



MANUALE D'USO E MANUTENZIONE

Motozappa RG6.5-130Q-Z



AVVERTENZE SULLA SICUREZZA

2. 1 Formazione

2.1.1 Leggere con attenzione le istruzioni. Acquisire la massima familiarità con tutti i comandi e con i metodi corretti di utilizzo.

È necessario sapere come arrestare la macchina, come arrestare rapidamente il motore e i rebbi in caso d'emergenza.

2.1.2 Non permettere mai ai bambini o ad adulti non qualificati di utilizzare la macchina.

2.1.3 Non lavorare mai con altre persone, in particolare bambini, o animali nei paraggi.

2. 2 Preparazione

2.2.1 Controllo a fondo e rimozione di tutti i vari elementi dalle aree di zappatura.

2.2.2 Selezionare la leva del cambio in folle prima di avviare il motore.

2.2.3 Indossare sempre calzature resistenti e pantaloni lunghi. Non utilizzare l'apparecchiatura a piedi scalzi oppure con sandali aperti.

2.2.4 Prestare attenzione al carburante, in quanto è infiammabile.

2.2.4.1 Utilizzare un contenitore idoneo per conservare il carburante.

2.2.4.2 Aggiungere il carburante prima di avviare il motore. Non rimuovere il tappo del serbatoio carburante né aggiungere benzina quando il motore è in funzione o è bollente.

2.2.4.3 Rabboccare il carburante in spazi esterni; non fumare durante le procedure di rabbocco.

2.2.4.4 Serrare i tappi del contenitore e pulire i residui di carburante fuori dal serbatoio prima di avviare.

2.2.5 Non apportare mai adeguamenti mentre è in funzione (salvo in caso di adeguamenti speciali raccomandati dal fabbricante)

2.2.6 Indossare occhiali di sicurezza mentre vengono effettuate le varie manipolazioni, ad es. la preparazione, l'utilizzo o la manutenzione.

2. 3 Funzionamento

2.3.1 Non posizionare le mani o i piedi accanto o sotto le parti rotanti

2.3.2 Prestare particolare attenzione durante il trasporto o spostamento della macchina accesa

2.3.3 Dopo aver toccato eventuali oggetti, arrestare il motore, effettuare un controllo a fondo sulla presenza di danni; in caso affermativo, riavviare la motozappa dopo la riparazione.

2.3.4 Prestare sempre attenzione a dove si mettono i piedi, per evitare di scivolare o cadere.

2.3.5 In caso di vibrazioni anomale sulla motozappa, arrestare il motore immediatamente; in genere, le vibrazioni sono segnali di anomalie

2.3.6 Quando si abbandona la posizione di lavoro, prima di pulire le lame bloccate ed effettuare gli adattamenti o le ispezioni, arrestare il motore.

2.3.7 Quando la macchina viene lasciata incustodita, adottare tutte le possibili azioni preventive: chiudere il rubinetto benzina, lasciare l'interruttore nella posizione off.

2.3.8 Prima di pulire, riparare o controllare la macchina, è necessario arrestare il motore e verificare che tutte le parti mobili siano ferme.

2.3.9 Il gas di scarico prodotto dal motore è dannoso; non tenere acceso in ambienti interni.

2.3.10 Non utilizzare la motozappa senza i dispositivi di protezione idonei, le schermature o altri dispositivi nella posizione prevista.

2.3.11 Tenere lontano dalla portata di bambini e animali.

2.3.12 Non aumentare la profondità o la velocità di zappatura, in quanto causerà il sovraccarico della motozappa.

2.3.13 Non utilizzare la motozappa su terreni scivolosi ad alta velocità; prestare attenzione e controllare bene durante l'uso della retromarcia.

2.3.14 Non permettere mai che vi siano persone accanto alla motozappa.

2.3.15 Consentire solamente l'uso di dispositivi e apparecchiature aggiuntive (ad es. bilanciatrici ruote, pesi di bilanciamento, rivestimenti ecc.) realizzate dal fabbricante della motozappa.

2.3.16 Non utilizzare la motozappa se il campo visivo o la luce non è idonea.

2.3.17 Prestare attenzione durante il lavoro su terreni duri: la lama può agganciarsi al terreno e causare il rovesciamento all'avanti della motozappa. Se ciò dovesse accadere, non tentare di mantenere il controllo e lasciare andare le stegole.

2.3.18 Non lavorare su terreni collinari scoscesi.

2.3.19 Evitare di inclinare quando si sale/scende su un terreno collinare.

2. 4 Manutenzione e conservazione

2.4.1 Mantenere la motozappa, i dispositivi aggiuntivi e le apparecchiature, incluse le batterie, in condizioni di funzionamento sicure.

2.4.2 Per accertarsi che la motozappa funzioni in condizioni di lavoro sicure, è necessario che tutti i bulloni e le viti di fissaggio siano correttamente serrati a intervalli di tempo ravvicinati.

2.4.2 Lasciare raffreddare il motore prima di conservare la macchina; tenere la motozappa in ambienti interni, lontano da fonti ignifughe.

