

## Teknisk diskusjonsforum for NMGK

### MG test

[Skrevet av Thor Sørensen, lest 497 ganger](#)

5. januar 2007 23:07:18

Dette er en start, alle kan her starte forumet med masse nyttige stoff om våre kjære biler, spre buskapet om fortrefeligheten med vår hobby og alt man trenger å vite rent teknisk. Vi vet at det sitter mange der ute med god kunnskap om våre biler og vi vil at alle dere skal dele den kunnskap med alle oss andre! Det er slik man kan ivareta våre biler på best mulig måte.

Bruk mediumet fornuftig og lykke til.

Med vennlig hilsen  
NMGK Styret

### Spedometer vaier

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 409 ganger](#)

7. januar 2007 09:09:44

Hva gjør dere når dere skal skifte vaieren til spedometeret ?

Jeg har montert vaieren på gearkassen, men hvordan kommer dere til under og innimellom instrumentbordet. Jeg har løsnet den fra spedometeret, men kommer ikke til får å skru fast den nye ?

### Speedometervaier

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 338 ganger](#)

11. januar 2007 00:20:13

Hva slags bil har du? Så vidt jeg husker var det ikke så vanskelig å koble speedometervaier av og på på MGB, hvis det er en slik bil det gjelder. Dersom problemer ligger i å få den firkantede enden inn i speedometerakselen, det kanskje en idé å koble fra på gearkassen og få en assistent til å dreie vaieren mens du skyver den på plass?

Hvis det er en MGF, skal plastdekselet over instrumentene bort, da blir det god plass.

### Eikefelger/Dekk

[Skrevet av Bjørn Haavik, lest 436 ganger](#)

12. januar 2007 18:38:19

Jeg har kjøpt nye eikefelger og ønsker tips om dekk m.white side, samt avbalansering av disse i Oslo omr.

### sp.vaier

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 303 ganger](#)

13. januar 2007 15:41:16

MGB.

Det er så trangt at jeg ikke kommer til med fingrene :-(  
Skal nok klare det, kanskje noen har løsnet ned noe for å komme til .?

### **weber 45 gasser**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 338 ganger](#)

13. januar 2007 15:49:48

MGB 75 mod. har nå montert den nye weber gasseren ( kjøpt på ebay ). Der fulgte med noen dyser i en pose, lurer på om de skal settes inn eller om det er reserve.

Gasseren er monter, motoren strter ikke, den starter kun på startgass og stopper igjen.

Jeg var dum som ikke sjekket om der stod dyser i den .( den er frabrikk ny)

Skal den ikke være ferdig montert med dyser ?

Jeg kommer til å åpne den opp i morgen får å sjekke, men kanskje noe svarer før den tid.. :-)

har noen montert samme gasseren.Bilder. lurte på hva type filtre dere bruker.?

### **Speedo-vaier**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 288 ganger](#)

13. januar 2007 18:06:56

Du fikk jo ut den gamle...? Da skulle det vel ikke være verre å få inn den nye? Hva med å få hjelp av noen med små fingre?

### **Weber 45 setup**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 320 ganger](#)

14. januar 2007 13:44:10

Fant en side på nettet som kanskje kan være til hjelp.

Linken er <http://www.mgexperience.net/article/45dcoe.html>

### **Små fingre**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 347 ganger](#)

16. januar 2007 11:07:17

Hei

Det kan hjelpe å ta ut turtelleren.

Da kan du også løse ut speedometeret.

Pass på at vaieren går på oppsiden av stål firkantprofilen som holder instrumentbordet.

### **Nøkkel utkobling av airbagen.**

[Skrevet av Erik H. Hågensli, lest 234 ganger](#)

22. januar 2007 11:09:45

Hei folkens,

Vi er eiere av en MGF og er glade for de selv med de ekstra verksted regningene som kommer av å ha engelsk bil.

Vi har fått en liten søt gutt og ønsker å montere nøkkel utkobling av airbagen. Jeg vet at MGF ble levert uten airbag på passasjer siden i England og at dette vår ekstra utstyr.

Fra importør har jeg fått info om at teknisk avdeling og all kunnskap på fabrikk er vekk, naturlig nok. Men jeg fikk også beskjed om at Rover hadde bestemt at de ikke skulle ha utkoblings bare airbager på sine biler. Har noen noe erfaring / kobling skjema på dette, helst med motstanden som styrekretsen til SRS systemet skal få fra airbagen slik at denne kan forfalskes med en nøkkel bryter og en motstand.

Kan noen hjelp eller gi råd vi ønsker ikke å bytte ut bilen pga gutten.

Jeg er per nå ikke medlem men vis dette er med å hjelpe meg er jeg ikke i tvil om at medlemskapet er en stor fordel.

PS. forutsetter at dere godkjenner MGF modellen selv om den er nyere.

På forhand takk for all hjelp.

Med vennlig hilsen

Erik H. Hågensli

Tel 909 49 118

e-mail ; eh@westcon.no

### **Nøkkel utkobling av airbagen.**

[Skrevet av Thor Sørensen, lest 182 ganger](#)

31. januar 2007 21:54:57

Hei

Når det gjelder din problematikk, så skal jeg videre sende dette rundt i klubben for å få løst ditt problem. Nyere MG er like velkommen i klubben som alle andre MG, uansett om de er 5 eller 70 år gamle.

Hvis du melder deg inn i klubben så får du mange flere fordeler som 6 nummer av MG Magasinet, muligheter til å være med på populære turer, treffe andre MG folk osv. Vi har mange medlemmer som sitter inne med veldig mye kunnskap om våre biler, så et medlemskap kan være både nyttig og hyggelig for deg.

Hilsen Thor

### **Motor fra 75 hk til 90hk**

[Skrevet av Per Morten Stuberg, lest 488 ganger](#)

14. februar 2007 20:41:37

Har en mgb modell 1974 fra USA ,den motoren er 75 hk.  
Hvordan får eg oppgradert motoren til 90HK ?

### **Eikerfelger**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 282 ganger](#)

15. februar 2007 08:46:14

Jag har Cooper dekk på min type.ClassicII 185x70x14

Fungerer mycket bra. støysvake.ende negative er nok at de er litt grovmønstrede men det er det likeste dekken som eg fått tak i.Bilen min ser du under Midt - norsk senter.

Mats

### **Motor fra 75 hk til 90hk**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 364 ganger](#)

15. februar 2007 11:25:05

Hei

Hvilket motor nummer og forgassernummer har du på bilen din, og hva er gjort med disse siden bilen forlot fabrikken?

Det er ikke en enkel / billig måte å øke efekten på motoren. Det første man må ha kontroll på er tilstanden motoren. Vil lagre tåle en høyere effekt? Dersom du vil øke efekten, er vel en ny, trimmet motor løsningen.

Du kan gjøre en del ved å fjerne eksos renseutstyr, og overhale forgassere, med nye nåler tilpasset motoren.

MVH

Truls

### **Motorstopp**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 273 ganger](#)

20. februar 2007 14:16:55

Etter att jag i fjor sommer tok en større servive på min frues GT ,så stoppet bilen etter ca. 150 km kjøring. Da jeg nyligen skiftet både stifter ,plugger rotor og fordelerlock så var det de siste som eg mistenkte .

Det visste seg etter en stund letende i høljregn at det var overslag i den helt nye rotorn som var helt ny. Den gamle låg hjemme i garaget.

Mitt råd er som følgende. Spar den gamle å forvara denne i Bilen.

" Det var ikke synlig feil på rotorn"

### **Motorstopp**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 248 ganger](#)

20. februar 2007 18:29:24

Hei

Årsak til at rotor går i stykker kan være for stor motstand i pluggkabler, og eller feil coil. Kontroller coilen. motstanden i primærvikklingen skall være ca. 3 ohm. Dersom den er på 1,5 ohm, er den beregnet for forrmotstand.

MVH

Truls

### **75 - 90 hester?**

[Skrevet av Kenneth Hughes, lest 338 ganger](#)

20. februar 2007 20:49:19

Dersom en MÅ absolutt øker effekten, foreslå jeg at man ser på [www.ebay.co.uk](http://www.ebay.co.uk) og ser på tilbud fra 555Bigboy - Han har to verksteder i Skottland. Regner med utlegg av 900 pund oppover, samt norsk moms.

mvh ken

### **trimming av høyde**

[Skrevet av Kenneth Hughes, lest 286 ganger](#)

20. februar 2007 21:05:09

1969 MGB Cab. - Etter å ha byttet ut alle 4 fjær med nye fant jeg ut at dekk topp til bue avstand var ulike på alle 4 hjul. (Har identisk dekk) Fikk kjøpe teflon skiver/disker fra Din Mg (Frode) til justering av høyde foran og er nå på jakt etter en justbar hjelpefjær til å monter på bakre venstre. (For å ha bilen helt rett når jeg sitter inn i den.) Vet om at det er mulig å skaffe / lage selv en påkning til å sette over fjæren og under aksling på motsatt side - men vil helst ikke fikser på denne måte. Har noen en sjette fjærblad med U - bolt justering til overs??

### **Dekk til MGB**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 348 ganger](#)

21. februar 2007 16:17:24

Jeg skal kjøpe nye dekk til min -68 MGB GT før sommeren og lurer på om noen av dere kan anbefale merke/type.

Hadde tenkt å bruke standard dimensjon, 165/70 14.

### **Dekk til MGB**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 338 ganger](#)

21. februar 2007 16:33:13

165/70 14 tilsvarer 145\* 14, og er en for liten dekkdimensjon.

165\* 14= 185/70\*14. Personlig vil jeg anbefaler jeg 165\*14. Da vil du unngå sporing, og få den fjæringen som dekket kan gi.

MVH

Truls

### **Dekk til MGB**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 318 ganger](#)

22. februar 2007 17:19:10

Takk for svaret.

Var ikke så mye hjelp å få hos den lokale dekkforhandleren da jeg kunne fortele ham at original dimensjon er 5.60x14. Et totalt ukjent begrep.

Imidlertid forsket jeg litt på nettet i går på den utmerkede siden [www.mgexperience.net](http://www.mgexperience.net) og fant ut at følgende dekk kan brukes:

165HR14 som nå tilsvarer 165/80 R14 (dårlig utvalg) men 175/70 R14 var den dimensjonen som ble anbefalt og rullediameteren er tilnærmet lik samt at utvalget er mye bedre.

Så anglofil som jeg er blir det nå Dunlop SP Sport (ja jeg vet at de er lagd i Japan :-))

#### **dekk**

[Skrevet av Kenneth Hughes, lest 278 ganger](#)

22. februar 2007 18:48:32

Gunnar,

Antar at du skal ha slanger inn i dekkene. Bruk litt tid NÅ til å kjøpe noen - Jeg måtte dra Oslo rundt ifjor våres.

#### **Dekk til MGB GT**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 306 ganger](#)

23. februar 2007 14:45:08

175/70 14 er korekt dimensjon for en Roadster. 185/70 passer en GT OBS Du kan få et dekke som sporer på vei med piggdekk slitasje.

Egen erfaring

Truls

#### **Eikefelger/dekk**

[Skrevet av Ivar H. Sagen, lest 272 ganger](#)

23. februar 2007 20:43:10

Auto Grip A/S, (Breivollveien 27, 0668 Oslo. Tlf.: 23099600) har spesialutstyr for å avbalansere eikefelger og kan sannsynligvis også levere dekk med hvit side.

Mvh

Ivar H. Sagen

#### **Pyntelister**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 234 ganger](#)

27. februar 2007 15:12:01

Har dere erfart at når man skal montere på nye pyntelister er det lett å skade lakken :-(

De nye listene har en sylskarp kant i begge ender, og den buler litt inn og vil i noen tilfeller skrape av lakken..

Jeg monterte lister på en annen bil en gang, da tok jeg og pusset av den skarpe kanten med en smergelskive. Tror dere at jeg ødelegger krommingen og at det vil ruste om jeg gjør det samme her.

### **Midget, problem med lys i instrumentene**

[Skrevet av Bjørn Halvorsen Fure, lest 298 ganger](#)

27. februar 2007 21:12:57

Jeg har sjekket ledninger, koblinger og byttet pærer.  
Er det en sikring noe sted?

### **Pyntelister erfart**

[Skrevet av Bjørn Halvorsen Fure, lest 220 ganger](#)

27. februar 2007 21:32:37

Jeg bøyde lett med fingrene, det jeg klarte. Tok fin smergel for å ta vekk det verste av de skarpe kantene.  
Før montering maskerte jeg problemområdene med tre lag BLÅ maskeringstape fra M3. Dette er tape som ikke skader lakken, eller etterlater seg limrester. 2 lag gir litt klaring når listen demonteres og tapen fjernes før remontering.  
Jeg sprøytet også litt voksbasert "understellbehandling" (til bruk i dører++++) på endene.  
Lykke til med monteringen.

### **Lys / instrumet**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 288 ganger](#)

27. februar 2007 21:33:51

Har du målt ledningene om der er strøm.  
Mest sannsynlig er det jordingen.

### **Instrumentlys**

[Skrevet av Bjørn Halvorsen Fure, lest 302 ganger](#)

27. februar 2007 22:26:10

Skal skjekke, Takk

### **Instrumentlys - bryter**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 303 ganger](#)

28. februar 2007 14:38:57

Nå har ikke jeg særlig kjennskap til Midget men det skal være en av/på bryter for instrumentlysene et eller annet sted. Det kan jo også være denne.  
Forøvrig fant jeg en side på nettet som har koblingskjema for alle Midget og Sprite.  
Linken finner du her  
<http://www.spridget-tech.com/page2.html>

### **små fingre :-)**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 214 ganger](#)

1. mars 2007 18:32:58

Jeg har nå vært ute å prøvd meg på spedometer-vaieren.

Problemet er at den mutteren ikke kommer langt nok inn til gjengene, har prøvd å presse den inn med ett skrujern, men det hjelper ikke.  
Kan det være feil spedometer vaier jeg har kjøpt ( jeg kan ikke måle med den gamle da jeg har kastet den)  
Det er den plastikk-tuppen som ikke går langt nok inn :-( ??

#### **små fingre**

[Skrevet av Truls, lest 211 ganger](#)

1. mars 2007 19:16:08

Kontroller at det ikke sitter rester av gammel vaier ved girkassen,  
Du kan jo prøve om du får montert vaieren på instrumentet når den ikke er koblet til girkassen

#### **små fingre**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 223 ganger](#)

1. mars 2007 19:24:32

har prøvd å løsne den litt ved gearkassen for å se om den kommer lengre inn ( eller at strømpen skulle flytte på seg, men nei.. skal prøve videre i morgen.. Jeg skal ta den helt av ved gearkassen først.  
er de lik på begge sider ?

Snart vår :-)

#### **Olje til diff og styring - '69B**

[Skrevet av Rolf Enoksen, lest 293 ganger](#)

8. mars 2007 11:06:42

I følge boka mi skal jeg benytte en ren 90-olje i GL4-utgave.  
Nå sliter mine lokale forhandlere med å få fatt i slikt.  
Finnes det et brukbart alternativ som er litt mer kurant handelsvare?

En ren 40 motorolje ligger jo ikke så veldig langt fra spesifikasjonene...

Mvh  
Rolf

#### **Olje**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 288 ganger](#)

8. mars 2007 11:40:52

Hei Rolf!  
Castrol har flere produkter som oppfyller GL4-spesifikasjonene og som dekker ditt viskositetskrav:  
<http://www.castrol.com/castrol/multipleproductsection.do?categoryId=8040010&contentId=6007948>  
Castrol Norge er dessuten greie til å gi svar pr. mail på henvendelser om produktene.

#### **Olje**



[Skrevet av Rolf Enoksen, lest 242 ganger](#)

8. mars 2007 12:52:49

Unge Fredheim!

Som vanlig kjapp på labben, men disse varene skulle jeg helst hatt i går. Derav spørsmål om tvilsomme erstatningsvarianter!

RE

**Olje til diff og styring - '69B**

[Skrevet av Truls, lest 242 ganger](#)

8. mars 2007 13:18:55

Hei

Det skal være en GL5 olje på tandstang og kardang!!!!. De fleste bensinstasjoner har en 80W/ 90 olje som går. En 40 motorolje er ikke brukbar. MÅ IKKR BRUKES.

MVH  
Truls

**Olje**

[Skrevet av Rolf Enoksen, lest 257 ganger](#)

8. mars 2007 14:14:07

Hei Truls!

Det er mulig at jeg begynner å bli senil, men jeg synes å huske at GL 5 var skummelt for kobber- og messingforinger, og at man derfor måtte ha GL 4.

Da skal jeg se om jeg ikke finner en 80w90-olje. Takk skal du ha.

RE

**Olje**

[Skrevet av Truls, lest 277 ganger](#)

8. mars 2007 14:53:21

Hei igjen

GL 5 oljer inneholder blant annet svovel for å kunne brukes der du har hypoid skårne tender, som i kardangen på en MGB. Her er det et mye høyere trykk mellom tendene enn i en vanlig gearkasse som bruker en GL 4 olje. Svovel kan anngripe en del lagermetaller.

Bruk den oljen på smørepunkter som bilfabrikk / oljeselskap anbefaler. I veksteds håndboken utgitt av BMC står det EP 90 som er en singelgrad olje. Den tilsvarer GL5 80W/90 som er en multigrad olje.

MVH  
Truls

**Slark i "styrestag" - etter 50000 km.!?**

[Skrevet av Tore Andreas Rustad, lest 245 ganger](#)

8. mars 2007 19:22:01

Hei! Jeg finner ikke svaret på "MG-wb'n, som jeg fikk fra et hjelpsomt medlem i fjor høst, på mitt spørsmål om slitasje på styrestag til min MG-F (2000 mod.). Det gjelder: Etter at bilen har gått 52.000 km. har verkstedet som jeg har benyttet frem til nå, hevdet at styrestaget er slitt og at dette vil koste kr. 10.000,- å reparere. Kan dette være tilfelle? Kan noen anbefale et verksted som har en mer "edruelig pris" på en slik reparasjon? Jeg har blitt meg fortalt at sansynligheten for at slarken kan være i et endeledd som er langt rimeligere (2-3000 kr.) å reparere, er sansynlig! Takknemlig for en tilbakemelding! Mvh  
Tore

### **Instrumentlys**

[Skrevet av Bjørn Halvorsen Fure, lest 216 ganger](#)

8. mars 2007 22:38:08

Tusen takk den skal jeg sjekke.

Har ikke funnet noen separat bryter. Det sitter en sikring i motorrommet som jeg sliter med å få opp, kanskje problemet er der???

### **Feil med elektronisk Turteller**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 223 ganger](#)

14. mars 2007 08:10:41

Er det noen som har erfaring med at turtellern sluter å gi utslag?

Det startet med at visernålen visste alt for mye, senere var den urolig å levde sitt eget liv for å så til sist lade sig i permanent i position død.

Har tatt ut den men fant ikke se noen feil inv. 1967 GT + jord.

### **Sjekk kobling på coilen**

[Skrevet av Knut M Ekerhovd, lest 227 ganger](#)

14. mars 2007 10:29:06

Jeg er ikke ekspert, men har prøvd mye med "prøve&feile"-metoden på min Midget 1500. Hadde samme problemet, og det viste seg at koblingen mellom turteller og coil var dårlig.

### **Tenning på en 75. mgb**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 254 ganger](#)

14. mars 2007 13:18:05

Lurer på om jeg skal forbedre tenningen på mgb-en . 1800 motor med en dobbell Webwr 45.

Noen gode tips. Coil , elektronisk tenning ....????

### **Styrekule**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 210 ganger](#)

15. mars 2007 08:26:30

På et styrestag er det bare endeledet som kan slites, og det koster bare et par-tre hundrelapper. Å skifte det tar et kvarter pluss justering av spissing. [www.mghagen.no](http://www.mghagen.no) skaffer sikkert leddet på noen få dager.

### **defekt turteller?**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 209 ganger](#)

17. mars 2007 23:28:57

Dersom det ikke er dårlig kontakt på ledningene fra coil til turteller og at jordingen er god er det nok en mulighet for at det er selve turtelleren som er defekt. Hadde samme feil på min -68 GT og etter å ha sjekket alle ledningsforbindelser minst tre ganger var konklusjonen at det måtte være turtelleren.

Fant en brukt på ebay og riktig nok, alt i orden.

Oslo Speedometerservice reparerer også slike turtellere men det er billigere å kjøpe en brukt. Tror jeg betalte ca 1000 kroner sist gang jeg fikk reparert en turteller og det er 10 år siden.

En bukt på ebay bør koste 3-400 kroner.

Men se om du kan få lånt en for å prøve, så er du helt sikker.

### **Oppgradering i forbindelse med restaurering**

[Skrevet av Per Lund, lest 306 ganger](#)

19. mars 2007 11:27:56

Har en '68 mod B, US spec (tror jeg) (den er vel det med 3 vindusviskere?)

Bilen er plukket helt ned, sveist mv, og i forb. med oppbygging er jeg i tvil om hva som er fornuftig å oppgradere/skifte ut i a) Motor b) Hjuloppheng/bremser. Har lest litt i Moss' katalog, men der virker det jo som alt bør byttes ut...

Regner med å måtte bore motor, så 1950 cc er et alternativ. Ønsker vel også å skifte topp for å kjøre blyfritt. Eller er det måter å gjøre dette billigere på?

Bilen er ment til normal veibruk, absolutt ikke til løp, men litt fres skader jo ikke...

Takknemlig for råd, evt. henvisning til god bok om emnet.

### **Eikefelger/Avbalansering**

[Skrevet av Bjørn Haavik, lest 321 ganger](#)

22. mars 2007 08:55:14

Til Orientering: Dekk Partner, VT Dekk

Sandviksvn. 233

1375 Billingstad (Slependen, Sandvika)

balanserer eikefelger.

### **Tenning på MGB**

[Skrevet av Jan Vidar Ødegaard, lest 248 ganger](#)

22. mars 2007 17:05:38

Hei, jeg har god erfaring med elektronisk tenning. Jeg har el. tenningsett, "Magnetronic" å selge, passer til fordeler av typen D 25. Skal selge fordi jeg måtte ha ny fordeler og kjøpte en med el. tenning.

### **How to improve MGB, MGC and MGB V8**

[Skrevet av Bjørn Harald Brenna, lest 249 ganger](#)

29. mars 2007 09:23:14

skrevet av Roger Williams er en "god bok" der du får tips om alle mulige oppgraderinger, endringer og ombygginger av B'en din.

Ta kontakt med bokhandelen Automobilia på Majorstua i Oslo ([www.automobilia.no](http://www.automobilia.no)) - de har den sannsynligvis på lager :-).

En motor i normalt god stand, der kompresjon er slik den skal være, forgasserne er i orden og riktig justert og tenningen korrekt er igrunnen slett ikke lat.. Er motoren OK er det endel å hente ved å bare bytte til K&N luftfilter (og andre forgassernåler), og oppgradere eksosanlegget fra og med manifoilden og bakover og muligens sette inn elektronisk tenning. Dette er rimelige og enkle oppgraderinger som gir relativt mye valuta for pengene.

Men kjøp boka - kan anbefales!

### **Balansering av eikehjul**

[Skrevet av Ola Thygesen, lest 287 ganger](#)

1. april 2007 20:10:46

Det finnes bare en måte å balansere eikehjul på ! Felgen må spennes opp nøyaktig slik som beskrevet i instruksjonen som medfølger når du kjøper nye eikefelger og for å få til dette må det brukes en original hub ( samme som sitter på bilen ) og original spinner ( den som fester/ skrur fast hjulet ) "Hubben" må dreies 100% rett på baksiden og så festes til ballanseringsmaskinen festeplate. Hele verktøye må så sette i dreibenk og sentreres til max. 1/100 avvik. For at den ikke skal komme ut av senter bores tre hull i verktøyet og spennstifter settes i hullene. Med dette verktøyet og en ny eikefelg skal avbalanseringsmaskinen max. vise 5 både utvendig og invendig. Dette er det samme som nye aluminiumsfelger viser. Verktøye skal kun brukes til eikehjul ! Bjørn Rygh og jeg har sammen produsert et slikt verktøy og det gjør Auto-Grip AS på Alnabru, Oslo, i stand til å utføre en perfekt balansering av eikehjul.

Ikke for at jeg tviler på andres evner men jeg vil nevne dette for det er så utrolig viktig at dette gjøres med riktig verktøy.

### **Fusker**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 305 ganger](#)

7. april 2007 16:20:58

Hei, jeg har en MGB 1964 modell som nå etter at jeg har tatt den ut fusker ved 35-40 `omdreininger på 3. gir. Er det tenningen som skal justeres? Ved laverere turtall er det ingen problemer, går jevnt og fint på tomgang. Takknemlig for tips om hvordan jeg løser dette.

Mvh

Jan Fredrik

### **Fusker**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 308 ganger](#)

7. april 2007 17:01:28

Hei

Sjekk stiftåpning / nokk 20w - 50 olje på forgasser, og at vacuumstemplene går som de skall.

MVH

Truls

### **Fusker**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 268 ganger](#)

7. april 2007 17:39:40

Takk for tipsene, jeg er ganske/veldig amatør på dette, Hvor mye olje skal det være på forgasserene? Vacuumstempler, kan du forklare litt mer??

mvh

Jan Fredrik

### **Beskrivelse av SU forgassere**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 375 ganger](#)

8. april 2007 14:17:56

Hei,

Du kan lese alt du trenger å vite om forgasserne på følgende webside

<http://www.teglerizer.com/sucarbs/techtip6.htm>

Lykke til!

Mvh

Gunnar

### **Fusker**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 285 ganger](#)

10. april 2007 22:45:25

Hei Gunnar ,

Takk for tipset, siden skal sjekkes.

mvh

Jan Fredrik

### **Fusker**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 241 ganger](#)

12. april 2007 20:37:14

Hei Truls,

Takk for tipsene. Viste seg at det var litt lite olje på forgasserne( som du foreslo å sjekke). Etter litt etterfylling går bilen som ei klokke og alt fusk er nå borte.

mvh

Jan Fredrik

### **Feilsøking på tenning MGB**

[Skrevet av Ole Jørgen Gjems, lest 318 ganger](#)

13. april 2007 23:20:54

Har etter vinterdvalen plukket frem MGB`n. Den starter men fjusker og vil ikke gå på tomgang. pluggene er sotete og det tenner i eksospotta. Har byttet pluggen men fjusker fortsatt. stiften ser ok ut, men bør kanskje skiftes allikevel? Hva med coil/rotor og fordeler lokk?

### **Feilsøking på tenning MGB**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 315 ganger](#)

15. april 2007 12:53:46

Hei,

Jeg går ut fra at den gikk OK da du satte den bort.

Har noe av det samme prolemet bortsett fra at jeg ikke har gnist på pluggene i det hele tatt. Min bil gikk også OK da jeg satte den bort for vinteren.

Så hva er det som kan skje?

Coil, plugg og pluggledninger anser jeg som lite sansynlig.

Stifter og kondensator er mer sansynlig tror jeg.

I og med at jeg har fordelerlokk, rotor, stifter og kondensator på lager så skal jeg bytte dette i dag så får vi se. Tenningsanlegget på MGB er jo ikke akkurat høyteknologisk så det burde være mulig å finne ut av.

En annen ting, sjekk at det er olje i forgasserne.

Mvh

Gunnar

### **Retningslys på Midget**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 205 ganger](#)

19. april 2007 10:38:34

Etter en demontering/montering av alle lykter (pga en nedpussing av bilen for lakkering) får jeg ikke retningslysene til å fungere. Kjenner noen til om det fungerer slik at hvis et av retningslysene har en pære som et gått eller har dårlig kontakt/jording så funker ingen av dem. (som på et juetre - går en pære, slukker alle). Begynner å bli temmelig tynn i håret av å stå å klø meg i hodet og lese koblingsdiagrammer.

Bilen er en Midget 1966

Jan

### **Dårlig jording?**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 200 ganger](#)

19. april 2007 13:55:36

Hei,

Dette får meg øyeblikkelig til å mistenke manglende/dårlig jording.

For å teste kan du feste en ledning der du er sikker på at det er god jording og holde den andre enden mot godset på pæreholderen.

Mvh

Gunnar

### **startproblemer**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 302 ganger](#)

21. april 2007 20:00:50

problemet kan være på høgspent sida, eller våte plugg

Du har vel prøvd om det kommer gnist fra høgspent ledning coil .

Ta en prøvelampe, klemme på minus (cb) på coil, spissen til gods.

Prøvelampen skal blinke når du prøver å starte.

**Løs ledning**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 181 ganger](#)

22. april 2007 19:22:50

All jording var OK. Fant til slutt en løs ledning ved retningsviserarmen på rattstammen. Fungerer helt flott nå.

Jan

**Verksted i nærheten av Newcastle**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 234 ganger](#)

24. april 2007 17:41:05

Jeg har planer om en tur til England i midten av juni og da har jeg blant annet tenkt å bytte motor. Er det noen som vet om et verksted i nærheten av Newcastle som kan gjøre denne jobben?

Mvh

Gunnar

**Verksted i nærheten av Newcastle**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 227 ganger](#)

26. april 2007 15:27:44

Jeg får svare på dette selv da. Tok kontakt med en MG eier som bor i Newcastle og fikk følgende svar:

Hi Gunnar

There are a few garages in the area that I know of:

Sports Car Supplies, Quality Row, Swalwell, Tyne and Wear. Telephone: 0191 496 0522  
[<http://www.sportscarsupplies.com>]

Sportscars Unlimited, Jesmond, Newcastle Upon Tyne, Telephone: 0191 2814036  
They done a complete rebuild on a club members car a few years ago.

Bank Top Garage, Stepney Bank, Newcastle. Telephone: 0191 2402709

and a little bit further away...

Millfield Garage, Millfield, Sunderland. Telephone: 0191 5672500

I must admit I'm never used any of the above garages except for Sport Car Supplies when I have required spare parts. So I can't really comment on the quality of their work.

Anyway I hope this helps.

Let me know how you get on. I live quite close to the ferry terminal, maybe we can meet up while you are over here.

Keith

### **Spedometeret viser 20 når bilen står i ro**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 209 ganger](#)

27. april 2007 16:20:15

Etter skift av vaier og drev står nålen på spedometeret på 20 . Nålen går opp under kjøring så det ser ut til å virke..

Er det bare å løsne vaieren igjen ????

### **Trip reset kabel til TF 54**

[Skrevet av Svein Jenssen, lest 157 ganger](#)

5. mai 2007 01:28:11

Er det noen som vet hvor jeg kan få tak i en slik?

### **Trip Reset kabel**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 169 ganger](#)

5. mai 2007 02:45:29

Prøv Norsk Speedometer Service i Oslo.  
[www.norskspeedometerservice.no](http://www.norskspeedometerservice.no)

### **Fusker når motor blir varm**

[Skrevet av Dag Sandstå, lest 295 ganger](#)

5. mai 2007 12:50:23

Jeg har en 2000 mod MG som fusker når motor har kjørt 20-25 minutter. Turteller begynner å jage, trekraften blir dårlig og jeg må etterhvert stoppe. Når bilen har stått i ro en stund går det greit igjen 10-15 minutter. Har byttet kabler til pluggene. Er det noen som har vært borti problemet???

### **Trip reset kabel til TF 54**

[Skrevet av Svein Jenssen, lest 152 ganger](#)

5. mai 2007 20:06:35

Har prøvd der . De har den ikke,kan heller ikke skaffe den.

### **Fusker når motoren bli varm**

[Skrevet av Svein Jenssen, lest 228 ganger](#)

5. mai 2007 20:09:14

Er bensinfilteret tett? Hadde akkurat samme problem på min gamle MG. Der var filteret i tanken tett. Helt i orden etter rens av filter.

### **Da får du prøve Moss Motors USA**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 169 ganger](#)

5. mai 2007 21:38:28

<http://www.mossmotors.com>

eller Abingdon Spares i USA.



<http://www.abingdonsparesllc.com>

Mvh  
Gunnar

### **MGB, Montering av avstandstykke mellom frontrutestolpe og karosseri**

[Skrevet av Dag Andreassen, lest 248 ganger](#)

6. mai 2007 14:09:37

I forbindelse med nyerhvervelse av en MGB '70 US, ble frontrute demontert fra karosseri for utskifting av pakning mellom karosseri og aluminiumsramme. Samtidig ble begge mellomstykkene, som er i aluminium, demontert og tatt ut. Mellomstykkene var montert uten noen pakninger. Ved montering, som ble utført av et vanlig bilverksted (ikke MG relatert) antar jeg at montering av mellomstykkene har vært vilkårlig. I allefall er resultatet det at vinkelen på vindskjermen er feil, med det resultat at bakkanten på vindskjermen ikke ligger an mot 1/4 siderutene med en økende avstand oppover.

Trenger noen gode råd her mht plassering av mellomstykker og bruk av pakninger evt hvor mye skal støttestaget strammes.

På forhånd takk.

Dag Andreassen

### **Sensorfeil?**

[Skrevet av Jon , lest 192 ganger](#)

6. mai 2007 17:23:22

Det kan være en temperatursensor som er gåen. Men det er absolutt et godt råd å sjekke bensinfilteret og dessuten andre elementære ting som plugg/kabler og fordelerslokk. En diagnosesjekk på et MG Rover-verksted vil sannsynligvis gi deg svaret direkte.

### **Montering av frontrute**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 261 ganger](#)

6. mai 2007 17:50:23

Hei, Ser ut for at du har litt prøving og feiling foran deg. Jeg har aldri demontert og montert frontrute på MGB men hvis det kan være til hjelp for deg kan du finne beskrivelsen fra fabrikkens Workshop Manual her:

#### **Refitting**

The foot of each pillar is supported in the body by a metal and a fibre packing piece. The packing pieces are screwed to the side of the body and should not normally be removed. If a new windscreen is being fitted or extensive body repairs carried out, check the fit of the windscreen by fitting it to the car and checking the clearance between the body and the foot of each pillar.

Adjust the fit by inserting or removing the 3/32" (2.38 mm) fibre packing pieces. Place the bottom bracket packing piece on the body and the sealing grommets on the windscreen pillars. Fit the windscreen to the body and align the holes in the pillar feet with the packing pieces. Place a special washer on each of the four bolts and screw the bolts through the packing pieces and into the pillars. Spread the bottom rail sealing rubber, secure the centre rod bottom bracket to the body, and finally tighten the windscreen pillar securing bolts.

Close the doors and check the fit of the ventilator window against the pillar sealing rubbers.

Vedrørende stramming av støttestaget står følgende:

Assemble the centre rod and ensure that the dome nut is not overtightened.

Hvilket jeg tolker dithen at dette må strammes "med vett". Ihvertfall ikke prøve å justere klaringen ved å stramme staget.

Håper dette kan være til litt hjelp.

Mvh  
Gunnar

### **montering frontrute mv**

[Skrevet av Dag Andreassen, lest 226 ganger](#)

6. mai 2007 18:54:24

Takker for svar; det gjenstående problem nå er hvilken vei mellomstykkene normalt skal monteres da de vil gi varierende posisjonering av frontruten. Noen ideer å hente?

Mvh

### **frontrute**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 241 ganger](#)

6. mai 2007 22:43:16

Du kan jo justere inn siderutene slik at de passer til frontruten. Fjern dørtrekket og løsne mutrene på boltene. Her kan du flytte sideruten frem og tilbake, evt, legge noen skiver under på ene siden..

Det er viktig at du sjeker at vinduet kan sveives helt opp før du strammer til.

### **Moss Motors vs. Anglo Parts**

[Skrevet av erik olsen, lest 445 ganger](#)

9. mai 2007 09:10:31

Skal nå igang med restaurering av min MG, og ser at der er penger å spare på direkte deleimport fremfor å benytte norske forhandlere.

Er det noen som har erfaringer med Moss hhv. Anglo Parts el andre som de kan dele med meg ??? Takk

### **Bedre lading**

[Skrevet av Lasse Bjarøy, lest 277 ganger](#)

9. mai 2007 12:55:05

Hei, jeg har en 66 modell MGB som i utgangspunktet hadde begrenset ladekapasitet fra original dynamo.

Etter å ha ettermontert radio og elektrisk vifte (og konvertert til negativ jord),må jeg nå gjøre noe med ladingen.

Har noen erfaring med hvordan man best sikrer tilstrekkelig lading? Er overgang til vekselstrømsdynamo eneste holdbare løsning?

### **Moss Motors**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 416 ganger](#)

10. mai 2007 17:05:11

Hei,

Du sier ikke hvilken MG men jeg antar MGB.

Jeg har kjøpt noen smådeler fra Moss og det har vært problemfritt rett hjem i postkassen.

Men når du sier restaurering antar jeg at det er noe karosseriarbeid involvert.

Når det gjelder karosserideler ville jeg ha vurdert MG Owners Club. De er billigere enn Moss og jeg tror kvalitet og passform er bedre.

Forøvrig så er det mange som selger deler til MGB. Jeg har kjøpt mest fra Watford Classic Cars som selger både nye og brukte deler.

Mvh

Gunnar

### **Moss**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 361 ganger](#)

14. mai 2007 10:05:40

Har benyttet Moss en god del ifm med oppussing av min Midget. Bestiller on-line og får sendingen ila en snau uke.

Sjekk også eBay.com (UK delen). Det er mange som tilbyr sine produkter der både private og firmaer.

mvh

Jan

### **Dekk til MGB**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 218 ganger](#)

14. mai 2007 11:11:38

Det er alltid interessant tema dette med dekk, men jag lurer på om ikke 5,60x14" dekken på 60-tallet ikke var med en profil som tilsvarer 85 profil hvilket var standard på dekk den gangen.

Det var i senere tid vi fikk 70 profil på dekkene våre, disse ble kalt lavprofildekk. Idag er 70 profil dekk standard på de fleste vanlige biler.

Har regnet litt på aktuelle dimensjoner og mener at 165x85x14" tilsvarer en rullomkrets på, 199,5cm.

185x70x14" tilsvarer rullomkrets på 193cm, dvs.6,5cm mindre.

Derimot hvis man bruker 175x80x14" oppnår man en korrekt rullomkrets på 199,5cm.

Svar mig hvis dette er feil tenkt.

### **Dekk til MGBGT**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 202 ganger](#)

16. mai 2007 11:31:16

Har forsket ytterligere på dekk.5,60x14" har en rullomkrets på 1865mm. dette tilsvarer mycket korrekt nært et dekk 175/70x14, eller ennu nærmere 185/70x14. så langt alt vel.

Men LMKhar bestemmt i sine krav til godkjenning av biler produsert fra 50-60 tallet at disse ikke på noen omstendigheter skall godkjennes på dekk mindre enn 75 Profil.

Da må vi enligt mine beregninger opp på 80Profil pga. at 75x14" dekk ikke finnes på markedet.

