ci si ricordi, e questa osservazione vale in qualsiasi momento, che anche la più grande esperienza di lavoro non può evitare il verificarsi di incidenti e infortuni; e dopo tutto è abbastanza sciocco pensare che gli incidenti succedono solamente agli altri.

### AVVERTENZA

Qui di seguito sono riportate alcune delle norme di sicurezza e di prevenzione antinfortunistica che l'operatore, nel suo stesso interesse, è tenuto a seguire scrupolosamente.

Attenzione e prudenza costituiscono la base su cui si fonda la serenità e la facilità del lavoro; ignorarle significa essere colpevoli verso di sé e verso gli altri.

Le precauzioni indicate costituiscono solo un promemoria delle norme di sicurezza più correnti in questa pubblicazione. Queste, e tutte le altre riportate in seguito, devono essere sempre rispettate con la massima scrupolosità.

### ATTENZIONE

1. Non lasciare mai acceso il motore a loco, o con la mano che non siano installate le apposite cappe di aspirazione e di scarico del gas prodotti dalla combustione. Tali gas sono estremamente pericolosi.

2. non lasciare mai acceso il motore vicino a fienili o a sostanze infiammabili;
3. prima di mettere in moto il trattore, assicurarsi che non ci siano persone nel raggio d'azione della macchina;
4. non lasciare mai incustodito il trattore con motore in moto;
5. salvo casi eccezionali, il trattore dovrà essere sempre parcheggiato su terreno pianeggiante con freno a mano tirato e una marcia bassa innestata;
6. non salire o scendere con trattore in moto. Durante la salita e la discesa servirsi degli appoggi appoggi tenendo presente che è consigliabile avere sempre tre punti d'appoggio;
7. nessuno deve trovarsi tra il trattore e l'attrezzo quando la macchina è in movimento;
8. non trasportare passeggeri quando non sia previsto l'apposito sedile;
9. nei trasferimenti su strada i due punti di freni devono essere obbligatoriamente collegati per mezzo del chiuso anello di bloccaggio. In ogni caso attenersi sempre alle leggi e ai regolamenti vigenti;
10. con fondo strada sconnesso o ghiacciato procedere a velocità moderata tenendo presente che le reazioni del trattore possono essere in certi casi del tutto anomale e imprevedibili;
11. nei lunghi percorsi di discesa tenere sempre innestata una marcia bassa, non utilizzare eccessivamente i freni. Sfruttare piuttosto l'azione frenante del motore;
12. salvo operazioni molto particolari indicate più avanti la manutenzione del trattore deve essere sempre eseguita con motore spento;
13. con trattore fermo gli attrezzi portati dovranno sempre appoggiarsi sul terreno. Attenzione a che non vi siano persone nel raggio d'azione della macchina;
14. utilizzare esclusivamente i beni carichi di provvista delle apposite protezioni. Evitare di avvicinarsi ad alberi, cordoni, o a pilogge in movimento con tutto ciò che potrebbe restarvi involontariamente impigliato;
15. quando non si utilizza la presa di potenza il terminale deve essere sempre coperto con apposita protezione.

15. contro arie periodicamente, a motore fermo, le coppie di serraggio di cacci, viti, bulloni e soprattutto i dadi di fissaggio delle ruote motrici e del telaio di sicurezza;
17. al momento di arrestare il trattore tirare il freno a mano, innestare una marcia bassa, appoggiare sul terreno gli attrezzi portati, spegnere quindi il motore;
18. lo sguardo deve essere sempre rivolto nella direzione in cui si muove il trattore;
19. l'esperienza, l'attenzione e il rispetto scrupoloso delle norme di sicurezza costituiscono la migliore misura di prevenzione degli incidenti.

## RODAGGIO

L'affidabilità operativa, la durata e l'economicità di esercizio di un trattore sono strettamente correlate al periodo iniziale di rodaggio della macchina.

Durante le prime 50 ore di lavoro è quindi necessario attenersi ad alcune norme che devono essere — nell'interesse stesso dell'operatore — scrupolosamente osservate:

- non è necessario che il motore sia sottoposto ad un rodaggio troppo blando: esso può essere fin dai primi tempi impiegato a piena potenza (anche se non deve essere mai sovradimensionato) e quando ha raggiunto una adeguata temperatura di funzionamento;
- in caso di avviamento a freddo far funzionare il motore a basso regime di rotazione e a vuoto per qualche minuto:  
il motore non deve mai essere lasciato funzionare al minimo per lunghi periodi (durante notte, come in cui il trattore lavora a vuoto e con carichi leggeri);
- controllare frequentemente se vi siano perdite d'olio; in caso affermativo ricercarne tempestivamente le cause.

### Operazioni di manutenzione durante il rodaggio

Dopo le prime 50 ore di lavoro cambiare l'olio del motore e il relativo filtro. La stessa operazione deve essere ripetuta dopo le prime 100 ore.

Controllare con cura le coppie di serraggio di dadi, viti, bulloni e, soprattutto, i dadi di fissaggio delle ruote motrici e del telaio di sicurezza.

N.B. Le norme sopra indicate devono essere rispettate anche dopo la revisione del motore.



Non lasciare mai il trattore incustodito e con motore acceso. Spegnere sempre il motore e togliere la chiave d'avviamento.

## NORME D'USO

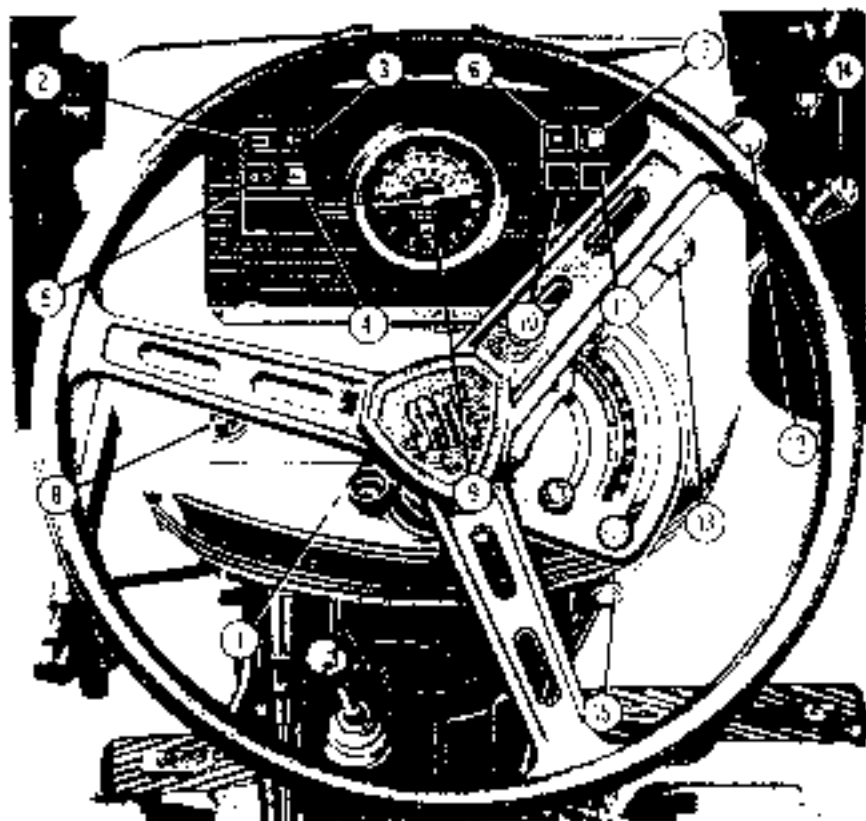


fig. 4  
Cruzzette - Strumentazione di controllo

- |  |   |
|--|---|
| 1 Interruttore generale di avviamento          | 8 Pedale del freno a mano                           |
| 2 Spillo a frizione                            | 9 Indicatore di livello olio motore                 |
| 3 Spillo del sistema di comando della molla    | 10 Spillo di comando della frizione                 |
| 4 Spillo del sistema di comando della frizione | 11 Spillo di comando della frizione                 |
| 5 Spillo del sistema di comando della frizione | 12 Leva di comando del sollevatore (presa di forza) |
| 6 Spillo del sistema di comando della frizione | 13 Leva di comando del sollevatore della frizione   |
| 7 Spillo del sistema di comando della frizione | 14 Leva di comando del sollevatore della frizione   |
| 8 Interruttore di avviamento                   | 15 Pedale arresto motore                            |

### MOTORE

Prima dell'avviamento è opportuno verificare che:

- la leva del cambio sia in folle (3 fig. 6) - in caso contrario il dispositivo di sicurezza impedirebbe l'avviamento del motore;
- la leva di innesto della presa di potenza sia in folle (5 fig. 6);
- la leva di comando della stazione automatica di controllo sia in corrispondenza del settore rosso «STOP» (1 fig. 12);
- il pannello dell'asta di arresto del motore sia al posto a fondo (7 fig. 5);
- il freno a mano sia tirato (8 fig. 5).

### Avviamento a freddo

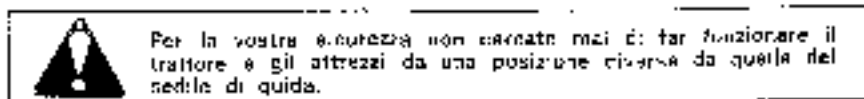
1. Tirare completamente indietro le leve del acceleratore (14 fig. 3).
2. Tirare il bottone di supplemento gasolio (2 fig. 15).
3. Premere a fondo il pedale della frizione (3 fig. 6).
4. Inserire la chiave nell'interruttore generale d'avviamento (1 fig. 5) e ruotarla sulla posizione 2. Ad avviamento avvenuto (dopo pochi secondi), rilasciare la chiave che ritorna automaticamente sulla posizione 1. In caso di mancato avviamento, ripetere l'operazione a minor ritardo d'avviamento completamente fermo, dopo 3-20 secondi, fino ad un massimo di 3-4 volte.
5. Ad avviamento avvenuto, riportare gradualmente la leva dell'acceleratore nella posizione di minimo, rilasciare il pedale della frizione e tenere il motore a regime minimo per alcuni istanti.
6. Premere a fondo il pedale della frizione e avvertire la leva del cambio (3 fig. 6) e del settore gamma di velocità (4 fig. 6) in corrispondenza della marcia desiderata.
7. Rilasciare la leva del freno a mano (8 fig. 5).
8. Abbandonare prontamente il pedale della frizione accelerando progressivamente il motore mediante il pedale del gasolio (1 fig. 3). Si raccomanda di togliere il piede dal pedale della frizione quando la trattoria è in marcia.



Prima di avviare il motore accertarsi che non vi siano persone nel raggio d'azione del trattore.

### Avviamento a motore caldo

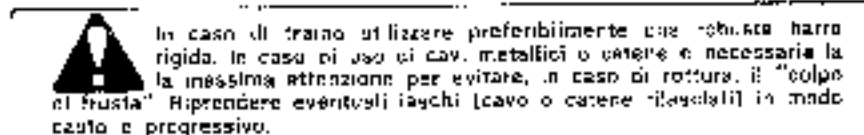
1. Portare a 2ª accelerazione la leva dell'acceleratore.
2. Girare la chiave in senso orario portandola sulla posizione 2.
3. Ad avviamento avvenuto, abbandonare la chiave che ritornerà automaticamente sulla posizione 1.



### Avviamento mediante traino

È una pratica da usare il meno possibile e, comunque, dovendosi utilizzare tale procedura in caso di emergenza, seguire queste avvertenze:

1. innestare la marcia in avanti più elevata (9ª)
2. disporre la leva dell'acceleratore a 2ª accelerazione
3. tenendo abbassato il pedale della frizione, far trascinare la trattoria sino al raggiungimento della velocità di circa 13 chilometri orari
4. innestare dolcemente la frizione;
5. ad avviamento avvenuto, staccare di nuovo la frizione, mettere motore al minimo, mettere in folle il cambio e staccare la trattoria dal veicolo trascinante.



N.B. - Per il controllo del corretto funzionamento dell'alternatore e del circuito di lubrificazione del motore sono montate sul cruscotto due spie di segnalazione (2 e 3 fig. 3) che devono rimanere spente anche con motore al minimo. In caso contrario, rivolgersi tempestivamente ad un centro di assistenza SAME.

### Arresto della trattoria

1. Ridurre la velocità portando il motore al regime minimo e frenando contemporaneamente con entrambi i pedali (2 e 3 fig. 5).
2. Premere a fondo il pedale della frizione e mettere in folle la leva del cambio.
3. Tirare il pulsante dell'asta di arresto (7 fig. 5) fino a completo spegnimento del motore.
4. Girare la chiave dell'interruttore generale sulla posizione 0 e tirare la leva del freno a mano.

**IMPORTANTE!** Prima di spegnere il motore in funzionamento da alcune ore, è opportuno lasciarlo girare per alcuni minuti al minimo.

## COMMUTATORI IMPIANTO ELETTRICO

### Interruttore generale e d'avviamento

- 0 - circuito elettrico inattivo - chiave estratta;
- 1 - circuito elettrico attivo: le spie di segnalazione del funzionamento alternatore (2 fig. 3) e di insufficiente pressione di lubrificazione motore (3 fig. 3) sono accese;
- 2 - avviamento motore;
- 3 - impianto luci attivo - chiave estratta.

