

**TORO®**

MODELLO NO.03700 - 20001 E SEGUENTI  
MODELLO NO.03701 - 20001 E SEGUENTI

**GUIDA PER  
L'OPERATORE**

**REELMASTER 450-D**



# INDICE

|  | Pag.  |  | Pag.  |
|--|-------|--|-------|
| ISTRUZIONI PER LA SICUREZZA .....                | IT-1  | MANUTENZIONE .....                             | IT-23 |
| Prima dell'impiego .....                         | IT-1  | Tabella di frequenza della manutenzione ...    | IT-23 |
| Durante l'utilizzo .....                         | IT-1  | Specifica per la manutenzione .....            | IT-23 |
| Manutenzione .....                               | IT-2  | Lubrificazione .....                           | IT-24 |
| DECALCOMANIE DEI SIMBOLI DI SICUREZZA            |       | Filtro dell'aria .....                         | IT-25 |
| E ISTRUZIONI .....                               | IT-4  | Olio motore e filtro .....                     | IT-26 |
| DATI TECNICI .....                               | IT-6  | L'impianto di alimentazione del                |       |
| ISTRUZIONI PREOPERATIVE .....                    | IT-8  | carburante .....                               | IT-26 |
| Verifica giornaliera dell'olio motore .....      | IT-8  | Impianto di raffreddamento del motore ....     | IT-27 |
| Verifica giornaliera dell'impianto di            |       | Cinghia dell'alternatore .....                 | IT-28 |
| raffreddamento .....                             | IT-9  | Bulloni della testa del cilindro .....         | IT-28 |
| Il pieno .....                                   | IT-9  | Gioco delle valvole del motore .....           | IT-28 |
| Verifica giornaliera dell'impianto idraulico ..  | IT-10 | Manutenzione della batteria .....              | IT-28 |
| Verifica giornaliera del contatto tra cilindro e |       | Regolazione dei microinterruttori del freno    |       |
| controlama .....                                 | IT-10 | a mano e della trazione .....                  | IT-29 |
| Verifica giornaliera della pressione dei         |       | Aggiunta di olio idraulico .....               | IT-29 |
| pneumatici .....                                 | IT-10 | Spurgo dell'acqua dal serbatoio idraulico ..   | IT-30 |
| Zavorra posteriore .....                         | IT-10 | Cambio dell'olio idraulico .....               | IT-30 |
| CONOSCERE I COMANDI .....                        | IT-11 | Sostituzione del filtro idraulico .....        | IT-30 |
| ISTRUZIONI OPERATIVE .....                       | IT-16 | Sostituzione dello sfiato dell'impianto        |       |
| Avviamento e arresto .....                       | IT-16 | idraulico .....                                | IT-31 |
| Impianto di iniezione diretta .....              | IT-16 | Verifica dei tubi idraulici e dei tubi         |       |
| Verifica delle spie .....                        | IT-17 | flessibili .....                               | IT-31 |
| Verifica dei microinterruttori .....             | IT-17 | Fori di verifica dell'impianto idraulico ..... | IT-32 |
| Risposta del pedale di trazione .....            | IT-18 | Convergenza delle ruote posteriori .....       | IT-32 |
| Spingere o rimorchiare il trattorino .....       | IT-19 | Verifica del comando del satellite .....       | IT-33 |
| Caratteristiche operative .....                  | IT-20 |  |       |
| Tabella dei tagli .....                          | IT-22 |  |       |



## ATTENZIONE

**Attenzione, competenza ed adeguato addestramento del personale incaricato dell'utilizzo, manutenzione e rimessaggio di questa macchina sono fattori di somma importanza per la vostra sicurezza. Impiego o manutenzione inadatti possono causare lesioni o incidenti mortali. Al fine di ridurre l'eventualità di lesioni o incidenti mortali, si prega di attenersi a tutte le seguenti istruzioni per la sicurezza.**

# ISTRUZIONI PER LA SICUREZZA

## PRIMA DELL'IMPIEGO

1. Leggete attentamente il presente libretto. Solo gli operatori addestrati, pratici dell'operazione di tosatura su pendii e che abbiano letto il presente libretto, sono autorizzati ad utilizzare questa macchina.

2. Non permettete mai a bambini o ragazzi di usare la macchina, né consentite ad adulti di usarla senza le debite istruzioni.

3. Non indossate indumenti ampi né monili che potrebbero impigliarsi nelle parti mobili. Indossate sempre pantaloni lunghi e scarpe pesanti. Si consiglia di usare occhiali di protezione, scarpe di sicurezza e casco.

4. Non togliete schermi, deflettori o dispositivi di sicurezza. Prima di usare la macchina, riparate o sostituite eventuali schermi o dispositivi di sicurezza che non funzionino correttamente o che siano danneggiati, e le decalcomanie illeggibili. Serrate a fondo tutti i dadi, i bulloni e le viti al fine di garantire che la macchina possa essere utilizzata con sicurezza.

5. Rimuovete frammenti ed oggetti che possano essere raccolti e scagliati dalle lame. Non permettete ad eventuali astanti di accostarsi alla zona in cui lavorate, e non trasportate passeggeri.

6. Ogni giorno verificate il funzionamento dei microinterruttori, ed accertatevi che siano correttamente messi a punto: il motore non dovrebbe avviarsi se non quando il pedale di trazione è in FOLLE e l'apparato falciante è DISINNESTATO. Non fate affidamento assoluto sui microinterruttori di sicurezza: usate il buonsenso. Se un microinterruttore non funziona, sostituitelo prima di usare la macchina. I microinterruttori sono forniti per la vostra protezione: non bypassateli. Ogni due (2) anni sostituite tutti i microinterruttori.

7. I gasolio è infiammabile, pertanto maneggiatelo con cura:

- A. Utilizzate una tanica approvata.
- B. Non togliete il tappo del serbatoio del combustibile a motore caldo o acceso.
- C. Non fumate quando maneggiate il combustibile.

D. Riempite il serbatoio del combustibile all'aperto, colmandolo non oltre 25 mm dall'alto: *non riempite il collo del bocchettone di riempimento*. Non colmate oltre tale limite.

E. Asciugate l'eventuale combustibile versato.

## DURANTE L'UTILIZZO

8. Sedetevi sul sedile prima di avviare la macchina e di tosare. Il sedile può accomodare solamente una persona: non date mai passaggi.

9. Prima di avviare il motore:

- A. Usate il freno di stazionamento.
- B. Verificate se il pedale di trazione è in FOLLE e il comando d'innesto della presa di forza è in posizione OFF.
- C. Avviato il motore, tenete il piede lontano dal pedale di trazione e sbloccate il freno di stazionamento. La macchina non deve muoversi. Se si muove, il meccanismo di ritorno a folle è erroneamente regolato. Spegnete il motore e fate mettere a punto il meccanismo di ritorno a folle da un meccanico autorizzato.

10. Non fate funzionare il motore in zone ristrette prive di adeguata ventilazione. I gas di scappamento sono pericolosi e possono essere mortali.

11. L'utilizzo della macchina richiede attenzione. Per evitare di perdere il controllo:

- A. Usate la macchina solo di giorno o con ottima luce artificiale.
- B. Tosate lentamente. Fate attenzione a buche ed altri pericoli nascosti ed evitateli.
- C. Non utilizzate la macchina nelle vicinanze di zone sabbiose, fosse, corsi d'acqua ed altri pericoli. Prima di fare marcia indietro guardate sempre dietro di voi.
- D. Rallentate prima di sterzare bruscamente o di prendere curve su terreni collinosi.
- E. Evitate frenate ed avviamenti improvvisi.

# ISTRUZIONI PER LA SICUREZZA

**12. EVITATE IL PERICOLO DI INFORTUNIO!** Se una persona o un animale dovessero presentarsi all'improvviso nella zona da tosare o nelle vicinanze, **SMETTETE DI TOSARE**. La trascuratezza nell'impiego della macchina, abbinata a pendenze del terreno, sobbalzi, o protezioni non correttamente fissate, potrebbe far scagliare oggetti e causare lesioni. Non riprendete a tosare fin quando gli astanti non avranno lasciato la zona.

**13.** Attraversate i pendii con cautela. Tenete abbassato l'apparato falciante quando scendete da pendii, per non perdere controllo nello sterzare. La mancanza di cautela su salite e pendii potrebbe causare perdite di controllo, facendo ribaltare o rotolare il veicolo, con conseguenti ferite o decesso. Se il motore si arresta o la macchina perde velocità nel movimento in avanti e non riesce a completare la salita, non giratela. Fate sempre marcia indietro lentamente giù per la discesa. Rallentate prima di sterzare bruscamente, evitate frenate ed avviamenti improvvisi, e guardate dietro di voi prima di fare marcia indietro. Per arrestare la macchina, utilizzate il comando di retromarcia oltre ai freni. Avvicinandovi ad una strada, o nell'attraversarla, fate attenzione al traffico. Date sempre la precedenza.

**14.** Prima di trasferirvi ad un'altra zona da tosare, sollevate sempre l'apparato falciante, bloccandolo con sicurezza nella posizione da trasporto.

**15.** Non toccate motore, silenziatore o tubo di scappamento mentre il motore è acceso o se è stato spento da poco. Queste zone potrebbero essere abbastanza calde da causare ustioni.

**16.** Se l'unità falciante dovesse colpire un corpo solido o vibrasse in modo anormale, fermatevi immediatamente. Spegnete il motore, usate il freno di stazionamento ed aspettate fin quando tutto è fermo. Fate verificare e riparare la macchina da un meccanico autorizzato prima di usarla di nuovo.

**17.** Prima di alzarvi dal sedile:

- A. Usate il freno di stazionamento e girate il comando della presa di forza su OFF.
- B. Spostate il pedale di trazione su FOLLE (neutral).
- C. Abbassate l'apparato falciante o l'attrezzo montato sulla macchina.
- D. Spegnete il motore e togliete la chiavetta di accensione.
- E. Non parcheggiate su pendii senza mettere dei Fermi alle ruote o bloccarle.

**18.** Se fosse necessario trainare la macchina, usate soltanto una barra di traino rigida. Per il normale trasporto usate un rimorchio.

## MANUTENZIONE

**19.** Prima di effettuare la manutenzione della macchina, di ripararla, o del rimessaggio, spegnete il motore e togliete la chiavetta di accensione.

**20.** Spegnete il motore prima di controllare il livello dell'olio nella coppa dell'olio motore, o di rabboccarla.

**21.** Prima di revisionare il motore, staccate la batteria. Collegare la batteria *provvisoriamente* se occorre tensione ai fini di diagnostica o per prove.

**22.** Tenete ben serrati dadi, bulloni e viti per garantire che la macchina sia in ottime condizioni operative.

**23.** Prima di addurre la pressione all'impianto idraulico, accertatevi che tutti i raccordi della linea idraulica abbiano una buona tenuta e che tubi idraulici flessibili e linee di alimentazione siano in buono stato.

**24.** Tenete mani e corpo lontani da fuoriuscite filiformi o da ugelli che potrebbero perdere fluido idraulico a causa dell'alta pressione. Usate carta o cartone, non le mani, nel cercare perdite. Il fluido idraulico che fuoriesce sotto pressione è in grado di penetrare la pelle e causare gravi lesioni. Se dell'olio dovesse penetrare la pelle, sarà necessario farlo asportare chirurgicamente nell'arco di poche ore da un medico che abbia dimestichezza con questo tipo di lesione, diversamente potrebbe causare cancro.

**25.** Prima di disinserire o di effettuare la manutenzione dell'impianto idraulico, scaricate tutta la pressione dall'impianto idraulico fermando il motore ed abbassando al suolo le unità falcianti.

**26.** Se il motore deve rimanere in moto per effettuare regolazioni nel corso della manutenzione, tenete mani, piedi, viso, indumenti e tutte le altre parti del corpo lontani dal silenziatore, da altre parti calde e da tutte le parti mobili o girevoli, con particolare riferimento all'apparato falciante. Non lasciate che nessuno si avvicini alla macchina. Verificate che la trazione e l'apparato falciante siano disinnestati, che il cambio della velocità sia in folle e che il freno di stazionamento sia innestato.

**27.** Riducete il pericolo d'incendio rimuovendo dal motore grasso, erba, foglie e terriccio accumulatisi. Pulite di frequente lo schermo di protezione davanti alla macchina.

**28.** Non fate funzionare il motore a velocità eccessiva variando la registrazione del regolatore. Al fine di garantire sicurezza e precisione, fate controllare la velocità massima del motore dal rivenditore TORO autorizzato.



## ISTRUZIONI PER LA SICUREZZA

**29. I COMPONENTI IN AMIANTO CONTENGONO FIBRE DI AMIANTO. L'INALAZIONE DI POLVERE DI AMIANTO PUO' NUOCERE ALLA SALUTE E CAUSARE GRAVI PROBLEMI RESPIRATORI ED ALTRI DANNI ALLA PERSONA. Per la vostra protezione:**

- A. Evitate di creare polvere.
- B. Non rimuovete il tamburo del freno senza attrezzi idonei.
- C. Non effettuate lavori sui componenti senza indossare idonei apparati protettivi.
- D. Non cercate di carteggiare, affilare, scalpellare, limare, martellare o modificare i componenti in alcun modo senza indossare idonei apparati protettivi.

**30. Per conseguire prestazioni e sicurezza ottimali acquistate sempre parti di ricambio ed accessori originali TORO. Ricambi ed accessori realizzati da altri produttori possono essere pericolosi, ed il loro impiego annullerebbe la garanzia offerta dalla TORO Company.**

# DECALCOMANIE DEI SIMBOLI DI SICUREZZA E ISTRUZIONI



LEGGETE LE  
ISTRUZIONI



FARFALLA  
DELL'ARRICCHITORE



ALZA



ISTRUZIONI  
PER LA  
SICUREZZA  
PERSONALE



FRENO DI  
STAZIONAMENTO



ABASSA



ACCENSIONE



FRENO DI  
STAZIONAMENTO – ON



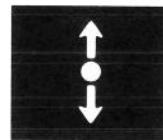
FLOTTANTE  
(POSIZIONE  
DI ESERCIZIO)



ACCENSIONE OFF



FRENO DI  
STAZIONAMENTO – OFF



DIREZIONE LEVA  
DI COMANDO



ACCENSIONE ON



FOLLE



RETROMARCIA



AVVIATORE



RETROMARCIA



MARCIA AVANTI



CONTAGIRI  
(1/MIN)



FRIZIONE  
INNESTATA



BENZINA SENZA  
PIOMBO



VELOCE



FRIZIONE  
DISINNESTATA



GASOLIO



LENTO



ALBERINO AVANTI



CARBURANTE



FARFALLA  
ARRICCHITORE –  
CHIUSA



ALBERINO INDIETRO



PRESSIONE  
OLIO MOTORE

# DECALCOMANIE DEI SIMBOLI DI SICUREZZA E ISTRUZIONI



PRERISCALDAMENTO  
MOTORE



TEMPERATURA  
REFRIGERANTE  
MOTORE



ESCLUSIONE ALTA  
TEMPERATURA  
MOTORE



FILTRO ARIA



AMPEROMETRO



CONTAORE



CARBURANTE  
CHIUSO



PRESSIONE  
OLIO IDRAULICO



TEMPERATURA  
OLIO IDRAULICO



OLIO IDRAULICO  
BASSO LIVELLO



FILTRO  
OLIO IDRAULICO



SOLO OLIO  
IDRAULICO



VERIFICA SPIE  
LUMINOSE



INTERRUTTORE  
LUCE



PRESA DI  
FORZA - OFF



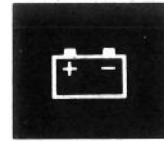
PRESA DI  
FORZA - ON



TRAZIONE MARCIA  
AVANTI/RETROMARCIA



SILENZIO ALLARME



CONDIZIONE BATTERIA



LIVELLO DI  
RIEMPIMENTO  
SERBATOIO



BLOCCAGGIO/  
SBLOCCAGGIO  
INCLINAZIONE  
STERZO



AVVISATORE  
ACUSTICO



TRASMISSIONE  
ALTA/BASSA  
GAMMA



TRAZIONE



GAMMA ALTA

GAMMA BASSA



INNESTO

DISINNESTO

INNESTO UNITA'  
FALCIANTE 580-D

# DATI TECNICI

## MOTORE

Mitsubishi Diesel a 4 cilindri e 4 tempi; cilindrata 2080 cc, raffreddamento ad acqua. Potenza 40 hp a 2.300 giri, rapporto di compressione 21:1. Minimo inferiore 1.200 giri, minimo superiore 2.500 giri. Fase di iniezione -20° prima del punto morto superiore. Capacità coppa dell'olio 1.6,5 con filtro.

## IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

Capacità 1.10, miscela anticongelante glicole etilenico 50/50.

## SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

Capacità gasolio n.2 1.64.

## IMPIANTO IDRAULICO

Capacità serbatoio 1.58; capacità complessiva dell'impianto 1.69. Elemento di sfiato sostituibile; elemento del filtro avvitabile e sostituibile.

## TRAZIONE

Velocità modello 03700 0-20 km/h, modello 03701 0-23 km/h.

## TRASMISSIONE DELL'UNITÀ FALCIANTE

Cilindro a velocità variabile per adeguare il taglio dell'erba alla velocità di marcia. La velocità del cilindro di lappatura è di 385 giri.

## SEDILE

Posizione regolabile di cm.15,2 avanti o indietro. Schienale regolabile a tre posizioni, secondo il peso dell'operatore. L'interruttore del sedile è incorporato nella parte inferiore del cuscino.

## LOCALIZZAZIONE DEI GUASTI

Fori di verifica per la trazione, trasmissione delle unità falcianti, sollevamento/bilanciamento, sollevamento/scarico, circuiti di sterzo e pressione di carica.

## STERZO

Tipo per autoveicoli, a piena potenza.

## FRENI

Il freno a mano blocca automaticamente in folle il sistema di trasmissione della trazione. Quando i bloccaggi delle ruote motrici sono innestati, due freni a disco provvedono alla frenatura di emergenza con azione sicura.

## IMPIANTO ELETTRICO

Batteria DIN a 12V, 66 amperora, ed alternatore a 35 ampere. Negativo a terra.

## MICROINTERRUTTORI

Arrestano il motore se l'operatore si alza dal sedile mentre la leva di comando dell'unità falciante si trova in posizione di marcia avanti o retromarcia. Impediscono l'avviamento del motore se il freno di stazionamento non è innestato, se il pedale di trazione non è in folle e se le unità falcianti sono innestate. I sistemi di protezione arrestano il motore in caso di basso livello dell'olio idraulico o di alta temperatura del motore.

## SISTEMI DI ALLARME

Acqua nel carburante  
Filtro dell'olio idraulico  
Temperatura del refrigerante motore  
Pressione dell'olio motore  
Indicatore di tensione  
Filtro dell'aria intasato  
Temperatura dell'olio idraulico  
Livello dell'olio idraulico

## SPECIFICA GENERALE

Larghezza di taglio:

|                   |         |
|-------------------|---------|
| 5 unità falcianti | cm. 348 |
| 4 unità falcianti | cm. 279 |
| 3 unità falcianti | cm. 211 |
| 1 unità falciante | cm. 75  |

Larghezza totale:

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| Unità falcianti sollevate | cm. 232 |
| Unità falcianti abbassate | cm. 373 |

Lunghezza totale: cm. 282

Altezza: cm. 141

Distanza da terra: cm. 17,8 circa

Altezza di taglio consigliata:

|                           |            |
|---------------------------|------------|
| Unità falciante a 5 lame  | mm. 25-76  |
| Unità falciante a 7 lame  | mm. 9,5-44 |
| Unità falciante a 11 lame | mm. 9,5-19 |

Carreggiata: cm. 135

Passo: cm. 145

Cerchio di esercizio: cm. 152

Peso a secco: kg. 1717

Velocità del cilindro - mod. 03700 800-1200 giri  
- mod. 03701 470-950 giri

## DATI TECNICI

Taglio (variabile secondo le condizioni):

|                                       |              |
|---------------------------------------|--------------|
| Unità falciante a 5 lame              | 2,64 mm km/u |
| (7,92 mm a 3 km/u; 26,4 mm a 10 km/u) |              |
| Unità falciante a 7 lame              | 1,98 mm km/u |
| (5,94 mm a 3 km/u; 19,8 mm a 10 km/u) |              |
| Unità falciante a 11 lame             | 1,26 mm km/u |
| (3,78 mm a 3 km/u; 12,6 mm a 10 km/u) |              |

### FLUIDI

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Olio motore                     | SAE 10W30 SF, CD                                 |
| Gasolio                         | No. 2  |
| Impianto di raffreddamento      | 50/50 acqua e anticongelante                     |
| Oli idraulici (intercambiabili) | Mobil DTE 26/<br>Shell Tellus 68<br>equivalente* |

\*Oli idraulici equivalenti (intercambiabili)

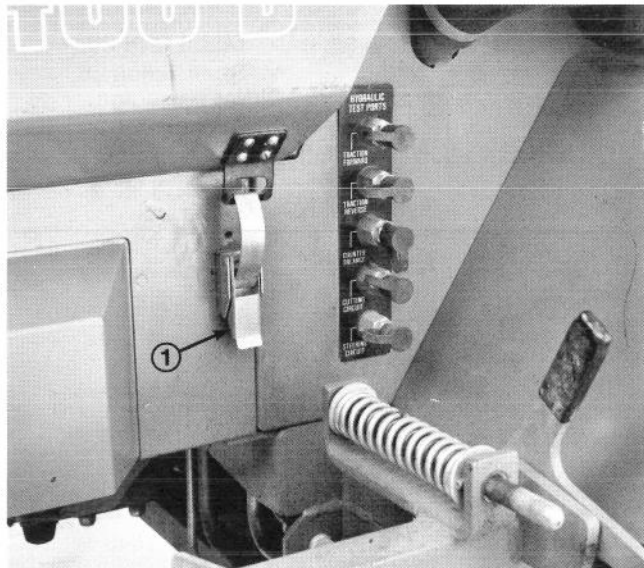
|          |                        |
|----------|------------------------|
| Amoco    | Rykon Oil No. 68       |
| Conoco   | Super Hydraulic Oil 68 |
| Exxon    | Nuto H 68              |
| Kendall  | Kenoil R & O AW 68     |
| Pennzoil | Penreco 68             |
| Pillips  | Magnus A 68            |
| Standard | Energol HLP 68         |
| Sun      | Sunvis 831 WR          |
| Union    | Unax AW 68             |



# ISTRUZIONI PREOPERATIVE

## VERIFICA GIORNALIERA DELL'OLIO MOTORE

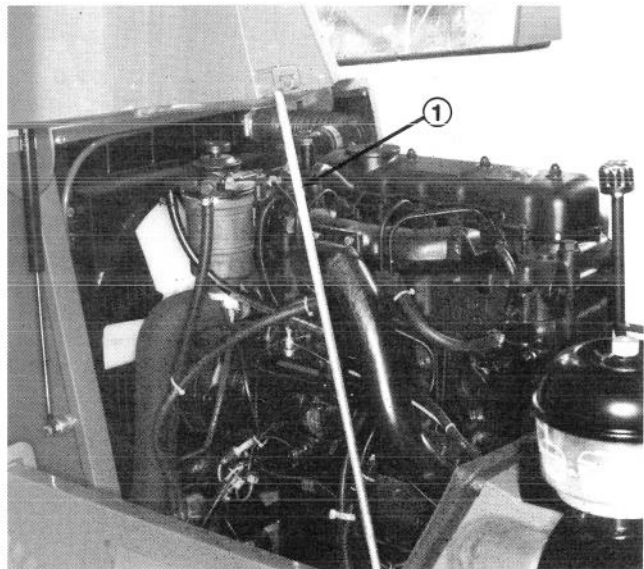
1. Parcheggiare la macchina su un piano orizzontale, e sbloccare i dispositivi di bloccaggio del cofano (Fig. 1).



**Fig. 1**

1. Dispositivo di bloccaggio del cofano

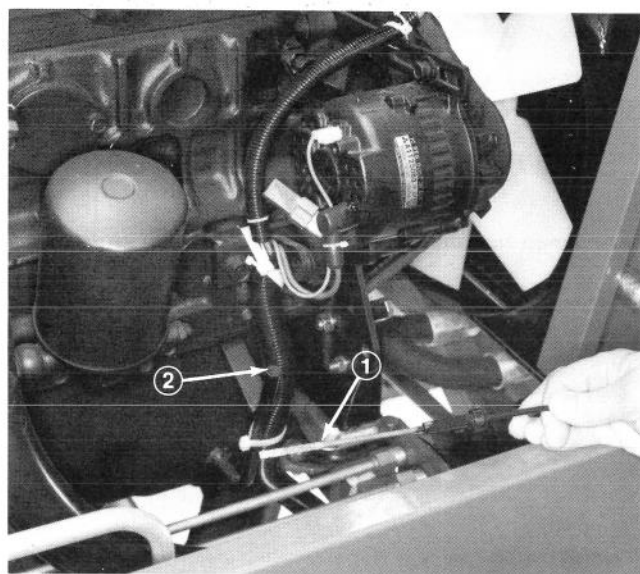
2. Aprire il cofano e tenerlo sollevato con l'asta di supporto (Fig. 2).



**Fig. 2**

1. Asta di supporto

3. Togliere l'asta di misurazione del livello dell'olio, asciugarla con un panno, reinserirla nel tubo di riempimento ed estrarla di nuovo. L'olio deve raggiungere la tacca di pieno (FULL, Fig. 3).



**Fig. 3**

1. Asta di misurazione

2. Tubo di riempimento

4. Se il livello dell'olio si trova sotto la tacca di pieno, togliere il tappo di riempimento (Fig. 4) e rabboccare con olio SAE 10W-30 fin quando il livello raggiunge la tacca di pieno. **NON RIEMPIRE TROPPO.** La capacità della coppa dell'olio con filtro è di l.6,5.



**Fig. 4**

1. Tappo di riempimento dell'olio

2. Foro di riempimento dell'olio

5. Rimontare il tappo e l'asta di misurazione.

6. Chiudere il cofano e fissarlo con i dispositivi di bloccaggio.

# ISTRUZIONI PREOPERATIVE

## VERIFICA GIORNALIERA DELL'IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

L'impianto ha una capacità di l.10.

1. Togliere il tappo del radiatore (Fig. 5). Il refrigerante deve trovarsi a mm.25 dal fondo del foro di riempimento.
2. Se il refrigerante è insufficiente, rabboccare con una miscela di 50% acqua e 50% anticongelante glicole etilenico. **NON USARE SOLTANTO ACQUA O REFRIGERANTI A BASE DI ALCOL/METANOLO.**
3. Riavvitare il tappo del radiatore.



### ATTENZIONE

Si consiglia di verificare il livello del refrigerante ogni giorno, prima di avviare il motore, quando non è pressurizzato. A motore caldo il refrigerante pressurizzato potrebbe fuoriuscire mentre si toglie il tappo del radiatore, e causare ustioni. Se il refrigerante del motore è caldo, rimuovere il tappo del radiatore lentamente e con prudenza.



### PERICOLO

- Il gasolio è infiammabile, pertanto è necessario essere prudenti nel conservarlo e nel maneggiarlo.
- Non fumare quando si fa il pieno.
- Non riempire il serbatoio del carburante a motore acceso o quando la macchina si trova in luogo chiuso.
- Riempire sempre il serbatoio all'aperto; prima di avviare il motore, asciugare il gasolio versato.
- Conservare il carburante in una tanica di sicurezza pulita, con il tappo bene avvitato.
- Usare il gasolio soltanto per il motore, mai per altri scopi.

## IL PIENO

1. Togliere il tappo del serbatoio del carburante (Fig. 5).



Fig. 5

1. Tappo del radiatore
2. Tappo del serbatoio del carburante

# ISTRUZIONI PREOPERATIVE

## VERIFICA GIORNALIERA DELL'IMPIANTO IDRAULICO

1. Guardare la spia di livello (Fig. 6). Se l'olio è caldo, il livello deve essere tra le frecce; quando l'olio è freddo, il livello deve essere tra mm.6,35 e mm.12,7 sotto le frecce.

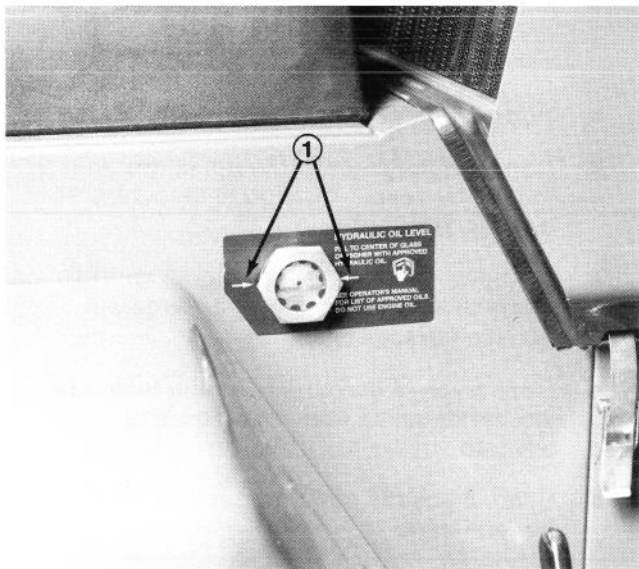


Fig. 6

1. Frecce sulla spia di livello

2. Se il livello dell'olio è insufficiente, rabboccare con olio idraulico. Vedi Specifica dell'olio idraulico.

## VERIFICA GIORNALIERA DEL CONTATTO TRA CILINDRO E CONTROLAMA

Ogni giorno, prima di utilizzare la macchina, verificare il contatto tra cilindro e controlama, anche se la qualità del taglio è sempre stata accettabile. Deve esserci un lieve contatto tra cilindro e controlama, per tutta la loro lunghezza (vedi Messa a punto delle unità falcianti, Libretto delle unità falcianti, voce no.1: Regolazione tra cilindro e controlama).

## VERIFICA GIORNALIERA DELLA PRESSIONE DEI PNEUMATICI

In normali condizioni di falciatura e per vari tipi di tappeto erboso, le pressioni consigliate per i pneumatici sono: anteriori 0,91 kg/cm<sup>2</sup>, posteriori 1,05 kg/cm<sup>2</sup>. Tuttavia, quando il tappeto erboso fosse più umido o più asciutto del solito, potrebbe essere necessario modificare la pressione dei pneumatici. Su tappeti erbosi duri, usare una pressione alta (1,26 kg/cm<sup>2</sup> anteriori e posteriori); su tappeti erbosi soffici, usare pressioni inferiori (0,63 kg/cm<sup>2</sup> anteriori e 0,84 kg/cm<sup>2</sup> posteriori).

**IMPORTANTE:** Per assicurare un taglio di ottima qualità, mantenere una pressione uniforme nei pneumatici anteriori (0,91 kg/cm<sup>2</sup>) e nei pneumatici posteriori (1,05 kg/cm<sup>2</sup>). Non superare i 16 km/h (per lunghi periodi) quando la pressione dei pneumatici è di 0,84 kg/cm<sup>2</sup> (\*) o inferiore, altrimenti si danneggerebbero i pneumatici. La massima velocità è consentita quando i pneumatici anteriori hanno una pressione superiore a 0,91 kg/cm<sup>2</sup>.

## ZAVORRA POSTERIORE

Questa macchina è conforme alle norme ANSI B71.4-1984 quando i pneumatici posteriori sono pieni di cloruro di calcio e sulle ruote posteriori sono montati due kit di pesi (No. Cat. 1 1-0440).

**IMPORTANTE:** Se un pneumatico contenente cloruro di calcio dovesse forarsi, rimuovere la macchina dal tappeto erboso al più presto possibile. Al fine di non danneggiare il tappeto erboso, bagnare immediatamente la zona interessata con abbondante acqua.

