

MGF/TF entusiastene

Nytt og nyttig for deg med interesse for MGF/TF



MGF/TF ENTUSIASTEN, ET PDF BASERT NYHETSBLAD FOR ENTUSIASTENE

Så ble det altså oktober før dette nyhetsbladet kom. Sommeren har gått alt for fort. Igjen!

Første utgave av MGF/TF Entusiasten ble godt mottatt. Mange syntes det var trivelig at det lages stoff om disse bilene.

Spesielt artikkelen med kjøpetips har mange kommentert var nyttig. Gledelig er det å se at mange NMGK medlemmer med veterane MG`er nå også ikke bare er interessert i MGF/TF, men de kjøper seg også en slik bil.

Enten som supplement til sin veteran, eller så selger de den gamle og fortsetter MG entusiasmen i en nyere, tryggere og mer komfortable sportsbil.

I juni var vi på MGF/TF tur i England en ukes tid, du kan lese mer om den i MG-magasinet 4-2013.

Nylig hadde vi et eget Landstreff for MGF/TF, der eiere av disse bilene med sine kjære codrivere kunne kose seg om, med og rundt disse fine bilene.

Slike modellspesifikke treff er det mye av ute i MG verden forøvrig, men ikke så mye i Norge.

Det retter vi gjerne på!

Vi trenger mangfold, men også modellspesifikke treff!

Steinar Braaten, hobbybasert bladsnekerer.



Riktig batteri til MGF/TF



Jeg har helt siden jeg kjøpte bilen slitt med at den har vært vanskelig å starte om vinteren. Jeg har selvsagt benyttet batterilader og også byttet batteri. Ved batteriskifte har jeg naturlig nok kjøpt samme type batteri som satt i bilen. Det var en tabbe.

En dag var batteriet flatt, koblet på batterilader og regnet med at alt skulle være i orden neste morgen. Det var det ikke.

Siden forrige batterikjøp har jeg anskaffet servicemanualen og der fant jeg interessante ting.

Bilen var levert med et batteri på 44 ah, iflg. opplysninger i manualen og på www.mgfcars.de/index.htm var dette helt feil. Batteriet skulle være kraftigere. Så batteriet med lav kapasitet har trolig blitt satt inn av fabrikk for å senke prisen/tjene mer.

Da jeg tittet ned i batteribrønningen så jeg at det var mulig å flytte den ene braketten slik at et større batteri kunne settes inn. Batteriet som satt i bilen hadde følgende dimensjon: 220*175*190 mm, men manualen anga en størrelse på 242*175*190. Jeg kjøpte derfor et batteri hos Biltema på 62 ah med størrelse 242*174*190 og det smatt greit på plass. Etter dette skiftet har det ikke vært problemer.

Så mitt råd er at du sjekker hvor kraftig batteri du har i bilen.

Tekst: Leif Gunnar Hombrek

Vedlikehold av plastbakrute

Jeg har som mange andre en plastbakrute i F-en som ikke lenger er like gjennomsiktig som før. Det har i årenes løp dannet seg et belegg som man ikke får fjernet med vanlig vaskemiddel.

Nå har jeg fått tak i et produkt som gjør susen: Greycastle Plastic Polish som jeg kjøpte fra England via en bekjent. Etter en gangs bruk er det faktisk mulig å se gjennom bakruta på en ordentlig måte. Det blir sikkert enda bedre ved flere gangers bruk, men forskjellen var enorm. Dette produktet passer veldig godt til plastruta på F og TF. Om det er like godt på plastruter i andre biler vet jeg ikke. Dette produktet selges ikke i Norge så vidt jeg vet, men flere nettbutikker i England selger dette produktet eller tilsvarende produkter fra andre leverandører.

Tekst: Leif Gunnar Hombrek



Med Bergsjø i bakgrunnen samlet vi bilene etter en god lunsj på Bergsjøstølen.

Landstreff for MGF/TF 2013

Som et ledd i å øke interessen for disse fine bilene fant Kari og jeg ut at vi bør dra i gang et landstreff for MGF/TF.

Interessen for disse bilene er økende blant MG entusiastene, mange klubbmedlemmer har kjøpt seg en slik bil.

Vi har hatt flere arrangement på Torpomoen, Ål i Hallingdal, og vet at stedet er perfekt for biltreff. I tillegg ganske nært der vi bor så det er greit å gjøre forberedelser uten å kjøre langt. Dermed var valg av sted enkelt.

Siden dette var første gang med kun MGF/TF var vi usikre på hvor mange biler som ville komme, men hadde som mål at vi burde klare minst 5 biler.

Det klarte vi, 13 biler totalt, noe vi er veldig fornøyd med! Det er tross alt første gang.

Kort sagt, fredag 23. august ankom fine biler og glade mennesker, været var bra, alt lå tilrette for en hyggelig helg.

Etter at alle var installert i rom med nyoppussede bad var det tid for å samles rundt utebordene i solskinnet over en kald leskedrikk!



Gjester fra England hadde vi også! Jon og Claire var i Norge for første gang og de var veldig imponert av hva de så! Forbauselsen var stor over hvor mye plass vi hadde rundt oss her i landet, hvor mange eneboliger på store tomter de så underveis fra Gardermoen og de synes dekket på våre veier var veldig bra! Det eneste Jon syntes vi kunne gjøre bedre var å sørge for høyere fartsgrenser. Han er jo racingfører må vite!



Jon og Claire hjalp oss med superentusiastisk servicebistand det meste av helgen. Her klar til å gå løs på en MGF. Vi andre bisto så godt vi kunne. Blandet kjølevæske, ordnet motorolje, langet verktøy og ellers var vi i veien etter beste evne! Vi spurte og grov, Jon og Claire forklarte og ga svar på det meste!

Fredagskvelden var det grilling ved dammen, med grillmat levert av Hallingdal Catering. En trivelig kveld ble rundet av og vi fant sengene for en god natts søvn.

Elg er ikke et dyr engelskmenn har særlig forhold til.