Hvis vi tar å regne matematisk på dekkdimensjoner så får vi automatisk et avvik på ca: 6mm på ett 175/80x14i forhold til en dekktabell. dette må skyldes at vi har med gummidekk å gjøre og inte kompakte jernhjul dette vil si at vi får en for lang rullomkrets i teorien mattematisk sett. Had gjør vi så med LMK?

### **MG-Deler**

[Skrevet av Jan Erik Johnsen, lest 425 ganger](#)

16. mai 2007 17:05:38

<http://www.ukmgparts.com>

Brown and Gammons kan anbefales, har selv besøkt dem.

Lite og seriøst firma.

Mvh

Jan E

### **Likestrømsdynamo**

[Skrevet av Jon , lest 247 ganger](#)

19. mai 2007 09:22:39

Den strømmen som radioen trekker er knapt målbar. Og el.viften går vel ikke så ofte.

Det er lysene som drar den største delen av strømforbruket.

Det tyder på at regulatoren din gir for lav ladespenning, og dermed får du dårlig lading.

Mål ladespenningen, og sett gjerne inn et amperemeter for å overvåke ladingen. En elektromekanisk regulator kan justeres til høyere spenning, men en ny koster vel heller ikke stort.

### **Verksted nært Newcastle**

[Skrevet av Knut S. Nordberg, lest 196 ganger](#)

19. mai 2007 15:37:55

Vet om en kar fra Flisa området som har fått restaurert MGB ved Millfield Garage, og det med godt resultat.

### **Dekk til MGB**

[Skrevet av Geir M.Edvinson, lest 216 ganger](#)

30. mai 2007 22:18:27

Hei

Har satt på dekkdim. 195/75R 14 COOPER Classic på min MGB MKI 65mod. fungerer utmerket. Jeg fikk tak i dekkene hos Anker i Haugesund se :

[www.ankeras.no/](http://www.ankeras.no/)

**Løse eiker**

[Skrevet av Bjørn Borgen, lest 239 ganger](#)

31. mai 2007 16:06:48

Hei,

eikene på at hjulene er løse. Noen som vet hvem som kan hjelpe til med dette?

Hilsen Bjørn

**Løse eiker**

[Skrevet av Truls, lest 252 ganger](#)

1. juni 2007 20:50:26

Hei

Da det er en MGB du har, lønner det seg neppe å reparere en felg.

Ny felg koster under kr. 1500,-

MVH

Truls

**mgb sebring kit**

[Skrevet av William Holden, lest 239 ganger](#)

14. juni 2007 21:47:03

Er det noen som har erfaring med å sette på sebring kit i glasfiber på en mgb roadster(front, bak og 4 skjermer)?

Finnes det flere typer veltebøyler til mgb?

**"Contact and spring" for baklys Midget**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 169 ganger](#)

18. juni 2007 16:20:45

Har problemer med å få kjøpt nye "kontaktplater og fjær" for bak/stoplys til en Midget. Listet som del nr 37H5459 men levers ikke lengre av Moss. Har noen en ide om hvor de kan fremskaffes??

mvh

jan

**Brown & Gammons**

[Skrevet av Gunnar Nyhus, lest 199 ganger](#)

18. juni 2007 19:09:10

Tja, du kan jo prøve Brown & Gammons. [www.ukmgparts.com](http://www.ukmgparts.com)

**Tank måler mgb**

[Skrevet av William Holden, lest 288 ganger](#)

24. juni 2007 19:39:42

Har en 1970 mgb som tank måleren her sluttet å virke på. Hva kan være feil. Det er strøm inn på en av to ledninger på instrumentet og på tanken. Skal det være strøm på begge? Når jeg lasker over fra den ene og samtidig til gods så virker instrumentet.

### **Løsning komplett nye baklys**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 159 ganger](#)

25. juni 2007 21:59:07

Det viser seg at disse små delen er vanskelig å skaffe hver for seg. Prisen blir så lav at forhandlerne ikke ser seg tjent med å lagerføre dem. Løsningen ble å bestille komplett sett nye baklys. Glasset på de gamle var sprukket så nye trengtes allikevel!

### **Trenger råd - akutt forstillingskontroll før ferien**

[Skrevet av Ketil Heimdal, lest 193 ganger](#)

26. juni 2007 16:57:02

Hei!

Jeg har en MGB 1964 dvs MKI. DinMg monterte tverrstag i vinter og bilen er blitt mye bedre å kjøre. Var på lang fin vestlandstur for 14 dager siden - og endte med en punktering ved Mjøsa (har sikkert ikke med dette å gjøre). Men det viste seg at fordekkene var slitt skevt - byttet begge i dag. Dekkmester'ns Arne på Høvik anbefalte forstillingskontroll.

Nå er det jo sommer og jeg har ringt litt rundt uten at jeg greier å få forstillingskontroll denne uke/tidlig neste uke. Og så skal jeg jo på ferie. ER det noen som har tips:

- hvem er bra på forstillingskontroll i Osloområdet? Har ringt Nordhagen som kan ta bilen til uken (da har jeg ferie) - og så har de ferie fire uker og Forstillingsspesialisten som kan ta bilen om fem uker (da er jo sesongen nesten slutt...). SNAP-DRIVE kan nok ta det om to-tre uker.

- Arne sa at dekken var litt ujevnt slitt (kalte det "trapper") - hvor galt er det å kjøre 50 mil på dem før jeg justerer forstillingen?

- finnes det "nødhjelp" noe sted / noe en amatør kan gjøre selv?

Vennlig hilsen,

Ketil Heimdal

### **Åpen diskusjon**

[Skrevet av Webmaster, lest 162 ganger](#)

9. juli 2007 12:58:42

I en periode har vi sett oss nødt til å kreve at man logget seg på for å delta i gruppen på grunn av uønsket "reklame". Vi vil igjen prøve å åpne forumene, for å se om den nye serveren hindrer spam.

Webmaster

### **Rustsveising**

[Skrevet av Kjetil Skjønhaug, lest 291 ganger](#)

11. juli 2007 13:26:55

Har en MGB som trenger rustsveising i kanaler og gulv. Noen som har tips om rimelige og dyktige folk i østlandsområdet?

### **Bilverkstedet på Sætre ordnet saken**

[Skrevet av Ketil Heimdal, lest 217 ganger](#)

11. juli 2007 19:31:54

Til info: Ringte diverse verksteder inkludert Snap-Drive, de kunne ikke ta bilen fordi de ikke hadde data for så gamle biler. Men Bilverkstedet på Sætre bensinstasjon (Sætre bilservice AS) -ordnet opp - de hadde utstyr, tid og kompetanse. Anbefales.

### **Rusk i bensinen!**

[Skrevet av Ketil Heimdal, lest 255 ganger](#)

11. juli 2007 19:41:50

I fjor var det rimelig mye rusk i bensinfilteret som jeg hadde fått montert før forgasserne. Så jeg fikk skiftet bensintanken i min '64 MGB - den hadde antakelig stått der siden bilen var ny. I år har jeg hatt to tilfeller der bilen har stoppet fordi den ikke fikk bensin. Bensinmåleren virker heller ikke (men det er en annen sak!), så jeg trodde først det var bensintomt. Symptomene er at bensinpumpen går som et uvær, men det kommer ikke bensin i slangen frem til forgasseren. Første gang løste problemet seg da jeg fyllte på bensin - antakelig løsnet det et rusk i tanken. Andre gangen var det verre - ingen effekt av å fylle ti liter bensin, måtte ha hjelp av hyggelig NAFmann som blåste i bensinslangen, holdt foran slangen mens jeg forsøkte å starte - da løsnet det og bensinen kom.

Mitt spørsmål er hva jeg kan gjøre for å bli kvitt problemet? HAR altså skiftet til ny bensintank (og det var da problemet begynte!). Går det an å sette et filter mellom bensintanken og bensinpumpen?

### **Starter**

[Skrevet av Arne Kristian Aanensen, lest 250 ganger](#)

13. juli 2007 09:25:23

Planlegger å skifte til HI-TQUE starter i MGB 1970. Er der noen som har erfaring med denne på godt og vondt?

### **Omlakkering av MGB GT 1966**

[Skrevet av Christian Berset, lest 293 ganger](#)

13. juli 2007 13:54:17

1. Hvem har et tips om hvor jeg kan gå å få omlakkert bilen for en fin pris?
2. Hvor kan jeg dra i Oslo for å fikse småting på bilen?

Hilsen Christian

### **Sebring kit**

[Skrevet av Niels, lest 210 ganger](#)

14. juli 2007 00:56:39

Hei, jeg har ikke skjermene men har kjøpt bakre og fremre skjørt og passformen på disse delene er ikke god. Du bør påregne mange timer for å få en fin finish. Mener å ha hørt at det samme problemet gjelder for skjermene også. De fleste kapper av utbyggerne og "limer" dem på originale stål skjermene for best mulig resultat.

#### **Starter**

[Skrevet av Jan Vidar Ødegaard, lest 223 ganger](#)

17. juli 2007 12:22:20

Ny starter "Hi torque", halvparten så stor som original og mer enn dobbel så effektiv. Jeg har hatt en slik et drøyt år nå, og kan trygt anbefale den !

#### **Starter**

[Skrevet av Arne Kristian Aanensen, lest 209 ganger](#)

17. juli 2007 15:23:19

hei Jan Vidar  
takker for tilbakemeldingen din

#### **Forgasser SU HIF4, justering**

[Skrevet av Per Stuberg, lest 366 ganger](#)

29. juli 2007 22:15:15

Forgasser SU HIF4

Er det noen som har grunninnstillinga til di forgasseren.Og hva en passe på Di står på en MGB mod 1974 USA.

#### **verksted for MG Midget**

[Skrevet av Mari Monrad Vistven, lest 240 ganger](#)

31. juli 2007 14:00:09

Min engelske kjæreste har nettopp importert sin MG Midget 69 modell til Norge. Men den har stått stille et par år, og trenger enkel overhaling av motor etc før vi tar den til biltilsynet for omregistrering. Noen tips for hvor slikt kan gjøres i Oslo / Bærum?

Vi skal også skrifte panseret etterhvert, bestilles deler fra England eller finnes det et lager med deler her?

#### **Verksted**

[Skrevet av Knut M Ekerhovd, lest 236 ganger](#)

1. august 2007 13:22:26

Sjekk hos Din MG v/ Frode Winnum (www.dinmg.no). Han har vært veldig behjelpelig med å skaffe deler og overhale enkelte deler på min bil. Han holder til på Sætre i Hurum. Jeg har også bestilt deler fra www.mghagen.no. MG Hagen er skandinavias ledende leverandør av deler og tilbehør til engelske sportsbiler. Begge plasser har de vært effektive og rimelige.

#### **elektronisk turteller**

[Skrevet av dag arne saltnes, lest 201 ganger](#)



12. august 2007 23:09:10

Finnes det noen glupe hoder i klubben som kan gi meg noen tips ang kopling av turteller på min 65-MGB. Den er elektronisk. Takker på forhånd for hjelp. Kunne også tenke meg å bygge om min bil til negativ jord, men tør ikke begynne selv. Hvis det finnes noen som kunne tenke seg denne jobben vil jeg selvfølgelig betale for det, gjelder også evt kopling av turteller. Treffes evt på tlf 90591477

### **Startvansker Varm Motor**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 233 ganger](#)

14. august 2007 10:43:18

Kompis av meg har en mgb -70-mod med startproblemer hver gang når motor er varm, etter 10 min starter bilen normalt. Han har nettop montert nye varmeskjold under insuget. uten forandring, Kan det va kondensatorfeil?

### **Bremsekskjold til MGTD**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 141 ganger](#)

14. august 2007 10:46:15

Vet noen om Morris bremse skjold passer til TDfram 1952-mod 15"

### **Fjernkontroll/start av MGF**

[Skrevet av Jan E. Kanck, lest 186 ganger](#)

14. august 2007 15:56:58

Kjøpte meg en97 MGF i november 06, og er rimelig fornøyd med den. Nå har det oppstått ett problem, og det er at fjernkontrollen har kollapse slik at jeg ikke får deaktivert alarmer og startsperreren. Får altså ikke start på bilen. Det skal i utgangspunktet være med ett sikkerhetskort slik at bilen kan tvagsåpnes for oppstart. Dette var imidlertid ikke med min bil. Har vært i kontakt med service verksted for å få koden ifra England, men der er databasen nede og foreløpig ingen mulighet for hjelp. Er det noen som har tips, samt om det går å kutte ut startsperreren?

### **Samme feli på min bil**

[Skrevet av William Holden, lest 203 ganger](#)

14. august 2007 20:51:51

Har de samme symptomene på min 1970 mgb, har også byttet tank for å prøve å løse det men det hjelper ikke. Bilen går bra helt til ca halv tank da begynner problemene. Den tåler ikke hard belastning der etter. Jeg har ikke bensin filter så det er ikke der problemet er.

### **Bensinproblemer**

[Skrevet av Rolf Tømmervik, lest 208 ganger](#)

14. august 2007 21:16:03

Jeg hadde problemer med bensintilførselen på min mgb 1972. Kjøpte ny tank, slanger og bensinpumpe hos mg- Hagen. Løsnet bensinlangen til forgasserene og blåste igjennom

med høytrykksluft. Etter dette har den gått som ei klokke. Hilsen Rolf Tømmervik, Kongsvinger.

### **Bensinmåler**

[Skrevet av Rolf Tømmervik, lest 201 ganger](#)

14. august 2007 21:20:40

Det enkleste er å bytte bensinmåler. En enkel operasjon, og prisen er under 200 kroner.

### **Råd**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 212 ganger](#)

15. august 2007 12:19:01

Har du sjekket om det er lufting i tankklokken?

Er røret lekk på sugesiden? Rusthull her kan skape problemer. ved at pumpen også suger luft, men en ser ingen lekkasje pga. vakuum på denne siden, og at bensinen ikke renner ut forde at røret ligger høyere en tanken.

Truls

### **Deler til horn Lucas Altette HF1234**

[Skrevet av Odd Knudsen, lest 156 ganger](#)

16. august 2007 14:14:09

Jeg er på utkikk etter deler til et horn som ble brukt på en del veteranbiler og – motorsykler på 30- og 40-tallet. Bilen det gjelder er en MG TC 1946.

Det gjelder et Lucas Altette HF 1234. Jeg er på utkikk etter en spesiell bolt som benyttes til å feste selve hornet til festebraketten.

Du kan se bilde av denne bolten her:

<http://mgtc.no/images%20div/horn123.jpg>

Hvis du har noe info om dette temaet, er jeg takknemlig for all hjelp.

Tlf: 73 59 34 08

Mob: 917 789 56

[odd.knudsen@iot.ntnu.no](mailto:odd.knudsen@iot.ntnu.no)

<http://mgtc.no>

### **Problemet løst!**

[Skrevet av Ketil Heimdal, lest 241 ganger](#)

16. august 2007 21:13:47

Fikk sikftet bensinpumpen og da løste problemet seg. Bensinen renner nå jevnt og fint og pumpen går som den skal.

En annen sak er at motoren fortsatt fusket mer og mer - den fikk ikke nok bensin når man dro på litt. Samtidig rant det bensin i overflow-ventilen til bakre forgasser. Det viste seg at overflow-ventilen hadde skrudd seg ut og lå løs inni "pot'en" og derved hindret flottørens bevegelser - alt vel etterat jeg demonterte potta og skrudde fast overflow-ventilen.

**Bolt / Skrue**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 144 ganger](#)

16. august 2007 22:51:03

Hei

Skruer er gjenget helt opp til skruehodet.

Bolter har en del av lengden ugjenget.

Lengden er total lengden minus skruehodet.

Bildet viser to skruer og en bolt.

Det enkleste vil være å få fatt i en gjengestreng, og kappe denne og sette en kappmutter (2 på illustrasjonen ) begge ender.

Beklager hvis jeg er pirkete. ( Besser Wissen )

MVH

Truls

**Presisering**

[Skrevet av Odd Knudsen, lest 131 ganger](#)

17. august 2007 09:37:10

Ok, jeg er ute etter en skrue. Bildet forvirrer litt. Den skruen jeg er på jakt etter er merket 1). På mitt horn er den erstattet av bolt 2), og det er dette jeg skal utbedre. Overse 3) i denne omgang.

**Emergency access code**

[Skrevet av Jon , lest 157 ganger](#)

18. august 2007 17:14:28

Koden kan leses ut av diagnosesystemet til et MG Rover-verksted.

Har du forsøkt å skifte batteri og låse/låse opp mange ganger? Rekkevidden til senderen er veldig kort. Mottakerantennen sitter i midtkonsollen under radioen.

**Toppakning mgf**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 204 ganger](#)

21. august 2007 13:16:35

Heisann, har sprengt pakningen igjen og trenger hjelp til å finne dette ombyggings settet til termostaten samt en enkel forklaring på hvordan bilen skal luftes etterpå.

Kan noen hjelpe?

**PRT-kit**

[Skrevet av Jon , lest 187 ganger](#)

21. august 2007 15:01:24

Et ombyggingssett til Land Rover Freelander 1,8 er vel det eneste som er lett tilgjengelig i Norge. Det går an å tilpasse (jeg har gjort det, se:

<http://i80.photobucket.com/albums/j198/jonaf/prt.jpg>) og det gir en mye jevnere motortemperatur. Pris ca. 1000,- kr.

Luftingen skal gjøres gjennom luftepunktene på henholdsvis radiatoren, varmeapparatet og kjølevannsrøret under fordeleren.

### **EAC**

[Skrevet av Jan E. , lest 137 ganger](#)

22. august 2007 15:33:58

Har ett merkeverksted i Molde, ca 5 mil unna. Problemet er imidlertid at også diagnosesystemet deres også er ute av funksjon.

Har i mellomtiden kommet i kontakt med ett firma i Durham UK, som fikser dette ved at jeg sender ECU boksen og fjernkontrollen dit.

Enkelt og greit samt seriøst.

### **toppakning mgf**

[Skrevet av Jan E. , lest 177 ganger](#)

22. august 2007 15:42:17

Prøv denne nettadr: [http://www.mgocaccessories.co.uk!](http://www.mgocaccessories.co.uk)

Har handlet deler til min MGF her, har det meste til en fornuftig pris. Og sist men ikke minst, de er raske til å efektuere ordrer.

Sist jeg bestilte tok det 4 dager, så lå det jeg trengte i postkassen.

### **Boltsirkel MGB?**

[Skrevet av Jarle Restoft, lest 232 ganger](#)

22. august 2007 18:56:16

Noen som vet boltesirkelen og innpress på Rostyle/originalfelger? Er det andre bilprodusenter som bruker samme mål?

Mvh Jarle

### **trenger total last mgf for registrering**

[Skrevet av karl olav, lest 158 ganger](#)

23. august 2007 15:46:57

Hei. kan noen hjelpe meg.. jeg får ikke registrert min 74 MGF hos biltilsynet, da de ikke finner ut hvor mye totallasten er..

MVH Karl

### **Boltsirkel MGB**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 250 ganger](#)

23. august 2007 16:03:47

Boltesirkelen skall være 4,5"

Felgen hadde beskrivelsen 5J FH.

Saab og Mitsubichi hadde denne boltesirkelen se også:

<http://www.mgexperience.net/article/wheel-xref.html>

MVH

Truls

### **Boltsirkel**

[Skrevet av Jarle Restoft, lest 225 ganger](#)

25. august 2007 11:43:05

Takk, akkurat en slik side jeg var på utkikk etter.  
Fint å se at aktiviteten på forumet har tatt seg opp forresten: -)

**Deler til MG TD...**

[Skrevet av Asle Prestbakmo, lest 200 ganger](#)

30. august 2007 20:20:38

Noen som har nyttige adresser for bestilling av deler, spes. motordeler til MG TD 1951....?

AP

**Noen som vet om vinteropplag for MG i Trondheimsområdet?**

[Skrevet av Odd Knudsen, lest 141 ganger](#)

31. august 2007 13:52:17

Odd på tlf 917 789 56 eller oddk@iot.ntnu.no

**Deler til MG TD**

[Skrevet av Odd Knudsen, lest 190 ganger](#)

31. august 2007 13:57:36

Prøv Moss Europe <http://www.mosseurope.co.uk/MGT36-55.aspx> , NTG Motor Services Ltd <http://www.ntgservices.co.uk/> eller Brown and Gammonds <http://www.ukmgparts.com/index1.html?o=118856140831123> ,

**max totalvekt MG Midget 74**

[Skrevet av karl aronsen, lest 172 ganger](#)

6. september 2007 14:44:33

Heisann. jeg prøver igjen, jeg trenger spesifikasjonene til min nyimporterte MG Midget 1974 modell, biltilsynet vil ikke registrere den før jeg kan skaffe dokumentasjon på max totalvekt.. kan noen hjelpe meg karl

**Jeg har skaffet skruer til hornet fra Ebay**

[Skrevet av Odd Knudsen, lest 116 ganger](#)

6. september 2007 15:30:19

Jeg har skaffet skruer til hornet fra Ebay

**Max total vekt**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 163 ganger](#)

11. september 2007 09:10:01

Hei,

Dette kan være et skudd i natten, sjekk følgende link til British Motor Heritage hvor det er mulig å få kjøpt reproduksjon av originale produksjonsdokumenter.

<http://www.heritage-motor-centre.co.uk/shop/heritage-certificate/index.html>

Mulig du får den dokumentasjonen du trenger der.

mvh  
Jan

### **minilite felger**

[Skrevet av olav friestad, lest 225 ganger](#)

16. september 2007 22:20:54

jeg leser at boltsirkelen på saab er den same som mgb. vil det sei at saab sine aluminiumsfelger passer på mgb, Kan noen gje meg eit svar på dette.

### **Hvor står chassis nr mgb 75 mod**

[Skrevet av Lauritsen, lest 188 ganger](#)

20. september 2007 11:56:56

Jeg har letet etter chassis nr jeg har funnet ett nr i døråpnigen på fører siden, men dette er på en plate som er poppnaglet på, det må da være ett som er slått inn i karosseriet ?

### **U. nr**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 190 ganger](#)

20. september 2007 13:54:04

Understellsnummer er ikke slått inn i karosseriet. De vognene som ble importert av Brødrene Wigand i Bergen fikk unerstellsnummer slått in i gulvet på h. side. på spesial bestilling fra fabrikk. Den bilen du leter etter nummer på er en USA eksport modell. Det skall også være en plate som er skrudd på h . innerskjerm,og en plate ved innsiden av frontruten.

### **MG Midget**

[Skrevet av Hallvard Ryggvik, lest 223 ganger](#)

24. september 2007 20:37:53

Har anskaffet MG Midget 1965 Mark 11 (prosjekt). var helt demontert da jeg fikk tak i den. Har gjort den klar for sandblåsing og den skal gjennom en fullstendig resturering. Det var med en masse nye karroserideler, bla. bakskjermer, de var ikke lik de gamle? Ønsker kontakt med noen som kan gi gode råd da MG er nytt for meg.

### **Karosseriskifte MGB Roadster**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 321 ganger](#)

3. oktober 2007 08:58:03

Har en 66 mod roadster og vurderer å skifte karosseri. Noen som har erfaring fra egen bil, link på web el.l?

### **midget**

[Skrevet av h b , lest 198 ganger](#)

9. oktober 2007 21:45:44

har wenke myhres første MG. 65 midget .reg.feb.65

### **Vinterlagring**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 148 ganger](#)

12. oktober 2007 19:13:03

Hei

Fikk denne mail via Sportsvognklubben:

Har noen plasser ledig for vinterlagring, kr 1.500,-.pr bil. Kan du spre dette blant medlemmene?

Mvh

Øystein Thorsen

Tlf 950 42517

### **Verditap ved fargebytte?**

[Skrevet av Lauritsen, lest 291 ganger](#)

16. oktober 2007 19:10:42

Jeg har en 75 Mgb som er burgunderrød met i dag, kunne tenke meg og bytte farge til Old English White.

Er det noen som har erfaring fra dette, vil det være noe verdi tap eller vanskelig og omsette bilen om det skulle være aktuelt.

### **sveising under på MG Midget**

[Skrevet av Mari Monrad Vistven, lest 229 ganger](#)

24. oktober 2007 11:37:33

Vi prøvde å få skilter på vår importerte MG Midget, men det var ikke så lett, så nå må vi sveise under bilen. Trenger derfor tips så bra verksted / sveisere i oslo-området. I følge kjæresten min er jobben litt komplisert.

### **Din MG**

[Skrevet av Bjørn Harald Brenna, lest 247 ganger](#)

25. oktober 2007 09:21:29

På Hurum v/ Asker er plassen du bør henvende deg.. :-)

Er MG verksted med restaurering og delesalg som speciale.

Tlf 3279 8848

Evt. MG Service AS i Oslo / Alnabru tlf 908 62 434. Driver også med restaurering av MG'er.

### **Bygge om fra RHD til LHD**

[Skrevet av Bjørn-A. Haverstad, lest 292 ganger](#)

25. oktober 2007 12:20:11

Hvordan er det å bygge om en '80 GT fra RHD til LHD?

Hva koster delene - og er det en omfattende jobb?

### **Bygge om fra RHD til LHD**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 286 ganger](#)

26. oktober 2007 11:35:24

Hei

Det kan være ganske omfattende å bygge om MGB fra H til V ratt på biler bygget etter 1967. Karroseriene er ikke like lenger på H og V rattete biler. Når det gjelder deler og priser er det vanskelig å si hva det kommer på.. Ta kontakt med firmaer som bygger om biler i England. Det har vært importert mange USA modeller, og de har gjerne deler liggende fra ombygginger der.

Truls

### **Karosseriskifte MGB Roadster**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 250 ganger](#)

30. oktober 2007 12:14:36

Hei Odd

Tenk over et par ting før du gjør det!

- 1) Ved karosseribytte, skal bilen registreres på nytt som ny bil - dvs. om Tollvesenet får greie på det... Denne frykten vil jo alltid være der..
- 2) Det er ganske enkelt for en innvidd å detektere et karosseribytte, så fremt ikke jobben er utført meget omsorgsfullt.. bl.a. må tunnelen fra din 3 syncro MGB flyttes over, samt at gulvplatene må skiftes.
- 3) Bilen har mistet originalitet! I England vil en bil med karosseribytte, ha en lavere verdi enn en original bil. I Norge er jeg usikker...
- 4) Jeg har sett flere karosserier fra Heritage og mange har svært dårlig passform. Om du kjøper et nytt karosseri, anbefaler jeg deg å oppsøke forhandleren og sjekke bilen. **KJØP IKKE ET PÅ TELEFONEN!**

Lykke til  
halvor

### **U.nr.**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 170 ganger](#)

30. oktober 2007 12:17:50

Min '77 US MGB, har også plate i venstre dørstolpe - B-stolpe.  
Samtidig; Min '67 UK RHD MGB GT, har også chassisnr. slått inn i gulvplaten på høyre side under!!! Det oppdaget jeg under restaurering.

halvor

### **Dekk til MGF 1998**

[Skrevet av Lise Bye Jøntvedt, lest 188 ganger](#)

4. november 2007 18:11:21

For ett år siden kjøpte jeg en MGF 1998 modell. Jeg elsker den bilen! På originalfelgen sitter det vinterhjul. Sommerdekkene er 17` lavprofil. Det virker som denne dimensjonen er for stor, og lavprofilen gjør bilen veldig hard. Er det litt sporete asfalt overstyrer bilen,



så jeg virkelig må holde i rattet. Er det noen som kan gi meg råd om hva slags dimensjon og dekk jeg bør satse på til våren?  
lbj

### **Originalt er best**

[Skrevet av Jon , lest 229 ganger](#)

4. november 2007 19:20:48

Originalfelger med 195/50x15-dekk er det som funker best. Det skal egentlig være 185/55 foran og 205/50 bak, men det går bra med like dekk på alle hjul. 195/50 er dessuten en nokså billig dimensjon.

Jeg har også noen rånete hjul (205/45x16), men disse bruker jeg aldri fordi de sporer for mye.

Mitt råd er: sett 195/50-dekk på originalfelgene. Kjøp tre stålfelger maken til reservehjulet og sett vinterdekk på disse.

### **Felger til TF.**

[Skrevet av Helge Skutevik, lest 160 ganger](#)

12. november 2007 14:57:28

Hei, jeg har anskaffet meg en MG TF 2004-mod., som jeg er kjempefornøyd med og tenkte å bruke den på vinteren. Da måtte jeg anskaffe meg ett sett vinterhjul. Jeg valgte noen uoriginale 15" felger, da originale var veldig dyre. Det var ikke så enkelt, men når jeg endelig fikk de, passet de ikke foran. Kalipperen tar bort felgen. Spørsmålet er om skal jeg kan legge en spacer mellom? Hvor stor klaring bør det vere mellom felg og kalipper? Eller bør jeg rett og slett investere i originale?

### **felger MG TF**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 160 ganger](#)

12. november 2007 20:18:20

Hei

Ring meg gjerne; 91528777 så kan vi ta en prat om dette.

Hilsen

Steinar Braaten

### **Farge på motor MGB 65**

[Skrevet av Nils Mæland, lest 287 ganger](#)

14. november 2007 19:28:00

Har tatt ut motoren på min 65 roadster. Motor er 65 mod 5 lagret. Den er rød, ikke maroon (lilla). Er det noen som vet fargekode eller navn på fargen?

### **Tannkrans svinghjul**

[Skrevet av Nils Mæland, lest 175 ganger](#)

14. november 2007 19:30:40

Har en sliten tannkrans på svinghjulet. Noen som har erfaring fra å skifte denne? Ser at den selges løst på nettet.

## Tannkrans

[Skrevet av Are, lest 162 ganger](#)

15. november 2007 21:21:23

Hallo.

Det går fint, ut med motor. De. mont clutch og svinghjul. Varme med sveisebrenner 4 rødgledende punkter. Vente til den blir kald og kransen detter av. Du kan også bruke en vinkelkutter og dele kransen med den. Den nye varmes opp til noen hundre grader og legges på . må så ligge og bli kald . NB. Husk og få den riktig vei. Lykke til ...Hilsen Are

## Problem muligens funnet

[Skrevet av Dag Sandstå, lest 137 ganger](#)

18. november 2007 22:55:25

Bilen har stått på verksted mer eller mindre sammenhengende siden mai. Nå er den hos Thrane Steen på Billingstad. De har lokalisert problemet til motorens "hjerne" som sender ut feil signaler når denne blir varm. Ny motorhjerne er bestilt fra utlandet, forventet levering og montering i november. Verkstedet mener dette er svaret på problemet til fuskingen! Jeg krysser fingrene...

## Div. spørsmål ang. toppakning (Rover med K-serie motor)

[Skrevet av Trond, lest 188 ganger](#)

19. november 2007 19:57:50

Heisann.

Jeg er ny her, men håper ingen henger meg fordi om jeg spør litt om Rover. Har dessverre ikke noen MG enda, men kanskje i framtiden..

Ihvertfall, det jeg lurar på er:

Jeg har en 2001 Rover 45 med 1,6 liters K-serie motor. Jeg har i lengre tid hatt en oljelekkasje rett oppom dynamoen. Selv mener jeg det er toppakningen, men på merkeverkstedet her i byen mener de det bare er toppdekselpakningen uten at de engang har sett på det. Det er litt vanskelig å si helt sikkert, så jeg tok motorvask i helgen for å se om det blir lettere å fastslå da. Etterpå har det ikke lekket noe, så jeg får vel vente og se.

Jeg har også måttet etterfylle kjølevæske av og til. Kan kjøre en måned, kanskje lenger uten at nivået kommer under max, men plutselig må jeg fylle etter en liten liter. Ser ikke spor av kjølevæske utenpå motoren, så lurar på at det ihvertfall skyldes toppakningen. Det var de ihvertfall enig med meg om på merkeverkstedet. Kan ikke det stemme?

Er det mye arbeid og/eller vanskelig å skifte toppakning? Jeg ba om pris på å få byttet toppakningen, 100.000km service og bytte av viftreimer. Siden toppen likevel må av ble jeg anbefalt å ta med registerreima samtidig. Alt dette skulle de ha 17.000kr for. Hva synes dere om den prisen, høres det normalt ut? Selv synes jeg det var noe dyrt, men mulig jeg tar feil.

## K-motor

[Skrevet av Jon , lest 177 ganger](#)

20. november 2007 08:15:22

17.000 kroner for å skifte toppakning og registerrem på en Rover 45 synes jeg høres dyrt ut. Det er jo mer enn to dagers jobb, og så lang tid tar det ikke. I denne bilen er det

mye lettere å jobbe med motoren enn i MGF og Lotus Elise. Når toppen likevel er demontert, er det ikke noe særlig ekstra arbeid å ta tannremmen i tillegg. Husk å skifte remstrammer og vannpumpe med det samme. Bytt gjerne simmerringer på kamakslene også.

Sjekk priser i Sverige, er mitt råd. Eller finansier en Englandstur med det du sparer på å få gjort jobben der.

Det kan være flere grunner til at du mister kjølevæske. Dersom gummipakningen mellom innsugsmanifolden og toppen lekker, vil motoren suge i seg væsken. Da blir den bare borte og etterlater ingen spor til lekkasjen. Lokket til ekspansjonstanken er en servicedel som bør skiftes med jevne mellomrom. Men hvis det lekker, vil du jo se at kjølevæske har sluppet ut.

Oljelekkasjen vil du sikkert finne nå når du har rengjort området rundt der hvor lekkasjen var. I gamle dager var engelske motorer og oljelekkasjer noe som hørte sammen, men en K-motor skal være potte tett.

Har du planer om å gi deg i kast med å gjøre jobben selv, kan jeg skaffe deg verkstedmanual på CD.

### **K-motor**

[Skrevet av Trond, lest 161 ganger](#)

20. november 2007 21:07:00

Englandstur høres fristende ut det, men hvis jeg ikke finner noe billigere verksted i nærområdet så tar jeg sikkert jobben selv. (Har sendt deg en epost angående den verkstedmanualen på CD.) Men først skal jeg se litt nærmere på de andre mulighetene slik at jeg er sikker på at det er toppakningen før jeg plukker av toppen. Dumt å plukke av toppen for så å finne ut at det bare var lokket på ekspansjonstanken f.eks.

Men hvis det skulle vise seg å være toppakningen da, hvilken pakning bør jeg bruke? Har hørt at Land Rover sin skal være bra, men passer den? Land Rover har vel 1,8 l motor, mens bilen min har en 1,6 l motor. Eller bør jeg bruke original Rover pakning? Eller en annen?

### **K-motor**

[Skrevet av Jon , lest 172 ganger](#)

20. november 2007 22:03:54

Toppakningen er lik på 1,4, 1,6 og 1,8-litersmotorene. Hvordan det blir med spring steel-pakningen til Land Rover Freelander på en 1,6-liters motor, det vet jeg ikke. Men jeg tror at en vanlig MG Rover-pakning vil funke helt greit - det er først og fremst 1,8-liters motorene som er utsatt for HGF (Head Gasket Failure). Pass på å få med styrehylser i stål til erstatning for plasthylsene. Jobben er helt grei å gjøre selv, men det er nødvendig å ha en manual for riktig tilspenningsprosedyre etc.

### **sveising**

[Skrevet av Jan Erik Johnsen, lest 192 ganger](#)

25. november 2007 17:47:15

Prøv Pena Katrosseri. Gamle postgarasjen i Konowsgate. Skikkelig fagfolk som bare sveiser karosseri, restaurer etc. Ikke grådig på prisene sine heller.

J

### **ombygging fra v til h ratt**

[Skrevet av per olsson, lest 237 ganger](#)

27. november 2007 15:25:53

Jeg bygget om min 1974 MGB Roadster i fjor (det er muligens annerledes på GT) og det var en ganske grei jobb

Jeg fikk tannstang og dashbord og det jeg trengte fra MG-Hagen

Hvis jeg ikke husker feil kom det på ca 10000 i deler

hilsen Per

### **FARGEBYTTE**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 206 ganger](#)

11. desember 2007 08:14:11

Hei

Jeg tror ikke fargebytte i seg selv vil medføre så stort verditap - om det medfører verditap i det hele tatt.... Jeg ville heller sjekket om fargebytte er gjennomført helt ut dvs. at ikke orginalfargen finnes; bak dashbord, under skjermer, i motorrom, i bagasjerom etc. Jeg tror samtidig at mange er mer opptatt av at fargen på interiøret også endres tilpasset den nye fargen. Rød "piping" i setene passer liksom ikke til BRG (British Racing Green)...

Når det er sagt: jeg har 2 MGB'er; min '66 GT ble fullrestaurert og fikk Tartan Red i stedet for OEW (Old English White). Da jeg skulle lakkere min '77 Roadster, ble jeg veldig i tvil. Skulle jeg fjerne gummistøtfangerne og lakkere den BRG? Etter mange diskusjoner hvor de fleste mente jeg burde gjøre det, endte jeg opp med å beholde de originale støtfangerne samt den originale Tahiti Blue. Idag får jeg positive tilbakemeldinger for å ha beholdt bilen i nær orginal stand.

KANSKJE DU OGSÅ BØR REFLEKTERE OVER DETTE? Tross alt er det nok hvite, røde og grønne MG'er.....

mvh  
halvor

### **Håndbok på MG-F 96**

[Skrevet av MG-F 96, lest 146 ganger](#)

26. desember 2007 22:56:51

Noen som vet hvor man kan få tak i reparasjonsbøker for en MG-F 96 mod. Alle hjelp og tips tas imot med tak.

### **Verkstedmanual**

[Skrevet av Jon , lest 192 ganger](#)

27. desember 2007 09:33:08

Automobilia i Oslo selger den originale verkstedmanualen til MG TF. Det finnes også manualer på CD å få tak i.

### **Fra 3 til 2 vindusviskere Mgb (usa)**

[Skrevet av Lauritsen, lest 267 ganger](#)

2. januar 2008 21:42:00

Er det noen som har erfaring med og bygge om fra 3 til 2 viskere.  
Lurer på om de er samme avstand på de to yttre viskerene på biler med 2 som de med 3.

### **Bytte batteri på fjernkontroll MGF**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 144 ganger](#)

1. februar 2008 10:57:38

Hei jeg må bytte batteri på fjernstyringen av låsen. Hvordan er prosedyren? Og hva slags batteri/hvor får man kjøpt batteriet?

mvh

Knut O

### **Fjernkontroll**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 138 ganger](#)

2. februar 2008 14:57:51

Bruk en mynt eller skrutrekker til å kile halvdelene til fjernkontrollen fra hverandre. Ta ut det gamle batteriet. Trykk fem sekunder på hver av knappene for å lade ut senderen. Sett i nytt batteri (CR2032) og sett sammen de to halvdelene til fjernkontrollen. Lås opp døren med nøkkelen. Trykk på låseknappen minst fire ganger for å synkronisere fjernkontrollen med mottakeren i bilen.

Denne prosedyren står i instruksjonsboken. Hvis du mangler instruksjonsbok, kan jeg hjelpe deg å få tak i en.