# CONOSCERE I COMANDI

## Sedile (Fig. 7)

I braccioli si spostano in alto e in basso. La leva di regolazione consente di spostare il sedile cm.15 avanti o indietro, a scatti di mm.15. Una manopola regola l'inclinazione dello schienale da 5 a 20 gradi. La leva di sospensione regola il sedile secondo il peso dell'operatore: usare la posizione elevata per operatori di corporatura leggera, la posizione centrale per operatori di corporatura normale, e la posizione inferiore per operatori di corporatura robusta. I cuscini dello schienale e del sedile sono asportabili.



### ATTENZIONE

Al fine di garantire che il microinterruttore di sicurezza funzioni correttamente, la sospensione del sedile deve essere regolata per il peso dell'operatore. Se la sospensione non è messa a punto correttamente, il motore funziona a intermittenza, con tendenza ad arrestarsi. Per rettificare, impostare una sospensione più leggera.

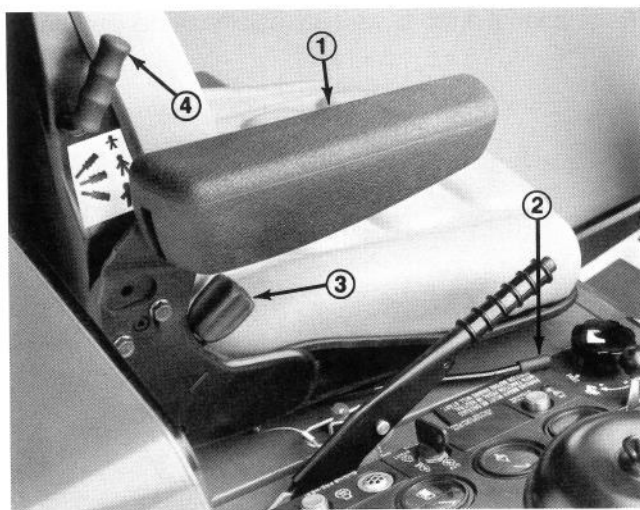


Fig. 7

1. Bracciolo
2. Leva di regolazione del sedile
3. Manopola dello schienale
4. Leva della sospensione

## Pulsante di verifica delle spie (Fig. 8)

Prima di iniziare il lavoro, premere il pulsante di verifica. Tutte le spie sul piantone di guida devono accendersi. Le spie che non si accendono indicano un guasto elettrico, che deve essere immediatamente rettificato. Le spie della pressione dell'olio e di mancanza di carica si accendono girando l'interruttore di accensione su "ON".

## Spie dell'idraulica e del motore (Fig. 8)

Se queste spie si accendono, arrestare la macchina ed effettuarne immediatamente la riparazione.

## Spia della pressione dell'olio motore (Fig. 8)

La spia accesa ed il segnale acustico indicano che la pressione dell'olio motore è pericolosamente bassa. Quando ciò si verifica, spegnere immediatamente il motore e rettificare il problema.

## Spia del carburante (Fig. 8)

La spia accesa ed il segnale acustico indicano che c'è troppa acqua nel carburante.

## Spia della temperatura del refrigerante (Fig. 8)

Se la temperatura del refrigerante del motore supera i 95°C, la spia si accende e si ode il segnale acustico. Il motore si spegne se la temperatura del refrigerante supera i 110°C. Quando l'impianto ed il motore si sono raffreddati, l'interruttore si ripristina automaticamente.

## Spia di mancanza di carica (Fig. 8)

Se le batterie non si ricaricano, ne viene data indicazione dalla spia e dal segnale acustico.

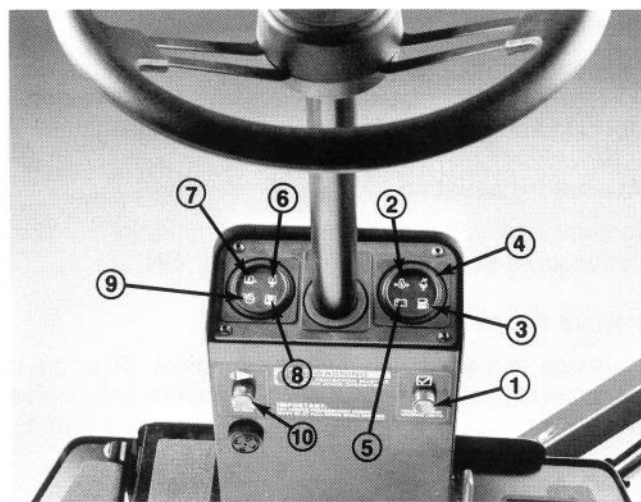


Fig. 8

1. Pulsante di verifica delle spie
2. Spia della pressione dell'olio motore
3. Spia del carburante
4. Spia della temperatura del refrigerante
5. Spia di mancanza di carica
6. Spia della temperatura dell'olio idraulico
7. Spia di livello dell'olio idraulico
8. Spia del filtro dell'olio idraulico
9. Spia del filtro dell'aria
10. Pulsante silenziatore dell'allarme



# CONOSCERE I COMANDI

## Spia della temperatura dell'olio idraulico (Fig. 8)

La spia ed il segnale acustico indicano che la temperatura dell'olio idraulico è eccessiva.

## Spia di livello dell'olio idraulico (Fig. 8)

La spia ed il segnale acustico avvertono che il livello dell'olio idraulico è basso. Se il livello scende oltre, il motore si spegne automaticamente, e non può essere avviato di nuovo se non quando l'olio è di nuovo al livello di sicurezza.

## Spia del filtro dell'olio idraulico (Fig. 8)

La spia ed il segnale acustico avvertono che il filtro dell'olio idraulico è intasato.

## Spia del filtro dell'aria (Fig. 8)

La spia ed il segnale acustico avvertono che il filtro è intasato e deve essere sostituito.

## Pulsante silenziatore (Fig. 8)

Per silenziare l'allarme occorre premere questo pulsante. Il sistema d'allarme si disinnesta e si azzer automaticamente quando il problema è rettificato, oppure quando si preme il pulsante silenziatore.

## Tachimetro (Fig. 11)

Indica la velocità della macchina. Usato insieme con il selettore della velocità ed il comando della velocità del cilindro, si ottiene la giusta velocità di falciatura.

## Avvisatore acustico

Al centro del volante. Funziona solo quando l'interruttore di accensione si trova su "ON".

## Pedale di trazione (Fig. 9)

Controlla la marcia avanti e la retromarcia. Premere la parte superiore del pedale per fare marcia avanti, e la parte inferiore per la retromarcia. La velocità dipende dalla pressione del pedale.

- Per ottenere la massima velocità senza carico, premere a fondo il pedale con la leva del gas su FAST.
- Per la massima potenza sotto carico, oppure in salita, mantenere un elevato regime del motore tenendo la leva del gas su FAST ed il pedale di trazione fermo sul selettore della velocità. Se il regime del motore incomincia a scendere a causa del carico, ridurre gradualmente la pressione sul pedale di trazione fin quando il regime del motore aumenta.

Per fermarsi, ridurre la pressione del piede sul pedale di trazione e lasciare che ritorni in posizione centrale. Scendendo pendii molto ripidi, premere sulla parte OPPOSTA del pedale, oppure agire con il tallone su RETROMARCIA e con la punta del piede su MARCIA AVANTI.

## Selettore della velocità (Fig. 9)

Controlla il movimento del pedale di trazione. La leva di selezione agevola il controllo della velocità di falciatura ed elimina improvvise variazioni di velocità su terreni irregolari.

**IMPORTANTE:** Se il dispositivo di bloccaggio del selettore non è in grado di mantenere il pedale di trazione nella posizione richiesta, serrare il dado della levetta tra camma e punteria (Fig. 9 inserto).

## Fermi per il trasporto (Figg. 9 e 10)

Questi fermi fissano le unità falcianti in posizione verticale per il trasporto. Il fermo delle unità falcianti anteriori è azionato a pedale (Fig. 9), mentre i fermi a mano controllano le unità falcianti centrale ed esterne (Fig. 10).

Regolando il dado si varia la resistenza del pedale di trazione.

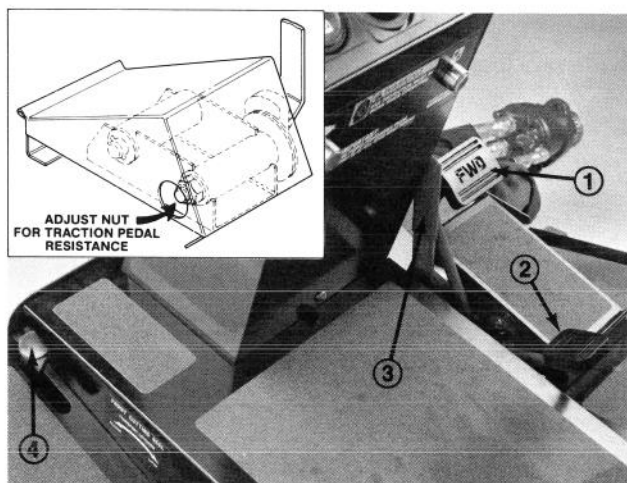
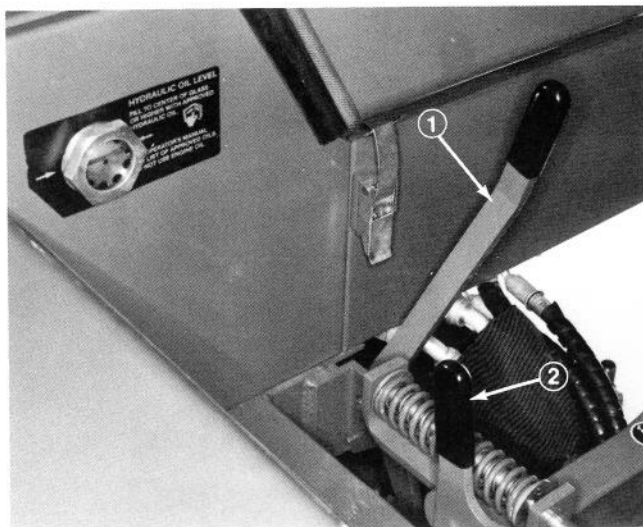


Fig. 9

1. Parte superiore del pedale di trazione
2. Parte inferiore del pedale di trazione - Retromarcia
3. Selettore della velocità
4. Fermo per il trasporto - Unità falcianti anteriori



# CONOSCERE I COMANDI



**Fig. 10**

1. Fermo dell'unità falciante centrale
2. Fermo delle unità falcianti esterne

## **Comandi per il sollevamento delle unità falcianti (Fig. 11)**

Le due leve esterne alzano ed abbassano le due unità falcianti esterne; la leva centrale alza ed abbassa le due unità falcianti anteriori e quella centrale. Il motore deve essere in moto per poter abbassare le unità falcianti. Quando le unità falcianti sono sollevate, i cilindri si fermano automaticamente. Non lasciare che le leve scattino in posizione neutra, o le unità falcianti non si abbasseranno facilmente.

## **Collegamento per taglio trasversale (Fig. 11)**

Viene utilizzato con la leva di sollevamento dell'unità falciante centrale e la leva di falciatura/lappatura quando si falcia l'erba con il taglio trasversale.

## **Indicatore di temperatura del refrigerante (Fig. 11)**

Indica la temperatura del liquido refrigerante dell'impianto.

## **Pulsante di intervento sul motore (Fig. 11)**

Premendo il pulsante si mette in moto il motore in seguito a surriscaldamento, dopo che è stato arrestato automaticamente dai microinterruttori di sicurezza. Da usare solo per brevi periodi.

## **Indicatore di livello del carburante (Fig. 11)**

Indica il quantitativo di carburante nel serbatoio.

## **Tagliacircuito (Fig. 11)**

Il tagliacircuito principale (40 A) protegge i circuiti elettrici principali del motore ed altri dispositivi quali i fari. Il tagliacircuito ausiliare (10 A) protegge i collegamenti elettrici delle spie e degli interruttori. Premere il pulsante per ripristinarli.

## **Contaore (Fig. 11)**

Indica le ore di funzionamento complessive della macchina.

**Nota:** Le linee che girano nella finestrella a sinistra del contaore indicano che il contaore è in servizio.

## **Indicatore di preriscaldamento del motore (Fig. 11)**

Luce intensa quando le candele a incandescenza sono sufficientemente calde.

## **Interruttore di preriscaldamento del motore (Fig. 11)**

Per l'avviamento a freddo, premere l'interruttore e tenerlo premuto fin quando l'indicatore ha una luce intensa.

## **Interruttore di accensione (Fig. 11)**

L'interruttore ha tre posizioni: OFF, ON e START (avviamento). Girare la chiave su START e rilasciarla quando il motore gira. Per spegnere il motore, girare la chiave su OFF.

# CONOSCERE I COMANDI

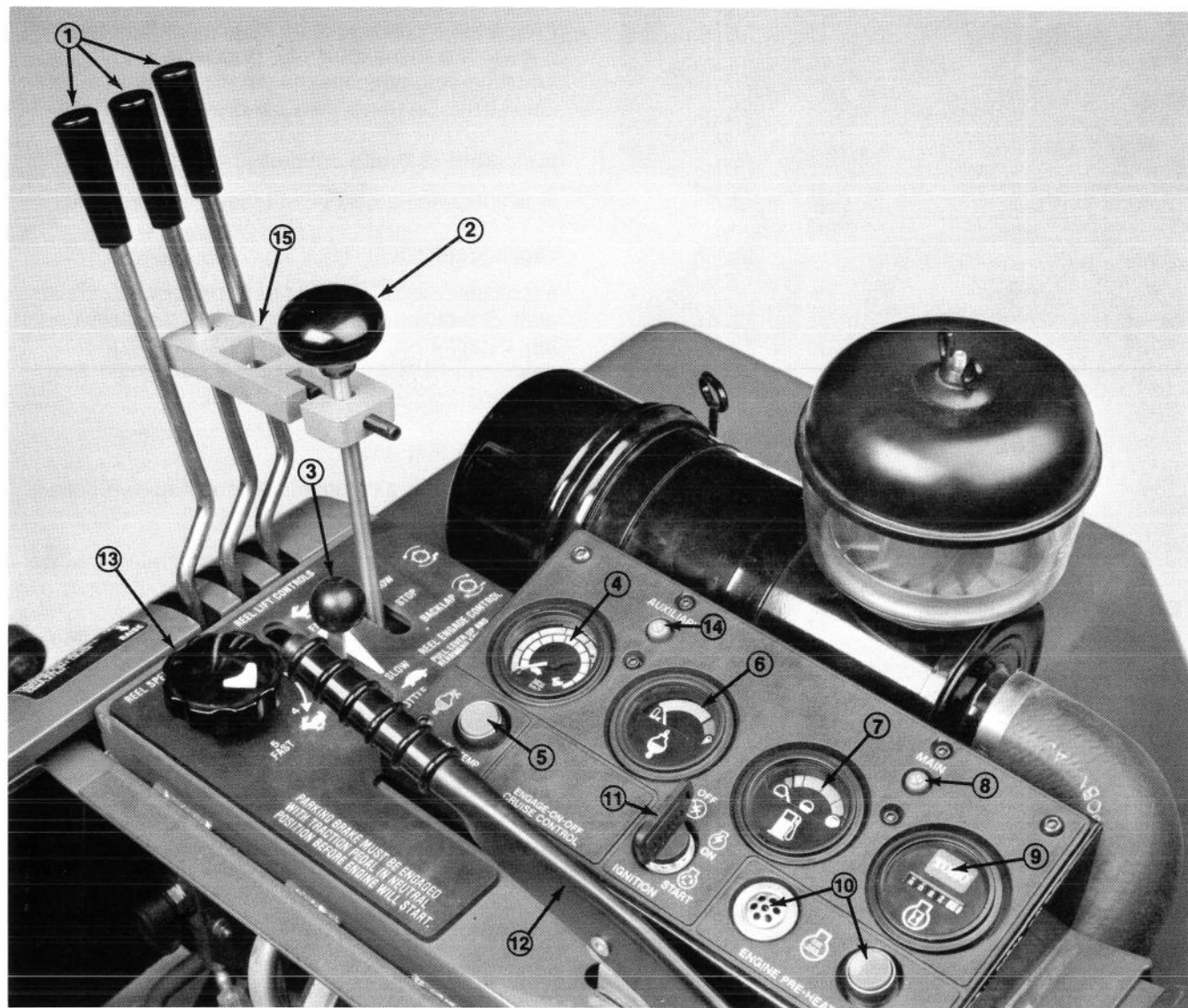


Fig. 11

- |  |  |
|--|--|
| 1. Comandi per il sollevamento delle unità falcianti | 9. Contatore   |
| 2. Leva di falciatura-lappatura                      | 10. Pulsante di preriscaldamento del motore e indicatore |
| 3. Comando del gas                                   | 11. Interruttore di accensione                           |
| 4. Tachimetro  | 12. Freno a mano   |
| 5. Pulsante di intervento motore                     | 13. Comando della velocità dei cilindri                  |
| 6. Indicatore di temperatura del refrigerante        | 14. Tagliacircuito ausiliare                             |
| 7. Indicatore di livello del carburante              | 15. Collegamento per taglio trasversale                  |
| 8. Tagliacircuito principale                         |  |

# CONOSCERE I COMANDI

## **Leva del freno di stazionamento (Fig. 11)**

Alzare la leva per bloccare il freno; per rilasciarlo, alzare la leva, premere il pulsante ed abbassare la leva. Il freno deve essere innestato prima di avviare il motore. Innestare sempre il freno di stazionamento prima di lasciare il sedile.