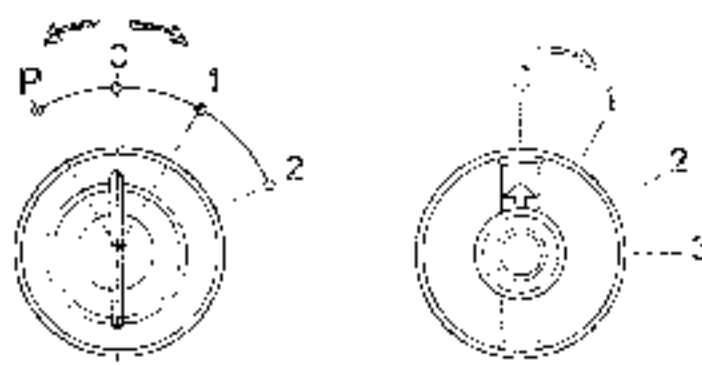


Fig. 4  
Interruttore generale e d'avviamento

Commutatore luci

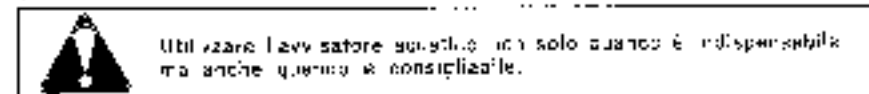
### Commutatore luci

- 0 - luci spente
- 1 - luci in posizione targa, cruscotto, gruppo di corrente per rimorchi e fari posteriore.
- 2 - luci anabbaglianti.
- 3 - luci abbaglianti e relative spie (6 fig. 3).

N.B. - Per attivare l'impianto di illuminazione occorre premere la chiave dell'interruttore generale sulla posizione 1 oppure sulla posizione P quando si voglia lasciare la trattoria in parcheggio.

### Avvisatore acustico

In qualunque posizione si trovi, se il commutatore luci viene premuto funziona l'avvisatore acustico.



### FRIZIONE

Con comando meccanico a pedale. Prima dell'innesto della marcia, premere a fondo il pedale evitando successivamente di tenervi appoggiato il piede con l'attrezzo in movimento perché ciò potrebbe causare la bruciatura del disco.

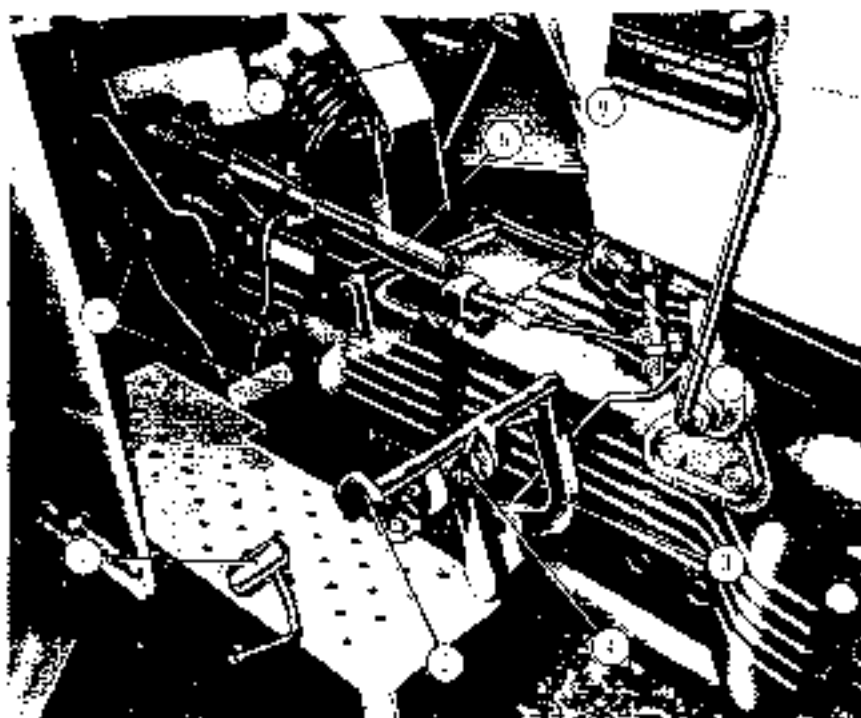


Fig. 2  
Comandi visti da destra

- |                                      |                                    |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1 Pedale acceleratore                | 7 Pompa in avanti motore           |
| 2 Pedale freno destro                | 8 leva selettore marcia a velocità |
| 3 Pedale freno sinistro              | 9 Leva acceleratore a mano         |
| 4 Clivista la cui azione pedala fren |                                    |
| 5 Perla a bloccaggio della marcia    |                                    |
| 6 Leva freno a mano                  |                                    |

### CAMBIO

Il cambio dispone di 3 gamme di velocità (Lenta - Normale - Veloce) per un totale di 9 marce avanti e 3 retrorrette.

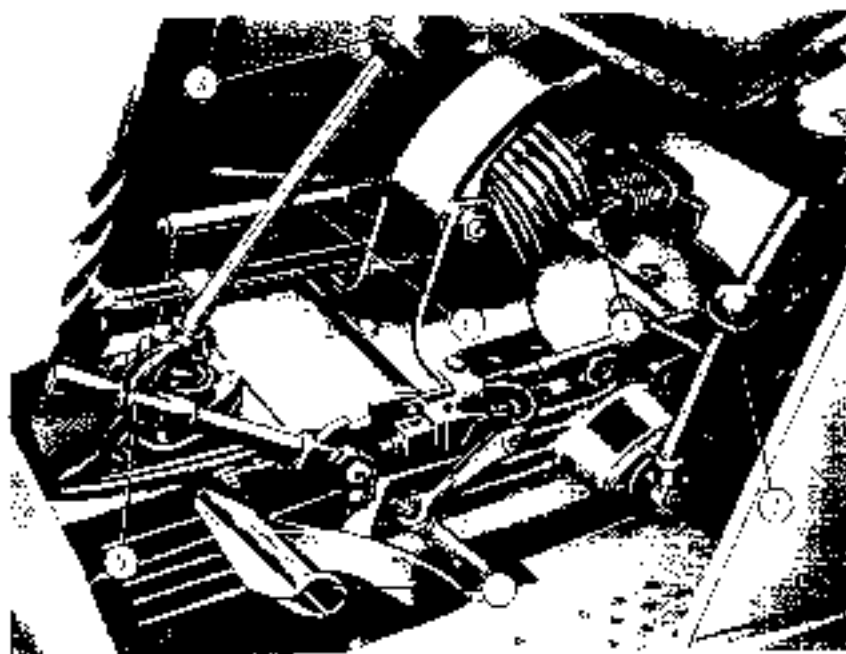


Fig. 3  
Comandi visti da sinistra

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| 1 Pedale frizione             | 4 Perla a bloccaggio marcia a velocità |
| 2 Leva selettore a 3 velocità | 5 Leva marcia F.T.O.                   |
| 3 Leva cambio                 | 6 Leva freno a mano                    |



Non lasciare mai il trattore in stallato e con motore acceso. Spegnere sempre il motore e togliere la chiave d'avviamento.



Si eviti, nel modo più assoluto, con l'attrezzo sollevato (leggermente con gli pneumatici portati pesanti), di effettuare partenze brusche. Tale accorgimento aiuterà ad evitare il pericolo di ribaltamento.



Per passare da una marcia ad un'altra o una stessa gamma si dovrà agire esclusivamente sulla leva del cambio (2 fig. 6), dopo aver disinnestato la frizione.

Per selezionare la gamma di velocità desiderata si dovrà disinnestare la frizione o, a motore fermo, agire sulla leva del selettore delle gamme e velocità (2 fig. 5).

**AVVERTENZA** - La perdita d'oliozza del trattore non consente subito di lavorare bene e con serenità: essa costituisce uno dei fattori più importanti di sicurezza e di prevenzione degli infortuni.



Nei luoghi percorsi in discesa tenere sempre innescata una marcia bassa e non utilizzare eccessivamente i freni. Sfruttare piuttosto l'azione frenante del motore.

#### Bloccaggio del differenziale

Il differenziale è dotato di un dispositivo meccanico di bloccaggio da azionare quando una delle ruote posteriori slitta.

Per azionare il dispositivo, premere l'apposito pedale (5 fig. 5).

Il sistema è automatico all'abbandono del pedale e viene facilitato da un leggero colpo di sterzo a destra o a sinistra.

**NR** - Il bloccaggio del differenziale va utilizzato solamente su percorsi rettilinei e prima che si verifichi un eccessivo slittamento. Non va assolutamente inserito mentre una ruota slitta eccessivamente. Se ciò dovesse accadere, premere il pedale della frizione prima di bloccare il differenziale.



La salita e la discesa del trattore costituiscono due momenti potenzialmente pericolosi per la possibilità di scivolare. Si consiglia pertanto l'uso di calzature con suola a buona presa.

#### FRENI

I freni multiscopo a comando meccanico sono posizionati al serbatoio posteriori a monte dei riduttori finali. Possono essere azionati separatamente (2 e 3 fig. 5) o simultaneamente, collegando i due pedali mediante l'apposito travasello (2 fig. 5).

Il freno di stazionamento agisce sui freni di servizio con un dispositivo meccanico indipendente e si aziona tirando verso l'alto l'apposita leva a mano (2 fig. 5).

**NR** - Nei lunghi percorsi in discesa, specialmente in caso di traino, si raccomanda di non far uso troppo prolungato dei freni ma di utilizzare l'azione frenante del motore operando marce convenientemente basse.

Su strada i due pedali devono essere operati con egual forza per mezzo del chiavistello di bloccaggio.



Prima di utilizzare il trattore controllare con il cerchio a perfetta efficienza dell'impianto di frenatura.

### TRAZIONE ANTERIORE

La trazione anteriore è indispensabile quando si debba lavorare in condizioni molto difficili ed è senz'altro utile anche quando si debba lavorare in condizioni generalmente buone, perché consente di ottenere da la trattoria rendimenti di lavoro assai elevati.

L'innesto della trazione (a trattoria ferma), si ottiene tirando in alto la leva H (c. 6).

**IMPORTANTE** - L'uso della trazione anteriore durante il percorso strada o non è di alcun vantaggio, salvo casi particolarissimi (tratti in salita, condizioni del fondo strada e ecc.). Pertanto si sconsiglia vivamente l'utilizzo della trazione anteriore in tutte le circostanze, per evitare una deteriorata usura dei pneumatici anteriori.

**AVVERTENZA** - L'attenzione e la prudenza dell'operatore dovranno essere maggiori verso le fine della giornata di lavoro quando la stanchezza si fa sentire e i riflessi sono meno pronti.

### PRESA DI POTENZA

La presa di potenza, a comando meccanico completamente indipendente (a richiesta), mediante leva a mano - 5 fig. 6, è sincronizzabile con il motore oppure con le ruote posteriori.

In dotazione standard si ha un comando unico per il cambio e la P.T.C.

#### Funzionamento

La selezione del tipo di funzionamento desiderato si ottiene nel seguente modo:

- 1) portando la leva (c. 6 fig. 6) tutta in basso si ottiene la sincronizzazione con il motore (540 giri)
- 2) tirando la leva tutta in alto si ha invece la sincronizzazione con le ruote.

**NR** - La leva di selezione (c. 6 fig. 6) è provvista di una posizione intermedia di folle.

Quando la leva di comando della frizione è in posizione di disinnesto, si accende la relativa spia posta sulla cruscotta (non rinverita in figura).

Quando non si utilizza la presa di potenza, tale leva deve essere sempre in posizione di innesto (spia spenta).

Per un corretto impiego della trattoria e degli attrezzi, si raccomanda di evitare le lavorazioni con motore a regimi non troppo elevati.

### REGOLAZIONE DELLE CARREGGIAE

È possibile variare la carreggiata in relazione a l'attrezzo accoppiato e al lavoro che si deve compiere.

#### Carreggiata anteriore (per trattoria a 2 ruote motrici)

La variazione della carreggiata anteriore si ottiene sfiorando le estremità telescopiche dell'assale e regolando la barra e il fronte di accoppiamento.

Si ponga particolare cura nel sentire a fondo i bulloni di fissaggio. Le diverse carreggiate ottenibili sono rappresentate a fig. 7.

#### Carreggiata anteriore (per trattoria a 4 ruote motrici)

La variazione della carreggiata anteriore si ottiene cambiando la disposizione dei cerchi rispetto ai dischi o dei dischi rispetto alle flange.

Le diverse carreggiate ottenibili sono rappresentate a fig. 8.


**ATTENZIONE** - Quando si debba correre al buio, regolare la carreggiata anteriore si ottiene con ogni pericolo, ricordando infatti che è presente che a manovrare la vite di bloccaggio della ruota.

#### Carreggiata posteriore (2 RM e 4 RM)


La variazione della carreggiata posteriore si ottiene cambiando la disposizione dei cerchi rispetto ai cerchi e dei dischi rispetto alle flange dei semiassi.

Le diverse carreggiate ottenibili sono rappresentate a fig. 9.

**AVVERTENZA** - Le norme riguardanti il sollevamento di un'attrezzo devono essere osservate scrupolosamente. I loro movimenti risultano veloci, forti e all'improvviso e possono essere pericolosi, evitando di lanciarsi in movimenti improvvisati e pericolosi.



Volenga mantenere sollevato il trattore o gli attrezzi per utilizzare mai supporti di fortuna (pali, ceppi, massi, mattoni, ecc.); non esiste alcuna sicurezza e sono estremamente instabili e pericolosi.  
Un cavalletto, robusto e ben costruito, ha un posto preciso e consente di operare in condizioni di tranquillità e sicurezza.



Disinnestare la presa di potenza prima di scendere dal trattore.