2.4.3 In caso di conservazione della motozappa per un periodo prolungato, prestare attenzione alle informazioni importanti di conservazione contenute nel presente manuale

Posizione dell'etichetta di sicurezza

WARNING

 **Burn hazard. do not touch the cylinder, the muffler enclosure and its adjacent frame during usage and within 20min after stopping the engine, longer period is needed if the environment temperature is higher than 20c.**

WARNING

User's Manual

WARNING



Keep away from rotating blades. It is dangerous.



Keep a safe distance from the machine.

WARNING



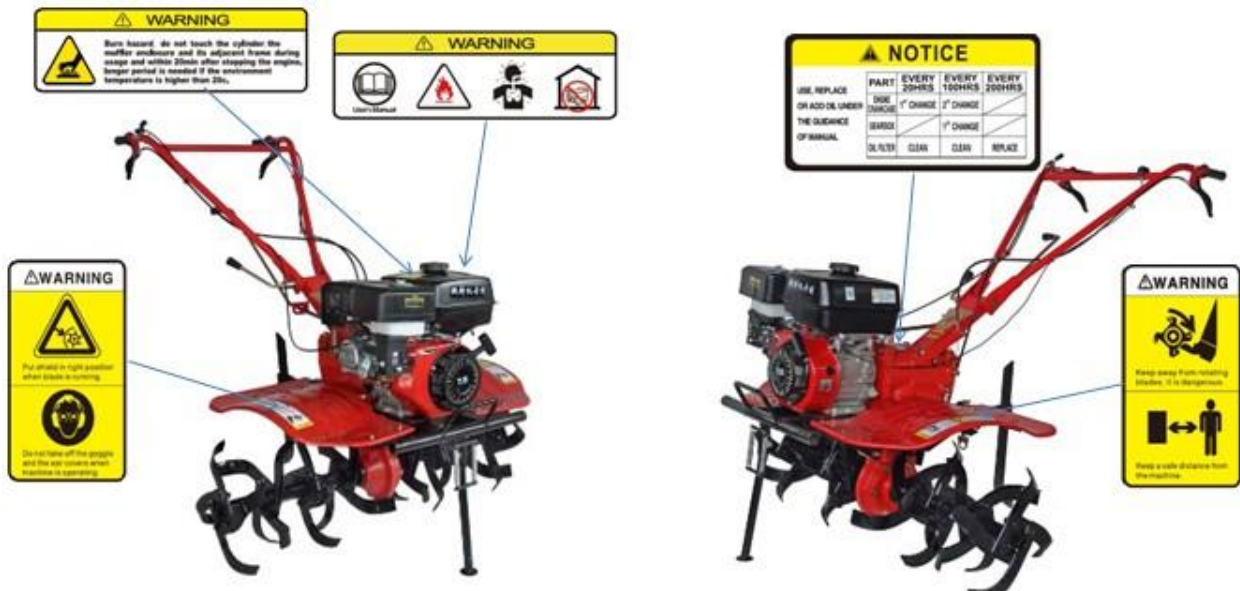
Put shield in right position when blade is running.



Do not take off the goggles and the ear covers when machine is operating.

NOTICE

USE, REPLACE OR ADD OIL UNDER THE GUIDANCE OF MANUAL	PART	EVERY 20HRS	EVERY 100HRS	EVERY 200HRS
ENGINE CRANKCASE		1 st CHANGE	2 nd CHANGE	
GEARBOX			1 st CHANGE	
OIL FILTER		CLEAN	CLEAN	REPLACE



INDICE

I Principali specifiche tecniche e parametri	6
1.Principali specifiche tecniche del modello RG6.5-130.....	6
II Assemblaggio	7
1. Assemblaggio dopo l'apertura dell'imballaggio	7
2. Assemblaggio e regolazione del cavo frizione.....	7
3. Controllo e rifornimento dell'olio	8
III Istruzioni sul funzionamento	9
1. Avvio	9
2.Funzionamento	9
3. Assemblaggio e metodo di utilizzo della barra di trascinamento	10
4. Precauzioni per l'uso	10
IV Manutenzione della mini-motozappa	11
1. Rodaggio	11
2. Manutenzione tecnica della moto-zappa	11
3. Piano di manutenzione tecnica della motozappa	12
4. Conservazione a lungo termine.....	12
V Metodo di aggiustamento e dati	12
1. Metodo di aggiustamento e dati per la coppia di ingranaggi	12
2. Metodo di aggiustamento per il cavo e la leva della retromarcia	13
3. Metodo di aggiustamento per il cavo e la leva d'emergenza	13
4. Metodo di aggiustamento per il filo e la valvola a farfalla	13
5. Metodo di aggiustamento delle stegole.....	13
VI Malfunzionamenti comuni e risoluzioni	14
1. Malfunzionamenti e risoluzioni per la frizione	14
2. Malfunzionamenti e risoluzioni per la scatola degli ingranaggi	14
VII Elenco degli accessori	16

Per gli elementi contrassegnati con *, questo indica che la motozappa può esserne dotata.

I . Principali specifiche tecniche e parametri

Questa macchina è idonea per zappare terreni secchi di aree collinari, risaie, coltivazioni di verdure, frutteti e serre ecc.

