

Der Experten-Tipp

Der Morgan +8, seine 5-Gang Getriebe und deren Schmierstoffe

Bereits seit 1977 wurde im Morgan +8 ein Fünfgang - Getriebe zum Einsatz gebracht. Die Bezeichnung lautete LT77 und es stammte aus dem Rover SD1. Das Getriebe wurde im Laufe der Jahre in einigen Punkten überarbeitet. Die seinerzeit stabilste Variante des LT77 entstammte aus dem Rover Vitesse, der Einspritzversion des Rover SD1.

Eine vollständig überarbeitete Variante des LT77, das spätere R380 Getriebe, kam bei Morgan ab ca. 1993 zum Einsatz. Bis heute ist mir nicht bekannt wer bei der Überarbeitung des Getriebes die Finger im Spiel hatte. Man munkelt es war ZF.... Jedenfalls hat die Überarbeitung dem Getriebe sehr gut getan, denn das R380 bereitet im Gegensatz zum früheren LT77 keine oder kaum Probleme.

Das einfachste Unterscheidungsmerkmal von außen ist die Lage des Rückwärtsganges, alle LT77 Varianten haben ihn links vorn(krach!) und die R380 Getriebe haben ihn rechts hinten.

Leider gibt es inzwischen nahezu keine neuen Getriebe, sowohl vom LT77 als auch vom R380, mehr. Es werden keine Neufahrzeuge mehr produziert die dieses Getriebe benötigen. Erschwerend kommt hinzu, dass schon zu Bauzeiten der letzten Morgan +8, keine weiteren Neufahrzeuge anderer Hersteller mit diesem Getriebe, nämlich für Heckantrieb – gebaut wurden. Einzig diverse Range und Land Rover Geländewagen waren mit diesem Getriebe ausgestattet, allerdings mit einer anderen Übersetzung und mit angeflanschem Verteilergetriebe für den Allradbetrieb. Da die Getriebeausgangswelle sich von der für Heckantrieb unterscheidet, können

die Geländewagen Getriebe für einen Morgan nicht verwendet werden.

Die oben angeführten Gründe sprechen für einen sorgsamem Umgang mit den vorhandenen Fünfgang – Getrieben. Insbesondere beim LT77 gibt es sehr häufig Probleme mit der Synchronisation der unteren Gänge und mit dem ersten und zweiten Gang bei kalten Getrieben. Wer sich mit dem Getriebe auskennt weiß woran es liegt, eine Überholung des Getriebes ist recht aufwändig und die Ersatzteilversorgung wird auch immer schlechter.

Aus Foren usw. geht hervor, dass es in Bezug auf die Wahl des richtigen Öles für ein LT77 zahlreiche verschiedene Meinungen gibt. Schon die deutschen Morgan Händler haben untereinander verschiedene Ansichten.

Sowohl die schlechte Gangwahl im kalten Zustand, als auch der „notchy“ Gangwechsel - wie der Engländer sagt, sowie die verschiedenen Ölempfehlungen, wurden von uns zum Anlass genommen hier doch mal ein wenig „auszuprobieren“. Eines der letzten LT77 eines Kunden wurde bisher immer mit ATF Dexron II befüllt und gefahren. Bisher krankte das Fahrzeug an einer nicht frei beweglichen Mitnehmerscheibe der Kupplung - wegen Rostbefalls auf der Getriebeeingangswelle. Dies bewirkte, dass der Wagen immer ganz leicht anrollen wollte wenn man versucht hat den ersten Gang (unter Erschwernis) einzulegen. Unsere Hoffnung, dass mit Erneuerung der Kupplung dies Problem beseitigt sei, erwies sich als Fehleinschätzung. Dadurch, dass bereits seit geraumer Zeit keine saubere Gangwahl mehr möglich war, wurde das Getriebe bereits in Mitleidenschaft gezogen. Auch bei nun sauber trennender Kupplung war zumindest



Frank Schauer
Morganpark L. Leberfinger, Hamburg

bei sehr kaltem Getriebe kaum der erste und zweite Gang einzulegen. Wir wollten keinesfalls das Getriebe ausbauen und überholen, daher haben wir angefangen die verschiedenen Ölempfehlungen der Reihe nach auszuprobieren. Von den dabei erzielten Ergebnissen möchte ich hier nun kurz berichten.