Batteri får du hvor som helst hvor batterier selges. Biltema eller Clas Ohlsson, f. eks.

### **gass spjell til 1.8 K serie motor**

[Skrevet av Per Husaas, lest 124 ganger](#)

6. februar 2008 17:56:29

Heisann! Jeg skal bygge gammeldags twin cam(Alfa) med moderne innsprut, og er på utkikk etter rimelige løsninger!(les: student)

jeg oppdaget at 1.8 literen fra '99 i Rover 45, 75 og noen MG'er har 48mm gass spjell med TPS sensor, og planen er å sette 4 av disse på min motor!

Noen som vet prisene på dette i plast og alu? det kom vel i begge versjoner..

noen som har sånnt liggende å slenge kanskje?

mvh

Per Husaas

### **Kamrembytte på K-motor (video)**

[Skrevet av Jon , lest 176 ganger](#)

12. februar 2008 08:30:42

Link til video om skifte av registerrem på MG Rover K-motor (MGF/TF m.fl.):

<http://video.google.co.uk/videoplay?docid=4217575705633360863&q=k+series+cambelt+change&total=1&start=0&num=10&so=0&type=search&plindex=0>

### **MGF hjul**

[Skrevet av Ole Audunn Rostad, lest 148 ganger](#)

18. februar 2008 22:17:30

195/50-15 og 205/50 bak er en utmerket løsning. Ikke kompromisse med det - det gir de helt optimale "F"-kjøreegenskapene. Men du må være nøye med dekkmerke. Toyo T1R er kjent for at de er "best buy" for moderne MG'er med midtstillt motor, ifølge våre kollegaer i vest. Min MGF 2002 ble en langt bedre bil når jeg la om til Toyo og denne kombinasjonen. Toyo er også svært rimelige.

**MGF-hjul**

[Skrevet av Jon , lest 137 ganger](#)

19. februar 2008 09:30:00

Hvor kjøper du Toyo-dekk? Hos [www.nordekk.no](http://www.nordekk.no) koster 195/50x15 og 205/50x15 henholdsvis 955 og 1240 kroner pluss moms. Kanskje det finnes forhandlere som har kalkulert sine priser lavere?

Billigere, men kanskje ikke like kjøreegenskapsmessig gode alternativer er Dunlop SP sport 01 (kr.520/868 inkl. moms) og Kumho ECSTA 712 (kr. 435/621) hos Norsk Felgimport i Vestby.

**Rover V8 i mg gt**

[Skrevet av Svein Hauso, lest 275 ganger](#)

19. februar 2008 21:54:15

Hei.

Har en 77mod gt under restaurering og har i den forbindelse noen spørsmål. Hva må til for å få den godkjent med V8 og hvilke endringer må gjøres? Passer girkassen fra rover eller skal jeg bruke orginalkasse, og passer den? Kan jeg da få gunstig veteranforsikring på bilen siden den er ombygd?

Trenger også tips om hvor jeg kan få tak i Webasto skyvetak. Det som sitter på er veldig dårlig.

mvh svein

**Mer om dekk for MGF**

[Skrevet av Ole Audunn Rostad, lest 151 ganger](#)

19. februar 2008 22:58:33

Prøv [interdekk.no](http://interdekk.no). Handlet der i mai 07 og fikk de levert på døra - mye rimeligere enn Jon fant hos [nordekk.no](http://nordekk.no). Sjekk hva våre britiske kollegaer har testet på [www.mgf.ultimatemg.com/](http://www.mgf.ultimatemg.com/). De anbefaler ikke Dunlop eller Kumho. Toyo har den stivheten i sidene som er viktig for en roadster med midtstillt motor. I tillegg ser de virkelig "heftige" ut. Spesielt med 205 dim bak!

**Skifte tannkrans.**

[Skrevet av Olav Sommerin, lest 113 ganger](#)

26. februar 2008 22:55:55

Har skiftet selv på MGB.

Bruk vinkelsliper og skjær i kransen men ikke i svinghjulet. Hogg av resten med en god meisel.

Puss svinghjuls-kanten godt rent for sår.

Varm opp den nye kransen i stekovnen på 300 gr C 1/2 time mens svinghjulet er nedkjølt i fryseren.

Du har på forhånd rigget deg til med varmhansker, en plan og solid benk, smihammer og en solid rettholt som rekker over den nye kansas diameter. Vær rask og bestemt og legg svinghjulet riktig vei på benken. Ta like raskt kransen rette veien og legg den på. Er du heldig sklir den på av seg selv, men det kan hende du må drive den på med rettholten og hammeren. Slå ikke med hammeren rett på kransen. Når nedkjølt ferdig til bruk. Men du har kanskje allerede gjort det ??

### **V( conversion**

[Skrevet av Jon , lest 253 ganger](#)

27. februar 2008 17:53:53

MG-guru Roger Parker har skrevet om ombygging av MGB til V8:

[http://www.mgcars.org.uk/v8\\_conversions/rogv8.html](http://www.mgcars.org.uk/v8_conversions/rogv8.html)

Når det gjelder LMK-forsikring tror jeg ikke man skal gjøre seg noen forhåpninger om å få den godkjent. Å få den gjennom nåløyet hos biltilsynet kan også bli en større jobb enn selve ombyggingen.

### **Fra 3 til 2 viskere**

[Skrevet av Per Erling Lund, lest 151 ganger](#)

3. mars 2008 10:05:04

Har selv en '3-viskerbil', og synes det ser flott ut. Hva er hensikten med å bygge om?

### **Verkesteder i Polen**

[Skrevet av Anders Holmlund, lest 340 ganger](#)

3. mars 2008 13:39:30

Hei!

Jeg har en MGB GT '70 som trenger til dels omfattende sveising på karosseri og chassis. Vurderer å ta bilen til Polen for å spare noen kroner. Er det noen som kjenner til et pålitelig verksted der nede?

Anders

### **Ny starter**

[Skrevet av Arne Kristian Aanensen, lest 112 ganger](#)

12. mars 2008 17:53:06

Etter at jeg skiftet til HI-TQUE starter samt lagt inn elektronisk tenning er bilen ikke til å kjenne igjen. Har ikke hatt noen problemer etter dette, så dette kan anbefales.

### **Rover V8**

[Skrevet av Thor Sørensen, lest 197 ganger](#)

30. mars 2008 22:49:03

Hei

Ta en prat med Bjørn Rygh, han vet nøyaktig hva du kan og ikke kan, Så hvis det er slik at understellet/forstilling er av den samme som V8 har så er det en smal sak, da kan man diskutere LMK forsikring

### **Innvendig motorvask og motorbehandling fra QMI?**

[Skrevet av Ketil Heimdal, lest 164 ganger](#)

7. april 2008 19:42:32

Hei! Jeg har en -64 MGB som bruker og lekker olje. DinMG har gjort en del med bilen, men alt er ikke 100% (ennå!) Så har jeg blitt anbefalt fra "noen" å se på QMI's produkter (www.qmi.no) - man kan foreta innvendig motorvask eventuelt pluss innvendig motorbehandling.

Er det noen som har erfaring med dette (eller andre lignende) produkter?

Ketil Heimdal

### **V8'er**

[Skrevet av Niels Chr. Nielsen, lest 181 ganger](#)

7. april 2008 21:06:45

Hei jeg har i forbindelse med ombygging av min GT til Ford Zetec motor vært i kontakt med biltilsynet. Så lenge du kan skaffe bekreftelse på at ditt karosseri er identisk med ett V8 karosseri skal det gå, men om du bruker en roadster kan det bli vanskelig siden denne ikke kan sies å være like vridningstiv som en GT og heller aldri ble levert med v8. Den andre problemet er at BMH ikke utsteder slike bekrefelser da de ikke kan garantere for de originale karosseriene. De kan kanskje bekrefte at de nye v8 karosseriene er identisk styrkemessig med standard karosseriene. Jeg har skaffet bekreftelser på alle upgrade delen som forstilling fra Hoyle og 4-link bakhjulsoppheng fra USA, men jobber fremdeles med en bekreftelse på karosseri.

Mvh

Niels Christian Nielsen

Trondheim

### **Overløp forgasser.**

[Skrevet av Terje Otterlei, lest 221 ganger](#)

10. april 2008 14:22:09

Har en MGA 1600 1961mod.

Har problem med at det ofte renn på overløp på begge forgasserane.

Har rensed fløtørene, men ingen hjelp.

Har noen et tips?

### **Iekk**

[Skrevet av Are, lest 187 ganger](#)

10. april 2008 15:59:56

Hei.

Bytt flottørventiler og juster flottør høyde. Kjøp de med kuleventil..

da skulle det bli bra...

### **Bensin filter**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 193 ganger](#)

10. april 2008 16:05:36

Det kan være lurt å sette inn et bensinfilter også.



Dersom tanken er gammel, er det gjerne rustfalk som setter seg i ventilen, slik at den ikke lukker.

#### **ingen vits i herritae sertifikat**

[Skrevet av karl-olav aronsen, lest 86 ganger](#)

15. april 2008 08:19:31

Det finnes desverre ingen opplysninger på herritage sertifikatet,, har kjøpt et,, bortkastet 500 kroner.

#### **bortkastet herritage cert**

[Skrevet av karl-olav aronsen, lest 218 ganger](#)

15. april 2008 08:21:16

Har nettopp fått mit herritage sertifikat til min mg midget,, desverre så er det helt ubrukelig da det ikke står noen tekniske informasjoner som totalvekt og effekt osv.. karl

#### **biltilsynet og frontlykter for venstrekjøring**

[Skrevet av Mari Monrad Vistven, lest 165 ganger](#)

21. april 2008 11:32:13

Vi fikk ikke skilter på vår Mg Midget blant annet fordi frontlyktene var satt for venstrekjøring (vi har importert bilen fra England). Kjæresten min har nå justert posisjonen av lyset med en skrue inni kasteren slik at de skal være for høyrekjøring, men er det noen andre som har vært bort i samme problemet, oh holder dette for Biltilsynet? Han på Risløkka mente vi måtte kjøpe nye pærer, men er det riktig? Han var ikke særlig glad i gamle biler...

#### **Lyskaster innsatser**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 176 ganger](#)

21. april 2008 13:16:05

Hei

Du trenger nye lyskaster innsatser. I GB har man også asymetriske lys. Slipningen i glasset, og pæren gjør at det kastes lys opp til venstre. I Norge kastes lyset opp mot høyre. Nye lyskasterinnsatser får du hos leverandører av deler til MG eller bilrekvisita forhandlere.

Alle biler fra USA. GB og Japan har samme standarden for innfestning. Lyskasteren er 7". Halogen er vel i dag det rimeligste allternativet

#### **MGA 1500**

[Skrevet av Einar Hareide, lest 115 ganger](#)

22. april 2008 12:48:36

Min MGA 1500 drar jevnt og fint ved akselerasjon, men ved cruising i jevn hastighet så går den ujevnt. Noen som vet råd?

#### **MGA 1500**

[Skrevet av Einar Hareide, lest 197 ganger](#)

22. april 2008 12:54:22

Når jeg trykker ned clutchen hender det at den ikke løser ut jeg får altså ikke skifte gir, og det kan også virke som om at bremsene "låser seg" når jeg legger inn 1 gir, det går treigt forover før det "slipper". Clutch/bremseolje er ok. Goder råd?

**svar: lykter**

[Skrevet av Richard Pettersen, lest 152 ganger](#)

22. april 2008 22:47:51

Jeg hentet og bil sist sommer, en midget 67 og fikk samme problemet, men slik jeg forstod det, så ble vi nødt og kjøpe nye lykter. fikk kjøpt lykter (orginale) fra mg hagen i halden. han sender overalt i norge. kjempe service! lykke til. mghagen.no

**vår smøring på midget67**

[Skrevet av Richard Pettersen, lest 135 ganger](#)

22. april 2008 23:01:05

Kjøpte midget67 i fjor sommer og har resturert litt i vinter, men nå har jeg lyst til og smøe alle nipler og fylle på all veske som burde bli fylt på. ( olje,bremser,girkasse,m.m) er det noen som kan hjelpe meg med en slik check liste?

**Service**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 135 ganger](#)

24. april 2008 10:53:50

På linken

<http://www.nmgk.no/default.asp?page=66>

finner du det fabrikkens foreskrev av service på MGB / Midget. Ellers finnes det mye literatur å få kjøpt

Skift alle oljer samt bremsevæske minst en gang i året.

Kjølevæske bør skiftes minst hvert tredje år, da rusthindrende midler brytes ned og mister sin virkning.

**Webasto soltak**

[Skrevet av Olaf Stangeland, lest 144 ganger](#)

25. april 2008 13:39:43

Jeg har hatt vandaler på visitt. Brukte kniv på Webastotaket. Vet noen om hvor det er mulig å få tak i nytt/brukt eller byttet bare vinylen og stoffet?

**Webastotak**

[Skrevet av Are, lest 146 ganger](#)

25. april 2008 19:44:12

Hei prøv Andy, vet at han har hatt tidligere..

[www.mgcars.org.uk/andyjennins/](http://www.mgcars.org.uk/andyjennins/)

Hilsen Are

### **webastotak**

[Skrevet av Olaf Stangeland, lest 138 ganger](#)

25. april 2008 20:28:59

Takk

Det skal jeg sjekke ut

### **Splitte bremsemaster, '71 US spec GT**

[Skrevet av Bjørn-A Haverstad, lest 147 ganger](#)

27. april 2008 15:15:26

Jeg må overhale bremsemasteren på min USA importerte 1971 MGB GT, men klarer ikke å få splittet den ;-(

Har kommet så langt innover i pumpen at det er fjernet to låseringer.

Det virker nå som om det ligger en 'kant' hvor resten av steplet sitter bak; jeg regner med at denne 'kanten' er en ring av ett eller annet slag som kan tas ut - men hvordan???

Har forsøkt å slå forsiktig på den med et skrujern, for å forsøke å løsne den - men den sitter som limt/støp/sveiset fast.

Noen forslag?

### **Tokrets hovedbremsesylinder**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 155 ganger](#)

27. april 2008 19:13:49

Her er et sitat fra Moss i USA

Disassembly and reassembly of this unit is very difficult without damage to internal parts which are not available separately.

Det lureste er vel å kjøpe en ny.

Sender deg del av verkstedshåndboken på E-post

### **fullcrum pin**

[Skrevet av Richard Pettersen, lest 141 ganger](#)

28. april 2008 23:28:30

prøver og skifte fullcrum pin på min midget67 men sliter med og få opp en loddrett bolt som hidrer fullcrum pinen å bli skrudd ut. har prøvt og bore den litt og dunke den ut, uten hell. kanskje noen som har vært bort i et slikt problem før?



### **Endelig funnet feilen!**

[Skrevet av Dag Sandstå, lest 130 ganger](#)

29. april 2008 00:48:28

Bilen har stått på verksted siden september 2007 og ble hentet ut nå i april 2008. Motoren fusket når den ble varm. Problemet var forårsaket at at selve motorstyringsenheten (en liten datamaskin) sendte ut feil signaler når denne ble varm. Vi fant feilen ved å varme opp enheten med en hårføner, det fremprovoserte fuskefeilen. Enheten ble byttet i en nyoverhelt enhet fra en annen bil, nå er problemet løst og jeg gleder meg til en fuskefri MG-sesong!

### **Flisespikking rundt artikkel i MG magasinet om volt stabilisator**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 246 ganger](#)

30. april 2008 14:15:20

MGB med Jaeger instrumenter har ikke volt stabilisator. Bensinmåleren er konstruert med tre spoler og kompenserer for spennings variasjoner. På biler med gammel sikkringsboks ( 2 sikkringer ) hentes stømmen til voltstabilisatoren fra grønn krets. På nyere MGB (fra 1977) hentes strømmen fra tenningskretsen via releer og fanteri slik at spenningsfall kan overbelaste regulatoren. MAO de fleste MGB eiere kan sove trygt.

### **EI -anlegget til MGB 1974 USA**

[Skrevet av Per Morten Stuberg, lest 190 ganger](#)

2. mai 2008 15:16:20

Kan en kople ut den svarteboksen som sitter bak radionen. ( Sequentail seat belt control unit), Den har 12 stk ledninger som går inn i den.

### **Verksted TD**

[Skrevet av Leif Eriksen, lest 191 ganger](#)

5. mai 2008 10:36:22

Er det noen som vet om verksteder i Oslo som kan gjøre en god jobb på en TD ? Trenger justering av div. motorkomponenter.  
mvh

### **Verksted TD**

[Skrevet av Thor Sørensen, lest 180 ganger](#)

7. mai 2008 11:05:42

Ta kontakt med Bjørn Rygh på tlf 90010705

### **Bremser henger på MGa 1960**

[Skrevet av Torkil Østraat, lest 166 ganger](#)

10. mai 2008 21:20:10

Min MGA 1960 har fått et problem med bremsene. Venstre forhjul henger tidvis på klossene. jeg har mistanke om at dette kan skyldes at jeg etterfylte bremseveske, og tror det ble litt for mye. Jeg kvittet meg med "overflødig" bremsevæske gjennom lufteskruen, og det ble bedre. (bremsepedalen tok litt lenger inn i motsetning til tidligere hvor pedalen tok umiddelbart uten dødgang)

Nå har jeg hatt noen mil prøvetur uten problemer, men stoler ikke helt på at dette varer inn i evigheten..

Høres min konklusjon logisk ut? jeg mottar gjerne innspill fra noen som kan mer om dette enn meg.

## **Rover V8 i MG**

[Skrevet av Ole Jørgen Gjems, lest 175 ganger](#)

10. mai 2008 21:29:29

74-80 modell MG har samme forstilling som V8 modellene, samt motorfester. Bremsene foran må oppgraderes (mener jeg å huske)

Motoren som kan brukes er en 3,5L V8 (9.35) fra fortrv. SD1 eller en modifisert Land Rover motor(må bytte vannpumpe + bunnpanne mv), hvor innsug og forgasser (ex offenhauser lowrider + weber eller Edelbrock 500 forgasser) må være tilpasset kitcar ex. MG mv. Som gearkasse anbefaler jeg Rover sin LT77 5-trinnskasse. Må gjøre minimale modifiseringer på tunnelen.

Mulig MG klubben kan bistå med typegodkjenning på MG GT v8?

Når det gjelder roadster er denne minst like vridningstabil som GT, husk RV8 ble kun levert med cab og 3.9L V8 (en modifisert MGB, samme karosseri som roadster)

## **Skivebremses som henger**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 179 ganger](#)

11. mai 2008 09:57:57

Du kan ikke få bremsene til å henge, ved å overfylle hovedsylindren! Dersom du har en bremsepedal som er lavere etter å bare ha åpnet lufteskruen, har du fått luft i systemet. Pass på at luftehullet i påfyllingslokket er åpent.

Sjekk ellers følgende:

Henger bremseklossene i calipperen?

Henger stemplene i calipperen?

Er bremseslangene gamle?

Returnerer stempelet helt i hovedsylindren?

Det hender at bremse slanger gror igjenn, slik at bremsevæsken ikke returnerer fra calipperer. Gummiene utvider seg pga. alder, og armeringen i slangen gjør at hullet blir mindre, og tilslutt tettes.

Ikke bruk bilen før du har løst problemet!

Bremses som henger kan føre til koking i bremsevæsken slik at du mister fotbremsen og bare har håndbremsen til hjelp.

## **flexislang**

[Skrevet av Rolf J, lest 150 ganger](#)

13. mai 2008 12:43:13

Har en MGA 1958 modell som har hatt samme problem.

I samarbeid med Bjørn Rygh jobbet vi i hele fjor sommer med problemet. Byttet og justerte det meste. Satte inn filter, men nei. samme shiten.

Byttet så flexislangene til forgasserene, og har siden vært problemfritt.

Har ikke svar på hvorfor dette løste problemet, men fra datateknikken vet jeg at det ofte er vanskelig å se sammenheng mellom problem og løsning. Verd et forsøk?

## **Weber 32/36**

[Skrevet av Per Morten Stuberg, lest 165 ganger](#)

18. mai 2008 22:55:02

Jeg har kjøpt ny weber forgasser typen 32/36

Til MGB 1974 model. Har problemer med gasswiren til den forgasseren  
-Er det noen som har bilde hvordan di har løst probleme gasswiren? ,  
-Innfestning til forgasseren (Braket for gasswiren)?.  
-Returfjær på gasswiren ved forgasseren?

### **Instruksjonsbok MG-F**

[Skrevet av Hans Petter økern, lest 101 ganger](#)

21. mai 2008 14:40:24

Hei Jon.

Du skriver i ditt innlegg om bytting av batteri i fjernkontroll til MG-F at du kan hjelpe med å få tak i instruksjonsbok til en MG-F (2.2.2008). Eier selv en 97 mod, men mangler instruksjonsbok. Hvor kan jeg få tak i en slik?

### **Toppakning på MG TF**

[Skrevet av Vidar Oskarsen, lest 157 ganger](#)

21. mai 2008 20:10:41

Hei,

Jeg er ny her på forumet, men håper noen har mulighet til å svare på et par spørsmål.

Jeg har en 2002 MG TF 135 hvor toppakningen har røket. Motoren har aldri gått varm, men jeg har gradvis mistet kjølevæske. I dag var oljen helt grå, og konklusjonen er at toppakningen har røket.

Verkstedet sier at skifte av toppakning vil koste kr 20 000,- hvis jeg er heldig. Hvis jeg er uheldig, så vil det koste kr 65 000,-! Verkstedet mener at er fare for at noe i sylindrerne kan ha kommet ut av posisjon, slik at hele motoren må byttes... Dette finner de ikke ut før toppen er tatt av.

Er det noen som har erfaring med dette, og hvor vanlig er det at motoren må byttes i et slikt tilfelle? Hva er det i sylindrerne som kan ha kommet ut av posisjon?

### **Toppakning K-motor**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 160 ganger](#)

22. mai 2008 07:52:46

Diagnosen er nok riktig, men 20.000 for skifte av toppakning er i dyreste laget, i hvert fall dersom det handler om bare et rent toppakningsskift uten ekstrajobb. En rutinert mekaniker gjør jobben på en arbeidsdag, og selve toppakningen koster noen hundrelapper. Hvis det er tæringer i toppen, kan det være nødvendig å planslipe den. En tusenlapp i tillegg, i tilfelle. Registerrem, strammer og vannpumpe bør skiftes samtidig. Ca. 2000 kroner koster disse delene, og det er praktisk talt ingen ekstrajobb når demonteringen likevel er gjort.

Det som noen ganger kan være et problem, er at sylindringene har "sunket", dvs at de ikke stikker minst 0.1 mm over sylindrerblokken. Siden din motor ikke har gått varm, er det ingen stor risiko for at dette har skjedd. Skulle det likevel være slik at foringshøyden er for lav, er det i praksis motorbytte som gjelder. Det finnes firmaer som leverer overhalte motorer.

Land Rover Freelander benytter den samme motoren, så det kan lønne seg å kontakte et Volvo-verksted.

### **Toppakning K-motor**

[Skrevet av Vidar Oskarsen, lest 165 ganger](#)

22. mai 2008 09:15:09

På et utenlandsk forum har jeg også lest at disse sylinderringene kan synke dersom man er uforsiktig når toppen tas av. Er dette noe som er spesifikt for K-motoren, eller gjelder det samme for alle motorer?

### **Toppakning K-motor**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 167 ganger](#)

22. mai 2008 11:47:30

At sylinderringene kan synke når topplokket løftes av, det er direkte selvmotsigende, ikke sant? Det man derimot må passe på, er å ikke dreie motoren rundt når topplokket er demontert uten at sylinderringene er sikret mot å løftes. Da blir det i tilfelle en større jobb med å få ringene riktig på plass igjen. Ikke noe problem i virkeligheten. Veiven skal stå i 90 grader, dvs. alle stemplene like høyt, når toppen skal av. Hele jobben er godt beskrevet i MG Rovers verkstedhåndbok, som det er nødvendig å ha for å gjøre jobben riktig. Manualen finnes å få tak i på CD, så det trengs ikke å kjøpe hele papirversjonen.

### **feste av vaier weber gasser**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 145 ganger](#)

22. mai 2008 19:18:06

Send meg en mail så skal jeg sende deg bilder mm..

veteranvogn@yahoo.no

### **Fjernlys virker ikke mgb 75mod.**

[Skrevet av Stein-Olav Bratten, lest 153 ganger](#)

22. mai 2008 19:31:43

Har problemer med fjernlysene på min mgb.75mod.

Parklys lyser og langlys dimbryter virker.

Der kommer strøm ut i alle ledningene på lysbryteren (0.1.2). (strøm inn og strøm ut på de 2 andre ledningene er ok)

Når jeg måler ledningen fremme ved H.løkten så finnes der ikke strøm.

Alle sikringer i sikringsboksen er inntakt.

Der er en liten sikringsholder for en sikring, (ligger rett under sikringsboksen) hva er den til?

Noe rele som er gåen, eller løs ledning?? Eller?? :-)

### **Nærlys virker ikke**

[Skrevet av stein-olav bratten, lest 144 ganger](#)

24. mai 2008 21:21:39

Beklager:: Det er nærlyset som ikke virker... (fjernlys virker)

### **Koblingsskjeme MGB**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 204 ganger](#)

25. mai 2008 08:08:02

Fra lysbryteren går hovedlysledningen videre til dimmebryteren. Mål at det kommer spenning på ut-kontaktene vekselvis når du skifter mellom hel- og halvlys. Dersom det er OK, ligger feilen mellom dimmebryteren og lykten.

Her finner du koblingsskjema:

<http://www.advanceautowire.com/mgb.pdf>

### **nærlys virker ikke**

[Skrevet av stein-olav bratten, lest 131 ganger](#)

25. mai 2008 10:28:36

det er nærlysene som ikke virker. dimmbryter virker.

### **Nærlys virker ikke**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 152 ganger](#)

25. mai 2008 10:39:13

Lyshornet har en egen krets.

Sjekk

Blå ledning inn til dimmbryter. Blå ledning med rød stripe ut fra dimmbryter til lykt se.

[http://www.nmgk.no/filesystem/2007/05/1977\\_mgb\\_roadster\\_og\\_gt\\_uk\\_spec\\_cold\\_climate\\_1547.jpg](http://www.nmgk.no/filesystem/2007/05/1977_mgb_roadster_og_gt_uk_spec_cold_climate_1547.jpg)

Webmaster

### **Oppgradering av MG TF**

[Skrevet av aslak hjelde, lest 141 ganger](#)

27. mai 2008 10:30:24

Har en 2003 modell MG TF som jeg ønsker å oppgradere til skinn innvendig. Noen adresser eller kontakter som kan utføre dette i Norge eller Sverige.

Vet at det kan utføres i UK

### **Fusker når motorn blir varm**

[Skrevet av Beiron Larsson, lest 191 ganger](#)

1. juni 2008 21:05:26

Ja har bytt coil, stifter, kondensator, plugger, pluggledniger.

Den går hur fint som helst 15-20 minutter sen børjar han gå på 3 cylindrar, låter ja den stå en liten stund så går den ett stykke igen.

MGB-1972

### **MGF viberasjon ved gasspådrag**

[Skrevet av Knut S. Nordberg, lest 189 ganger](#)

1. juni 2008 22:27:56

Jeg har kjøpt en 98 mod. MGF med lav km.stand. Bilen viberer ved kraftig gasspådrag. Er dette normalt på grunn av mykt karosseri, og en kjent sak blant MGF-eiere, eller kan



det ha noe med dekktypen å gjøre. Bilen har forskjellige dekkstørrelser ihht. oppgitte originaldimensjoner av typen Nokian Hakka H.

### **Feil coil ?**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 184 ganger](#)

2. juni 2008 13:16:26

Da du sier at coilen blir ekstremt varm, ville jeg kontrollert at det er en riktig coil som står på bilen. Motstanden i pripærvikkingene skall være på 3ohm. Dersom motstanden er ca 1,5, er coilen beregnet på et tennings anlegg med primær motstand. Dette er en vanlig feil som har skpt grå hår i hodet på mange. se under <http://www.nmgk.no/default.asp?page=115&pagesub=1>

### **Er dette samme problem som jeg har?**

[Skrevet av Are Osmundsen, lest 121 ganger](#)

4. juni 2008 01:11:26

Jeg har en Austin Healey Sprite 1964 med 1275ccm og doble SU-forgassere. Når jeg skrur på tenningen pumpes det bensin ut gjennom en slangestuss fra det ene flottørkammeret - Det renner konstant, og pumpa stopper ikke. De to kamrene er koblet sammen med en slange. Bilen sviver ikke på tomgang, men hvis jeg har litt utslag på gasspedalen, sviver den og pumper samtidig masse bensin ut i motorrommet. Jeg har ikke noen peiling på forgassere, men jeg vet at jeg har betalt dyrt for overhaling og montering og justering av disse for to år og veldig få kilometer siden. Er dette samme problem som du beskriver? Har bensinfilter, og det ser ikke ut som om det er noe særlig rusk idet.

### **GIRKASSEBYTTE I MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 300 ganger](#)

4. juni 2008 14:55:51

Hei

Jeg vet jeg kun trenger å ringe Truls, så får jeg svaret, men siden jeg tror flere kan ha interesse, legger jeg spørsmålet ut her.

Jeg trenger å skifte girkasse på min '77 MGB. Normal metode ville være å løfte ut motor med girkasse osv.

Mitt spørsmål er: lar det seg gjøre å skifte girkasse uten å løfte ut motoren? Dermed slipper en frakobling av forgasser/eksos/oljekjøler/bensin/div. el. ledninger/osv.

Girkassen har en festebrakett som er festet med 2x2 skruer, men lengre bak, er det en fast travers. Denne ligger rett under overdriven!!

Derfor: Siden min '77 har radiator plassert helt framme ved grillen, tenkte jeg:

Løsne eksosanlegget, ta vekten av motor i en kran. Løsne motorfester. Lag understøttelse under girkassen - løsne alle skruene mellom girkasse og motor samt girkassebrakett. Trekk motoren ca. 10 cm fremover. Girkassen skulle dermed være klar av motor. Med litt forsiktig manøvrering, bør girkassen kunne slippes ned og klar av traversen. Ny girkasse motoret i motsatt rekkefølge.

Truls: Har jeg glemt noe? Lar det seg gjennomføre?... Hva tar minst tid?

mvh  
halvor

### **SVAR: GIRKASSEBYTTE I MGB**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 281 ganger](#)

4. juni 2008 16:01:15

Det skall la seg gjennomføre, men det tar neppe kortere tid, og er mere kronglet. BL s verksteds håndbok ( 1978-1980 USA versjon) sier "remove engne and gearbox from car". Dersom du kan dele eksosannlegget ved gearkassen slipper du å ta av forgassere og manifoil. Det er mulig at det også er lettere å ta ut oljekjøler og radiator sammen med motoren. dette gjelder i alle tilfe på Mk I. Verksteds håndboken sier at man også skall demontere panser, det er ikke nødvendig. Ta et tau og fest det til panserlåsen. Skru av panser støtten og løft panseret så høyt det går og så fester du tauet til kuffertlåsen. Husk å sett bilen på bukker bak, for å få høyde under bilen når motor og gear skall ut. Ellers kan du godt ringe.

Truls

Truls

### **skifte av girkasse på 77mod**

[Skrevet av stein bratten, lest 233 ganger](#)

9. juni 2008 10:37:00

på 77 mod.

V. motorfeste er vannskellig å ta av, fordi rattakselen ligger helt inntil.

Du må skru av de 3 små boltene og dele motorfeste, slik at noe av festet står igjen på rammen. Litt kronglete å få det på plass igjen, men alt går :- ) lykke til..

### **Girkassebytte**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 228 ganger](#)

9. juni 2008 11:10:50

Da er girkassen skiftet - på "normal" måte.... og glad er jeg for det. Jeg slet med å få girkassen til å entre i veiva og jeg kan ikke tenke meg hvordan jeg skulle fått dette til fra undersiden av bilen!!

Som Steinar nevner, er motorfestene på disse sene MGB'ene av en annen type de tidligere og noe vanskeligere på montere. Etterhvert lærer en seg teknikken og da går det bedre. At det venstre motorfestebakketten var nesten røket ( utmattings??), ble fikset ved sveising.

Nå gjenstår bare noen ledninger og radiatoren....

### **stifter Kortslytter,Midget**

[Skrevet av Mats Wilhelm Torfjæll, lest 176 ganger](#)

9. juni 2008 14:37:23

Hjelpete en kamerat i går med å få start etter lang tids park.Han slet med å Brenne opp stiftene så att platen som går mot kammen smeltet å fremkallet en kortslytting. 70mod med neg jording. koblet etter sjema med sort/vit tilminus på coil,Vit til + coil og så var det en sort vit kabel til? turtellerkabeln,skall denne på + eller -?

Prøvde begge delene men brendte et sett til med stifter. Kjenner noen til problemet så gi et kortfattet raskt svar. Coilfel?

### **Coilfeil?**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 174 ganger](#)

9. juni 2008 21:09:38

Mål motstanden i coilen den skal være ca 3ohm.

Hvit med sort stripe går til fordeler. Begge hvite med sort stripe skal på sammepol.(-)

### **Heritage-sertifikat**

[Skrevet av Tore Lie, lest 162 ganger](#)

20. juni 2008 13:33:41

Tror du har misforstått dette sertifikatet litt, Karl-Olav. Hensikten med det er å gi deg den nøyaktige produksjonsdatoen for din bil, og noen tilleggsopplysninger som det originale motornummeret, karosserinumner, original farge osv. Tekniske data finner du i verkstedmanual, instruksjonsbok og andre steder. Tore.

### **stifter Kortslytter,Midget**

[Skrevet av Stifter kortslytter, lest 152 ganger](#)

20. juni 2008 13:37:05

Dette problemet har jeg hatt på min MGB, og jeg kjenner flere andre tilfelle. Årsaken er antagelig en defekt kondensator. Kvaliteten på de nyproduserte kondensatorene er veldig ujevn, så det lønner seg å ha flere på lager! Tore

### **Felger til TF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 94 ganger](#)

22. juni 2008 21:06:46

Hei

15" felger passer IKKE på 2004 Jubileumsversjon pga. at den har 4 pot bremsekalipere og store skiver. Derfor har den 16" felger. På den annen side passer selvsagt 16" felgene på "vanlig" TF.

mvh  
halvor

### **INSTRUKSJONSBOK TIL MG TF ( ny type!!)**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 143 ganger](#)

22. juni 2008 21:19:14

Hei

Kvinnene på siste NSCR har konspirert så mye, at min kone kom hjem med krav om en MG TF!! Det har hun nå fått mot at hun ikke involverer seg i det som forøvrig foregår i garasjen!!!

...men - bilen er en 2003 modell importert fra Tyskland og har følgelig tysk instruksjonsbok. En på engelsk eller et skandinavisk språk hadde passet så mye bedre. Kan noen hjelpe meg? Jeg er også på utkikk etter en Hardtop og ett sett felger..

mvh

Halvor Asland  
Sjøstrandveien 25  
1391 Vollen  
(m): 915 917 20  
e-post: asland at online. dot no

### **MG(T)F-manual**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 160 ganger](#)

22. juni 2008 22:14:34

Mail er sendt

### **Biltilsyns V8 godkjenning**

[Skrevet av Morten A. Larsen, lest 193 ganger](#)

30. juni 2008 00:51:36

Hei, jeg fikk godkjenning for ombygging til 3.9L V8 190 hk i fjor for min 1974 MGB Roadster c/b. Truls Sundt har PDF kopi av søknaden og de fleste papirene jeg la ved i søknaden, samt godkjenningen min fra biltilsynet vest. Det skal også ligge en PDF kopi et eller annet sted på nmgk sidene.

Lykke til,  
mvh morten

### **MG B Fothviler**

[Skrevet av Brede Jacobsen, lest 202 ganger](#)

8. juli 2008 11:18:48

Det er sikkert flere enn meg som iriterer seg over manglende støtte for venstrebenet når en er ute og kjører. Forgjeves har jeg prøvd å få tak i passende fothviler, men så langt uten hell.

Er det noen der ute som tipse om en leverandør?

Dersom det ikke finnes, sysler jeg med tanken om å få laget en. Jeg har en god bekjent som kan gjøre dette, og dersom det er mange som trenger en slik, hadde det muligens vært en ide å produsere flere for salg.

Input for design vil være greit, men hvileren bør være så enkel som mulig.

### **klikkelyd**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 240 ganger](#)

8. juli 2008 14:46:20

Har en MGB fra 1964. Når jeg bremser kommer det en "klikkelyd" fra undersiden av bilen, vanskelig for meg å høre eksakt hvor, skjer kun når jeg er ute og kjører, ikke hvis jeg trækker inn bremsen mens bilen står og går på tomgang.

Noen som vet hva dette kan skyldes? Slitte hubber?

Bilen er nylig EU godkjent og ingen mangler ved bremsene.

Takknemlig for gode råd/tips.

mvh  
Jan fredrik

### **Slitte hubber?**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 209 ganger](#)

8. juli 2008 23:45:38

Jekk bilen opp fremme. La en person trykke fotbremsen inn. Prøv å rotere hjulet frem og tilbake. Beveger det seg da, prøver du å trekke til sentermutteren. Er bevegelsen borte da, er du sikker på at hubbene er slitte. Da står nye hubber og felger for tur! Uttslitte hubber resulterer tilslutt 0 bremseeffekt.

Lykke til  
Truls

### **Resultat**

[Skrevet av Bjørn-A Haverstad, lest 100 ganger](#)

14. juli 2008 15:53:40

Jeg fikk etter noe om og men demontert bremsesynderen, og handlet repsett. Men; jeg fikk det aldri sammen igjen...

Så; bilen har de siste par månedene kjørt rundt med spiltter ny både bremse- og clutchmaster ;-)

### **INSTRUKSJONSBOK TIL MG TF ( ny type!!)**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 130 ganger](#)

15. juli 2008 14:19:12

MANGE TAKK JON FOR HJELPEN!!!!

mvh  
halvor

### **Bensinlukt i MGB GT**

[Skrevet av Bjørn-A Haverstad, lest 198 ganger](#)

15. juli 2008 14:20:29

Jeg har en svært merkbar lukt av bensin i kupeen på min '71 MGB GT, USA import.

Det er montert ny tank, så den er forhåpentligvis tett.

Men; kan alternative feilkilder være

- påfyllingsrøret, dårlig tetning mot gummislange(r) ?
- slitt/defekt nål i forgasser (SU) ?
- lekk "fuel evaporation tank", sitter på innsiden av C-stolpen høyre side..

Hvor bør jeg begynne å søke etter denne plagsomme lukten???

Bilen er forøvrig til salgs.