1. Principali specifiche tecniche del modello RG6.5-130

N.	Elemento		Unità	Specifiche
1	Potenza	Modello motore	/	R390
		Potenza max.	kw	7,6
		Potenza nominale	r/min	3600
2	Motozappa	Dimensioni	mm	1800×910×980
		Peso	kg	104
		Portata dei zappatura	cm	1500
		Profondità di zappatura	cm	≥10
		Velocità di lavoro	m/s	0,1~0,3
		Produttività	hm ² /h·m	≥0,040
		Consumo di carburante	kg/hm ²	≤25
		Modello di azionamento	/	Ingranaggio
		Modello di collegamento	/	Collegamento diretto
		Quantità totale delle lame	pz.	40
		Modello delle lame.	/	Lame per terreni brulli

II. Assemblaggio

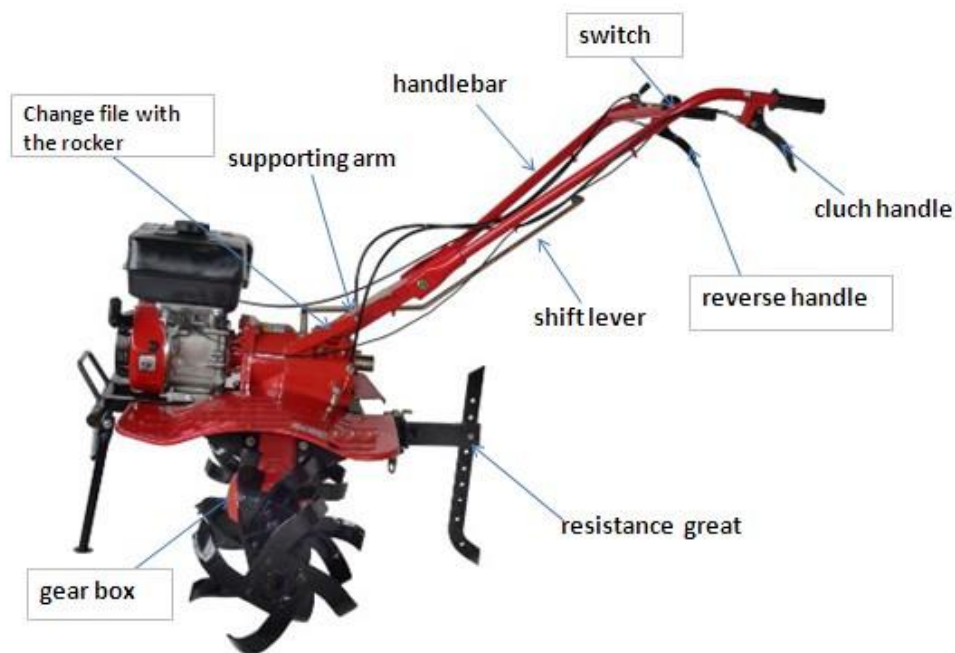
1. Assemblaggio dopo l'apertura dell'imballaggio: (V. immagine sotto)

1). Installazione degli pneumatici: installare i pneumatici su entrambi gli alberi di azionamento della scatola degli ingranaggi, fissarli con 2 bulloni $\varnothing 8 \times 55$ e dadi M8.

2). Installazione della barra di traino: Fissare la biella per innestare la staffa con il perno dell'asse e con l'anello di sicurezza R. Posizionare la barra di trascinamento nella scanalatura squadrata della biella, fissare con il perno dell'asse e con l'anello di sicurezza R.

3). Installazione delle stegole: Allineamento dei fori sia sul telaio sia sulla sede delle stegole; inserire i bulloni e serrarli con i dadi.

4). Installazione del braccio operativo: posizionare il braccio operativo nello zoccolo di supporto alla base di attacco, quindi inserire nel foro del braccio oscillante di cambio, fissare con la coppia $\varnothing 3,2 \times 16$, quindi posizionare la leva del cambio in posizione di folle.



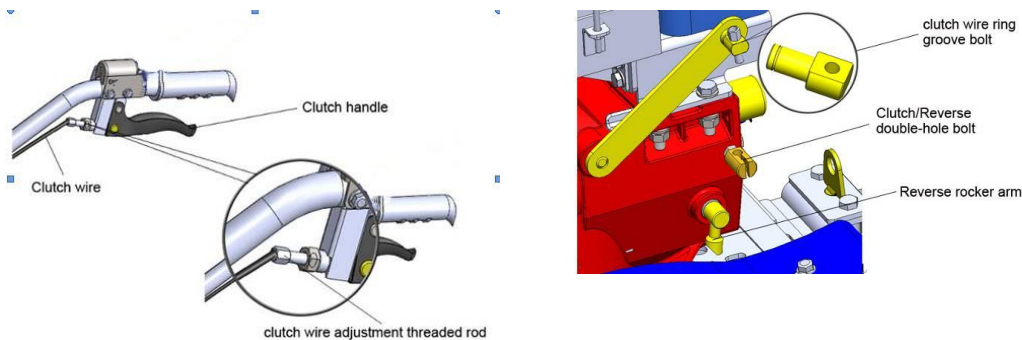
2. Assemblaggio e regolazione del cavo 1). Assemblaggio e regolazione del filo della frizione (v. immagine sotto)

① Allentare il dado di blocco sull'asta filettata di regolazione del cavo della frizione.

