



MGF/TF entusiastene

Nytt og nyttig for deg med interesse for MGF/TF



I det første nyhetsbladet for MGF/TF finner du blant annet:

- Side 2: Hva er MG entusiastene?
- Side 2: Dekkvalg til MGTF 16» felger
- Side 3: Englandstur for MGF/TF
- Side 4: Landstreff for MGF/TF
- Side 5: Kjøpe MGF/TF? Her følger kjøpsråd.
- Side 10: Thomas sin MGF
- Teknisk råd og tips.

MGF/TF registeret

Da jeg tok på meg oppgaven som registerfører for MGF/TF var det med mål om at vi kan løfte interessen og aktivitetene for disse bilene.

Tankene gikk om hva som kan gjøres.

Et godt register er viktig, men er det nok?

Nei, etter min mening ikke. Hva mer kan vi gjøre?

Turer, treff, kontakt med utenlandske MGvenner, samle sammen ressurser vi har i klubben og ressurser i utlandet som kan bidra.

La du merke til at jeg brukte ordet «vi»?

Det betyr at vi alle er viktige for å få til et mer aktivt og bedre miljø rundt MGF/TF bilene.

DU er viktig! Uten deg får vi ikke til mye. Blir du med?

Steinar Braaten

registerfører MGF/TF

KORT REKKEVIDDE PÅ BILLÅS-FJERNKONTROLLEN TIL MGF ?

Senderen til fjernkontrollen for sentrallås/startsperr/alarm har ofte kort rekkevidde. Et par enkle knep kan gjøre den lengre: Bruk ditt eget hode som antenne når du betjener senderen. Hold den mot haken når du trykker på knappen, og du vil oppleve at rekkevidden blir nesten dobbelt så lang.

Antennen til mottakeren består av en ledning som ofte ikke er optimalt plassert. Skru av dekslet (to stjerneskruer) på venstre side av midtkonsollen og

finn den gule ledningen som mangler tilkobling (den kan være sammenkveilet, og den har en bit isolasjonstape på enden). Legg ledningen slik at den ligger utstrukket. Dermed blir antennevirkningen mye bedre.

Dette er sikkert et problem også for enkelte andre bilmerker, så sliter man med slike problemer kan dette være noe å forsøke.

«Stjålet» fra Jon Fredheim og justert av Leif Gunnar.



MGF/TF ENTUSIASTEN, ET PDF BASERT NYHETSBLAD FOR ENTUSIASTENE

Hva er tanken med MGF/TF entusiasten?

MG-magasinet har sine faste antall sider og disse skal, naturlig nok, fordeles på hele klubbens behov. Derfor lar det seg ikke gjøre å få frem alt som kan formidles til medlemmene om og rundt bilene våre.

Etter hvert som jeg har jobbet med registerføreroppgradningen har det kommet mye og bra informasjon, artikler og annet nyttig til meg. Noe av dette er formidlet via klubbens webside, annet gjennom MG-magasinet, men en god del blir liggende «over» og kommer ikke medlemmene i hende.

Etter å spurt både MG-magasinet redaktør og klubbens leder om en slik PDF løsning er noe vi kan prøve ble vi enig om at dette forsøker vi.

Kostnadene for klubben blir ganske nøyaktig 0,- kroner, for dette gjøres vederlagsfritt, og det er heller ingen utsendelseskostnader. Altså kan vi prøve ut denne løsningen uten at det påfører klubben utgifter.

Fokus er på MGF/TF. Men også turer, arrangementer og andre klubbaktiviteter i inn og utland vil komme med. Likeså tekniske omtaler.

I begynnelsen har jeg ikke noe spesielt mål om antall utgivelser pr. år, heller ikke sideantall. Dette får falle på plass etterhvert som jeg ser hvordan tilgang på stoff blir.

Og her er DU viktig, uten dine innspill blir det ikke noe MGF/TF entusiasten.

Steinar Braaten, selvangsjert bladsnekerer.



DEKKVALG FOR 16» FELGER TIL MGF/TF



Dekk må bilen ha!

Men dekk er ikke bare dekk. Riktig dekk er også viktig.

Spesielt 16» felgene på MGTF har behov for sin tiltenkte spesifisering og den er:

Foran; 195/45-16

Bak; 215/40-16

Fabrikken brukte Goodyear F1 Eagle d2 som dekk. Dette var utprøvd og funnet som best egnet dekk til bilen.

Årene har gått siden bilene var nye og Goodyear har sluttet å produsere dekkene.

MGRover anbefaler derfor nå disse dekkene, som de har prøvet ut på bilene:

Toyo Proxes T1-R og Falken Ziex ZE912

Spesielt Toyo er mye brukt blant entusiastene. Dette dekket har man meget god erfaring med, det er slitesterkt, sitter godt på veien og har egenskaper som matcher bilen.

Her i Norge har en del eiere tatt i bruk dette dekket og de vi har snakket med er fornøyd. Det kan derfor trygt anbefales.

Dekket er lett tilgjengelig hos eks. nettbutikken Dekk Online.

Men også andre dekk vet vi brukes på bilene. Eksempelvis er Uniroyal sitt Rainsport 2 et godt alternativ.

En viktig erfaring mange har gjort seg er at det er uhyre viktig å ha samme dekktype på alle fire hjul. Om du blander dekktyper kan bilen oppføre seg urolig på veien.

I verste fall bli trafikkfarlig!



PRT TERMOSTATEN, NÅR KOM DEN?

MGTF registrert fra 2003 og nyere fikk et noe modifisert kjølesystem med PRT termostat. Biler fra og med chassisnummer 622951 har PRT termostat.



ENGLANDSTUR FOR MGF/TF



Lørdag 1. juni 2013 ankommer vi England for å kose oss med våre MGF/TF i en uke på engelske veier.

