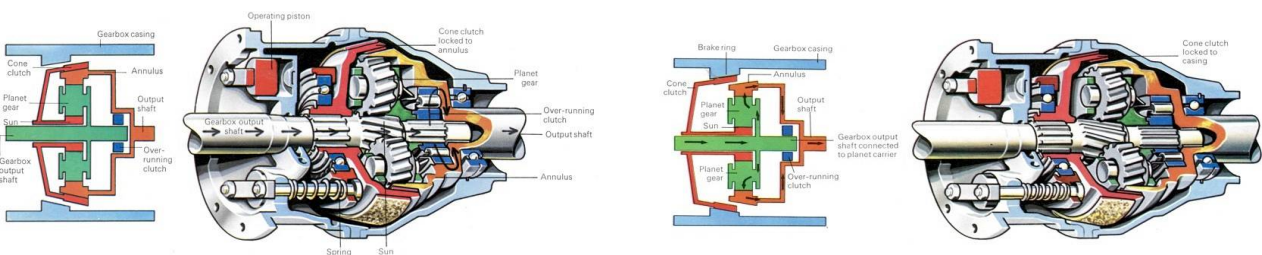


Overdrive im MGB

Funktion

Im engeren Sinn bezeichnet man mit Overdrive ein dem gewöhnlichen Getriebe nachgeschaltetes Planetengetriebe in einem eigenen Gehäuse, das elektrisch meistens zum dritten und vierten Gang zugeschaltet wird. Dabei reduziert der Overdrive bei gleichbleibender Fahrgeschwindigkeit die Eingangsdrehzahl – und somit die Motordrehzahl; diese Drehzahlabsenkung kann bei 130 km/h in der Größenordnung von 1000 Umdrehungen pro Minute liegen. Durch die reduzierte Kolbengeschwindigkeit werden die Belastungen des Triebwerks verringert. Geräuschkulisse und Spritverbrauch können so ebenfalls gesenkt werden, jedoch sinkt die in der Ebene erreichbare Höchstgeschwindigkeit.

Von Vorteil ist das einfache Einlegen per Schalter. Vor allem aber ermöglicht es den Herstellern, ohne großen Entwicklungsaufwand einen Schongang anzubieten. Der Schalter befand sich am Armaturenbrett, an der Lenksäule oder im Schalthebel.



Overdrive AUS

Die Eingangswelle (grün, links) über die Glockenkupplung (rot, links) direkt mit der Ausgangswelle (rot, rechts) verbunden.

Overdrive EIN

Die Eingangswelle ist mit dem Sonnenrad verbunden. Die Ausgangswelle ist über das Planetengetriebe mit der Eingangswelle verbunden.

Der Overdrive wurde beim MGB bis 1974 als Option angeboten, danach wurde er standartmässig eingebaut. Er war hauptsächlich in Europa beliebt. In den USA wurden weniger als 20% der Fahrzeuge damit ausgeliefert.

Typen von Overdrives

Es gab in der Geschichte des MGB 2 Typen von Overdrives. Den älteren D-Typ, welcher von 1963 - 1967 bei der ersten Generation (Mk1) eingesetzt wurde, und den neueren LH-Typ, welcher ab 1967 eingesetzt wurde. Beim LH-Typ wurde ab 1971 die Untersetzung von 0.802 auf 0.820 geändert, um den Unterschied vom 3.Gang + OD im Vergleich zum 4.Gang ohne OD zu verbessern.

Alle Typen wurden von Laycock Engineering Company Ltd. in Sheffield GB hergestellt.

Älterer Overdrive D Typ:

Dieser Typ hat zwei Spulen, eine mit einem hohen Einschaltstrom (17A), und eine zweite mit welcher sich nach dem Anziehen des Ankers der Strom auf einen kleineren Haltestrom (1A) reduziert. Dieser wurde verwendet bei Mk1 MGB von März 1963 - 1967. Ein Vakuum Schalter verhindert Ausschalten bei hohem Unterdruck im Ansaugkanal (Verzögerung, Motor bremst ...)

Übersetzung 0.802

Overdrive im MGB

Laycock LH Typ:

Die Spule zieht einen konstanten Strom (0.8A).
Ab 1975 Standard.

Chrome Bumper (1968 - 1974) schwarzes Typenschild.
Übersetzung 0.802, ab 1971 (MkIII) Übersetzung 0.820
km Zähler Ausgang 1280 U/Meile

Rubber Bumper (1975 - 1980) blaues Typenschild,
Übersetzung 0.820
km Zähler Ausgang 1000 U/Meile

Overdrive Schalter:

alle Modelle 1968 - 1976 hatten einen Schalter, mit oder ohne OD eingebaut!



1962 - 1974 Kippschalter am Armaturenbrett



1975 - 1976 Schalter an der Lenksäule (rechter/Wischer-Schalter)



ab 1977 auf dem Schaltknüppel

Zuschaltbar:

im 3. und 4. Gang alle Europäischen Modelle, alle Jahrgänge.

Ab Februar 1977 USA Modelle nur im 4. Gang.

MGB-V8 erste Modelle im 3. und 4. Gang, dann nur noch im 4. Gang (ab ca. Feb1974)

Overdrive im MGB

Overdrive Controller

Ein Overdrive Controller der beim Herunterschalten aus dem 3./4. Gang die Overdrive Funktion ausschaltet und damit das automatische Wiedereinschalten beim Hochschalten unterdrückt, ist in einem separaten Artikel beschrieben.

Er ist als PDF unter www.swiss-mgb.com unter Downloads zu finden. Auch eine ausführliche Beschreibung mit Schema etc. ist dort zu finden.

Links:

<http://www.mgb-stuff.org.uk/pdf/gearsapp.pdf>

<http://www.mgb-stuff.org.uk/gearstext.htm>

http://www.uniquecarsandparts.com.au/how_it_works_laycock_overdrive.htm

[http://de.wikipedia.org/wiki/Overdrive_\(Getriebe](http://de.wikipedia.org/wiki/Overdrive_(Getriebe))

http://www.hemmings.com/hsx/stories/2012/05/01/hmn_feature16.html