Fendt Farmer - 200er Baureihe (240, 250, 260, 275, 280)

Problemlösungsvorschläge für einen nicht abschaltbaren Allradantrieb

Das Problem entsteht normalerweise, wenn ein Fehler im elektro-magnetisch betriebenen Allrad besteht. Dann ist der Allradantrieb permanent zugeschaltet und lässt sich nicht mehr abschalten. Dies führt zu einem erheblichen Verschleiß bei den Vorderreifen und belastet den vorderen Antriebsstrang massiv bzw. schädigt diesen mittelfristig.

Ich habe folgende Lösungsschritte beim Durchstöbern diverser Foren zusammengetragen und versucht in einem verständlichen Ablauf darzustellen.

Grundsätzlich besteht keine Gewähr für die Richtigkeit meiner Angaben! Wenn Ihr Fehler findet oder ich etwas vergessen habe, dürft Ihr mich gerne informieren (https://www.ferdinand-schreiner.de).

Hilfreich ist natürlich immer das Vorhandensein einer Betriebsanleitung und eines Werkstatthandbuches sowie einer Ersatzteilliste (in Papierform oder besser Zugriff über die Raiffeisen-Waren-Zentrale o.ä. auf die AGCO Parts Books beantragen). Aus Gründen des Copyright kann ich die Anlagen nicht beifügen.

Alle Kontrollen sollten bei eingeschalteter Zündung bzw. laufendem Motor erfolgen! Erst wenn der Motor läuft und der Generator lädt, wird der Allrad abgeschaltet. Arbeitsschutz beachten!!!

Viel Erfolg bei der Fehlerbeseitigung!

Reichenbach (Odenwald), im Oktober 2022

Euer Fendt-Ferdi

Fragestellung	**ok**	**Fehler**	**Bemerkungen**
1. Armaturenbrett			
Kommt Strom von der Lichtmaschine / Batterie zu den beiden Sicherungskästen oberhalb des Armaturenbrettes bei laufendem Motor? SOLL: 12 V			
Ist die Lichtmaschine bzw. der Regler in Ordnung? SOLL: 0 V Ggf. Schlepper starten, Ladekontrolle aus, Digital Multimeter auf Wechselspannung schalten, Masse auf den Rahmen und plus direkt an D+ an der Lichtmaschine messen. Im Optimalfall misst du hier 0 V. Je mehr desto schlechter. Ab 0,5 V liegt ein Defekt vor, dann Lima und / oder Regler tauschen.			
Sind die Kontakte in den Sicherungskästen und an den Abschmelzsicherungen ohne Korrosion? Ggf. Kontakte putzen und leicht fetten.			
Sind alle Sicherungen noch leitfähig und haben die korrekte Amperezahl? SOLL: Sicherung I (links) / 6 Allradachse, 16 Ampere (rot) Sicherung II / 9 und II / 10 Beleuchtung hinten, 8 Ampere (weiß) >>> Anhang 1			
Zur Kontrolle die Sicherung I / 6 herausnehmen und den Strom der darüber fließt mit einem Digital Multimeter (Strommessbereich von mind. 20 A)			

Fragestellung	ok	Fehler	Bemerkungen
messen. SOLL: Motor aus = 0 Ampere / Motor an und Schalterstellung Allrad 0 = ca. 8 A / Motor an und Schalterstellung Allrad 1 oder 2 = ca. 0,15 A / Motor an und Schalterstellung Allrad 1 und Lenkwinkel über 35 Grad = ca. 8 A Motor an und Schalterstellung Allrad 2 (Differentialsperre) = ca. 7 A (nur bei K- und V-Traktoren / nicht bei S-Traktoren)			
Funktioniert die Ladekontrollleuchte in der Multifunktionsanzeige bei Anschalten der Zündung bzw. geht diese nach kurzer Zeit auch wieder aus?			
Funktionieren die Kontrollleuchten für den Allradantrieb? SOLL: Schalterstellung Allrad 0 = aus / Schalterstellung Allrad 1 = grün / Schalterstellung Allrad 2 = rot Wenn ok, ist das Problem hinter dem Schalter zu suchen, wenn nicht davor.			
Kontrolle der Relais für die Magnetkupplung des Allrades (8. von links, 70 A), Lenkwinkel (7. von links) und Bremse (6. von links) sowie das Generatorrelais (5. von links). Hinweis: Auch wenn ein Relais hörbar schaltet, kann z.B. durch eine abgerissene Kontaktfahne die Schaltung nicht funktionieren. Deshalb durchmessen und ggf. austauschen. >>> Anhang 2			
2. Bremse			
Bei Betätigen der Bremse muss sich automatisch der Allrad zuschalten. Bleibt nach dem Bremsen der Allrad permanent eingeschaltet, obwohl kein Allrad zugeschaltet ist (Schalterstellung = 0)? SOLL: Allrad schaltet aus. Hinweis: Ggf. mit kurzer zeitlicher Verzögerung. Nur bei laufendem Motor bzw. beim Fahren.			
Erlischt das Bremslicht, nachdem das Bremspedal nicht mehr betätigt wird? SOLL: Das Bremspedal hängt nicht und das Bremslicht leuchtet nicht mehr. Ggf. gangbar machen durch Reinigen der Gelenke und des Bremslichtschalters (unter der Kabine rechts – Bremslicht-Magnetschalter mit je einem Magnet am Fußbremspedal links und rechts.).			
Leuchten bei Betätigen des Bremspedals die Bremsleuchten? SOLL: Bremsleuchten funktionieren. Ggf. Glühbirnen ersetzen und Verkabelung des Bremslichts inkl. Bremslichtanschluss in der Anhängersteckdose kontrollieren.			
3. Vorderachse – Platine, Magnetkupplung, Lenkwinkelsensor			
Liegt Spannung an der Platine in der Vorderachse an (Abdeckung mit 6 Schrauben und dem Schriftzug „FENDT“)?			