På vår første dag krysser vi tvers over England. Vi opplever den idylliske byen Holmfirth og får en smakebit av Peak District. Målet vårt er Betws-Y-Coed der vi skal bo i tre dager.

I løpet av disse tre dagene skal vi kose oss på skikkelige MG veier: Hele Wales er omtrent bare svingete, smale veier som skapt for herlig kjøring. Dampskog, Snowdonia nasjonalpark og flott natur blir godt krydder på opplevelsene!

Så setter vi kursen for Peak District. Dette er en flott nasjonalpark mellom de store byene Manchester, Sheffield, Doncaster og Leeds. En herlig idyllisk perle vi skal nyte i de

neste tre dagene. Castleton og Speedwell Cavern blir en fin opplevelse!

Her kommer også norske Austin-Healyer for å bo, på vei hjem fra Healy Europatreff i Scotland.

Den siste natten tar vi i den sjarmerende kanalbyen Skipton i Yorkshire Dales. På veien dit stopper vi på Cow&Calf før vi om kvelden rusler en tur i sentrum og ser på livet på Leeds&Liverpool Canal.

Den aller siste dagen opplever vi Yorkshire Dales, North Yorkshire Moors og Goathland før vi tar de siste milene til båten og sjøveien til Norge.



Overst Hotell fra 1760

Nederst Engelske landsens veier er perfekt for MG kjøring, smale som de er med mange svinger!

I 2014 lager vi ny Englandstur.
Har du lyst på englandstur med din MGF/TF?
Du kan melde interesse på epost: steinar@mgnorway.net

DAGENS LILLE; KJØPE BILEN I DELER? BYGGESETT FRA RIMMER BROS.

Bygge din helt egen TF? Her har du begynnelsen.

Og mangler du noen deler har Rimmer Bros det du trenger!

Slik karosseriet står utstilt hos Rimmer Bros.



Passer ikke fargen?

Hva med et dusin spraybokser? Det gjør susen og du får en lakkstruktur du er alene om!

Prisen kan neppe sies å være høy!

Før du begynner å kjøpe deler i løstvekt.

Legg merke til at alle skarpe kanter er beskyttet av gummilister. Sikkerhet i høysetet!



FRISTER LETTMETALLFELGER FRA MGF VVC MODELLEN?

MG-Hagen i Mysen har 8 stk. lettmotallfelger av typen som ble levert med MGF VVC utgaven.

Pass på å sikre dine eksemplarer, de er ikke ofte tilgjengelige i Norge!

www.mghagen.no Telefon: 922 52 457 (Jonny/Stein)



LANDSTREFF FOR MGF/TF

MGF /TF er en fantastisk artig entusiastbil som gir oss eiere stor glede og mye morro!

Så langt har det ikke vært mange tilbud for å samles rundt disse bilene.

Det har resultert i at mange har følt at bilmodellen ikke har vært nok ivaretatt da fokuset gjerne har vært på de veterane MG modellene.

Dette ønsker vi å endre! Vi vil løfte aktiviteten rundt disse bilene.

MGF/TF er nå i en alder der de fleste eiere ikke lenger kun er en perifer bilkjøper som vil ha en stilig åpen toseter en sesong eller to. Nå er kjøperne stadig oftere er en MG entusiast som vil ta vare på bilen over lang tid.

Vi lager derfor et Landstreff for å ha det morro med disse fantastiske artige bilene og alle de trivelige entusiastene!

DAGSPROGRAM

Fredag 23. august:

Ankomst og innsjekk. Her møtes nye og gamle MG venner.

Hallingdal Catering leverer grillmat vi griller selv til middag.

Hvor sent det blir i kveld? Det er opp til oss!!

Lørdag 24. august:

På MG veier som er både svingete og dels smale kjører vi formiddagstur gjennom bygdene Leveld og Vats før vi ender opp på snaufjellet ved Bergsjø.

Her er et fantastisk naturområde om man ønsker å strekke litt på beina og gå seg en liten tur.

Lunsj spiser vi hos Kåre Berg på Bergsjøstølen. Og hva annet passer bedre når vi er til fjells enn rømmegraut!

Tilbake på Torpomoen nyter vi livet som MGF/TF entusiaster i godt selskap.

Bilsnakken er helt sikkert i gang fra kvelden før, og vi hjelper hverandre med tips og praktisk bistand slik enhver har mulighet.

Middag er Hallingtapas, en «10-smakers» matopplevelse fra Hallingdal Catering.

Og hvor sent det blir i kveld?, hehe, det finner vi ut!

Søndag 25. august

Ojsann!, alt søndag? Javel, denne helgen gikk fort!

Vi starter dagen med en god frokost før avreise og med planer for Landstreff i 2014.

For et nytt treff i 2014, ja det blir det!

Kalender

Et utvalg av aktuelle turer og treff.

23-26. mai 2013

Norsk MG Treff i Eidfjord, Hardanger

30. mai-10. juni 2013

MGF/TF Englandstur til Wales, Peak District, Yorkshire Dales og North Yorkshire Moors

3-7 juli 2013

Krotur til Danmark arrangert av Drammen senter

23-27 august 2013

Landstreff for MGF/TF, Torpomoen

8-15 september 2013

Englandstur til Isle of Wight og Goodwood Revival

Noen weblinker

Til glede og nytte.