## **Leva di falciatura-lappatura (Fig. 11)**

Spostare la leva in avanti per innestare le unità falcianti; spostarla al centro per fermarle. Per lappare le unità falcianti, sollevare la leva sopra il fermo e bloccarla nella posizione posteriore.



### **ATTENZIONE**

**Non spostare la leva direttamente tra le posizioni di falciatura (MOW) e di lappatura (BACKLAP): fermarsi brevemente in posizione STOP.**

## **Comando della velocità dei cilindri (Fig. 11)**

Per aumentare la velocità dei cilindri girare la manopola in senso orario; per diminuire la velocità girare la manopola in senso antiorario. Usandola con il selettore della velocità si ottiene la velocità di falciatura desiderata.

## **Comando del gas (Fig. 11)**

Spostare il comando in avanti per incrementare la velocità del motore, indietro per diminuirla.

# ISTRUZIONI OPERATIVE

## AVVIAMENTO E ARRESTO

1. Sedersi sul sedile, senza posare il piede sul pedale della trazione. Verificare se il freno di stazionamento è innestato (Fig. 12). Il pedale di trazione e la leva di falciatura/lappatura devono essere in folle.
2. Se il motore o la temperatura ambiente sono inferiori a 7-10°C, premere l'interruttore di preriscaldamento del motore e tenerlo premuto fin quando l'indicatore brilla (Fig. 12). Rilasciare quindi l'interruttore e procedere al punto 3 per l'avviamento del motore.
3. Spostare il comando del gas su SLOW e girare la chiave di accensione su START (Fig. 12). Quando il motore si avvia, rilasciare la chiave.
4. Per fermarsi, disinnestare e posizionare tutti i comandi su folle, ed innestare il freno di stazionamento. Alzare e bloccare tutte le unità falcianti in posizione di trasporto. Girare la chiave su OFF e toglierla.

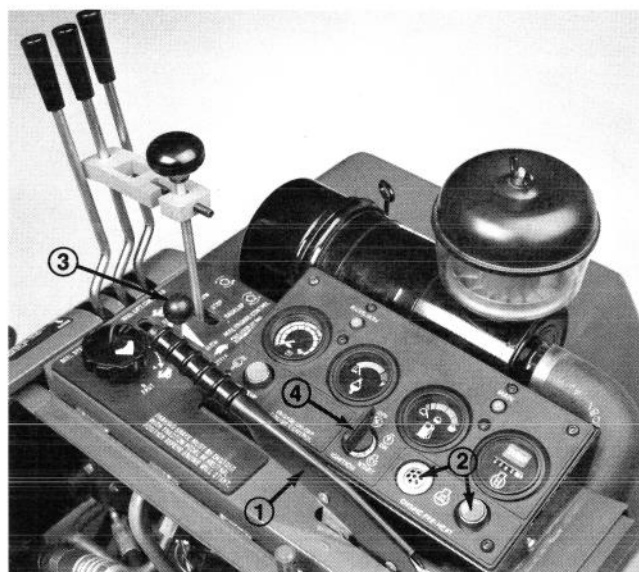


Fig. 12

1. Freno di stazionamento
2. Interruttore di preriscaldamento del motore e indicatore
3. Comando del gas
4. Chiave di accensione

## IMPIANTO DI INIEZIONE DIRETTA

**IMPORTANTE:** Quando il motore viene avviato per la prima volta, oppure se è senza carburante o se viene effettuata la manutenzione dell'impianto del carburante, è necessario ricorrere all'iniezione diretta.

1. Alzare il cofano e tenerlo aperto con l'asta di supporto (Fig. 12).
2. Allentare di un giro il tappo di spurgo del filtro del carburante (Fig. 13). Spingere lo stantuffo d'iniezione (Fig. 13) fin quando il carburante fuoriesce dal foro nel tappo. Quando il carburante cessa di fare schiuma, serrare il tappo durante la corsa discendente dello stantuffo. Asciugare il carburante versato.

**Nota:** Se occorre spurgare l'aria dalla linea del combustibile tra il filtro del carburante e la pompa di iniezione, allentare l'ugello della pompa di iniezione e ripetere la procedura di spurgo.

3. A questo punto, di solito il motore si avvia. Se non si avviasse, allentare ogni ugello di iniezione sul motore ed avviare il motore fin quando il carburante esce uniformemente dall'ugello. Avvitare l'ugello non appena il combustibile cessa di fare schiuma.



Fig. 13

1. Tappo di spurgo
2. Stantuffo d'iniezione

# ISTRUZIONI OPERATIVE

## VERIFICA DELLE SPIE

Ogni giorno, prima di iniziare il lavoro, verificare il funzionamento di tutte le spie.

1. Innestare il freno di stazionamento, quindi girare la chiave di accensione su ON e premere il pulsante delle spie (Fig. 14). Tutte le spie si accendono e suona l'allarme acustico.

**Nota:** L'allarme continua a suonare fin quando il problema non sarà rettificato, o fin quando non si preme il pulsante silenziatore. Se vi fosse un secondo problema, l'allarme non suonerà, ma la spia si accenderà.

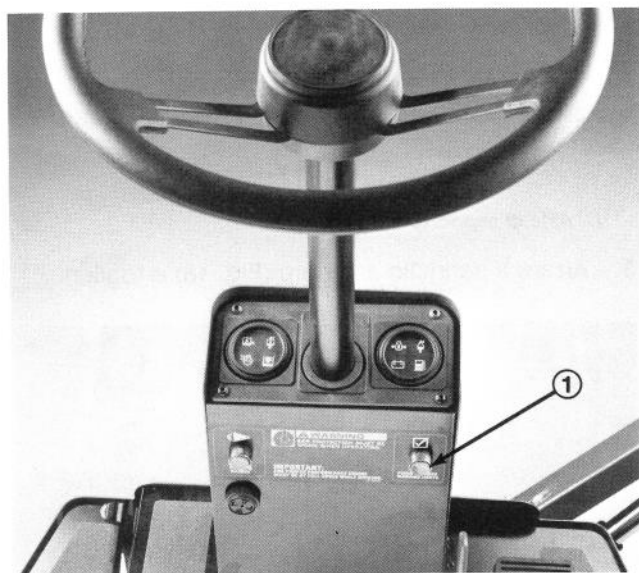


Fig. 14

1. Pulsante di verifica delle spie

## VERIFICA DEI MICROINTERRUTTORI



**ATTENZIONE**

I MICROINTERRUTTORI SONO MONTATI PER LA PROTEZIONE DELL'OPERATORE: NON DISINNESTATELI. OGNI GIORNO VERIFICARE IL FUNZIONAMENTO DEI MICROINTERRUTTORI. IN CASO DI MALFUNZIONAMENTO, SOSTITUIRE IL MICROINTERRUTTORE DIFETTOSO PRIMA DI USARE LA MACCHINA. SOSTITUIRE TUTTI I MICROINTERRUTTORI OGNI DUE ANNI, INDIPENDENTEMENTE DAL LORO FUNZIONAMENTO, AL FINE DI ASSICURARE LA MASSIMA PROTEZIONE.

1. Portare la macchina in una zona spaziosa, esente da corpi estranei e lontano dalle persone, e spegnere il motore.

2. Sedersi sul sedile ed innestare il freno di stazionamento (Fig. 15). Girare la chiave e cercare di avviare il motore con la leva di falciatura/ lappatura (Fig. 15), in entrambe le posizioni di falciatura (MOW) e di lappatura (BACKLAP). Se il motore gira, c'è un guasto, che deve essere riparato immediatamente; se il motore non gira, il microinterruttore di comando dell'unità falciante funziona correttamente.

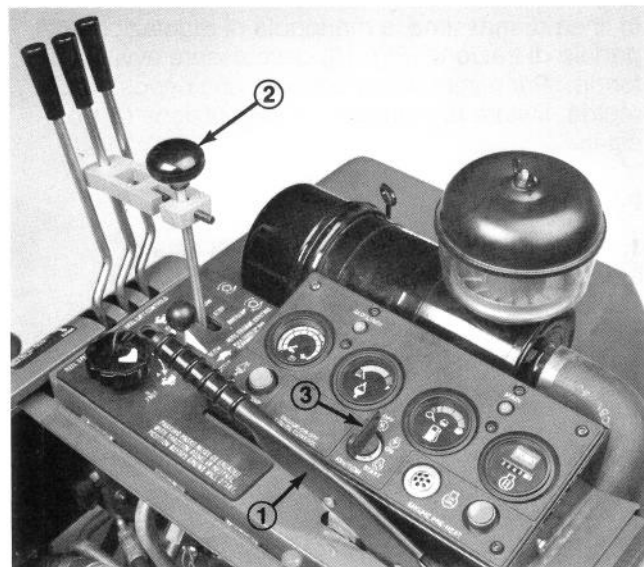


Fig. 15

1. Freno di stazionamento
2. Leva di falciatura/lappatura
3. Chiave

3. Sedersi sul sedile e disinnestare il freno di stazionamento (Fig. 15). Girare la chiave e cercare di avviare il motore con la leva di falciatura/lappatura (Fig. 15) in posizione STOP. Se il motore gira, c'è un guasto, che deve essere riparato immediatamente; se il motore non gira, il microinterruttore del freno funziona correttamente.

4. Innestare il freno di stazionamento (Fig. 15), avviare il motore ed abbassare le unità falcianti. Spostare la leva di falciatura/lappatura (Fig. 15) in posizione di falciatura (MOW) ed alzarsi dal sedile: il motore deve fermarsi entro pochi secondi, il che significa che i microinterruttori funzionano. Alzarsi anche con la leva in posizione di lappatura (BACKLAP): il motore si ferma, indicando che i microinterruttori di sicurezza funzionano. Se il motore non si fermasse, c'è un guasto, che deve essere riparato immediatamente.



# ISTRUZIONI OPERATIVE

**Nota:** Dal momento in cui l'operatore si alza dal sedile al momento in cui si spegne il motore, trascorrono 1 o 2 secondi.

5. Innestare il freno di stazionamento, mettere in folle (NEUTRAL) la leva di falciatura/lappatura, avviare il motore, disinnestare il freno a mano ed alzarsi dal sedile. Se il motore si ferma, i microinterruttori di sicurezza funzionano; se non si ferma, c'è un guasto, che deve essere riparato immediatamente.

## RISPOSTA DEL PEDALE DI TRAZIONE

In linea di massima la manopola di regolazione del pedale di trazione (Fig. 19) deve essere avvitata a fondo. Per rifinire, o per ottenere una risposta più rapida, svitare la manopola di regolazione di 1 o 2 scatti.

### Per regolare:

1. Rimuovere la staffa di fermo dall'asta di bloccaggio del sedile (Fig. 16).



Fig. 16

1. Staffa di fermo
2. Asta di bloccaggio del sedile

2. Usare l'asta di bloccaggio per tenere il sedile in posizione diritta (Fig. 17).

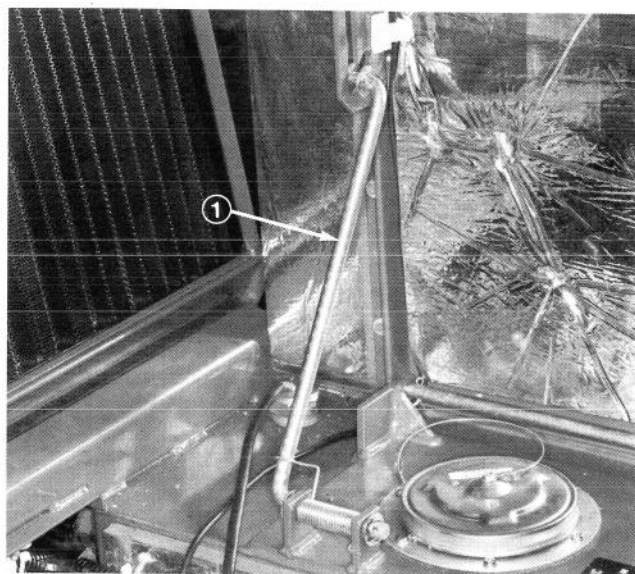


Fig. 17

1. Asta di supporto del sedile

3. Alzare il pannello anteriore (Fig. 18) e toglierlo.

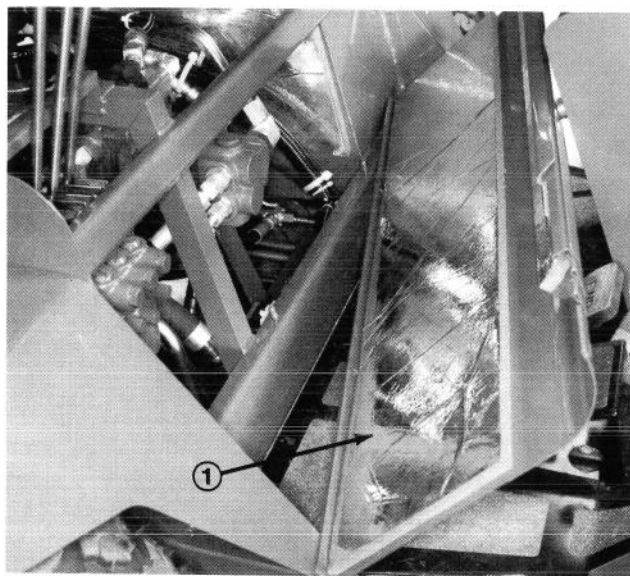


Fig. 18

1. Pannello anteriore

# ISTRUZIONI OPERATIVE

4. Girare la manopola di regolazione del pedale di trazione in senso orario per incrementare la pressione (lenta risposta), oppure in senso antiorario per diminuirla (rapida risposta)(Fig. 19).

5. Montare il pannello anteriore sulle spine d'attacco (Fig. 18). Abbassare il sedile nella posizione normale, e fissarlo con la spina di bloccaggio (Fig. 16).