Fragestellung	ok	Fehler	Bemerkungen
SOLL: ca. 12 Volt bei eingeschalteter Zündung und ausgeschaltetem Allrad am grünen Kabel. Ggf. Durchgang messen von diesem Kabel zu dem 6 poligen Stecker vorn links an der Kabine unter der Haube. >>> Anhang 3, 4, 5, 6			
Liegt am roten Kabel dauerhaft Strom an, damit die Magnetkupplung öffnet?			
Sind die Sperrdioden in Ordnung? SOLL: ca. 0,5 Volt / in Sperrrichtung kein Durchgang Ggf.. Durchlassrichtung messen.			
Hat der Vorwiderstand den korrekten Wert? SOLL: ca. 12 Ohm +/- 10% / 0,5 Watt			
Hat die elektrisch angesteuerte Magnetkupplung für den Allrad den korrekten Widerstand? Dazu den Stecker 2 ziehen um die Magnetkupplung zu messen. SOLL: 1,6 Ohm, +/-10% Hinweis: Beim Messen von Widerständen sollte das Bauteil zumindest einpolig vom Stromkreis getrennt werden, da sonst eventuell parallelgeschaltete andere Bauteile, wie z.B. Anzeigelämpchen die Messung verfälschen!			
Ist der Stromfluss der Magnetkupplung in Ordnung? SOLL: In eingeschaltetem Zustand soll die Magnetkupplung ca. 8 Ampere ziehen, im ausgeschalteten Zustand 0,15 Ampere.			
Schaltet das Magnetventil? Ggf. das Magnetventil zur Kontrolle fremd bestromen. Die Zuleitung sollte unbedingt eine Absicherung beinhalten. Schaltet es dann, liegt es an der Elektrik. Wenn nicht kann es sein, dass die Mechanik klemmt! Dann hilft nur auseinanderbauen und schauen wo das Problem liegt! Hinweis: Ggf. eine eigene Allradzustandsanzeige und zusätzliche Abschaltmöglichkeit für den Allrad einbauen (Fremdbestromung).			
Hat die Kupplung für die Differentialsperre (nur bei K- und V-Traktoren / nicht bei S-Traktoren) den korrekten Widerstand? Dazu den Stecker 1 ziehen und messen. SOLL: 2,2 Ohm, +/-10%			
Schaltet der Lenkwinkelsensor bei ca. 35 Grad den Allrad ab (Schalterstellung Allrad 1)? Ggf. Kontrolle der Kabel die aus der Platine nach rechts und links in die Achsen zu den Lenkwinkelsensoren gehen. Wenn diese Kabel defekt sind, muss zur Reparatur die Achse wohl zerlegt werden.			
Liegt am schwarzen Kabel bei mehr als 35 Grad Lenkwinkel 12,5 Volt an? Hinweis: Bei Werten darunter ist der Lenkwinkelsensor defekt oder falsch eingestellt.			
4. Vorderachse – Lüftspalt			

Fragestellung	ok	Fehler	Bemerkungen
Ist der Lüftspalt in Ordnung? SOLL: 0,5 mm (0,45 – 0,6 mm) Hinweis: Die Magnetkupplung kann nach Lösen der Verschraubung mit dem Herausnehmen der Kunststoffplättchen (Stärke 0,19 mm) an der Vorderachse auf beiden Seiten justiert werden. Wenn das Lüftspiel mit Entfernen der Kunststoffplättchen nicht funktioniert, gibt es keine andere Einstellmöglichkeit mehr. Die Achse muss ausgebaut und die Allradkupplung zerlegt werden. Dazu wäre Spezialwerkzeug sehr von Vorteil, geht aber mit Müh und Not auch so. >>> Anhang 7			

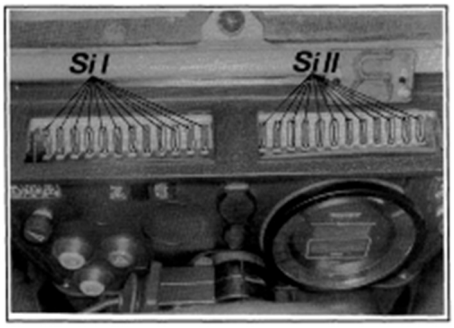
Anhänge

1. Sicherungsbelegung und Torpedosicherungen, Allradantrieb

18.5 Sicherungen

Nur Originalsicherungen verwenden. Bei Verwendung zu starker Sicherungen wird die elektrische Anlage zerstört! Brandgefahr!

Sicherungskasten am Armaturenbrett



61

Si - I = Sicherung I
Si - II = Sicherung II

Sicherungsbelegung

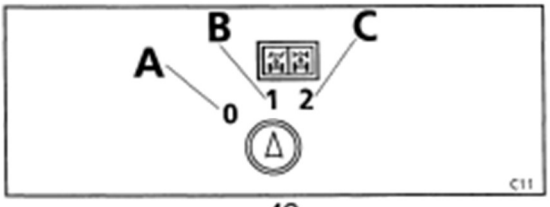
Nummer	Ampere	angeschlossene Verbraucher
I/1	5	EHR
I/2	5	EHR
I/3	25	Steckdose
I/4	8	Anzeigeelektronik
I/5	8	Lichthupe, Arbeitsscheinwerfer
I/6	16	Allradachse
I/7	8	Warnlichtgeber
I/8	25	Dachgebläse, Wischer vorne/hinten, Scheibenwaschanlage vorne/hinten, Rundumkennleuchte
I/9	8	Signalhorn
I/10	8	Zentralinformator, Stoplicht
I/11	8	Abblendlicht
I/12	8	frei
II/1	8	Fernlicht, Fernlicht-Kontrolleuchte
II/2	25	Glühkerze, Magnetventil
II/3	8	Warnlichtgeber
II/4	8	Zeituhr
II/5	25	Arbeitsscheinwerfer vorn, Radio, Fahrerhausbeleuchtung
II/6	8	frei
II/7	8	Relais Arbeitsscheinwerfer vorne
II/8	8	Instrumentenbeleuchtung
II/9	8	Schlußleuchte hinten rechts, Anschluß für Anhängerbeleuchtung
II/10	8	Schlußleuchte hinten links, Anschluß für Anhängerbeleuchtung, Positionsleuchte vorne
II/11	25	Dauerstromsteckdose hinten
II/12	8	frei

Farbkodierung und Nennströme Torpedosicherungen

5 A	8 A	10 A	16 A	25 A	40 A
gelb	weiß	grün	rot	blau	grau

10. Allradantrieb

Der Vorderradantrieb kann unter Last zu- oder abgeschaltet werden.
Bei normaler Straßenfahrt wegen ungünstigem Geräuschverhalten und erhöhtem Reifenverschleiß Vorderradantrieb nicht verwenden! Jedoch kann Zuschaltung bei schmieriger Fahrbahn und bei Glatteis oder Schnee notwendig werden.