② Avvitare l'asta filettata di regolazione del cavo della frizione quanto più possibile vicino alla direzione della leva della frizione

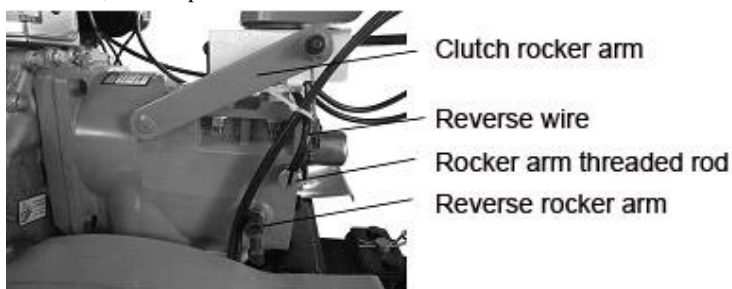
③ Far passare il cavo di ferro, contenuto nel cavo della frizione, nel "bullone scanalato dell'anello del filo della frizione", dal braccio oscillante della frizione; posizionare la testa in alluminio del cavo della frizione nel foro più interno del "Bullone a due fori della frizione/retromarcia".

④ Svitare l'asta filettata di regolazione del cavo della frizione, quindi stringere la leva della frizione in contemporanea; serrare il dado di bloccaggio quando la frizione funziona normalmente.



2). Assemblaggio e regolazione del filo della retromarcia. (V. immagine sotto)

- ① Allentare il dado sull'asta filettata.
- ② Svitare in senso orario l'asta filettata fino al punto più basso possibile delle stegole
- ③ Far passare il filo nel “bullone a due fori della frizione/retromarcia”, sul lato della scatola ingranaggi; quindi posizionare la testa in alluminio del filo nel foro del braccio oscillante della retromarcia.
- ④ Muovere correttamente in senso antiorario il braccio oscillante della retromarcia, far passare il cavo nella fessura stretta tra l'asta filettata del braccio oscillante e la scatola ingranaggi; accertarsi che la testa del cavo si trovi nel foro più grosso dell'asta filettata.
- ⑤ Svitare l'asta filettata, stringere e allentare ripetutamente la leva della retromarcia; serrare il dado di blocco dopo aver serrato la leva, così da poter tirare al massimo l'asta oscillante della retromarcia; per reimpostare, è necessario allentare.

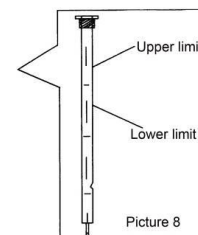


3). Regolazione del filo farfallato. (V. immagine sotto)

- ① Impostare il commutatore farfallato in posizione massima.
- ② Far passare il filo all'interno della farfalla dalla sede filettata e dalla sede permanente, ubicate sopra la piastra di regolazione della farfalla.
- ③ Mettere in tensione il filo e serrare la vite della sede permanente.
- ④ Regolare ripetutamente il commutatore farfallato, fino a quando la leva dell'olio sulla piastra di regolazione della farfalla non riesce a raggiungere la posizione massima e minima.

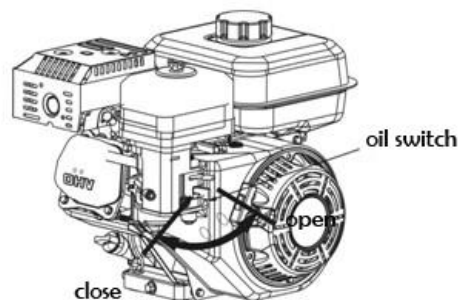
3. Controllo e iniezione dell'olio

- 1). Verificare che vi sono bulloni di attacco allentati; in caso affermativo, serrarli.
- 2). Verificare se tutte le leve del sistema di funzionamento (farfalla, leva di decompressione e leva di retromarcia) sono sufficientemente flessibili e in posizione corretta.
- 3). Posizionare la scatola degli ingranaggi in folle.
- 4). Iniezione dell'olio motore:
 - ① Iniettare olio lubrificante di tipo SAE10W—40 nel carter del motore diesel; vedere i dettagli nell'immagine 9.
 - ② Iniettare l'olio di lubrificazione n. 20 nella scatola ingranaggi, mettere a livello macchina, iniettare l'olio dall'ingresso sulla sommità della scatola ingranaggi; quando viene controllato il livello dell'olio, inserire l'asticella dell'olio (**attenzione: non farla ruotare**). Il livello dell'olio deve essere contenuto tra il limite superiore e quello inferiore. (V. Immagine 8)
 - ③ Iniettare l'olio in un filtro dell'aria, rimuovere il coperchio in vetro ecologico, iniettare circa 0,1 litri di olio n. 20.
- 5). Iniettare olio leggero per motori diesel n. 0, n. -10, n. -20 nel serbatoio del carburante.