ULTIMATE MG

<http://www.ultimatemg.com/index.htm>

VEHICLE HANDLING SOLUTION

<http://www.vehiclehandlingsolutions.com>

DIETERS MGFCAR

<http://www.mgfcars.de>

MGFREGISTER FORUM

<http://www.mgregister.org/forum/>

MGOC MGF/TF VIN LOOKUP

http://mgownersclub.co.uk/cgi-bin/gens?runprog=mgoc&a=&p=



HVA DU SKAL SE ETTER NÅR DU VIL KJØPE MGF

Her vil jeg gi noen tips på hva en enkelt kan kontrollere selv, når en ser på MGF som en vurderer å kjøpe. For denne modellen kan ha noen feil som er kostbare å utbedre.



Motoren som står i MGF har fått ett dårlig rykte grunnet toppakningsproblematikk, og en kan vel hevde at dette er fortjent. Jeg skal ikke nå gå inn på hva som gjør at toppakningen begynner å lekke, men oppsummere at det skyldes varmgang.

Det er 3 vanlige måter toppakning lekker på. Den ene er at det kommer kjølevann i motoroljen, dette kan en kontrollere ved at en ser på oljen på peilepinnen.

Her skal det ikke være noe hvitt majones liknende belegg eller slam. Hvis oljen ser normal ut, kan en gni oljen mellom to fingre og en kan se om det danner seg olje og vannperler.

Den andre måten er at det kommer olje i kjølevannet. Dette kan se ut som ett gult eller "melkeskokolade farget", slamlignede belegg, i kjøleveskebeholderen.

Den tredje lekkasjen kan være vanskeligere å oppdage for den resulterer ofte i lite kjøleveske tap.

Det er når toppakningen lekker ut i det fri når motoren er kald, denne lekkasjen avtar eller stopper helt etter som motoren blir varm. En kan av og til se rennemerker etter kjøleveske nedover motorblokken.

Alle de tre nevnte tilfellene betyr at toppakning må skiftes.

En må kalkulere med opp til kr 30.000,- for en slik reparasjon på ett verksed, og mer hvis det må utføres planing av toppen.

Nå finnes det, en flerlags toppakning som er mere stabil en den opprinnelige singel lag toppakningen, og problemet anses som løst med den nye typen toppakning.

Registerreimen har skiftintervall på 60000 km eller 4 år, spør etter dokumentasjon når registerreimen sist ble skiftet.

Ryker reimen, kan det resultere med komplett motorhaveri.

Ett tegn på at motoren går varm er at det er spor/avleiringer etter kjøleveske under ekspansjonstanken til kjølevesken.

Det er sjelden ytre oljelekkasjer fra denne motortypen, men jeg har sett ett par som svetter fra toppdeksel pakningen.

Oljesvettning fra toppdekselpakningen er ikke noe som jeg ville ha vært bekymret for, kun reingjort ved behov.



MGF er utstyrt med hydragas fjærsystem og dette er ett system som trenger vedlikehold med spesialpumpe.

Over tid siger dette sammen og det må pumpes opp til ett trykk på 400psi.

Det skal være en høyde på 36,8 cm fra senter på felgen og opp til hjulbuen "kl 12:00" om en vil. Dette systemet er utsatt for rust og alderen på disse bilene gjør at kan ha lekkasje, nye gasskuler til dette fjærsystemet er ikke lengre å få fatt i og ved en reparasjon må en eventuelt bruke brukte deler, så spør det hvor lenge de brukte delene vil holde.

Det finnes en permanent løsning og det er å bygge om til Suplex fjærsystem.

Ombyggingen vil anslagsvis ligge rundt kr 15000-16000. på ett verksed, hvis bolter og mutre løsner og ikke er rustet fast.

Er høyden fra senteret på felgen og opp til hjulbuen under 36,8 cm er det en lekkasje, men det kan være vanskelig om dette lar seg pumpe opp før en prøver.



Har opplevd at biler kan være seget så langt ned at dekkene subber borti innerskjermene når en kjører, men fortvil ikke den permanente løsningen heter altså Suplex fjærsystem.

Clutchpedalen skal være lett og ha "normal lang vandring".

Det som av og til skjer er at utløserlageret henger på inngående aksel i girkassen og det kan igjen resultere i at utløserarm/stag blir bøyet og dette kan resultere i at det blir kort vandring og tung clutchpedal.

I ett slikt tilfelle må girkasse ut. Clutch/trykkplate og eventuelt skadde deler skiftes.

Regn med rundt kr 15000,- +, for en slik jobb på verksted.

MGF er lite utsatt for rust på karosseriet, men det finnes eksempler på rust i falsen på koffertlokket og i kanten på forskjermen, der de går mot frontfangerdekslet.

På påskrudde deler i forhjulstilling og bakhjulstillene er det vanlig med mere eller mindre rust. De fleste av disse delene er så robuste at det ikke er noe problem. En skal likevel være obs på de nedre bærearmerne i forhjulstillingen, da det forekommer at det ruster hull i disse.

Frontramme og bakramme kan også være utsatt for problematisk rust.

Det finnes firma i England som har gjort det til et levebrød å skifte dem. De beregner en dags arbeid på å skifte frontrammen og 2 dagers arbeid på å skifte bakrammen.



Når en kontrollerer bilen under bør en se etter at det ikke lekker fra kjølerørene som går under bilen mellom motor og radiator. Disse er opprinnelig i vanlig stål og har ikke motoren fått skiftet kjøleveske etter serviceintervallene er det mulighet for lekkasje grunnet at de ruster.

"Revner" ett kjølerør vil det tømme kjølesystemet fort, med påfølgende fare for motorskade. I dag

finnes disse rørene i rustfritt og det anbefales at en bruker disse ved utskiftning.

Kontroller også om det er lekkasje fra radiatoren, da denne kan tære opp over tid.

Nå har jeg nevnt noen ting som er spesielt for denne modellen. Jeg tenkte også å nevne noe som er mere av generell karakter når en ser på bruktbil.

MGF'en har åpne aluminiumsfelger og det er lett å se inn på bremseskivene om de er rustne eller blanke, med gjevne anleggsflater for bremselossene.