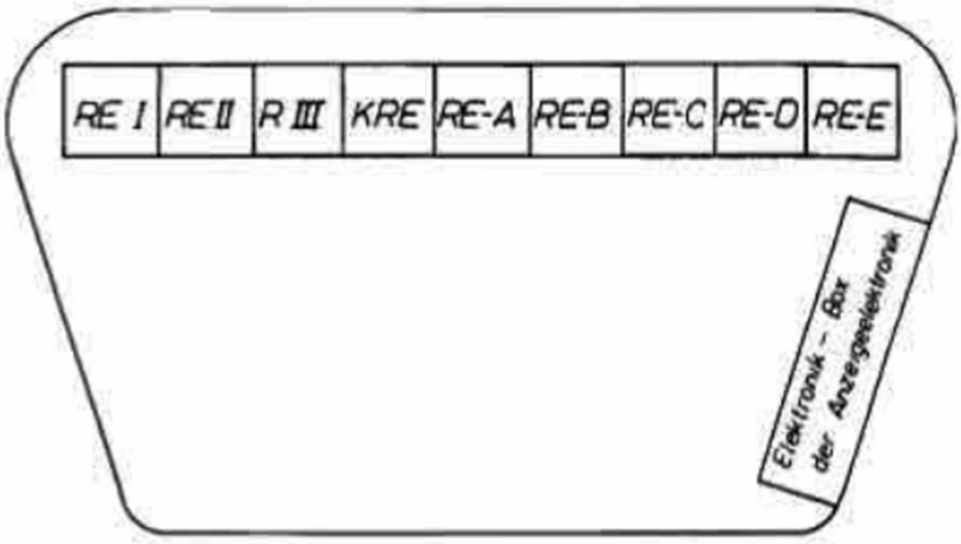
43

A = Allrad ausgeschaltet
B = Allradantrieb ist bis zu einem Lenkeinschlag von 25° wirksam. Bei größerem Lenkeinschlag schaltet der Allradantrieb ab.
C = Allradantrieb ist zugeschaltet, unabhängig vom Lenkeinschlag.
Hinweis:
Beim Bremsen wird Allradantrieb automatisch zugeschaltet.

2. Lage der Relais

Lage der Relais unter dem Armaturenbrett

(Bildliche Darstellung, siehe Bild 3/13b)

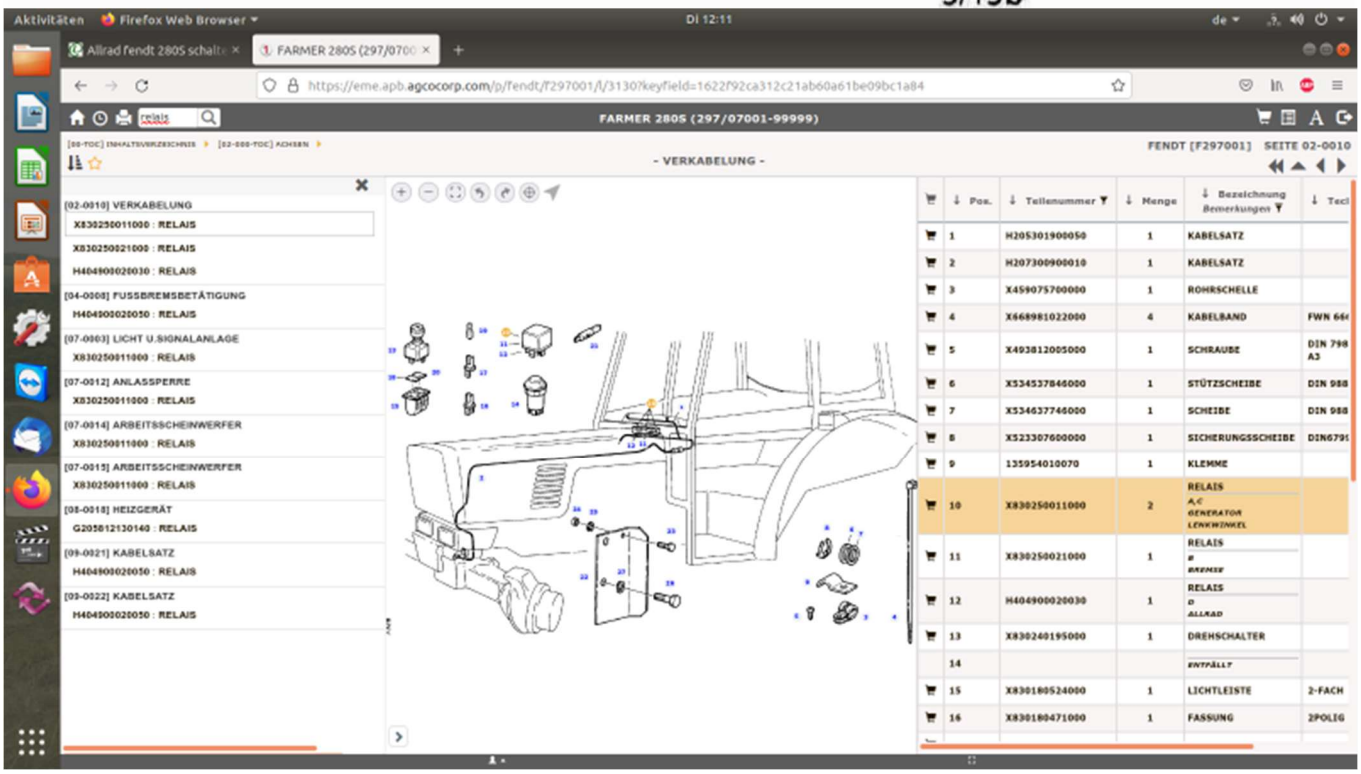


RE I	= Entlastung GAS (GAS = Glühanlaßschalter)	RE-B	= Bremse
RE II	= Anlaßsperrschalter	RE-C	= Lenkwinkel
RE III	= Stoplicht	RE-D	= Allrad
KRE	= Kaltstart	RE-E	= Diff.-Sperre vorn (nur bei V- und K-Allradtraktoren)
RE-A	= Generator		

Unter dem Armaturenbrett:
(Zeichnerische Darstellung siehe Seite 3/17)

RE I = **Relais** Entlastung GAS
RE II = **Relais** Anlaßsperre
RE III = **Relais** Stoplicht
KRE = **Relais** Kaltstart
RE-A = **Relais** Generator
RE-B = **Relais** Bremse
RE-C = **Relais** Lenkwinkel
RE-D = **Relais** Allrad
RE-E = **Relais** Diff.-Sperre vorn
(nur bei V- und K-Allradtraktoren)

3/13b



3. Schaltplan Allrad, Bremsvorgang, Lenkwinkel

19. Schaltpläne

Erläuterungen zu den Schaltplänen

A = Anlasser
AA = Anschluß für Anhängerbeleuchtung
AR = Allrad
AS = Arbeitsscheinwerfer
ASS = Anlaßsperrschalter

B = Batterie
BF = Beleuchtung Fahrerhaus
BL = Blinkleuchte
BRL = Bremsleuchte
BS = Blinkschalter
BW = Belastungswiderstand

DG = Drehstromgenerator
DI = Dioden
Diff = Differentialsperre
DM = Druckmesserbeleuchtung
DÖ = Öldruckschalter
DR = Drehschalter
DS = Druckschalter
DSE = Druckschalter externe Bedienung