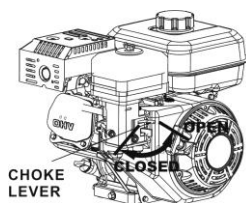


III. Istruzioni sul funzionamento

1. Avvio (Attenzione: la leva del cambio deve essere in posizione di folle)



- 1). Impostare la valvola a farfalla su ON.
- 2) Impostare la valvola di commutazione su ON
- 3) Avviare a mano il motore; per prima cosa, posizionare lo starter in posizione "chiusa"; dopo l'avvio, impostare lo starter in posizione "aperta"
- 4) Spostare la deviatrice dell'aria in direzione "veloce", in posizione 1/3.



2. Funzionamento (nota: la funzione di grinding-in deve essere possibile prima dell'utilizzo; per il metodo relativo, vedere il capitolo IV)

1). Cambio marcia bassa

- ① Ruotare a mano la leva della valvola farfallata, in modo da effettuare il posizionamento corretto di quest'ultima.
- ② Tenere premuta la leva d'azionamento con la mano sinistra, lasciando la frizione.

Tirare all'indietro il braccio operante con la mano destra e prestare attenzione che si trovi nella posizione corretta; quindi tenere il corrimano destro con la mano destra.

③ Allentare la leva della frizione con la mano sinistra, la frizione viene innestata e la motozappa funziona con una marcia bassa, a circa 5km/ora.

2). Cambio retromarcia

- ① Ruotare a mano la leva della valvola farfallata, in modo da effettuare il posizionamento corretto di quest'ultima.
- ② Tenere premuta la leva della frizione con la mano sinistra, quindi lasciare.
- ③ Tirare il braccio operante in posizione intermedia (folle) con la mano destra e prestare attenzione che si trovi nella posizione corretta.
- ④ Tenere quindi la leva della retromarcia con la mano destra.

⑤ Allentare lentamente la leva della frizione con la mano sinistra, la frizione viene innestata e la motozappa si muove all'indietro.

(Nota: Non allentare la leva della retromarcia)

Quando non è necessario andare all'indietro, allentare la leva della retromarcia con la mano sinistra; la motozappa arresta la marcia all'indietro.

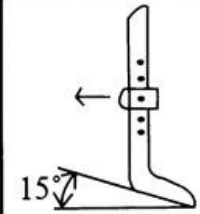
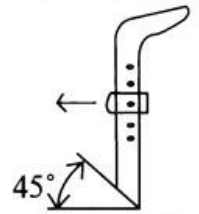
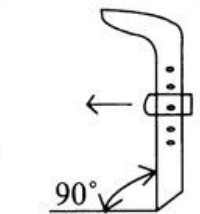
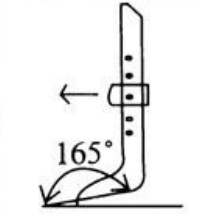
3).Svolta: è possibile svoltare manualmente a destra o a sinistra.

4). Arresto: portare l'acceleratore alla posizione più bassa con la mano destra, quindi posizionare l'interruttore su "off"; il motore smette di lavorare.

3. Assemblaggio e metodo di utilizzo della barra di trascinamento

Quando è necessario zappare, rimuovere i pneumatici, installare le lame sull'albero di azionamento dell'ingranaggio di funzionamento e fissarle con il perno dell'asse. **(Attenzione: sono presenti lame di destra e di sinistra; accertarsi che, durante il movimento in avanti della motozappa, il bordo di taglio sia il primo a lavorare. Per evitare che le persone si feriscano, è necessario installare un parafango dopo aver inserito la lama).**

La profondità di zappatura può essere regolata in base all'altezza della barra di trascinamento, tenendo presente anche l'angolo formatosi tra il terreno e la barra. (Fare riferimento al grafico seguente)

Walking speed Tilling depth	Fast Under 150mm	Medium Between 150~250mm	Slow Above 250mm	Arid and hard land
included angle between ground and drag bar	15°	45°	90°	165°
Legend				

4. Precauzioni per l'uso

1). Prestare attenzione alla situazione di lavoro e al rumore di ogni componente; verificare se i collegamenti di ciascun componente sono normali; non permettere che vi siano allentamenti; laddove ve ne fossero, fermarsi e effettuare gli opportuni controlli.

2). Non effettuare grossi carichi di lavoro subito dopo l'avvio a freddo, in particolare quando la macchina è nuova oppure dopo procedure di manutenzione.

3). Controllare il motore della scatola ingranaggi e del motore; rabboccare immediatamente in caso di livello basso dell'olio.

4). È vietato raffreddare il motore gettandovi sopra l'acqua.

5). Evitare cadute durante la zappatura. Prestare attenzione all'angolo di lavoro del motore, che non deve essere superiore a 20 gradi. Attenzione: mantenere la macchina in posizione orizzontale, non lasciare le stegole a terra; in caso contrario, dopo che l'olio entra nella camera di combustione, l'avvio sarà molto difficoltoso e si produrrà un fumo nero, difficile da eliminare.

6). Dopo aver assemblato le lame, è proibito camminare sulla sabbia e su sentieri in carpoliti.

7). Dopo l'utilizzo, rimuovere dalla motozappa fango, sterpaglie, chiazze d'olio ecc.

8). Pulire con frequenza il filtro aria, quindi cambiare l'olio del motore.