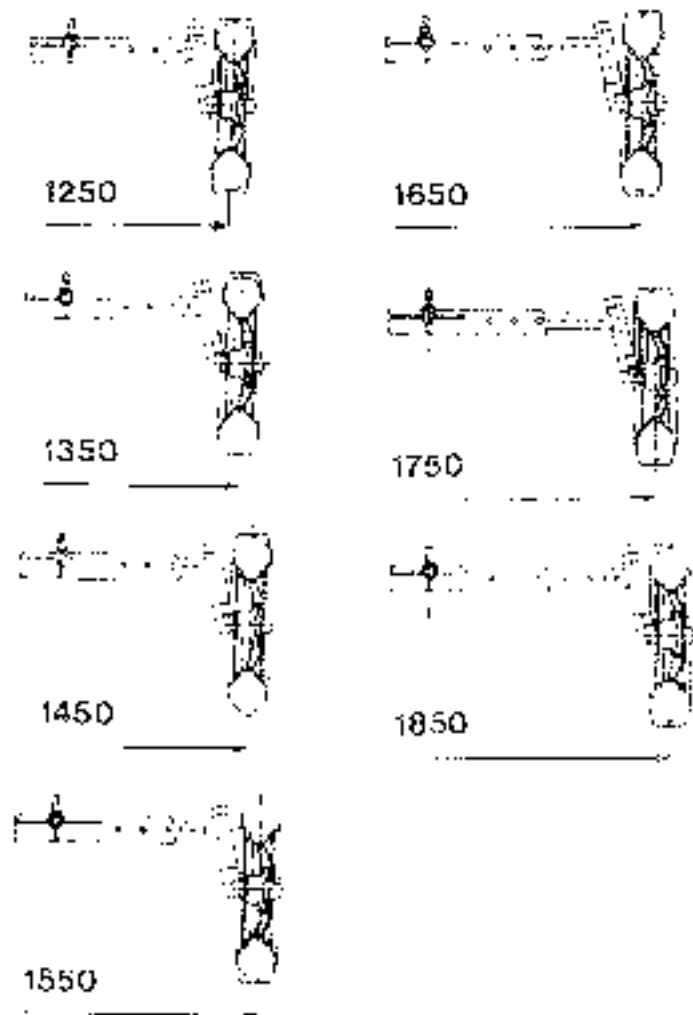


Fig. 7  
Regolazione della carreggiata anteriore  
2 PM con pneumatici 6,30" x 5.

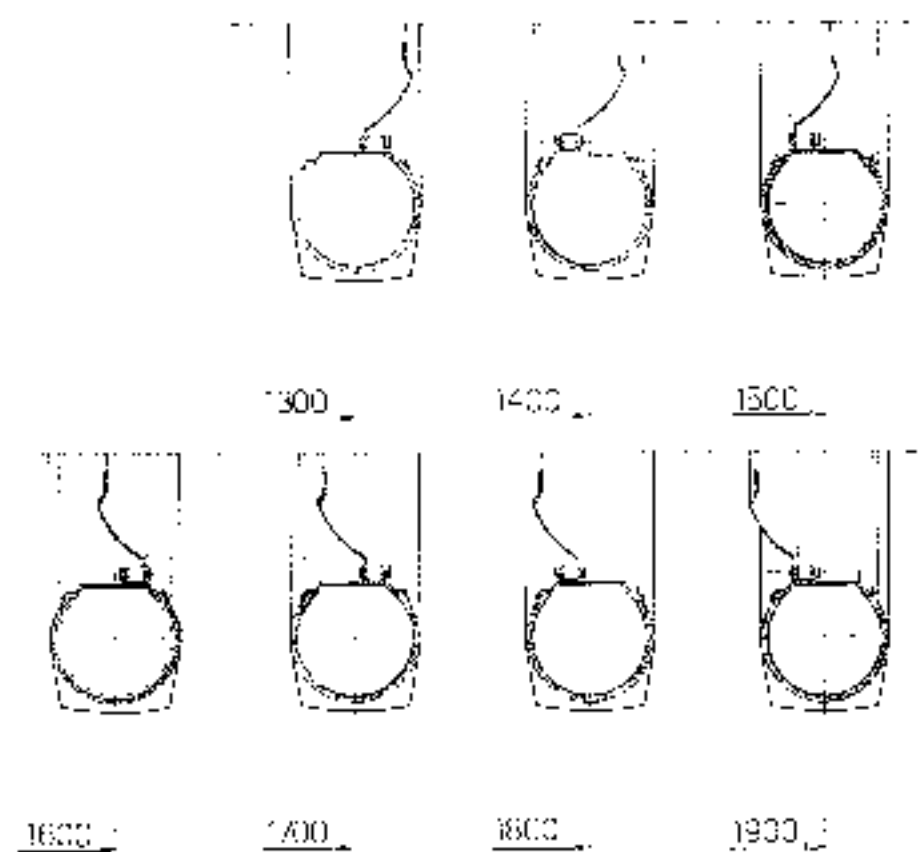



Fig. 8  
Regolazione della carreggiata posteriore  
2 RM e 4 RM con pneumatici 12,5" x 9,8



Utilizzare esclusivamente a fori cardan o provvidi delle apposite protezioni. Evitare di avvicinarsi ad alberi cardanici e a collegi in movimento con tutto ciò che potrebbe restare inavvertitamente impigliato.

## STAZIONE AUTOMATICA DI CONTROLLO (S.A.C.)

La stazione automatica di controllo SAML per il comando degli attrezzi portati, semiportati e trainati, è costituita da un gruppo idraulico che può compiere le seguenti funzioni:

- controllo automatico del e sforzo di trazione,
- controllo automatico della posizione dell'attrezzo;
- regolazione automatica della velocità di caduta dell'attrezzo a mezzo "Valvumatic";
- affondamento rapido dell'attrezzo,
- comando di attrezzi uscirti provvisti di martineti idraulici.

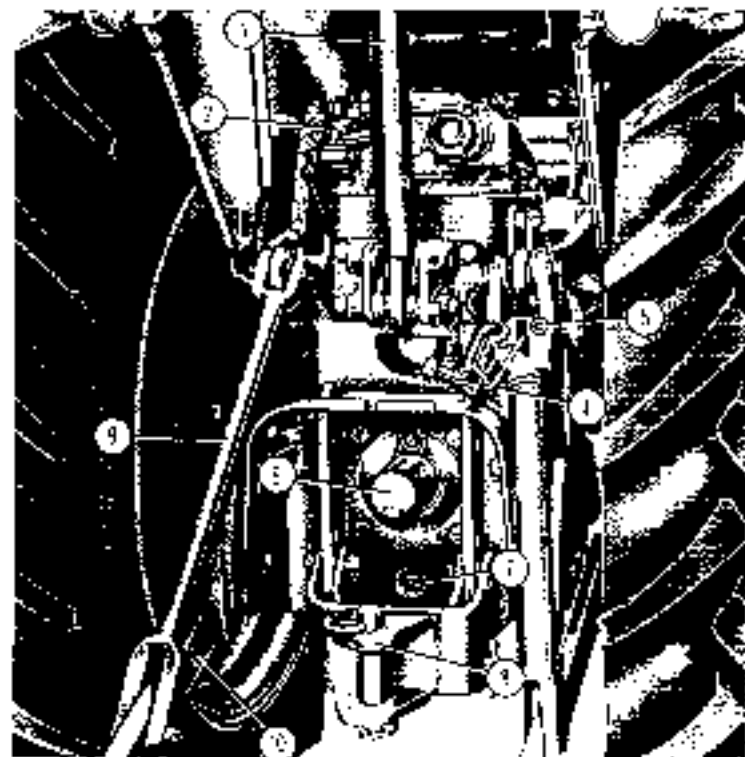


Fig. 10  
Vista posteriore destra - Stazione Automatica di Controllo

- 1 Funzione (3° punto attacco attrezzi)
- 2 Distributore idraulico ausiliario (solo fuoristrada)
- 4 Leva regolazione frangente di sollevamento assetto

- 5 Ingrassatore regolatore di regolazione frangente destro
- 6 Protezione offerta presa di potenza
- 7 Ingrassatore a barre autostegenti
- 8 Carcio di trave
- 9 Trave di sollevamento sinistra
- 10 Stoppo (arresto inferiore di sollevamento)

I comandi:

comandi manuali della stazione automatica di controllo sono posti sotto il volante di guida.

La leva comando (Fig. 12), con manopola di colore giallo

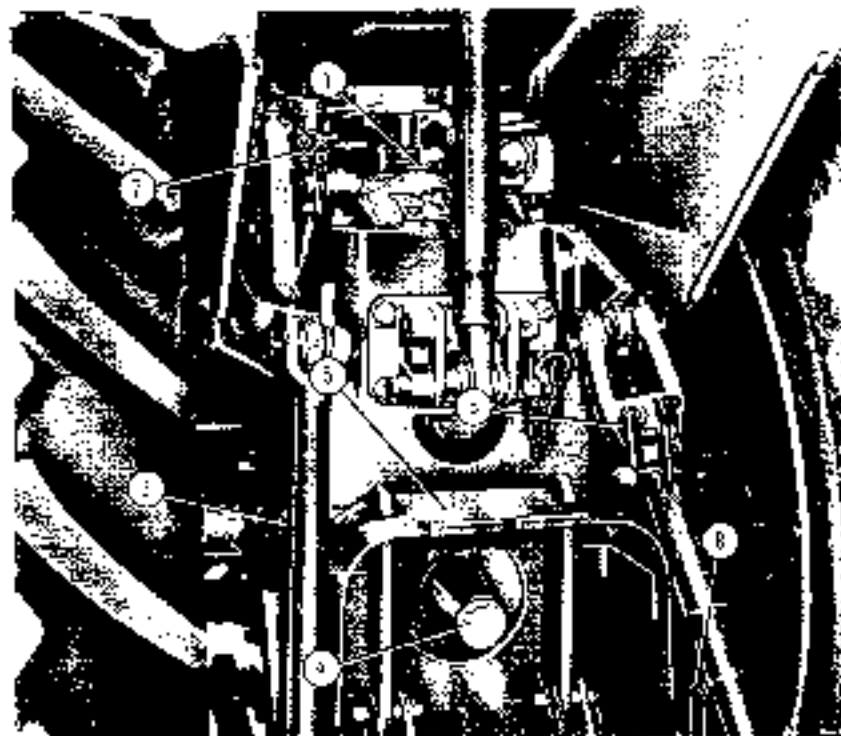


Fig. 11  
Vista posteriore sinistra

- 1 Tappo di introduzione e uscita olio S.A.C.
- 2 Tappo di introduzione e livello olio trasmissione (parte destra, non)
- 4 Approvato albero presa di potenza
- 5 Carter di protezione idraulico statica per attrezzi con trasmissione idraulica
- 6 Leva di ingobbio e frangente di sollevamento assetto
- 7 Distributore idraulico ausiliario (solo fuoristrada)
- 8 Ingrassatore vite frangente di sollevamento assetto
- 9

comanda il sollevamento e abbassamento dell'attrezzo; nel lavoro a posizione controllata serve a scegliere il sistema di controllo dell'attrezzo.

La vite di fermo (Fig. 12) limita l'escursione verso leva di comando nel punto serrato e fa sì che al ribaltare le manovre le posizioni di lavoro con cui volte si ripone a leva stessa contro fermo.

campo d'azione per la posizione controllata è colorato in blu; quello di affondamento rapido dell'attrezzo (flettente) in rosso ed infine quello di attivazione del sistema automatico per la regolazione dello sforzo, in verde.



La massima attenzione è essenziale a momenti dell'aggancio. Utilizzare guanti da lavoro protettivi. Servirsi esclusivamente degli attacchi previsti.

La leva di regolazione (2 Fig. 12) con manopola di colore verde determina la profondità di lavoro dell'attrezzo in relazione alla posizione nel proprio settore. Il campo d'azione della leva di regolazione è indicato nel settore colorato in verde mediante una numerazione progressiva partente da 0.

### POSIZIONE DELLE LEVE DI COMANDO E REGOLAZIONE NELLE VARIE CONDIZIONI DI LAVORO

#### Trasferimento con attrezzo sollevato

La leva di comando (gialla) deve essere spinta tutta in avanti mentre la leva di regolazione (verde) si può porre in qualsiasi punto del proprio settore oltre il n. 3. Con i comandi in queste posizioni l'attrezzo risulta sollevato a massimo.

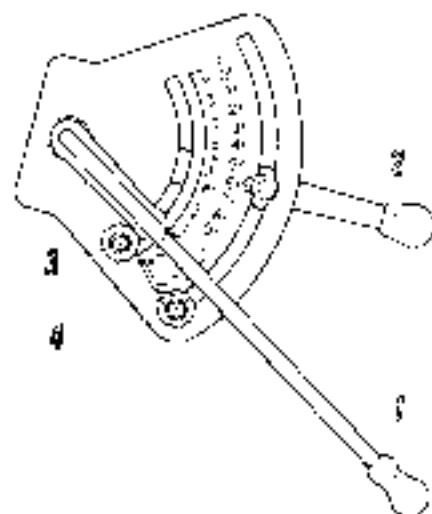


Fig. 12  
Leve di comando S.A.C.  
1 Leva di comando (manopola gialla)  
2 Leva di regolazione della profondità di lavoro (manopola verde)  
3 Vite di fermo per la leva di comando  
4 Vite di fermo per la leva di regolazione della profondità di lavoro

#### Lavoro con attrezzi interrati e di superficie (aratro, coltivatore, erpice, ecc.) a sforzo controllato

All'inizio del lavoro in un appezzamento si porta la leva di regolazione (verde) in corrispondenza del numero 0, mentre si tira la leva di comando (gialla) sul settore rosso in corrispondenza carica e si ha l'interramento rapido dell'attrezzo. Raggiunta la profondità desiderata, si porta decisamente la leva di comando (gialla) sul settore verde e subito dopo si tira all'indietro la leva di regolazione (verde) sino ad ottenere le profondità di lavoro desiderate. Nel solco o nel è passato successivo si deve agire unicamente sulla leva di comando (gialla), spingendola tutta in avanti o a fine del solco o della passata tirandola invece sul settore verde, per una breve sosta nel settore rosso, a inizio del solco successivo.