Bilder av bilen, og liste over hva som er gjort med den, finnes på  
<http://www.haverstad.net/cars/mgbgt>

Bjørn-Anders Haverstad  
Ski

### **Bensinlukt i MGB GT**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 203 ganger](#)

16. juli 2008 09:57:32

Jeg ser at det er montert nytt toppdksel. Dette fortyrrer oljeutlufning/fuel evaporation systemet. Fjern kullfilter og fuel evaporation tank og blind røret til tanken. Sørg for at du har en oljeutlufting som fungerer. Monter tanklokk med lufting. Pass på at det er montert overflow rør fra flotørkammere som ender ved bunnpannen. Håper dette hjelper

**Takker :)**

[Skrevet av Bjørn-A Haverstad, lest 166 ganger](#)

16. juli 2008 15:22:47

Tenkte du ville være fremme med et snarlig svar, ja ; -)  
Skal stupe i garasjen i helgen, og forsøke de triksene du nevner.

Er det bare å fjerne hele fuel evaporation tanken?

Er det denne som sitter bak høyre bahhjul, 'inne' i skjermen foran baklysene?

**Bensinlukt**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 190 ganger](#)

16. juli 2008 17:15:52

Fjern fuel evaporation tanken. Blind nedløpet til tanken. husk lufting i tanklokk! Fjern også kullfilterboksen i motorrum, sørg for oljeutlufting.

MVH

Truls

**Motorvask**

[Skrevet av Ketil Heimdal, lest 190 ganger](#)

22. juli 2008 22:27:10

Hei - min MGB 64 lekker "litt" olje, så jeg tok mot til meg i kveld og vasket motoren. Var så forsiktig jeg kunne med ledninger og elektriske komponenter (de jeg vet om! - er definitivt amatør under panseret) og brukte lite vann/motorrens, men måtte bortpå motorblokk og tennpluggen der det svette olje. Vasket på varm motor.

Fikk den så vidt i gang etter vasken, men den stoppet etter få sekunder med et host. Og deretter drar den rundt, men tenner ikke.

Noe er altså blitt vått. Mitt spørsmål er om dette pleier å rette seg av seg selv bare den får tørket et par dager, eller er det noe jeg bør skru opp og tørke/legge åpent?

Ketil Heimdal

**Fukt i fordeler?**

[Skrevet av Jon , lest 165 ganger](#)

23. juli 2008 11:21:50

Du har antakelig fått fukt i fordeleren, slik at det blir overslag innvendig. Løsne fordelerlokket og tørk det innvendig.

Silikonspray fortrenger vann. Dette er noe som kan brukes med forsiktighet i fordeler og på coilens isolator.

**Papirer til godkjenning**

[Skrevet av Niels Chr. Nielsen, lest 157 ganger](#)

28. juli 2008 09:52:05

Hei igjen,

jeg fikk oversendt en kopi av ett brev fra MGOC der MG selv har gått god for endring fra 4-sylindret til V8. Dette brevet sammen med en uttalelse fra MGOC angående styrkeforholdet mellom V8 og vanlig karrosseri var tilfredsstillende fra biltilsynet som nå har godkjent mitt motorbytte. Det skulle da med disse dokumentene heller ikke være noe problem å få godkjent V8.

#### **Rød lakk til MGF 97 modell**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 129 ganger](#)

11. august 2008 12:58:57

Har bulket litt og må lakke litt på en bakskjerm, noen som vet om det finnes spraybokser med riktig farge å få kjøpt?

#### **Rød lakk til MGF 97 modell**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 125 ganger](#)

12. august 2008 13:47:43

Hei Knut

Jeg trengte litt lakk til en bil. Min lokale lakkerer, blandet lakken ( på vekt ) ihht. fargekoden og presset/pumpet lakken inn på en sprayboks med drivgass. Betalte ca. 170 for en boks. Jeg tror mange lakkeringsverksteder har denne muligheten. Jeg kunne til om korrigere lakken for "elde"...

mvh  
halvor

#### **Lakk takk!**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 113 ganger](#)

13. august 2008 09:43:00

for tipset:)

#### **Original ny toppakning til MG F 1998 ikke god nok?**

[Skrevet av Ove Økland, lest 156 ganger](#)

29. august 2008 14:28:03

Toppen blei plana/slipt og pakning og registerreim skifta ved 37 000km. Bilen har nå 54000km og NAF måler fortsatt HC i kjølevæska. Har hørt at Rover sitt utskiftingsett ikke tetter godt no og at mange anbefaler en annen produsent. Eller er det normalt med litt HC fortsatt?? Bilen bruker ikke kjølevæske mer enn normalt. Merkeverksted her antyder motorskift som neste (vil vel tjene penger). Noen som vet dette eller har erfaringer??

#### **Toppakning**

[Skrevet av Jon, lest 156 ganger](#)

31. august 2008 15:52:44

Hvis det er gassrester i kjølevæsken, tyder det på at det en sylindertettingssring ("fire ring") i toppakningen som ikke klarer å holde tett. Det kan komme av at

syylinderforingene ikke stikker like høyt over blokken, dvs. en eller flere har sunket. Ble dette sjekket da pakningen ble skiftet? Minstemålet er 0,1mm overhøyde.

Når det gjelder å bruke en annen pakning enn originalpakningen, er det først og fremst Land Rovers multilayer-pakning som blir regnet som en forbedring. Den er ikke like sårbar som originalen, men den stiller enda høyere krav til at sylindringene har samme høyde.

Prøv å skifte kjølevæske og se om gassen blir borte. Den lekkasjen du har, er eventuelt liten. Når det lekker eksos ut i kjølevæsken medfører dette vanligvis at motoren koker. Skulle det vise seg at blokken er skadet, er det i praksis motorskift som gjelder. Den går an å reparere, men det kreves at motoren plukkes helt ned og blokken remaskineres til riktige mål.

### **Bakfjærer**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 223 ganger](#)

1. september 2008 16:12:37

Hei, er det noen der ute som kjenner til prinsippet ved å hampe opp fjærbladene på feks. en MGB? Det er nødvendig å heise bakparten ca. 3-4 cm.

### **Bensin**

[Skrevet av Thor-Sverre Nilsen, lest 223 ganger](#)

17. september 2008 14:21:34

Hei -

Jeg har importert en MGB 1977 mod. fra USA  
Kan noen svare meg på om denne kan kjøres på blyfri 95 oktan ??  
-eller må den ha blytilsetning i bensinen ?

### **renovasjon forgasser**

[Skrevet av James Matthews, lest 229 ganger](#)

17. september 2008 18:16:42

Hei , har noen erfaringer ved å sende en forgasser (1969 ) til utlandet (England) for oppussing ? har fått vite fra toll at man må melde eksport og da betaler 25% av hele kostnad inkludert frakt !

Finnes det et verksted i Norge som kan anbefales ?

### **Blyfri bensin**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 236 ganger](#)

22. september 2008 11:47:46

Hei

Bilen din har en lavkoprimeret motor ( 18V 883AE 6236 ) og kan gå på 95oktan.  
Ved normal små kjøring, vil den gå greit uten bly tilsetninger.  
Dersom du skall på langtur, bør du bruke bly tilsetning.(dvs. timelange ettapper i høyt turtall).

### **To-krets bremsesystem på Midget 64-modell**

[Skrevet av Are Osmundsen, lest 128 ganger](#)



22. september 2008 17:41:12

Hei!

Jeg lurer på om det er noen på forumet som har bygget om fra en- til to-krets bremsesystem på MG Midget. Er dette en veldig krevende operasjon og er delene dyre og/eller vanskelige å få tak i?

Mvh, Are Osmundsen

### **Forgasser**

[Skrevet av Eirik Eiriksson , lest 230 ganger](#)

23. september 2008 21:39:11

Norsk Forgasser service i Drøbak kan nok gjøre jobben for deg - om han har tid.

### **Oljetrykk etter overhaling**

[Skrevet av NilsM, lest 188 ganger](#)

28. september 2008 09:12:49

Jeg har en fulloverhalt motor (1800, 5-lagret). Etter å ha startet opp får jeg ikke trykk på oljen. Motor har vært igang maks 1 minutt. Noen som har tips som gjør at jeg kanskje slipper å ta av bunnpannen og begynne fra bunn igjen.

### **Oljetrykk etter overhaling**

[Skrevet av Nils Mæland, lest 237 ganger](#)

29. september 2008 22:56:31

Har forsøkt å suge trykk fra slange ut av motor-kun surklelyd. Ingen trykk da heller. Måtte bite i det sure eplet og demontere bunnpannen og oljepumpen. Feilen var pakningen mellom pumpen og blokken, denne var for liten (tettet ikke rundt innløpet fra røret som går ned i sumpen). Resultaten var at pumpen sugde luft. Etter montering kom trykket omgående. Et stort øyeblikk! NM

### **Overhaling av motor**

[Skrevet av Asle Prestbakmo, lest 271 ganger](#)

12. oktober 2008 14:30:53

Er det noen som har et tips eller to om hvor jeg kan få overhalt en motor til en MG TD på et skikkelig vis.

### **Forgasser Service**

[Skrevet av Bjørn-Anders, lest 166 ganger](#)

14. oktober 2008 14:48:41

Jeg har hatt min 45 Weber hos Forgasser Service i Drøbak, og fått tilbake et meget bra resultat - for en hyggelig pris. Nå på høstparten er sikkert bilen likevel satt i vinterdvale, og da haster det vel ikke så på dagen å få tilbake gasseren?

Ring Kjell Bymann på 905 091 47 for en hyggelig prat :-)

**Sikkerhetssele MGA 1958**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 171 ganger](#)

17. oktober 2008 18:10:45

Er det noen som har erfaring med montering av sikkerhetssele i MGA 58 modell?

mvh Odd

**sikkerhetssele**

[Skrevet av Are, lest 161 ganger](#)

19. oktober 2008 15:35:13

Hei..

Montert i min 60 mod. Ingen problem ,men noe arbeid..Du kan maile på aruf@frisurf.no hvis du vil ha noe info.. hilsen Are

**Felger til MGF**

[Skrevet av Tor Stavsholt, lest 129 ganger](#)

20. oktober 2008 21:26:52

Jeg har en MGF 99 modell med kun sommerhjul. Jeg tenker å bruke bilen litt i vinter, og må kjøpe nye felger (stål) og vinterdekk.

Den har 5x15 alufelger foran og bak, og dekk Michelin 185/55R15 foran og 205/50R15 bak.

Er det all right å bruke samme dimesjon felger foan og bak og samme dimesjon dekk?

Noen anbefalte piggfrie vinterdekk?

Hilsen Tor Stavsholt

**Vinterhjul til MGF**

[Skrevet av Jon , lest 134 ganger](#)

22. oktober 2008 08:02:38

Den ene felgen har du allerede: reservehjulet.

Tre slike 14" felger til og 165/65x14 vinterdekk, så har du de hjulene du trenger til vinteren. 15" stålfelger finnes neppe å få tak i.

**Vinterhjul til MGF**

[Skrevet av Tor Stavsholt, lest 137 ganger](#)

22. oktober 2008 10:34:23

Takk for raskt svar, Jon. Jeg var inne på tanken om å bruke reservehjul-felgen, men trodde den kanskje var uegnet. Jeg følger ditt råd og kjøper tre nye 14' felger.

Tor Stavsholt

**Vinterhjul i Sverige**

[Skrevet av Jon, lest 142 ganger](#)

24. oktober 2008 22:22:49

[http://www.blocket.se/vi/18485092.htm?ca=20\\_s](http://www.blocket.se/vi/18485092.htm?ca=20_s)  
[http://www.blocket.se/vi/17250547.htm?ca=20\\_s](http://www.blocket.se/vi/17250547.htm?ca=20_s)

### **MGB - rust**

[Skrevet av Thor-Sverre Nilsen, lest 298 ganger](#)

27. oktober 2008 07:36:39

Hei - jeg har oppdaget endel rusthull i bunnen på min MGB, bla også i setefestene. Har noe synspunkter på om det lønner seg å få lappet hullene - eller om det er bedre å få byttet hele bunnplaten - og om dette vil være en omfattende sveisejobb ??

### **Farve på motor**

[Skrevet av Matthies Nissen, lest 100 ganger](#)

27. oktober 2008 20:00:55

Måske lidt for sent: Den korrekte farve på motor er maroon M807231. Fås i spraydåse hos Moos i England - lager nr. 07758233.

Rød motorfarve er absolutt forkert! - men desværre er der mange som bruker denne forkerte farve, måske fordi den er afbilledet i mange bøger om MG.

### **heving/senking**

[Skrevet av morten, lest 193 ganger](#)

5. november 2008 13:14:51

hei! nå har jeg satt på vinterdekkene op min MGF men hjulene subber inntil hjyluene! men han jeg kjøpte ilen av sa den kunne heves og senkes.. er dette mulig og ii tilfelle hvordan?????

### **Fjæringshøyde**

[Skrevet av Jon , lest 170 ganger](#)

5. november 2008 15:31:54

MGF har gass/væskefjæring som må etterfylles med to-tre års mellomrom. Et verksted som har Hydragas/Hydrolastic-pumpe gjør jobben på noen minutter.

Riktig høyde har man når det er 368 mm fra senter av hjulnavet til underkant av forskjermen.

### **Seter til '66 Midget**

[Skrevet av Jan Langeland, lest 113 ganger](#)

12. november 2008 19:12:14

Av sikkerhetsmessige grunner ønsker jeg å montere nye seter med nakkestøtter i min Midget '66 (mk II - GAN 3). Vet noen om det skulle være et problem å montere seter beregnet til en 1970 modell (GAN5).

### **vinduer, mgb 1964 mod**

[Skrevet av jan fredrik, lest 167 ganger](#)

17. november 2008 17:53:10

hei, jeg har sveivet vinduet helt ned på førersiden, og nå får jeg det ikke opp igjen. Hendelen sitter bom fast. Har skrudd av denne og fjernet polstringen på innsiden av døra i forsøk på å løsne problemet, men uten hell. Er det noen som har noen gode råd slik at jeg kan få ordnet dette igjen?

mvh

jan fredrik

### **Sidevindu**

[Skrevet av Truls, lest 151 ganger](#)

18. november 2008 11:26:37

Hei igjen

Løftemekanismen har muligens pasert stoppskruen.

Den sitter i et ovalt hull like ved de 4 skruene som holder hevemekanismen ved sveiven.

Løs stoppskruen og se hva som skjer.

Ring meg gjerne.

MVH

Webmaster

### **MGTF 2003. Toppakning ødelagt ved 27.000 km.**

[Skrevet av Christa L Karlsen, lest 150 ganger](#)

25. november 2008 21:16:10

Min MGTF 1600 ble kjøpt ny i juni 2003 hos merkeforhandler i Kr.sand.

12.06.2007 hadde jeg service hos forhandler ved 22.347 km. Utover vanlig service skiftet verkstedet også kjølevesken.

14.12.2007 kokte bilen plutselig, og det viste seg at toppakningen var røket.

Kilometerstanden var da 26.920.

Jeg mener verkstedet må ha gjort en dårlig jobb med lufting etter bytte av kjølevesken; eventuelt må reparasjonen dekkes av importør som en fabrikkfeil etter kjøpsloven.

For det kan da ikke være "normalt" at toppakningen ryker etter

27.000 km?

Er det noen som har erfaring med eller har opplevd noe liknende?

### **MGTF 2003. Toppakning ødelagt ved 27.000 km**

[Skrevet av Angermo, lest 149 ganger](#)

26. november 2008 10:09:44

Hei, Min røyk på ca 60.000 (2000 mod). Ble dekket av importør. Kjøpet ble etter dette pluss alt annet som går galt med MGF hevet mot selger (merkeverksted) med støtte fra Forbrukerombudet.

### **Lave syl.foringer**

[Skrevet av Crossflow, lest 138 ganger](#)

27. november 2008 00:40:04

Er desverre noen av disse motorene som har litt lave foringer, men det skal visst være et forbedret pakningsett ute på markedet nå som skal avhjelpe noe på problemet. Men en for lav syl.foring er jo et problem da det ikke blir tilstrekkelig press på pakningen og ny lekkasje kan lett forekomme.

## **Toppakningshavari**

[Skrevet av Jon , lest 160 ganger](#)

27. november 2008 17:07:59

Dårlig lufting av kjølesystem er den kanskje vanligste årsaken til til toppakningsbrudd. Men dessverre helt umulig å bevise. Det som skjer, er at kjølekappen i topplokket ikke blir fylt med kjølevæske. Dermed blir toppakningen for varm og gummitetningen som er vulket på pakningplaten, mister festet. Det kan gå alt fra noen kilometer til flere hundre mil før den slipper taket og lar vannet enten sprute ut i motorrommet eller inn i motorens bunnkasse.

Det er selvfølgelig ikke normalt at en toppakning skal ryke etter mindre enn tre tusen mil, men det kan ha den forklaringen du nevner. Men det kan også være at du har hatt en kjølevæskelekkasje slik at det har kommet luft i systemet, og da blir resultatet det samme.

## **HARDTOP TIL MGF/TF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 135 ganger](#)

1. desember 2008 23:08:45

På eBay i England, forekommer det minst 2 forskjellige typer Hardtop til MGF/TF, en med "takrenne" støpt inn og en uten.

Noen som kan belyse temaet?

Er forøvrig på jakt etter en til min frues TF - noen som vet om en?

mvh  
halvor

## **Bil med tak**

[Skrevet av are, lest 139 ganger](#)

2. desember 2008 16:34:11

Halvor.....  
Hardtop /Tak er for pingler....

are

## **Hardtop**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 142 ganger](#)

3. desember 2008 10:57:57

Se ikke bort fra at hardtop er for pingler Are, min bil er parkert for vinteren i garasjen. Med hardtoppen på... og skal ikke ut av garasjen før til våren-uten hardtop.

Til Halvor:

Min hardtop er den originale som ble levert med bilen (TF 2004 80LE) fra fabrikk og den har ikke takrenne.

Mener å huske at det er ettermarkeds hardtop` er som har takrenne.

Disse leveres så vidt jeg vet fortsatt fra eks: Browns&Gammon, Rimmer Bros, mulig også MGFCentre i UK.

Både som sorte og på bestilling levert i bilens farge.

Og så er det kanskje en liten mulighet for at den norske importøren har noen på lager de ikke fikk solgt i sin tid, sjekk med Subaru Norge.

Får du ikke tak i noe så send meg en e-post, mulig slikt kan skaffes via bekjente i UK.

En TF med hardtop blir tett og fin bil!

Hilsen  
Steinar Braaten

### **Hardtop**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 126 ganger](#)

8. desember 2008 18:25:20

Gentelmen

Vi skal vel ikke diskutere hvem som er mest pinglete - de som pakker bilen inn for vinteren eller de som har 2 sett dekk til MG'en... Nok om det!!

Jeg har sjekket litt rundt og funnet ut:

MG-Rover sin egen Hardtop har en rund profil på taket uten "vannrenne" over dørene. Derimot har den Hardtop'en som British Motor Heritage lager, en "vannrenne" slik at ikke vann renner rett ned på sidevindue eller i hodet på fører/passasjer alt. inn i bilen når dørene åpnes i regnvær. Andre versjoner har jeg ikke funnet...

mvh  
halvor

### **Vinterdekk**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 115 ganger](#)

8. desember 2008 18:50:19

Hei

Når du først nevner vinterdekk Halvor; jeg har Pirelli piggfrie snowsport på TF`en min. Rett nok kjører jeg ikke "offisielt" med bilen om vinteren, men har luftet den noen få turer på tørt, kaldt og saltfritt vinterføre. De dekkene er veldig ok til den bilen, og faktisk er det en kar i Stavanger som har slike rimelig til salgs på "salgssiden" til NMGK.

Hilsen  
Steinar

### **Vedrørende annonsespalten Kjøpannonser**

[Skrevet av Trond frøyland, lest 221 ganger](#)

11. desember 2008 00:35:17

Undres på hvorfor de som annonserer sjelden tar bort annonser som ikke gjeldr lenger. Enkelte annonsører ser ut til å ha gått i dvale da de ikke reagerer hverken på telefon eller epost. Mvh Trond

### **Vinterdekk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 101 ganger](#)

11. desember 2008 14:52:03

Hei Steinar

Siden TF'en ble levert med 15" felger, mens felgene jeg kjøpte i Sverige var 16", ble sistnevnte felger utrustet med nye sommerhjul. Det viste seg litt vanskelig å finne TF'ens dimensjoner i piggfire vinterhjul. Jeg endte opp med NOKIAN 185/55x15 (delt 1. plass i Motor/NAF testen både foran og bak. Har egentlig ikke kjørt bilen på snø ennå..... men skal gi tilbakemelding....

mvh  
halvor

### **Dersom noen føler seg truffet**

[Skrevet av Webmaster, lest 191 ganger](#)

11. desember 2008 16:48:26

Dersom noen føler seg truffet  
Ta kontakt og jeg fjerner annonsen  
MVH  
webmaster

### **På med sveisebrillene !**

[Skrevet av Morten : \), lest 183 ganger](#)

13. desember 2008 11:50:55

..noen gode kanner kaffe, radioen på P3, noen pakker havrekjeks med sjokolade og litt rust i bunnen gir en ganske god grunn til å rømme huset i julestria... -garasjen er trygg for julehysteri : )

Ut med setene og kjøp nye bunnplater...av og til koster det å være kar, men du verden så godt det er å gjøre tingene skikkelig : )

### **Norske skilt på MG Midget**

[Skrevet av Crispen de Lange, lest 166 ganger](#)

22. desember 2008 15:07:39

Hei! Jeg skal importere en flott '73 MG Midget fra England. Den er i original stand bortsett fra én liten detalj: det er montert en litt stor 1,75 SU forgasser, noe som har gjort det nødvendig å lage en liten bule/forhøyning på høyre side av panseret. Arbeidet er profesjonelt utført, og bilen er nylig blitt lakkert i metallisk BRG, så det ser ut som det skal være slik. Spørsmålet mitt er om Vegvesenet kommer til å nekte meg norske skilt siden bilen ikke er i helt original stand. Jeg fikk nemlig nesten ikke norske skilt på en '73 Land Rover jeg importerte for to år siden da bilen hadde litt for store hjul og hadde nye hjulbuer, noe som gjorde den uoriginal. Er det noen som har noen gode råd for hvordan jeg skal gå fram for å få bilen godkjent for norske veier?

### **Norske skilt på MG Midget**

[Skrevet av Truls, lest 162 ganger](#)

22. desember 2008 16:54:05

Dette er en 1973 modell, og da er vel bulen på panseret og annen forgasser sannsynligvis det minste problemet.

Biler produsert etter 1. april 1971 skall ha to krets bremsesystem med godkjenning fra fabrikk. så hvit jeg husker hadde engelske biler en krets bremsesystem helt frem til 1976.

Det kommer dessverre ann på den enkelte person hos biltilsynet på hva som blir godkjent eller ikke.

### **Norske skilt på engelsk MG Midget**

[Skrevet av Crispen de Lange, lest 161 ganger](#)

23. desember 2008 12:34:53

Takk for informasjonen. Jeg skal undersøke med selgeren om bilen har to kretser på bremsesystemet. Han har i alle fall oppgradert bremsene til skivebrems, så det er godt mulig at han har utbedret krestene samtidig. Dette er den privateide bilen til en som driver bilverksted med maleverksted, bodyshop m.v., så han vet godt hva han snakker om. Er det andre farer jeg bør være på utkikk etter i henhold til trollene som jobber i Vegvesenet?

### **MGF VVC**

[Skrevet av Jan E. Kanck, lest 118 ganger](#)

27. desember 2008 19:40:19

Jeg har en 97 mod MGF VVC som jeg er rimelig fornøyd med, men har ett par problemer som trenger løsning. Håper noen kan hjelpe meg med følgende:  
Problemer med høyt tomgangsturtall ca 1500 omdr, som ikke lar seg justere ned.  
Hvordan løser jeg dette, har vært bortig at årsaken til problemet kan være ett rele.  
Har også problem med å løse ut clutch, spesielt om bilen har stått en stund da trykket i systemet er borte. Kan ikke finne no lekkasje av væske. Har også montert ny hjelpesyliner, samt at hovedsyliner er overhaldt. Kan noen hjelpe meg her, så er jeg takkenmmelig. Gjenstår å si at problemet var der før skifte samt overhaling av hjelpe og hovedsyliner.

### **toppakning 1999 MGF**

[Skrevet av leif anthony bye, lest 157 ganger](#)

2. januar 2009 03:03:44

Toppakningen min røyk for litt siden rett i underkant av 80000km. Leter nå etter ny topp/motor. Noen som har gode tips? Merkeverksted anslo mellom 30 - 40 000 kr for hele jobben.

### **HGF**

[Skrevet av Jon, lest 129 ganger](#)

2. januar 2009 10:14:45

Dersom motoren ikke er kjørt helt tørr og har blitt overopphetet er det sannsynligvis tilstrekkelig å bare skifte selve toppakningen. Dette er en jobb som kommer på ca. 15.000 kroner på et verksted.  
Det kreves ikke spesialverktøy for å gjøre jobben, så det er ikke nødvendig å gjøre den på et merkeverksted. Skal man gjøre jobben selv, trenger man en verkstedhåndbok der bl.a. tilspenningsprosedyrer finnes.

### **Bensinpumpe MGC 1969**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 116 ganger](#)

13. januar 2009 20:59:33

Forståsegpåere sier at SU pumper ikke akkurat er verdens beste. Har derfor tenkt å se over pumpa på min bil. (Det er omtrent det eneste som står igjen å gå over) Er det noen



der ute som har gode tips å gi meg i den anledning? Pumpa sitter jo montert direkte i bensinstanken.

### **SU bensinpumpe**

[Skrevet av Truls, lest 122 ganger](#)

15. januar 2009 10:59:45

Bensinpumpen på MGC er montert på samme sted som på MGB av samme årgang. dersom bensinpumpen din sitter i tanken, er tanken og pumpen bygget om av en tidligere eier.

Du finner den nok mellom batterikassen og hjulet på høyre side bak. Dersom det er noe du lurer på ang. SU pumper kan du ringe meg.

MVH

Truls

Registerfører MGB/C registeret

### **MGB motor i MGA**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 201 ganger](#)

21. januar 2009 09:52:00

Er det mye tilpasning som skal til for å montere en 1966 MGB motor i en 1958 MGA? Original gearkasse.

### **MGB motor i MGA**

[Skrevet av Thor Sørensen, lest 182 ganger](#)

21. januar 2009 14:52:24

Da vil jeg ha hørt med Are Christensen, registerfører for MGA, han har erfaring med nettopp dette tema. aruf@frisurf.no

### **Vinkeldrev**

[Skrevet av Helge Odden, lest 126 ganger](#)

27. januar 2009 22:17:06

Kan noen svare meg på om vinkeldrevet på gearkasse på MGB må vere der, eller kan man koble speedometer vire rett på kassa.

Dersom det må vere der, hvilken misjon har det

Hilsen Helge O

### **Vinkeldrev**

[Skrevet av Truls, lest 121 ganger](#)

28. januar 2009 09:55:57

Vinkeldrevet er der for å få en riktig "linjeføring" av speedometerviren. Vinkeldrevet har en utveksling 1 til 1.

Dersom du ikke vil bruke drevet, må du montere en ny lenger vire, og la den gå i en slakk bue ut fra girkassen.

### **Blybensin, TF 1500**

[Skrevet av Fridtjof Nafstad, lest 172 ganger](#)

3. februar 2009 23:36:26

Har akkurat kjøpt en MG TF 1500, 1955 modell fra USA.

Selger informerte om at bilen kunne gå på 95 blyfri bensin, men han hadde selv brukt mest regular.

Er selvfølgelig da litt usikker på dette "flytende" rådet.

Noen som kan gi meg noe mer konkret tips her på forumet?

**Bensin**

[Skrevet av Truls, lest 172 ganger](#)

4. februar 2009 15:50:14

Du får ikke "Blybensin" i Norge

Regular er en amerikansk betegnelse for vanlig bensin (93 okt.)

Dersom det er satt inn ventiler og ventilseter for blyfri bensin skulle du kunne kjøre på moderne 95 okt. dersom du får tenningsbank går du over til 98 okt. Dersom du ikke er sikker på ventiler og seter, bruker du en bly tilsetning som du kan få på bensinstasjoner, i alle tilfelle på langkjøring.

**Blybensin**

[Skrevet av Fridtjof Nafstad, lest 161 ganger](#)

4. februar 2009 16:25:16

Takk for svar.

**Bensin**

[Skrevet av Kjell-Reidar, lest 116 ganger](#)

15. februar 2009 11:26:11

Hei.

Da prøver jeg meg også. Har nylig kjøpt en USA-importert MGB modell 1970, men ser at noen av delene tilsvare det som finnes på -69-modeller - f.eks oljefilter. Tidligere eier har liten info å gi meg, og har kjørt bilen på 98 okt. blyfri. Er dette riktig eller bør jeg bruke blytilsetning. Håper noen kan svare meg.

**Dekk Mgb 15"**

[Skrevet av Dan Helseth, lest 154 ganger](#)

23. februar 2009 20:38:26

Hei.

Jeg har gått til innkjøp av minilite 15"/ 5,5" alufelger og lurer på om det er noen som kan anbefale dekktype og dimensjon til disse.Mgb 1964 mod.

**DEKK MGB 15"**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 138 ganger](#)

26. februar 2009 12:34:05

Hei Dan

Jeg har tilsvarende hjul på min '77 MGB. Jeg har 195/60x15 Pirelli P6000 dekk. Min konklusjon er at 195 dekk er for brede for en 5 1/2 felg. Bilen har tidvis prøvd svingene på Rudskogen og i de vanskeligste svingene, har dekkene en tendens til å bli vrent av. Hold deg til 185. Jeg er litt usikker på hva som finnes av dekk i 185/60 eller helst 185/65 x 15.

Etter at radialdekk ble vanlig, var MGB utrustet med 165x14 dekk ( dvs. normalprofil; 80) Dette gir en rulleomkrets på ca. 1950 mm. I 14 " er 185/70 blitt vanlig og disse har en rulleomkrets på 1930. Speedometeret vil følgelig vise noe mer med sistnevnte en med normaldimensjonen. 195/60x15 har en rulleomkrets på 1930mm. 185/65 har 1950mm mens 185/60 har 1900mm, som egentlig har for liten rulleomkrets.

Et annet problem jeg har hatt, er at med godt lastet bli og svinger med kraftige dumper, subber dekket i hjulbuen bak...

mvh  
halvor

### **Vindskjerm**

[Skrevet av Geir Myrvold, lest 196 ganger](#)

1. mars 2009 11:52:17

Er det noen som vet om det finnes vindskjerm som kan ta av for trekken i nakken på MGA

### **Bensintank**

[Skrevet av Helge Odden, lest 132 ganger](#)

3. mars 2009 17:51:50

Jeg har skiftet bensintank på min 66 MGB. Den gamle hadde skvalpe vegger inni men ikke den nye, er det noen som har noe erfaring med om dette har innvirkning på kjøre egen skapene.

### **Puss av krom eikefelger**

[Skrevet av Fridtjof Erik Nafstad, lest 205 ganger](#)

5. mars 2009 23:10:01

He,  
Er det noen som kjenner til midler for "latmannspuss" av krom eikefelger med bra resultat.

F.eks av typen spray på og skyll av.

### **Bensintank uten skvalpevegger**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 117 ganger](#)

9. mars 2009 21:26:57

Jeg har ingen erfaring når det gjelder tanker uten skvalpevegger.  
Det jeg har sett på nettet om dette emnet går på banekjøring i høye hastigheter. Det som hevdes da er at bensintilførselen kan svikte i lange høyresvinger med lite drivstoff på tanken. ved normalkjøring på norsk landevei tror jeg ikke du vil merke noen forskjell.

### **"latmannspuss"**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 193 ganger](#)

9. mars 2009 21:34:57

Det er flere typer felgrens på markedet. Felles for disse er at de inneholder maursyre for å løse støv fra skiver. Dette rustet fast til felgen og gjør det vanskelig å få av møkk. Felgrens typene virker stort sett bra, og løser opp rusten, men det støvet som henger på statisk må fjernes med en klut / børste.

### **Min GT ble godkjent med 3,5 V8**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 97 ganger](#)

9. mars 2009 22:06:20

Jeg gikk til Biltilsynet og slo av en hyggelig prat med dem. Jeg spurte hvilken dokumentasjon de måtte ha, og fikk til svar at de trengte et brev fra firmaet som importerte MG da bilen var ny, og hvor det sto listet opp hva som var forskjellene mellom vanlig GT og GT V8. Jeg fikk oppgitt gammel importør som var imøtekommende. Biltilsynet fulgte innholdet i brevet punkt for punkt, og så var bilen godkjent.

Min GT er en 1973 modell USA versjon som var solgt ny i Oslo. Den har nå en 3,5 liters Rover V8 med SD1 5 trinns girkasse. Rubber bumper crossmember kjøpte jeg hos MG-hoggern i Nottingham. Deler ble plukket opp over hele England inkl. V8 bakaksling. Det måtte hele 4 stk. elektriske vifter til (2 sug og 2 blås) for å takle varmeutviklingen under langsom kjøring. Jeg byttet til lettere svinghjul. Bilen har en Offenhauser manifold, Holley 4-ports forgasser, Pertronix impulsgeber, MSD-6 elektronisk tenningssystem, Ny turteller og nytt speedometer. Forstillingen er coil-over med negative camber for stabil oppførsel på motorvei. Det er tubulære støtdempere foran og bak. Bakakselen holdes på plass av ett Panhardstog (anbefales sterkt!) og stabiliseres med anti-tramp bars. Likevel angrer jeg på at jeg ikke fikk montert diff.brems på bakakslingen. Bilen spinner bare du rører gasspedalen når asfalten er våt.

Først og fremst er dette en "langbeint" Grand Tourer som ikke er så nøye på hvilket gir du velger. Vil du ha en livlig bil som kaster seg rundt svinger med høye turtall, da er V8 definitivt ikke din greie.

Hilsen medlem nr. 172

### **Speedometer som ikke returnerer som det skal**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 69 ganger](#)

9. mars 2009 22:12:33

Jeg hadde samme problemet. Smørefett hadde vandret opp gjennom speedometerwires hylse. Fettet hadde satt seg på "trommelen" i speedometeret. Løsningen ble å vaske trommelen ren i bensin og å montere ny wire.

### **Apropos..**

[Skrevet av Thomas Tunold, lest 79 ganger](#)

10. mars 2009 11:33:40

..., ikke til forkleinelse for noen, men det er morsomt å se hvor mange selgere (både private og profesjonelle) av MGF'er som ikke kjenner til dette med fjæringssystemet til MGF'en og dermed i annonser skriver at bilen er senket. Faktum er som regel at bilen er blitt lavere av seg selv siden det ikke er utført vedlikehold på bilens fjæringssystem.

### **Bensintank uten skvalpevegger**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 110 ganger](#)

10. mars 2009 17:42:39

Hei

Helt enig med Truls! Jeg tror at problemet blir å regne som et akademisk problem under normale omstendigheter. Det jeg heller ville vært påpasselig med, er å passe på å tilsette litt kondensfjerner på tanken fra tid til annet. Våre biler blir tildels lite bruket noe som kan føre til oppsamling av kondensvann i tanken. Dette fører igjen til korrosjon og dette fine rustpulveret, skaper igjen problemer i forgasseren.

mvh  
Halvor

### **Bensintank**

[Skrevet av Helge Odden, lest 104 ganger](#)

11. mars 2009 09:37:30

Takk for greie svar fra dere begge to.

### **FELG TIL MG TD 1953**

[Skrevet av Jan Østlund, lest 111 ganger](#)

13. mars 2009 18:00:36

Det er vår og jeg trenger sårt en felg til TD'en. Noen som vet hvor jeg kan få tak i en brukt eller ny? Eller om eventuelt felg fra et annet merke eller modell kan passe...?

### **Felg til TD**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 98 ganger](#)

14. mars 2009 12:31:30

Hei Jan

La meg først få si at jeg IKKE har stor kunnskap om TD, men TD'en har en helt spesiell PCD, eller boltsirkeldiameter. Mener det er 4x5".

Om du får tak i en felg i England, så reiser jeg bort til England den 26/3 for å hente deler til mine gamle MG'er og en felg skal jeg alltid få plass til.....

Se forøvrig her: "5 early MkI TD wheels", men beklageligvis i Luxemburg:

[http://www.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?srchkey=&srchtype=B&ion\\_req=&model\\_req=TD&country\\_req=&county\\_req=&runprog=gensrch1&matchall=yes&nextprog=mgclassnew.awk&searchfile=%2Fusr%2Flocal%2Fxxx%2Fmgcars%2Fclassnew.txt](http://www.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?srchkey=&srchtype=B&ion_req=&model_req=TD&country_req=&county_req=&runprog=gensrch1&matchall=yes&nextprog=mgclassnew.awk&searchfile=%2Fusr%2Flocal%2Fxxx%2Fmgcars%2Fclassnew.txt)

mvh  
Halvor Asland

### **Felg til TD**

[Skrevet av Jan Østlund, lest 83 ganger](#)

15. mars 2009 11:36:37

Hei! Takk for positivt svar. Jeg har forstått at felgene til TD er spesielle, så det syntes litt vrient... Flott at det kunne la seg gjøre å ta med en felg. Kan jeg kanskje ringe deg...?

### **Felg til TD**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 85 ganger](#)

15. mars 2009 15:06:55

Hei igjen Jan

Du kan treffe meg på 915 917 20. Jeg er fram til torsdag 19/3 i Nordsjøen på Troll A, men mobiltelefonen er satt over til kontoret mitt her ute ( 55 14 49 00). Telefonen på min lugar er 55 14 42 21.

Om det blir en felg eller 4, skal vel det gå bra!! Jeg skal bort med noen MG-venner i en lang og høy Transit. I tillegg skal vi ha med hjem en org. MGB GT V8.....

mvh  
halvor

PS!! Jeg bor i Asker

### **ABS og toppakning og verksted**

[Skrevet av Tommy, lest 172 ganger](#)

16. mars 2009 16:13:52

Hei,

Nettopp kjøpt meg en 96 MG-F og dette er min første gang her inne. ABS bremsene virker ikke og ABS lyset er på. Noen som vet hva det kan være? Har sjekket sensorene men de ser ut til å virke som de skal.

Har også en slags tikkelyd i motoren (høres nesten ut som en VW Boble) spesielt på lave turtall. Sjekket oljen og helt nederst på peilepinnen var det ørlite grått. Kan dette ha med toppakningern å gjøre?

Virker som det er mange som har hatt problemer med toppakningen på MF-F'en. Har hørt at det finnes replacement kits som man kan kjøpe for å forminske sjansen for problemer. Noen som vet hvor man kjøper det?

Ellers noen som kan anbefale verksteder for MG-F'en i Oslo og omegn. Har hørt rykter om at Rygge Bilverksted skal være bra. Noen som kan bekrefte det og hvordan ligger de prismessig?