IV Manutenzione della mini-motozappa

A causa della marcia, dell'attrito, dell'usura e delle variazioni di carico durante il lavoro, l'allentamento dei bulloni di collegamento e l'usura dei componenti è inevitabile; questo produrrà danneggiamenti al sistema e creerà giochi anomali, la potenza del motore risulterà compromessa, il consumo di carburante sarà maggiore ecc. Il malfunzionamento della motozappa aumenterà, con ripercussioni sul suo funzionamento generale. Per ridurre tale situazione, è necessario effettuare la manutenzione in modo rigoroso e regolare, come forma di prevenzione; questo permetterà di mantenere la motozappa in un buono stato tecnico, prolungandone la vita utile.

1. Rodaggio:

- 1). Per il rodaggio del motore, fare riferimento al manuale d'istruzioni.
- 2). In caso di motozappa nuova o appena sottoposta a manutenzione, è necessario drenare tutto l'olio lubrificante nel motore e nel carter dopo il lavoro non a carico, per un'ora; in caso di condizioni di lavoro a carico leggero per 5 ore, è necessario procedere immediatamente. Immettere la benzina pulita, con la marcia in folle per 3 ~ 5 minuti; effettuare quindi il drenaggio. Dopo tali procedure, premere in avanti e indietro per 4 ore e iniettare l'olio per il rodaggio; la motozappa può quindi essere riutilizzata normalmente.

2. Manutenzione della mini-motozappa

1). Manutenzione (prima e dopo ogni turno)

- ① Ascoltare e verificare se vi sono anomalie. (ad es. rumore anomalo, surriscaldamento, allentamento viti ecc.)
- ② Controllare se vi sono fuoriuscite da motore, scatola ingranaggi, scatola azionamento.
- ③ Controllare se l'olio nel motore e nella scatola ingranaggi si trova tra il livello minimo e massimo.
- ④ Pulire tempestivamente da sporco, sterpaglie e chiazze d'olio sia la macchina sia gli accessori.
- ⑤ Compilare il registro di utilizzo.

2). Manutenzione di primo livello (ogni 150 ore di lavoro)

- ① Effettuare tutto quanto previsto dalla manutenzione per il turno.
- ② Pulire la scatola ingranaggi e sostituire l'olio motore.
- ③ Controllare e regolare frizione, sistema con leva del cambio, sistema retromarcia.

3). Manutenzione di secondo livello (ogni 800 ore di lavoro)

- ① Effettuare tutto quanto previsto dalla manutenzione di primo livello, ogni 150 ore di lavoro.
- ② Controllare tutti gli ingranaggi e i cuscinetti; sostituire in caso di usura grave.
- ③ In caso di danni alle altre parti, ad es. le lame o i bulloni di collegamento ecc., è necessario procedere alla sostituzione.

3. Programma di manutenzione tecnica della mini-motozappa (il contenuto della manutenzione viene contrassegnato dal segno di spunta ✓)

Periodo di lavoro	Giornaliera	A mezzo carico 8 ore di lavoro	1° mese o dopo 20 ore	3° mese o dopo 150 ore	Ogni anno o dopo 1000 ore	Ogni 2 anni o dopo 2000 ore
Controllare e serrare dadi e i bulloni	✓					
Controllare e riempire con olio motore	✓					
Pulire e sostituire l'olio motore		✓(1°)	✓(2°)	✓(3° e dopo)		
Verificare se vi sono perdite d'olio	✓					
Pulire da sporco, sterpaglie e chiazze d'olio	✓					
Risoluzione dei problemi	✓					
Regolazione dei componenti manipolabili	✓					
Rivestimento frizione						✓
Ingranaggi e cuscinetti					✓	

4. Conservazione a lungo termine.

Quando è necessario conservare a lungo la motozappa, effettuare la procedura seguente per evitare che si arrugginisca.

- 1). Lavare l'esterno della macchina.
- 2). Rimuovere l'olio lubrificante dalla scatola ingranaggi e iniettare olio nuovo.
- 3). Cospargere l'olio antiruggine sulla superficie in alluminio non verniciata.
- 4). Conservare la motozappa in un luogo arieggiato, asciutto e sicuro.
- 5). Conservare in modo sicuro gli utensili, i certificati di qualifica del prodotto, il manuale dell'utente.

V Metodo di aggiustamento e dati

1. Metodo di aggiustamento e dati per la coppia di ingranaggi

Laddove si rendesse necessario controllare e aggiustare la coppia di ingranaggi, a causa di anomalie o di forti rumori anomali, il metodo da seguire è il seguente:

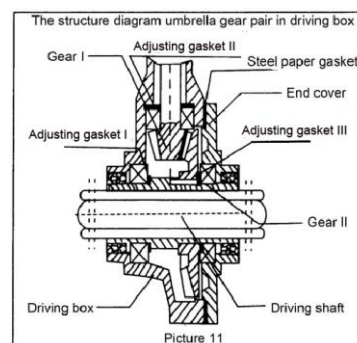
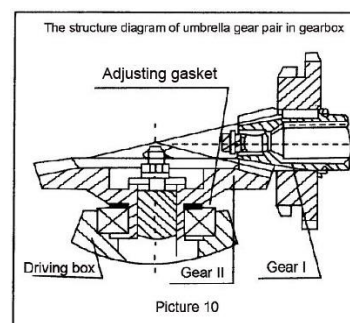
- 1). Aggiustamento del gioco nella coppia di ingranaggi all'interno della scatola ingranaggi (v. immagine 10)

① Quando il gioco della coppia di ingranaggi $\Delta < 0,05$, aggiungere una rondella in foglio d'acciaio da 0,5 tra la scatola ingranaggi e la scatola di azionamento, così da aumentare il gioco.