Spicchi, anelli e fermi di sicurezza devono essere sempre di tipo autobloccante. Non avvertirsi mai di sensazioni di fatica (particolari non adatti, usura, ecc.) o di sicurezza sul lavoro, dipende anche da tenui piccoli accorgimenti che non sono mai fini a sé stessi.

#### Lavoro con attrezzi interrati o non interrati a posizione controllata

La leva di regolazione (verde) può trovarsi in qualsiasi posizione a partire dal n. 3.

Ad ogni posizione, invece, della leva di comando (gialla) si sempre blu, corrisponde una determinata posizione di lavoro dell'attrezzo.

Stabilita la profondità o altezza di lavoro desiderata, si limita l'oscillazione della leva di comando con sporcio vite (3 Fig. 12). Per sollevare l'attrezzo, basta spingere la stessa leva tutta in avanti. Ripetendola successivamente sul fermo, l'attrezzo risale nella massima posizione di lavoro prestabilita.

**IMPORTANTE** - Oia ora venisse montato dello staffe per fissare bracci inferiori di sollevamento, la leva di comando (gialla) nella stazione automatica di controllo deve trovarsi nel campo rosso o per nessuna ragione deve essere portata nel campo blu.

**AVVERTENZA** - Gli attrezzi devono essere sempre attaccati a terra anche quando il trattore non sia utilizzato o a dechano usaq. le parti di riparaq. per controllare la registrazione.

#### DISTRIBUITORE IDRAULICO (Fig. 10)

Il distributore ausiliario a semplice effetto (solo per la versione «fruttiera») serve per operare con attrezzerie esterne a comando idraulico.

Il funzionamento avviene agendo sull'apposita leva di comando (non visibile in figura).

**ATTENZIONE** - Non appena il manettino esterno ha raggiunto il fine corsa la relativa leva di comando deve essere subito riportata in posizione neutra, per non mantenere a lungo nel circuito la massa ma pressione ed evitare quindi pericolose sollecitazioni. Quando non si utilizza il distributore ad aria, la leva di comando deve sempre essere in posizione neutra. Il funzionamento del distributore idraulico ad aria esclude il contemporaneo funzionamento della stazione automatica di controllo.



È assolutamente proibito trovarsi fra il trattore e l'attrezzo da agganciare mentre il trattore è in fase di avviamento. A mancata avvenuta prima di accostarsi all'attrezzo, mettere il cambio in folle e tirare il freno di stazionamento.

### ATTACCO A 3 PUNTI

L'attacco a 3 punti serve per collegare alla trattore gli attrezzi comandati dal sollevatore.

#### Regolazione del tirante di sollevamento destro

Serve a variare l'inclinazione trasversale degli attrezzi.

Ruotare la leva (4 fig. 10) in senso orario quando lo si vuole allungare, in senso antiorario quando lo si vuol accorciare.

#### Regolazione del puntone (1 Fig. 10)

La regolazione della lunghezza del puntone ha lo scopo di assegnare all'attrezzo un appropriato angolo di inclinazione rispetto al terreno.

Accorciando il puntone, l'inclinazione aumenta; allungandolo, l'inclinazione diminuisce.

Si rammenta che, per una perfetta applicazione dell'attrezzo, con attagli orizzonti, il puntone deve essere opportunamente ruotato in avanti.

La distanza tra stegno e puntone non deve mai essere inferiore a 400 mm (Fig. 13).

Per nessun motivo trainare attrezzi agganciandoli al puntone.



In presenza di fuochi in circuito sotto pressione le mani e gli occhi devono essere sempre adeguatamente protetti; il fluido che spruzza può causare ferite non lievi e penetrare sotto la pelle. Indossare quindi sempre occhiali e guanti di sicurezza.

#### Scelta del foro di collegamento tiranti - stegno

È possibile incrementare il carico sollevabile a seconda della corsa utile di

solevamento come sotto specificato (Fig. 13)

- con collegamento in posizione A si incrementa il carico sollevabile, ma si diminuisce la corsa utile di sollevamento;
- con collegamento in posizione E si incrementa la corsa utile di sollevamento, ma si diminuisce il carico sollevabile.

**AVVERTENZA** - Osservare sempre tutte le norme di sicurezza riportate in questa pubblicazione. Attenzione e cura da parte dei migliori operatori dell'operatore.



È assolutamente proibita qualsiasi regolazione dell'attacco a 3 punti o dell'attrezzo con macchina in movimento. Prima di qualsiasi regolazione mettere il cambio in folle.

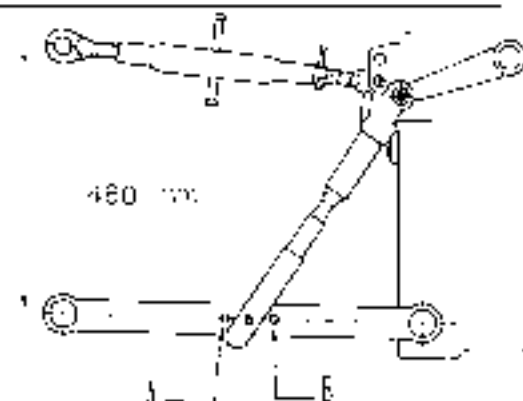


Fig. 13  
Attacco a 3 punti  
A - Foro di innestamento superiore  
E - Foro di innestamento inferiore  
400 mm - Distanza tra i fori di innestamento per norme minime di sicurezza sugli stegni

### GANCIO DI TRAINO CATEGORIA C

Il gancio di traino di categoria «C» (8 fig. 10) viene comunemente impiegato per il traino di attrezzi agricoli e per rimorchi attaccati ad uno o più assi.

Per facilitare l'aggancio del rimorchio, il gancio di traino può essere fissato a diverse altezze dal suolo, concordando con la parità di ogni altra condizione, la distanza di traino all'aumentare dell'altezza da terra del gancio stesso.

**NR** Sul libretto di circolazione della trattore è riportata il valore del carico massimo ammissibile sul gancio (per rimorchi monoassi) e l'altezza massima ammissibile del carico per la circolazione su strada (sia per i rimorchi monoassi che a più assi) ed il carico massimo rimorchiato.

Qualora questo norme non venissero rispettate, qualsiasi inconveniente occorrerà sulla linea responsabile dell'operatore.



È assolutamente vietato passare per mezzo di salite sulla barra di traino o sui bracci inferiori di sollevamento con l'attrezzo in movimento.

## Norme di Manutenzione

PER RIFORNIMENTI E TIPI DI LUBRIFICANTI, VEDERE LA «TABELLA DEI LUBRIFICANTI» A PAG. 48).

### MOTORE

#### FILTRO ARIA

Il filtraggio dell'aria avviene mediante un filtro di carta o coartata protetto da una custodia cilindrica di lamiera d'acciaio e contenuto in un cilindro di aniera metallica.

Ogni 20 ore: Sfilare l'elemento filtrante (1 Fig. 14) dal corpo del filtro dopo aver tolto il coperchio di protezione.

La pulizia dovrà essere fatta esclusivamente con uno straccio asciutto e pulito.

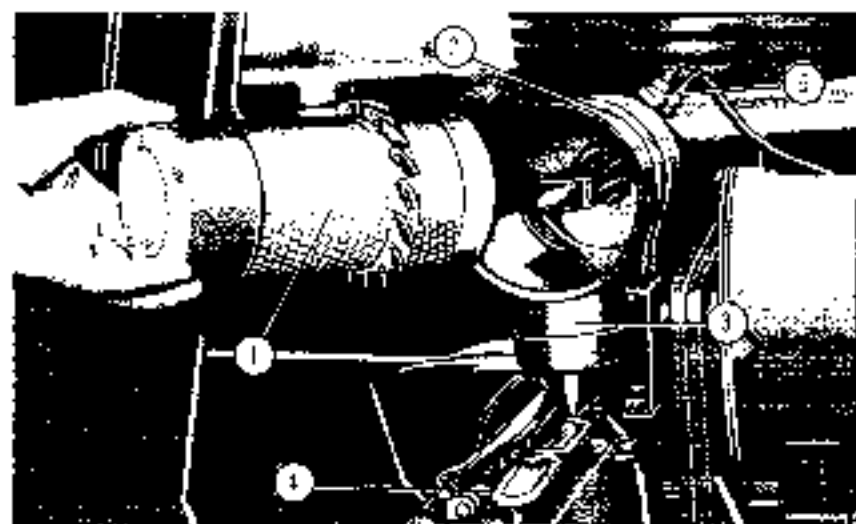


Fig. 14  
 Filtro aria  
 1 Elemento filtrante  
 2 Corpo filtro  
 3 Sistema di aspirazione della polvere  
 4 Ritorno  
 5 Presostato d'aria

**AVVERTENZA** - Le operazioni di manutenzione sono vietate, sia in caso di caldo, sia durante la sua permanenza, per evitare di perdere inoltre di più o di meno pezzi.

#### Pulizia dell'elemento filtrante

La pulizia può essere fatta:  
a. con un getto d'aria;

**AVVERTENZA** - Usare la macchina a indole, con dell'aria compressa usare occhiali anti-urti e non per il pericolo della scintilla e della soffiatura. La pressione deve essere più bassa di:

b. con un getto d'acqua;

c. in mancanza d'altro, per semplice rimozione in un recipiente d'acqua pulita.

Nel primo caso l'aria non deve superare la pressione di 7 kg/cm<sup>2</sup> (20 bar) e deve essere aspirata dall'interno verso l'esterno. L'ugello deve trovarsi, il più possibile in corrispondenza del centro dell'elemento e con un movimento regolare deve essere fatto scorrere dall'alto verso il basso e viceversa in modo da portare la sua azione su tutta la pieghettata.

Nel secondo caso il procedimento è quello del getto d'aria ma la pressione non deve superare di 3 kg/cm<sup>2</sup> (20 bar).

Non usare mai solventi, petrolio, benzina, gaso, ecc. altro, non usare né stracci, né stracci, pannelli o altro.

Asciugare l'elemento filtrante all'aria libera.

Sostituire dopo 6 pulizie l'elemento filtrante.  
Se il filtro è dotato di cartucce di sicurezza, questa va sostituita ogni 3 pulizie delle cartucce principali.  
Le cartucce di sicurezza non vanno pulite.

### LUBRIFICAZIONE

Ogni 10 ore: Controllo del livello dell'olio.  
Tale livello deve essere compreso tra il massimo e il minimo del listello (4 Fig. 15).

Dopo le prime 50 e 100 ore, ed ogni 125 ore: Cambio dell'olio (7 e 13 Fig. 15).



Non identificarsi o disinnescare la scintilla mediante la chiave senza la commutazione, prima di eseguire qualsiasi intervento sul trattore (livellazioni, manutenzioni, pulizia).

Dopo le prime 50 e 100 ore, indi ogni 250 ore: Sostituzione del Filtro (10 fig. 15)

Il filtro si toglie svitandolo con l'apposita chiave. Prima di montare il filtro nuovo è opportuno lubrificare l'anello di tenuta con lo stesso olio motore. Dopo la sostituzione, avviare il motore e lasciarlo girare per alcuni minuti, controllando che non vi siano perdite di olio e che il livello resti invariato.



In presenza di fluidi in circolo sotto pressione, le mani e gli occhi devono essere sempre adeguatamente protetti: il fluido che trabocca può causare ferite non lievi e penetrare sotto la pelle. Incassare quindi sempre occhiali e guanti di sicurezza.

## RAFFREDDAMENTO

Ogni 20 ore: Controllo della tensione delle cinghie ventilatore-alternatore (7 Fig. 15).

Controllare l'esatta tensione delle cinghie premendo con un dito a metà del tratto più lungo; tale flessione deve essere di circa 25 mm.

In caso di regolazione, spostare l'alternatore orientando i due bulloni di fissaggio.

**NB** - Le cinghie vanno sostituite non appena presentano sfilacature o usure eccessive sui fianchi.

**Periodicamente:** Pulizia delle alette dei cilindri (secondo le condizioni d'impiego).

Controllare che tra le alette dei cilindri non si formino depositi o incrostazioni e curare particolarmente la pulizia della calandra, liberandola da foglie, paglia, carta e da tutto ciò che può ostacolare l'ingresso dell'aria di raffreddamento.

La pulizia delle alette dei cilindri deve essere fatta rimuovendo i depositi o le incrostazioni con un uncino o un raschietto, dopo aver asportato il portello di ispezione del convogliatore e il coperchio in vit di fissaggio dei deflettori posteriori.



Non controllare né tentare di regolare la tensione delle cinghie alternatore-ventilatore con motore in moto.