Jon og Claire kom på torsdag og jeg hadde da fortalt dem om elg. Både hvordan en elg ser ut og hvor farlig det er om man kjører på en slik krabat. Claire visste derfor at dette var et stort dyr.

Før jeg la meg kunne jeg ikke dy meg for servere en spøk.

Jeg fortalte Claire at om det kom en elg bort til vinduet og stod og dunket på ruten måtte hun åpne og gi den en gulrot eller noe annet å spise. Så ville elgen traske fredelig videre. Hun kunne mate den rett fra hånden. Hun så en smule betenkt ut.

Neste morgen forkynte jeg sukkersøtt til Claire: «God morgen, sovet godt? Har du matet elgen?»

Hun bare flirte, jeg var avslørt.

Lørdag tok vi en rolig morgen. Bilsnakk og hygge over en lang frokost før vi klargjorde bilene og oss selv for en lunsjtur til fjells.

Målet var Bergsjøstølen. En flott støl ved Bergsjø som har vært serverings og overnattingssted for fjellfolk i mange år.



Veien opp til Bergsjø er en fin MG vei der den går innover Votndalen og bygdene Leveld og Vats før vi kommer opp på snaufjellet.

Kåre, verten på Bergsjøstølen, var over seg av begeistring for alle de fine bilene. Og ba oss parkere mot vannet slik at han fikk tatt noen bilder han kunne bruke senere. Selvsagt gjorde vi det, og sikret oss samtidig mange bilder selv!

Rømmegrøt var på menyen, som passer utmerket når man er på en tidligere støl i fjellet.

På returen tilbake til Torpomoen la noen veien om Nesbyen og det kjente og populære «Kjerringtorget» som ble arrangert for 20. ende gang.

Kjerringtorget er et stort marked der kvinner selger egen produserte produkter.

Ettermiddagen nøt vi i solen med kald drikke før vi siktet oss inn på peisestua og middag.



Etter hvert som vi kom fredag samles vi rundt utebordene i solen.

Menyen var «Hallingtapas, en 10 smakers matopplevelse» fra Hallingdal Catering. Og det var virkelig en smaksopplevelse! Ikke rart Hallingdal Catering får så mye fin omtale over alt!



En trivelig kveld var det! Vi fikk til og med besøk av 60-års jubilaranten som feiret på

restauranten ved siden av. Og vi sang bursdagssang for han. Kanskje ikke det beste koret han har hørt, men dog, etter fattig evne stemte vi i. Han smilte tappert og takket for sangen.

Så, alt har en ende, også dette treffet. Søndag etter frokost var det tid for å pakke og si farvel til gamle og nye MG venner. Vi reiste hver til vårt. Snipp snapp snute, så var dette eventyret ute! Men det blir nok fler Landstreff, planer er på gang!

Tekst og foto: Steinar Braaten





LINKER TIL MGF/TF FRA YOUTUBE

- Hvordan skifte bakrute i MGF cab.
<http://www.youtube.com/watch?v=qXhV6C6unMQ>
- Gjennomgang av toppakingsbytte på MGF 1.8 K motor
<http://www.youtube.com/watch?v=tdk7RTEnyJE>
- Hvordan skifte registerreim på MG/Rover K - motor:
<http://www.youtube.com/watch?v=CM5oA2X03z8>
- Rover K-motor, kjøleproblemer
<http://www.youtube.com/watch?v=8UXvQA-wOTM>
- Rover K – motor
Part 1: http://www.youtube.com/watch?v=4tb-ucz_Fpg
Part 2: <http://www.youtube.com/watch?v=Os3b6hVOrFg>
- Montere veltebøyler på MGF
Part 1: <http://www.youtube.com/watch?v=IIYpQGxcpIQ>
Part 2: <http://www.youtube.com/watch?v=OKIYunbhHpw>
Part 3: <http://www.youtube.com/watch?v=n5oBh1PXp1Q>
- Hvordan slår en ned taket på MGF
<http://www.youtube.com/watch?v=CtI5IZhQI88>
<http://www.youtube.com/watch?v=fmTT46kwxIA>
- Hvordan slå ned taket og montere hardtop på MGF (promotional video)
<http://www.youtube.com/watch?v=lvUIMTMEUYo>
- Lekkaskje fra påfyllingslokk til ekspansjonstank til MGF/TF
http://www.youtube.com/watch?v=YMYa_J9myc
- Hvordan skifte batteri i fjernkontrollen til en MGF
<http://www.youtube.com/watch?v=ksrf889xaI>

Linkene er samlet av Atle Grimstad.

Kalender

Kjøresesongen er snart slutt, men her er viktige datoer å merke seg i 2014:

23-25. mai 2014

MG entusiast treff for alle MG entusiaster i Kongeriket Norge. Stedet er Torpomoen, Ål i Hallingdal. Arrangør er Drammen senter.

14.-17. august 2014

Norsk MG Treff, Farsund 2014 arrangeres på Lista Flypark. Deltagelse også fra England og Europa ellers.

21.-24. august 2014

European Event of the Year arrangeres i Danmark.

Uten dato så langt:

Landstreff for MGF/TF.

Noen weblinker

Til glede og nytte.

COLNE CLASSICS

<http://www.colneclassics.com>

MIKE SATUR

<http://www.mikesatur.com>

RIMMER BROS

<http://www.rimmerbros.co.uk>

MARTIN SMITH

<http://www.usedmgtfspares.co.uk>

MGNORWAY

<http://mgnorway.net>

MGROVER.ORG FORUM

<http://forums.mg-rover.org>

Forberedelse til vinterlagring av bil

På MGF/TF treffet på Torpomoen ble det diskusjon rundt hva en burde gjøre før en satt hobby-bilen vekk på vinterlagring.

I den forbindelse ble jeg spurt om jeg ville lage en artikkel rundt temaet til MGF/TF Entusiasten.

Mens jeg har gått og tenkt på hva som burde være med i en slik artikkel, slo det meg at å klargjøre hobbybilen for vinterlagring i det store og hele, er det samme som en må gjøre for å klargjøre bruksbilen for vinterbruk.