EBZ = Elektr. Betriebsstundenzähler
E-Box = Elektronikbox

FSA = Flammstartanlage

GAS = Glühanlaßschalter
GB = Gebläse
GSD = Gerätesteckdose
GK = Glühkerze

HG = Hallgeber

IB = Instrumentenbeleuchtung
IG = Induktivgeber
IGE = Impulsgeber

KAR = Kontrolleuchte Allradantrieb
KARL = Kontrolleuchte Allrad mit Lenkwinkelbegrenzung
KB = Kontrolleuchte Blinklicht
KBB = Kontrolleuchte Bremsflüssigkeit
KBR = Kontrolleuchte Kardan-Bremse
KD = Kontrolleuchte Differentialsperre
KDA = Kontrolleuchte Diff.-Allradfehleranzeige
KF = Kontrolleuchte Fernlicht
KG = Kontrolleuchte Glühüberwacher
KHB = Kontrolleuchte Handbremse
KI = Kombi-Instrument
KL = Kontrolleuchte Lichtmaschine
KMB = Kraftmeßbolzen
KMD = Anzeigeleuchte Motordrehzahl
KÖ = Kontrolleuchte Öldruck
KÖT = Kontrolleuchte Öltemperatur
KRE = Kaltstartrelais
KS = Kontrolleuchte Scheibenbremse
KS1 = Kippschalter
KU = Kontrolleuchte Unterdruck
KWL = Kontrolleuchte Warnlicht
KZW = Anzeigeleuchte Zapfwellendrehzahl

LK = Leitungskupplung
LSS = Lenkstockschalter
LV = Leitungsverbinder
LVT = Leitungsverteiler

MK = Magnetkupplung
MS = Magnetschalter
MTG = Motortemperaturgeber
MV = Magnetventil
MWL = Meßwertaufnehmer Lage

ND = Niederdruckschalter

ÖG = Öldruckgeber

P = Positionsleuchte

R = Widerstand
RE = Relais
RD = Radio
RKL = Rundumkennleuchte
RV = Regelwegeventil

S = Scheinwerfer
SA = Schalter für Anhängerbremse
S1 = Scheinwerfer Zusatzbeleuchtung
SBB = Schalter Bremsflüssigkeitsbehälter
SCH = Schlußleuchte
SD = Steckdose
SH = Signalhorn
SI = Sicherung
SP = Spiegel elektrisch
ST = Bremslichtschalter
STV = Stoßverbinder
SU = Summer
SWA = Scheibenwaschanlage

TBR = Trommelbremse
TER = Temperaturregler
TG = Tankgerät
TWK = Temperaturwarnkontakt

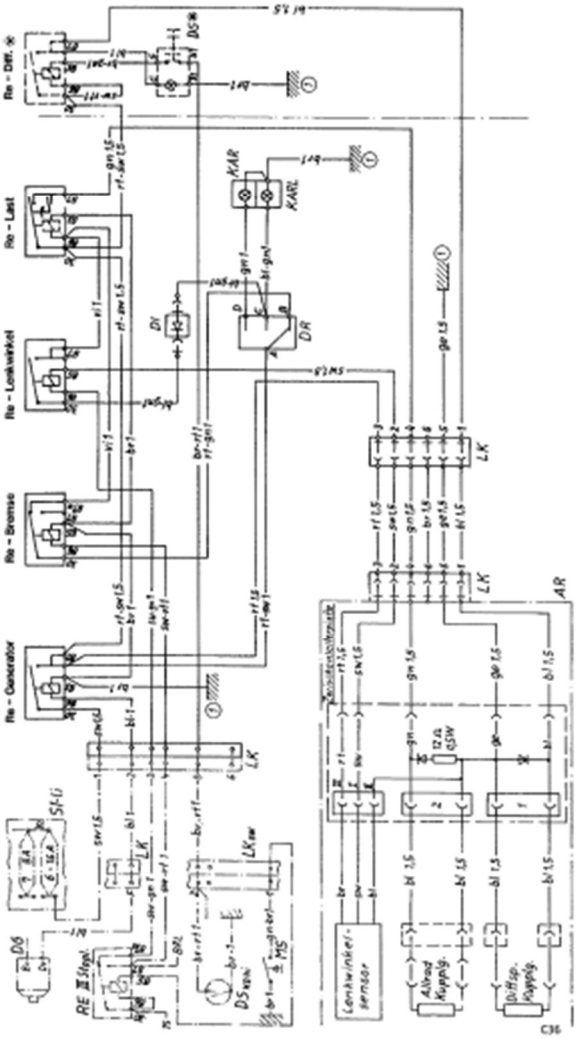
U = Unterdruckanzeiger
UL = Umrißleuchte