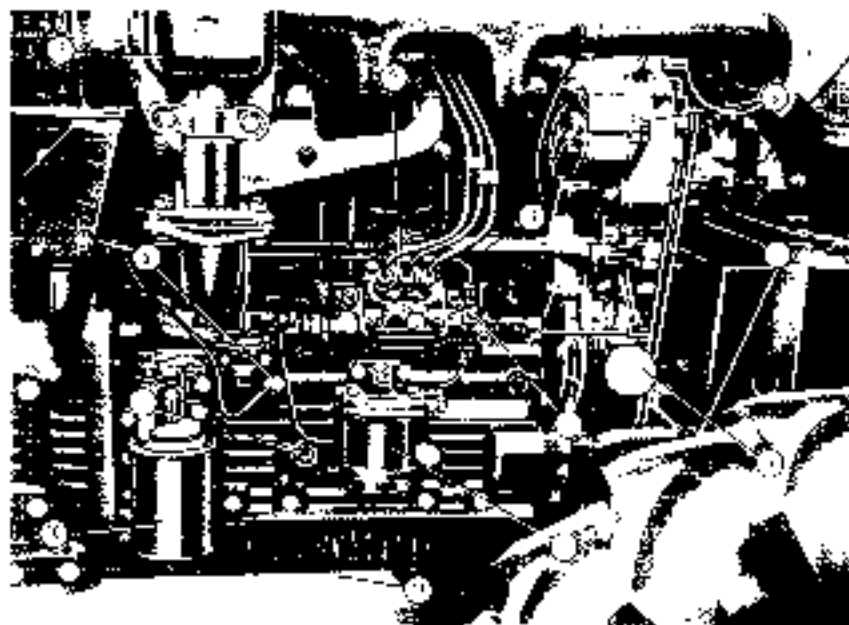


Fig. 15  
Lato destro motore

- |                                 |                                   |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Filtro gasolio                | 6 Cinghia ventilatore-alternatore |
| 2 Bullo di riempimento gasolio  | 7 Alternatore                     |
| 3 Pompa d'alimentazione         | 8 Vite di spinge-alternatore      |
| 4 Astina livello olio motore    | 9 Bullone cinghie                 |
| 5 Pompa d'alimentazione gasolio | 10 Serravite gasolio              |
|                                 | 11 Pressostato olio motore        |
|                                 | 12 Cinghia di cinghie motore      |

## ALIMENTAZIONE

**Pompa di alimentazione (5 Fig. 8)**

È applicata sul monoblocco e non necessita di cure particolari. In caso di difficoltà di alimentazione, svitare il coperchio superiore del filtro interno e le valvole.

**FILTRO GASOLIO (1 Fig. 15)**

È formato da un unico elemento costituito da una scatola cilindrica di lamiera entro la quale è disposta la spirale di carta che trattiene le particelle solide contenute nel fluido.

Ogni 300 ore Sostituire il filtro svitando l'apposita vite di fissaggio centrale (2 Fig. 15).

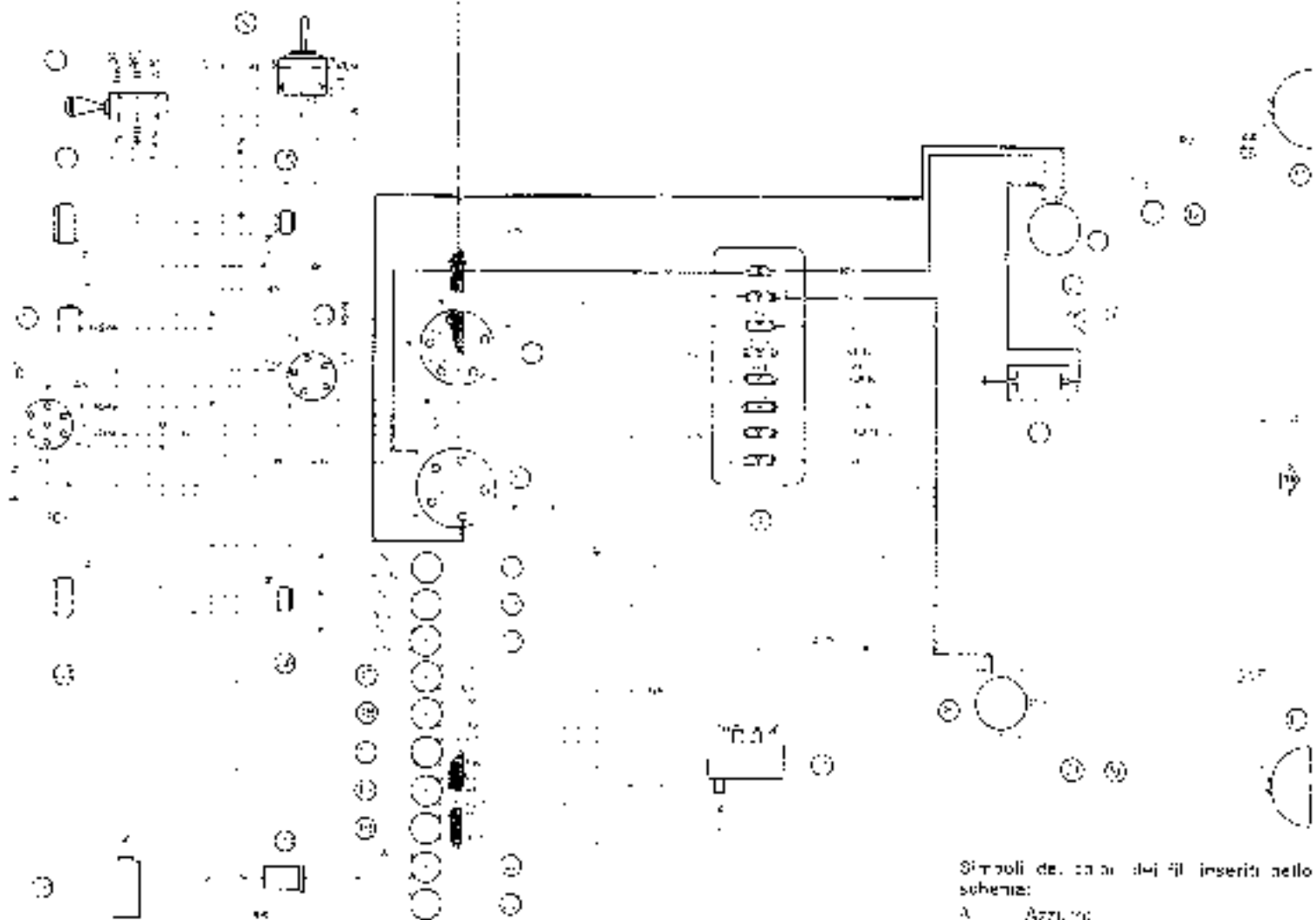
**AVVERTENZA** - Evitare di usare il motore per scopi non previsti dal costruttore. Attenzione a leggere attentamente il libretto d'uso.



### schema impianto elettrico

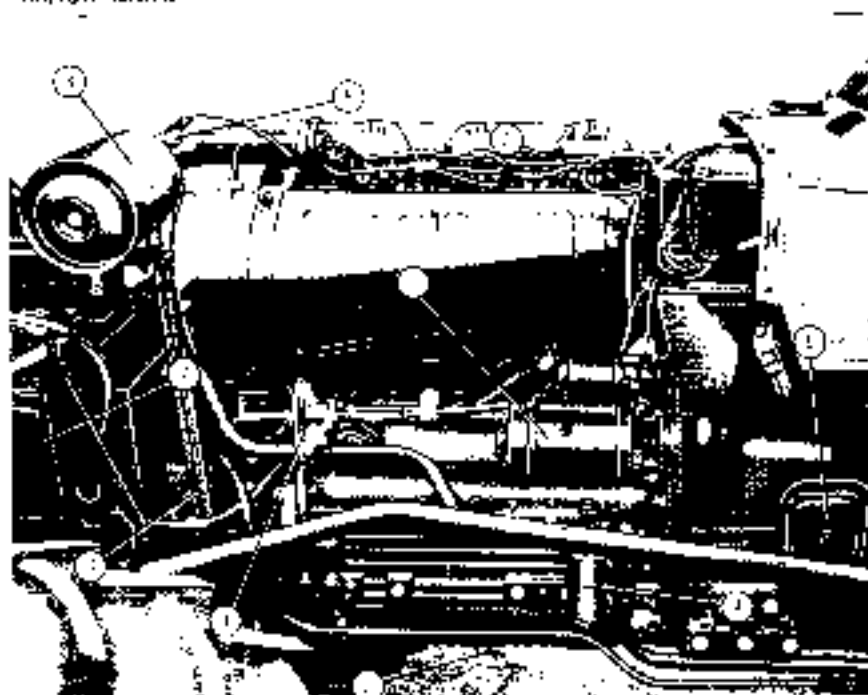
**Elementi componenti l'impianto:**

- 1 Batteria
- 2 Motorino d'avviamento
- 3 Avvisatore acustico
- 4 Motorina portafusibili
- 5 Interruttore generale d'avviamento
- 6 Commutatore luci e comando avvisatore acustico
- 8 Regolatore di tensione
- 9 Alternatore
- 10 Pressostato olio motore
- 11 Proiettore anteriore destro
- 12 Proiettore anteriore sinistro
- 13 Lampada illuminazione cruscotto
- 14 Lampada spia accensione motore
- 15 Lampada spia funzionamento alternatore
- 16 Lampada spia pressione minima olio motore
- 17 Lampada spia presa di potenza
- 18 Lampada indicatori di direzione
- 19 Pulsatore livello pannello
- 20 Interruttore innesto presa di potenza
- 21 Lampi motore stop
- 22 Pressostato filtro aria
- 23 Interruttore
- 24 Interruttore simultaneo indicatori di direzione
- 25 Interruttore indicatori di direzione
- 26 Fanale posteriore sinistro
- 27 Fanale posteriore destro
- 28 Fanale anteriore sul parafrangente sinistro
- 29 Fanale anteriore sul parafrangente destro
- 31 Bus stop
- 32 L'altro polo

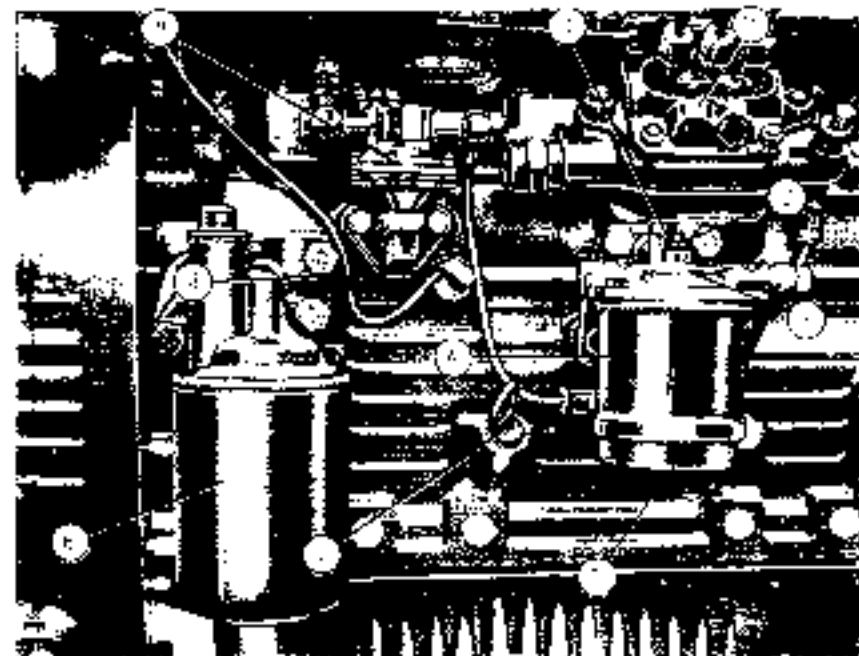


Simboli dei colori dei fili inseriti nello schema:

A	Azzurro
B	Bianco
B.	Blu
G.	Grigio
Gr.	Grigio
M.	Verde
N.	Nero
NC	Arancio
PS	Rosso
V.	Violetto
V.	Verde



- Fig. 16
- |                             |    |   |
|-----------------------------|----|---|
| Lato sinistra motore        | 6  | Scatto a pedale (non rappresenta né il pedale né la sua azione di frizione) |
| 1 Motore d'avanzamento      | 7  | Batteria  |
| 2 Manifattura portafuochi   | 8  | Filtro olio   |
| 3 Avvertitore acustico      | 9  | Inneschiatori laterali  |
| 4 Filtro olio sollevato     | 12 | Lubrificazione centralizzata  |
| 5 Tappo scarico olio motore |    |   |



- Fig. 17
- |                                      |    |                                   |
|--------------------------------------|----|-----------------------------------|
| Filtro gasolio (lato destro motore): | 5  | Valvola di ritorno filtro gasolio |
| 1 Vite spurgo olio                   | 6  | Filtro gasolio                    |
| 2 Vite di attacco                    | 7  | Aspirazione olio motore           |
| 3 Tappeto filtro                     | 8  | Scambiatore olio motore           |
| 4 Corpo                              | 9  | Pompa di alimentazione            |
|                                      | 10 | Gruppo iniezione                  |

### Disaerazione del circuito di alimentazione

Si deve compiere quando vi sia presenza di aria nel circuito di alimentazione e di iniezione in seguito a smontaggio dei loro componenti o svuotamento completo del serbatoio del gasolio o a scarsa tenuta dei condotti e dei loro raccordi.

In queste condizioni il motore, o non va a motore, o si ferma, per togliere l'aria.

1. allentare la vite di spurgo del filtro gasolio (1 Fig. 17),
2. azionare la pompa di alimentazione (9 Fig. 17) agendo sulla apposita levetta sino a che il gasolio fuoriesca da a vite di spurgo del filtro privo di bolle d'aria
3. chiudere la vite di spurgo del filtro e ripetere le stesse operazioni sulla pompa di iniezione (3 Fig. 15) agendo sulla relativa vite di spurgo (9 Fig. 15).

### INIEZIONE

#### Pompa di iniezione (3 Fig. 15)

È immersa nel basamento motore ed è azionata da albero della distribuzione. Non necessita di lubrificazione.

Ogni 1000 ore: Farla controllare da un'officina specializzata.

**AVVERTENZA** - Il serbatoio del gasolio è dotato per consentire soltanto a lavorare lungo il suo serbatoio, non costruisce una dei sistemi più moderni di sicurezza e di prevenzione degli infortuni.

**iniettori**

Non richiedono cure particolari.