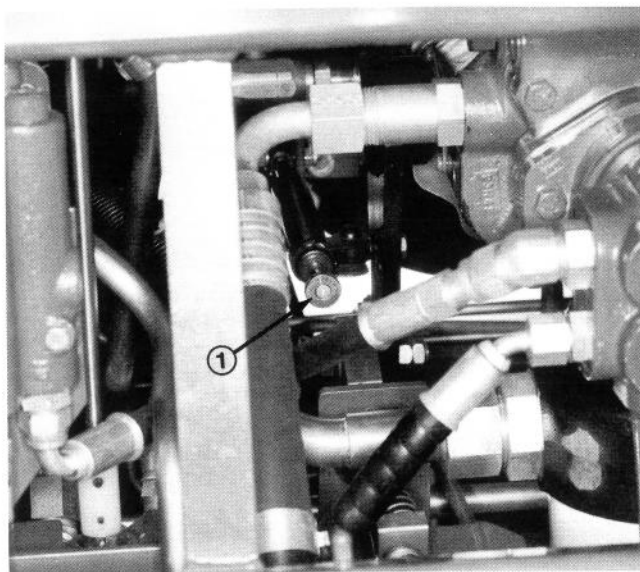


Fig. 19

1. Manopola di regolazione del pedale di trazione

## SPINGERE O RIMORCHIARE IL TRATTORINO

In caso di emergenza, il trattorino può essere spinto o trainato per un breve tratto, utilizzando la valvola di Bypass della pompa di trazione.

**IMPORTANTE:** Non spingere né trainare il trattorino a velocità superiori a 3 - 5 km/ora, in quanto si potrebbe danneggiare l'impianto idraulico. Per trasportare il trattorino a notevole distanza, utilizzare un pianale o un rimorchio.

1. Alzare il sedile e rimuovere il pannello anteriore. Girare di 90° la valvola di Bypass (Fig. 20). Aprendo la valvola si apre un passaggio all'interno della pompa di trazione, bypassando l'olio idraulico. Poiché l'olio è stato bypassato, si può spostare il trattorino senza danneggiare l'impianto idraulico.

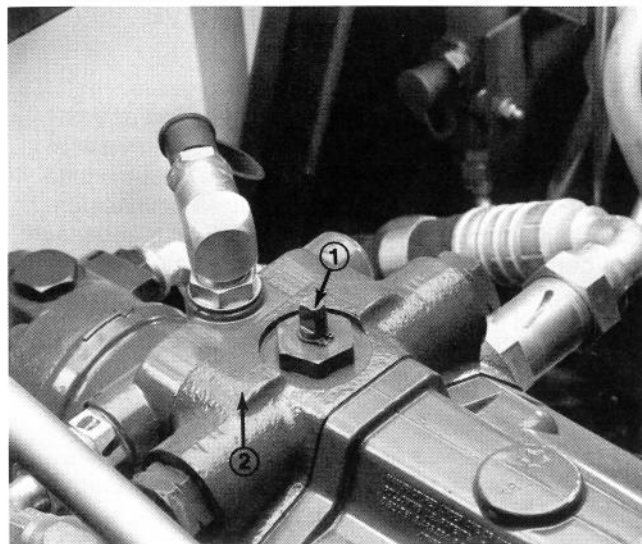


Fig. 20

1. Valvola di Bypass      2. Pompa di trazione

**IMPORTANTE:** Prima di aprire la valvola di Bypass, accertarsi che il freno a mano sia innestato.

2. Chiudere la valvola di Bypass prima di avviare il motore. Non avviare il motore se la valvola è aperta.

**IMPORTANTE:** L'impianto idraulico si surriscalda se la valvola di Bypass è aperta mentre il motore è acceso.



PERICOLO

**Il veicolo si sposta se i motori delle ruote anteriori sono disinnestati. Il veicolo deve trovarsi su terreno piano, oppure si devono bloccare le ruote. La frenatura non è efficace se i motori delle ruote sono disinnestati.**

Per rimorchiare con i motori delle ruote anteriori disinnestati, utilizzare la Barra di traino Toro Cat.no. 58-7020.

# ISTRUZIONI OPERATIVE

## CARATTERISTICHE OPERATIVE

### Pratica

Prima di falciare, fare pratica in una zona aperta. Avviare e spegnere il motore, fare marcia avanti e indietro, alzare ed abbassare le unità falcianti tutte insieme ed una per volta. Innestare e disinnestare i cilindri; lavorare con tutte le unità falcianti abbassate, poi con una sola abbassata. Presa dimestichezza con la macchina, fare pratica falciando attorno ad alberi e ad ostacoli, e guidare su e giù per pendii variando la velocità tra falciatura e trasporto.

### Allarme

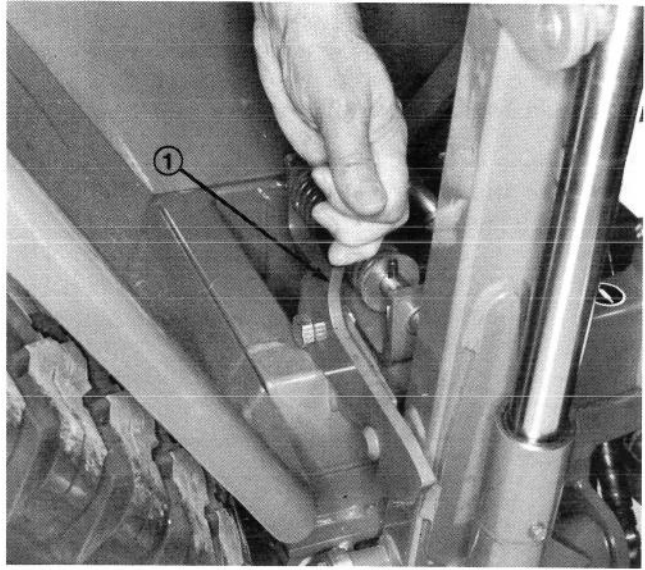
Se mentre si lavora si accende una spia, fermare immediatamente la macchina e rettificare l'anomalia prima di riprendere il lavoro. Diversamente, si potrebbero causare gravi danni alla macchina. Per brevi periodi, tuttavia, si può usare il pulsante di intervento d'emergenza (Fig. 11) per avviare il motore se si ferma perché surriscaldato.

### Falciatura

Giunti alla zona da falciare, sbloccare i dispositivi di bloccaggio per il trasporto dell'unità falciante anteriore (Fig. 9), e quelli centrale ed esterni (Fig. 21). Abbassare le unità falcianti, innestare il freno a mano e spegnere il motore.

Posizionare i deflettori in posizione orizzontale (Fig. 22).

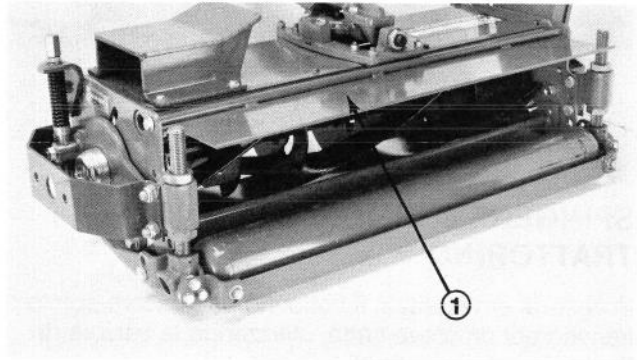
**Nota:** Regolare i deflettori in modo che i ritagli d'erba vengano scaricati indietro, lontano dalle unità falcianti. In tal modo si impedisce ai ritagli, ed in particolare ai mucchi d'erba bagnati, di cadere dalla macchina o dalle unità falcianti, sciupando l'aspetto del tappeto erboso.



**Fig. 21**

**1. Bloccaggio per il trasporto, unità falcianti esterne**

In linea di massima i deflettori si regolano abbassandoli leggermente quando l'erba è asciutta, ed alzandoli leggermente quando è bagnata.



**Fig. 22**

**1. Deflettore dell'erba**

# ISTRUZIONI OPERATIVE

Osservare il tachimetro ed adattare il selettore della velocità di spostamento (Fig. 23) e la manopola di comando della velocità del cilindro (Fig. 24) all'altezza di taglio desiderata: vedi Tabella dei tagli (Fig. 27). L'adesivo sul piantone di sterzo viene fornito a solo titolo informativo.

## Collegamento per taglio trasversale

L'innesto e disinnesto della leva di comando per il sollevamento centrale fa sì che il collegamento per taglio trasversale innesti o disinnesti simultaneamente la leva di comando della falciatura, eliminando due operazioni manuali distinte. Se la leva di comando della falciatura non segue il moto della leva di comando per il sollevamento, regolare la vite (o viti) a pressione.

Se non si usa continuamente il collegamento per taglio trasversale, è possibile rimuoverlo svitando la manopola di comando per il sollevamento, ed allentando la vite a pressione.

Per staccare temporaneamente il collegamento per taglio trasversale, spegnere il motore, tirare indietro la leva di sollevamento fin quando la tacca del collegamento non si allinea con la leva di comando della falciatura, e spostare il collegamento da un lato.

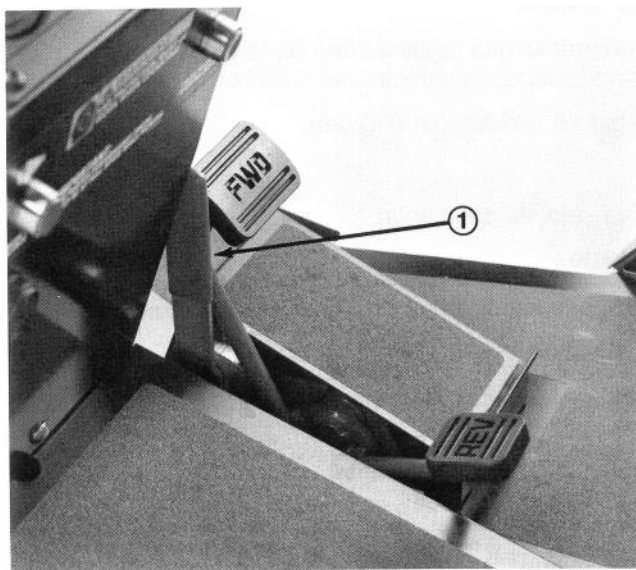


Fig. 23

1. Selettore della velocità di spostamento



Fig. 24

### 1. Manopola di comando della velocità del cilindro

Avviare il motore e spostare il comando del gas su FAST (marcia), in modo che il motore funzioni al massimo regime. Mettere la leva di falciatura/lappatura su falciatura (MOW) (Fig. 11): i cilindri girano. Disinnestare quindi il freno a mano. Per fare marcia avanti e falciare, premere in avanti il pedale di trazione (Fig. 25). Mantenere il contatto tra pedale di trazione e selettore della velocità al fine di garantire un taglio uniforme e di buona qualità.

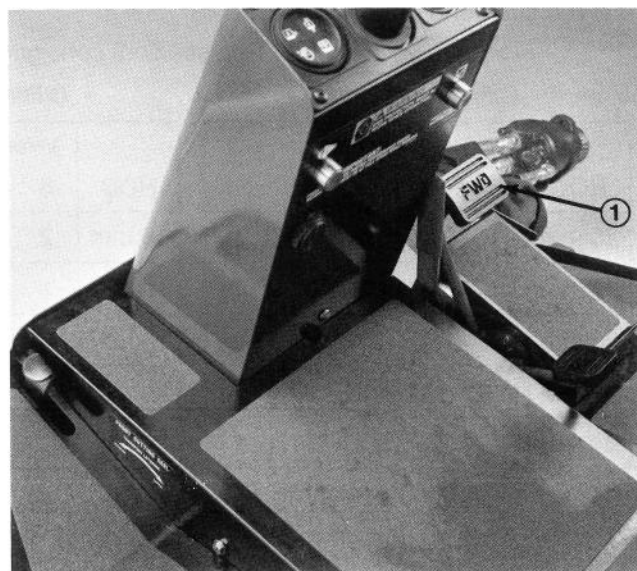


Fig. 25

1. Pedale di trazione



# ISTRUZIONI OPERATIVE

## Trasporto

Terminata la falciatura, spostare la leva di falciatura/lappatura su STOP e alzare le unità falcianti tirando indietro le leve di comando per il sollevamento. Tenere indietro le leve fin quando le unità falcianti non si saranno alzate completamente (il sistema idraulico emette un sibilo quando le unità falcianti sono alzate completamente). Bloccare le unità con i bloccaggi per il trasporto (Fig. 26).

Guidando da una zona all'altra, usare una velocità inferiore. Occorre essere prudenti nel guidare tra gli ostacoli, per non danneggiare la macchina e le unità falcianti.

## Accoppiamento velocità di trasporto e velocità cilindro

Mantenendo una costante velocità di trasporto, variare la velocità del cilindro per conseguire la migliore qualità di taglio per la zona da falciare. Una velocità troppo elevata o troppo bassa del cilindro per le condizioni di lavoro può influire sulla qualità di taglio. Per una guida alla registrazione iniziale della velocità del cilindro e la velocità di trasporto, vedi la Tabella dei tagli (Fig. 27) e l'adesivo sul piantone di sterzo (Pag. IT-15).

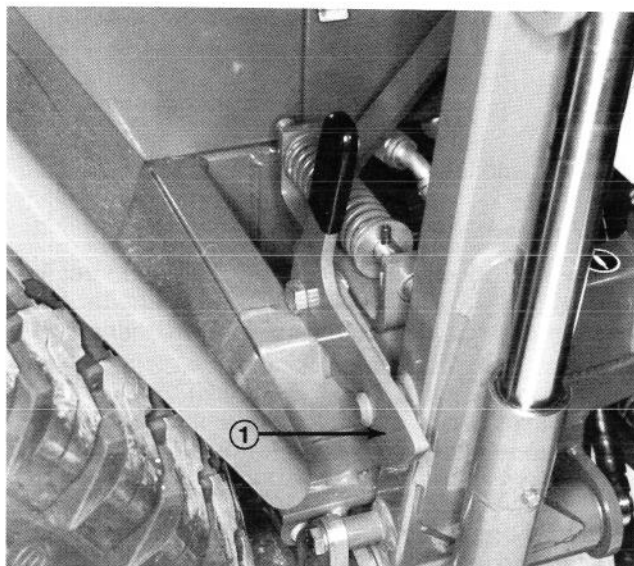


Fig. 26

1. Bloccaggio per il trasporto delle unità falcianti esterne

## TABELLA DEI TAGLI

L'altezza di taglio e la velocità di trasporto devono essere connesse alla registrazione della velocità del cilindro necessaria, nell'ambito della scala da 1 a 5 sulla manopola della velocità del cilindro.

**Nota:** 1 = 800 giri; 2 = 900 giri; 3 = 1000 giri; 4 = 1100 giri; 5 = 1200 giri (Fig. 26).

Le velocità sono approssimative.

