

## Das automatische Getriebe

Das automatische Getriebe »Tautomatic« kam im Herbst 1965 etwas verspätet zur Lieferung. Es erwies sich als nicht so leicht, eine solche aus den USA stammende Automatik auf die hubraum- und leistungskleinere deutschen Ford-Modelle abzustimmen. Auch verlor man wertvolle Zeit, weil man erst eine andere Automatik im Versuch hatte.

Zur Wartung kann man — selbst als verantwortungsbewußter Eigenpfleger — nur wenig tun, doch sind einige Prüfungen möglich. Der Ford-Wartungsplan sieht alle 10 000 km folgende Arbeiten vor: 1. Ölstand nach Vorschrift kontrollieren. 2. Vorderes und hinteres Bremsband mit Spezialschlüssel einstellen. Und 3. Wählhebelgestänge und Kickdown-Seilzug schmieren.

Punkt 1 läßt sich auch selbst erledigen. Es wird ohnedies empfohlen, bei außergewöhnlicher Getriebebelastung die Ölstandskontrolle schon früher auszuführen, also etwa nach Paßfahrten im Sommer, bei hohem Wagengewicht oder mit Anhängelast (Wohnwagen). Beim Prüfen des Ölstandes mit dem langen Peilstab muß äußerste Sauberkeit herrschen. Abwischen des Stabes mit sauberem, faserfreiem Lappen. Schon ein kleiner Faden kann zu Störungen in der Hydraulik führen. Das Getriebe ist mit 6,8 Liter einer Spezialflüssigkeit gefüllt, die unter der Bezeichnung ATF (automatic transmission fluid) bekannt ist (läuft bei Ford-Vertretungen unter M2C 33-D).

Punkt 2 und 3 ist Werkstattsache. Das Bremsband-Einstellen (Bremsbänder bremsen eine Gangstufe ab und geben eine andere frei) erfolgt seitlich links und rechts am Getriebegehäuse. Das Wählhebelgestänge kann man vom Motorraum aus verfolgen. Es führt links seitlich zum Getriebe. Hier sitzt auch der Hebel für den Seilzug zum Vergasergestänge. Geprüft kann werden, ob die Vergaser-Drosselklappe voll geöffnet ist (Stellung des Vergasergestänges beobachten), bevor mit dem Gaspedal das »Kickdown« eingeleitet wird (Niederdrücken über Druckpunkt). Die Funktion des Getriebes wird durch eine Reihe von Spezialtests von der Werkstatt geprüft.

Noch einige Hinweise für den Eigenpfleger: Verbrannte Kupplungslamellen oder Bremsbänder rufen einen Brandgeruch hervor, der auch dem Getriebeöl anzumerken ist. Daher gelegentlich den Geruch der Flüssigkeit prüfen. Wichtig ist auch, daß das Getriebegehäuse und seine Anschlüsse zum Motor allseitig gut dicht ist. Das sollte man gelegentlich kontrollieren. Flüssigkeitsverluste wirken sich hier kritischer aus als beim normalen Schaltgetriebe. Was beim Abschleppen in bezug auf die Automatik zu beachten ist, wurde im Kapitel »Schleppen und Abschleppen« (S. 27) gesagt. Nachlesen!

Schnittzeichnung des »Tautomatic«. Die Wirkungsweise beruht darauf, daß das Motorschwungrad 1 mit dem sogenannten Pumpenrad 2 verbunden ist und dieses in Drehung versetzt. Dadurch wird eine ölartige Flüssigkeit herumgewirbelt, die das Turbinenrad 3 mitnimmt. Letzteres ist mit der Getriebewelle verbunden. Damit haben wir eine Flüssigkeitskupplung vor uns, die butterweiches Anfahren ermöglicht. Zwischen 2 und 3 ist nun ein Leitrad 4 geschaltet, welches eine Teilübersetzung bewirkt (hydraulischer Drehmomentwandler). Drei mechanische Getriebestufen werden von Planetenräder-Zahnradätzen gebildet, die durch Bremsbänder 5 und 7 sowie durch Lamellenkupplungen ein- und ausgeschaltet werden.  
6 = Kupplungsglocke,  
8 = Getriebeausgangswelle zur Kardanwelle,  
9 = Anschluß für Wählhebel. Links daneben der Vierkant dient zum Einstellen einer Bandbremse.