Har bilen stått i ro kan det være overflaterust på skivene, men dette skal være borte etter en prøvetur.

Er det mere enn 25% rust på en av sidene på en bremseskive er denne moden for utskiftning og vil således ikke bli godkjent ved en EU kontroll.

Bremseskiver og klosser byttes parvis på samme aksel.

For å kontrollere foringer og kuler anbefales det å ha bilen på bukk, der hjulene henger fritt, da er det oftere lettere å kjenne slakk.

Kontroller også om det er andre synlige lekkasjer under bilen.

Når en kjører, skal bilen være "stille og rolig" uten skranglelyder.

Denne biltypen skal oppleves fast og kontant i understelet ved kjøring.

Det skal nevnes at det er normalt at det rister og lever litt i karosseriet ved kjøring på vei med ujevnt underlag. Eksempelvis ferist.

Min erfaring etter å ha vurdert en del biler er at en nylig godkjent bil ikke nødvendigvis indikerer at alt er ok og i god stand.

Det jeg har sett flere eksempler på, er at biler som er seget ned på fjærsystemet er blitt godkjent. Jeg er av den oppfatning at grunnen til dette er mangel på kunnskap, angående hvordan dette fjærsystemet er bygget opp på disse bilene, hos den som utførte kontrollen.

Hadde det eksempelvis vært en annen type bil med knekt fjær, som gjorde at bilen hadde seget ned, ville det nok ha blitt anmerket på en EU kontroll.

Ett annet område som en skal kontrollere er reflektorene i hovedlyktene.

Ofte er glassene og reflektorene til nærlysene melkehvite og dette gir dårlig lys.



Det er fortsatt mulig å få fatt i nye hovedlykter i England, men husk si at det er lykter til en venstre-styrt bil en ønsker å kjøpe, grunnet at det er forskjell på lysgeometrien på lyktene på høyre og venstre-styrt biler.

Det er mulig å åpne hovedlyktene og reingjøre dem til en viss grad, men hvis du gjør dette vær forsiktig, ikke bryt, da det er festepunkter som lett knekker.



Kontroller at alt elektrisk virker, det er som oftest lite feil i el. anlegget, men det kan forekomme brudd i ledninger mellom A-stolpe og førerdør og mellom koffertlokk og karrosseri.

På de modellene med analog klokke, kan denne fuske.

En annen ting en bør kontrollere er om sentrallåsen virker ved bruk av nøkkel i dørlåsen.

Grunnen til dette er at ved enkelte reparasjoner, må styreeheten til startsperr/sentrallås, kobles i fra og for å få grunninnstilt denne på nytt, må en utføre en rutine der en gjør prosedyren ved hjelp av å vri nøkkelen i dørlåsen, vekselvis til høyre eller venstre i ett oppsatt mønster.

Er mikrobryteren i låsekassen i døren defekt, må låsekasse skiftes, før en kan bruke bilen etter en reparasjon, i nevnte eksempel.

Interiør og lakk ser en enkelt tilstanden på og den enkelte får gjøre en vurdering på om det er slik en ønsker det.

Det er våren 2013 god tilgang på nye og brukte deler i England til MGF.

Statistikken viser at bestanden av registrerte MGF'er i England er kraftig synkende de siste årene, men antallet er fortsatt over det for MGB og her har det vært meget god deletilgang over tid, så vi får håpe at dette også blir slik for MGF'en i årene fremover.

Ved gjennomgang av MGF'ene i MG klubben's register i april 2013, viser det seg at ca 30% av MGF'ene er avregistrert eller står på klippelisten hos biltilsynet.

En kan spekulere i hvorfor det er slik, men en av hovedgrunnene, tror jeg, er at MGF'en er på vei fra å være en bruksbil til å bli en hobbybil og mange som eier disse bilene er ikke med i noen bilklubb og har kun brukt dem som bruksbiler.

Etter som alderen krever reparasjoner som er dyre, sett med øynene for en bruksbil, tror jeg at mange av disse bilene vil forsvinne fra trafikkbildet for godt.

Sett med hobbybilentusiastens øyne er det litt annerledes, her har en mulighet til å skaffe seg en morsom bil, for en lav sum.

Det er etter min oppfatning, i skrivende stund våren 2013, ikke behov for å løpe å kjøpe den første bilen en ser på, da det nå virker å være flere biler til salgs en potensielle kjøpere.

Bruk tiden til å skaffe deg informasjon om bilmodellen via nettet eller bøker, og følg med hva som er tilsalgs.

Min erfaring er at det ikke alltid er samsvar mellom pris og tilstand på det som bys frem for salg.

Eksempelvis er dårlige biler for dyre eller fine biler priset lavt, følg med og vær våken.



Det finnes spisskompetanse i klubben angående MGF/TF og denne kompetansen ønsker en å bringe videre og jeg tror at MGF/TF vil komme til å bli en av bærebjelkene i Norsk MG Klubb i fremtiden.

Tekst: Atle Grimstad

Foto: Steinar Braaten

THROTTLE BODY / GASSPJELDUS

Et gasspjeldhus er enheten som regulerer luftmengden som tilføres motoren. Den kan sammenlignes med en gammeldags forgasser.



52mm spjeldhus fra Dellorto

Det består i hovedsak av et rør med et spjeldhengslet i sentrum (se bilde).

Dette spjeldet fungerer som en ventil som styres av gasswiren. Den regulerer mengden luft som kan passere videre inn i motoren. Desto større åpning, desto mer luft får motoren til forbrenning som gir aksellerasjon og kraft.