Jeg velger å starte med en grundig rengjøring. Håndvask av hele bilen, inkludert felger og rengjøring av lakk.

Når jeg har vasket og rengjort lakken, er det tid for å flikke steinsprutskader som er kommet. Lakkstift i bilens farge er det enkleste å bruke når en skal flikke.

Det er ofte en pensel i lokket på lakkstifter, men jeg er ikke tilhenger av å bruke denne penselen til flikking, da en ikke har særlig god kontroll på hvor mye lakk en legger på.

Jeg bruker en tannpirker. Dette gir meg kontroll over lakkenden, men det tar litt lengre tid å få fylt lakksåret.

Har steinsprutskaden fått utviklet seg og det er kommet rust i såret må dette fjernes først, før en legger i lakk.

Ved flikking av små sår i lakken pleier jeg å slipe toppen ned på den lakken som jeg har lagt i såret, når den har herdet, slik at det blir plant. Til dette bruker jeg en rød Colaflaske kork og 2000 våtslipepapir, som klippes i passe brede strimler. Jeg er lett på hånden og bruker ikke noe trykk, når jeg våtsliper, slik at jeg kun sliper vekk toppen på den lakken jeg har lagt i såret.

Så maskinpoleres hele flaten og det blir blankt og fint.

Grunnen til at jeg bruker en Colaflaskekork som underlag for slipeparet er at denne er litt rundet/buler utover og ikke flat som de andre flas-

kekorkene, dette gir en muligheten til å slipe ett lite området av gangen.

Kromen som finnes, kan rengjøres med en egnet krem, før polering av karosseri og felger. Hvilke produkter en velger og hvor mye arbeid en vil legge i dette, for en selv avgjøre, men bruk av kvalitetsprodukter og en maskinpolering gir, etter min oppfatning, det beste resultatet.

Interiør og ruter får en reingjøring/støvsuging, med dertil egnede hjelpemidler.

Har bilen skinninteriør, settes dette inn med krem/balsam, etter at det er reingjort med ett produkt for skinn. Kremen holder skinnen mykt og en unngår at overflaten sprekker.

Skinnet i setene bør behandles flere ganger i året.

Når skinnen er mett vil ikke kremen/balsamen trekke inn og da er det bare å tørke vekk det overflytende.

Dørpakninger settes inn med silikonstift, slik at de holder seg myke.

Kontrollér nivå og frysepunkt på kjølevesken. Standard frysepunkt for nordisk klima er 35 grader minus.

Er det fare for at det kan bli kaldere om vinteren, der bilen står, justeres frysepunktet på kjølevesken tilsvarende.

Justeres frysepunktet til lavere enn minus 50 grader, må en huske å justere det tilbake om våren, kjøleveske med så lavt frysepunkt, kjøler dårlig om sommeren.

Skal en etterfylle med frostveske er det en tommelfingerregel at en etterfyller med samme farge kjøleveskekonsentrat som det som er i kjølesystemet fra før. Grunnen er at de forskjellige typer kjøleveske kan reagere med hverandre kjemisk og da får en gele liknede konsistens i kjølesystemet. Da må du skylle hele systemet for å få det reint, mye unødvendig arbeide.

Så samme farge på den kjøleveskekonsentratet en etterfyller med som det som er i kjølesystemet.

Skal en etterfylle med kjøleveskekonsentrat for å justere frysepunktet i kjølevesken, er det to enkle måter å gjøre dette på.

Det ene er å suge opp veske fra ekspansjonstanken og fylle på med mere kjøleveskekonsentrat, kjøre seg en tur og la motoren bli gjennomvarm, slik at konsentratet blander seg.

Kontrollér frysepunktet på nytt og gjenta dette til ønsket frysepunkt er oppnådd.

En annen måte å justere frysepunktet i kjølevæsken er å "lufte" systemet, da kan det være greit å ha med en medhjelper.

Fremgangsmåten er som følger; en åpner lufteskruen foran på radiatoren og kjølevæsken begynner å renne ut.

Medhjelperen etterfyller med kjøleveskekonsentrat etter hvert som nivået i ekspansjontanken synker.

Her er det viktig at ekspansjonsbeholderen ikke går tom, for da får en luft i kjølesystemet og hele anlegget må luftes, noe som er en omstendig prosess.

Når en har etterfylt den mengden en ønsker, stenges lufteskruen og det kjøres en tur med bilen slik at konsentratet blander seg i hele systemet.

Mål frysepunktet på nytt og se om en har oppnådd ønsket frysepunkt.

Se til at det er nok drivstoff på tanken til at motor kan startes regelmessig gjennom vinteren. Hvor mye drivstoff en skal ha på tanken får den enkelte vurdere.

Det er noen som sverger til å fylle opp tanken eller bruke kondensfjerner når bilen er på la-gring.

Jeg gjør det ikke, og har ikke noe problem med kondens der bilen vinterlagres.

Jeg starter og kjører bilen frem og tilbake litt i garasjen røflig en gang i måneden når bilen står i opplag, slik at bremses, clutch osv. ikke setter seg, fordi det står i ro.



Tekst: Atle Grimstad
Foto: Steinar Braaten

Giolje

I mange år har vi hørt at det lønner seg å bytte til syntetisk motorolje. Denne typen motorolje har så mange fordeler i forhold til mineralolje eller del-syntetisk olje at det er verdt merkostnaden, men hvor mange prater om girolje?

Motoroljen blir relativt fort varm og fungerer så optimalt. Jeg vet ikke hvor fort giroljen blir varm, men det tar garantert lengre tid. Over en viss periode har man varm motorolje og kald girolje med en betydelig slitasje/belastning på girkassen.

Bytter man til syntetisk girolje så reduseres denne perioden vesentlig med tilsvarende mindre slitasje på girkassen og redusert drivstoff-forbruk.

Jeg byttet til syntetisk girolje på MGF-en for noen år siden og erfaringen er positiv.

