



- 1 Sicherung 3
2 Doppel-Hubmagnet
3 Leerlaufschalter
4 Übergas-Schalter
5 Sicherung 5

- 1 Fuse 3
2 Double-solenoid
3 Idling switch
4 Kick-down control
5 Fuse 5

- 1 Säkring 3
2 Dubbelmagnet
3 Neutralgaskontakt
4 Bollengaskontakt
5 Säkring 5

- 1 Sikring 3
2 Dobbelt-løftemagnet
3 Tomgångskontakt
4 Övergass-kontakt
5 Sikring 5

- 1 Zekering 3
2 Dubbelverkende magnet
3 Stationairtoerental schakelaar
4 Kick-down schakelaar
5 Zekering 5

- 6 Magnet für Drehzahl-anhebung
7 Öldruckschalter vorwärts
8 Öldruckschalter rückwärts

- 6 Solenoid for increasing engine speed
7 Oil pressure switch forward
8 Oil pressure switch reverse

- 6 Magnet för tomgångskonstanthållning
7 Oljetryckkontakt för framålväxlar
8 Oljetryckkontakt för bakväxlar

- 6 Magnet til omdrejningsforøger
7 Olietrykskontakt frem
8 Olietrykskontakt tilbage

- 6 Magneet voor verhoging motor-toerental
7 Oliedruk schakelaar (vooruit)
8 Oliedruk schakelaar (achteruit)

Elektrischer Schaltplan

Der Einbau des automatischen DB-Getriebes bringt auch eine Erweiterung der elektrischen Anlage. Nebstehende Skizze zeigt den Schaltplan der zusätzlichen Aggregate.

Wartungsarbeiten für das automatische DB-Getriebe

Arbeiten bei laufendem Motor dürfen nur durchgeführt werden, wenn der Wählhebel auf „P“ steht und die Handbremse fest angezogen ist.

Bei der Ölstandskontrolle und beim Ölnachfüllen muß auf peinlichste Sauberkeit geachtet werden; schon die geringste Verunreinigung (z. B. Fusseln) kann zu Störungen führen.

Eine zu kleine wie eine zu große Ölfüllung beeinträchtigt das einwandfreie Funktionieren des Getriebes. Deshalb muß dessen Ölstand regelmäßig mit dem Getriebeölmeßstab im Motorraum überprüft werden. Am zweckmäßigsten erfolgt dies zusammen mit der Kontrolle des Motoröles und vor jeder größeren Überlandfahrt, spätestens aber nach jeweils 3000 km Fahrt.

Diese Prüfung ist bei laufendem Motor, angezogener Handbremse, Wählhebel in Stellung „P“ durchzuführen, wobei das Fahrzeug auf ebenem Boden stehen und das Getriebe betriebswarm sein muß.

Vor der Kontrolle den Motor etwa 1–2 Minuten im Leerlauf laufen lassen, damit sich die hydraulische Kupplung füllen kann.

Liegt der Ölstand unter der unteren Marke des Meßstabes, so muß durch die Öffnung für den Getriebe-Ölmeßstab Öl¹ nachgefüllt werden. Zum Abschätzen der nachzufüllenden Menge diene:

Der Abstand zwischen der unteren und der oberen Meßstabmarke entspricht etwa einem halben Liter.

¹ Die für das automatische DB-Getriebe freigegebenen Öle sind in der Betriebsstoffliste der Fahrzeugbetriebsanleitung aufgeführt.

Benennung	wo zu finden?
1 Sicherung 3	Sicherungskasten
2 Doppelhubmagnet	Automaticgetriebe rechts
3 Leerlaufschalter	Klappenstutzen rechts
4 Übergasschalter (Kickdown)	unter Fußfahrpedal
5 Sicherung 5	Sicherungskasten
6 Magnet für die Drehzahlanhebung	auf der Ansaugbrücke
7 Öldruckschalter Vorwärts	Rückseite Automaticgetriebe
8 Öldruckschalter Rückwärts	Rückseite Automaticgetriebe

Auf dem Automaticgetriebe befindet sich seitlich unten rechts eine Klemmleiste für die Leitungen.

Vom Getriebe **kommen zwei** Leitungen von den beiden Öldruckschalter 7+8 V + R (grün/rot). Es **geht eine** Leitung von hier ab zu dem Magnet für Drehzahlanhebung 6 (grün/rot). Oben an dem Magnet für die Drehzahlanhebung 6 kommen **zwei Leitungen** an. Eine Leitung von den Öldruckschaltern 7+8 (grün/rot) und eine Leitung (schwarz/rot/grün) von dem Sicherungskasten (Sicherung 5)