Gasspjeldhuset er plassert mellom luftfilteret og innsuget

På den andre enden av spjeldet sitter en TPS sensor. Denne sensoren er et potensiometer som utfører en viktig funksjon, da den gir motorstyresystemet informasjon om spjeldets åpning og motorens belastning – som er vitalt for kartlegging av tenning og bensintilførsel for optimal ytelse og effektivitet.

I motsetning til mange andre motorer blir ikke luftmengde målt, men blir beregnet på grunnlag av

turtall og gassposisjon.

Dette eliminerer nødvendighet for en luftmengdemåler (LMM).

En uavhengig luftslange går inn i spjeldhuset i bakkant av spjeldet. Luften som tilføres her reguleres av IACV sensoren.

Dersom motoren er kald eller turtallet faller under en akseptabel grense vil det tilføres luft til motoren og dermed øke forbrenningen og turtallet.

Dette systemet fungerer som en helautomatisk choke.

Den andre slangen inn i spjeldhuset brukes til et resirkuleringssystem av olje og gasser som skal forbrennes i motoren for så å komme ut sammen med eksosen.

Forskjellige varianter

Ved introduksjonen av MGF i 1995 ble det brukt et plaststøpt

gasspjeldhus med spjelddiameter på 48mm produsert av

SU Carb Company i England. Disse ble brukt på både MPi og VVC modellene.

Disse gassspjeldhusene hadde noen problemer, som blandt annet at spjeldet ikke lukket seg helt (gassen hang seg opp) og at plastikken ble deformert eller sprakk.

SU Carb Company gikk konkurs i 2001, så produksjonen ble flyttet til Dellorto i Italia.

De produserte spjeldhusene i aluminium, noe som løste de nevnte problemene.

Diameteren var fortsatt 48mm.

I 2001 ble MGF Trophy SE lansert med VVC-motor på 160hk,

en økning på hele 15hk fra tidligere VVC modeller.

En grunn for denne store effektøkningen var introduksjonen av et gassspjeldhus med 52mm diameter.

En 4mm økning i diameter høres ikke mye ut, men fordi tverrsnittsarealet av spjeldet beregnes av ligningen, PR^2 (hvor P er $P_i = 3,142$, og R er radius på spjeldventilen) utgjør disse 4mm en økning i areal på hele 17%! Resultatet er at mye mer luft kan strømme inn i motoren

52mm gasspjeldhus ble senere brukt på alle MGTf med 160hk og 135hk, mens de øvrige modellene hadde 48mm, fortsatt støpt i aluminium.

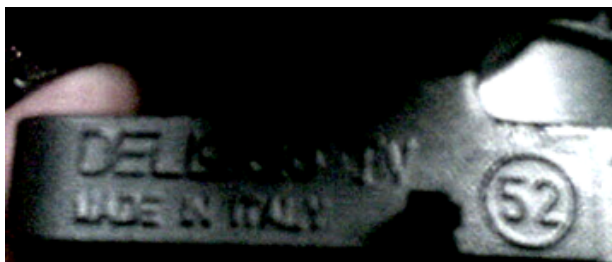
Oppgradere til 52mm gasspjeldhus

Det er populært å oppgradere gasspjeldhuset fra 48mm til 52mm. Men har dette noen hensikt? Uavhengige personer har testet dette, blandt annet den anerkjente entusiasten Roger Parker. Han testet denne oppgraderingen på to biler, en VVC og en MPi, og testet disse på en rullende landevei.

På VVC motoren ble det påvist en effektøkning på 5hk i området 5000 - 7000 o/min. På MPi motoren derimot ble effektøkningen kun 2hk, målt over 6000 o/min.

Dette konkluderer med at et 52mm gasspjeldhus kun gir fordeler ved høye turtall, og teknisk sett over turtallsregisteret på en vanlig MPi motor. Under 5000 o/min. klarer et 48mm gasspjeldhus å levere mer enn nok luft til både VVC og MPi motoren.

Men en rullende landevei kan ikke vise hvordan bilen er å kjøre etter oppgraderingen. Roger rapporterer at gassresponsen er kraftig forbedret, og selv om det ikke kan vises til en stor effektøkning, så føles bilen kjappere og mer responsiv.



Teksten Dellorto og en sirkel med tallet 52 indikerer at dette er et 52mm gasspjeldhus

Å kjøpe eller ikke kjøpe

Om du har en tidlig modell av MGF eller en MGTF med 48mm gasspjeldhus vil en oppgradering til 52mm ikke gi deg en stor effektøkning, men mye bedre gassrespons.

Gasspjeldhusene kan kjøpes nye hos for eksempel Brown & Gammons for £105 pluss frakt og toll, eller brukte på eBay for underkant av halve prisen. Søk etter Throttle Body.

Et 52mm gasspjeldhus kan identifiseres med at det er produsert i aluminium av Dellorto og har en sirkel med tallet 52 på selve huset.

K&N 57i

Et mindre restrektivt luftfilter, som f.eks. K&N 57i, vil gi en ytterligere effektøkning. Dette kombinert med et større spjeldhus vil gi deg mange smil for en relativt liten kostnad.



Tekst og foto: Thomas Lønberg

På verdens største årlige MG treff, MG Live!, vil det i år antagelig delta flere MGF/TF enn MGB!

MGB har suverent vært i flertall i en årrekke, men er det i år MGB må ta til takke med 2. plass?

MGF/TF deltagelsen er nemlig på vei opp!

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 spesifikasjon om man vil holde bilen sin original.

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

nmgkmgf@nmgk.no



THOMAS SIN MGF

Det hele begynte allerede i 1996...

Da så jeg en MGF for første gang.

Siden den dagen i 1996 har jeg alltid hatt lyst til å eie en.

Tiden gikk, mange biler ble kjøpt og solgt, men etter 15 år, i 2011, fant jeg et eksemplar jeg ikke kunne motstå.