② Quando il gioco della coppia di ingranaggi $\Delta > 0,3$, aggiungere una rondella da 0,1-0,5 tra il cuscinetto e l'ingranaggio, così da ridurre il gioco; accertarsi che il gioco finale dell'ingranaggio II sia 0,05—0,10.

- 2). Aggiustamento del gioco nella coppia di ingranaggi a ombrello nella scatola di azionamento. (V. immagine 11)

① Quando il gioco della coppia di ingranaggi $\Delta < 0,05$, aggiungere e regolare la guarnizione I (0,2-0,3) per aumentare il gioco, quindi cambiare la rondella in foglio d'acciaio II e regolare la rondella III per garantire che il gioco finale dell'ingranaggio II sia 0,05-0,15.



② Quando il gioco della coppia di ingranaggi $\Delta > 0,3$, ridurre la regolazione della rondella I per accertarsi che il gioco finale dell'ingranaggio II sia $0,05 - 0,15$; in alternativa, aggiungere e regolare la rondella II per garantire che il gioco finale dell'ingranaggio I sia $0,05 - 0,015$.

2. Metodo di aggiustamento per il cavo e la leva della retromarcia

Quando è confermato che la retromarcia presenta anomalie, si rende necessario aggiustare il cavo e la leva della retromarcia; seguire il metodo riportato nel capitolo II.

Nota:

1). Stringere e allentare la leva della retromarcia per 2-3 volte, verificare che la leva del cambio sia in posizione corretta, quindi aggiustare come necessario.

2). Allentare la leva della retromarcia quando la motozappa è in funzione; la retromarcia deve permettere la marcia all'indietro, non devono esserci rumori anomali nella scatola ingranaggi, altrimenti questi verranno danneggiati.

3. Metodo di aggiustamento per il cavo e la leva d'emergenza

Quando la leva dell'arresto d'emergenza non è in grado di controllare il braccio oscillante dell'arresto d'emergenza e di arrestare, è necessario aggiustare il filo della leva dell'arresto d'emergenza; seguire il metodo riportato nel capitolo II.

Nota:

1). Far ruotare ripetutamente per 2-3 volte l'interruttore della leva di decompressione, quindi verificare che il motore possa essere arrestato per emergenze.

2). Il filo dell'arresto d'emergenza deve essere sistemato e gli attacchi devono essere fissati con le viti apposite.

4. Metodo di aggiustamento per il filo e la valvola a farfalla

Durante l'accelerazione o decelerazione del motore, se vi sono problemi con l'attivazione del commutatore farfallato, è necessario aggiustare il filo della farfalla. Seguire il metodo riportato nel capitolo II.

Nota:

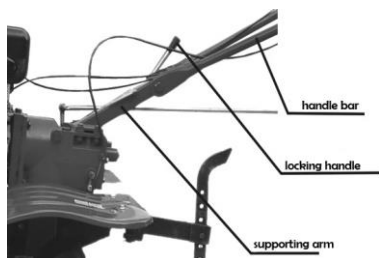
1). Ruotare ripetutamente per 2-3 volte il commutatore farfallato, quindi confermare le prestazioni dell'accelerazione e decelerazione in contemporanea.

2). Il filo della farfalla deve essere sistemato e gli attacchi devono essere fissati con le viti apposite.

*5. Metodo di aggiustamento delle stegole

È possibile regolare le stegole verso l'alto o verso il basso in base all'altezza dell'utente e alle necessità di zappatura. Seguire il metodo descritto:

1. Regolazione del telaio delle stegole verso l'alto e verso il basso:
Allentando il blocco, il telaio delle stegole fuoriesce dal dente del braccio di supporto
2. Scegliere l'altezza desiderata.
3. Fare ruotare la stegola e fissarla sul braccio di supporto



VI Malfunzionamenti comuni e risoluzioni

1. Malfunzionamenti e risoluzioni per la frizione (Nota: Non disassemblare il gruppo frizione)

Evento	Ragione	Soluzione
Anomalia frizione	Malfunzionamento blocco frizione	Sostituzione
	Rigidità della molla	Sostituzione
	Il cuscinetto interno della frizione era usurato	Sostituire, iniettare olio nella scatola ingranaggi
Scivolamento	Anomalia nella tensione della molla	Sostituzione