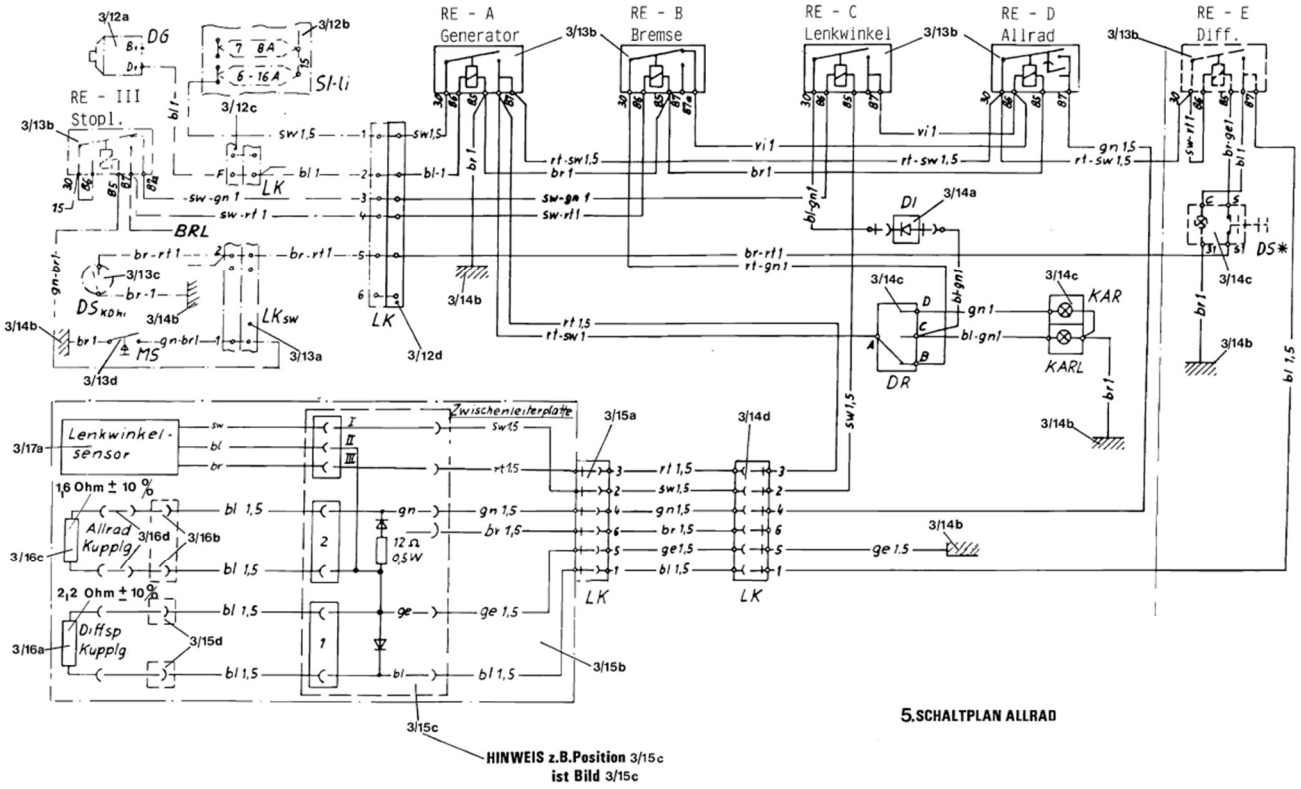
VRE = Verzögerungs-Relais

W = Wischer
WG = Warnlichtgeber
WH = Wischer hinten

Z = Zigarrenanzünder
ZI = Zentralinformator
ZU = Zeituhr
ZW = Zapfwelle
ZWS = Zapfwellenschaltanzeige