Det var et godt eksemplar av en 99 modell MGF MK1 1.8 MPI i British Racing Green.

Den var uten rust, med utstyr som 16" square spoke felger, fullt skinninteriør, ABS, airbag på passasjersiden og vindstopper

Bilen ble importert fra Tyskland i 2005 og har gått som sommerbil i hele sitt liv i Norge.

Den ble satt på vinterlagring. Men jeg var endelig eier av MGF!



Den vinteren ble masse deler kjøpt inn og kunnskapen ble lest opp på diverse Internettsider. Med tiden har bilen fått mye vedlikehold og noen oppgraderinger.



Trollstigen (til venstre) og Valdresflya (over) 2012

Mange lange og uforglemmelige turer har jeg også hatt med den, blandt annet over Valdresflya, Geiranger, Trollstigen, Kystriksveien og Saltfjellet.

For meg er MGF en fantastisk entusiastbil, både for å skru på og å nyte på lange varme sommerkvelder.

Både bil og deler er rimelig, og deletilgangen er fortsatt god.

Oppgraderinger

MGTF LE500 16" 11-spokes

Falken Ziex ZE912

K&N 57i kit

52mm throttle body

GAZ støtdempere

Oppgraderte polyurethane fôringer

Torque steady tamer fôringer

Pioneer DEH-6400bt og Pioneer TS-G1712i 6,5"

Pioneer TS-A4613i 4x6" og DynaBel DY9158 aktiv subwoofer. MY2000 speaker bar

MGTF luftinntak og B&G kjølevæske nivåalarm

B&G støttebrakett til bremsekraftforsterker



Overholte bakstillingsdeler.

Service

Full årlige servicer og ny clutch
Temperatursensor for kjølevann
Justering av hydragas og firehjuls kontroll
Lakkbehandlinger



Polyrethane føringer og GAZ støtdempere

Tekst og foto: Thomas Lønberg

Og red legger til at Thomas ikke bare gjør mange fine jobber på bilen sin, han deler de også med oss andre i form av flotte bilder og beskrivelser på NMGK forumet. TAKK Thomas!!

LUFTFILTER

Jeg byttet til K&N Kit på min MG F i 2008 og er godt fornøyd. Bilen har fått raskere og bedre gassrespons og finere lyd. Det fine er at det kun er under akselerasjon at lydbildet endres til en grovere og tøffere tone. Når jeg kjører uten kraftig gasspådrag så høres kun en svake suselyd.

Bensinforbruket har også gått litt ned, men dette var ikke hovedgrunnen til at det tradisjonelle luftfilteret ble byttet ut. Boksen som det originale luftfilteret lå i hadde fått en skade. Mellom 80 og 100 km/t ble det en så kraftig støy at det nesten var umulig å ligge i dette hastighetsområde med taket på. I tunneler hørtes det ut som om en tung motorsykkel uten lyddemping lå rett bak. Og kombinasjonen tunnel + behov for tak på inntreffer jo relativt ofte.

Har du lyst til å få noen flere HK, raskere gassrespons og finere lyd, så bør du sjekke ut dette firmaet uansett hva slags bil du har.

Vedlagt følger link til informasjon om filteret:

<http://www.knfilters.com/search/product.aspx?Prod=57-0238>

Skrevet av Leif Gunnar

NYTTIG VERKTØY

Jeg skulle sjekke sikringene for en tid siden og det var mer plundrete enn jeg hadde trodd. Årsaken var at sikringene er små, sitter tett sammen og gudskjelov, godt fast. Dette kombinert med store fingre gjorde det noe vanskelig å løsne sikringen og tanken slo meg at det burde finnes en løsning på dette.

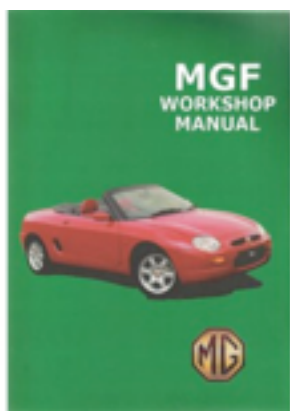
Jeg slo opp i instruksjonsboken og joda, der ble det referert til en liten klype for å trekke ut sikringene.

Senere var jeg innom Clas Ohlson på jakt etter noen småting som de ikke hadde. I stedet fant jeg en liten rød plastklype som var laget for å ta ut sikringene. Den ble selvsagt innkjøpt og ikke var den dyr heller.

Skrevet av Leif Gunnar

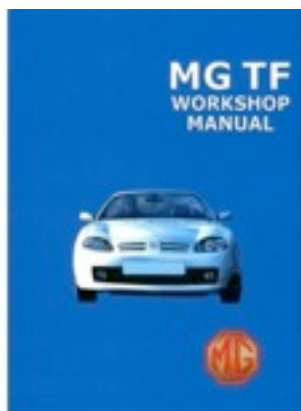


VERKSTEDHÅNDBØKER FRA MGFREGISTER'S WEBSHOP



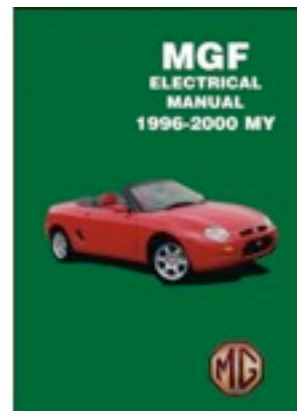
MGF VERKSTEDBOK

Et nyttig oppslagsverk tuftet på original verkstedhåndbok som fabrikken sendte ut til verkstedene. Her får du masser av nyttig informasjon!



MGTF VERKSTEDBOK

Som for MGF er også denne boken tuftet på den originale verkstedhåndboken. Boken er et «må ha» for entusiastene som skrur selv!