2. Malfunzionamenti e risoluzioni per la scatola degli ingranaggi

La retromarcia non raggiunge la posizione prevista	Malfunzionamento del cavo della retromarcia	Regolare nuovamente o sostituire il cavo
	Allentamento dell'albero della retromarcia	Serrare il bullone che si trova sul retro dell'albero della retromarcia
	Ostruzione della forca della leva per la retromarcia	Pulire la superficie di giunzione tra l'albero a forca della leva della retromarcia e la boccola in acciaio; consentirne la rotazione con la massima flessibilità.
L'ingranaggio della retromarcia non effettua il ritorno	Eccessiva usura della boccola degli ingranaggi	Sostituire la boccola degli ingranaggi
	L'allentamento dell'albero della retromarcia causa un indurimento nella rotazione degli ingranaggi	Serrare il bullone che si trova sul retro dell'albero della retromarcia
	Anomalia della molla dell'albero della retromarcia	Sostituire la molla
	Albero della retromarcia incurvato	Sostituire l'albero della retromarcia
Allentamento dell'albero della retromarcia	Allentamento del bullone sul retro dell'albero della retromarcia	Serrare il bullone che si trova sul retro dell'albero della retromarcia
	Allentamento tra la scatola ingranaggi e l'albero della retromarcia	Sostituzione
Allentamento dell'albero di azionamento	Allentamento del bullone sul retro dell'albero di azionamento	Serrare il bullone
	Allentamento tra la scatola degli ingranaggi e l'albero di azionamento	Sostituzione
Rumore eccessivo degli ingranaggi	Allentamento dell'albero di azionamento e dell'albero della retromarcia	Serrare il bullone sul retro dell'albero di azionamento e dell'albero della retromarcia
	Incurvatura dell'albero di azionamento e dell'albero della retromarcia	Sostituzione
	Eccessiva usura dell'ingranaggio, gioco fuori dai limiti di tolleranza	Sostituire l'ingranaggio

	Allentamento tra l'albero di azionamento, l'albero della retromarcia e la scatola degli ingranaggi	Sostituzione
Perdite d'olio sulla copertura posteriore dell'albero principale	Malfunzionamento dell'O-ring sull'albero principale	Sostituire l'O-ring $\Phi 16 \times 1,8$
	Malfunzionamento del paraolio del telaio sull'albero principale	Sostituire il paraolio del telaio $25 \times 40 \times 7$
	Malfunzionamento dell'O-ring del pressacavo	Sostituire l'O-ring $\Phi 46 \times 1,8$
Albero di azionamento Perdita dell'olio	Allentamento del bullone sul retro dell'albero di azionamento	Serrare il bullone dell'albero di azionamento $M12 \times 1,25 \times 25$
	Malfunzionamento dell'O-ring sull'albero di azionamento	Sostituire l'O-ring $\Phi 25 \times 1,8$
Perdita dell'olio sull'albero della retromarcia	Allentamento del bullone sul retro dell'albero della retromarcia	Serrare il bullone dell'albero della retromarcia
	Malfunzionamento dell'O-ring sull'albero della retromarcia	Sostituire l'O-ring $\Phi 18 \times 1,8$
Perdita d'olio sul giunto della copertura della scatola ingranaggi	Allentamento del bullone in questo punto	Serrare il bullone
	Rottura della guarnizione con foglio d'acciaio	Sostituzione
Perdite dalla scatola ingranaggi	È presente un piccolo foro nascosto da cui vi sono perdite della scatola ingranaggi	Riparare con una saldatura o con una guarnizione, per arrestare la fuoriuscita
Perdita dell'olio dall'albero del braccio oscillante della retromarcia	Malfunzionamento dell'O-ring	Sostituire l'O-ring $\Phi 16 \times 2,65$
Perdita dell'olio dall'albero del braccio di supporto della leva del cambio	Malfunzionamento dell'O-ring	Sostituire l'O-ring $\Phi 16 \times 2,65$
Indurimento nella rotazione degli ingranaggi	Assemblaggio errato	Riassemblaggio
Surriscaldamento	Con meno olio lubrificante	Iniettare l'olio in base a quanto necessario
	Il gioco tra gli ingranaggi è troppo piccolo	Riassemblaggio
	Il gioco assiale è troppo piccolo	Riadeguamento
Perdita dell'olio dal giunto di collegamento della scatola ingranaggi	Allentamento del bullone di attacco	Serrare il bullone
	Rottura della tenuta in questo punto	Sostituzione
Perdita dell'olio dalla copertura finale	Allentamento del bullone di attacco	Serrare il bullone
	Rottura del paraolio del telaio in questo punto	Sostituzione
Superficie circolare sul manicotto dell'albero di uscita	Rottura del paraolio del telaio in questo punto	Sostituire il paraolio del telaio $45 \times 62 \times 8$

Perdita dell'olio		
Albero di uscita interno esagonale Grave perdita dell'olio dal manicotto	Rottura del rivestimento del manicotto dell'albero	Sostituzione
Perdita dell'olio dal foro di drenaggio	Rottura della rondella di alluminio $\Phi 12$	Sostituzione
	Allentamento del tappo della vite	Serrare il bullone come necessario
Lame rotte	Impatto con oggetti duri, ad es. pietre e mattoni, durante l'utilizzo	Sostituire, evitare impatti con oggetti duri durante l'utilizzo
Controllare i fili rotti	Usura dopo un tempo di lavoro prolungato	Sostituzione

VIII Elenco degli accessori

1. Standard

Un set con mini-motozappa, una coppia di lame per terreni brulli, una coppia di pneumatici $\Phi 400/8$, un manuale per l'utente, un set di utensili di attacco

2. Opzionale

N.	Nome	Unità	Utilizzo
1	Assolcatore	set	Solco per la semina