

Nachrüstung Overdrive Getriebe M41 im Volvo 544

Vorbemerkung: Da Volvo nie einen 544 oder 444 mit Overdrive-Getriebe gebaut hat, ist auch der Platz eigentlich gar nicht vorhanden. Soll der Umbau trotzdem ausgeführt werden, muss mit umfangreichen Schweissarbeiten und Änderungen am Fahrzeug gerechnet werden. Ebenso ist mit dem Verlust von Veteranenstatus zu rechnen, im weiteren werden jede Menge Nietenzähler den fehlenden Originalitätsstatus bemängeln.

Der Einbau eines OD Getriebes in einem 544 mit einer Hinterachsübersetzung 4,56:1 macht wenig Sinn, falls nur die Endgeschwindigkeit sowie Senkung des Benzinverbrauchs das Hauptanliegen sind; der Einbau einer Hinterachse mit 4,1:1 Übersetzung ist einfacher und kostengünstiger zu realisieren.

Soll es dennoch ein OD Getriebe sein, dann kann es jetzt losgehen:

Was brauche ich an Material:

1 Getriebe M41 mit Overdrive, am besten mit dem kurzen Getriebedeckel, der lange Deckel mit der Schaltverkürzung aus 140er Baujahr 1972 und später lässt sich wegen der Handbremse nicht einbauen. Sollte kein kurzer Deckel verfügbar sein, lässt sich das Gewinde für den Sperrschalter des 4. Ganges im Deckel des M40 schneiden, den entsprechenden Lucas-Schalter (Teile Nr. 662292) gibt es bei CVI und anderen Teilehändlern noch zu kaufen. Für den Einsatz mit getuntem Motor empfiehlt sich die Suche nach einem Getriebe mit J-Typ Overdrive, wie es bei den Serien 140 eingebaut wurde, die Versionen mit dicker Vorgelegewelle ab Baujahr 1971 sind am besten geeignet, hier aber geht die Suche nach dem kurzen Deckel wieder los. Für den Normalgebrauch ist ein D-Typ wie im Amazon oder 140 mit B18 Motor eingebaut ausreichend.

Als erstes wird das alte M40 Getriebe demontiert, alle Anbauteile, wie Befestigungsmaterial, eventueller Rückwärtsgangschalter usw. werden zur Seite gelegt.

Dann kommt die Flex zum Einsatz, das Getriebe als solches ist nicht grösser, lediglich der angeflanschte Overdrive hat eigentlich keinen Platz. Daher muss der Getriebetunnel sowohl in der Breite und der Höhe vergrössert werden. Um die Kardanwelle an das Getriebe anschrauben zu können, muss auch das Bodenblech ausgeschnitten werden.

Der Bereich zwischen Mitte Schalthebel bis kurz vor der Handbremse muss entfernt werden. Der neue Tunnel kann dann grosszügig geformt werden, wie im Bild sichtbar. Es ist darauf zu achten, dass die alten Befestigungen (Schweissmuttern im Bodenblech, 4 Stück) für das Getriebe weiter verwendet werden können, die Aufhängung passt auch am M41, ein neuer Original-Gummi sollte eingebaut werden. Bei getunten Motoren bewegt sich das Getriebe stark auf die Seite, hier kann der Originalgummi durch eine Kombination aus Kunststoff / Gummi- BÜchse ersetzt werden.

Der Einbau des Getriebes sollte in 2 Abschnitten erfolgen, zuerst die Kupplung mit Glocke anschrauben, danach das Getriebe separat. Wegen des hohen Gewichtes ist die Hilfe eines zweiten Mannes hilfreich, der Rücken wird es danken.