### **Rygge bilverksted**

[Skrevet av Leif-Gunnar Hombrek, lest 179 ganger](#)

17. mars 2009 18:49:57

Jeg har bare god erfaring med Rygge bilverksted. Aner ikke hvordan deres priser er sammenlignet med andre. Jeg går etter godt utført arbeide etter noen dyre besøk på verksteder som ikke har hatt begrep om å skru på en F.

### **Rygge Bilverksted**

[Skrevet av Tommy, lest 159 ganger](#)

18. mars 2009 00:02:36

Hei. Takk for svar. Bestilte time hos Rygge Bilverksted i dag: -)

### **Toppakning**

[Skrevet av Rune Ødegården, lest 151 ganger](#)

18. mars 2009 18:46:51

Hei, sitter vel en 1,8 liters motor i bilen din, samme som i Land Rover Freelander. Mye tull med toppakning i de motorene. Er å få kjøpt en forsterkning i bunn av motoren som gjør det hele mer stabilt for feste av toppen. Topplokksboltene er nesten 0,5m lange. Det er også kommet ny type toppakning

### **toppakning 1999 MGF**

[Skrevet av Rune Ødegården, lest 106 ganger](#)

18. mars 2009 18:49:38

Er du sikker du må ha ny motor eller topp? Den gamle kan muligens repareres.

### **FROSTVÆSKE I F/TF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 129 ganger](#)

18. mars 2009 23:29:33

Hei

Jeg er i ferd med å montere en ekspansjonstank med varsel for lavt kjølevannsnivå, men gjenkjenner ikke frostvæsken som vanlig glykol.

Vet noen hva slags frostvæske som skal benyttes på TF?

mvh  
halvor

### **FROSTVÆSKE I F/TF**

[Skrevet av Rune Ødegården, lest 107 ganger](#)

19. mars 2009 00:08:23

Hei. Er fargen på frostvæsken rød er det den samme som brukes på Land Rover. Fås kjøpt hos din nærmeste Volvoforhandler.

### **FROSTVÆSKE I F/TF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 103 ganger](#)

19. mars 2009 06:56:19

Hei Rune

Fargen ser snarere ut som ..... urin .. og lukter ikke som glykol...

halvor

### **Kjølevæske**

[Skrevet av Jon Andreas Fredheim, lest 120 ganger](#)

19. mars 2009 09:17:32

Lyserød OAT frostvæske er den som bilen sannsynligvis var fylt med da den var ny. Den er ikke blandbar med blå glykolbasert væske, men dersom du skyller gjennom systemet kan du bruke glykol.

Dersom det bare er snakk om å fylle ekspansjonstanken kan du bruke rent vann (kjølesystemet er på ti liter, så fortynningen blir minimal).

Ellers er det viktig å skifte kjølevæske hvert annet år i K-motoren for å unngå korrosjon. Når du bytter væske er det veldig viktig å lufte kjølesystemet grundig. Dersom det blir en luftlomme i toppen, blir den så varm at toppakningen blir ødelagt.

Å montere nivåvakt er en veldig klok investering!

### **Vann på ekspansjonstank**

[Skrevet av Truls, lest 112 ganger](#)

19. mars 2009 10:43:44

Jeg kjenner ikke ekspansjonstank systemet på MGF.

Dersom kjølevannet sirkulerer i ekspansjonstanken kan man fylle rent vann på tanken. Dersom man fyller rent vann på en "gammeldags" ekspansjonstank om vinteren kan dette fryse og tette for overtrykket med sprengt radiator, slanger eller varmeapparat register som resultat. Dette har jeg sett flere tilfeller av.

### **Kjølevæske**

[Skrevet av Rune Ødegården, lest 98 ganger](#)

19. mars 2009 18:17:49

Hei. Tapp ut den gamle frosvæska,skyll kjøleanlegget godt og fyll på ny væske,gjerne den røde og hold deg til den.Mulig du kan bygge om kjøleanlegget ditt med en sats som Land Rover bruker,da demonterer du termostaten fra termostathuset på motoren. Ny termostat sitter da montert i den nye slange satsen,denne løsning skal hjelpe mot høy motortemp.Men uansett pass på å lufte kjølesystemet godt for å få ut all luft i systemet

### **PRT kit**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 106 ganger](#)

19. mars 2009 21:35:25

Hvis du har planer om å bygge om til pressure relief thermostat, kan du se her [IMG]<http://i80.photobucket.com/albums/j198/jonaf/prt.jpg>[/IMG] hvordan jeg gjorde det med Land Rovers termostat/slangesett. Det virker helt OK, og toppakningen har en mye tryggere tilværelse etterpå.

Når det gjelder å fylle rent vann i ekspansjonstanken er dette ikke noe problem i MGF, for der sirkulerer det så det holder.

### **Puss av krom eikefelger**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 160 ganger](#)

20. mars 2009 11:35:39

Hei Fridtjof

Lov meg en ting - IKKE bruk høytrykkspyler på eiehjulene! Grunnen er at vi ikke ønsker vann inn i felgen. Ja du hørte riktig!

I bunnen av felgbanen skal det ligge et gummibånd slik at dekkslangen ikke kan knage på enden av eikene om denne skulle stikke ut på innsiden i felgen. Dette felgbåndet vil



ha trykk på seg fra slangen, men likevel vil det alltid være noe hulrom inne i felgen rundt eikene. Normalt vil strekket i eikene være så kraftig at den nesten representerer en tett forbindelse mellom eike og felg, men med høytrykkspyler vil likevel vann kunne komme inn i felgen og det er særlig eikene nede som har det verst, da disse eikene ikke har samme strekk som eikene oppe ( bilene henger faktisk fra eikene øverst i felgen!!). På grunn av måten vi holder høytrykkspylenen på, er det nettopp disse eikene nede som får mest konsentrert sprut! Dette vannet vil så etterhvert spre seg på innsiden av felgen og føre til rust ( noen felger har rustfrie eiker, men ikke rustfri felgbane). Dette vil igjen svekker innfestingen av eikene i felgen og fører etterhvert til slakk i eikene. Slakk kan normalt fjernes ved etterstramming av eikene, men i dette tilfellet er også eikene rustet....

Jeg holder på å skrive om en gammel artikkel om eikehjul som jeg lagde for mange år siden og som forhåpentligvis kommer på trykk i MG-Magasiner ut på sommeren om den ikke blir refusert.

mvh  
halvor

### **Puss av krom eikefelger**

[Skrevet av Fridtjof Erik Nafstad, lest 146 ganger](#)

20. mars 2009 21:57:02

Hei Halvor

Skal love deg å ikke bruke høytrykkspyler på eikehjulene.  
Veldig interessant resonnement du kommer med, noe som iallfall ikke jeg hadde tenkt på.

Det fine med et slikt forum er at vi kan utveksle erfaringer og lære av hverandre.

Etterlysningen av "latmannspuss" var egentlig basert på at jeg synes det kan være litt problematisk å komme til i alle krinkler og kroker med polish, filler og litt for store hender.

Ser frem til eikehjulartikkelen din i MG-Magasinet.

God helg.

Mvh  
Fridtjof

### **Eikefelger**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 151 ganger](#)

21. mars 2009 09:50:41

Hei igjen Fridtjof

Jeg foreslår fra tid til annet å sraye olje inn i begge endene av eikene. Dette hindrer/reducerer sjansene for fastrusting av eikene. For de som har biler med trommelbrems, er problemet med rust/bremsestøv fra bremseskivene ikke et overhengende problem. Eikehjulene på min MGA 1500 vasket ( vasket da den er under restaurering) jeg med Zalovann og mors oppvaskbørste..... På bilene med skivebrems, tar jeg av felgene og vasker de forsiktig på innersiden med felgrens for å få vekk det fastrustedde bremsestøvet. Deretter Zalovann og børste samt rennende vann.

For noen år siden da jeg bodde i England, fant jeg et stoff som het "Liquid gloves" og som var et stoff man kunne dyppe fingrene i før en skrudde på skitne bildeler. Dette stoffet skulle vistnok kunne vaskes bort med håndrens etterpå. Kanskje noe å spraye på felgene for å lage en hinne slik at skitt og bremsesøv ikke får så godt feste i felgen??

... kun en kreativ idee...

halvor

### **Frostvæske/korrosjon**

[Skrevet av Fridtjof Erik Nafstad, lest 92 ganger](#)

21. mars 2009 18:30:49

Hei,

Ser at Jon Andreas Fredheim poengterer viktigheten av skifte frostvæske annethvert år for å hindre korrosjon i kjølesystemet.

Uten å være fagmann vil jeg ressonere motsatt, så sant frostvæsken holder den påkrevde temperatur for ikke å fryse.

Dette begrunnes med at oxygenet vil forsvinne ut av systemet etterhvert som tiden går.

Jo, mindre oxygen, jo bedre.

Det er jo et "must" med oxygen for å vedlikeholde en korrosjonsprosess.

Mvh

Fridtjof Nafstad

### **FROSTVÆSKE**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 98 ganger](#)

22. mars 2009 14:08:31

Hei

Frostvæsken, i har motsetning til eldre tider, flere funksjoner. Ikke bare skal den sørge for at vannet ikke fryser ( glykol), den inneholder også; Oxygen scavanger ( oksygenfjernende midler), Wetting agent ( stoff som skal bedre varmeoverføring mellom blokk og kjølevæske), Corrosion inhibitor ( korrosjonshemmer), fargestoff (bl.a. for å kunne oppdage lekkasjer), etc. Problemet er at mens noen av disse stoffene ikke reduseres med tiden ( bl.a. glykol), vil andre tilsats-stoffer forsvinne med tiden.

Oksygenfjerner og korrosjonshemmer, er 2 av stoffene som uheldigvis forsvinner med tiden. Problemet blir ikke mindre, når flere av dagens biler har aktive ekspansjonstanker for kjølevæsken, dvs. at deler av kjølevæsken returnerer til ekspansjonstanken. Dermed vil den oppta luft/oksygen fra overflaten i ekspansjonkammeret og føre dette inn i systemet. Fordelen er at om du etterfyller kjølevæske, blir denne blandet ut i resten av systemet. I de tilfellene hvor ekspansjonstanken kun er en blindtarm ( slik som i de fleste eldre MG'er), vil en faktisk kunne oppleve at hvis du kun har vann tilgjengelig for etterfylling, vil en kunne oppleve at vannet ikke blir effektivt blandet inn i resten systemet og kan faktisk fryse på kalde dager. Selv om de fleste MG'er ikke er i daglig bruk om vinteren, er det ikke alle som står i oppvarmede garasjer.

På denne bakgrunn er jeg av de som oppfordrer til å skifte kjølevæsken med gjevne mellomrom. Spesielt har jeg sett en del kraftig korroderte topplokk fra Rover K-motoren som bl.a. MGF/TF benytter.

mvh  
Halvor Asland

### **starter ikke når den er varm**

[Skrevet av Helge Olsnes, lest 157 ganger](#)

23. mars 2009 11:52:11

MGB 69.

Kald start helt ok, kan kjøre hvor langt som helst, men når man stopper og skal starte igjen er det dødt. Tenner ikke.

Det er skiftet bensinpumpe og coil (GCL 110).

Noen tips før jeg begynner å sjekke gnist etc?

Takk  
Helge

### **MGB STARTPROBLEMER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 197 ganger](#)

23. mars 2009 14:14:10

Hei

Med bakgrunn i at bilen starter når den er kald:

ved startproblemer:

- 1) sjekk om det er gnist på pluggene
- 2) mens en operer starteren med full gass, ta et godt drag av det som kommer ut eksosrøret; lukter det bensin?

Dette er de 2 sentrale poengene ved startproblemer.

1) Tenningsproblemer; Ta en full gjennomgang av tenningsanlegget. Jeg skjønner du har byttet coil, derfor gjenstår: er pluggene OK? stiftene? kondensatoren? måler du 12 V på coilens 12V side ikke minst når starteren opereres?

2) Bensinproblemer; om det IKKE lukter bensin bak, bensinpumpen har du byttet, dermed; er bensinfilteret tett? er det drit i bunnen av flotørkammeret i forgasseren? er flotørstanden riktig? har du olje i demperkammeret til SU forgasseren? er nålen og dysen slitt??

Om du har både tenning og bensin: for at blandingen av bensin og luft skal antenne, må du ha kompresjon og riktig blandingsforhold. Om blandingen er for mager og/eller kompresjonen dårlig, vil tennpluggene ha vansker med å tenne blandingen. Dette kan også være et resultat av falsk luft, dvs. at ekstra luft sniker seg inn i motoren et sted mellom forgasserene og motoren.

Det finnes 2 vidt forskjellige måter å starte en varm motor på; nesten ingen gass eller nesten full gass. Har du prøvd disse?

... da begynner jeg å gå tom for forslag...

mvh  
halvor

### **Stiftegap?**

[Skrevet av Jon , lest 176 ganger](#)

25. mars 2009 07:28:56

Kontrollér stiftgapet i fordeleren. Dersom den bevegelige stiftarmen er slitt, blir stiftgapet for trangt og gnisten svak. Når man sjekker gnisten på tennpluggen kan den likevel se OK ut fordi den tenner i friluft og ikke under kompresjon.

### **Startproblemer**

[Skrevet av Geir Myrvold, lest 162 ganger](#)

25. mars 2009 11:36:10

Har du sjekket pluggledningne (er det kullledninger )

### **Nål til SU forgasser**

[Skrevet av Erik Holt, lest 161 ganger](#)

25. mars 2009 13:45:13

Hvordan kan jeg finne rett nål til SU AUD325F og R når min MGB GT 1970 er boret til 1950cm<sup>2</sup> ? Trenger vel litt annen blanding da?  
Har spurt hos Burlen Fuel system, men de svarer ikke på slike henvendelser.

Medlem 114

### **NÅL TIL SU**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 149 ganger](#)

25. mars 2009 17:05:15

Hei Erik

I utgangspunktet vil SU "kompensere" for den ekstra mengden som passerer venturien, men i henhold til "Tuning S.U. Carburetters" av G.R. Wade 4th. edition, kan du gå opp til nål: AUD 1004. Denne gir noe fetere blanding.  
BMC "Special Tuning Manual" mener std. bestykning er tilfredstillende til og med Stage 2, mens de for Stage 3 går til HS6 ( 1 3/4") forgassere. Deretter går de over til Weber 45 DCOE.

For å få ut det din 1950 cc motor har som potensiale, bør du også justere nål/dyse ihht. Haynes og andre "Workshop Manuals". Sørg for at du har dekselet under forgasserne som hindrer motoren i suge varm luft fra eksosmanifolden. Legg gjerne en slange fra fronten av motoren frem til forgasserne. I tillegg kan du vurdere å tvinne isolasjonsbånd rundt manifolden som igjen reduserer varmetilførselen til motorrommet.  
Om du ikke allerede har elektronisk tenning, bør du investere i dette. En bensinpumpe i topp stand er også en forutsetning.....  
Da er vi inne på det evigvarende problemet..... mye vil ha mer..

Good luck!!

Halvor Asland

1870cc Peter Burgess Stage 3 motor på Weber 45; Rudskogen 1m 20s.

### **Hallo og takk for tipsene**

[Skrevet av Helge Olsnes, lest 148 ganger](#)

25. mars 2009 17:41:32

Det kan nok være et bensinproblem.

det var satt i Groosejet (med kule)ventil i det første flottør kammeret.

På grunn av at det fløt over i kammeret hadde den blitt foret ned for å minske volumet i kammeret (stengte tidligere). Men problemet med flom lå i en aftermarket pumpe som var satt i i USA, som leverte alt for høyt trykk,(innimellom) slik at flottøren ikke hadde oppdrift nok til å stenge.

Med ny pumpe på plass var flomproblemet løst, og når de ekstra skivene (nedforingen)ble fjernet så er det normalnivå i flottørkammeret,og høyere nivå i filteret, og da virker det som varmstarten funker. Har bare sjekket en gang med oppstart i garasjen,oppnådd norm temp, og den startet igjen.

Skal prøve en tur når været tillater.

Helge

### **Sprekker ved vinduene**

[Skrevet av Ole-Johnny Olsen, lest 147 ganger](#)

27. mars 2009 20:59:21

Etter å ha sett "weeler dealer" eller hva det heter på tv ,ble sprekker i dørene på roadsteren beskrevet som allment kjent.Dvs. en svakhet i karosseriet gjør at disse oppstår.Er det bare å sveise disse ,eller hva skal en amatør gjøre som ikke har noen erfaring med slike ting.Min 1974 mod. har disse sprekkene,og de er tett opptil vinduene.

Ole-Johnny Olsen

Holmestrand

(MG-eier siden i høst)

### **SPREKKER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 141 ganger](#)

27. mars 2009 21:05:33

Hei Ole-Johnny

Jo da - sprekkene er velkjente. Sprekkene skyldes utmatting, dvs. at det er vibrasjoner i døren som skaper sprekkene. Jeg har sveist sprekker før og lagt inn en forsterkning innvendig bak sprekkene. Har ennå ikke fått noen ny sprekk, så jeg kan ikke helt svare dette er 100% suksess....

mvh

halvor

### **Dørsprekker**

[Skrevet av Ole-Johnny Olsen, lest 139 ganger](#)

27. mars 2009 21:12:46

Whow,kjapt svar på dette.

Konklusjon:Sveising med en platebit på baksiden for å fikserte sprekkene

Kanskje litt smeltet bly i tillegg?

Har sett dett blitt brukt mye,men det er muligens "the american way"

### **Crack off doom**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 143 ganger](#)

28. mars 2009 00:26:04

Dette er et kjent problem. Borr et hull ca. 4mm i enden av sprekken. Borr huller på begge sidet av sprekken, og pluggsveis en plate under sprekken. Sveis så igjenn sprekken. Reperasjonen på min bil er snart 10 år gammel. og vellykket. Kunn slipt ned og sparklet etterpå. Se også etter sprekker under ventilasjonsruten når du er i gang.

### **mg midget**

[Skrevet av Lars-Ole Haagensen, lest 152 ganger](#)

28. mars 2009 13:40:05

Hei,lars-ole her ny i klubben.Skaffet meg nettopp en midget 1500 77 usa-mod.Begynner restaurering nå så får vi se hvor lenge de tar.Jeg lurer på om du må holde usa-orginal med store støtfangere,enkel forgasser å luftesystemet til eksosen for å få den godkjent.Eller kan man bygge om til engelsk mod uten rattplasseringa.Alle gode råd om restaurering er velkommen.

### **1977 MG Midget**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 141 ganger](#)

28. mars 2009 19:47:25

Jeg ville gjøre minst mulig med bilen før godkjenning. Sørg for at den er i teknisk god stand, og kjør den til biltilsynet for registrering. Du har egentlig ikke lov til å endre bilens struktur. MAO ikke lov til å byte til crome fangere.

### **Oppgradering av MG TF**

[Skrevet av Aslak Hjelde, lest 172 ganger](#)

30. mars 2009 18:40:35

Har en 2003 modell MG TF116 som ønskes oppgradert til:

- 160 hk
- skinninteriør

Ønsker ikke å bytte bilen!!! Andre forslag til hvem/ hvordan/ hvor/om dette kan gjøres.

### **enkelt**

[Skrevet av ole osen, lest 221 ganger](#)

1. april 2009 02:29:12

ser det er masse prob med 1,8 motoren.. man får en ny fab overhalt motor, for 15000... med 2 års garanti i korv land. bytter skitten på 5 timer, selv med ti tommel tottttter. lett skrudd. og da får man den nye mod topp pakkningen. enkelt og greit. er faktisk lett skrudd. bedre plass en man tror.....

### **lett**

[Skrevet av oko, lest 194 ganger](#)

1. april 2009 02:35:32

honda motorene passer også... om man er kreativ men, de er til å stole på.....

## lett

[Skrevet av oko, lest 186 ganger](#)

1. april 2009 02:36:04

honda motorene passer også... om man er kreativ men, de er til å stole på.....

## Ombygging i England

[Skrevet av Jon , lest 158 ganger](#)

2. april 2009 22:14:52

En såpass omfattende jobb må du vel til England for å få gjort, eller i hvert fall for å skaffe de nødvendige delene til.

<http://www.mgfcentre.com/> eller <http://www.mikesatur.com/> er to velrenommerte aktører på området.

## Periodisk fusking 1978 MGB

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 216 ganger](#)

3. april 2009 08:39:45

Har vært den lykkelige eier av en 78 MGB i en måned. Bilen er bra men motoren ser ut til å leve sitt eget liv til tider. Da jeg overtok bilen fra tidligere eier i Buskerud gikk motor helt greit inn til Oslo men da vi satte kursen hjemover mot Stavanger begynte problemene:

I over 30 mil fusket motoren med dårlig trekkraft, høylytte smell og av lyden skulle en tro at den ikke gikk på alle sylindre. De siste 25 milene fungerte bilen glimrende uten noe problemer og jeg var sikker på at problemet hadde vært ising i forgasser ettersom temperaturen var høyere på vestlandet. Denne teorien ble ødelagti går da jeg i 11 varmegrader opplevde de samme problemene.

Det er olje på forgasserene, luftfiltere er skiftet og det ser ut til at alle pluggene får gnist ved kontroll på tomgang. Vakum slanger er også tilkopleet.

Har ikke så stor erfaring med denne biltypen og kjenner ikke alle triksene. Håper noen kan hjelpe

## Periodisk fusking 1978 MGB

[Skrevet av Truls Sundt, lest 212 ganger](#)

3. april 2009 12:57:05

Begynn med å sjekke tennings anlegg. Finn et mørkt sted. La motoren gå og se etter gnister ved coil og høyspentkabler. Sjekk om det er løse kontakter på lavspent siden på coil eller fordeler. Sjekk / skift rotor. Sjekk / skift fordelerlokk.

Når du er sikker på at tennings anlegget er i orden, kan du begynne å sjekke bensin tilførsel og forgassere. Hvilken type har du? HS4, HIF4, Stromberg eller Weber? Står bilen i MGB/C registeret? Hvilket bilnummer har den?

## Da prøver vi...

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 196 ganger](#)

3. april 2009 13:07:38

Takk skal du ha Truls for tilbakemelding. Får gå til innkjøp av nødvendige deler å ta det som Påskekos :-). Forgasser er av Stromberg type men jeg har ikke sett etter model betegnelsen. Det sitte K&N filter på topp.  
Har kun hatt bilen i kort tid og er usikker på om den er i MG registeret.  
reg nr. er AA-43845

### **gear olje MGB 63 modell**

[Skrevet av Håvard Solhaug, lest 221 ganger](#)

3. april 2009 22:36:18

Skal bytte olje på gearkassen på min MGB fra 63. Ser i manualen det anbefales motorolje 10-50w. Hva anbefales av brukere . Syntetisk eller mineral olje osv (Det ble før brukt ATF olje på noen manuelle kasser fra BMC) Har noen noe erfaring?

### **Oljevalg**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 255 ganger](#)

4. april 2009 14:35:41

Bruk en mineralolje 20W-50. Syntetiske oljer kan bli for "glatte" slik at kassen synkroniserer dårlig. Har ingen erfaring med ATF oljer på MGB. Eneste forrdelen med ATF er at den er mye tynnere under ekstrem kulde, og kan tåle høyere temperaturer før den blir brutt ned.

ATF oljer på BMC er nytt for meg. Før 1970 ?

### **OLJE**

[Skrevet av Håvard Solhaug, lest 214 ganger](#)

4. april 2009 15:31:04

Ble prøvd på noen Rover og Range Rover på 70 og 80 tallet etter anbefaling fra BL Norge sin tekniske guru da som heter Hans Gillingsrud (han var veldig dyktig med engelske biler)

### **Gear olje**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 221 ganger](#)

4. april 2009 18:22:25

Rover og Triumph gearkasser har en helt annen oppbygging en de gamle BMC kassene. Fremdeles vil jeg fraråde eksperimenter med ATF

### **dekk MGB 15"**

[Skrevet av Hallgeir, lest 96 ganger](#)

6. april 2009 21:15:56

Hei,

Jeg har Pirelli P6 i 185/65x15 på 5,5" felg, Minilite-kopi. Dette fungerer, etter min erfaring, meget bra. Utfordringen er som Halvor skriver at dekkene kan subbe i hjulbuene bak ved kraftig svingkjøring. Det er meget viktig at bakakslingen er 100 % sentrert på bilen for å unngå dette.

### **Fusk eller dårlig trekkraft**

[Skrevet av Rune Helgeland, lest 205 ganger](#)



7. april 2009 23:08:16

Dersom det er Strombergforgasser kan det også være gummimembranen i forgassertoppen som har et lite hull, men da virker det som regel som liten gassrespons sjekk membran. løsne de 4 skruene på forgassertoppen og ta ut gasstempel. sjekk gummimembran for hull, hvis membran er gammelt skift den uansett fordi at den sansynligvis er for stor når den skal inn igjen. eller så virker det som problemet egentlig ligger på tenningssiden stift eller kondensator, fordelerlokk overslag. Ta en titt i mørket når motor går og se etter blå gnister.

### **Da her vi skiftet ut det grunnleggende**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 182 ganger](#)

8. april 2009 07:50:32

Takk for tilbakemelding Rune og Truls,  
Har skiftet stifter, kondensator, rotor, fordelerlokk og ledninger uten noen umiddelbar virkning. Merket ikke forskjell før jeg byttet pluggen. Da ble det bedre. Satte kamvinkel på 60 grader og tenning på 10 med lampe. La merke til at de gamle pluggene var veldig svarte som muligens kan være olje ettersom jeg mistenker oljeforbruk over normalt. Kanskje dette kan sote ned pluggene som igjen gir dårlig tenning etter en tid? Har som tidligere nevnt nettopp overtatt bilen så jeg er ikke helt kjent. Hadde håpet å skifte /overhale motor denne sommeren så det kan tenkes jeg fyller på en 20-50 olje for å se om oljeforbruket minker.

### **Tenning**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 238 ganger](#)

8. april 2009 09:49:03

Har du brukt tenningslampe, ville jeg satt tenning på 15 grader ved tomgang, uten vakuum, eller 10 grader statisk. Sotete pluggen indikerer for fet blanding. Brunt belegg indikerer olje. Er pluggen sotet / blank er det fetblanding og olje. Sjekk pluggene etter en lang tur.

### **Fantastisk**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 238 ganger](#)

8. april 2009 09:52:13

Takk for all hjelp. Må nok melde meg inn i det gode selskap :-)

### **1977 MG Midget**

[Skrevet av Lars-Ole Haagensen, lest 118 ganger](#)

13. april 2009 23:51:38

Takk for tipset, de forandrer litt på planene.

### **Godt resultat**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 113 ganger](#)

14. april 2009 14:24:34

Jeg har sveist opp med en plate på innsiden som beskrevet i de øvrige innlegg. Benyttet så bly, før grunning og lakk. Fordelen med bly framfor sparkel, er at det er mykere og står bedre mot vibasjonene på dette utsatte område.

## **En del som må gjøres**

[Skrevet av Arve Heieren, lest 122 ganger](#)

15. april 2009 17:48:34

Skininteriør er nok forholdsvis enkelt. Dette kan bestilles fra flere leverandører men prøv <http://www.newtoncomm.co.uk/>

Når det gjelder å øke din 1.6 liter til 160 HK trenger du kraftig modifisert topp, ny motorstyring, nytt insug m.m.

Jeg er ikke sikker på om MGF centre er de rette til å ta seg av dette. Har litt blandet erfaring med deres råd og produkter. Mike Satur har jeg ikke så mye erfaring med.

Jeg har hørt mye godt om en som heter Dave Andrews og har hatt en del meningsutvekslinger med han.

Han har et kit som skal gi 160 HK + på 1600 blokka. Prisen for dette er £1700 +++ du må nok regne med i overkant av 25.000,- inkl finjustering på rullende landevei for å få dette til.

Link til Dave Andrews: <http://www.dvapower.co.uk/>  
Masse nyttig info om trimming av K-serie motoren her.

Sjekk også ut: <http://www.mgf.ultimatemg.com/>

Og så bør du vurdere å oppgradere bremsene.

Har selv byttet kammer og modifisert min 1998 1.8 MPI og har vel et sted mellom 140 og 150 hester mot 120 original og sikter ikke på mer. Skal ha den på rullende landevei i løpet av sommeren så da får jeg finjustert den.

Baksiden ved å ta ut for mange hester er at disse må hentes på høyt turtall og det går ofte utover motorens egenskaper på lave turtall.

## **Bytte av topppakning**

[Skrevet av Arve Heieren, lest 97 ganger](#)

15. april 2009 18:49:18

Hvis du skal bytte topppakning vil jeg anbefalle å ta med et par modifikasjoner. Land Rover har utviklet en ny oljeskinne, og ny topppakning som skal gi deg en bedre løsning for fremtiden en bare å bytte topppakning med standard MGF pakning.

Jeg kjøpte deler fra England og sparte mye på det (tror jeg). Betale i overkant 2000 for: Topp pakning, oljeskinne, manifold pakning, Eksos pakning, Strekk bolter, vannpumpe, oljefilter, lokk til kjøleveske.

Jobben lot jeg BS Auto på Økern i Oslo ta (bekjente av meg. Ingen MGF eksperter, men har gjort jobben på Land Rover flere ganger).

Husk at det er anbefalt å planslipe toppen. Oslo Cylinderservice gjør dette for en drøy 1000 lapp.

15.000,- for alt bør være maks hvis du sjekker litt rundt.

### **Ride height-justering (Hydragas-pumping) pris?**

[Skrevet av Jon Fredheim, lest 160 ganger](#)

17. april 2009 20:52:19

Jeg tok en ringerunde i Østfold for å få pris på justering av fjæringshøyden på MGF'en. Det er mulig at det finnes fler, men jeg klarte å lete opp to verksteder med Hydragas-pumpe: Bilforum Fredrikstad og Rygge Bilverksted.

Prisen i Fredrikstad ble beregnet til en halv times jobb (den tar maks. fem minutter) = 483 kroner.

Rygge bilverksted har fast pris på jobben: 1.500 kroner. Ikke verst for fem minutters jobb det, vel? Hvilke andre er det om opererer med slike priser? Toppadvokater og luksusprostituerte?

Nå har jeg laget min egen pumpe, kjøpt Hydragas-fluid hos MG-Hagen og justert fjæringshøyden selv.

Er det noen andre som har priseksemples på denne jobben?

### **Ride height-justering (Hydragas-pumping)**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 141 ganger](#)

18. april 2009 11:12:58

Hei Jon

.... derfor kjøpte jeg TF til fruen... med konvensjonelt hjuloppheng!

Fra spøk til alvor. Så lenge en ikke skal skifte rør, slanger eller fjæringsselementer som krever full vakuuømning av systemet, er det ganske enkelt å lage sin egen pumpe. For eks. kunne sentrene ha oversikt over "private" pumper innen sitt geografiske område. Da vet en at betalingen er fornuftig samtidig som de som lager sin egen pumpe, får dekket kostandene. I tillegg: kanskje du kunne lage en artikkel i MG-magasinet, slik flere nevenyttige kunne lage slike pumper? Prisene du refererer til, er jo nærmest forkastelige. Jeg antar at prisen er mange ganger dette for full vakuuømning med påfølgende fylling!!

Halvor Asland

### **MGC Temperaturmåler**

[Skrevet av T.Stavdal, lest 159 ganger](#)

23. april 2009 03:27:07

Måleren på daschbordet gikk til null, så jeg lurer på om føleren er ødelagt men jeg klare ikke finne den er den noen som har en ide hvor den sitter og hvordan den ser ut. Den er elektrisk. Hullet foran på blokka er det satt inn en blindpluggt.

Hilsen

Torgeir

### **Fant løsningen**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 235 ganger](#)

24. april 2009 10:32:56

Har skiftet alle slidedeler i tenningsystemet, justert kamvinkel, tenning til anbefalte 15 grader (med lampe) og justert Co som var før høy. Nå fungerer bilen meget bra. Takk for hjelpen til de som har kommet med innspill.

### **MGC Temperaturmåler**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 146 ganger](#)

24. april 2009 12:43:08

Sender deg et bilde med beskrivelse.

Det behøver ikke være tempføleren som er defekt.

Sjekk at det er støm inn på voltstabilisatoren (grønn ledning )

Sjekk at det er stømm ut fra voltstabilisatoren og inn på instrumentet.

Ta av ledningen på tempføleren og sett den direkte til jord. Da skall instrumentet slå ut. Håper dette hjelper til med å finne feilen.

### **felger til TD**

[Skrevet av Dagfinn Jørgensen, lest 82 ganger](#)

6. mai 2009 17:44:06

Jeg antar at platefelger på TF er tilsvarende TD.

Jeg har fire platefelger som tidligere satt på min TF.

Hvis du kan gi meg noen mål så skal jeg sjekke dette.

Mvh

Dagfinn

Registerfører.

### **SU pumpe**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 186 ganger](#)

7. mai 2009 10:03:14

Har nettopp satt inn ny SU pumpe på MGC. Pumpa har en feil - den pumper kontinuerlig og jo raskere jeg kjører jo mer tikker og går den.

Det er ingen lekkasjer å se verken ved pumpa eller ved forgassere. Den gamle fungere som den skulle. Sikftet til ny bare "for sikkerhetskyld".

Tips?

Åsmund

### **SU PUMPE**

[Skrevet av Halvor og Truls, lest 164 ganger](#)

7. mai 2009 14:26:55

Hei Åsmund

SU pumpen er en membranpumpe, som fungerer ved at membranen trekkes frem og tilbake og pumper dermed bensin fra en bensintank til forgasserne. I tillegg til en membran, består den av en spole som får spenning/12V via en kontakt, en fjær, en stang som er koblet til membranen, samt to enveisventiler.

Når du skrur på tenningen, vil kontakten være lukket, dvs. strømmen kan passere gjennom kontakten og 12V når dermed spolen som igjen skaper et magnetfelt. Dette magnetfeltet trekker så på en stang som igjen er koblet til membranen. Dermed trekkes membranen ned og bensin suges inn i bensinpumpen fra bensintanken. Når membranen er trukket helt ned, vil stangen som er festet til membranen åpne kontakten og dermed forsvinner magnetfeltet. En fjær presser dermed membranen tilbake til utgangspunktet. Bensinen som er over membranen blir dermed pumpet videre til forgasseren. For at bensinen ikke bare skal gå frem og tilbake, er det koblet en enveisventil inn og ut av membrankammeret.

Av det du sier, kan jeg tolke følgende:

- \* det er ingen lekkasjer av bensin verken ved pumpen, i ledningene fram til forgasseren, eller i forgasseren (overløpet). Jeg tolker det også slik at det heller ikke renner bensin inn i motoren pga. for høy flottørstand.....
- \* kontakten som er opphavet til de fleste problemene med SU pumpene, fungerer siden du hører de karakteristiske klikkene
- \* motoren starter og går, så den får tilførsel av bensin

Problemstilling 1: Når membranen er skadet, dvs. et mindre hull, vil pumpen høres ut slik du beskriver. Ved en splitt i membranen, vil bensin komme ned i kammeret under hvor fjæra ligger. I dette kammeret er det åpning til friluft, normalt via en slange ( som normalt mangler). Om skaden er liten, vil motoren fortsatt få bensin, men denne problemstillingen, må forkastes, da du ikke ser lekkasje av bensin under pumpen.

Problemstilling 2: Ved en mindre skade på enveisventilene, vil du kunne få symptomer som du beskriver. Normalt gir disse leppeventilene meget få problemer. Likevel - dette kan være en mulighet, men lite trolig.

Problemstilling 3: Bensinen som suges inn fra bensintanken kommer støtvis ettersom membranen dels suger fra tanken og dels pumper videre bensinen mot forgasseren. Dette betyr at det vil være vekslende undertrykk/støt i sugeledningen. Om du har en lekkasje på sugesiden av pumpen, vil du ikke normalt oppdage dette, unntatt når bilen står i en bratt utforbakke med full tank. Når pumpen plutselig suger bensin ( lager et undertrykk), vil den kunne suge luft i tillegg til bensinen. Luften når så pumpemembranen. Luft er i motsetning til bensin komprimerbar. Istedenfor å pumpe bensinen videre til forgasseren, vil membranen komprimere luften. Dermed vil den levere mindre mengder bensin, samtidig som pumpen vil stå å slå hele tiden. Dette er en mulig årsak til problemene.

TEST:

Monter tilbake den gamle pumpen. Sjekk om den også slår hele tiden nå. Dette vil ikke gi et entydig svar på problemet, da en ny pumpe kan gi større trykkpulser enn en gammel pumpe, som igjen betyr at problemet ikke viser seg med den gamle pumpen.

Uansett: Bytt slanger og inspiserer røret over bakakselen for skader!

VI ER SPENT PÅ RESULTATET !!!!

Halvor Asland og Truls Sundt

**Felger til TD**

[Skrevet av Jan Østlund, lest 85 ganger](#)

7. mai 2009 14:31:30

Hallo!

Takk for velvilligheten. Fikk imidlertid tak i felger for noen uker siden, så nå er TD'en på veien igjen...

#### **Verksted TD**

[Skrevet av Dagfinn Jørgensen, lest 74 ganger](#)

7. mai 2009 16:13:03

Jeg har overhålt min TF 1250 motor hos Frode Røed Drammen/Solbergelva.

Jeg er meget godt fornøyd med arbeidet han har utført.

Fordelen er at han har erfaring med denne motoren.

Mvh

Dagfinn Jørgensen

Registerfører

#### **Bremseeskjold TD**

[Skrevet av Dagfinn Jørgensen, lest 59 ganger](#)

7. mai 2009 16:18:20

Jeg har bremseskjold til TF.

Antar at dette er samme som på TD?

Ev. må jeg sjekke dette.

Dagfinn Jørgensen

Registerfører

#### **SU pumpe**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 112 ganger](#)

11. mai 2009 16:18:08

Hei igjen og takk for utførlig svar og tips.

Etter at slanger ut/inn var sjekket uten positivt resultat, så tok jeg ut pumpa igjen og prøvde den fra en bensinkanne.

Jeg konstaterte at feilen ligger i pumpa. Det varierer mellom å fuske samt å pumpe svakt, men da med for dårlig trykk.

MG Hagen som jeg handler hos sender meg nå en ny pumpe og da går jeg ut fra at alt ordner seg.

#### **SU PUMPE**

[Skrevet av Halvor, lest 125 ganger](#)

11. mai 2009 22:30:22

Hei igjen

Gir du oss tilbakemelding etter at ny pumpe er installert?

Halvor

### **Tempføler + oljeføler**

[Skrevet av T.Stavdal, lest 103 ganger](#)

13. mai 2009 04:24:06

Vel,måleren slår ut med ved tilkobling til jord, men pluggen som sitter der ledningen er av lettmetall og er sikker satt der for at gjengene er blitt ødelagt

Var hos Bjørn men vi fant ikke ut hvor føleren sitter nå siden den er plassert en annen plass.

Og så har oljemåleren min gått i 100 tok da av ledningen og da vart det null utslag, se ut som den er kortsluttet.