MGF ELEKTRISK MANUAL

Tar for seg alt om det elektriske på MGF. Nyttig bok for den som ønsker å dykke enda litt dypere ned i bilens elsystemer enn verkstedhåndboken gjør.

The MGFRegister

Kjenner du til MGFRegister i England?

MGFRegister er tilknyttet MGCC, men er så store i medlemsantall at de i praksis står helt på egne ben. Registeret er en suveren ressurs for oss MGF/TF entusiaster som også har et aktivt og informativt forum.

Her finner du et stort nettverk over hele Europa, ja også i Canada og Australia som gir vennskap over landegrensener, teknisk hjelp, treff og turer.

MGFRegister ledes av Keith Williams, en trivelig og jovial kar som bor i Coventry. International Liaison er Colin Murrell, bosatt ved Bristol.

Vi vil skrive mer om The MGFRegister i MG entusiastene fremover så følg med!



De to neste sidene er sakset fra MGFRegister sitt medlemsblad, **FasTF**Forward.

Et meget bra blad for MGF/TF entusiastene redigert av Registerets leder gjennom de fem siste år, Tim Morris. Alt som rører seg i F/TF miljøet omtales, også fra Norge.

Abonnement for FastForward anbefales! Og det bestiller du i webshopen, link under her.

Her er link til MGFRegister sin hovedside: <http://www.mgfregister.org>

Her er link til MGFRegister sin webshop side: <http://www.mgfregister.org/shop>

Her kan du bestille abonnement for FasTFForward:

<http://www.mgfregister.org/shop/40-fastforward-subscription.html>

Kontaktperson for MGFRegister i Norge er Steinar Braaten. Epostadresse: norway@mgfregister.org



Kevin Tasker and Family

I have owned an MG in one guise or another since just before leaving college in 1979. My first MG was a 1275 Midget in Blaze and it was a delight, bought in Birmingham. I had always wanted a sports car since learning to drive at the age of 17, and the Midget was a great introduction to open top driving. Soon after buying the car, I got married and my new wife and I moved to Hertfordshire. We drove the car in all weathers and most of the time with the top down – fantastic!

We lived there for about a year and it was whilst there that we saw, and fell in love with, a factory BGT V8, also in Blaze. It was for sale in a local garage and we became good friends with the owner of the MG dealership. Eventually, it had to be and we went on to have some fantastic times in the V8. It was whilst we were living in Hertford, my wife and I managed a trip to the MG factory in Abingdon, not long before its closure was announced. The atmosphere was amazing and the workers were so friendly. How things were to change in the ensuing months with many good workers losing their jobs...

I slowly restored the V8 and won a National pride of ownership award many years ago. It was becoming a 'fine day only' car so it made way to a beautiful Tartan Red MGC GT 'PUG', bought from John Scott-Nelson in Scarborough. Now the C was something special and it remained in the family for many years travelling as far as the South of France with two children strapped in Britax seats in the back – don't let anyone tell you that BGT's and children don't go together! The four of us travelled thousands of miles, (though I will admit to having to tow a trailer when they got a little older) and we had some great fun. When the children had grown too big for the C GT, I swapped the car for a C roadster and the car became a summer car only, travelling off for MG shows and holidays without the children. The car also came with us to Germany when we all uprooted and spent nearly 3 years living in Paderborn. The car, in BRG, was incredibly reliable and drew many admirers and I thought was to be the car that stayed with me until that day I could no longer drive.

However, an interesting turn of events occurred last year... I was perusing my Car Club magazine and saw a lovely looking MGF for sale locally. It was in Solar Red and looked superb. Now, I have always liked the MGF and the subsequent TF, great sports cars and true to the MG marque, but never had I thought of owning one. My son had bought a lovely TF the previous year and I must admit to greatly enjoying driving his car whenever I had the opportunity. Therefore, when I saw this TF for sale I had to go and check it out.

Fatal! As soon as I saw it on the drive of the seller, I instantly knew I had to own it! It was one of the last from the Longbridge factory (just down the road from us), was previously owned by one of the redundant managers, had hardly any miles on the clock and was in amazing condition. I bought the car without delay and a few days later parted with my beloved MGC. All my family and friends were shocked!

Do I have any regrets? None whatsoever! I have been having so much fun in the TF and it is a great car to personalise. I have changed the seats to the speedster type, made in black and maroon leather to match the grenadine interior courtesy of the MGF Centre in Wolverhampton. I have also uprated the brake discs to bespoke 280mm all round with the help of BG Developments in Bromsgrove, what a difference! Next on the agenda will be a full stainless steel exhaust and a change of suspension, which derivatives I am not sure yet, but I am having some fun checking out the alternatives and MG Live last month was a perfect opportunity to check out lots of other MGF's.

So, quite a turnaround from a definite classic MG to a potential classic MG and loving it!

My daughter has since bought one too and so we now a family of TF's as the photo shows. They are great cars and like all MG's they have their quirks. However, as long as they are looked after, maintained properly, and a few pennies put aside for emergencies, I can see many many years of enjoyment. I do hope another sports car is on the agenda for MG Motor UK, open top driving is the best!





International Scene



....in the Bourbonnais

Serge & Juliette Aubry



On September the 15th and 16th last year the MG club de France organised its first meeting for the modern MG in order to celebrate the 10th anniversary of the MGTf in the city of Montluçon. The RV8 also came to celebrate the 20th anniversary when the model was unveiled in Birmingham in October 1992.

Montluçon is right in the middle of France, along the river Cher, which made it easier to rejoin it for MGs, coming from all over the country, from Landernau to Marseille, via Rouen and Bordeaux. On Friday evening, before meeting up in a restaurant, we visited the old city which is home to the castle of the Dukes of Bourbon, who reigned in France for about 250 years.