**Ogni 500 ore:** Farli pulire e tarare da un'officina specializzata.

**PUNTERIE**

**Ogni 500 ore:** Regolazione del gioco delle valvole di aspirazione e di scarico, da effettuarsi presso un Centro d'assistenza SAME.

**IMPIANTO ELETTRICO**

**Alternatore (8 fig. 13)**

L'alternatore non richiede alcuna manutenzione e inaccessibile però attenersi alle seguenti norme:

1. non interrompere mai il circuito alternatore-batteria, quando il motore è in moto, per esempio staccando i morsetti della batteria;
2. è consigliabile prima di innestare un carico batteria scollegare i morsetti della batteria;
3. nei casi eccezionali in cui si debba far funzionare il veicolo senza batteria, scollegare i morsetti dell'alternatore;
4. assicurarsi che le spie di segnalazione del funzionamento alternatore (2 fig. 3) e di insufficiente pressione olio lubrificante motore (3 fig. 3) si accendano quando la chiave di avviamento viene girata sulla posizione I. In caso contrario, sostituirle con una ampola da 3 W.

**N.B.** Nel caso si dovessero eseguire saldature elettriche sulla trattrice, è consigliabile tenere la massa il più vicino possibile al punto di saldatura, onde evitare danneggiamenti all'alternatore.

**Motorino d'avviamento**

**Ogni 1000 ore:** Farlo controllare da persona specializzata.

**AVVERTENZA** Dovendo ricorrere, per l'avviamento del motore, a batterie esterne (autolavie), è necessario che i collegamenti vengano effettuati in modo corretto: + con + e - con -.

**Batteria elettrica**

Deve essere sempre perfettamente pulita e asciutta nella sua parte superiore.

Togliere le eventuali tracce di solfati con uno straccio imbevuto di una soluzione d'ammoniaca. I morsetti devono sempre essere ben serrati e protetti con vaselina pura.

**Ogni 125 ore:** Controllare il livello soluzione acida.

Deve risultare circa 10 mm al di sopra del bordo superiore delle piastre. Per mantenere il livello, usare soltanto acqua distillata.

Durante il periodo estivo si raccomanda la necessità di controllare il livello dell'elettrolita a scadenze settimanali.

**ATTENZIONE** - Durante il controllo del livello dell'elettrolita è necessario estrudere ogni fuco e far uscire l'aria a scova della piastrina di carboni infiammati.

**Valvole fusibili (8 fig. 16)**

L'impianto elettrico è protetto da 5 valvole fusibili riunite in una morsettiera di plastica.

Quando qualche componente dell'impianto elettrico non funziona controllare la valvola fusibile che lo riguarda ed eventualmente sostituirla.



Per evitare incidenti anche pericolosi ricordarsi sempre di scollegare il cavo batteria-massa prima d'intervenire a qualsiasi intervento sull'impianto elettrico.

**FRIZIONE**

**Ogni 20 ore:** Lubrificare i cuscinetti reggiscivolo dopo aver tolto il relativo sportello (8 fig. 10).

**Ogni 125 ore:** Controllare la corsa a vuoto del pedale. Il valore di corsa libera deve essere di circa 40 mm.

In caso contrario provvedere alla corretta regolazione ed a lubrificazione presso un Centro d'assistenza SAME.



Non usare mai benzina, solventi o altri fluidi infiammabili per la pulizia dei vari componenti. Attenersi sempre scrupolosamente alle istruzioni contenute in questo libretto di «Use e manutenzione».

### CAMBIO, DIFFERENZIALE E RIDUTTORI POSTERIORI

Ogni 125 ore: Controlla il livello dell'olio.  
Dopo aver svitato lo sportello situato sulla piattaforma di guida, controllare il livello dell'olio tramite l'apposita astina del tappo situato sopra l'alloggiamento del cambio per la parte anteriore e attraverso il foro di livello situato sul fianco sinistro della scatola cambio (2 fig. 11) per la parte posteriore.

Dopo le prime 300 ore, indi ogni 3000 ore: Sostituzione dell'olio (2 fig. 11 e 1 fig. 19).

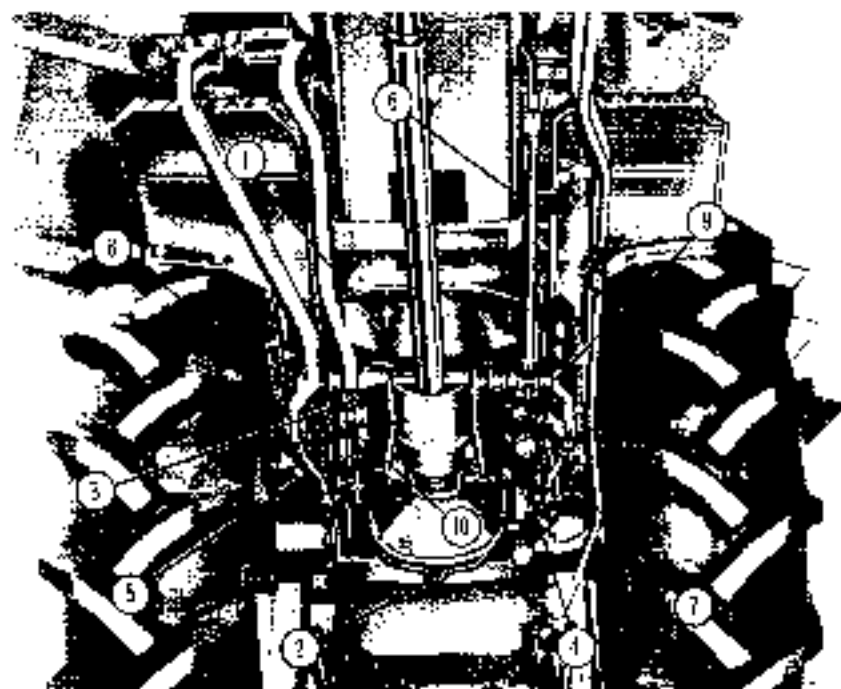


Fig. 18  
Vista ventrale trattoria

1 Tappo di sterco anteriore con trasmissione	5 Interruttore comando freno centrale
2 Tappo di sterco posteriore con trasmissione	6 Interruttore comando frizione
3 Interruttore leva comando freni	7 Interruttore comando freno sinistro
4 Interruttore comando leva comando frizione	8 Interruttore leva freni
	9 Interruttore leva frizione
	10 Interruttore comando differenziale

**AVVERTENZA** - L'operatore e la presenza dell'operatore dovranno essere maggiormente verso la linea guida quando il trattore muove. La spaziosità si fa sentire e i riflessi sono meno precisi.

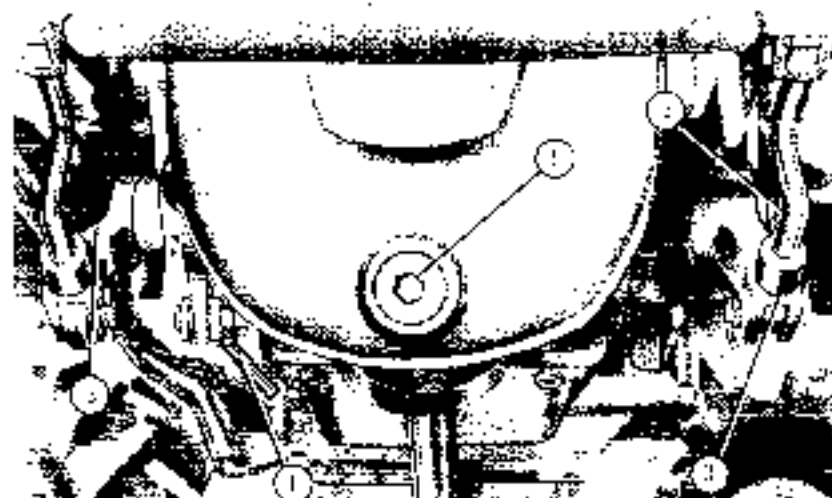


Fig. 19  
Vista ventrale posteriore trattoria

1 Tappo di sterco olio trasmissione RWI	2 Interruttore comando freno differenziale
	3 Interruttore comando freni
	4 Interruttore comando frizione

### FRENI

Ogni 2 ore: Ingrassare i pedali (1 fig. 18) e i punti dell'elva di innesto (2 fig. 18).

Ogni 125 ore: Controlla la corsa e l'angolo dei pedali.  
Il valore di tale corsa deve essere di circa 12 mm. In caso contrario provvedere alla corretta regolazione di uncinco sul fronte di comando (3 e 7 fig. 18). In ogni singolo freno, previo allentamento del mazzuolino, girare e quindi le viti che si trovano all'estremità frenando simultaneamente con la mano le due ruote.



Nei trasformatori su strada i due pedali dei freni devono essere obbligatoriamente collegati per mezzo del mazzuolino di bloccaggio. In ogni caso atterrarsi sempre alle leggi e ai regolamenti vigenti.

Osservare le impronte sul fondo strada: se sono uguali e iniziano sulla stessa linea trasversale significa che la regolazione è buona; altrimenti bisogna allentare di 1/8 di giro l'asta filettata del freno che agisce prima.

All'ogni regolazione si agisce per il freno di stazionamento, tenendo presente che il gioco della leva a mano deve essere di 3-4 denti.



Prima di utilizzare il trattore controllare con sicurezza la perfetta efficienza dell'impianto di frenatura.

### ASSALE ANTERIORE 2 Ruote Motrici

#### MOZZI (2 fig. 20)

Ogni 1000 ore: Smontare i cuscinetti, lavarli con petrolio e rimontarli, riempiendo il mozzo per metà con grasso.

#### BRONZINE DI OSCILLAZIONE DELL'ASSALE

Ogni 20 ore: Ingrassaggio (2 fig. 25).

#### PERNI DI STERZO

Ogni 20 ore: Ingrassaggio (1 fig. 20)

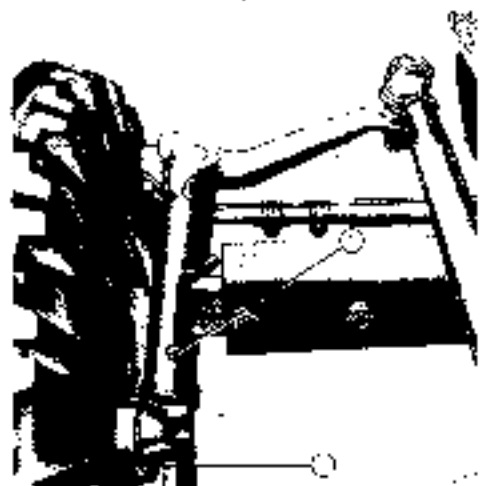


Fig. 20  
Assale anteriore per trattore 2 RM

- 1 Ingrassature perni di sterzo
- 2 Mozzo

**ATTENZIONE** - Dopo ogni operazione di ingrassaggio (sia anteriore che posteriore) è necessario controllare attentamente — dopo il fine di lavoro — le coppie di serraggio dei bulloni di fissaggio delle ruote.

### PONTE ANTERIORE 4 Ruote Motrici

#### DIFFERENZIALE

Ogni 125 ore: Verificare il livello dell'olio attraverso l'apposito foro (1 fig. 21).

Ogni 1000 ore: Cambiare l'olio stericiando dall'apposito foro (6 fig. 21) e introducendolo dal foro superiore (1 fig. 25).

#### MOZZI

Ogni 20 ore: Ingrassaggio (3 e 4 fig. 21).

**AVVERTENZA** - Quando possibile indossare scarpe e guanti protettivi sia per interventi sulla macchina che sugli attrezzi. Particolare attenzione deve essere prestata al momento dell'attacco/distacco degli attrezzi.

#### BRONZINE DI OSCILLAZIONE DEL PONTE ANTERIORE

Ogni 20 ore: Ingrassaggio (3 e 4 fig. 23).



Fig. 21  
Sede ponte anteriore del trattore 4 RM

- 1 Tappo di livello olio differenziale anteriore
- 2 Tappo di oscillazione del differenziale anteriore
- 3-4 Ingrassature cuscinetti mozzo ruota
- 5 Sfiatore differenziale anteriore

### STAZIONE AUTOMATICA DI CONTROLLO

Ogni 20 ore: Ingrassare il tirante di sollevamento destro (8 fig. 11), le boccole dell'albero portastergo (17 fig. 20), la coppia di ingrassaggi (5 fig. 10) e la relativa leva di regolazione tirante ad avvertimento destro (4 fig. 15).

Ogni 125 ore: Verificare il livello dell'olio nella apposita astina del tappo olio introduzione olio (1 fig. 11).

Dopo le prime 300 ore, indi ogni 3000 ore: Sostituire l'olio (1 fig. 11) (Fig. 11, non visibile (parte superiore della S.A.C.)).

Ogni 1000 ore: Pulizia del filtro. Scaricare dall'apposito foro della stazione automatica di controllo, rimuovere il coperchio, pulirlo e liberarlo da fango della scatola eventuali depositi.

## SCATOLA STERZO

Ogni 20 ore: con trattore 4RM lubrificare i cuscinetti di rotazione delle ruote anteriori mediante gli appositi ingrassatori (3-4 fig. 23).

Ogni 1000 ore: controllare il livello dell'olio.

## RUOTE

Ogni 125 ore: Verificare la pressione di gonfiamento dei pneumatici.

**AVVERTENZA** - Il trattore non deve mai essere zavorrato contemporaneamente sulle ruote e sul ponte posteriori.

**IMPORTANTE** - Per lavori su terreno agricolo, qualora si desiderasse la massima aderenza, la pressione di gonfiamento dei pneumatici posteriori può essere abbassata fino a un minimo di 0,8 kg/cm<sup>2</sup> (0,78 bar).