Men jeg tar i mot alle tips her

Torgeir

### **Tempføler + oljeføler**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 105 ganger](#)

13. mai 2009 09:58:12

Oljetrykksføleren er " mekanisk " elektrisk. Mao kan du ikke kontrollere den med et multimeter. Den virker som et blink rele slik at strømmen pulser etter olje trykket. Løsningen her er å prøve med en ny føler. Det kan være et alternativ å sette inn et dobbelt mekanisk instrument fra en tidlig MGB.

### **Høyt turtall**

[Skrevet av J. Brunton, lest 210 ganger](#)

14. mai 2009 00:02:09

Etter å ha kjørt min MGB 72 har jeg oppdaget at jeg av og til har høyt turtall når jeg trykker inn clutchen. Den "henger" seg litt opp.

Kjører jeg forsiktig etterpå, kommer den seg igjen.

Er det noen som har idè om hva det kan være?

Er totalt fersk: -)

### **Høyt turtall**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 184 ganger](#)

14. mai 2009 09:28:03

Det kan være at gassvaieren henger. Sjekk at returfjærene er der og riktig montert. Sjekk at vaieren ikke har fliset seg opp i strømpen.

### **Turtall**

[Skrevet av J. Brunton, lest 176 ganger](#)

14. mai 2009 18:35:11

Fjærer og vaier er ok.

Hylsteret som beskytter vaieren er løst, mulig det er den som henger. Den er av metall og følger sikkert med vaieren når jeg gasser, uten å "falle på plass" når jeg slipper gassen.

Skal prøve å feste den.

## **Oljetrykk**

[Skrevet av J. Brunton, lest 190 ganger](#)

24. mai 2009 13:22:21

Oljetrykket holder seg konstant på 60. Øker til 65 70 når jeg gir på.

Den skal jo falle ellers, men gjør ikke det.

Har dere noen tips om hva jeg kan selv kontrollere? Er dette noe som krever verkstedtime?

## **Olje i forgasser.**

[Skrevet av J. Brunton, lest 164 ganger](#)

27. mai 2009 00:37:43

Hei igjen.

Var på mitt første mg garsje treff i Kristiansand.

Fikk tips om en skvett med olje i forgasseren.

Viste seg at det var det som manglet i den ene.

Har ikke hatt problemer siden: -)

## **Periodisk fusking MGB 78 (fortsettelse)**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 169 ganger](#)

31. mai 2009 11:10:00

Har etter flere gode råd skiftet alt av tenningsdeler, justert tenning og forgassere. Bilen har fungert perfekt i en periode helt til nylig da den igjen har begynt å mistet kraft og putrer avgårde.

Begynner nå å mistenke bensintilførsel ettersom filteret i i motorrom var tilnærmet tomt ved siste hendelse. Etter en stund på tomgang fylles filteret igjen og bilen går som normalt.

Har tenkt å skifte bensinpumpe samt rør fra mellom tank og motorrom. Har noen hatt tilsvarende erfaringer og bør jeg evt tenke på å skifte ut tanken?

## **MGB fusking**

[Skrevet av Helge Odden, lest 161 ganger](#)

31. mai 2009 20:36:36

Det kan vere bensinlokket som er for tett, hvis ikke luft kommer til blir det vakum og pumpa klarer ikke og suge til seg bensinen fort nok.

## **Periodisk fusking MGB**

[Skrevet av M. Sønsterudbråten, lest 165 ganger](#)

31. mai 2009 22:16:07

Jeg hadde samme problem med min 69` MGB tidligere i vår. Var i gjennom samme runden med bytting av alt av tenningsdeler, men problemet bare fortsatte. Fuskingen startet helst da jeg fikk lagt inn overdriven å stabiliserte turtallet. Veldig mye puttring og harking.

-Fikk da en følelse av bensintilførsel, så jeg byttet SU pumpen. Det var nok originalpumpen fra 1969 som satt der så den var nok moden for utskifting. Når bilen kom



på bukken og pumpen kom til syne, fant vi et gammelt blikkfilter som var pottetett av rustfarget gjørme. Filteret og pumpe ble byttet og bilen ble 99 prosent bra.

Fuskingen ble helt borte, men kjente litt tendens til sporadisk smålugging når bilen gikk på helt stabilt turtall. Jeg fikk da et tips om å helle på en flaske med noe Amerikansk lurium på tanken. Denne renses vist tanken, rør og tilførselslinjen. Faktisk så ble luggingen helt borte. Middlet kjøpte jeg på et Automester Aasum bilverksted i Kongsvinger. Kostet ca 200 kr for ei flaske.

Lykke till!!

### **Overdrive fra 70 tallet.**

[Skrevet av Roger Anthonsen, lest 166 ganger](#)

3. juni 2009 11:08:39

Hei

Jeg har satt inn en overdrive med blått deksel i min MGB 1968.

Overdriven fungerer på 4 gir.

Problemet er at overdriven ikke slår inn på 3 gir. Coilen og ledningsnettets er nytt.

Er det noen som vet hva som kan være problemet?

### **Overdrive**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 160 ganger](#)

3. juni 2009 21:57:56

Dersom girkassen din stammer fra en 1977 USA modell eller nyere. er det bare overdrive på 4. Ellers kan du prøve å trykke gearspaken mot høyre for å se om bryteren på gearkassen er feiljustert

### **Overhaling av SU forgassere og pumpe**

[Skrevet av Bjørn Harald Brenna, lest 193 ganger](#)

4. juni 2009 09:08:40

Er det noen her i kongeriket som driver med overhaling av SU forgassere og bensinpumper? Vet et finnes et firma i Sverige som har spesialisert seg på dette, men har vi noe tilsvarende her på berget?

### **Overhaling av SU**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 188 ganger](#)

5. juni 2009 10:09:15

Prøv å kontakt Forgasserservice i Drøbak tel 905 09 147.

For bensinpumpe ville jeg vurdert å kjøpe ny orginal type evt. kjøpt elektrisk uoriginal på [www.mghagen.no](http://www.mghagen.no) eller [www.ebay.co.uk](http://www.ebay.co.uk) Har nettopp bestilt en pumpe selv via ebay til ca NOK 650.-

### **Selger MG-F 99 modell med gåen top-pakning/motor**

[Skrevet av leif anthony bye, lest 181 ganger](#)

6. juni 2009 10:48:27

Hallo igjen. Postet her for noen måneder tilbake ang. min mg-f med gåen motor. Har nå funnet ut at jeg selger den som den står, da jeg ikke har tid til å ta meg av den som student.

La den ut på finn.no til 38 000,- og fikk med en gang masse henvendelser. Hva synes dere om den prisen? Flere tilbyr seg og hente den omgående for 30 000,- Jeg syns dog det er litt for lite.

### **Drivstoff for 1962 roadster**

[Skrevet av Stian Ditlevsen, lest 178 ganger](#)

7. juni 2009 15:12:31

Hei.

Kan en 1962 MGB Roadster kjøres på blufri, eller må den ha blytilsetning....?

### **Drivstoff MGB**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 206 ganger](#)

8. juni 2009 00:30:55

Herom strides de lærde.

Hvilket motor / ch. nr. har du på bilen din. Dette kan hjelpe meg til å finne ut noe om dette.

MVH

Truls

### **Weber på MGB**

[Skrevet av Morten Solem, lest 158 ganger](#)

11. juni 2009 23:00:02

Kom over et sett med Weber DVG og Pierce manifoil for MGB, noe som så ut som en grei erstatning for mine godt slitte SU. Noen med erfaring fra slikt oppsett? Må skru inn tomgangsjusteringen mer enn spesifisert. Går fint på tomgang, men nøler ved gasspådrag, er lat ved belastning. Sjekket tenning - ok. Tips??

### **SU forgasser justering og synkronisering**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 254 ganger](#)

17. juni 2009 14:49:17

Har slitt litt med ujevn gange på 78 mod MGB med HIF4 forgassere. Periodisk fusking og smell fra forgasser i tid og utide har vært plagsomt. Har etter samtale med en alltid hjelpsom Truls funnet at motor får for mye bensin på 3-4 sylindere ettersom pluggene er veldig sotete. Kommer nå til å skifte ut ventilene til flotørkammer samtidig som jeg skaffer et synkroniseringsverktøy fra Mghagen og måler pumpetrykk fra bensinpumpe. Er overbevist at dette vil få positivt utslag.

For bruk av verktøy og justering av forgasser kan jeg anbefale en nyttig videosnutt på youtube:

<http://www.youtube.com/watch?v=ASemfXfjNpw>

### **MG B med Mallory fordeler**

[Skrevet av M. Sønsterudbråten, lest 133 ganger](#)

18. juni 2009 16:24:11

For de av dere som har MG B med Mallory fordeler og som er litt usikker på hva man skal bestille av reservedeler har jeg satt opp alle delenummer i fordelersystemet:

Gjelder for Mallory 23 / 25 series dual point ignition system:

fordeler nr #2332001

Kondenssator nr #400

Stift nr #25042

Rotor nr #309

Fordelerløkk nr # 271

Coil: standard 12. Volt UF eller Lucas sports coil.

Jeg fikk kjøpt alle delene hos Steinar Stolen AS. Tlf 67 91 13 00.

**understells nummer**

[Skrevet av Stian, lest 193 ganger](#)

23. juni 2009 22:18:30

Hei.

Hvor finner jeg understells nummeret på bilen min...?  
og hva kan det fortelle meg...?

Vennlig hilsen Stian

**understells nummer**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 175 ganger](#)

24. juni 2009 11:50:29

Hei Stian

Kunne du sagt noe om hvilken MG-modell du har?

mvh  
halvor

**understellsnummer**

[Skrevet av Stian, lest 162 ganger](#)

24. juni 2009 17:45:14

Hei.

Har akkurat kjøpt meg en 1962 Mgb Roadster.

**Understells nummer**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 181 ganger](#)

24. juni 2009 17:48:01

Understellsnummeret sitter på en plate i motor rummet.

Det begynner på; GHN3. G= MG. H= motor mellom 1400-2000ccm. N= Roadster.  
3=Mark I Dersom neste tegn er en L er det en venstrettet bil. Dersom bilen din er bygget i 1962, er nummeret lavere enn 4619.

### **Understells nummer**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 169 ganger](#)

24. juni 2009 23:42:26

På min '67 MGB GT, er nummeret også slått inn fra fabrikken midt i gulvet på høyre side rett i forkant av setet over forsterkningsbjelken som går på tvers under.

halvor

### **Drivstoff forbruk**

[Skrevet av Helge Odden, lest 181 ganger](#)

25. juni 2009 20:16:17

Hva er normalt forbruk på en standard MGB?

Min 66 modell med 4 trinns kasse uten overgir har et snitt forbruk på 1,35 pr mil, dette virker litt høyt men den går fint og trekker bra.

Er det noen andre som har andre erfaringer eller råd så tas de imot med takk.

### **Drivstoff forbruk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 170 ganger](#)

25. juni 2009 21:03:56

Hei Helge

Har ikke gjort noen vitenskapelige målinger, men min 1870cc stage III motor ( med Weber 45 ) klarer 0,80 l/mil ved langkjøring. Har ikke sjekket overall forbruk, men antar jeg ligger rundt 1 l/mil i snitt.... Etter bytte fra SU til Weber sank forbruket...

halvor

### **stans**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 165 ganger](#)

29. juni 2009 12:19:20

Hei,

Jeg har en MGB fra 1964, med doble SU forgassere. Da jeg kjørte igår(veldig varmt) opplevde jeg etter en times tid at motoren plutselig stoppet, sto og ventet på grønt lys( da hadde jeg kjørt ca en time), fikk etter noen forsøk omsider start igjen. Kjørte et kvarter problemfritt, da jeg stanset motoren hjemme igjen hadde jeg på nytt trøbbel med å starte den. Lot den bli kald, og startet opp igjen etter noen timer, da gikk den på tomgang i ca 5 minutter før den plutselig stanset, og igjen var den da vanskelig å starte. Skiftet stifter, tennpluggen forrige uke da den hadde fusket litt. Bensinfilteret ser rent og pent ut, det kommer bensin fra pumpa. Jeg er ikke noe skrukyndig, men kan det være rusk i forgasseren, hvordan løser jeg evt dette? Takknemlig for litt hjelp da det er kjedelig å bli stående i diverse lyskryss.

mvh

Jan Fredrik

### **Bensinen koker ?**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 190 ganger](#)

29. juni 2009 18:51:54

Det du kan ha vært utsatt for, er at bensinen koker i flotørkammer/dyserør. Bensinen i Norge inneholder svært lette fraksjoner som koker lett. Hvordan står det til med varmedekkslet mellom forgassere og eksos manifoil? Mangler asbest isoleringen? Bestill i så tilfelle et nytt varme dekkselet. Du får det da med et annet isolerings materiale enn asbest.

### **Overdrive**

[Skrevet av Roger Anthonsen, lest 122 ganger](#)

30. juni 2009 09:31:48

Hei Truls.

Takk for responsen. Etter mye testing ,så jeg igjennom noen bilder jeg hadde tatt av girkassen. Det var en 1978 kasse. Så der er svaret.

Hilsen

Roger Anthonsen

### **stans**

[Skrevet av jan fredrik, lest 140 ganger](#)

1. juli 2009 23:46:36

hei,

Takk for tipset. Jo det mangler en del av asbest belegget på varmeskjoldet. Jeg fylte på litt mer kjølevæske og rensset litt i fordelerlokket, oljet litt innenfor rotoren og prøvde en tur igår. Da gikk alt greit, men da var det også litt kjøligere i lufta. Så jeg vet ikke helt. Hadde det evt gått an og tatt av bare asbest belegget og lagt på et annet material, dvs uten å skifte hele varmedekslet?

mvh

jan fredrik

### **Modifisere varmeskjold**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 154 ganger](#)

2. juli 2009 14:56:35

Dersom du får fatt i et varmereflekterende materiale kan du legge det på istedenfor. Monter gjerne på kjøleribber.

### **MG F dele leverandør**

[Skrevet av Torry H., lest 192 ganger](#)

10. juli 2009 01:48:13

Jeg kjøpte min MG F ny i 1999, og har dessverre i årenes løp brukt noen tusen på reparasjoner.

Problemet nå er at MG forhandleren i Bergen, RECO Vest, ikke klarer å skaffe deler. Ved den årlige service fant de ut at jeg trenger nye bærearmer og simmer-ringer på girkassen. (lekker olje).

Kan noen hjelpe meg med en web adresse til en seriøs og rask leverandør i England? Bilen har stått i 3 mnd, og synd om hele sommeren skulle gå med.

Takker på forhånd for hjelp!

### **Deler til MGF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 189 ganger](#)

10. juli 2009 12:49:36

Hei Torry

Prøv:

MG Owners Club: <http://www.mgownersclub.co.uk/>

MOSS: <http://www.moss-europe.co.uk/>

Brown & Gammons: <http://www.ukmgparts.com/>

evt.

SUSSEX CLASSIC CAR PARTS: <http://www.sussexclassiccar.co.uk/> eller

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

X-parts: <http://www.xpart.com/>

MGF Centre : <http://www.mgfcentre.com/>

Jeg har meget god erfaring med de 3 første, mindre med de siste 3.....

mvh

halvor

### **Oljetrykk MGB 62**

[Skrevet av Bjørn Kåre Nerby Evensen, lest 258 ganger](#)

10. juli 2009 17:00:12

Hei !!

Kan noen gi meg gode råd ??

Når jeg starter min MGB, går oljetrykket opp til 5-6 kg

Under kjøring ligger det på 4kg, når jeg øker turtallet går det opp til 5-6kg., men på tomgang er trykket på ca 2 kg, noen ganger i sommer, ved sterk varme, også under 2kg.

Hva skal jeg gjøre med det ??

BjørnE

### **Deler til MGF**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 165 ganger](#)

10. juli 2009 22:01:59

Hei

Rimmer bros er også en meget god mulighet: <http://www.rimmerbros.co.uk/>

MGF/TF trollmannen Mike Satur, neppe mange som kjenner disse bilene bedre enn han;

<http://www.mikesatur.com/>

Hilsen

Steinar Braaten

**Oljetrykk!!**

### Skrevet av Truls Sundt, lest 257 ganger

11. juli 2009 00:25:52

Dersom tallene du oppgir er riktige, er det ingen grunn til bekymring. I følge verkstedshåndboken til BMC er trykket:

Running: Betwen 50 and 80lb./sq.in. (3,5-5,6 kg)

Idle: Betwen 10 and 25lb./sq.in. (0,7-1,7kg)

MAO Bevar roen og nyt sommeren!  
Bruk en god SAE 20w/50 olje

### **Deler**

#### Skrevet av Jon, lest 179 ganger

11. juli 2009 12:18:33

Du finner det meste du trenger på ebay. Når det gjelder bæreamene du fikk mangellapp på, er det antakelig de nedre bærekulene som er gåene? Dersom det stemmer, holder det å skifte bare disse: [http://cgi.ebay.co.uk/MGF-Offside-Front-Lower-Suspension-Ball-Joint\\_W00QitemZ220450228960QQcmdZViewItemQQptZUK\\_CarsParts\\_Vehicles\\_CarPart\\_s\\_SM?hash=item3353db8ae0&\\_trksid=p3286.c0.m14&\\_trkparms=65%3A12%7C66%3A2%7C39%3A1%7C72%3A1683%7C293%3A1%7C294%3A50](http://cgi.ebay.co.uk/MGF-Offside-Front-Lower-Suspension-Ball-Joint_W00QitemZ220450228960QQcmdZViewItemQQptZUK_CarsParts_Vehicles_CarPart_s_SM?hash=item3353db8ae0&_trksid=p3286.c0.m14&_trkparms=65%3A12%7C66%3A2%7C39%3A1%7C72%3A1683%7C293%3A1%7C294%3A50)

### **Oljetrykk**

#### Skrevet av Halvor Asland, lest 219 ganger

15. juli 2009 08:41:13

Enig med Truls

Normalt skal trykkreduksjonsventilen i oljepumpa tre i funksjon ved. ca. 5-6 bar ( ca. 75-90 lbs). Tilsvarende vil oljetrykklampa begynne å lyse ved ca 10 lbs = ca. 0,6 -07, bar.

Jeg ville faktisk vært mer bekymret om trykket går over 6 bar enn om oljetrykklampa blafret på tomgang, da det betyr at trykkreduksjonsventilen ikke fungerer. En skikkelig kaldstart, kan dermed føre til at deler av smøreoljesystemet blir overbelastet og noe vil ryke ( pakning, oljefilter, ....).

KONKLUSJON: Ikkje uroa deg!!

PS!!! Vet du hvordan man kan identifisere en ihuga MG-entusiast? .... Han har døde fluer på fortenna....

### **Oljetrykk**

#### Skrevet av Thor Sørensen, lest 214 ganger

15. juli 2009 18:11:47

Jeg har 1800 motor 5 lagret, og min er på akkurat samme måte, jeg er vant til 1500 motor MGA, der var trykket 6 ved turtall og 4 på tomgang selv under varm motor, derfor var jeg bekymret da jeg gikk over til 1800 motor, men som de andre her sier helt normalt.

God sommer

### **Kalesje MG TF-54**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 97 ganger](#)

18. juli 2009 11:55:53

Er i ferd med å montere ferdig kalesje på TF-54 mod. (3 frame-NTG-kjøpt)  
Er litt i tvil om korrekt montering/avslutningen på begge "hjørnene"  
ved skrufesingen til frontrute. Har rimelig god ide om hvordan jeg skal gjøre det, men lurte på om noen vet om en korrekt beskrivelse finnes på internet ? Har ikke klart å finne noe selv, - so far . .

mvh  
Bjørn Erik

### **Strømbrudd**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 151 ganger](#)

18. juli 2009 23:05:53

Helt dødt når jeg setter på tenninga.  
Jeg var i kontakt med Truls om samme problem for en tid siden, men siden det var periodisk feil så fant jeg ikke hvor hunden egentlig lå begravet. Truls mente at dårlig kontakt på brun kabel ved starter trolig var årsak. Kontakten ble rensset og alt har fungert OK til idag.

Ved å koble brun kabel fra starter til inntaket på sikringspunktet nedenfor har jeg nå strøm (selvsagt) å kan kjøre, men det er ingen varig løsning p.g.a. andre selvfølgelig funksjonsfeil.

Årsaken må vel være dårlig kontakt et stad før hvit kabel tilsluttes sikringsboksen eller --  
----- ? Har noen et forslag til løsning er jeg takknemlig + så skulle jeg gjerne hatt et godt koblings skjema - helst med farger- til bilen som er 1969 MGC automat.

### **Ledningsnett**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 161 ganger](#)

19. juli 2009 09:20:56

[http://www.nmgk.no/filesystem/2007/04/1969\\_mgb\\_ledningsnett\\_9\\_1518.jpg](http://www.nmgk.no/filesystem/2007/04/1969_mgb_ledningsnett_9_1518.jpg)

er en link til ledningsnettet til en MGB. Den brune kretsen skall være make på MGC.

### **Strømbrudd**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 132 ganger](#)

19. juli 2009 11:05:15

Jeg fant feilen akkurat nå. Det var ikke kontakt i skjøtehylsen mellom brune kabler som går til tenningslåsen.

### **Hovedproblemet var fordeleren**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 130 ganger](#)

19. juli 2009 19:35:09

Har endelig fått skikkelig gang på bilen. Etter synkronisering og justering av forgassere (inklusive spjeld) som var helt i utakt gikk motor jevnerer men allikevel ikke som den



burde. Fulgte råd fra Truls og sjekket fordeler og fant vacuum defekt. Ny fordeler anskaffet fra UK og montert med strålende resultat. MGèn er som ny. Perfekt tomgang, pådrag og fin gange under alle turtall. Takk til Truls som har gitt mange gode råd i feilsøkings prosessen. Nå er vi klar for finværet.

### **Turteller wire**

[Skrevet av Stian, lest 170 ganger](#)

23. juli 2009 11:17:55

Hei.

Tenkte jeg skulle bytte turteller wire på min mgb 1962, da turtelleren ikke fungerer. Da jeg tok ut turtelleren, manglet wire'n. Jeg har ny, men hvor skal den monteres...? (å da tenker jeg ikke hvor på turtelleren.. :).

Det samme gjelder speedometer wire'n. Skal den monteres på girkassen...?

Vennlig hilsen Stian Ditlevsen

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Bjørn Kåre Nerby Evensen, lest 192 ganger](#)

23. juli 2009 13:08:55

Hei på Dere !!!

Takker for svarene.  
Er blitt beroliget !!

153 BjEv

### **Turteller wire**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 150 ganger](#)

27. juli 2009 18:32:01

Hei Stian

Tidlige MGB'er ( 1962 til ca. 1966), hadde som du bemerker mekanisk turteller slik som i MGA. Disse MGB-modellene hadde motor med nr. 18G eller 18GA (kun 3 bærelagere mot 5 for senere motorer). Wiren til disse turtellerne, er koblet opp mot kamakselen via et drev som du finner bak på venstre side på motoren ( sett i kjøreretning).

Legg merke til at gjennom årenes løp, har svært mange MGB'er fått ny motor. Om motornr. ditt ikke er 18G eller 18GA ( det kan evt. være en Gold Seal BL byttemotor med helt forskjellig motornr., men disse kjennetegnes med gullfarget motor), vil du ikke finne dette drevet for turteller. I så fall bør du få tak i en elektronisk turteller som kobles til coilen.

Speedometeret er som du sier koblet til gearkassen. Den er plassert litt forskjellig avhengig om du har overdrive eller ikke, men uansett er tilkoblingen ganske langt bak på oversiden og derfor noe vanskelig å se/komme til. Hvis du har en verstedhåndbok for MGB, vil den vise dette. Hvis du ikke har, kan jeg sende deg et scannet utdrag hvis du gir meg noe tid i disse ferietider.

mvh

halvor asland

asland (at) online (dot) no

### **Fuel pumpe T-serie**

[Skrevet av Bjørn Erik Johanness, lest 197 ganger](#)

28. juli 2009 17:38:16

På min US importerte TF-54, sitter det en "firkantet" fuelpumpe på høyre side under panseret, rett ved vindusvisker motoren. Pumpa durer og går meget hørbart og kontinuerlig, såsnart tenningen er på. Visstnok en "solid state" type dette (hva nå det måtte være) iflg. "MG Owners Club" Fordelen med denne, tiltross for støyen, er at den har veldig enkel adkomst. Klok av tidligere erfaring med fuelpumper vet jeg de svikter av og til, og jeg vil derfor ha en i reserve/skifte. Vil da ha en som ikke støyer så ille som denne jeg har. SU pumpe av "tikk-tikk-tikk typen" kjenner jeg, men trykker vel bedre enn de suger ? Finnes det en egnet (pålitelig) sugende pumpe som kan monteres der min sitter nå ? Erfaringer & anbefalinger andre måtte ha mottaes med takk !

### **Drivstoffpumpe fra Biltema**

[Skrevet av Jon, lest 268 ganger](#)

30. juli 2009 22:43:02

"Solid state" betyr at den er fullelektronisk (eller "heltransistorert" som det het i gamle dager). Men det stemmer nok ikke helt, for det må elektromekanikk til for at en elektrisk pumpe skal fungere.

Denne har jeg god erfaring med å montere i motorrom:  
<http://www.biltema.no/products/product.asp?ItemId=89458>  
Den har også den riktige tikkelyden!

### **Fuel pumpe Biltema**

[Skrevet av Bjørn Erik, lest 221 ganger](#)

31. juli 2009 09:13:03

Hei Jon,  
Denne pumpa var jeg ikke klar over at de hadde hos Biltema, så takk for tipset !  
Kan jo ha en liggende i bilen hvis min "solid state" skulle knele . .

### **God hjelp av Bråthen Bil AS på Lillestrøm**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 209 ganger](#)

11. august 2009 22:16:31

Etter en hyggelig ferie på over 200 mil i vår nyrestaurerte 58 modell MGA, begynte vi å miste vann på vei hjem fra Sverige. Etter å ha lett på (nesten) alle mulige steder, ga vi opp og kontaktet Bråthen Bil på mandag morgen. Positiv respons, det var bare å komme innom på tirsdag når vi passerte Lillestrøm. Feilen ble umiddelbart funnet av en hyggelig mekaniker. Radiatorlokket ble skiftet, og det hele var fikset. Hygelig å kunne anbefale dette verksted!

### **Hjelp i forbindelse med Weber 45 forgasser**

[Skrevet av Kjell Mangerud, lest 182 ganger](#)

25. august 2009 21:08:11

Jeg har kjøpt en MGB 69 modell, og den har Weber 45 forgasser. Tilfeldig kjente jeg at den ikke var helt fastskrudd til manifolden, og jeg trakk til skruene. Jeg har noe baktetting i forgasseren, og jeg søkte på nettet for å finne ut noe mer. På et av nettstedene leste jeg noe om at forgasseren ikke skulle skrues for hardt til. Er det noen som kan gi meg noe tips?

Videre har jeg lest at det er viktig å velge riktige dyser og innstillinger forøvrig og at dette reduserer baktetting. Dette kan etter det jeg forstår kunne føre til at skumgummi-luftfiltrene antennes. Er det noen som har tips?

#### **Weber 45**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 169 ganger](#)

26. august 2009 00:24:31

Det er helt riktig at forgasseren ikke skal være helt fast, mellom innsuget og forgasseren skal du bruke en såkalt "lotuspakning", og på festeskrueene skal du ha fleksible gummi eller fjærmellomlegg. Årsaken til dette er at ikke bensinen skal hoppe i flottørhuset ved høye turtall, da kan den sprette helt opp i luftdysa på blanderøret og gi en helt feil blanding. Dysing og justering er veldig viktig både for kjørlbarhet og tilbakeslag i luftfilter. Anbefaler rullende landevei for best resultat, f.eks. hos Autoconsult i Skotselv, Per Gulbrandsen.

Se på denne linken, her kjøper du både lotuspakninger og monteringssett for fleksibel tilskruing.

<http://www.pedersens-racing.no/bil/weber/index.html>

Håper dette hjalp deg litt på vei!

#### **WEBER 45**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 166 ganger](#)

26. august 2009 09:55:44

Hei Kjell

Punkt 1: jeg tror du vil bli svært fornøyd med din 45 Weber når alt er fikset!!! Penere gange, redusert drivstofforbruk og ingen behov for kontinuerlig justering av dyser. I tillegg er lyden noe av det vakreste....

Punkt 2): Nok om det. Weber forgasserne skal av mange grunner være løslig boltet til innsugsmanifolden. Normalt sitter det et avstandsstykke med O-rings tetning på begge sider - en såkalt MISAB mellomstykke - mellom forgasseren og manifolden. I tillegg skal det under pinnebolten som holder forgasseren til manifolden, være en spesiell fjærskive - en såkalt Thacker spring washer. Denne må ikke forspennes så mye at den bunner! Med fleksibelt mellomstykke og fjærende skiver under mutterne, skal forgasseren få lov til å leve sitt eget liv uten direkte innvirkning fra motorens vibrasjoner og andre støt. Du sier du får tilbakeslag gjennom forgasseren. Dette er helt klart et signal på for MAGER bensinblanding. 1) Sjekk om du har falsk luft, enten mellom forgasser og innsugsmanifold, eller mellom manifold og topplokk. 2) Evt. kan det ligge rusk i forgasseren som påvirker blandingsforholdet bensin-luft. 3) feil bestykning av forgasseren.

Om forgasseren har sittet på en MG tidligere, tviler jeg på punkt 3) over. Jeg har en oppstilling på bestykning av Weber 45 til MGB. Den kan jeg evt. sende deg. Om du ønsker topp ytelse, kan du kjøre bilen på en rullende landevei, men samtidig er det viktig at personen som bestykker forgasseren på en rullende landevei, har kunnskaper om Weber!!! Jeg tror ikke dette betaler seg! Om du har et snev at teknisk interesse, vil du finne en masse nyttig info om Weber og bestykning på internet. Når du kjenner de grove

prinsippene, kan du i prinsippet bestykke din forgasser selv. Kjøp evt. også en Colortune ( en gjennomiktig tennplugg) som lar deg se inn i forbrenningskammeret mens motoren går. Av fargen på forbrenningen, kan du avgjøre om blandingen er korrekt eller fet/mager. Om du i tillegg har en lang motbakke i nabolaget, kan du med sammenlignbare forhold, måle tiden opp denne bakken med "flat pedal" mellom 2 målepunkter. Kortest tid = beste ytelse!!!

mvh  
Halvor Asland

### **Hyggelige tilbakemeldinger**

[Skrevet av Kjell Mangerud, lest 153 ganger](#)

26. august 2009 12:00:42

Jeg har løst opp igjen skruene på forgasseren. Både avstandsstykket og fjeærene under mutterne er på plass, så det er nok i orden. Jeg har jo ikke demontert forgasseren så jeg vet ikke om hvilken beststykning den har. Jeg har snakket med den som monterte forgasseren, og han hadde hatt en kjenning som arbeidet med jaguar, og han hadde foretatt bestykningen. Dette er 8 år siden, så han husket ikke detaljer. Jeg er derfor interessert i spesifikasjonene som passer til MGB. Jeg har sett at det er forskjellige forslag på nettet, derfor kan det være fin om jeg kan få dette for norske forhold. En annen detalj som kanskje noen kan vite noe om. Motoren rister litt på tomgang, og en "forståsegpåer" tok av ledningen på første sylinders tennplugg. Det skjedde lite med motorens gange. Når han tok av ledningen på andre sylindren gikk motoren meget merkbart dårligere. Konklusjon da, skift tennplugg. Jeg skiftet tennplugg, de gamle var fine å se på, og det var samme symptomer. Det interessante var at når jeg prøvde å ta av tennpluggledningene nå, var det liten reaksjon på en og fire, men meget merkbart dårligere når jeg tok av på to og tre. Noen som har forslag til forklaring?

### **WEBER 45**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 155 ganger](#)

26. august 2009 16:15:36

Hei igjen Kjell

1) Weber

Jeg er litt usikker på spesifikasjonen på din MGB, men om den er i hovedsak uttrimmet - selvsagt bortsett fra Weber, så anbefaler kildene mine, en av følgende alternativer:

Alt. 1:

halsring: 36 mm, emulsjonsrør: F16, luftkorreksjonsdyse; 160 eller 155, hoveddyse; 170, tomgang 60F8 eller 50

Alt.2:

halsring: 36 mm, emulsjonsrør: F2, luftkorreksjonsdyse; 180, hoveddyse; 160, tomgang 60F2

Alt 3:

halsring: 36 mm, emulsjonsrør: F5, luftkorreksjonsdyse; 180, hoveddyse; 185, tomgang 50

Halsringen er de store innsnevrede ringene i luftstrømmen. Emulsjonsrør (blanderør), luftkorreksjon- og hoveddyse, finner du under det lille lokket oppå forgasseren. Tallene skal være stemplet på de 3 som er satt sammen som et langt rør, med luftkorreksjon øverst, dernest emulsjonsrøret og i bunnen hoveddysen.

Vær også klar over at endel bensinpumper gir for høyt leveringstrykk for Weber. Disse trenger derfor en trykkreduksjonsventil evt. skifte pumpe til en lavtrykkspumpe for å fungere tilfredstillende.

## 2) Risting

Det kan synes som om du har et tennings- eller kompresjons-problem.

Q1: Har du standard stiftetenning eller elektronisk tenning ( Luminition el.lign)?

Q2: Har du målt kompresjonen og sett at den er lik for alle sylindrene?

Q3: Er det lenge siden du byttet stifter, kondensator, rotor, fordelerlokk og tennpluggledninger med pluggetter? Er det lenge siden du smurte fordeleren ( olje i filtduken under rotoren inne i fordeleren)?

Q4: Er det lenge siden du justerte tenningstidspunktet med stroboskoplampe?

Colortune er igjen er glimrende hjelpemiddel for å identifisere tenningsproblemer. Den finner du på Internet og koster noen få hundre kr. Settet består av kun en gjennomdiktlig tennplugg. Du må derfor flytte den fra sylindere til sylindere. Alt. må du kjøpe 4! Med den kan du se om gnisten er dårlig på en sylindere eller om gnisten er intermitterende - dvs. kommer og går, eller om den mangler. Et bilelektrisk firma kan gjøre det samme med sine instrumenter til en pris som dekker 4 colortune+flere 1/2 litere.....

mvh  
halvor

## MGF ECU

[Skrevet av Tommy, lest 120 ganger](#)

29. august 2009 11:53:09

Jeg har hatt problemer med at min 1996 MGF har hatt litt høyt utslipp og at den ikke går helt rent. Har hatt bilen på Thrane Steen i Asker og de sier de har målt seg frem til at det er ECU'en som er problemet. Jeg kjøpte ny ECU fra England men nå sier Thrane Steen at utstyret deres ikke virker så de får ikke byttet den. Hadde bilen på Rygge Bilverksted men de sier de at det må bestilles en fire sifret kode for å få av startsperreren på den nye ECU'en og de er ikke sikker på om de får tak i en slik kode da bilen er bruktimportert. De sa også at de tvilte på at det var ECU'en som var problemet. Er det noen som har noen gode tips her om hvordan man får en slik kode og noen som har noen formening om det er mer sannsynlig at det er noe annet enn ECU'en som er problemet? Thrane Steen sier de har sjekket katalysator og lambda sensor og det er ikke det som er problemet.

## MGF Flame Red

[Skrevet av Tommy, lest 154 ganger](#)

29. august 2009 11:58:52

Noen som vet hvor jeg kan få kjøpt Flame Red maling til en MGF? Har et par små områder hvor lakken har flekket av som jeg skal fikse.

## MGF Flame Red

[Skrevet av Halvor Asland, lest 132 ganger](#)

29. august 2009 12:52:06

Hei Tommy

Jeg trengte noe lakk til min MGB og tok kontakt med Slemmestad Billakkering v/ Frode Meek. Han hadde oversikt over koder og blandet fargen. Deretter presset han lakken ned på vanlige spraybokser!! Ca. 300,- pr. boks.

<http://www.billakkering.no/>

mvh  
halvor asland

### **Sjekket de enkle tingene?**

[Skrevet av Jon, lest 139 ganger](#)

29. august 2009 14:16:33

Har du sjekket de grunnleggende mulighetene for tenningsfuske? Tennplugg, pluggledninger og ikke minst rotor? Din bil har tenningsfordeler, og det er kjent problem at rotoren ryker.

Ellers kan en gåen kjølevannstemperatursensor være årsak til at ECU'en får feil signal og lar motoren gå for fett.

### **Tenninga er i orden**

[Skrevet av Kjell Mangerud, lest 131 ganger](#)

30. august 2009 21:49:46

Jeg har tatt en ny gjennomgang av tenninga. Målingene viser at det var litt lekkasje i kondensatoren og litt stor motstand gjennom stiftene. Disse er skiftet, men det gjorde ikke noe utslag. Jeg har prøvd å skifte om tennpluggledningene, men det gjør ikke noe utslag. Jeg har kontrollert gnisten utenom sylindere, og den er på ca 8 mm og jamn og god.

Han som restaurerte bilen forteller at motoren ble kjøpt fra England heloverhølet i 2003, og har bare gått ca 24000 km. Den er stelt godt med og skiftet olje og filter på slik at det må være liten sjanse for at det er noe galt med kompressjonen.

Konklusjonen min er at det kan ligge i forgasseren. Jeg har justert litt på tomgangsskruene, og det hjalp litt. Jeg må nok få tatt en tur til en som kan Weber, men bilen er ikke umulig. På Greta Molanderløpet på 500 km gikk den på 0,74 l/mil

### **Flere tips**

[Skrevet av Jon, lest 113 ganger](#)

31. august 2009 08:14:54

En eller flere innsprøytningdyser som lekker eller ikke har skikkelig forstøvning vil gi høyere utslipp og ujevn gange. En omgang med dyserens i bensinen kan kurere problemet, eller dysene kan renses i mikrobølgebad.

### **Fordeler**

[Skrevet av Ingvar, lest 148 ganger](#)

31. august 2009 10:04:26

Et lite tips i forbindelse med feilsøking kan være å sjekke fordeler. Hadde mye ujevn gange og smell i forgasser før jeg til slutt fant ut at vacuum regulator var defekt. Dette kan enkelt sjekkes ved å ta av fordelerlokk og suge i vacumslange. Se om platen som stiftene er montert på beveger seg. Skiftet fordeler på min 78 MG med en litt "Harry" løsning ved å bruke en ny uoriginal fordeler som ble kjøpt på ebay i England for bare 800.-. Virket perfekt.

### **SU forgasser justering**

[Skrevet av Mogens R. Nielsen dk, lest 150 ganger](#)

2. september 2009 23:18:43

Her er et simpelt tips fra Danmark: hvis de to bakerste tændrør ikke er lysebrune er benzinblandingen for fed. Prøv at spænde den store møtrik som sidder under strålerøret, ca en halv omgang og køør så en god tur, og så kontrolleres tændrørene igen... Sådan har jeg løst mit justerings problem.