Also, wie erwähnt kam zunächst ATF Dexron II ins Getriebe. Im Anschluss haben wir ein 75W90 ausprobiert. Es war eine minimale Besserung im warmen Zustand, aber eine deutliche Verschlechterung im kalten Betrieb beim ersten und zweiten Gang.





Die nächste Wahl war ein Castrol SMX-S Öl, dieses Öl wird in England und auch hier für das LT77 empfohlen. Es handelt sich um ein SAE 75W85. Dieses Öl bewirkte eine positive Beeinflussung sämtlicher Schaltvorgänge, auch im kalten Zustand. Die Gangwahl 1./2. Gang verlief jedoch noch immer nicht gänzlich ohne Kratzen oder ohne leichten Widerstand. Erst nach einigen gefahrenen Kilometern war das Kratzen vorbei.

Als letztes Öl kam ein speziell in England vertriebenes Getriebeöl zum Einsatz. Das Kind hat gerade einen Namen bekommen und heißt: Difflock Evolution 1, vollsynthetisches Getriebeöl. Da es dieses relativ neue, angeblich speziell für das Rover Getriebe hergestellte Synthetiköl nur in 1Liter Gebinden gibt, ist es vergleichsweise teuer. Der Hersteller argumentiert

jedoch dahingehend, das das Öl dreimal solange im Getriebe verbleiben kann wie z.B. ATF.



Nachdem das Öl aus England endlich eingetroffen war, haben wir sogleich den Kunden in unsere Werkstatt gebeten um den neuerlichen Ölwechsel durchzuführen. Da der Kunde hierfür nur kurz vorbeigekommen ist, konnten wir zunächst nur den Ölwechsel

vornehmen und den Wagen/das Getriebe im warmen Zustand testen. Bereits hier zeigte sich die Schaltung sehr leichtgängig.

Der Test mit kaltem Getriebe am folgenden Tag war ebenfalls ein Erfolg. Der Kunde hat nur minimales Hakeln oder Kratzen bei den ersten Schaltvorgängen festgestellt, danach war die Gangwahl seidenweich durchzuführen.

Fazit: Natürlich ist das neue Getriebeöl kein Wundermittel um verschlissene Getriebe auf diesem Wege zu „reparieren“, aber dennoch ist im Vergleich zum ATF Öl eine deutliche Besserung zu erkennen.

In unserem konkreten Fall können wir nun auf einen zufriedenen Kunden zurückgreifen, welcher viel Geld gespart hat, denn eigentlich sollte das Getriebe ausgebaut und revidiert werden.....

Lieferant von:



Nice to have!

Badges - Brillen - Cabrio-
hauben - Caps - Fleece Westen -
Fleece Jacken - Handschuhe
Hemden - Jacken - Leder- und Lammfelljacken
Poloshirts - Reisetaschen - Sweatshirts - Sportswear
Tweedjacken - Wetterbekleidung ...

... und die Spezialität:

Bestickung nach Wunsch, Anfertigung von Unikaten.



www.pa-classics.de - www.textileurope.com



Die Krönung - Stoff- Stick Applikation!

Der eigene Morgan (ca. 25 cm) auf der Brust eines Sweatshirts, in Wagen- und Interiorfarbe, mit Kennzeichen.

Jedes Teil ein Unikat! € 75,00

PA classics - Peter Alt

Seligenstädter Str. 25
D 63179 Obertshausen
Tel. +49 6104 799450
Fax +49 6104 799451
info@pa-classics.de