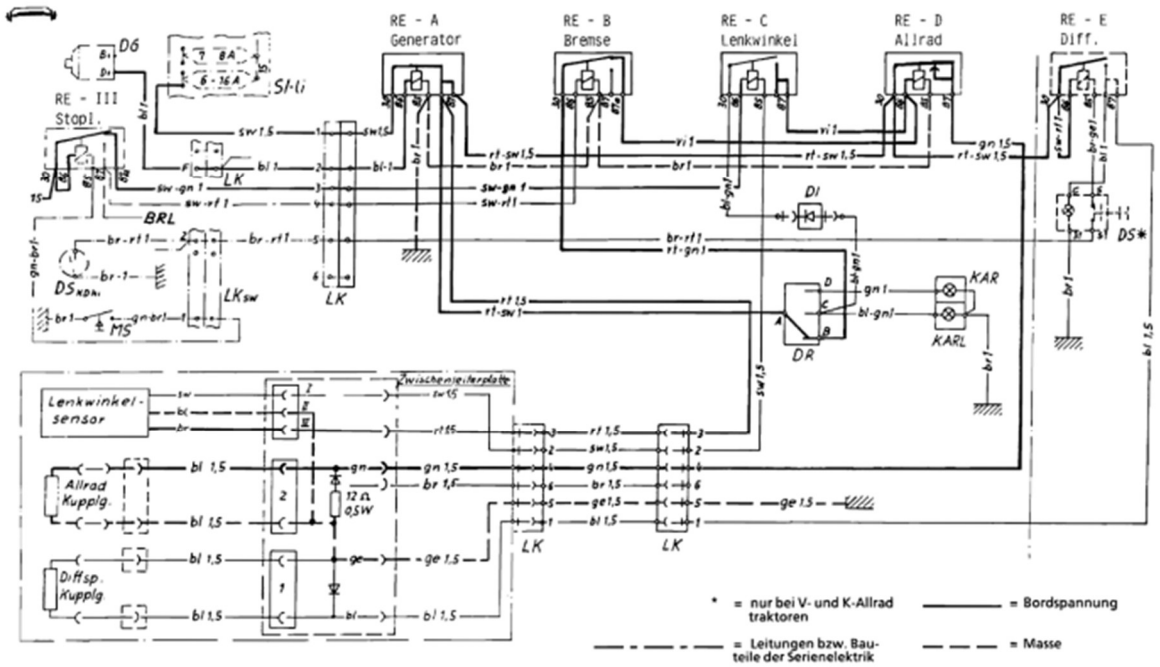
Schaltplan Allradachse





5.SCHALTPLAN ALLRAD

HINWEIS z.B.Position 3/15c
ist Bild 3/15c



* = nur bei V- und K-Allradtraktoren

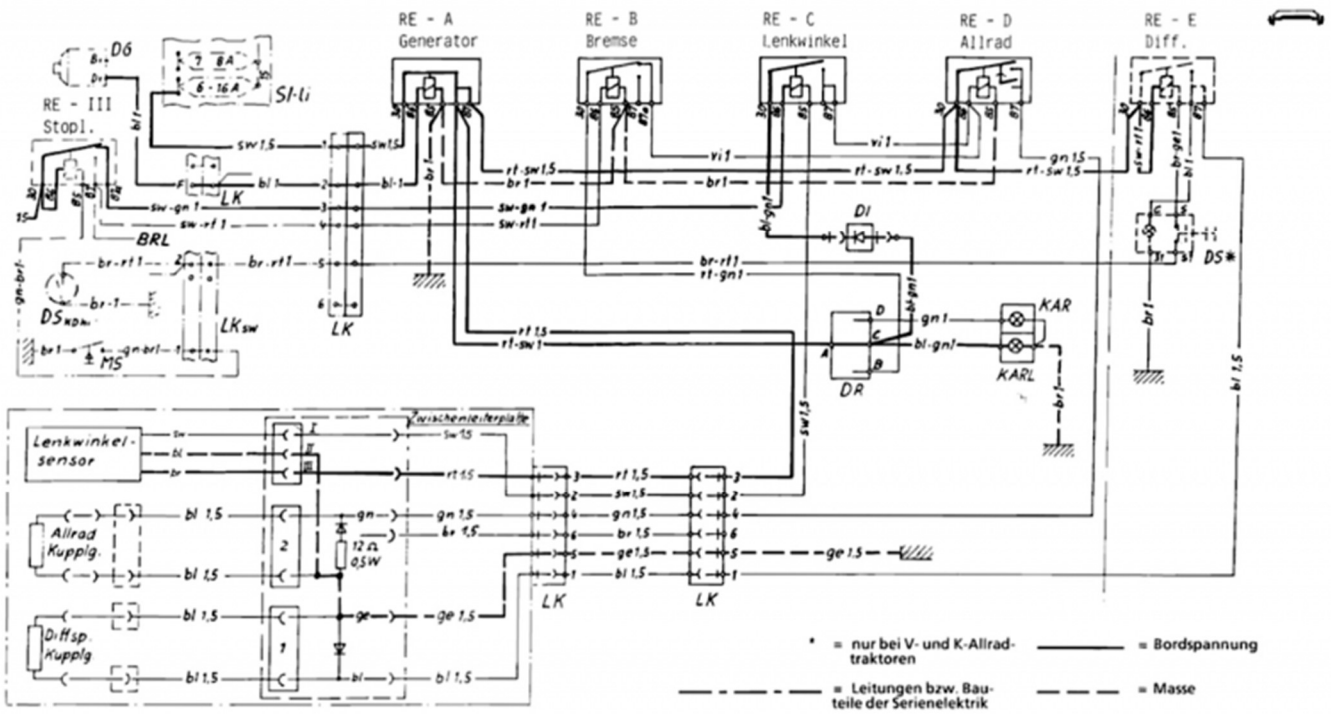
= Bordspannung

= Leitungen bzw. Bauteile der Serienelektrik

= Masse

Drehschalter Stellung A - B (Allrad aus), Motor läuft.
Spannung von D + zu RE-A Generator Kontakt 86, RE schließt.
Spannung liegt an: Stromkreis 15, Sicherung Nr. 6 im Sicherungskasten links, Kontakt 30 RE-A Generator.
RE-A Generator versorgt den Lenkwinkelsensor, Drehschalter DR, RE-D Allrad Kont. 30, RE-E Diff.Kont. 30, 86.
Spannung wird weitergeführt: Vom Drehschalter zu RE-B Bremse Kont. 30 und 87a, RE-D Allrad, Kont. 86 (RE-D Allrad wird geschlossen), weiter zu RE-C Lenkwinkel, Kontakt 87.
Kontakt 87 von RE-D Allrad versorgt die Allradkupplung - Kupplung ist geöffnet.

Bremsvorgang
Die Fußbremse wird betätigt, der berührungslose Magnetschalter MS schließt, am RE-III Stoplicht Kontakt 85 liegt Masse an, RE-III Stoplicht schaltet.
Spannung liegt an: Stromkreis 15, RE-III Stoplicht, Kontakt 30, 86.
Spannung wird weitergeführt: Von RE-III Stoplicht Kontakt 87 zum Bremslicht und RE-B Bremse Kontakt 86.
RE-B Bremse unterbricht die Versorgung von RE-D Allrad Kontakt 86, die Spannungsversorgung der Allradkupplung wird unterbrochen.
Die Allradkupplung schließt mit Federkraft



Drehschalter Stellung A - C (Allrad ein), Motor läuft.

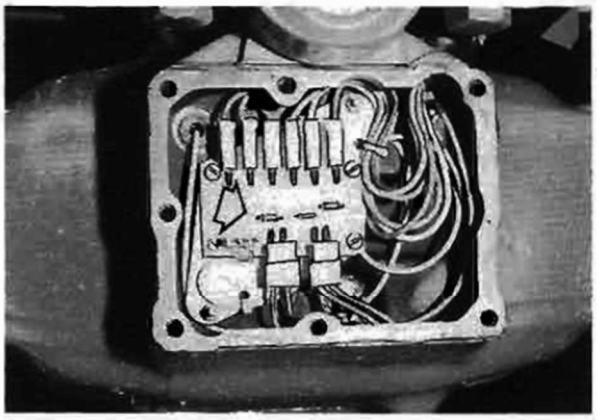
RE-A Generator bleibt geschlossen.
Spannung liegt an: Stromkreis 15, Sicherung Nr. 6 im Sicherungskasten links, Kontakt 30 RE-A Generator.
RE-A Generator versorgt den Lenkwinkelsensor, Drehschalter DR, RE-D Allrad Kontakt 30, RE-E Diff. Kontakt 30, 86.
Spannung wird weitergeführt: Vom Drehschalter zu RE-C Lenkwinkel Kontakt 30.

Lenkwinkel größer 35 ° → **Allrad aus**

Stromkreis 15 versorgt RE-III Stoplicht Kontakt 86, 30 mit Spannung.
Spannung wird weitergeführt: Re-III Stoplicht Kontakt 87a zu RE-C Lenkwinkel Kontakt 86.
Wird ein Lenkeinschlag über 35° erreicht, schaltet der Lenkwinkelsensor Masse zu RE-C Lenkwinkel Kontakt 85.
Spannung wird weitergeführt: RE-C Lenkwinkel Kontakt 87 zu RE-D Allrad Kontakt 86. RE-D Allrad schließt und die Allradkupplung öffnet.
Wird ein Lenkeinschlag unter 35° erreicht, entfällt das Massesignal vom Lenkwinkelsensor. RE-C Lenkwinkel und RE-A Allrad öffnen.
An der Allradkupplung liegt keine Spannung an und sie schließt mit Federkraft.

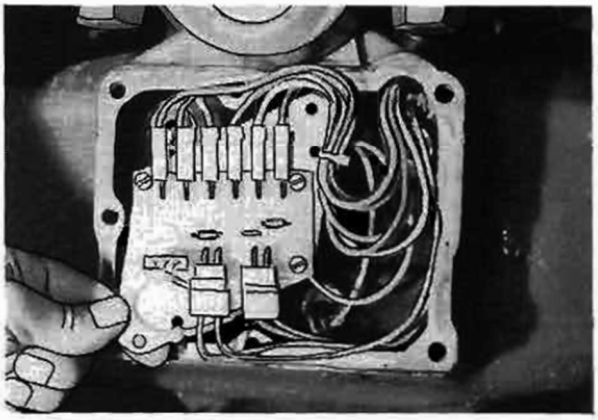
4. Zwischenleiterplatte (Platine in der Vorderachse)

Deckel vorn an der Vorderachse abbauen: **Zwischenleiterplatte** (Pfeil) mit Dioden, Steckkontakten und Widerstand im Trockenraum der Vorderachse.
Deckel mit Dichtungsmittel X 903.050.801 (nicht aushärtend) anbauen.