Sulle trattorie a 4RM, le pressioni di gonfiamento dei pneumatici anteriori o posteriori devono essere quelle riportate nella tabella coi dati caratteristici e ridotte proporzionalmente fino al limite consentito; ciò per garantire il corretto accoppiamento meccanico fra ruote anteriori e posteriori.

PUNTI

(3)

VERIFICAZIONE



Un eccesso di pressione durante le operazioni di gonfiamento dei pneumatici è molto pericoloso: può infatti far fuoriuscire violentemente il cerchio del pneumatico e addirittura provocare la lacerazione del pneumatico stesso.  
Inoltre, un eccesso di pressione, rende il trattore inguidabile e quindi potenzialmente pericoloso a causa della perdita di aderenza.

## PUNTI DI LUBRIFICAZIONE (Fig. 22)

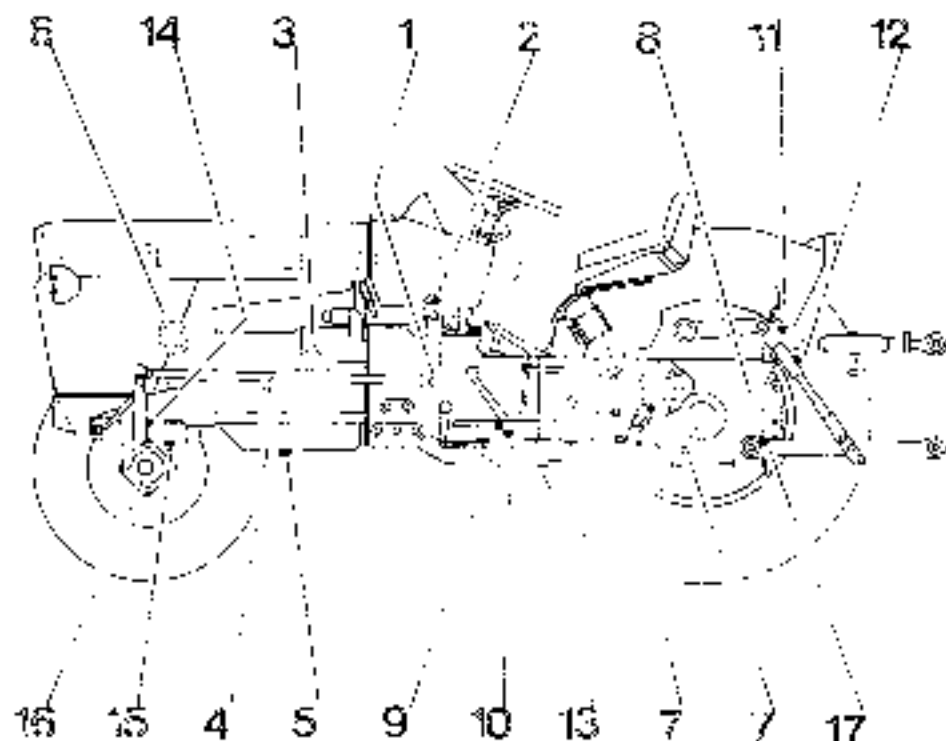


Fig. 22

### Punti di lubrificazione

- |  |  |
|--|--|
| 1 Ingrassatore cuscinetti reggispinta frizione     | 12 Ingrassatore (2) parti leve freno e frizione                      |
| 2 Foro introduzione olio scudo sterzo              | 13 Ingrassatore coppia conica regolazione frante destro sul evanente |
| 3 Filtro olio motore                               | 14 Ingrassatore vite regolazione frante destro ed sd levamento       |
| 4 Asta livello olio motore                         | 15 Ingrassatore pedale bloccaggio differenziale                      |
| 5 Foro scarico olio motore                         | 16 Ingrassatore (2) perni fuselli ruote anteriori (2 RM)             |
| 6 Bocchetta introduzione olio motore               | 17 Ingrassatore perno assale anteriore (2 RM)                        |
| 7 Fori scarico olio trasmissione                   | 18 Voci ruote anteriori (2 RM)                                       |
| 8 Foro introduzione olio livello olio trasmissione | 19 Ingrassatore a barra leve franti sul levamento                    |
| 9 Ingrassatore pedale frizione                     |  |

## PUNTI DI LUBRIFICAZIONE DELLA TRAZIONE ANTERIORE

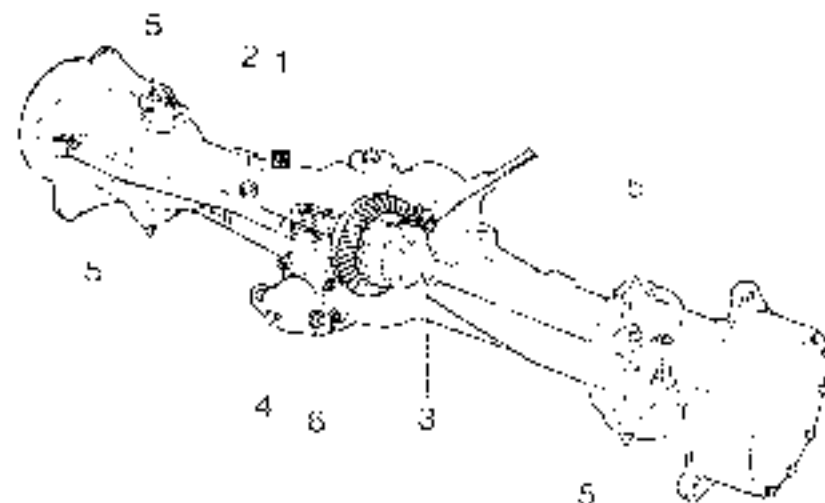


Fig. 23

- |  |
|--|
| 1 Tappo di introduzione olio differenziale anteriore |
| 2 Leve di livello olio differenziale anteriore       |
| 3 Ingrassatore perno posteriore oscillazione         |
| 4 Ingrassatore perno anteriore oscillazione          |
| 5 Ingrassatore cuscinetti forche ruote ante. (2)     |
| 6 Tappo di scarico olio differenziale anteriore      |



Durante il lavoro prestare la massima attenzione a ciò che si sta facendo. La sicurezza e il comfort del lavoro aiutano l'operatore, in quanto meno affaticato, ed una maggiore vigi-  
anza. Non distraggersi mai!

## PERIODICITA' DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

**N.B.** Durante il periodo di rodaggio si dovrà provvedere alle seguenti manutenzioni.

**Entro le prime 50 ore:**

- Cambio olio motore (4 e 5 fig. 22)
- Sostituzione filtro olio motore

**Entro le prime 100 ore:**

- Cambio olio motore (4 e 5 fig. 22)
- Sostituzione filtro olio motore

**Entro le prime 300 ore:**

- Cambio olio cambio-differenziale (7 e 8 fig. 22)
- Cambio olio stazione automatica di controllo (7 e 8 fig. 22)

**Ogni 10 ore**

Controlla livello olio motore (4 fig. 22).  
Scarico acqua filtro gasolio

**Ogni 20 ore**

Pulizia serbatoio polvere filtro aria.  
Controllo tensione cinghie ventilatore- alternatore  
Ingrassaggio quadrante ruggispinta frizione (1 fig. 22)  
Ingrassaggio perno centrale oscillazione assale anteriore (15 fig. 22) o perno anteriore (3 e 4 fig. 20)  
Ingrassaggio perni pedali e perni leve innesto freni (16 fig. 22).  
Ingrassaggio coppia ingranaggi (11 fig. 22) tranto di sollevamento destro.  
Ingrassaggio tranto sollevamento s.e.o. (12 fig. 22)  
Ingrassaggio albero portastegoli (17 fig. 22).  
(Solo 2 RM) ingrassaggio pivote ruote (4 fig. 22)  
(Solo 4 RM) ingrassaggio cuscinetto frizione mozzi ruote (5 fig. 23).  
(Solo 4 RM) ingrassaggio leva centrale di sterzo.

**Ogni 125 ore**

Cambio olio motore (4 e 5 fig. 22)  
Controllo livello olio cambio-differenziale (8 fig. 22)  
Controllo pressione pneumatico  
Controllo livello di soluzione soda batteria  
Controllo ed eventuale registrazione gioco pedale frizione.  
(Solo 4 RM) controllo livello olio differenziale anteriori (2 fig. 23)  
Controllo livello olio stazione automatica di controllo (7 fig. 22).  
Controllo corsa a vuoto pedali freni

**Ogni 250 ore**

Sostituzione filtro olio motore

**Ogni 300 ore**

Sostituzione cartuccia filtro gasolio

**Ogni 500 ore**

Controllo ed eventuale taratura iniettori  
Registrazione gioco punterie

**Ogni 1000 ore**

Pulizia filtro olio stazione automatica di controllo  
(Solo 2 RM) lavaggio e ingrassaggio cuscinetti mozzi ruote anteriori (4 fig. 22).  
(Solo 4 RM) cambio olio differenziale anteriore (1 e 2 fig. 22)  
Controllo ed eventuale taratura o revisione pompa di iniezione.  
Controllo motore di avviamento  
Controllo livello olio sterzo s.e.o. (2 fig. 22)

**Ogni 3000 ore**

Cambio olio cambio-differenziale (7 e 8 fig. 22)  
Cambio olio stazione automatica di controllo (7 e 8 fig. 22)

**Pulire all'accensione della spia luminosa**

Filtro aria motore (sostituire dopo 6 pulizie)

**Pulire periodicamente**

Alette raffreddamento motore.

**Verificare periodicamente**

Efficienza della spia di massimo filtro aria  
Serraggio dei cat. di fissaggio delle ruote inferiori.



## TABELLA DEI LUBRIFICANTI E RIFORNIMENTI

### LUBRIFICANTI

— Inverno	AGIP UNTRACTOR SAE 20 W/40 (API CC e CL 3/USA MIL-L-2104 B) AGIP DIESEL GAMMA SAE 30 W/20 (API SL/SC/SA-MIL-L-2104 B)
— Clima molto freddo (fino a -5°C)	AGIP SUPERDIESEL MULTIGRADE SAE 15 W/50 (API CF/CF-2/USA MIL-L-2104 C)
— Estate	AGIP UNTRACTOR SAE 20 W/40 (API CC e CL 3/USA MIL-L-2104 B) AGIP DIESEL GAMMA SAE 30 (API CC/SC/SA-MIL-L-2104 B)
— Clima molto caldo (persistenti oltre i 35°C)	AGIP UNTRACTOR SAE 20 W/40 (API CC e CL 3/USA MIL-L-2104 B) AGIP DIESEL GAMMA SAE 40 (API CC/SC/USA MIL-L-2104 B)
<b>CAMBIO, DIFFERENZIALE</b>	AGIP ROTRA MP/S SAE 90 W
<b>RIDUTTORI RUOTE POST.</b>	AGIP ROTRA MP/S SAE 90 W
<b>SCATOLA STERZO</b>	AGIP ROTRA MP/S SAE 90 W
<b>DIFFERENZIALE ANTERIORE</b>	AGIP ROTRA MP/S SAE 90 W
<b>STAZ. AUTOM. DI CONTROLLO</b>	AGIP ROTRA MP/S SAE 90 W
<b>PUNTI D'INGRASSAGGIO VARI</b>	AGIP GREASE 20

### RIFORNIMENTI

coppa motore (olio)	17,5
o coccinello trasmissione (olio)	32
differenziale anteriore (nelle trattrici 4 RM) (olio)	14,0
scatola sterzo (olio)	10,7
serbatoio gasolio	133

NB: Le quantità sopra indicate si riferiscono alle capacità massime. Si deve comunque tenere presente che il buon funzionamento dei vari gruppi viene garantito anche con quantità eggermente inferiori, purché il livello sia sempre compreso fra le tacche di minimo e massimo dell'astina di livello.



Evitare assolutamente la presenza di fiamme libere o anche di sigarette accese durante il controllo o il rifornimento del serbatoio del gasolio.

DATI  
TECNICI

## DATI TECNICI

### MOTORE

Tipo	SAVE 483 I
Ciclo	Diesel
Temp.	4
Iniezione	directa
Cilindri	3
Disposizione cilindri	vertica in linea
Ordine di accensione	1-3-2
Alaggio	mm 98
Corsa	mm 120
Cilindrata	cm <sup>3</sup> 2715
Rapporto di compressione	17/1
Potenza massima	45 CV DIN/33 kW
Regime di potenza massima	gir/min 1800
Raffreddamento	ad aria
Lubrificazione	forzata
Pressione di lubrificazione (segno olio caldo)	kg/cm <sup>2</sup> 5-4,0 (bar 0,56-0,39) *
Valvole	in testa
Valvole aspirazione	apertura 20° prima del P.M.S. chiusura 45° dopo il P.M.
Valvole scarico	apertura 45° prima del P.M.I. chiusura 20° dopo il P.M.S.
Gioco valvole (a freddo)	
aspirazione	mm 0,2
scarico	mm 0,2
Pompa d'iniezione	PFR 3X 00A 392/2 (3 pompanti)
Anticipazione iniezione	20°
Pompaniettori	BOSCH KBL 74 S 107/4
Iniettori	BOSCH DLA 160 S 253
Pressione taratura	kg/cm <sup>2</sup> 200 (bar 190,1) *
Filtro aria	a secco con prefiltro ad azione centrifuga

1 kg/cm<sup>2</sup> = 0,9807 bar

**AVVERTENZA** - Descrivere sempre tutte le norme di sicurezza riportate in questa pubblicazione. Attenzione e prudenza sono i migliori amici dell'operatore.

### FRIZIONE

A coppia disco a secco in materia d'acciaio.  
In dotazione standard comando unico per cambio e la P.T.O.  
A richiesta comando meccanico a pedale per la frizione cambio e  
mediante leva a mano indipendente per la frizione presa di potenza.