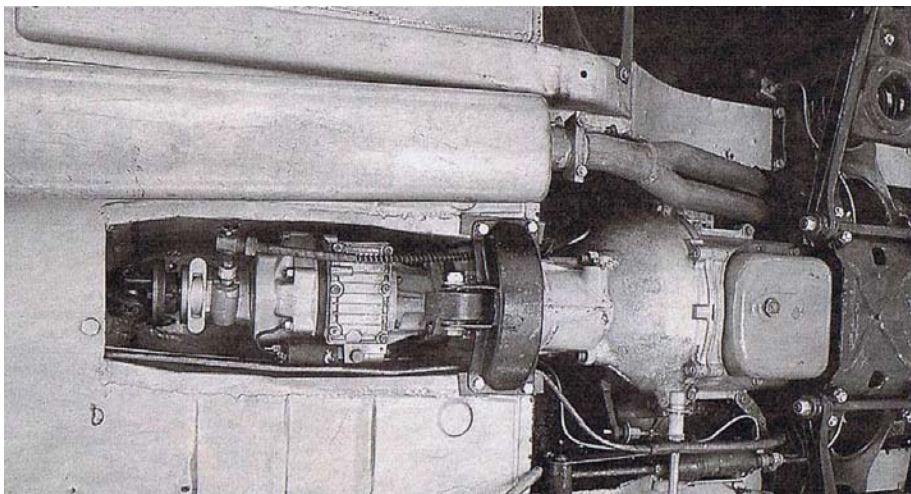
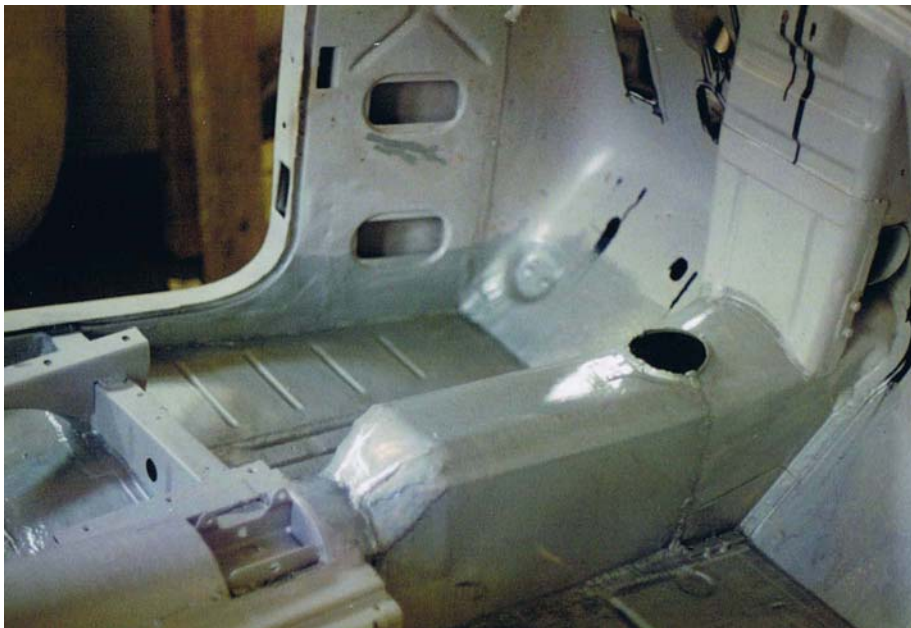
Der Vorderteil der Kardanwelle muss entsprechend der grösseren Länge des Getriebes gekürzt werden, am hinteren Teil gibt es nichts zu tun. Besonders achten sollte man auf den Ausgangsflansch des Overdrive, es gibt hier zwei verschiedene Flanschgrössen, für die Buckel-Kardanwelle passt nur der kleinere, speziell beim J-Typ ist aber der grössere eingebaut, einige wenige B20B Motoren ausgenommen. Leider passt der Flansch vom M40 Getriebe NICHT, also vorher messen.

Für den Tachowellenantrieb ist der Platz auch wieder sehr knapp, ein Winkelgetriebe von VDO bietet sich an, auch hier kann CVI das entsprechende Teil (Nr. 666756-1, die kurze Ausführung) liefern, die Tachowelle vom Amazon oder 140 bis Bj. 72 mit Overdrive passt in der Länge, der freundliche Tachodienst hilft auch weiter.

Um den „5. Gang“ auch einschalten zu können, muss noch ein Schalter nachgerüstet werden, auf dem Getriebedeckel ist ein Sperrschalter montiert der sicherstellt, dass nur im 4.

Gang der OD zugeschaltet werden kann. Dies macht Sinn und sollte nicht überbrückt werden, ein einziges Mal den OD im Rückwärtsgang einschalten und das Ding ist im Eimer!! Die "englische" Schaltung mit OD im 3. Gang macht keinen Sinn, die Übersetzung entspricht genau dem 4. Gang. Ein Relais zur Betätigung des Magnetschalters ist nicht zwingend, ein normaler Schalter sollte den Strom sauber ein- und ausschalten können. Perfekt passt natürlich der Schalter an der Lenksäule vom 123GT, auch hier liefern die Teilehändler ein neues Teil, gebraucht sind die Schalter kaum mehr zu finden. Elektrofreaks bauen auch gerne den Lichthupenkontakt um und verwenden dann ein Stromstossrelais (ähnlich wie das Abblendrelais beim 140) für die Overdrivebetätigung. Eine Kontrollleuchte am Armaturenbrett zeigt an, ob der OD eingeschaltet ist, dies verhindert den Sprung vom 3. in den 5. Gang.

Fotos : Tunnel, Ansicht von unten



Mike Krarup

54 Overdriveschalter am Lenkrad
31 Sperrschalter auf dem Getriebedeckel
39 Magnetschalter am OD
25 Kontrolllampe am Armaturenbrett