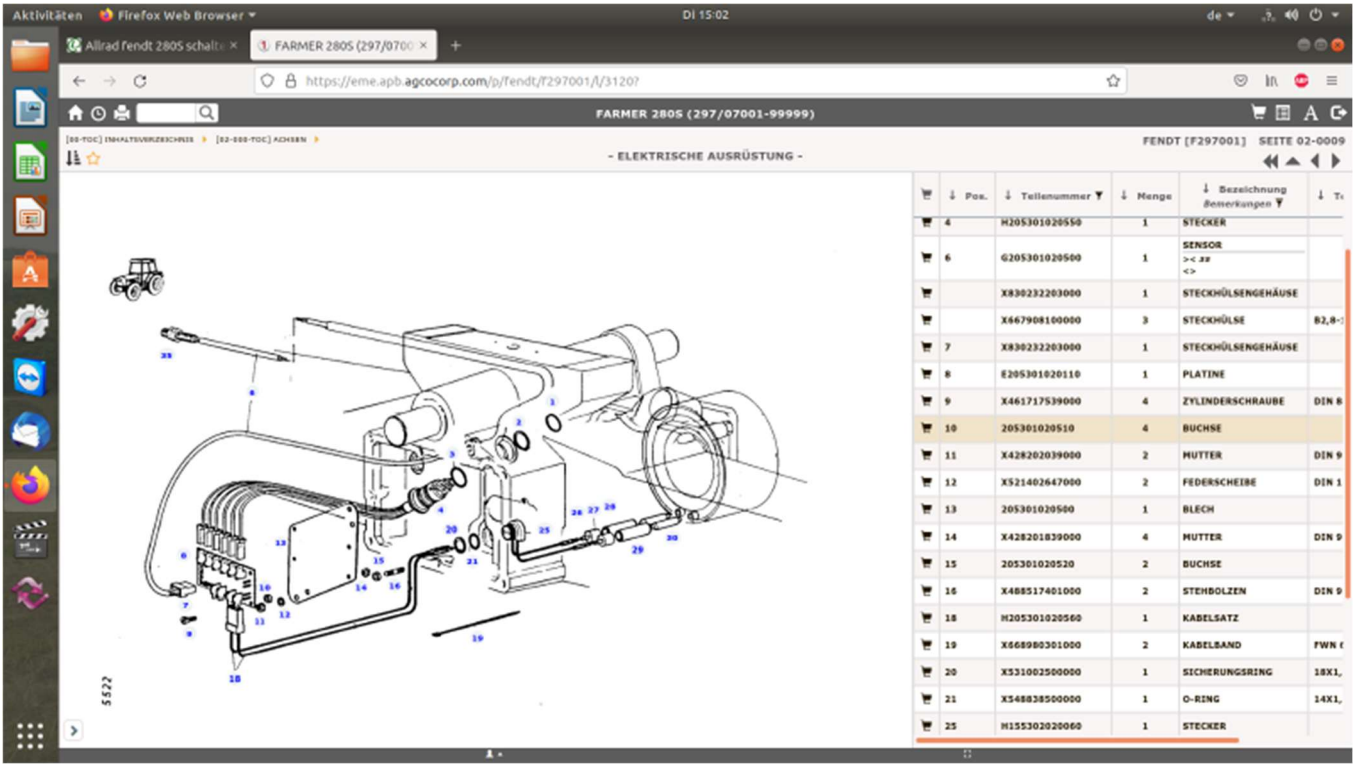


3/15b

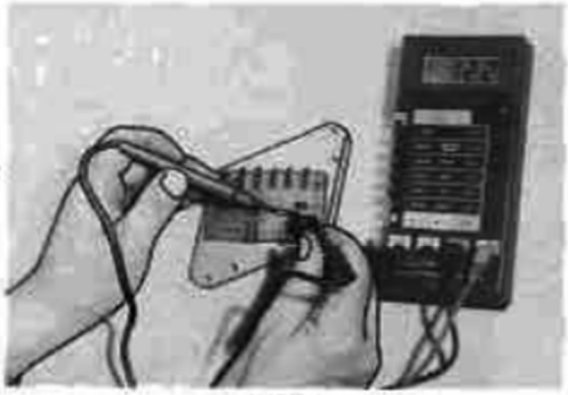
HINWEIS:
Zwischenleiterplatte ist an zwei 5 mm-Stiftschrauben befestigt. Die Kabelfarben sind auf der Zwischenleiterplatte gekennzeichnet.
Abkürzungen der Kabelfarben, siehe Seite 3/18.
Zwischenleiterplatte prüfen, siehe Seite 3/34.



3/15c



Pos.	Teilenummer	Menge	Bezeichnung Bemerkungen	T
4	H205301020550	1	STECKER	
6	G205301020500	1	SENSOR	
	X830232203000	1	STECKHÜLSENGEHÄUSE	
	X467908100000	3	STECKHÜLSE	B2,8-(
7	X830232203000	1	STECKHÜLSENGEHÄUSE	
8	E205301020110	1	PLATINE	
9	X461717539000	4	ZYLINDERSCHRAUBE	DIN 8
10	205301020510	4	BUCHSE	
11	X428202039000	2	MUTTER	DIN 9
12	X521402647000	2	FEDERSCHEIBE	DIN 1
13	205301020500	1	BLECH	
14	X428201839000	4	MUTTER	DIN 9
15	205301020520	2	BUCHSE	
16	X488517401000	2	STEHBOLZEN	DIN 9
18	H205301020560	1	KABELSATZ	
19	X668980301000	2	KABELBAND	FWN (
20	X531002500000	1	SICHERUNGSRING	18X1,
21	X548838500000	1	O-RING	14X1,
25	H155302020060	1	STECKER	

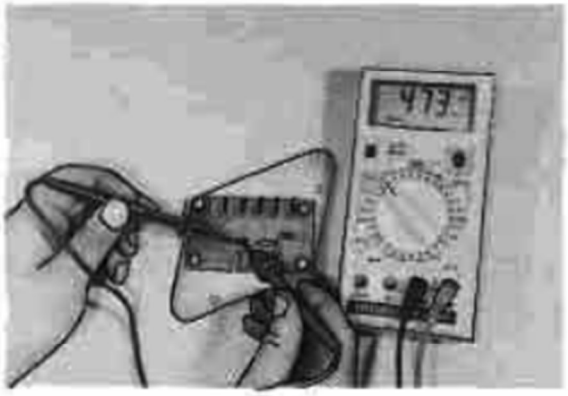


3/34a

Widerstand und Sperrdioden der Zwischenleiterplatte (Platine) prüfen

Deckel vorn von der Achsbrücke abbauen.
Widerstand des Vorwiderstandes mit Vielfachmeßgerät (Ohmmeter) prüfen.
Sollwert: 12 Ohm ± 10 %.

HINWEIS:
Zur besseren bildlichen Darstellung bei ausgebauter Platine gezeigt.



3/34b

Sperrdioden prüfen:

Auf Durchgang
Sollwert: ca. 0,5 V.

In Sperrichtung
Sollwert: Kein Durchgang.
Zweite Sperrdiode sinngemäß prüfen.

3/34c

Wurde Zwischenleiterplatte (Platine) ausgebaut, elektrische Leitungen an die Zwischenleiterplatte laut eingeprägter Farbmarkierung anstecken (Abkürzungen der Kabelfarben, s.Seite 3/18).
Zwischenleiterplatte mit zwei Muttern M5 (Pfeile) befestigen. Deckel mit Dichtungsmittel X 903.050.801 (nicht aushärtend) anbauen.