Registrazioni consigliate per la velocità dei cilindri

Cilindro a 5 lame

| HOC   | Velocità di trasporto in kmh |     |     |     |     |
|-------|------------------------------|-----|-----|-----|-----|
|       | 5                            | 6.5 | 8   | 9.5 | 11  |
| 25 mm | 1                            | 3   | 5   | N/C | N/C |
| 32 mm | N/C                          | 1   | 3   | 5   | N/C |
| 38 mm | N/C                          | N/C | 2   | 3   | 4   |
| 51 mm | N/C                          | N/C | N/C | 1   | 2   |
| 64 mm | N/C                          | N/C | N/C | N/C | 1   |

Cilindro a 7 lame

| HOC   | Velocità di trasporto in kmh |     |     |     |     |
|-------|------------------------------|-----|-----|-----|-----|
|       | 5                            | 6.5 | 8   | 9.5 | 11  |
| 13 mm | 2                            | 5   | N/C | N/C | N/C |
| 16 mm | 1                            | 3   | 5   | N/C | N/C |
| 19 mm | N/C                          | 1   | 3   | 5   | N/C |
| 25 mm | N/C                          | N/C | 1   | 2   | 3   |
| 32 mm | N/C                          | N/C | N/C | 1   | 2   |

Cilindro a 11 lame

| HOC   | Velocità di trasporto in kmh |     |     |     |     |
|-------|------------------------------|-----|-----|-----|-----|
|       | 5                            | 6.5 | 8   | 9.5 | 11  |
| 10 mm | 1                            | 3   | 5   | N/C | N/C |
| 13 mm | N/C                          | 1   | 3   | 4   | N/C |
| 16 mm | N/C                          | N/C | 1   | 2   | 4   |
| 19 mm | N/C                          | N/C | N/C | 1   | 2   |

**Nota:** N/C = non consigliato

Fig. 27



# MANUTENZIONE

**TABELLA DI FREQUENZA DELLA MANUTENZIONE**

|   |   |
|---|---|
| Funzionamento del freno di stazionamento  | Ogni giorno                             |
| Verificare il funzionamento dei microinterruttori   | Ogni giorno                             |
| Verificare il livello dell'olio motore  | Ogni giorno                             |
| Verificare il livello del liquido refrigerante nell'impianto di raffreddamento                | Ogni giorno                             |
| Verificare il contatto cilindro-controlama  | Ogni giorno o quando necessario         |
| Verificare il livello dell'olio idraulico   | Ogni giorno                             |
| Verificare la pressione dei pneumatici  | Ogni giorno o quando necessario         |
| Spurgare l'acqua dal separatore carburante  | Ogni giorno o quando necessario         |
| Togliere corpi estranei dal radiatore e dalla griglia anteriore                               | Ogni giorno o quando necessario         |
| *Lubrificare i 5 spinotti del braccio di sollev.  | Ogni giorno                             |
| *Lubrificare i cilindri delle unità falcianti   | Ogni giorno                             |
| *Lubrificare i cuscinetti dei cilindri suddetti   | Ogni giorno                             |
| *Lubrificare il ponte posteriore (3 ingrassatori)   | Ogni giorno                             |
| Verificare vaschetta del filtro dell'aria, scodellino della polvere e deflettore              | Ogni giorno o quando necessario         |
| Lubrificare i perni a testa flottante o a testa fissa, e la valvola di regolazione cilindri   | Ogni settimana                          |
| Verificare tubi ed attacchi dell'impianto di raffreddamento                                   | Ogni 100 ore                            |
| Verificare condizione e tensione cinghie motore   | ** Ogni 100 ore                         |
| Verificare liquido batteria e giunti dei cavi   | Ogni 100 ore                            |
| Cambiare l'olio motore o il filtro  | ** Ogni 100 ore                         |
| Verificare tubi idraulici e tubi flessibili   | Ogni 100 ore                            |
| Spurgare l'acqua dal serbatoio idraulico  | Ogni 100 ore                            |
| Serrare i dadi delle ruote  | ** Ogni 200 ore                         |
| Pulire l'elemento del filtro dell'aria  | ** Ogni 200 ore o quando necessario     |
| Verificare il gioco delle valvole del motore  | ** Ogni anno o 500 ore                  |
| Sostituire il filtro del carburante   | Ogni 500 ore o quando necessario        |
| Cambiare il lubrificante del differenziale  | ** Ogni anno o 800 ore                  |
| Cambiare il filtro dell'impianto idraulico  | ** Ogni anno o 800 ore                  |
| Verificare la convergenza delle ruote posteriori e riempire cuscinetti delle ruote posteriori | ** Ogni anno o 800 ore                  |
| Spurgare e lavare l'impianto di raffreddamento  | Ogni anno o 800 ore                     |
| Cambiare lo sfianto dell'impianto idraulico   | Ogni anno o 800 ore                     |
| Spurgare l'acqua dal serbatoio del carburante   | Ogni anno o 800 ore                     |
| Sostituire l'elemento del filtro dell'aria  | Ogni anno o 800 ore                     |
| Riapplicare la coppia ai bulloni della testa del cilindro                                     | ** Ogni anno o 1.000 ore                |
| Cambiare l'olio idraulico   | Ogni 2 anni                             |
| Sostituire il microinterruttore del sedile  | Ogni 2 anni                             |
| Sostituire il microinterruttore del freno a mano  | Ogni 2 anni                             |
| Sostituire il microinterruttore di falciatura/lappatura                                       | Ogni 2 anni                             |
| Usare grasso a base di litio No.2   | Intervallo iniziale: 50 ore d'esercizio |

## SPECIFICA PER LA MANUTENZIONE

Olio motore:

Per tutte le temperature usare SAE 10W30 SF, CD.

Fluido per l'impianto idraulico:

Vedi Specifica dell'olio idraulico (Pag.8). Non usare olio motore per l'impianto idraulico.

Filtri:

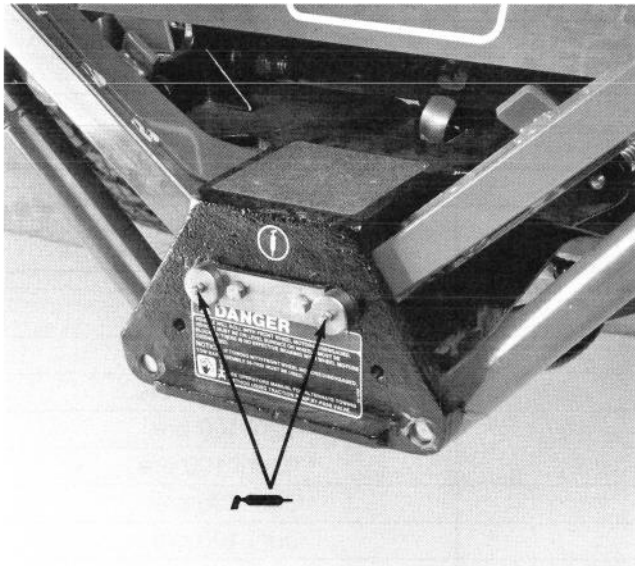
Olio idraulico (Toro cat.no.58-6610);  
aria (Toro cat.no.27-7110);  
carburante (Toro cat.no.60-5420);  
olio motore (Toro cat.no.49-2500);  
sfianto serbatoio idraulico (Toro cat.no.68-6150).

# MANUTENZIONE

## LUBRIFICAZIONE

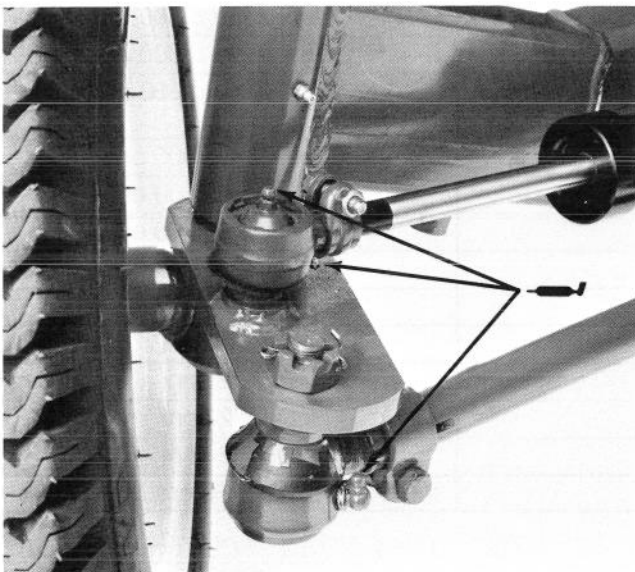
Le zone da lubrificare sono illustrate nelle Figg. 28-31. Usare grasso a base di litio No.2, e lubrificare gli ingrassatori sulla valvola di regolazione dei cilindri (non illustrata), sotto la consolle destra.

**Nota:** Rimuovere i tappi di plastica dagli ingrassatori dei perni a testa flottante o a testa fissa, e rimontarli dopo la lubrificazione (Fig. 30).



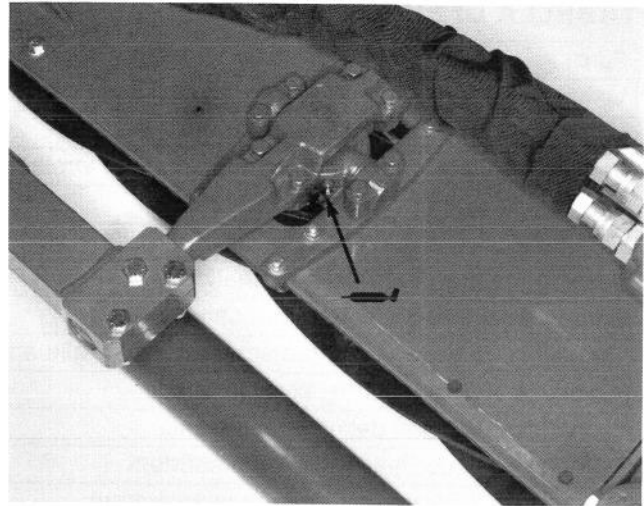
**Fig. 28**

**1. Bracci di sollevamento (5 ingrassatori)**



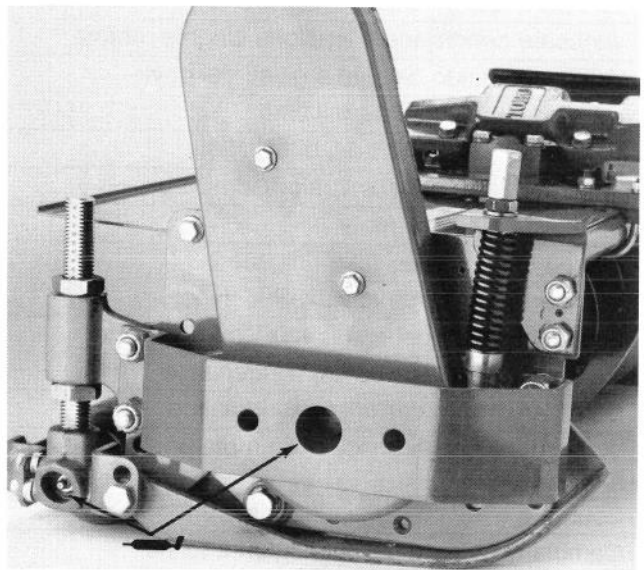
**Fig. 29**

**1. Ponte posteriore (3 ingrassatori)**



**Fig. 30**

**1. Perni a testa flottante o fissa (Kit a testa flottante illustrato)**



**Fig. 31**

**1. Cilindro e cuscinetti a rulli**

# MANUTENZIONE

## FILTRO DELL'ARIA

1. Manutenzione dello scodellino del prefiltro (Fig. 32) – Ogni giorno ispezionare lo scodellino del prefiltro; in ambienti molto polverosi e sporchi verificare più sovente. Non lasciare che la polvere si accumuli oltre il livello indicato sullo scodellino.

- A. Rimuovere la vite con testa ad alette. Separare il coperchio dallo scodellino del prefiltro.
- B. Togliere la polvere e pulire lo scodellino.
- C. Assemblare e montare lo scodellino del prefiltro, il coperchio e la vite con testa ad alette.



Fig. 32

- 1. Scodellino della polvere del prefiltro
- 2. Limitatore di efflusso del filtro dell'aria

2. Manutenzione del filtro (Fig. 33) – La spia o il segnale acustico avvertono che il filtro dell'aria è intasato. Tenere presente che mancanza di elettricità, e consumo di olio o fumo di scarico eccessivi sono indicazioni che il filtro deve essere pulito. Effettuare la manutenzione del filtro dell'aria ogni 200 ore di esercizio, o più sovente in ambienti polverosi o sporchi. Sostituire il filtro ogni sei puliture (800 ore), oppure una volta l'anno, scegliendo l'intervallo più breve.

- A. Allentare la vite della fascia di montaggio, togliere il gruppo scodellino della polvere e deflettore, e separare i pezzi. Pulire lo scodellino e rimontare i pezzi.



Fig. 33

- 1. Fascia di montaggio
- 2. Scodellino della polvere
- 3. Deflettore
- 4. Dado ad alette
- 5. Filtro

- B. Svitare il dado ad alette ed estrarre il filtro dal corpo. Lavare il filtro o pulirlo con aria compressa.

Lavaggio del filtro – Immergere il filtro per 15 minuti in acqua e preparato di pulitura per filtri (preparato cat.no.27-7220, corredato di istruzioni per la pulitura). **NON RIMUOVERE LE ALETTE DI PLASTICA.** Quando il filtro è pulito, sciacquarlo con acqua pulita. Non usare acqua con pressione superiore a 276 kPa, o si potrebbe danneggiare il filtro. Lasciare asciugare il filtro all'aria, oppure usare un flusso di aria calda (71°C). **NON USARE ARIA COMPRESSA O UNA LAMPADINA PER ASCIUGARE IL FILTRO BAGNATO: SI DANNEGGEREBBE IL FILTRO.**

Aria compressa – Soffiare l'aria compressa dall'interno del filtro verso l'esterno. **NON SUPERARE 689 kPa O SI DANNEGGEREBBE IL FILTRO. PER NON ROVINARE IL FILTRO, TENERE L'UGELLO DELL'ARIA AD UNA DISTANZA DI DUE CENTIMETRI E MEZZO DALLA CARTA PLISSETTATA.** Puntare una luce forte all'interno del filtro per verificarne la pulizia ed eventuali difetti (strappi, fori, rotture, alette, guarnizione e retina). Se il filtro è difettoso, sostituirlo.

- C. Montare il filtro e fissarlo con un dado ad alette. Mettere il gruppo scodellino e deflettore contro il corpo, e fissarlo con la fascia di montaggio.

# MANUTENZIONE

## OLIO MOTORE E FILTRO

Olio e filtro devono essere cambiati dopo le prime 50 ore di esercizio, ed in seguito ogni 100 ore.

1. Rimuovere il tappo di spurgo (Fig. 34), e lasciare che l'olio defluisca nella bacinella di raccolta. Quando l'olio cessa di defluire, rimontare il tappo.



Fig. 34

### 1. Tappo di spurgo

2. Rimuovere il filtro dell'olio (Fig. 35). Spalmare un leggero strato di olio pulito sulla guarnizione di tenuta del nuovo filtro prima di avvitarlo. **NON STRINGERE TROPPO.**

3. Versare l'olio nella coppa.

## L'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

1. Spurgare l'acqua dall'impianto di alimentazione del carburante (Fig. 36) - Spurgare l'acqua dall'impianto di alimentazione del carburante ogni giorno, oppure quando la spia indica la presenza di troppa acqua. Per spurgare, allentare l'ugello di spurgo in fondo al filtro del carburante. Spurgare l'acqua in un recipiente fin quando non si vedrà che il carburante (Fig. 36).