MG hilsen fra dk. Mogens

### **MGF Bagasjeromslås**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 138 ganger](#)

6. september 2009 14:37:39

Hei jeg må bytte wire mellom nøkkelsylinder og selve låsen. Vet du hva dette kalles på engelsk, hvem som selger det og evt. artikkelnummer på delen?

### **Wire til bagasjeromslås**

[Skrevet av Jon, lest 134 ganger](#)

6. september 2009 21:52:43

Hei Knut!

Delennummeret er FRC100090 - Cable trunk/tailgate lock/latch link. Men du får kjøpe wire og nipler i en sykkelbutikk slik at du kan lage den selv.

### **F/TF BAGASJEROMSÅPNER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 120 ganger](#)

7. september 2009 16:39:35

Hei Jon

Vil du anbefale - eller har du erfaring med ombygging til elektrisk bagasjeromsåpner?

mvh

halvor asland

### **Elektrisk bagasjeromsåpner**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 127 ganger](#)

7. september 2009 21:14:25

Hei, ikke det at jeg heter Jon, men svarer deg allikevel Halvor...

Ja, jeg har hatt elektrisk bagasjeromsåpner på min MG TF i to år og kan ikke få fullrost det. Lettvindt og praktisk. Anbefales på det sterkeste. Har skrevet en artikkel i MG-mag for et år eller så siden.

Browns&Gammon har en type (slik den jeg har) og den er grei å montere og fungerer helt ypperlig.

Dessuten får du ikke åpnet uten at håndbrekket er på, kjekk detalj så du ikke uforvarende får åpnet den i fart.

Så har det kommet en annen type som selges på E-Bay som er betydelig rimeligere. Denne har jeg ikke kjennskap til. Sjekk link fra MGFRegister.org sin hjemmeside. Registeret for alle oss med MGF og TF!

Hilsen  
Steinar

### **F/TF BAGASJEROMSÅPNER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 109 ganger](#)

7. september 2009 21:48:18

Hei Steinar

Jeg tok faktisk sjansen på å bestille før jeg fikk svar! Kjøpte fra Brøwn & Gammon. Jeg er blitt litt lei av å gå ut av bilen hver gang en skal ha varer bak i TF'en. Nå som du ikke får fullrøst denne i tillegg, skjønner jeg at jeg ikke vil angre mitt kjøp....

MANGE TAKK

mvh  
halvor

### **Bagasjeromsåpner**

[Skrevet av Jon Andreas Fredheim, lest 103 ganger](#)

8. september 2009 19:19:45

En elektrisk bagasjeromsåpner er et praktisk tilbehør som kan anbefales. Jeg har en som Biltema solgte for lenge siden og som ikke er å få tak i lenger. Den er en enkel elektromekanisk solenoidaktuator, men en billigere og minst like pålitelig løsning er å lage en fjernbetjening med wire som kan åpne bagasjeromslokket fra inne i bilen.

### **Misfires/fusker**

[Skrevet av Jan Fredrik Holmseth, lest 199 ganger](#)

25. september 2009 15:02:26

Hei,

Har en MGB, nydelig 1963 modell(som jeg forøvrig ikke får veteranforsikring på, fordi selskapet mener kalesjen har krympet og antydning til rust i bagasjerommet, men det er en helt annen sak)

De siste dagene har den fusket litt(ikke mye), og idag smalt det også en gang fra potta da jeg var ute og kjørte. Skiftet stifter tidligere i sommer, det er nok olje på forgasserne. Noen som har noen gode råd om hva jeg bør sjekke?

mvh  
jan fredrik

### **Forsikring og fusking**

[Skrevet av Jon F., lest 206 ganger](#)

25. september 2009 16:34:44

LMK er ikke den eneste veterantforsikringen som finnes på markedet. Selv er jeg LMK-medleme gjennom flere klubber, men jeg har ikke lenger noen LMK-forsikring. Manglende kundeservice hos Tennant og dessuten firkantet og tungvint med besiktigelse og rebesiktigelse, er hovedårsaken til at jeg har valgt andre.



Hva i all verden har rust og en krympet kalesje med manglende originalitet å gjøre?

Har du sjekket stiftgapet etter at de de ble skiftet? Ellers er det først og fremst pluggen, pluggledninger, rotor og fordelerlokk som er mulige kilder til tenningsfusking.

### **Fusking**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 197 ganger](#)

25. september 2009 20:07:33

... har du sjekket om det lekker kjølevæske fra varmereguleringsventilen på blokka og ned på fordeleren?

mvh  
halvor

### **Fordeler**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 187 ganger](#)

27. september 2009 11:06:22

Hei,

Var igjennom hele prosessen tidligere i vår med periodisk fusking og smell fra potta. Alle tenndeler ble skiftet, tenning og forgassere justert samt bensinfilter og tilførsel kontrollert. Mye frem og tilbake men hovedårsak var defekt vakumregulator på fordeler. Sjekkest enklest ved å ta av fordelerlokket og sug i slangen som går inn på vakumboksen. Platen som stiftene er montert på skal da bevege seg. Du kan også prøve å ta av vacuum slange når motor går på tomgang. Du skal da få endring i turtall hvis vacuum regulator er i funksjon. Lykke til.

### **FUSKING**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 194 ganger](#)

27. september 2009 23:12:19

Sjekk også om det er mye slakk i akselen i fordeleren. Mange er ikke klar over at denne skal smøres!!! Om lagrene i fordeleren - særlig det øvre - blir slitt, vil du kunne få store variasjoner i tenningspunktet..

mvh  
halvor

### **takk**

[Skrevet av Jan Fredrik, lest 172 ganger](#)

28. september 2009 11:21:16

Takk for mange gode tips. Skal sjekke ut disse.

mvh  
jan fredrik

### **Trøbbel med vindusviskere MGA**

[Skrevet av Svein Ola Indergård, lest 126 ganger](#)

1. oktober 2009 23:23:36

Hei.

Jeg har problemer med vindusviskermotoren på min MGA -57 roadster, som jeg håper noen har en forklaring på. Når jeg slår på viskerne, så går viskerarmene ca. 10-15 cm før de stopper helt opp. Viskermotoren stopper helt opp, det er ikke antydning til respons. Når jeg da stopper bilmotoren og restarter den igjen, greier viskerne å gå nye 10-15 cm. Har prøvd å "hjelpetil" for å få de til å gå hele veien, men det er ingen effekt. Hvis det er børstene i motoren som er gåen, hadde den vel vært helt død? Kan det være en elektrisk feil? Mener det er orginalmotoren som sitter i enda, kan ikke se at denne er byttet ut. (jeg har nylig kjøpt bilen, kjenner derfor ikke til historikken i detalj.) Håper noen kan hjelpe meg med dette, ny viskermotor er forholdsvis kostbar. Mvh- Svein O. Indergård

### **Vindusviskere MGA**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 118 ganger](#)

2. oktober 2009 11:18:06

Hei Svein

Sorry, men svaret direkte har jeg ikke.

Om jeg forutsetter at elmotoren er i orden; har du sjekket om wire, tannhjul, foringer, spindelgjennomføring, etc. bak dashbordet fremdeles har smøring? Litt vanskelig å komme til, men det gjorde susen på min MGB. Om friksjonen blir for stor i disse overføringene, har elmotoren ikke krefter nok. Det samme vil skje om det er manglende oppretting av disse overføringene.

Et annet problem kan være spenningsfall frem til elmotoren. Om du har kontaktmotstand på 12V'en eller dårlig jording, vil motorens dreiemoment reduseres betydelig. Sjekk om du har 12V på elmotoren og helst noe mer når motoren går og du har lading. Begynn der. Har faktisk aldri hørt om vinduspussermotorer som har trengt nye børster...., men en gang må jo være den første...

mvh  
halvor asland

### **MG TF-54**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 150 ganger](#)

3. oktober 2009 10:00:17

Er det noen som har meninger/forslag/erfaringer med å gjøre en standard utstyrt TF-54 (1250cc) mere "langbeint".

MGOC i UK, anbefalte å skifte til 5-trinns gir-kasse, og la utveksling på bakaksel være som den er. Begrunnelsen var at den lett kunne bygges tilbake til original stand hvis det skulle være ønskelig en gang i fremtiden.

Er det noen som har erfaringer her ? Bygget om aksling?, gir?- eller begge deler?

### **OMBYGGING**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 164 ganger](#)

3. oktober 2009 10:25:19

Hei Bjørn Erik

Bare et par formaliteter:

Såfremt din TF er importert som "veteranbil", er det begrensninger på hvilke modifikasjoner du kan gjøre. De skal være "tidsriktige"! Ombygging til Ford Type 9

girkasse, er IKKE tidsriktig og følgelig bryter en forutsetningen for Veteranimport. Så kan en si at sjansene for å bli tatt er ca. lik 0! Jo praksis er slik at Statens Vegvesen som er ansvarlig på vegne av Tollvesenet for oppfølging av disse kravene, er sovende på dette punkt, men kravet ligger der uansett!!

Det andre er om du har LMK-forsikring hos Tennant. Denne gunstige forsikringen vil formelt også forsvinne. Da må du søke om forsikring hos Tennant for "Modifisert" kjøretøy.

Beklager om jeg ble et hår i suppa..... Forøvrig har jeg hørt mye godt om ombyggingen fra er brukerståsted!!

Jeg holder på med en artikkel til MG magasinet vedr. disse sovende kravene som vi kanskje uten å være klar over bryter fra tid til annet...

mvh  
halvor

### **Ombygging**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 140 ganger](#)

3. oktober 2009 11:44:12

Hei Halvor, og takk for svaret.

Jo, - jeg er sånn rimelig klar over krav og begrensninger m.h.t. "sovende" regler og LMK-forsikring, Bilen som ble importert fra LA som "a daily driver" i august-08. Norske skilt i august i år. Den er blitt påkostet en god del, mens motor og drivverk er "as is". Etter det jeg har funnet ut, så ble disse modellene lever med to (tre ?) forskjellige varianter av utveksling på bakakslingen. Alt etter kundens ønske i sin tid. Men, slik bilen er utstyrt i dag, blir den for "kort i beina", selv for kona mi som fortsatt har til gode å se blitzen i en fotoboks etter over 40 år med sertifikat . .

mvh  
Bjørn Erik

### **Anbefalinger på verksted i Sør-Norge / Sverige?**

[Skrevet av Erik Sødning Loennechen, lest 295 ganger](#)

5. oktober 2009 11:15:35

Har nettopp kjøpt en 77-mod MGB som trenger lakkering og sveising av en "crack of doom" på høyre dør.

Noen som har tips om eller kan anbefale et billig og bra verksted i Sør-Norge eller Sverige?

### **MG-verksted**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 306 ganger](#)

6. oktober 2009 16:04:13

Hei, - for noen 4-5 år siden brukte jeg dette verkstedet <http://www.unneberg-bil.no/> - i nærheten av Tønsberg til å skifte el.anlegget i motorrom og under dash på min US importerte B. Har ikke benyttet de siden, men alt har virket fint.

De holder fortsatt på, og gjør det meste/alt, så du kan jo ta en prat med dem . . . men billig ?  
tja, alt etter som . . .

hilsen  
Bjørn Erik

### **Anbefalinger...**

[Skrevet av Erik Sødning Loennechen, lest 267 ganger](#)

9. oktober 2009 20:03:17

Takk for tipset! Skal sjekke det ut.

### **fjusker**

[Skrevet av mgb64, lest 256 ganger](#)

17. oktober 2009 19:04:28

Har en 1964 mgb som fjusker når jeg ikke belaster motoren. litt motbakke da går den kjemp fint. flatt eller litt nedoverbakke da nøkker den. Kjempe irriterende. Takknemelig for tips

### **FUSKING**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 231 ganger](#)

18. oktober 2009 12:27:52

Hei MGB64

Fusking ved lavt gasspådrag, skyldes som oftest forgasseren og da synkroniseringen mellom de 2 forgasserne spesielt! Det betyr at når du gir forsiktig gasspådrag, så åpner kun det ene gass-sjeldet, som betyr at 2 sylindere går på tomgang, mens de to andre er belastet. Det gir en rykkete gange. Gir du mer gass, vil også det siste sjeldet etterhvert åpne - jo mer jo penere er gangen. Gjenkjenner du symptomene?

Om ikke dine forgassere har vært overhelt, vil det normalt være vanskelig å få synkronisert forgasserne, da det formodentlig er mye slark i overføringene. Uansett, forsøk å følge Workshop manualens prosedyre. Det skal uansett ikke skade.

Skulle det mot formodning ikke være synkroniseringen, sjekk om du har mye slark i gass-spindelen gjennom forgasseren. Prøv å fylle godt med fett eller tykk olje rundt begge siden av de 2 spindlene og ta en prøvetur. Om problemet da er over, er det på tide å skifte spindel evt. ved innsetting av en foring i gjennomføringen. Forgasserservice i Drøbak kan gjøre jobben ( [www.forgasser-service.no](http://www.forgasser-service.no) / )

Tilsist; sjekk også at du har olje i toppen av forgasseren ( demperkammeret ).

mvh  
halvor asland

### **Fusker**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 221 ganger](#)

18. oktober 2009 12:58:07

Halvor kommer med gode råd, men de fleste SU problemer er Lucas orientert! Ikke skru på forgassere før du er sikker på at stiftåpning/tenningstidspunkt er riktig. Sjekk at vacuumregulatoren er i orden. Tips til falsk luft: Når motoren går, sprayer du startgass langs manifoil pakkningen og ved spjellakslinger. Endrer motorturtallet seg da, suger motoren falsk luft.

#### **fjusker**

[Skrevet av mgb64, lest 219 ganger](#)

18. oktober 2009 15:54:35

Hei og takk for svar. Har prøvd med startspray, var ingen endring i turtall. Prøvde så å dra av vakumslangen var heller ikke endring på turtallet da heller. så da er det vel vakumboksen som er gåen da. Skal prøve å skifte den

#### **Fusker**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 220 ganger](#)

18. oktober 2009 17:34:37

Du kan prøve om stifteplaten beveger seg når du suger i vacuumslangen, du vil da oppdage om membranen er lekk

#### **Bytte fra høyre til venstrestyring MGB**

[Skrevet av Arne Øverland, lest 195 ganger](#)

21. oktober 2009 10:18:44

Hei! Er det noen som veit kor mykje arbeid det er å bytte frå høyre til venstrestyring på ein mgb? Ka treng eg av nye deler?

#### **Bytte fra H til V ratt**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 191 ganger](#)

21. oktober 2009 13:12:54

Det kommer ann på hvilken årsmodell.

Ring meg på 55911507 så er det mulig å fortelle deg det

#### **Bytte fra høyre til venstrestyring MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 192 ganger](#)

26. oktober 2009 09:38:42

Hei Arne

Om du ikke allerede har pratet med Truls og fått et utdypende svar, så er i grove trekk konverteringen som følger:

Deler:

- \* tannstang
- \* pedaler
- \* dashbord

Så kommer unntakene og de er for omfattende å ta her. De eldste MGB'ene er de enkleste. Jeg har selv konvertert en '67 GT. Disse MGB'ene er "symetriske", dvs. de er laget med det for øye at de enkelt skulle kunne produseres for LHD eller RHD samtidig.

Dermed er det hull for rattstamme på begge sider, alle skruhull er der, etc. Vedr. pedaler; jeg brukte mine RHD pedaler og varmet og bøyde de om for LHD og der gikk perfekt. Siden clutch er hydraulisk, trenger du å legge om hydr. røret, men det skulle være enkelt. Du trenger også en kortere gasswire, samt endre oppsett med blinklysbytter fra høyre til venstre side av rattstammen.

De senere MGB'ene dvs. de utover på 70-tallet, var ikke symetriske, da USA hadde så mange spesielle krav som ikke var nødvendige for hjemmemarkedet i England ( 2-krets bremses, etc). Derfor må en her gjøre mer arbeid for å konvertere, bl.a. lage hull for rattstamme.

Siden bare noe over 10% av MGB'ene ble levert i RHD og majoriteten ble levert til USA med LHD, samt det faktum at de amerikanske MGB'ene har overlevd bedre enn de i England, har betydd en stor import til England av gamle MGB'er. Det betyr at England flyter over av LHD utstyr, mens det er stort underskudd på tilsvarende for RHD. Jeg byttet til meg dashboard og tannstang bort med en engelskmann og fikk £100 - ca 1000 NOK i tillegg!

Det er skrevet bøker om evnet.

Vedr. deler, så har Clive Murray ( <http://www.murrayscott-nelson.com/> ) en låve full av US-deler.

mvh  
halvor

### **Deler/service/Ombygning/resturering**

[Skrevet av Glenn Jakobsen, lest 207 ganger](#)

31. oktober 2009 00:24:18

Heri alle sammen!

til dere som ønsker om å gjøre større serviser eller bygge om deres MG. bør dere sjekke ut priser og lign i England fremfor henvise til de som eventuelt gjør dette her hjemme på berget. til konkurransedyktige priser (langt under de her hjemme) har sjekket ut dette med priser på mine Rolls Royce. ligger på ca 1/3 av prisen enn hos vår søta bror i Sverige. så dette må jo gjelde også for de som innehar en MG. mange av stedene kan du levere bilen i England og hente den igjen etter påske med et lite påslag. selv med ferge og reiseutgifter vil jeg tru du sparer tusener. for mitt vedkommende vil jeg spare ca 40' etter at reise utgifter er dekket (oslo - Fredrikshavn Esbjerg - Harwich)

### **Ombygging h/v ratt mgrv8**

[Skrevet av Per Evensen, lest 148 ganger](#)

3. november 2009 19:27:01

Hei!

Er det noen som kan gi meg litt info/råd for el. imot en slik konvertering? Adresser, gode og dårlige erfaringer om biltypen tas imot med takk!

### **Ombygging h/v ratt mgrv8**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 155 ganger](#)

3. november 2009 21:52:13

Hei Per

Jeg har ikke RV8, men holder på med å bygge min MGB til Rover V8. De offisielle RV8'ene ble kun levert som RHD ( høyre ratt), siden bilene kun skulle sleges på

hjemmemarkedet samt i Japan. Allerede i 1995 så jeg at en tysker hadde fått bygd om sin RV8 til LHD ( venstre ratt). Siden det er det blitt mange. Vi vet om 2 RV8'er i Norge. Edgar Ljone har sin ute for salg på Finn.no i disse dager ( <http://www.finn.no/finn/car/object?finnkode=19585968&folderId=1405865> ). Edgar sin er RHD så langt jeg vet. Jan Christensen sin er derimot ombygget til LHD. Arbeidet er utført i England mener jeg. Ta kontakt med Jan og finn ut mer....

mvh  
halvor

### **Ombygging h/v ratt mgrv8**

[Skrevet av Per Evensen, lest 150 ganger](#)

4. november 2009 20:41:28

Takk for tilbakemelding. Har sett bilen til Ljone og skal ta en tlf til Christensen. Ser at det er en del RHD til salgs, både i England og Tyskland, men har så langt bare funnet en LHD, og ut i fra prisen må en ombygging trolig være både kostbar og omfattende.

Mvh.  
Per Evensen.

### **Ombygging h/v ratt mgrv8**

[Skrevet av Per Evensen, lest 151 ganger](#)

4. november 2009 20:41:29

Takk for tilbakemelding. Har sett bilen til Ljone og skal ta en tlf til Christensen. Ser at det er en del RHD til salgs, både i England og Tyskland, men har så langt bare funnet en LHD, og ut i fra prisen må en ombygging trolig være både kostbar og omfattende.

Mvh.  
Per Evensen.

### **Fjernkontroll døråpner MGF**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 153 ganger](#)

12. november 2009 15:45:52

Denne fjernkontrollen virker nå bare dårligere og dårligere. Jeg har bytta batteri og jeg har forlenget "antennen" som ligger i midtkonsollet i bilen. Hva mer kan jeg gjør? Er neste utvei å koble ut hele alarmen? Hvordan gjøres isåfall det?

### **Fjernkontroll**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 140 ganger](#)

12. november 2009 22:42:01

Hvis det er selve fjernkontrollen som fungerer dårlig kan det være en dårlig lodding på printkortet eller støv i mikrobryteren/kontaktplatene som gjør at den ikke sender signal når det trykkes på knappen. Har selv reparert flere fjernkontroller på andre bilmerker der et loddepunkt eller støv har skapt problemer. Man må ha en liten loddebolt med tynn spiss når dette skal utføres, så gjerne oppsøk et radio/tv verksted med litt fingernemme medarbeidere hvis du ikke har liten loddebolt selv. Bruk også trykkluft med forsiktighet til å fjerne støv.

## **Fjernkontroll**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 124 ganger](#)

13. november 2009 11:35:53

Nå har jeg rensset og pusset den og børstet bort gammel seig oljelignende guffe og jammen virker den mye bedre. God har vel aldri disse vært med sin rekkevidde på kun en meter eller to

## **Rekkevidde fjernkontroll**

[Skrevet av Jon , lest 128 ganger](#)

13. november 2009 17:39:49

På side 19 i MG-magasinet nr. 3/2007 finnes det tips om hvordan rekkevidden på fjernkontrollen til MGF kan forbedres. [http://www.nmgk.no/filesystem/2007/08/2007-2\\_2296.pdf](http://www.nmgk.no/filesystem/2007/08/2007-2_2296.pdf)

Et enkelt trick er å holde fjernkontrollen mot pannen eller haken når man trykker på knappen.

## **Lakkering av bilen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 249 ganger](#)

8. desember 2009 14:33:33

Jeg kjøpte i høst en MG TD 1953, en bil som hadde gått mye i Canada. Bilen er Old English White med grønn grill, seter og dash. Du kan se bilder av den her: [http://www.terrybone.co.uk/car2\\_sold.php?CAR=277](http://www.terrybone.co.uk/car2_sold.php?CAR=277)

Fargen er altså ikke original, jeg tror den må ha vært Ivory. Jeg liker ikke den hvite fargen så godt, og kunne godt tenke meg å få den tilbake til originalfargen.

I Oslo har et verksted beregnet prisen til å være over 60.000. En venn av meg fikk sin Mercedes 600 lakkert i Polen (mye elektronikk på den bilen som måtte demonteres). Det kostet totalt 20.000.

Noen tips og råd fra dere?

## **Lakkering av bilen**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 230 ganger](#)

9. desember 2009 11:07:59

Hei Raymond

Jeg ser fra tid til annet annonse fra:

Jan Einar Krakevik

Director

JAN CAR FACTORY, UAB

Sirokomlės g. 38, Nemėžis, LT-13262, Vilniaus raj., Lithuania

tel: +370 685 50623

+474 106 3733

e-mail: [jan@jancarfactory.com](mailto:jan@jancarfactory.com)

[www.jancarfactory.com](http://www.jancarfactory.com)

<http://picasaweb.google.com/Jancarfactory>

Hadde litt mail-utveksling med han tidligere i år. Han tar ca. 27 EUR i timen for karosseri-arbeid.

Jeg har selv lakkert mine MG'er i England (RMG Coachworks ) med svært godt resultat.



mvh  
halvor asland

### **Lakkering av bilen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 210 ganger](#)

9. desember 2009 16:29:28

Takk for informasjonen. Jeg har også hørt om muligheten i Litauen. Du er fornøyd med arbeidet i England, men hva med pris?

Hilsen

Raymond Wardenær

### **Lakkering av bilen**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 201 ganger](#)

9. desember 2009 18:46:31

Hei igjen

Jeg tror Dick ( Richard M. Griffiths - RMG Coachworks ) tar ca. 50 000,- for en fulllakkering av MGB, dvs. under, inni og utenpå. Ikke billig, mmen meget bra!!!  
Se forøvrig: <http://www.mgcars.org.uk/pics/asland66bgt.jpg>

halvor

### **Billakkerer i Latvia**

[Skrevet av Jon , lest 224 ganger](#)

9. desember 2009 21:09:22

Jeg fikk en mail fra en kar som driver et lakkeringssverksted i Latvia tidligere i år. Det ble ikke noe av det prosjektet vi diskuterte den gangen fordi det medførte en del oppretting som de ikke ville påta seg, så jeg kan verken anbefale eller advare mot dem.  
Forhåpentligvis er de bedre til å lakkere enn til å skrive engelsk ...

Her er mailen:

Hello,

First of all sorry for troubling you but I write you to offer cooperation with our company [www.piche.lv](http://www.piche.lv). We are car painting and restoration body shop and are doing all kind of restoration, painting, body repair, tuning and other similar projects.

As you maybe notice we are having very deep crises and because of that we can offer our costumer the same perfect quality for much less money. I know that in your country these kind of jobs (restoration car repainting) costs much more than here in Latvia, Riga so if you have any interest in my offer please visit our home page [http://www.piche.lv/eng/auto/car\\_painting](http://www.piche.lv/eng/auto/car_painting) to reed mode about our company or contact me by email of phone if you have any question.

We can offer you best prices, transportation to Riga and back and we give up to 5 years guarantee to our work. We are one of leading car body shop in Latvia but we still offer our clients do repairs for less money than other companies.

Peteris Senkans

[http://www.piche.lv/eng/auto/car\\_painting](http://www.piche.lv/eng/auto/car_painting)

p.senkans@gmail.com  
eemotion@inbox.lv  
+371 26131263

### **Billakkering**

[Skrevet av Helge Odden, lest 199 ganger](#)

10. desember 2009 09:32:43

Prøv Liens Karosseriverksted Lillehammer Tlf 61256044

### **Mangler liten skrue**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 157 ganger](#)

10. desember 2009 15:40:57

Liten skrue kan velte stort lass :-).

Akkurat da jeg satte inn min 53 TD for vinterlagring, oppdaget jeg at de to skruene som sitter på stangen som forbinder de to vindusviskerne, hadde brukket. Det har lyktes meg å få tak i èn hel, men jeg mangler den andre. Er det noen som har en ekstra liggende? Og selvsagt var det Bjørn Rygh som klarte å lirke ut de to stumpene som satt igjen inne i stanga. Takk for det.

### **Hvit eksos**

[Skrevet av Thor-Sverre Nilsen, lest 190 ganger](#)

11. desember 2009 10:06:25

Min MGB - 77 fusker ved gasspådrag og har hvit eksos, samtidig som det kommer litt sotblandet vann ut av eksosrøret. Er det toppakningen som må skiftes? Har noen noe synspunkter på dette ?

Takknemlig for tips.

Hilsen Thor-Sverre

### **Hvit eksos**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 196 ganger](#)

11. desember 2009 11:22:30

Sannsynligvis er det toppakningen som er røket. Det kan også være en sprekk i toppen. Årsaken kan være at toppen har vært for varm pga. lite kjølevæske. Sjekk samtidig at du ikke har en vannlekkasje i kjølesystemet fra varmeapparat register, vannpumpe, varmeapparat krane, radiator eller slanger. Kontroller om toppen er skjev, og i så tilfelle få den planslipt.

Hvit eksos er vann.

Blålig eksos er olje.

Sort eksos er rik bensin blanding.

### **Eksosmanifoiler**

[Skrevet av Jan, lest 197 ganger](#)

19. desember 2009 18:17:38

Hvilken farve er det originalt på eksosmanifoiler på en 77.mod? Er de kanskje ubehandlet? Skal glassblåse så det har vært greit å ha på noe beskyttende lakk så rust unngåes.

### **Eksosmanifold**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 175 ganger](#)

19. desember 2009 23:47:53

Hei Jan

Meg bekjent var eksosmanifoldene ubehandlet støpejern.

Jeg fikk en gang i tiden en manifold metallisert (metallpåsprøyting) med svært godt resultat. Høytemperaturmaling har jeg dårlig erfaring med.

mvh  
halvor

### **Ovn-sverte**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 175 ganger](#)

21. desember 2009 16:10:14

Det går også an å bruke ovnsverte til behandling av manifolder, men det er ikke evigvarende, så det kan lønne seg å rebehandle en gang i mellom. Kan også variere hva slags type ovn-sverte man får tak i hvor lenge den sitter på.

### **Farge på MGB motor**

[Skrevet av Marius Johansen, lest 204 ganger](#)

28. desember 2009 23:14:57

Min 1978 MGB (høyrratt) er preget 12H3503 på motorblokka. Dette betyr, ifølge det jeg har lest, at det er en normal 18V motor for denne modellen. Jeg har også lest at 18V motoren (fra 1971) kun har vært levert i svart farge. Problemet er at min motor er rød. Har 18V vært levert i andre farger? Har noen malt min i løpet av de siste 30 år?

### **Fargekoder el anlegg MGB 1977**

[Skrevet av Lars A. Rognan, lest 158 ganger](#)

30. desember 2009 00:33:47

Hei

er det noen som kan hjelpe meg med fargekodene på EL anlegget?

### **MGB fargekoder el. anlegg**

[Skrevet av Truls, lest 169 ganger](#)

30. desember 2009 10:37:10

Ring meg gjerne på 55911507 eller se <http://www.nmgk.no/default.asp?page=368>

### **Fargekoder el anlegg MGB 1977**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 145 ganger](#)

1. januar 2010 07:38:28

Hei Lars

Jeg har sendt deg en e-post med noe info. Håper det kan hjelpe.

mvh  
halvor a.

### **Farge på MGB motor**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 179 ganger](#)

1. januar 2010 07:50:09

Hei Marius

Meg bekjent var alle motorene på senere MGB'er farget sort. De tidligere var maroon - brunrød. Om din er farget rød, kan det bety at motoren har vært åpnet eller renovert en eller annen gang....

mvh  
halvor a.

### **Hengerfeste MGA**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 157 ganger](#)

12. januar 2010 22:25:27

Har kjøpt meg hengerfeste i England, skal dra med meg Combicampen på tur, den veier jo ikke mer enn 200 kg så det blir passende vekt til MGA`en. Men så er jo det store spørsmålet, er det noen som vet om noe dokumentasjon for hengervekt på en MGA?? Fruens MGB har gått i Sverige, og der er de veldig flinke til å skrive inn slepvekt som de kaller det, dette er også innskrevet i det norske vognkortet, så den kan dra 1050 kg. Hadde vært fornøyd om jeg fikk inn 750 kg på MGA`en. Noen som har tips...???

Hilsen Rune Kallestad.

### **DIY hengerfeste**

[Skrevet av Jon, lest 166 ganger](#)

13. januar 2010 11:52:12

Her er en beskrivelse av hvordan man kan lage sitt eget tilhengerfeste til MGA.

<http://www.mgaguru.com/mgtech/trailer/th201.htm>

Det står også noe om kuletrykk og tilhengervekt, men ikke noe om dokumentasjon.

Kanskje den svenske MG-klubben kan hjelpe? [info@mgcc.se](mailto:info@mgcc.se)

### **Hengerfeste**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 148 ganger](#)

13. januar 2010 23:58:28

Har sett den artikkelen til mgaguru, takk for gode tips, skal sende en mail til svenskene og høre.

### **el. koblingskjema**

[Skrevet av Hallvard Ryggvik, lest 174 ganger](#)

26. januar 2010 19:53:59

Holder på med resturering av MG Midget MK 11 1965 mod. Kjøpt ny i Norge. Kjøpte bilen for 2 år siden helt demontert, er nå ferdig med karroseri og er nå i gang med det elektriske ledningsnett, men mangler koblingskjema for denne mod, har for mk1 og mk111. noen som har koplingskjema eller gode råd.

#### **el. koblingskjema**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 164 ganger](#)

27. januar 2010 00:43:38

Ring meg gjerne på 55911507 dersom det er noe du lurer på!

#### **Fargekoder el anlegg MGB**

[Skrevet av Roger Anthonsen, lest 101 ganger](#)

28. januar 2010 12:01:23

Hei Lars

Send meg email adressen din så skal jeg sende deg tegninger av ledningsnettet i farger til de forskjellige MGB'ene.  
Veldig greit å jobbe etter.

Hilsen

Roger Anthonsen

Email:roger.anthonsen@lyse.net

#### **Karroseri arbeid**

[Skrevet av Hans Eilif Bjerkvig, lest 235 ganger](#)

29. januar 2010 11:45:24

Min MGB Roadster 1977 mod.har trofast bragt meg rundt 50.000km på 5 år. Den er nå moden for noe oppgradering. Er det noen som kan gi meg tilbud på følgende arbeid:

- skifting av begge castle rails og eventuelt sills på begge sider
- skifte nedre 1/2 del av baksjermer med reoperasjon av innerskjermer
- skifte bensintank
- skifte frontvindu (har forsikring)
- Sveise inn nytt metall rundt en av frontlysene.

Eventuelt er det noen som har erfaring med et godt verksted?

#### **Karroseri arbeid**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 224 ganger](#)

29. januar 2010 22:47:26

Hei

Om du går inn på [www.asland.org](http://www.asland.org), vil du se min '77 Tahiti blue MGB samt min '67 Tartan red MGB GT. Begge er restaurert av RMG Coachworks i England ( 45 min sørvest for London). Ta kontakt om det kan være aktuelt å få arbeidet utført der borte.

mvh

halvor asland

#### **Billakkering**

### [Skrevet av M. Sønsterudbråten, lest 132 ganger](#)

14. februar 2010 19:57:03

Kan også anbefalle Göte Östers Bilverkstad i Charlottenberg, Sverige.

Vi er nå 3 stk fra Kongsvinger som har lakkert bilene våre der. 2 stk Mercedes 190 SL og en MGB. Han tar ca 20 000,- SEK for hellakkering inklusive demontering og montering.

Tlf nr er: +46 0571-24016

### **Ombygging bakaksel**

#### [Skrevet av Finn Brynildsrud, lest 94 ganger](#)

18. februar 2010 22:11:22

Det er mulig å sette inn innmat fra en gammel Ford Escort i bakakselen på TD / TC. Man trenger også nye drivaksler som vistnok kan skaffes via MG-klubben i England.

Noe maskinering som ikke vil synes utvendig må også til.

Men så var det å finne en gammel Escort da....

Kilde: T Series Restoration Guide av Malcolm Green.

### **Programmering av ECU**

#### [Skrevet av Tommy, lest 136 ganger](#)

21. februar 2010 13:09:20

Hei.

Jeg har kjøpt ny ECU til min 1996 MGF 1,8. Bilen starter men stopper igjen som vel betyr at startsperreren kobler inn og at ECU'en må programmeres. Noen som vet hvem som kan gjøre det? Min gamle ECU hadde nr MKC 104110. Den nye jeg har kjøpt har nr. MKC 104112. Kjøpte den fra England og de sa at det var en etterfølger av 104110 og at den ville fungere fint på bilen min. Stemmer dette?

### **LMK forsikring**

#### [Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 214 ganger](#)

24. februar 2010 11:37:00

Har en 78 MGB som er bygd om til crome bumper type. I forbindelse med søknad til LMK forsikring har jeg noen spørsmål:

1. Er denne ombygging til hinder for helforsikring?
2. Blir det riktig å krysse av i boks for "God originalstand med visse tidstypiske forandringer" på søknad?
3. Hvem kan jeg kontakte i Sandnes/Stavanger som kan besiktige bilen?

### **LMK Forsikring**

#### [Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 186 ganger](#)

24. februar 2010 13:47:29

Hei Ingvar

Det er flere andre i klubben som har fått godkjent crom bumper ombygd fra rubber, ja det er ok å krysse av god originalstand med tidstypiske forandringer, det er her viktig at de forandringene påpekes i papirene til søknaden.

Jeg sitter med liste over alle besiktigelsesfolk i dette landet inkl ditt distrikt.

Jeg sender en e post til deg fordi det er jeg som er forskringskontakt i klubben, da sender jeg ved listen

### **Programering ECU**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 110 ganger](#)

24. februar 2010 16:45:17

Hei!

Ja mener ganske sikkert at du må programere ECU`en mot Imobiliser(startsperre-enheten), startsperrekodene må synkroniseres slik at ECU og Imobiliser "snakker samme språk". Henvend deg til et Rover/MG verksted som har T4 testeren, så skal dette gå an å få til.

Rune.

### **LMK Forsikring**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 159 ganger](#)

1. mars 2010 08:29:28

Hei Ingvar

LMK er romslige vedr. forsikring av "Bevaringsverdige kjøretøyer" til daglig omtalt som "Veteranimporterte biler" ref. Kjøretøyforskriften para 1-09. Derimot KAN du få problemer med Tollvesenet/Statens Vegvesen vedr. samme paragraf. Om bilen er "Veteranimportert", gjelder nemlig følgende krav blandt flere:

Krav:

"Tilnærmet original utførelse vil videre si at kjøretøyet ikke med hensikt skal være vesentlig endret, verken teknisk eller utseendemessig, utvendig eller innvendig, uansett om hensikten har vært å følge en mote eller å gjøre kjøretøyet mer trafikksikkert. Unntatt herfra er tidstypiske modifikasjoner og ombygninger for spesielle formål der det kan dokumenteres at disse ble foretatt og godkjent i den periode da kjøretøyet var i vanlig bruk."

Ombygging fra Rubber bumper til Crome bumper er en trend som er kommet i de seneste årene i mangel av gode restaurerbare C/B MGB'er. Slike ombygginger ble ikke utført mens bilen var i vanlig bruk. Til info!

mvh

Halvor Asland

'77 MGB MED gummifangere!

### **MGF Speedometerwire**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 144 ganger](#)

1. mars 2010 11:14:01

Denne falt av i helgen og ligger å skrapet i veien. Hvor kan denne kjøpes og hva kalles den? Jeg fant ikke noe på Moss under speedometer, men jeg har kanskje ikke leita godt nok.

### **Speedometerwire**

[Skrevet av Jon F., lest 185 ganger](#)

1. mars 2010 15:46:38

Innlegg her på forumet har lett for å forsvinne, så jeg har sendt deg en mail.

### **Dekk til MGB/C**

[Skrevet av Jan Vidar Ødegaard, lest 177 ganger](#)

9. mars 2010 20:29:16

Jeg skal ha nye felger, nav og dekk til MGB. Jeg har planer om å sette på 15" felger med 185/65 dekk. Jeg kan godt tenke meg dekk med en hvit smal stripe på. Jeg har Vredestein sprint classic 185/70 på en annen klassiker, og er veldig fornøyd med dem. Er det noen som har gode anbefalinger til dekk på spilefelger for MGB/C ?

mvh

jan vidar

### **forsikring**

[Skrevet av jan fredrik , lest 136 ganger](#)

9. mars 2010 23:05:00

lykke til. Har nevnt det før, men har fått avslag to ganger på en mgb 64 modell som ser ut som et smykke. Grunn , kalesjen var noe krympet(den har aldri voldet meg noen problemer), ikke originalt stereoanlegg, batteriet var flyttet og skiftet til et 12 volts. Ga opp etter to ganger, selv etter at norsk mg klubb ga signaler om at det nå var lettere, fikk jeg ikke godkjennelse. Den bør være fabrikkny. God tur, snart sesong.