5. Kabelfarben

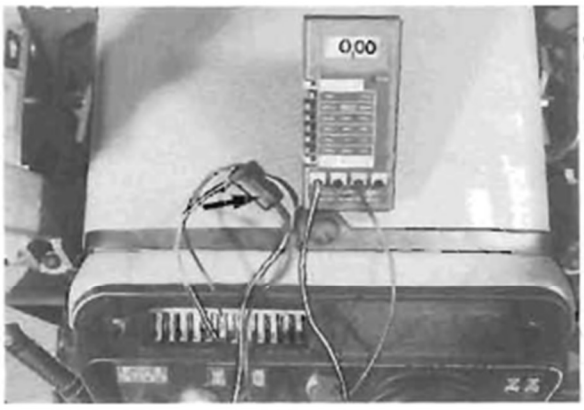
Kabelfarben

bl	=	blau	ro	=	rosa
br	=	braun	rt	=	rot
ge	=	gelb	sw	=	schwarz
gn	=	grün	tr	=	transparent
gr	=	grau	vi	=	violett
or	=	orange	ws	=	weiß

6. Magnetschalter

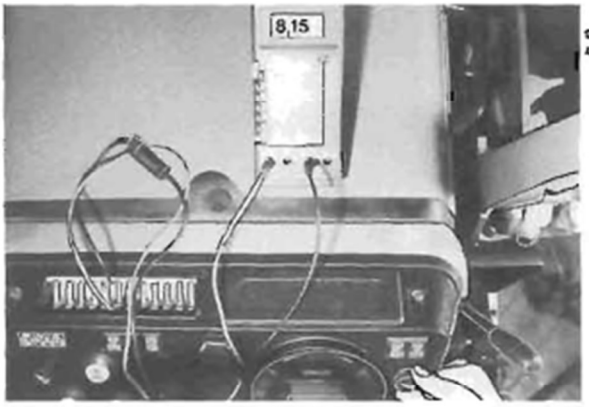
8. ELEKTRISCHE BAUTEILE PRÜFEN

Stromaufnahme der Magnete prüfen
Sicherung Nr. 6 im linken Sicherungskasten herausnehmen, dafür Meßleitungen für das Vielfachmeßgerät (Amperemeter) anstecken.
HINWEIS:
Vielfachmeßgerät mit einem Meßbereich von mind. 20 Ampere verwenden. Eine Meßleitung mit fliegender Sicherung 8 Ampere (Pfeil) absichern.



3/31a

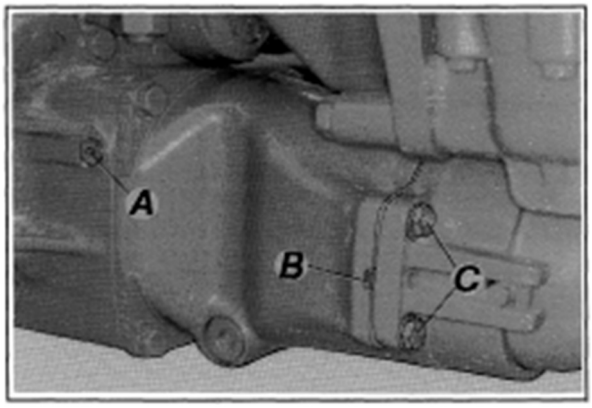
Motor laufen lassen und Stromaufnahme in der jeweiligen Drehschalterstellung prüfen.



3/31b

Drehschalterstellung	Stromaufnahme
Allrad aus	ca. 8 A
Allrad ein	ca. 0,15 A
Allrad ein Lenkwinkel über 35°	ca. 8 A
Allrad ein und Diff.-Sperre vorn ein	ca. 7 A

9.3 Lüftspalt der Allradantriebs-kupplung messen



31

Lüftspalt erstmals nach 250 Betr.-Std. dann alle 1000 Betr.-Std. bzw. alle 2 Jahre messen.

Lüftspalt einstellen

Motor abstellen: Beide Verschlußschrauben (A) links und rechts an der Achse herausdrehen und Lüftspalt mit Fühllehre messen. Spalt darf max. 0,8 mm betragen (neu 0,45 - 0,60 mm). Durch Herausnehmen von Ausgleichscheiben (B) kann der Lüftspalt verkleinert werden. Dazu 4 Schrauben (C) etwas lösen.

Hinweis:

Eine Distanzscheibe = 0,19 mm dick.

Die Distanzscheiben sind mit zwei Kerben versehen (Sollbruchstelle).

6. Allradantriebskupplung

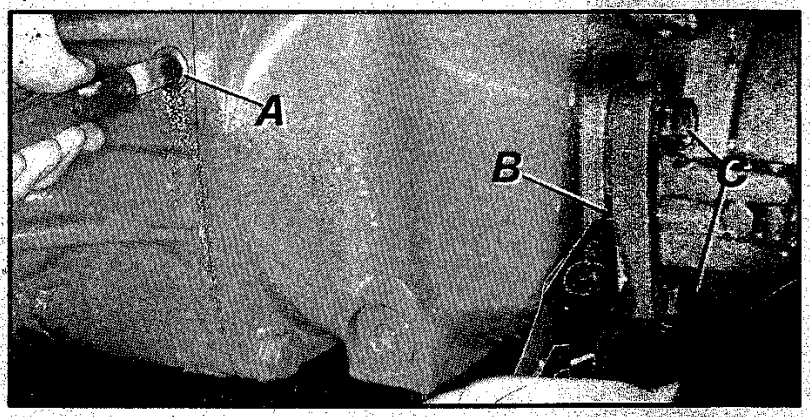
Störung: Allrad schaltet nicht aus

Ursache	Abhilfe
Ladekontrolle erlischt nicht - kein Ladestrom	Motor kurzzeitig beschleunigen bis Ladekontrolle erlischt
Sicherung defekt	Sicherung Nr. 6 im linken Sicherungs- kasten wechseln
Lüftspalt zu groß *	Lüftspalt einstellen lassen (Werkstattarbeit)

* Bei zu großem Lüftspalt löst der Magnet die Allradantriebskupplung nicht mehr. Prüfung: Traktor starten, Allrad ausschalten, einige Meter fahren, ein Vorderrad aufbocken. Rad läßt sich drehen, wenn Allradantriebskupplung gelöst ist.

Für die Werkstatt

Lüftspalt erstmals nach 250 Betr.-Std., dann alle 1000 Betr.-Std. bzw. alle 2 Jahre messen:
Motor abstellen. Beide Verschlußschrauben (A/10) links und rechts an der Achse herausdrehen und Lüftspalt mit Fühllehre messen. Spalt darf max. 0,8 mm betragen (neu 0,45 - 0,60 mm). Durch Herausnehmen von Ausgleichscheiben (B/10) kann der Lüftspalt verkleinert werden. Dazu 4 Schrauben (C/10) etwas lösen.



10

Marktoberdorf, 11.89
VSKD-pf-wa 1522 N