Diametro disco cambio	mm 250
Diametro disco P.T.O.	mm 230

### PRESA DI POTENZA

Terminale posteriore 1-3-5" a 6 scanalature  
sincronizzabile col motore col rapporto 1/2,94"

Giri motore N°1'	Giri presa di potenza N°1'
1800	612
1700	578
1600	544
1588	540
1500	510
1400	476

Sincronizzabile con le ruote posteriori.

Pneumatici	Giri presa di potenza per metro di avanzamento
12,4/11-28	3,27
11,2/10-24	3,70



Disinnestare la presa di potenza prima di scendere da trattore.  
Utilizzare assicuramente alberi cardanici previsti con le apposite protezioni. Evitare di avvicinarsi ad alberi cardanici in  
pellegrinaggio in movimento per tutto ciò che potrebbe essere inavvertita-  
mente inghiottito.

## FRENI

### Freni di servizio

A 3 dischi per parte, a secco, in materiale organico, a comando meccanico agenti sui semiassi da differenziale posteriore, prima dei rotatori finali.

Diametro del disco: mm 103.

### Freno di stazionamento

Agente sui freni di servizio con comando meccanico indipendente.



Nei trasferimenti su strada, i due pedali dei freni devono essere obbligatoriamente collegati per mezzo del chiavistello di bloccaggio. In ogni caso attenersi sempre alle leggi e ai regolamenti vigenti.

## STERZO

Mecanismo di sterzo tipo Camgear

Raggio minimo di volta su terreno agricolo (con freni):

— mm 2600 per il 2 DM

— mm 2500 per il 4 PM.

## CAMBIO

Il cambio dispone di 3 gamme di velocità (Lenta - Normale - Veloce), per un totale di 5 marce avanti e 3 retromarce.



Quando arrestare il trattore accertarsi sempre che la leva del cambio sia in folle.

## TRAZIONE ANTERIORE

Albero di trasmissione diretto  
Differenziale centrale.

rapporto di trasmissione tra ruote anteriori e ruote posteriori: 1,3833 - Versione Fullero: 1,5362



Prima di avviare il motore accertarsi che non vi siano persone nel raggio d'azione del trattore.

## IMPIANTO ELETTRICO

Tensione	V 12
Potenza alternatore	W 430
Capacità batteria	Ah 77 e A 350 di scarica rapida
Potenza motore avviamento	CV 2,5 (1,8 kW)
Avvisatore acustico	a membrana

## STAZIONE AUTOMATICA DI CONTROLLO

Pompa a membrana	di riparaggio
Portata pompa a motore	l 1133 (per motore)
Capacità di sollevamento (l)	kg 1040 - 1340
Pressione massima	kg/cm <sup>2</sup> 150 (par 1471) *
Distributore idraulico ausiliario	a simbolo effetto (vers. Fullero) di 1 <sup>a</sup> categoria

\* Il Capacità massima di sollevamento in giri di carico concentrato sulle braccia del braccio inferiori di sollevazione con carico stesso sono rispettivamente di altezza del centro ruota posteriori e all'altezza massima.



Prima di azionare qualsiasi leva della S.A.C. o dei distributori idraulici, accertarsi che non vi sia nessuno nel raggio d'azione della macchina.

\* 1 litro ca. 0,3607 kg

Velocità di avanzamento in km/h a 1800 giri/min motore

Marche normali	1.4 - 1.5	1.6 - 1.7	1.8 - 1.9	Rapporto di trasmissione tra motore e ruote
1*	1.77	1.59	1.52	228,787
2*	3.06	2.75	2.33	131,875
3*	4.65	3.23	3.14	110,644
4*	5.17	4.56	4.45	78,134
5*	6.34	5.71	5.44	63,777
6*	6.25	7.43	7.09	41,826
7*	10.58	9.04	9.10	37,801
8*	14.30	12.69	13.53	28,255
9*	21.14	21.75	20.14	15,749
1* HM	3.14	2.83	2.73	128,740
2* HM	3.49	3.05	3.39	92,260
3* RM	11.35	13.21	12.55	27,587

MISURE E PRESSIONI DEI PNEUMATICI

TRATTRICE A 2 RUOTE MOTORI

ANTERIORI		POSTERIORI	
Misura	5.00-16	Misura	12.4/11-28
Tele	4	Tele	4
Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 2,4 (bar 2,35)	Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,1 (bar 1,08)
Misura	5.00-15*	Misura	12.4/11-24*
Tele	4	Tele	4
Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 2,4 (bar 2,35)	Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,1 (bar 1,08)

TRATTRICE A 4 RUOTE MOTORI

ANTERIORI		POSTERIORI	
Misura	7.50-20	Misura	12.4/11-28
Tele	4	Tele	4
Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,3 (bar 1,27)	Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,1 (bar 1,08)
Misura	7.50-15*	Misura	12.4/11-24*
Tele	6	Tele	6
Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,3 (bar 1,27)	Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,1 (bar 1,08)
Misura	7.50-15*	Misura	11.2/10-24*
Tele	4	Tele	4
Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,3 (bar 1,27)	Pressione di gonfi	kg/cm <sup>2</sup> 1,1 (bar 1,08)

\* Vede il Frutteto.



La operazione di attacco e distacco degli attrezzi (portati e/o trainati) costituisce un momento più pericoloso del lavoro del trattorista. Si ponga dunque, sempre, la massima attenzione.

Una buona regola che può essere trainata lungo la delimitata dalla galleria, è quella di seguire le norme che sono qui di seguito riportate:

parceggia attrezzi in luogo sicuro, con la massima facilità di recupero per il trattore e l'attrezzo. Il terreno deve essere, per quanto possibile, antistatico, non scivoli e possibilmente isolati e deve poter offrire una solida presa sia alla macchina sia agli attrezzi. La terra battuta può essere, pressoché sempre, considerata più o meno caratteristico, come la migliore alternativa;

supporto attrezzi. È indispensabile che i supporti di cui gli attrezzi sono dotati, siano sempre in perfetta efficienza e affidabilità;

non parcheggiare mai a ridosso di muri e pareti di qualsiasi tipo.

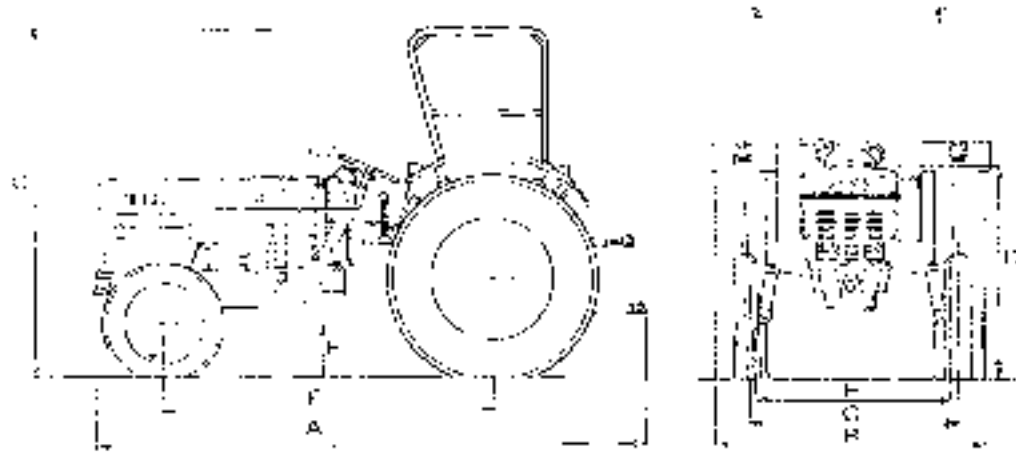


Un eccesso di pressione durante le operazioni di gonfiamento dei pneumatici è molto pericoloso: può infatti far scoppiare violentemente il cerchio del pneumatico e addirittura provocare la lacerazione del pneumatico stesso. Inoltre, un eccesso di pressione, rende il trattore ingovernabile e quindi potenzialmente pericoloso a causa della perdita di aderenza.

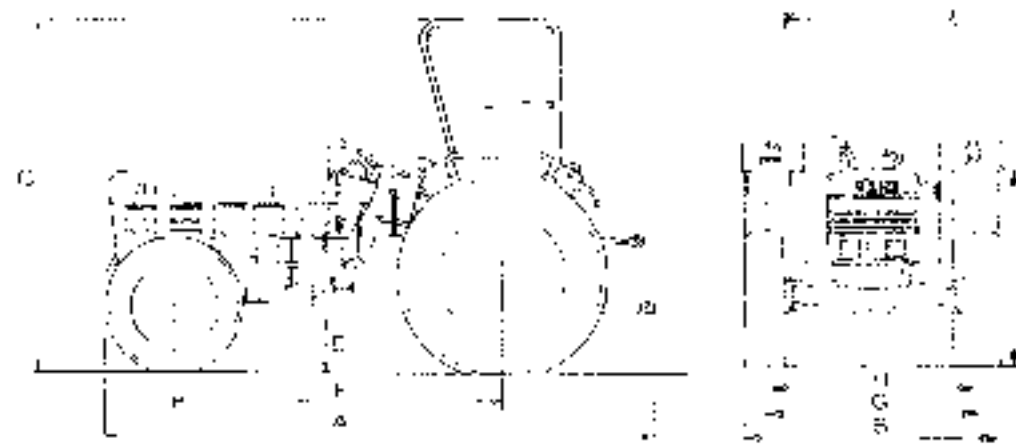
## DIMENSIONI E PESI

	Versione Normale	
	2 PV	4 PV
(con pneumatici posteriori 12.4R17.5R)		
Lunghezza max. (senza sterzo)	(A) mm 2060	mm 3035
Lunghezza max. (con sterzo)	(A) mm 2730	mm 3200
Larghezza	(D) mm 810 ± 2210	mm 1010 ± 2210
Altezza max. (con arco di protezione)	(C) mm 2130	mm 2130
Altezza al cofano	(B) mm 1225	mm 1225
Luce libera da terra	(H) mm 242	mm 300
Pesca	(F) mm 1950	mm 1560
Correggiata anteriore:	(G)	
minima	mm 1250	mm --
base	mm 1260	mm 1360
massima	mm 1830	mm --
Correggiata posteriore:	(I)	
minima	mm 1300	mm 1300
base	mm 1330	mm 1700
massima	mm 1700	mm 1800
Peso in ordine di marcia		
- con rete di sicurezza senza zavorre	kg 1500	kg 1780
Bagno minimo di volta (con freni)	mm 2600	mm 2830

	Versione Frontale	
	2 Rid	4 FM
(con pneumatici posteriori 12.4R17.5R)		
Lunghezza max. (senza sterzo)	(A) mm 3100	mm 3100
Lunghezza max. (con sterzo)	(A) mm 3180	mm 3180
Larghezza	(B) mm 810 ± 210	mm 1350 ± 1810
Altezza max. (al volante)	(C) mm 1470	mm 1570
Altezza al cofano	(D)	
Luce libera da terra	(E) mm 320	mm 350
Pesca	(F) mm 1480	mm 1750
Correggiata anteriore:	(G)	
minima	mm 90	mm --
base	mm 91	mm 1300
massima	mm 1380	mm --
Correggiata posteriore:	(H)	
minima	mm 1000	mm 1000
base	mm 1000	mm 1000
massima	mm 1200	mm 1200
Peso in ordine di marcia		
- con rete di sicurezza senza zavorre	mm 1400	mm 1550
Bagno minimo di volta (senza freni)	mm 3400	mm 3700



Dimensioni d'ingombro della trattoria a 2 ruote motrici



Dimensioni d'ingombro della trattoria a 4 ruote motrici

INDICE

## INDICE

Assistenza autorizzata	pag. 3	Raffreddamento	pag. 37
Ordinazioni delle parti di ricambio	„ 4	Alimentazione	„ 37
Controlli preliminari della trattrice	„ 5	Schema impianto elettrico	„ 37-38
Norme di sicurezza	„ 6	Disegnazione del circuito di illuminazione	„ 34
Rodaggio	„ 9	„ direzione	„ 35
<b>NORME D'USO</b>	„ 11	„ impianto elettrico	„ 36
Motore	„ 11	„ frizione	„ 37
Commutatori impianto elettrico	„ 13	Cambio e differenziale	„ 38
Frizione	„ 14	Freni	„ 39
Cambio	„ 15	Assale anteriore	„ 40
Freni	„ 17	Porte anteriori	„ 41
Trazione anteriore	„ 18	Stazione automatica di controllo	„ 41
Prese di potenza	„ 18	Scocca sterzo	„ 42
Popolazione delle carreggiate	„ 19	Ruote	„ 43
Stazione automatica di controllo	„ 22	Punti di lubrificazione della trattrice	„ 44
Distributore idraulico ausiliario	„ 25	Punti di lubrificazione degli organi anteriori	„ 45
Attacco a 3 punti	„ 26	Periodici delle operazioni di manutenzione	„ 46-47
Gruppo di traino categoria „ C	„ 27	Tabella dei lubrificanti	„ 48
<b>NORME DI MANUTENZIONE</b>	„ 28	<b>DATI TECNICI</b>	„ 50
Motore - Filtro aria	„ 28		
Lubrificazione	„ 29		



I NOSTRI TRATTORI SONO  
LUBRIFICATI CON PRODOTTI AGIP



**A PROPOSITO DI SICUREZZA**

Seguire sempre scrupolosamente tutte le norme di sicurezza indicate in questa pubblicazione. Attenzione e prudenza sono in grado di evitare l'incidente.

Attenzione e prudenza devono però essere aggiunti verso la fine della giornata di lavoro quando la stanchezza e la serietà e i riflessi sono meno pronti.

Buon lavoro con il vostro nuovo SAME!