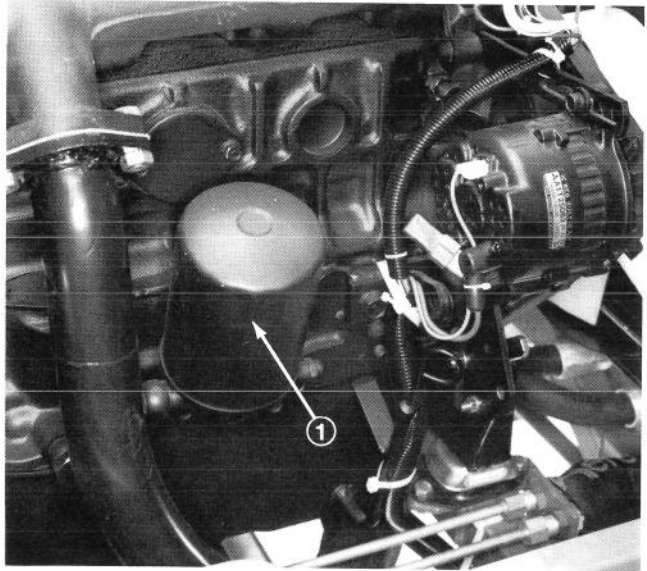


Fig. 35

### 1. Filtro dell'olio

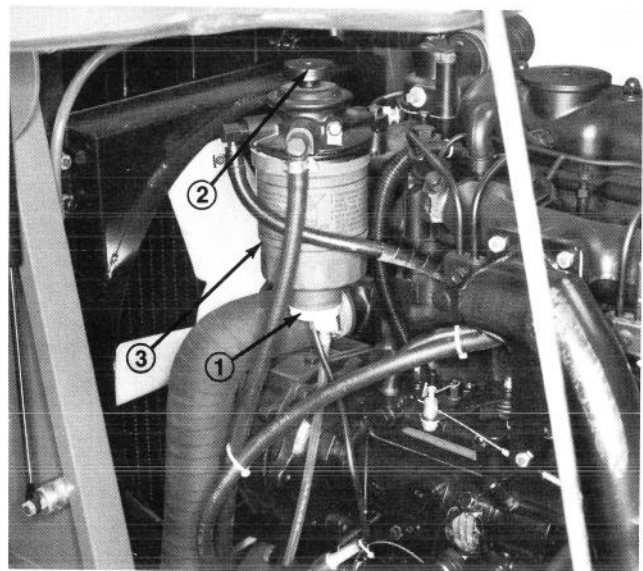


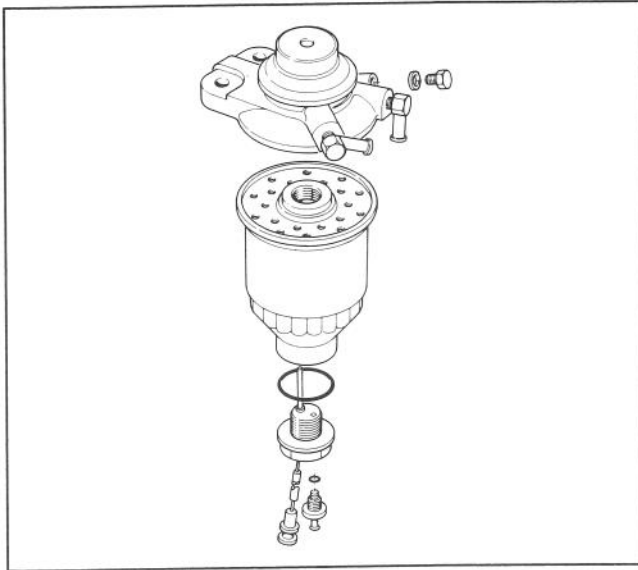
Fig. 36

- |                     |           |
|---------------------|-----------|
| 1. Sbocco di spurgo | 3. Filtro |
| 2. Stantuffo        |           |



# MANUTENZIONE

**2. Sostituzione del filtro del carburante** – Sostituire il filtro se il flusso di carburante è ostruito, oppure dopo ogni 500 ore di esercizio, o una volta l'anno, scegliendo il periodo più breve. Per sostituirlo, staccare i connettori e svitare lo sbocco di spurgo e la guarnizione toroidale (Fig. 37). Svitare il filtro e sostituirlo con un nuovo filtro Toro (Fig. 37). Montare il tappo di spurgo e la guarnizione toroidale. Riunire i connettori.

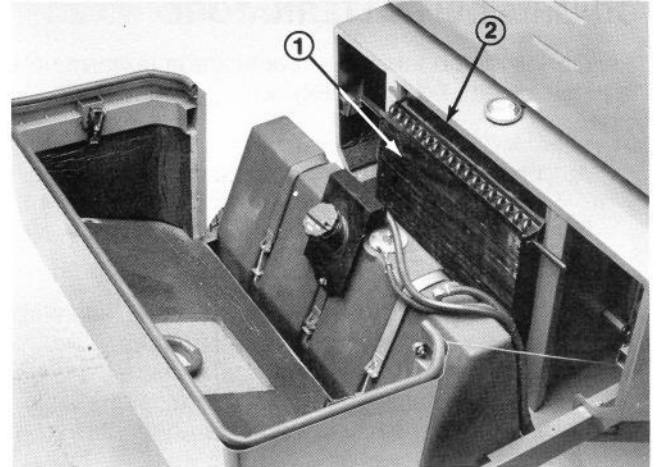


**Fig. 37**

## IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO DEL MOTORE

**1. Rimozione di corpi estranei** – Ogni giorno togliere eventuali corpi estranei dal refrigerante dell'olio, dal radiatore e dalla griglia anteriore; pulire più sovente in ambienti sporchi.

- A. Spegner il motore e sollevare il cofano dopo aver sbloccato i dispositivi di bloccaggio. Tenere il cofano alzato usando l'asta di supporto, quindi pulire accuratamente il motore e la zona circostante, rimuovendo corpi estranei.
- B. Sbloccare i dispositivi di bloccaggio all'interno del cofano posteriore, ed aprirlo (Fig. 38). Alzare il cofano con i manici del radiatore dell'olio e spostarlo indietro nella guida di montaggio. Pulire accuratamente con aria compressa ambo i lati del radiatore dell'olio, la zona circostante, ed a tergo del motore. Girare il radiatore dell'olio nella posizione iniziale e bloccare i cofani anteriore e posteriore.
- C. Rimuovere la griglia anteriore e pulirla con aria compressa (Fig. 39).

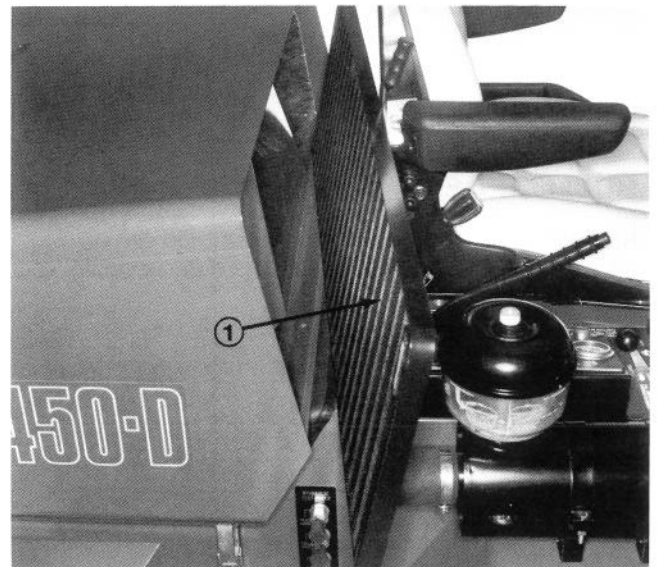


**Fig. 38**

- 1. Radiatore dell'olio
- 2. Radiatore

**2. Manutenzione dell'impianto di raffreddamento** – L'impianto ha una capacità di l.7. Proteggere sempre l'impianto di raffreddamento con una soluzione di 50% acqua e 50% anticongelante glicole etilenico. **NON USARE SOLTANTO ACQUA NELL'IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO.**

- A. Ogni 100 ore di esercizio serrare i raccordi dei tubi; sostituire i tubi deperiti.
- B. Ogni 800 ore di esercizio spurgare e lavare l'impianto di raffreddamento, ed aggiungere l'anticongelante (vedi Verifica dell'impianto di raffreddamento, pag. IT-9).



**Fig. 39**

- 1. Griglia anteriore

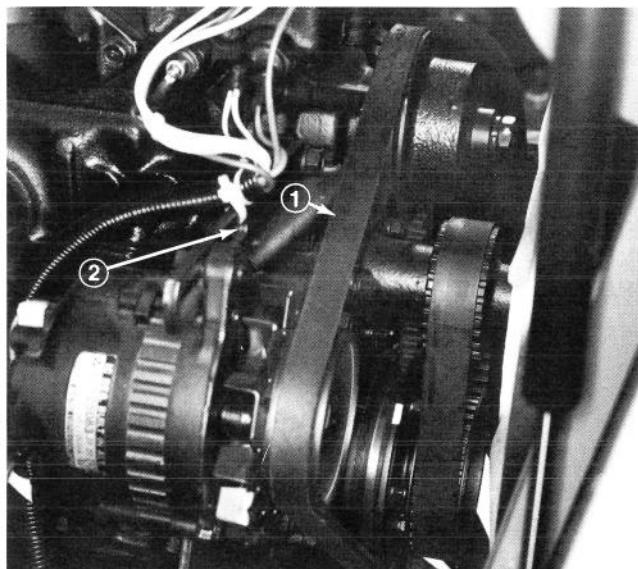


# MANUTENZIONE

## CINGHIA DELL'ALTERNATORE

1. Condizione e tensione. Verificare la condizione e la tensione delle cinghie (Fig. 40) ogni 100 ore di esercizio.

- A. La giusta tensione permette una flessione di mm.10 quando si applica una forza di kg.4,5 sulla cinghia, al centro tra le pulegge (Fig. 40).
- B. Se la flessione non fosse di mm.10, allentare i bulloni di montaggio dell'alternatore. Aumentare o diminuire la tensione e serrare i bulloni. Verificare di nuovo la tensione della cinghia per verificare che sia adeguata.



**Fig. 40**

1. Cinghia dell'alternatore 2. Bullone di montaggio

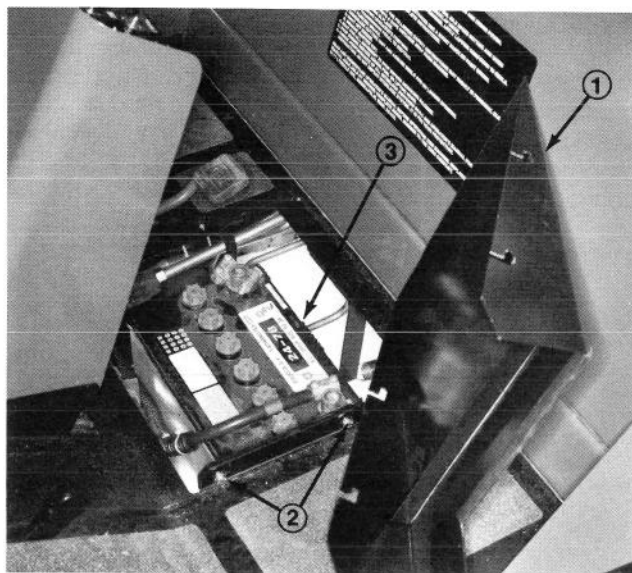
## BULLONI DELLA TESTA DEL CILINDRO

Riapplicare la coppia dapprima dopo 50 ore di esercizio, e verificare ogni 1.000 ore di esercizio, o una volta l'anno.

## GIOCO DELLE VALVOLE DEL MOTORE

Regolare dapprima dopo 50 ore di esercizio, quindi verificare ogni 500 ore di esercizio o una volta all'anno.

## MANUTENZIONE DELLA BATTERIA



**Fig. 41**

- 1. Coperchio della batteria
- 2. Viti mordenti
- 3. Batteria

Verificare la batteria ed i giunti dei cavi ogni 100 ore di esercizio.

- 1. Allentare le viti mordenti che fissano il coperchio della batteria (Fig. 41).
- 2. Rimuovere il coperchio facendolo scorrere in avanti fin quando i fori scanalati non si allineano con le viti mordenti.
- 3. Se la batteria o i cavi sono danneggiati, consumati o allentati, riparare in conformità.
- 4. Verificare il livello dell'elettrolito di ciascuna cella.
- 5. Montare il coperchio della batteria e fissarlo con le viti mordenti.

# MANUTENZIONE

## REGOLAZIONE DEI MICROINTERRUTTORI DEL FRENO A MANO E DELLA TRAZIONE

Col tempo il cavo del freno a mano si allunga, ed in tal caso il motore non si avvia. Rettificare regolando il cavo (Fig. 42).

1. Tirare la leva del freno a mano fino al terzo scatto.
2. Girare il dado di regolazione del cavo in senso orario fin quando i freni tengono la macchina con sicurezza.
3. Tirare il freno a mano per un altro scatto.
4. Regolare i quattro dadi della staffa ad U (Fig. 42) uniformemente per tendere la molla. Questa messa a punto influisce sul funzionamento dei microinterruttori della trazione.
5. Regolare i quattro dadi della staffa ad U (Fig. 42) in maniera che il motore si avvii e giri quando il freno a mano si trova al quarto scatto, ma non si avvii o giri quando il freno a mano è al secondo scatto.

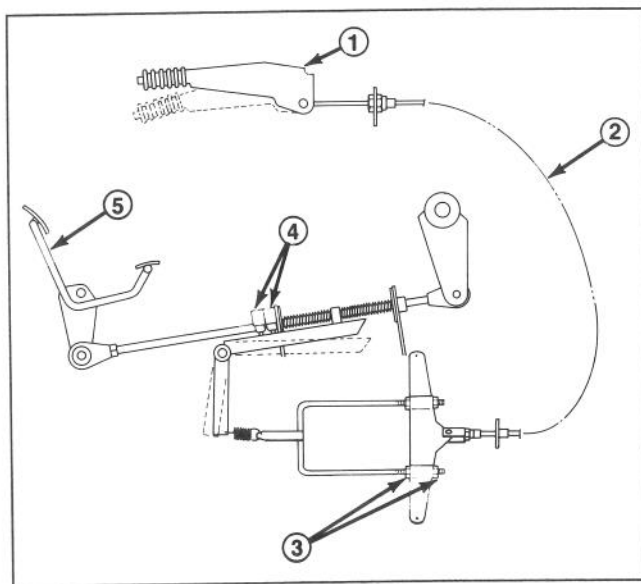


Fig. 42

1. Freno di stazionamento
2. Cavo del freno
3. Dadi della staffa a U
4. Microinterruttori della trazione
5. Pedale di trazione

## AGGIUNTA DI OLIO IDRAULICO

Il serbatoio idraulico ha una capacità di l.58. Quando la macchina è su un piano orizzontale, il livello dell'olio idraulico deve essere tra mm.6 e mm.12 sotto le frecce della spia di livello, quando l'olio è freddo. L'olio caldo deve essere allineato con le frecce sulla spia di livello (Fig. 43). Se il livello è basso, rabboccare con olio idraulico. Vedi Specifica dell'olio idraulico (Pag. IT-7).

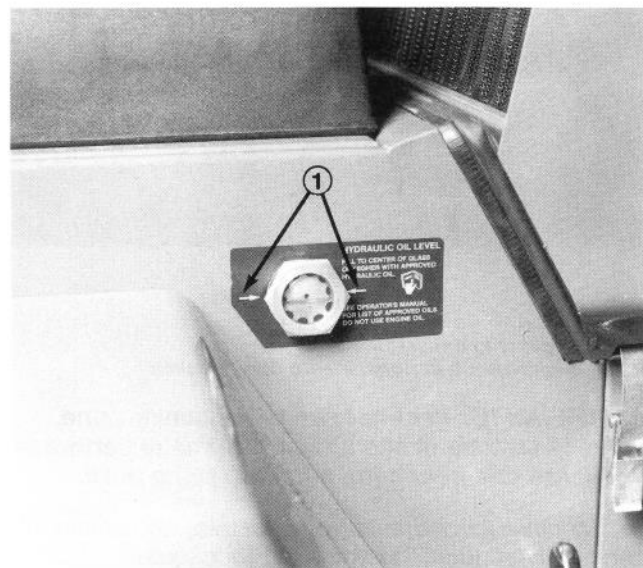


Fig. 43

### 1. Frecce

1. Rimuovere la spina di bloccaggio del sedile (Fig. 16), alzare il sedile e tenerlo aperto con l'asta di supporto.
2. Pulire attorno al coperchio del serbatoio (Fig. 44), rimuovere il coperchio e rabboccare con olio idraulico fin quando non sarà allineato con le frecce della spia di livello (Fig. 43).

# MANUTENZIONE

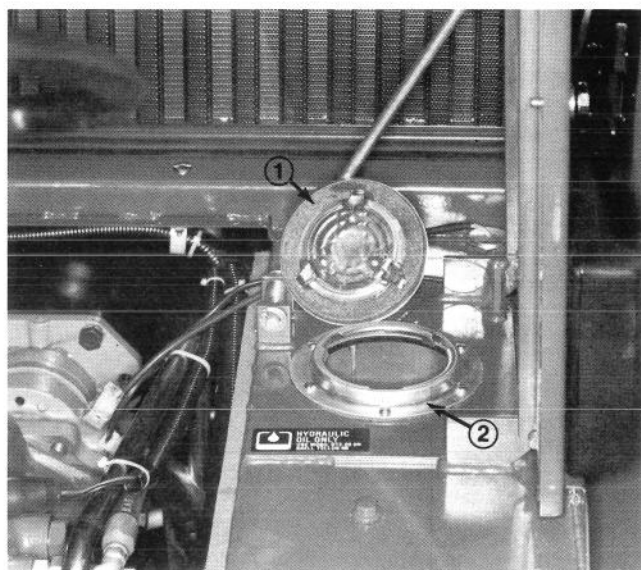


Fig. 44

1. Coperchio del serbatoio
2. Bocchettone di riempimento olio idraulico

**IMPORTANTE:** Per impedire la contaminazione, pulire le taniche di olio idraulico prima di perforarle. Verificare che bocchetta e imbuto siano puliti.