Selv på de kaldeste dagene har girskift gått lekende lett. Dette gjelder nok for de fleste andre biler som ikke er levert fra fabrikken med syntetisk girolje.

OBS! Er bilen levert med syntetisk girolje fra fabrikken så sjekk oljemengden. For å kutte kostnader har flere fabrikk bare delvis fylt opp girkassen med olje. Mindre olje i girkassen gir mer utbytte til aksjonærene.

Neste gang du har bilen på verksted så bytt til syntetisk girolje og få mer bilglede også om vinteren.

Tekst: Leif Gunnar Hombrek

Hva kan en gjøre når aluminium felgene har grodd fast på navet?

Denne våren har jeg erfart at felgene på 2 MGF'er har satt seg fast på navene i løpet av vinteren.

Hvordan får en hjulene av uten å skade felg eller dekk?



Det er ikke uvanlig at aluminium og stål gror sammen over tid. Sitter felgene fast på navene etter at en har løsnet hjulmutrene er det ofte nok å slå på kanten av dekket, med handflaten, for å få løsnet felgen.

Noen ganger må det mer kraft til for å få felgen til å løsne, da kan en legge ett trestykke på tvers over felg og dekk, å slå på trestykket i ytterkant, med en sleggehammer, til felgen løsner i senteret.

Hjelper ikke dette kan en prøve å kjøre felgen løs. Det kan gjøres ved å løsne alle hjulmutrene litt, men ikke skru dem helt av og rolig kjøre bilen frem og tilbake på garasje gulvet. Her er det viktig at en ikke har for stor fart, slik at en skader gjengene på hjulbolten eller klipper av hjulboltene, når felgen løsner.

Sitter felgene fortsatt fast, må en bruke mer kraft og ta frem storsleggen.

Det en videre gjør er å løfte bilen opp på en løftebukk, skru av 3 hjulmutre og la den fjerde hjulmutteren henge på noen gjenger, slik at dekket ikke faller i bakken, når felgen løsner. Slå på kanten av dekket fra innsiden og utover med sleggen.

Det sterkeste stedet på dekket er i kanten der dekkmønsteret går over i siderbanen, og det er her en slår på dekket med sleggen. Så er det bare å slå til felgen løsner.

En bør dreie litt rundt på felg og dekk, slik at en treffer dekket på forskjellige steder.

Denne behandlingen kan skade dekket, men felg og dekk skal jo av, så en får krysse fingrene og håpe at dekket overlever.

En annen utfordring er at hvis en bommer med sleggen og treffer felg eller hjuloppheng. Da kan det oppstå skader, så vær fokusert.



Når en har fått felgen av må en pusse anleggsflaten, på navet, der felgen har hengt fast og reingjøre felgen på tilsvarende sted.

For å hindre at felgen henger på samme måte, neste gang en skal skifte hjul, kan en smøre med kobberpasta på anleggsflaten.

Hjulmutrene har en løs ring, som har en tendens til å sette seg fast.

Smør mutter slik at ringen er løs og går lett rundt.

Når en har monterer hjulet på igjen skal hjulmutrene skrues til med en kraft på 70 Nm, i følge MGF workshop manual.

Etter ett par miles kjøring bør en ettertrekke hjulmutrene på nytt med 70 Nm, for å være sikker på at de ikke har løsnet igjen.



Tekst: Atle Grimstad
Foto: Steinar Braaten

Er det vanskelig å ta ut motoren i MGF/TF ?

Etter å ha tatt ut motor med ramme og komplett drivverk er svaret mitt på spørsmålet definitivt; NEI.

Siste lørdag i september samlet det seg 10 MGF/TF Interesserte i garasjen hos Raymond på Nesttun.

Målsettingen var å ta ut motoren i en MGF. I den forbindelse var det naturlig å gå gjennom hvordan en lufte kjølesystemet og hvordan en tømmer Hydragass systemet.



De som var med på dette hadde variabel kunnskap om emnene, men tanken var at vi i fellesskap skulle belyse temaene sammen og utveksle tips og erfaring.

Vi hadde tilgang til løftebukk. Men det lar seg gjøre uten løftebukk, bare ved en "motor jekk", som løfter karosseriet av motor i rammen, som da står på bakken og blir rullet vekk på hjulene.

Hvis du har bilen på en løftebukk, må du spenne karosseriet fast i labbene på løftebukken, grunnet at tyngdepunktet i bilen endrer seg når bakrammen er løsnet, slik at karosseriet ikke sklir eller tipper fremover.

Vi startet med å fjerne hjulene for å lette tilkomsten.

Så ble eksosanlegget demontert ved eksosmanifoen og på opphengene i bakkant. Det gikk greit å tre eksosrøret og potte over bakrammen når bilen var på en løftebukk. Har en ikke løftebukk, må en demontere eksosanlegget i to, ved katalysator og ved manifoen, for å få det ned.



Det neste som ble demontert var varmeskjoldet over eksospotten, for å komme til å skru løs den indre stab.stag foringen. Videre ble calipperne skrudd av skivene og hengt vekk i strips. Handbrekkswirene var da avmontert calipperene. Gir overføringen ble løst fra girkassen og kjølevesken ble tømt fra motoren ved å løsne slangeklemmene i bakkant av kjølerørene under bilen. Slangene til varmeapparatet ble koblet fra på motorsiden.

Støtdemperene ble løsnet i de nedre festene. EL. ledningen til starter og dynamo ble også tatt av når bilen var hevet opp i luften. Så ble bilen senket.

Fra oversiden ble gasswire og kjølevannslangene til ekspansjonstanken fjernet.

De elektriske ledningene som er montert oppe på motoren ble koblet i fra karosseriet bak ved styreenheten.

Det er også noen andre ledninger, som ledningen til motorromsviften, motorromstempføleren og sensorene til ABS følerene som må kobles i fra. Tror jeg har husket å nevne alle ledningene, unntatt en, og den kommer jeg tilbake til.