On Saturday morning, around twenty MGs and four RV8 together with a TD gathered in the town centre. Participants were given a plate and the road book. Ladies were offered a scarf and men a MG toolbox.

After a nice drive through the countryside around Montluçon, where we could discover and admire nice little villages such as Hérisson and its castle, we all met up in the forest of Tronçais for a wonderful picnic.

The day ended at the casino in Neris les bains and a huge birthday cake closed the first day.

On Sunday morning, we headed for Boussac and its castle via a Commandery of Templiers. There, we parked the cars in the gardens and we had an interesting guided tour of the castle.

We had plenty of sunshine so we could drive with the hood down, which enabled us to enjoy this beautiful area located in the centre of France.

We are grateful to the club for this weekend, with special thanks to Bernard Ricordeau who perfectly organised this rally dedicated to MGTf.





NYTT FRÅN LONGBRIDGE/ KIMBER HOUSE

Vårens councilmeeting i engelska klubben var lördagen 16 mars och mötet var förlagt på Longbridge där vi kan använda konferensrummen på marknadsavdelningen och detta är mycket bra lokaler.

Denna gången hade jag ingen möjlighet att komma inom fabriksportarna utan vi var på försäljningsavdelningen men bakom finns utbildningscentrum för mekaniker och där är det full aktivitet som framgår av bilderna.

Vidare gick jag ut mot utskeppningsavdelningen och jag har aldrig sett så mycket bilar som stod klara för leverans så detta kan ju vara ett positivt tecken. Jag pratade en del med Ron Gammon som är huvudansvarig för racesektionen inom klubben. Han äger företaget Brown & Gammon i Baldock i mellersta England och han är en av de största firmorna i England då det gäller reservdelar och begagnade MG. Hans företag är en av de senast återförsäljarna som fått kontrakt med MG Motor om att sälja MG6 och han är förvånad hur bra bilarna säljer. Bara under fredagen innan vårt möte hade han sålt 2 stycken MG6 till helt nya kunder som aldrig haft MG och detta kan ju också vara ett positivt tecken. Han nämnde inga volymer annars men han klagade över marknadsföringen då den i stort sett är obefintlig från MG Motor.



Detta möte gick väldigt bra och det är positiva tongångar inom klubben.

Trots det bistra ekonomiska klimatet i England strömmar nya medlemmar till klubben och bara på 2 mässor under februari månad fick man in över 100 nya medlemmar.

Man lägger mycket krut på att underhålla Kimber House med nya datorer, nya mattor, nya fönster etc och vad som nu diskuteras mycket är hur vi skall kunna hantera arkivet som sväller över hela tiden.

Det tas nu fram förslag på att bygga till Kimber House mot garaget för att där kunna placera hela arkivet. Den ekonomiska sidan är nu stabil efter ett par år av kräftgång och man kommer inte att behöva höja medlemsavgiften för 2013. MG Live på Silverstone är nu fastspikad till helgen 15-16 juni och biljettförsäljningen har redan börjat.

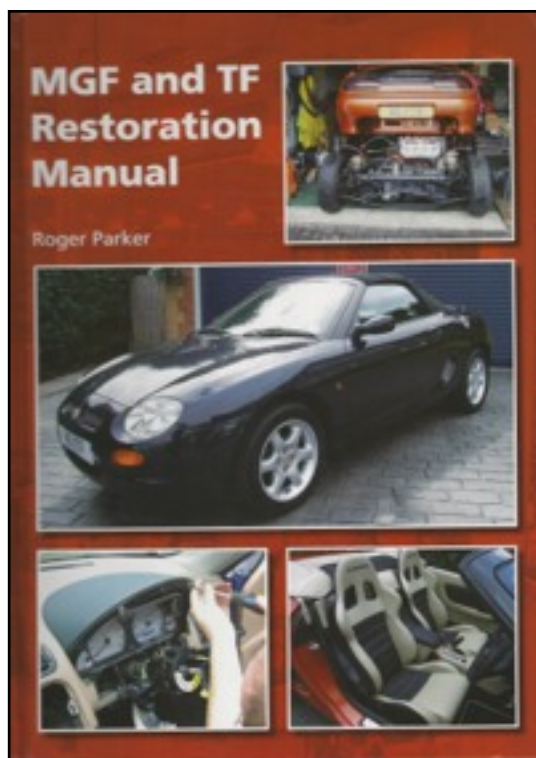
Håkan Sigemark,
MG Car Club of Sweden
European Manager MGCC



En MG 6 kan också brukes som rullende reklame!



Denne boken er et must!



Dette er virkelig en nyttig bok for MGF/TF entusiasten.

Enten du eier en MGF/TF eller bare er interresert i disse bilene vil du finne en bok, som fra perm til perm, er fylt med nyttige tips og reparasjonsbeskrivelser. Brukserfaringer, testing av diverse forbedringer med mer. Her er nær sagt alt du lurer på.

Skrevet av Roger Parker, den store guru på MGF/TF.

Kan bl.a. kjøpes gjennom MG Owners Club England.

Bidragstere

Atle Grimstad

Proff bilmann med nyinnkjøpt MGF

Leif Gunnar Hombrek

Mangeårig MGF eier med mye erfaring

Thomas Lønberg

Tusenkunstner som har eid MGF i to år

Håkan Sigemark

MGF/TF entusiast og European Manager MGCC

Steinar Braaten

Lidenskaplig MG entusiast og TF eier

Forside bilde

Lake District i England.

Fot: Kari E. Braaten

Baksidfoto

En TF fra Nederland på Herdalssetra da vi arrangerte European Event of the Year 2009 i Geiranger.

Foto: Steinar Braaten