3. Montare il coperchio del serbatoio, abbassare il sedile e fissarlo con la spina di bloccaggio.

## SPURGO DELL'ACQUA DAL SERBATOIO IDRAULICO

Ogni 100 ore di esercizio, spurgare l'acqua dal serbatoio idraulico.

1. Aprire il tappo di spurgo (Fig. 45) girandolo di mezzo giro, e lasciare che il fluido defluisca nella bacinella di raccolta fin quando non si vede più acqua nell'olio idraulico.

2. Serrare il tappo di spurgo e rabboccare con olio idraulico (vedi Aggiunta di olio idraulico, pag. IT-29).

## CAMBIO DELL'OLIO IDRAULICO

L'olio idraulico va cambiato ogni 2 anni, oppure ogni 1.600 ore di esercizio. Se l'olio fosse contaminato, contattare il concessionario TORO, in quanto occorre lavare il sistema. L'olio contaminato ha un aspetto biancastro o nerastro confronto all'olio pulito.

1. Rimuovere il tappo di spurgo (Fig. 45) dal serbatoio e lasciare che l'olio idraulico defluisca nella bacinella di raccolta; quando cessa di defluire, serrare il tappo.

2. Riempire il serbatoio con 1.58 circa di olio idraulico; vedi Specifica dell'olio idraulico (pag. IT-7).

**IMPORTANTE:** Usare solo l'olio idraulico specifico. Altri fluidi danneggerebbero l'impianto.

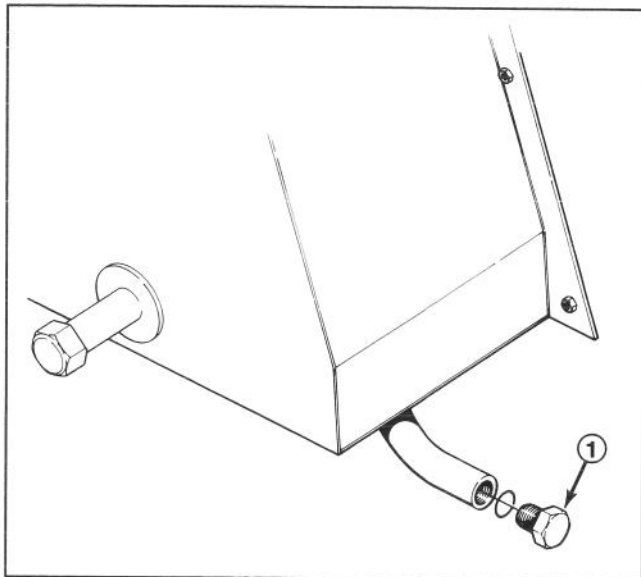


Fig. 45

1. Tappo di spurgo

3. Montare il coperchio del serbatoio, abbassare il sedile e fissarlo con la spina di bloccaggio. Avviare il motore ed usare i comandi idraulici per distribuire l'olio nell'impianto; verificare che non ci siano fuoriuscite. Spegnerne il motore.

4. Quando le unità falcianti sono sollevate e l'olio è caldo, osservare la spia di livello (Fig. 43). Se l'olio idraulico non è allineato con le frecce, rabboccare fino a portarlo al giusto livello. Non riempire completamente se l'olio è freddo.

## SOSTITUZIONE DEL FILTRO IDRAULICO

Cambiare il filtro dopo le prime 50 ore di esercizio, dopodiché ogni 800 ore di esercizio, oppure una volta l'anno, o quando necessario.

Per l'impianto idraulico usare solo il filtro di ricambio Toro (Cat.no.58-6610). Utilizzando un filtro di altra marca si rende nulla la garanzia, e si corre il rischio di causare l'avaria dei componenti o di accelerarne l'usura.

1. Rimuovere la spina di bloccaggio del sedile, alzare il sedile e tenerlo aperto con l'asta di supporto. Rimuovere anche il pannello (trattenuto da calamite) di fronte al sedile.

# MANUTENZIONE

2. Pulire attorno alla zona di fissaggio del filtro (Fig. 46). Mettere una bacinella sotto il filtro prima di rimuoverlo.

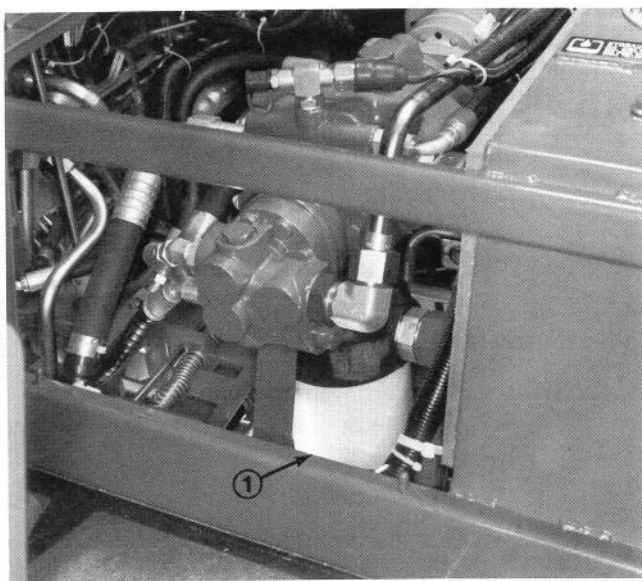


Fig. 46

## 1. Filtro idraulico

3. Lubrificare la guarnizione del nuovo filtro, e riempire il filtro di olio idraulico.
4. Verificare che la zona di montaggio del filtro sia pulita. Avvitare il filtro fin quando la guarnizione non viene a contatto con la piastra di montaggio, quindi avvitare il filtro di mezzo giro.
5. Avviare il motore e lasciarlo girare per due minuti circa per spurgare l'aria dall'impianto. Spegnerne il motore e verificare che non vi siano fuoriuscite.
6. Guardare la spia di livello (Fig. 43): quando l'olio è caldo, l'olio deve trovarsi allineato con le frecce. Se il livello è basso, versare dell'olio idraulico nel serbatoio. Vedi Specifica dell'olio idraulico (pag. IT-7).

**Nota:** In talune condizioni, l'olio bypassa il filtro mediante la valvola di bypass situata nella piastra di montaggio del filtro. Prima che il filtro inizi a bypassare, si illumina una spia sul piantone dello sterzo. Talvolta la spia si accende momentaneamente quando l'olio è freddo. Se non si spegne quando l'olio si è riscaldato, è segno che il filtro è intasato, oppure esiste un guasto nel circuito elettrico. Riattare prima di riprendere il lavoro.

## SOSTITUZIONE DELLO SFIATO DELL'IMPIANTO IDRAULICO

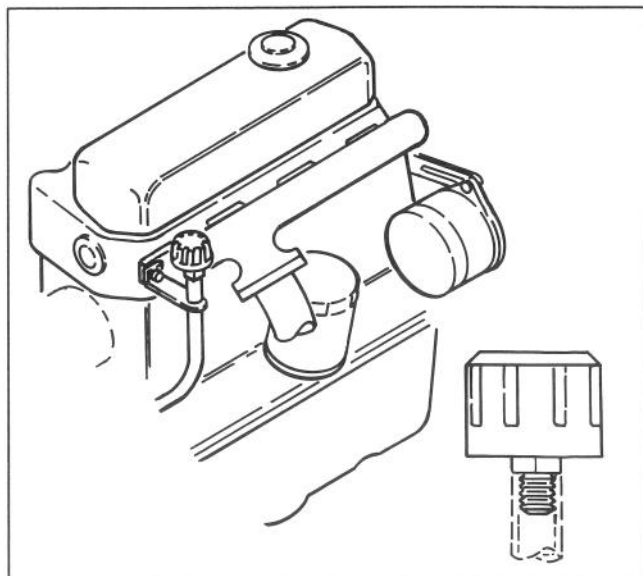


Fig. 47

Cambiare lo sfiato dell'impianto idraulico ogni 800 ore di esercizio, oppure una volta l'anno, scegliendo l'intervallo più breve. Cambiarlo più sovente in ambienti molto polverosi o sporchi.

1. Sbloccare i dispositivi di bloccaggio, aprire il cofano e tenerlo alzato usando l'asta di supporto.
2. Pulire attorno allo sfiato e svitarlo con una chiave (Fig. 47). Montare il nuovo sfiato.
3. Chiudere il cofano e bloccarlo con sicurezza.

## VERIFICA DEI TUBI IDRAULICI E DEI TUBI FLESSIBILI

Ogni 100 ore di esercizio, verificare i tubi idraulici ed i tubi flessibili, accertandosi che non perdano, non siano attorcigliati, usurati o deteriorati dal tempo o chimicamente, che supporti e raccordi non siano allentati. Effettuare le riparazioni del caso prima di riprendere il lavoro.

# MANUTENZIONE

## FORI DI VERIFICA DELL'IMPIANTO IDRAULICO

I fori di verifica (Fig. 48) sono utilizzati per la verifica dei circuiti idraulici. Controllare tutte le pressioni quando il motore è al massimo regime e la temperatura dell'olio idraulico è quella normale di esercizio. Per assistenza, rivolgersi al concessionario Toro.

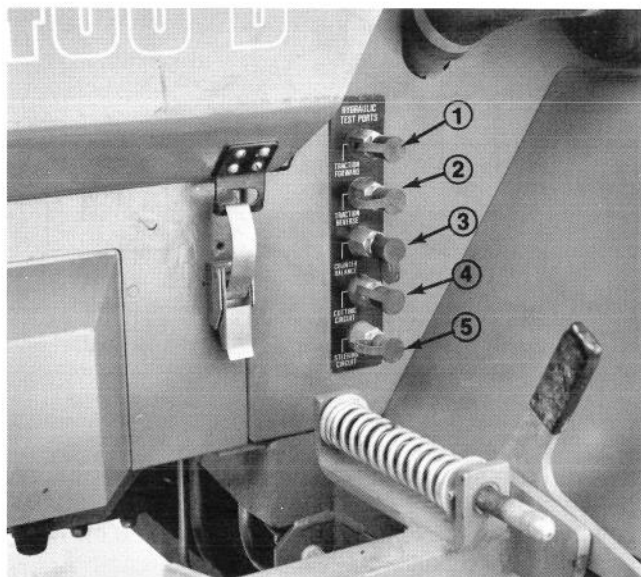


Fig. 48

1. Trazione - marcia avanti
2. Trazione - retromarcia
3. Bilanciamento unità falciante
4. Circuito di falciatura
5. Circuito di sterzo

1. La normale impostazione di scarico della Trazione marcia avanti e retromarcia è di circa 372,63 kg/cmq ed una pressione di carica di 3,5-105,5 kg/cmq. Usare un calibro con potenza nominale completa di 527,3-703,1 kg/cmq.

2. Il bilanciamento dell'unità falciante è provvisto di pressione regolabile.

Impostazione massima in salita: normale registrazione - olio caldo: 35,1-38,6 kg/cmq; olio freddo: 42,2-45,7 kg/cmq.

Impostazione massima per qualità di taglio: olio caldo: 38,6 + kg/cmq; olio freddo: 45,7 + kg/cmq.

Olio caldo: 35,1 kg/cmq

Olio freddo: 42,2 kg/cmq

Quando l'impostazione del bilanciamento è di 38,6 kg/cmq, la pressione di scarico del circuito di sollevamento è di 186,5 kg/cmq.

**Nota:** Le variazioni di impostazione del bilanciamento influiscono sulla pressione di scarico del circuito di sollevamento.

3. La normale pressione di scarico del circuito di falciatura è impostata a 190-211 kg/cmq circa.

4. Lo scarico del circuito di sterzo ha una normale impostazione di 105,5 kg/cmq.

**Nota:** I fori di verifica di Sollevamento/Scarico (su valvola) e la Pressione di carica (su pompa) si trovano sotto il sedile.

## CONVERGENZA DELLE RUOTE POSTERIORI

Ogni 800 ore di esercizio, oppure una volta l'anno, verificare la convergenza delle ruote posteriori.

1. Misurare la distanza tra i centri (altezza asse) anteriori e posteriori dei pneumatici di guida (Fig. 49). Il valore anteriore deve essere mm.3,17 meno del valore posteriore.

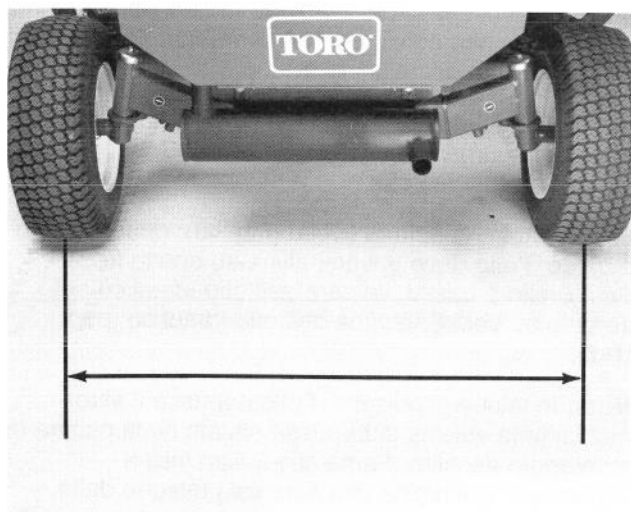


Fig. 49

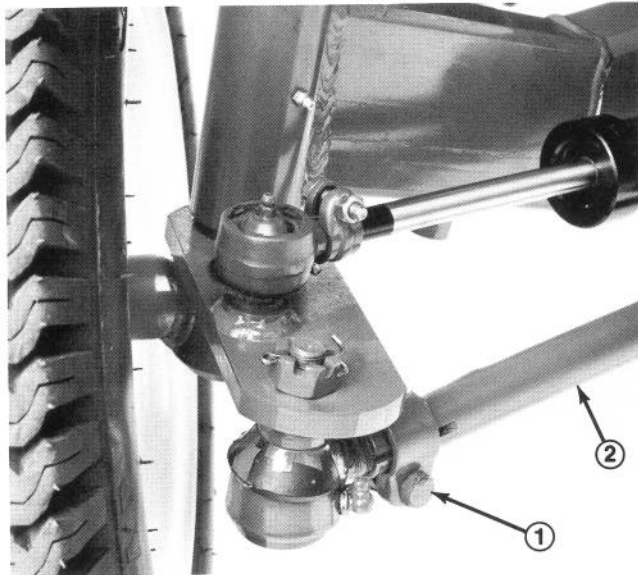


# MANUTENZIONE

**Per regolare:**

2. Allentare i morsetti alle estremità dei tiranti (Fig. 50).
3. Girare il tirante (Fig. 50) per spostare la parte anteriore dei pneumatici verso l'interno o l'esterno.
4. Quando la regolazione è esatta, serrare i morsetti dei tiranti.

**Nota:** Accertarsi che i morsetti dei tiranti non ostacolino la tiranteria di comando dello sterzo.



**Fig. 50**

1. Morsetto
2. Tirante

## VERIFICA DEL COMANDO DEL SATELLITE

Verificare il livello dell'olio dopo le prime 50 ore di esercizio, quindi ogni 800 ore. La capacità è di ml.885 circa di lubrificante per ingranaggi di prima qualità peso 80-90.

1. Per verificare il livello dell'olio, l'olio deve essere in fondo al foro del tappo di verifica/spurgo (Fig. 51) quando il foro è nella posizione "ore 3" od "ore 9". Quando si effettua questa verifica, il trattorino deve trovarsi su terreno piano.



**Fig. 51**

1. Tappo di verifica/spurgo