Alle bensinrørene har hurtigkoblinger, men på den ene returslangen er det ikke lett å se den, så vi kappet slangen for så, i ettertid, når motoren var kommet ut, se at hurtigkoblingen var 5-6 cm ved siden av der som vi hadde kuttet slangen. Vi valgte å ta ut oljepåfyllingsrøret, da det lett kan knekke.

Vi kontrollerte rundt motor for å se om vi hadde fjernet alt mellom motor og karosseri. Vi fant en ting vi ikke hadde gjort og det var å koble ifra Hydragass anlegget. Det er ett trykk på 400psi i et anlegget, om det er i orden og her må trykket tappes før en kan koble slangene ifra hverandre.

Med riktig pumpe for jobben ble trykket fjernet og en del av vesken tømt av anlegget. Hydragass slangene/rørene har et koblingspunkt i bakkant av bunnplaten og her ble de delt. Når en slipper trykket av hydragass anlegget tømmer en ikke det helt og det er noe veske igjen i anlegget, det er dog ikke under trykk, men undertegnede, som av enkelte beskyldes for å snakke på inn og utpust, når han er ivrig, demonstrert en slange mens han snakket, med det resultat at han kunne konstantere at hydragass vesken ikke smakte noe særlig godt. Jeg vet ikke om denne vesken er helseskadelig, da jeg ikke har sett databladet på den, men det skader ikke å ta HMS hensyn og bruke briller/skjerm for å beskytte seg.



Vi kontrollerte for siste gang at alt var koblet fra motoren, så løsnet vi alle boltene i ramrefestene foran og bak på rammen. Det neste som ble gjort var at vi sikret motoren oppe, i ett rør som var lagt på tvers og stroppet det i eksosmanifolen. I etterkant er jeg ikke sikker på om det er nødvendig.

Vi skrudde ut alle boltene, unntatt en i hvert festepunkt og senket bilen og plasserte motor med ramme på ett rullebrett.

Deretter ble de siste boltene skrudd ut, mens motor og bil sto nede.

Motoren var nå løs, røret med stroppen ble fjernet og vi begynte å løfte karosseriet oppover. Så kom det en "dum" lyd i det motoren holdt på å tippe fordi den hang fast i en jordingskabel som gikk fra motor til platen mot bagasjerommet. Denne jordingskabelen hadde vi ikke sett og den kom ikke til syne før vi hadde løftet karosseriet ca 20 cm opp over motoren. Når denne var løsnet gikk resten greit og bil og motor skilte lag.



Vi brukte i overkant av 2 timer på dette. Jeg vil anta at det lar seg gjøre på en og en halv time uten å stresse.

Vi gjorde noen unødvendige ting som å løsne ledningen fra alle sensorene på motoren, for så og oppdage at vi ikke fikk fjernet ledningsnett fra motor uten å løsne noen rør/slanger, så løsningen her er å skille ledningsnett til motoren ved styreenheten på karosseriets venstre side. Stikkene er festet ved klips og tas av karosseriet enkelt.

Alvgeir som har tatt ut topp, mens motor sto i bilen, gav utrykk for at neste gang, toppen måtte ut, ville han ta ut motor først, fordi det er mye lettere å skru topp, når en har lett tilgang til bolter og mutre.

Etter som kunnskapen min øker om denne bilmodellen, ser jeg at mange av mytene og negative omtale som er rundt MGF/TF, i særdeleshet K-motoren, ikke er uovervinnelig.

Jeg tror at MGF/TF er en modell som vil være med på å bidra til at MG miljøet lever videre i mange år fremover.

Tekst: Atle Grimstad

Foto: Peter Skarsjø

En vecka med en MG6

I samband med årets EEOTY i Skottland bestämde vi oss för att försöka hyra en MG6 men detta visade sig inte vara så lätt.

Jag hade läst i olika tidningar om att AVIS UK hade köpt in 200st MG6 att ha för uthyrning men vid förfrågan kunde man inte boka dem, för ärligt talat visste de inte var de fanns och det kan man ju förstå i ett sånt stort land som England med ca 52 miljoner invånare.



Jag hade tät kontakt med MG ledningen i Skottland som lovade att se vad de kunde göra men i maj månad kunde vi bara konstatera att det fanns inga bilar. Det visade sig sedan att AVIS hade lämnat tillbaka alla bilarna till Longbridge då leasingperioden var slut.

Prekärt läge då jag hade anmält en MG6 till eventet och det började bli sent att ändra på detta nu.

Gick och funderade på detta ett par veckor och undrade hur jag skulle lösa problemet.

Sagt och gjort, jag hade ju lite kontakter på fabriken och kanske man kunde dra i några trådar.

Jag började maila de få kontakter jag hade och blev hänvisad runt hela tiden för att till slut hamna på MG Sales Centre i receptionen på Longbridge där man har utställning av olika modeller och man även säljer bilar direkt.

Jo det var en intressant förfrågan men man skulle se vad man kunde göra.

Det började komma små förfrågningar om när och vart jag skulle köra och vilken modell etc. Jag bara svarade att det var för EEOTY och modellen var ointressant men det var brådis!

Så småningom framkom att man hade massor av bilar stående och man hade börjat fundera på MG Rental, men ingenting var klart och chefen för projektet var på semester och det

fanns ingen prislista och man visste inte vilken modell man skulle kunna erbjuda mig.

Mailen gick fram och tillbaka och till slut fanns en prislista och man kunde erbjuda mig en MG6GT med 5 växlad låda och med textilkläder och detta accepterade jag gladeligen!

Det blev kort om tid men flygbiljett Cph – Birmingham bokades snabbt och vi åkte onsdagen den 14 augusti och det gick snabbt över till England och vi blev upphämtade av personal från fabriken som kördes oss till Longbridge som tar ca 20 minuter.

Döm om vår förvåning när det framkom att vi var de första kunderna och man ville därför ta lite bilder etc som syns i den andra artikeln. Efter all pappersarbete och betalning tog vi bilen och åkte bort och började med lunch för klockan var över 1400 och det började kurra i magen.



Efter lunch började vi köra norrut och ställde in dagens mål på den inbyggda GPS:en och den är väldigt lätt att arbeta med.

Rätt mycket känns igen från MGZT för Er som har den inbyggda GPS:en i sin vagn. Körställningen är mycket bekväm och ratten ändras lätt i höjdläge.

Vår hyrbil blev alltså en MG6GT men tyvärr fick jag ingen information om motorstyrka då bilen helt saknade id-papper. Det enda som fanns var ett AA-kort som ger första hjälpen om man kör sönder.

Bilen är väldigt bekväm att åka med och man har en fin översikt på vägen framöver. Dock kan jag känna att jag har ingen riktig koll på var jag har bilen då skärmarna är stora och långa och ger ingen bra översikt.

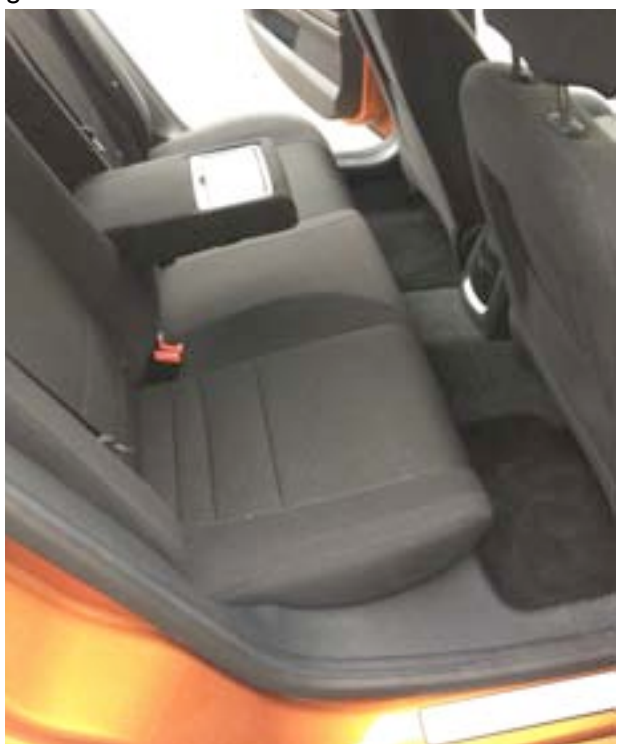
Sedan kan jag tycka att alla rutor i bilen är relativt små vilket gör det svårt att t ex backa in i parkeringsruta.

Denna kritik har jag hört från andra MG6 ägare och det kan i vissa fall vara svårt att parkera och se var man har alla hörnor.



Vår vagn var utrustad enligt följande: Ställbar ratt, farthållare, Sat/Nav med Navteq skiva Europa i magasinet , textilkädsel, 5 växlad låda manuell, kolfiber i mittkonsolen, bensinversion, bensintank 62 liter, parkeringshjälp bak, 5 dörrars version.

Enligt broschyren som låg i bilen gäller service på vart 15000 miles eller 12 månader. Garanti gäller 3 år eller 60 000 miles.



Vi hade som sagt denna bil under en veckas tid och det är kul att köra runt med bilen för den väcker uppmärksamhet var man kommer och det är ju både ett gott och dåligt tecken.

Det är ju trevligt att den blir uppmärksammas när man kommer körande med den men samtidigt beklagligt att ingen känner igen modellen efter så lång tid i marknaden.

Bensinförbrukningen ligger runt 1,0 mil/liter och det känns rätt normalt för en sån här stor bil. Bagageutrymmet bak är stort och bra och man får lätt in 2 stora resväskor.

I baksätet finns mittarmstöd att fälla ut då man bara åker 2 i baksätet.

Benutrymmet bak är väldigt bra och storvuxna människor sitter bekvämt där bak.

En sak som jag tyckte väldigt mycket om var farthållaren som satt på ratten till höger där man kunde scrolla ner och upp och ändra farten väldigt enkelt.

Jag skulle mycket väl kunna tänka mig att köpa en MG6 efter denna vecka i England och Skottland och nu är bara frågan när kommer den till Europa i LHD?



Text och bild: Håkan Sigemark

Hvordan skifte støtdempere på MGF

MGF har ingen tradisjonelle fjærer men bruker støtdempere for å forsterke dempeegenskapene til hydrogassystemet. Det er en enkel støtdemper for hvert hjul, og siden det ikke er fjær rundt disse er de meget enkle å skifte.

Om du vet at hjulene er riktig avbalansert vil følgende symptomer tyde på utslitte støtdempere:

- Ujevnt slitte dekk.
- Dempningsgraden kan være liten eller ingen ting.
- Støtdemperne har oljesvettning. Er det antydning til lekkasje må du bytte.
- Støtdemperne lekker og er ubrukelige.
- Vibrasjon i rattet under kjøring på jevn asfalt.

Når du skal kjøpe nye støtdempere finnes det flere alternativer i forskjellige prisklasser å velge mellom:

- Originale, produsert av Monroe. Pris: 38£
- GAZ GT. Pris: 68£
- Spax KSX. Pris: 72£
- Koni Sport. Pris: 156£

Pris pr. stk. fra Rimmerbros, ekskl. moms, toll og frakt.

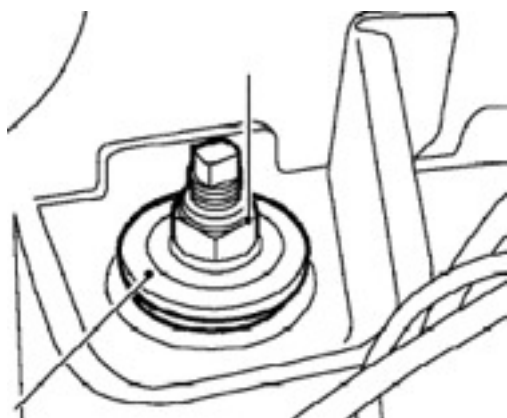
Likheten for alle tredjeparts støtdempere er at de er stivere enn de originale og har justerbare demperegenskaper. Dette gir økt kjøreglede og veigrep men noen synes det går på bekostning av komfort. På MGF er alle fire støtdemperne like, både foran og bak.

Hver støtdemper er festet til karosseriet ved øvre ende, og til den øvre armen til hjulopphenget ved nedre ende. Ved hver ende er det en gummiføring som bidrar til å redusere at støy og vibrasjon overføres inn i bilen. Disse føringene kan kjøpes separat som Polyføring og denne guiden kan brukes om du ønsker å bytte kun disse.

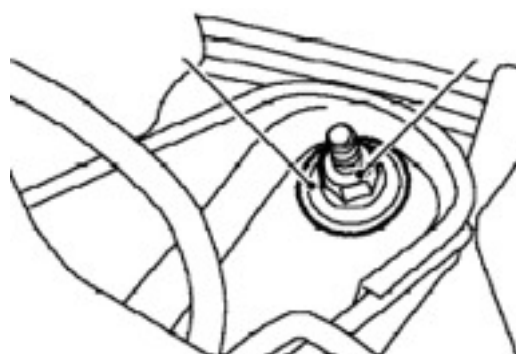
Denne guiden passer ikke for MGTf da den har tradisjonelle fjærben og ikke hydrogassystemet som MGF

Demonger gammel støtdemper

1. Lås forhjulene med stoppeklosser og sett på håndbrekket.
Løsne hjulboltene, ikke skru de helt ut.
Jekk opp hjulet og sikre bilen med støttebukker på egnet plass.
Jobb aldri mens bilen er støttet kun på jekken.
2. Ta av hjulet.
Lagre dette på et sted hvor det ikke er fare for å ripe opp felgen.
3. Skru av mutter som holder støtdemperens øvre ende og fjern skive og føring.
Ta av inspeksjonsgrillen og bruk skralle med forlenger for å komme til de bakre mutterne.

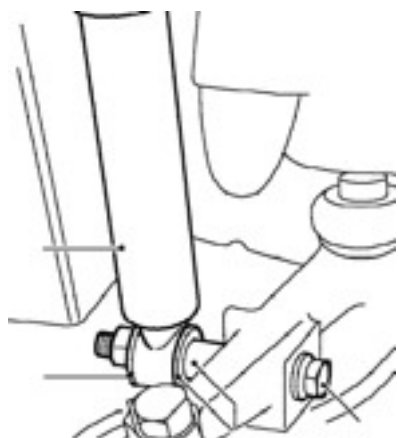


Foran

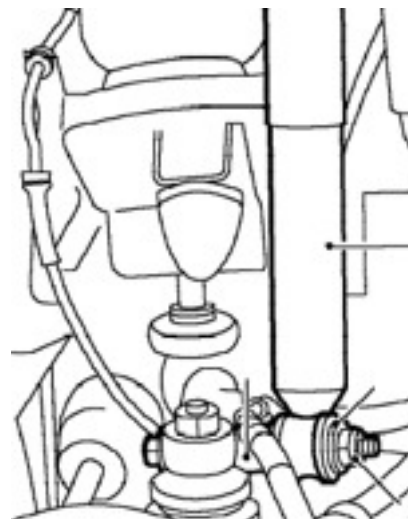


Bak

4. Løsne og fjern mutter og bolt som fester støtdemperens nedre ende til hjulopphenget.



Foran



Bak

5. Ta av støtdemper.

Montere ny støtdemper

1. Skru av mutter og fjern skive og gummiføring fra ny støtdemper.
2. Forbred støtdemperen med å pumpe den 3-5 ganger.
3. Før støtdemperens øvre ende i hullet i karosseriet.
Sett på gummiføring og skive. Skru deretter på mutter og stram denne til 37Nm.
4. Sett på plass brakett til ABS-sensoren (kun bak).
Før bolt gjennom brakett til bremseslange (kun foran), spacer, støtdemper, skiver og hjulopphenget på støtdemperens nedre del. Skru på mutter men ikke fest den enda.
5. Skru på hjulet, fjern støttebukk og senk bilen. Fest hjulet godt.
Fjern stoppeklosser ved fremhjulene.
6. Stram mutter på støtdemperens nedre ende til 45Nm.

Tekst: Thomas Lønberg



MG Live på Silverstone 2013

I år hade man varit tvungen att flytta MG Live en vecka tidigare pga att Formel 1 och därför genomfördes MG Live helgen 15-16 Juni och som vanligt var det på Silverstone.



Vi brukar flyga över och ta hyrbil men i år skulle vi kör över då vi lyckats få tag på 8 stycken MGTF 160 Vintage och detta skulle då förevisas på Silverstone.

Vi åkte från Sverige onsdagen 12 juni med övernattnig i Tyskland. På torsdagen fortsatte vi mot Frankrike och Le Touquet som ligger 6 mil söder om Calais då vi blivit inbjudna av Bernard Douchet att komma och bo över i hans sommarvillan där.

Bernard Douchet är en av de "berömda" Twin Brothers från Schweiz som nog har världens finaste privata samling av MG bilar. Under EEOTY 2008 som genomfördes i Zug i Schweiz hade de en utställning av ca 15 bilar som är ungefär hälften av deras samlingar.

Nu samlar de mest på gamla modeller men har gjort ett undantag och har även en Vintage Racing och det var därför vi skulle träffas hemma hos honom. När vi kom fram fanns det ytterligare en Vintage där från ett par som bodde i Elsass och som Bernard hade plockat upp på från Gstaad där han bor.

Stor MG förbrödring som vanligt och härlig fransk middag väntade. På fredagen körde vi snabbt upp till tunneln och där mötte vi upp Marina och hennes man från Belgien med ytterligare en Vintage och som var initiativtagare till denna stora Vintage träff.

Nu åkte vi för första gången tunneln och järnvägen under kanalen och detta var väldigt smidigt och fantastiskt välorganiserat och på 35 minuter är du i England och vårt "kära MG moderland".

Vi fortsatte under samlad tropp upp genom England och stannade för lunch i Windsor men som vanligt med 4 bilar i kolonn så är det inte lätt att få parkeringsplatser och speciellt inte runt Windsor Castle! Så lunchen fick bli utanför staden och det blev alldeles utmärkt.

På kvällen ankom vi till Campanile Hotell utanför Northampton där alla Vintage bilarna skulle bo och under kvällen ankom fler och fler och klockan 22.00 kunde vi räkna in alla 8 Vintage och synen var imponerande.

Lördag morgon startade som vanligt med "engelskt väder". Man vaknar till strålände solsken sedan går man och duschar och när man sedan tittar ut ösregnar det. Alla vagnarna kom iväg och när vi som kom iväg först sedan tittar bakåt på motorvägen och ser 7 stycken randiga MGTF som slingrar sig fram, så är det en imponerande syn.

Framme på Silverstone hade vi sedan en speciell parkering nära MG torget så att så många som möjligt kunde se dem uppställda. Både på lördagen och söndagen hade vi tider inne på arenan för uppställning och fotografering samt intervju med alla ägarna. Ni som varit på Silverstone vet ju sedan hur mycket det finns att titta på, racingen som pågår båda dagarna, marknaden, alla deltagarnas bilar som i sig själv är en utställning samt inte minst träffa både gamla och nya MG vänner från hela världen.



I min roll som European Manager hjälper jag till vid Overseas Montern där vi delar ut biljetter till öl och snacks på vår "natter" som är klockan 12 både lördag och söndag i bartältet och där träffas alla utlänningar och umgås över en öl och detta är en mycket trevlig tradition.



Söndag eftermiddag klockan 16.00 var det "bye bye" till alla Vintage och alla andra vänner på Silverstone och vi åkte tillbaka till tunneln för att ta tåget tillbaka till Frankrike och för att sedan åter övernatta i Le Touquet hos Bernard Douchet. Vi ankom dit ca 22.00 och då var det försent att fixa egen mat så Bernard bjöd in till sin favoritkrog där söndagsmiddagen började 22.30 så den kvällen blev det sent innan vi kom isäng.

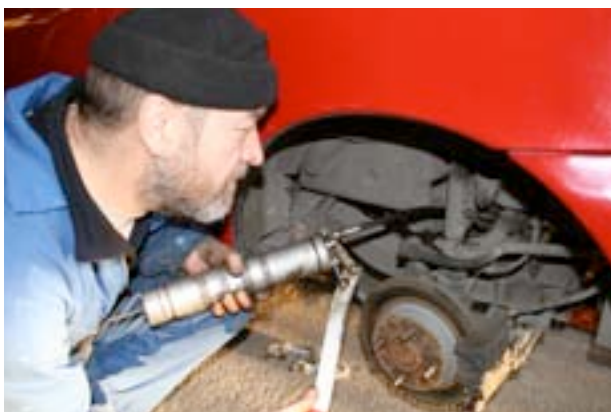
Upp måndag morgon och full fart mot Sverige. Mycket olyckor och köer i Belgien och Holland vilket gjorde att vi precis orkade in i Tyskland för övernattnig. Sedan full fart igen tisdag morgon för att åter vara hemma i Sverige på kvällen. Under dessa 7 dagar rullade vi 340 mil men det var det absolut värt mot allt vi upplevt under årets MG Live på Silverstone.

Text och foto: Håkan Sigemark

Husk smøreniplene!

For eiere av gamle MG-modeller er denne påminnelsen overflødig. Å holde understellet velsmurt og i orden er en viktig og vesentlig del av bilpleien.

At også så nye modeller som MGF og til og med MGTF er utstyrt med noe så forhistorisk som smørenipler er kanskje ukjent for mange.



Det er i hvert såpass ukjent at de ikke er nevnt i serviceskjemaet. Nettopp derfor kan det være lurt for MGF-eieren å smøre nålelagrene til de øvre bæreamene selv.

Lagrene er av en robust konstruksjon og trenger lite smøring for hindre slitasje, men dersom en høytrykkspylersstråle skulle bli rettet mot dem, kan det trenge inn vann og forårsake rustdannelse.

Smørepunktene finnes innenfor støtdemperne, men de synes kanskje ikke ved første øyekast. Niplene kan være dekket av fett og støv.



Tørk av dem med en fille og pump inn fett med fettpressen til det tyter ut i enden av bæreamakselen. Da er lagrene fylt med fett, og man får den gode følelsen av å ha et nysmurt understell.

Hvor ofte det skal gjøres blir opp til eieren selv – men én gang i året er sikkert mer enn tilstrekkelig.

Tekst: Jon Fredheim
Foto: Liv Fredheim

Registeropplysninger

Ved anledning;

Vær snill og sjekk opplysningene som er lagret om din bil på klubbens nettsider.

MGF/TF blir mer og mer entusiastbiler nå, og da er det viktig for eierne å kunne identifisere bilen sin korrekt for å kunne skaffe deler som har riktig spesifisering om man vil holde bilen sin original.

Ser du behov for endringer og tilføyelser så send en epost til:

nmgkmgf@nmgk.no

Bidragstere

Atle Grimstad

Proff bilmann med MGF.

Leif Gunnar Hombrek

Mangeårig MGF eier, med mye brukererfaring.

Thomas Lønberg

MGF eier med mye kompetanse.

Peter Skarsjø

MG entusiast som har levert bilder til artikkelen om motordemontering i Bergen.

Håkan Sigemark

MGF/TF entusiast og European Manager MGCC.

Jon Fredheim

Mangeårig MGF eier, besitter svært mye kunnskap om disse bilene.

Steinar Braaten

Lidenskaplig MG entusiast og mangeårig TF eier.

For og bakside bilde

Fra Landstreffet for MGF/TF på Torpomoen 2013.

Forsiden: Toppakning byttes.

Baksiden: Ottar Andreassen legger siste hånd på vidunderet før vi kjører fra Torpomoen på lunsjtur.

Foto: Steinar Braaten

Har DU lyst til å bidra med artikler til nyhetsbladet så setter vi stor pris på det.

Send en epost til: steinar@mgnorway.net med bilder og tekst.