### **LMKk Forsikring**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 134 ganger](#)

10. mars 2010 09:45:55

Jeg har vært borti denne saken og synes vel det er litt vel flisespikk fra LMK sin side. Noen ganger, ganske få ganger så opplever man noe tilsvarende.

Jeg skal på årsmøte for LMK til helgen, kanskje jeg kan få en kopi av saken slik at jeg kan diskutere med de der?

Det eneste som kan påpekes er hvis batteriet står på et ugunstig sted?

### **LMK forsinking**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 136 ganger](#)

10. mars 2010 10:17:29

Følgende unntak til krav om originalitet gjelder:

"Unntatt herfra er tidstypiske modifikasjoner og ombygninger for spesielle formål der det kan dokumenteres at disse ble foretatt og godkjent i den periode da kjøretøyet var i vanlig bruk."

Fra 1974 1/2, gikk fabrikken over fra 2 x 6V batterier til et 12V batteri. I og med at 6V batterier ikke lenger er normal handelsvare, har det blitt en helt normal prosess å erstatte de 2 med 1 stk. 12V. Dette skjedde i sitat "... den perioden da kjøretøyet var i vanlig bruk". Jeg mener bestemt at klubben v/Thor kan underbygge denne påstanden!!!!!!!!!!!!

mvh

halvor



### Dekk til MGB

[Skrevet av Halvor Asland, lest 162 ganger](#)

10. mars 2010 10:26:42

Hei Jan Vidar

Jeg har ingen problemer med å anbefale 15" dekk/felger selv om 14" har visse kvaliteter du dermed mister (komfort). Med 15" får du noe bedre grep, men pga. at hjulbuene begrenser bredden på dekkene, er det egentlig lite å hente. Estetisk kan være et annet moment. Ikke gå bredere enn 185 dekk !!! Jeg har 195/65 og de subber i skjermkantene....

Vedr. hvit stripe; Jeg vet det er firmaer i England som kan levere dekk med hvit stripe. Det jeg er blitt forklart, er at dette er dekk med ikke akkurat sporty egenskaper. De selges pga. utseende - ikke på grunn av egenskapene (gammel dekk-konstruksjon). Jeg har også prøvd de "falske" hvite dekkssidene. De var pene i ca. 1 år, så begynte de å flagre og var til slutt alt annet enn vakre. Min erfaring er derfor; finn noen gode velrenomerte dekk og gi avkall på det estetiske.

mvh  
halvor

### Dekk

[Skrevet av Jan Vidar Ødegaard, lest 142 ganger](#)

10. mars 2010 20:39:37

Mange takk Halvor, jeg har også hatt de "falske" dekk sidene, og har samme erfaring som deg - sitter greit på i begynnelsen, men så begynner de å løsne etterhvert. Jeg har forøvrig også fått tilbakemelding fra Truls - som bl.a påpeker utfordringen med biltilsynet, altså endring fra 14" til 15", med økt rulleomkrets som konsekvens. Grunnen til at jeg tenker på å gå over til 15" felger er at jeg ønsker å bevare det klassiske utseendet som spilehjul bidrar til, samt at MGC felgene har 72 spiler i stedet for 60. Dette innbiller jeg meg bidrar til å styrke felgene. Har du noen ide om denne begrunnelsen vil kunne "gå hjem" hos vegmyndighetene ?

mvh  
jan vidar

### Dekk til MGB

[Skrevet av Halvor Asland, lest 149 ganger](#)

10. mars 2010 22:57:39

Hei igjen

Nå importerte jeg min MGB med 15" felger og fikk det direkte inn i vognkortet. I teorien kan du få spørsmål fra Biltilsynet vedr. endring fra 14" til 15", men det er nettopp det; teori!!

Om du ser igjennom MG-magasinet ca. 2 nr. tilbake, hadde jeg en artikkel vedr. utregning av rulleomkrets. En MGB hadde 165 x 14 dekk hvilket tilsvarer ca. 1950 mm rulleomkrets. 185/65 x 15 har identisk rulleomkrets. Endringer innen +/- 3% er akseptert på Biltilsynet.

halvor

### **Dekk/rulleomkrets**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 167 ganger](#)

11. mars 2010 01:11:45

Hei.

Mener det er tillatt med +/- 5% på rulleomkrets, man kan også bruke STRO-boka som alle godkjente verksteder og dekkforhandlere skal ha.

Jeg har 15x5,5 med 72 eker og 185/65 på min MGA, og det fungerer utmerket. Men ikke ha på for brede dekk, da begynner bilen bare å stikke fra side til side, er jo litt trivelig å kunne se seg litt om på tur også, ikke bare ha stålblikk rett fram.....

Rune.

### **forsikring**

[Skrevet av jan fredrik, lest 137 ganger](#)

11. mars 2010 13:31:17

Hei,

takk for tilbudet, men jeg har ærlig talt gitt dette helt opp. Gidder ikke styre mer med det.

mvh

jan fredrik

### **Slakk i styring 78 MGB**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 137 ganger](#)

23. mars 2010 18:57:39

Har 2-3 mm slakk i ratt på en MGB 78 mod. Trodde først det kunne være krysset inne i motorrom som var årsaken men når ratt beveges er det ingen synlig bevegelse i aksling som kommer gjennom torpedovegger. Er det noen som vet om det finnes noen koplinger i bilens rattstamme som kan forårsake denne slakken?

Skal inn til EU i mai og er urolig for at jeg kan få mangel på dette

### **Passer andre seter i MGB, enn originale??**

[Skrevet av Per Stuberg, lest 165 ganger](#)

24. mars 2010 08:32:38

Er det noen som har satt inn uoriginale seter i MGB, (min er fra 1974)

Hvilken bilmerker passer til MGB???

### **Seter til MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 195 ganger](#)

24. mars 2010 11:35:24

Hei Per

Setene i MGB er meget smale! Derfor passer ikke normale seter, selv om en kan modifisere festene i gulvet. Jeg har kjøpt seter fra MOSS til begge mine MGB'er. Jeg vet også at mange i USA og England, benytter Mazda MX5 seter da de er i overflod, men så er vel ikke tilfelle i Norge. Recaroseter etc. har jeg hørt ikke passer pga. bredden.

Andre med erfaringer??

<http://www.moss-europe.co.uk/Shop/ViewProducts.aspx?PlateIndexID=4372&SortOrder=1>

mvh  
halvor asland

### **Slakk i styring 78 MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 151 ganger](#)

24. mars 2010 11:40:39

Hei Ingvar

Jeg hadde også slakk i styringen på min '77 MGB. I forbindelse med andre arbeider, måtte jeg ta ut rattstammen. Det er ingenting i rattstammen som kan gi slakk så fremt ikke det er slapp mellom ratt og rattstamme. Krysset mitt var perfekt, det samme var styrekulene og dermed var det kun tannstanga igjen. Jeg strammet denne opp ihht. instruksjonsboksen og styringen ble umiddelbart mye bedre, skjønt noe slakk har jeg fortsatt, men jeg fikk ingen merknader på EU-kontrollen.

mvh  
halvor asland

### **Slakk i styring 78 MGB**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 137 ganger](#)

24. mars 2010 12:56:19

Takk for svar,  
Har nok et lite mysterie på gang her ettersom slakk befinner seg mellom kryss og rattet. Ved bevegelse av ratt i dødsone er det ingen som helst rørelse på akslingen som går inn på krysset. Vi får ta av rattet (som er uoriginalt) og se om det kan finnes noen løsning her. Har også lest litt om plastikk skjær pinner som befinner seg inne i rattstammen i tilfelle kollisjon. Problemer med disse bør etter mitt syn kun gi en teleskopvirkning

### **Slakk i styring 78 MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 132 ganger](#)

24. mars 2010 15:04:36

Hei igjen Ingvar

Min '77 er en USA-modell. Om jeg husker rett, var det mellom rattet og torpedoveggen, ingen skrudde eller andre koblinger på rattstammen. Deler av rattstammen er et såkalt "collapsable cage" som skal kunne komprimeres under en kollisjon for å hindre rattet i å treffe føreren. Om du har slakk mellom krysset og rattet, er det enten noe "dramatisk" feil med rattstammen, eller så er det slakk i splines'ene mellom rattet og rattstammen. Normalt vil det være noe slakk her. Å trekke til mutteren vil nok hjelpe noe. Hvis ikke kan du fylle litt Loctite i splines'ene. Konsekvensene blir at du må benytte varme for å løsne Loctite'n for å få av rattet ved en senere anledning - litt pest eller kolera.

halvor

### **Bensinforbruk**

[Skrevet av Tor Oto Fougner, lest 80 ganger](#)

25. mars 2010 13:43:39

Min MGB går på 0,62 l/mil. Forbruket sank fra 0,85 etter at jeg gikk over til å kjøre på helsyntetisk olje!

### **Slitt tannkrans svinghjul**

[Skrevet av Tor Otto Fougner, lest 58 ganger](#)

25. mars 2010 13:48:26

Alternativet til å skifte tannkrans er å bytte fra Lucas Intera Type til Lucas Pre Engaged selvstarter fordi denne slår inn på andre siden av tannkransen hvor den ikke er slitt.

### **rattstamme**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 135 ganger](#)

29. mars 2010 11:07:03

hei den slakken du har er nokk i øvere del av rattstammen har demontert dette en gang det sitter en plasthylse der er vanskelig å reparere deler finnes ikke å kjøpe du må kjøpe en ny rattstamme du kann ringe meg det er lettere å forklare da 90010705 mvh bjørn

### **Vinduspusser motor**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 164 ganger](#)

29. mars 2010 19:00:00

Nok en utfordring for B og meg. Har en MGB 78 hvor vinduspussere ikke parker i riktig posisjon. Når hendel settes i av posisjon stanser pusserene momentant. Pusserene virker forøvrig normalt i alle hastigheter

Har målt spening inn til motor og funnet at det er strøm i hhv to ledninger sakte og hurtig tempo så det blir sendt signal fra rattstammen. Videre har jeg skiftet en plastik "dings" på pussermotoren som visst nok er den delen som skal sørge for at viskerene skal parkere.

Kan det være andre feilkilder til problemet? Har sett litt på koplingskjemaet og kan ikke se at pussermotor er koplet via noe rele?

Trenger hjelp ettersom EU testen ikke tillater denne feilen

### **vinduspusser**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 162 ganger](#)

29. mars 2010 19:49:25

hei mål om du har spening på denn grønne ledningen inn på motoren når tenningen er på denne går utenom bryteren på rattstammen og er til selvparkering lurert du på noget mer kann du ringe meg på 90010705 mvh bjørn

### **Løsningen er nær.....**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 144 ganger](#)

31. mars 2010 18:26:47

Hei Bjørn,

Takk for gode råd og trivelig samtale.

Har funnet årsak til feil som ligger i selve bryteren på rattstamme. Tidligere eiere har "modifisert" bryteren ved å kople bort en ledning Brun/grønn samt fjerne en svart. har bestilt ny bryter som ikke kostet allverdens fra England.

### **Hydrogas pumpe**

[Skrevet av Arve Heieren, lest 69 ganger](#)

4. april 2010 10:12:24

Hei. Får ikke garasjejekken under vår MGF lenger og tommestokken viser noe lav bil. Jeg må derfor komme meg til et sted hvor jeg kan få fylt på litt gas. Noen som kjenner til noen i Oslo området som gjør dette til en fornuftig pris. Eller er det noen i Oslo området som har lagd sin egen som vil tjene en liten slant på pumpen sin?

Arve Heieren, Jessheim.

### **US luftpumpeanlegg**

[Skrevet av Viggo Grandal, lest 147 ganger](#)

11. april 2010 01:09:09

Jeg har en 1979 California-modell med luftpumpeanlegg. Er det mye "hokus-pokus" å fjerne dette? Er det noe biltilsynet vil reagere på hvis så blir gjort? Bilen er ikke registrert og heller ikke vist i Norge.

### **US luftpumpeanlegg**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 146 ganger](#)

11. april 2010 11:54:53

Det er ikke noe hokus-pokus å koble ut luft pumpen. Du kan bare fjerne remmen, og sørge for at vannpumpen og dynamoen blir drevet rundt. Kravene for Norske CO utslipp må ivaretaes. Dersom du demonterer rørene må du plugge åpningene i toppen med skruer/settskruer. Se ellers <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-19941004-0918.html#1-9>

### **luftpumpeanlegg**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 133 ganger](#)

11. april 2010 12:57:41

registrer bilen først du vet ikke hvem du møter ved biltilsynet, det er mange meninger der .det er stortsett kurant å fjerne systemet kutt av rørene ved toppen ta ut nipplene å sveis i gjen åpningen skru dem inn i gjen.det går et retur rør till bake til tanken dette ser du i bagasje rummet plugg dette å fjern boksen v inner skjærmen lykketill mvh bjørn

### **FJERNING AV INNLEGGET MITT !**

[Skrevet av Oddleiv Fisering, lest 281 ganger](#)

11. april 2010 20:42:46

Kvifor har nokon fjerna mitt innlegg om tikking i motorn?

### **FALSK MELDING**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 247 ganger](#)

11. april 2010 21:41:47

Hei

Normalt er vårt medlemsregister oppdatert, men jeg kan ikke finne "Oddleiv Fisering" med tilhørende e-mail "oddleiv@onlain.no" i registeret. Jeg finner heller ikke navnet i noen telefonkatalog.

Er dette en spøk og hva er i så fall poenget?

mvh

Halvor Asland

### **Luftpumpeanlegg**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 120 ganger](#)

13. april 2010 15:09:54

Husk også å bytte bensinpåfyllingslokk til luftet type, dersom du fjerner kullfilteret og boksen i bagasjerummet og plugges returrøret.

### **Oljelekkasje MGA**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 162 ganger](#)

18. april 2010 14:17:24

Jeg har en oljelekkasje på front av min 1500 MGA motor. Har skiftet filtrering og pakning på kjededeksel, men det drypper fortsatt antagelig fra begge steder. Er det noen som har et godt råd for å fikse dette?

### **oljelekkasje**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 173 ganger](#)

18. april 2010 15:06:30

Hei skift til et mgb frontdeksel .med simmering ved montering sett i alle skruene løst sett på remhjulet stram intil skruene ta ut remhjulet teit alle skruene dette er viktig pga sentring lykke til mvh bjørn

### **Takk**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 125 ganger](#)

18. april 2010 20:06:27

Takk for godt innspill. Demonterer en MGB motor jeg har stående og gjør et forsøk.

### **Registreringsdokumentasjon MGB nyere enn 1970**

[Skrevet av Kjell Hagen Nilsen, lest 154 ganger](#)

19. april 2010 18:13:22

Finnes det noen der ute som har dokumentasjon på at MGB nyere enn 1970 tilfredsstiller kravene som gjaldt fra 1971 med henblikk på støy og avgass etc.? Har vært i kontakt med TÜV i Tyskland, men de har ikke noe. Kan selvfølgelig registrere bilen som Bevaringsverdig, men om man ikke ønsker det, hva da?

### **Registreringsdokumentasjon MGB nyere enn 1970**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 142 ganger](#)

20. april 2010 11:47:04

Hei Kjell

Jeg importerte min '77 USA mod. MGB på normal måte i 1999. Jeg fikk alle papirene fra BMW Norge den gangen for kr. 3000,-. Jeg finner i mitt arkiv kvittering for de 3000,- samt oversendelsesbrevet fra BMW Norge, men ikke dokumentet som sådann. Litt usikker på om jeg tok kopi... for dokumentet ble beholdt av Biltilsynet/Tollvesenet.... Jeg kan fortsette å lete, men kan ikke love noe "find" de nærmeste dagene...

mvh  
halvor

### **Skifet av kluch på MGF.**

[Skrevet av Øistein Nilsen, lest 114 ganger](#)

21. april 2010 08:09:16

Jag har kjøpt meg en MGF 1997 modell. Denne trenger sårt å få skifte kluch, er det noen som kan anbefale et verksted i Bergens regionen?  
På forhånd takk.

### **Oljeforbruk og CO nivå, MGB 78**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 153 ganger](#)

21. april 2010 11:38:19

Har en 78 B som kommer fra EU kontroll hvorav Co nivå ble funnet for høyt. Bilen bruker noe olje og jeg ser ikke bortifra at dette er med på å forhøye verdiene.

Har fått råd om å bytte ventiltetninger i toppen (av modifisert type), rense motor og bruke en 30W olje for å få ned oljeforbruket.

Har noen erfaring med hva olje som egner seg best til MGBen når motor begynner å bli slitt?

Hadde håpet å slippe unna motoroverhaling nå og begynne prosjektet til høsten men må få bilen godkjent.

Gode råd mottas med takk :-)

### **Registreringsdok.**

[Skrevet av Kjell Hagen Nilsen, lest 142 ganger](#)

21. april 2010 13:37:09

Hei Halvor og takk for tilbakemeldingen. Det ser ut som om jeg via omveier klarer å få en kontakt inn i TÜV systemet i Tyskland. Om dette går bra vil jeg kunne skaffe dokumentasjon til endel MGB'er. Legger isåfall ut melding her på forumet da det vel er flere som har/vil få dette problemet.

### **For høy CO**

[Skrevet av Kjell Hagen Nilsen, lest 171 ganger](#)

21. april 2010 13:54:43

Du har jo en Stromberg forgasser. Hva med å justere denne og i samme omgang sjekke membranen i den? Det er ikke ukjent at denne sprekker eller blir stiv slik at luftstempet

ikke virker som det skal. For å justere den trenger du et spesialverktøy, men dette er ikke så dyrt. Hva med luftfilteret ditt? Om det er tett vil det dra opp CO'en. Hva med autochoken, virker denne som den skal og ikke "ligger på"? Om motoren din er litt slitt og du har syntetisk olje vil nok dette kunne påvirke oljeforbruket. Jeg bruker kun Castrol Classic 20/50 på "mine" klasiske motorer. Motorrens er heller ikke å forakte. Kanskje rensen kan få løs evtntl. fastsittende oljeskraperinger og spare deg for omkostninger med å sjekke toppen etc. Ellers er det ikke all verdens jobb å sette på modifiserte ventiltetninger. Setter du trykkluft på sylindere kan du klare å få på disse uten å ta toppen av blokka.

### **Takk for tips**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 141 ganger](#)

21. april 2010 14:09:41

Min B er en Engelsk utgave med SU.

Har allerede fått masse god input og planlegger følgende:

1. Fylle automatolje inn i sylindere på varm motor og la det stå over natten for å "mykgjøre" stempelringer. Få ut olja og ta en lang kjøretur litt sent på kvelden da det vil bli røykdannelse
2. Rense motor og fylle på skikkelig olje. (tror ikke Biltema 20-50 er god nok)
3. Skifte ventiltetninger
4. Justere Co nivå til et minimum før måling
5. Blande 30% etanoldrivstoff i tanken

Du skal se "B" blir en blue motion når vi er ferdig. Skal gi dere en tilbakemelding.

### **Registreringsdok.**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 139 ganger](#)

21. april 2010 15:52:19

Glimrende...

.. og lykke til.

mvh  
halvor

### **Co og EU-kontroll**

[Skrevet av Sigurd Sandtveit, lest 159 ganger](#)

23. april 2010 21:02:44

Når det gjelder EU-kontrollen så bør du finne et verksted som forstår at grensene for vetranbiler ikke følger boka når det gjelder co. Om oljeforbruket har jeg lite å bidra med om du vil drøye med motoroverhaling. Det finnes flere tilsetningsmidler som noen hevder gjør en god jobb. Hilsen Sigurd Oslo senter

### **DEKK**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 194 ganger](#)

28. april 2010 16:33:19

Hei MG-venner

Har noen erfaring med bestilling av dekk fra <http://www.dekkonline.com/> ?



Prisene ser jo veldig gode ut. Omlegging og avbalansering kommer jo selvsagt i tillegg!

mvh  
halvor

#### **Dekk**

[Skrevet av Christian Stende, lest 177 ganger](#)

29. april 2010 15:11:54

Hei!

Det jeg har sett på et annet klubb-forum er at de har store leveringsproblemer for øyeblikket...

Mvh

Christian

#### **Fargekode Hardtop MGB**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 106 ganger](#)

29. april 2010 18:56:05

Er det noen som kjenner koden for den hvite farge som benyttes på MGB hardtop?

#### **DEKK**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 174 ganger](#)

29. april 2010 20:57:57

Mange takk Christian.

Skal gjøre et par vurderinger før jeg bestemmer meg. Vil i så fall gi tilbakemeldinger her!!

mvh  
halvor

#### **Fargekode Hardtop MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 115 ganger](#)

29. april 2010 21:02:47

Hei Odd

Jeg skal IKKE påberope meg svaret, men de hardtop'ene jeg har sett og som fremstår som originale og ikke omlakkerte, synes å ligne "Old English White". Ta en titt her for koder:

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

mvh  
halvor

#### **Farger Hardtop MGB**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 106 ganger](#)

29. april 2010 23:16:03

I følge Clausager ble hardtoppene bare levert i sort fra 1966.

### **Dekk**

[Skrevet av Christian Stende, lest 162 ganger](#)

30. april 2010 11:40:15

Gi gjerne en tilbakemelding om du kjøper. Jeg skal ha dekk til to biler og regner vel egentlig med at forsinkelsene gir seg når det nærmer seg sommeren...

Christian

### **Takk for hjelpen!**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 90 ganger](#)

30. april 2010 16:54:52

Stor takk til Thor Steinar som behandlet søknaden hurtig og til Are som hjalp med utfylling av papirer og besiktigelse. LMK forsikring er nå ordnet på min 78 "B"

### **RHD >RHD**

[Skrevet av Kjetil, lest 71 ganger](#)

9. mai 2010 04:22:35

Hei

Jeg ønsker å bygge om min 67 GT til LHD.

Selve jobben skal ikke by på større problemer, men LHD metal dash er ikke bare enkelt å oppdrive. Nå har jeg ikke gått veldig aktivt ut bortsett fra noen forespørsler i Norge og Sverige. På Engelske nettsider ser det ut som om alle kun er interessert i å bytte shabby mot renovert, og da kun RHD mot RHD og LHD mot LHD.

På eBay ser jeg at RHD metal dash har blitt solgt for ned til 37 GBP!!

LHD dash er det lite av men nå seges noen kopier i glassfiber for 185 GBP:

<http://cgi.ebay.co.uk/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=300421117156&ssPageName=A>  
DME:B:SS:GB:1123 Jeg har vært inne på denne tanken selv.

Er det noen som har tips om Engelske nettsider som er gode å annonssere på?

Halvor: Hvordan kom du i kontakt med "din mann"?

Eller er det noen som har et LHD dash ute av bilen som jeg kan ta avstøpning av (og kanskje få en kopi av for lånet)?

GTn blir et prosjekt til vinteren, og sikkert neste vinter igjen. Så dette har ingen hast, men enkelte saker kan det være greit å ha i orden i god tid.

Mvh Kjetil Løkken

### **Vurderer Weber**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 61 ganger](#)

9. mai 2010 13:06:39

Hei Morten

Har vurdert å gjøre et ombytte til Weber og lurte på om du har noen erfaringer å dele mt de problemstillingene du beskriver i ditt tidligere innlegg

### **Weber DGV 32/36, MGB 78**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 142 ganger](#)

9. mai 2010 13:20:51

Hei,

Har skrudd litt frem og tilbake på mine SU og har i den forbindelse sett litt inn på Weber DGV 32/36 som et alternativ ettersom disse krever mindre ettersyn. Er det noen som har erfaringer med slike forgassere på MG? Har sett inn på E-bay USA hvor prisene for et kit ligger rundt 2000.- Synest ikke dette ser så galt ut med tanke på kost av justering og evt uskiftning av deler på mine SU.

### **Weber**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 147 ganger](#)

11. mai 2010 14:58:06

Hei igjen Ingvar

Problemet med SU, er at den har flere bevegelige deler som slites. Spjeldakselen - som er utsatt for store krefter - er kun lagret direkte i forgasserhuset og om denne ikke blir regelmessig smurt, vil dette med føre til falsk luft som påvirker luft/bensin blandingforholdet (for mye luft=mager blanding). På full belastning merker du ingen forskjell, men overgangen fra tomgang til noe pådrag, vil føles hakkete og mindre "elegant". Dessuten har SU en konisk nål som glir opp og ned i en dyse, som igjen varierer bensinmengden som funksjon av gjennomstrømmende luftmengde. Nålen vil etter en tids bruk, lage et ovalt spor i dysa som igjen fører til at motoren får feil blanding luft/bensin ( for mye bensin=for fet blanding). Dette kan til en viss grad justeres, men vil etter en tids bruk, igjen trenge ny justering.

Mens DGV er populær i USA, er den svært lite brukt i Europa og er ikke mitt favoritt-alternativ. Det positive er at DGV - som alle andre Weber forgassere - har kulelager i spjeldakselen og vil følgelig ikke gi falsk luft etter en tids bruk. DGV har heller ingen nål som slites. I så måte er DGV er godt alternativ til 2xSU. DGV har som betegnelse sier 2 løp et spareløp på 32 mm og et ekstra løp for maks. effekt på 36 mm. MGB har 2 stk. 1 1/2" SU hvilket tilsvarer 2x 38mm. Nå vil Weber ha en bedre forstøving enn SU, men alt i alt, vil denne løsningen ikke bidra til noen effektøkning, kanskje snarere tvert imot.

Jeg ville valgt en løsning med 1 stk Weber 45 DCOE. Jeg har en slik løsning selv og er MEGET fornøyd. Lavere bensinforbruk, høyere effekt ( 2x45 mm istedenfor SU; 2x38 mm) og en meget underholdende innsugslyd!! Om du har LHD ( venstreratt) - husk på å bestille den korte manifolden, da forgasseren ellers vil berøre rattstammen. Settene koster nye ca. 4000,- +/- . Profesjonell overhaling av SU med nye spindelforinger etc. koster ca. 2000 +/-.

mvh

Halvor Asland

### **Takk for innspill**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 121 ganger](#)

11. mai 2010 17:02:40

Flere gode grunner til å velge Weber. Hadde vært greit med et litt mer vedlikeholdsfritt system. Har du et bilde av oppsett?

Vi får se hva som kan oppdrives på e-bay

### **Weber**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 138 ganger](#)

11. mai 2010 21:05:48

Hei igjen

Bilder er avsendt pr. email

mvh  
halvor

### **Fra RHD til LHD**

[Skrevet av Kjetil, lest 139 ganger](#)

12. mai 2010 23:52:08

Hei

Jeg ønsker å bygge om min 67 GT til LHD.

Selve jobben skal ikke by på større problemer, men LHD metal dash er ikke bare enkelt å oppdrive. Nå har jeg ikke gått veldig aktivt ut bortsett fra noen forespørsler i Norge og Sverige. På Engelske nettsider ser det ut som om alle kun er interessert i å bytte shabby mot renover, og da kun RHD mot RHD og LHD mot LHD.

På eBay ser jeg at RHD metal dash har blitt solgt for ned til 37 GBP!!

LHD dash er det lite av men nå seges noen kopier i glassfiber for 185 GBP:

<http://cgi.ebay.co.uk/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=300421117156&ssPageName=A>  
DME:B:SS:GB:1123 Jeg har vært inne på denne tanken selv.

Er det noen som har tips om Engelske nettsider som er gode å anonsere på?

Ser i en gammel tråd at Halvor fikk til et gunstig bytte, Halvor: Hvordan kom du i kontakt med "din mann"?

Eller kanskje det er noen som har et LHD dash ute av bilen som jeg kan ta avstøpning av (og kanskje få en kopi av for lånet)?

GTn blir et prosjekt til vinteren, og sikkert neste vinter igjen. Så dette har ingen hast, men enkelte saker kan det være greit å ha i orden i god tid.

(Dette innlegget postet jeg opprinnelig på en gammel tråd, og kom laaaangt ned på siden - som få leser)

Mvh Kjetil Løkken

### **En Weber ekstra...**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 142 ganger](#)

13. mai 2010 01:36:06

Må bare si meg enig med Halvor, det gir en herlig innsugslyd, og man kan også ta et skritt videre og montere et crossflow topplokk. Da får man den herlige lyden i stereo....kan sende bilder av min MGA med det oppsettet hvis det er interesse for det.

Mvh

Rune.

#### **LHD dach**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 126 ganger](#)

13. mai 2010 10:13:20

jeg har ett men mangler lokket til hanskerummet ring meg på 90010705 bjørn

#### **Bilde Weber 45DCOE**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 167 ganger](#)

14. mai 2010 10:48:33

Bilde Weber 45DCOE følg linken

[http://www.nmgk.no/filesystem/2010/05/img\\_8005\\_4503.jpg](http://www.nmgk.no/filesystem/2010/05/img_8005_4503.jpg)

#### **Weber**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 129 ganger](#)

14. mai 2010 21:34:55

...motor-rommet virker kjent...

#### **En Weber ekstra...**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 120 ganger](#)

15. mai 2010 12:44:34

.... om ikke andre, så er jeg interessert!!

Hadde et HRG Derrington topplokk for mange år siden, lurer på hvem som har det idag.... Hadde både den originale 2x1 3/4" SU manifolden samt 2 x 40 DCOE Weber...

mvh  
halvor

#### **Dekk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 118 ganger](#)

15. mai 2010 16:12:26

Da har jeg bestilt!

4 stk Continental PremiumContact2 i dimensjon 195/50 R15 82T til fruens VW. Pris: 2144,40. Billigste tilbud så langt hos norsk forhandler UTEN montering/avbalansering ca. 3400 kr dyrere. Dekkene blir levert direkte fra Tyskland!!?? Skal sjekke produksjonsland og dato når jeg får dekkene.

halvor

#### **Continental Premium Contact 1 195/50x15 82HR**

[Skrevet av Jon , lest 122 ganger](#)

15. mai 2010 20:21:53

Bjerke i Østensjøveien selger Continental Premium Contact 1 195/50x15 for kr. 2700,- i HR-utgave. Montering og balansering koster 300,- i tillegg.  
<http://www.johsbjerke.no/ny/produkter/dekk/dekksok/Sommerdekk/195/50/15/>

### **Dekk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 123 ganger](#)

16. mai 2010 11:06:59

Hei Jon

Vet Bjerke har gode priser i tillegg til Storo..

Jeg monterer og avbalanserer gratis på min lokal Statoil-stasjon....

halvor

### **Weber forgasser**

[Skrevet av Rune Helgeland, lest 126 ganger](#)

16. mai 2010 11:48:09

Hei

Jeg monterte for et par år tilbake en Weber 38/38 DGES. det er en forgasser som fungerer på samme måten som en DCOE men den er stående som 32/36. Begge spjeld går likt.

Jeg har denne på en standard MGB motor og dette fungerer fint, det er bare å glemme all justering, jeg har justert kun en gang og ikke rørt den siden. Jeg valgte denne forgasseren fordi jeg har planer om å montere steg 2 topp og en annen kam men den fungerer helt utmerket på standard også. Du kan søke opp hjemmesiden til Brit-Tek Ltd i USA og lese om den.

Mvh

Rune Helgeland.

### **Parklys**

[Skrevet av Viggo Grandal, lest 147 ganger](#)

16. mai 2010 17:33:27

Jeg har fått godkjent MG'n min hos Biltillsynet som 'verneverdig kjøretøy', men med en muntlig mangel på gule parklys forran. (US-rubber bumper modell) Finnes det hvite/blanke lykteglass til disse lykter, og isåfall hvor kan dette kjøpes? Jeg finner ikke dette i delekatalogen til MOSS.

Mvh.

Viggo

### **Parklamper**

[Skrevet av Rune Helgeland, lest 119 ganger](#)

16. mai 2010 23:22:32

Hei

Jeg hadde det samme på min 73 us modell og jeg måtte kjøpe nye komplette lamper med 2 pærer i. 5w for park og 21w for blink det holder ikke å bare bytte glass da det kun er en 21/5w i de amerikanske lampene. Lampene kjøpte jeg hos MG Hagen i Halden.

## **Parklamper**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 218 ganger](#)

17. mai 2010 22:15:42

Hei

Jeg fikk påpakning for det samme for 10 år siden da jeg registrerte min '77 US-spec MGB. Jeg repliserte da at Volvo hadde sideparklys. Da svarte personen på Biltilsynet, at så lenge lyset ikke sees rett frem, eller for å være spesifikk, skulle ha en sektor på 15 grader, så ville sideparklysene være godkjent. Jeg malte derfor forkant av sidelysene sorte på innside og tilsvarende bak, slik at ikke det gule lyset var synlig rett forfra og rett bakfra - og vips var det hele godkjent!!!

halvor

## **yCXaHjUtæHu**

[Skrevet av ncvqjrvh, lest 74 ganger](#)

19. mai 2010 09:00:06

qyjaOe dyvtyiwowovl, [url=http://rkcciolgwwvy.com/]rkcciolgwwvy[/url],  
[link=http://bqwcwkbujoyxl.com/]bqwcwkbujoyxl[/link], http://pcjwhyiquez.com/

## **WxNuDzxSXe**

[Skrevet av nvveffre, lest 65 ganger](#)

19. mai 2010 09:17:31

lwdLIS nbxnsaconjad, [url=http://aiudwfwfdkun.com/]aiudwfwfdkun[/url],  
[link=http://pudzgrsbgjtjv.com/]pudzgrsbgjtjv[/link], http://nqvtbbdstkj.com/

## **OQNfvjVjwQIOIGrvMC**

[Skrevet av uajhzojfhw, lest 65 ganger](#)

19. mai 2010 18:19:33

xbeu4x jofmkhvkubla, [url=http://fvpkImeqaiia.com/]fvpkImeqaiia[/url],  
[link=http://dhjwggfupcut.com/]dhjwggfupcut[/link], http://isgyqqywoqyp.com/

## **ndsidWQLYnTsk**

[Skrevet av qtuvdzsjpcp, lest 90 ganger](#)

19. mai 2010 20:45:13

kyzrxK gerypwjdqpiy, [url=http://rpqzomsjwsvl.com/]rpqzomsjwsvl[/url],  
[link=http://iocaqabocfbh.com/]iocaqabocfbh[/link], http://vwnvmssvmpgj.com/

## **vKunHqKpAHVHasBh**

[Skrevet av brfuvtgyvqz, lest 66 ganger](#)

19. mai 2010 23:31:38

4AzyxN gcrdmmqcgkrs, [url=http://vgrichxpsvfk.com/]vgrichxpsvfk[/url],  
[link=http://qemcfgkeewkn.com/]qemcfgkeewkn[/link], http://kwidkzobtrlu.com/

### **Bytte ratt på MGB 76`**

[Skrevet av Ole Jørgen Gjems, lest 140 ganger](#)

24. mai 2010 19:39:07

Hei.

Original rattet på min MGB 76 US modell sitter bom fast! Har tatt av senter mutter og brukt avdrager, men ratt bosset rikker seg ikke..

Mulig ratt bosset er limt fra fabrikk? Noen som har tips til hva en bør prøve for å få av rattet?

### **skifte ratt**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 143 ganger](#)

25. mai 2010 10:56:03

har aldri hørt om liming av dette menn man vet jo aldri prøv å varm det med propan brenner lykke till MVH Bjørn

### **Bytte ratt på MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 148 ganger](#)

25. mai 2010 11:38:38

Hei Ole Jørgen

Jeg hadde samme problemet på min '77 US MGB. Varme slo meg med en gang, men det er vanskelig å varme opp de senere MGB-rattene uten at platen begynner å brenner. Av en venn fikk jeg låne en slags voks - en heat-sink - dvs. et stoff som tar til seg varme effektivt. Dette stoffet la jeg rundt navet og varmet så konsentrert med acetylen/oksygen sveiseapparat mens avtrekkeren stod på. Pling sa det etter ca 5 sekunder. Det virker som om rattstammen med splines er konisk og dermed kan den sitte uforholdmessig fast.

mvh  
halvor

PS!! jeg kjøpte fra USA et nytt skinnratt fra en 1980 Limited Edition som jeg synes er meget pent.

### **fargekode rød mgb?**

[Skrevet av William Holden, lest 130 ganger](#)

26. mai 2010 21:29:39

Jeg har en rød mgb, den mest vanlige rødfargen. Er det den som heter Tartan red og hilken fargekode har den?

### **TARTAN RED**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 145 ganger](#)

26. mai 2010 22:00:23

Hei William

MGB hadde flere rødfarger:

Tartan Red 1962-69



Flame Red 1970-72  
Blaze (orange) 1971-Feb 75  
Damask Red 1973-Feb 77  
Flamenco (orange red) Feb 1975-77  
Carmine Red Feb 1977-80  
Vermillion (orange red) 1978-80

Den mest populære redfargen er uten tvil Tartan Red. Min '67 MGB GT er lakkert i Tartan Red fra Glasurit og har følgende Kode / Mix:

TARTAN RED - RD09

1 liter:

Mix 530 - 476

Mix 546 - 1046

Mix 010 - 1091

Tartan Red har forøvrig også følgende koder avhengig av lakkleverandør:

BMC/BL code RD. 9

Ault & Wibourg/  
Berger/  
Gipgloss 20817 / 32046

ICI 3770

PPG/Ditzler (US) 71062 / 71416

Dupont (US) 8204

Glasso/  
Rinshead Mason  
(US) 8534R

mvh  
halvor asland

**lakk takk!!**

[Skrevet av William Holden, lest 109 ganger](#)

27. mai 2010 14:19:15

Takk for utfyllede svar, informasjonen er formidlet videre til lakkeringsverkstedet. Så får jeg en blank og fin Tartan rød mg til bake neste onsdag!!

**Dekk dimensjon mgb**

[Skrevet av William Holden, lest 169 ganger](#)

27. mai 2010 15:50:07

Har kjøpt nye 5 1/2 minilite felger til min mgb. Hvilken dekk dimensjon passer best. Jeg hadde tenkt å kjøpe 195/55 eller 195/50 er det noen som har erfaring med dette? Og hva slags dekk merke anbefales. Jeg kommer nok til å kjøre bilen litt på bane, men for det meste blir det jo på veien i fint vær!!

Mvh  
William Holden

### **Dekk dimensjon MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 162 ganger](#)

27. mai 2010 22:35:21

Først et spørsmål William; 14" eller 15"?

Min '77 MGB har 195/60 Pirelli P6000 dekk på 5 1/2" x 15 Minilight-kopi felger. Dette har en rulleomkrets tilsvarende 165x14 / 185/70x14 (= ca. 1940mm). Om du velger 195/55 eller 195/50, vil du oppnå;

- 1) Du er utenfor lovlig avvik på speedometeret og får pålegg om å recalibrere speedometeret.
- 2) plagsom tung på rattet
- 3) dekk som nærmest vrenses av felgene i langsvingen på Rudskogen

Jeg ville holdt meg til max. 185 i 60 eller 65 profil hvis du har 15" felger.

Når det er sagt, har jeg kjøpt servostyring til min MGB og skal om kort montere 225/50 dekk på originale 8" x 15" Minilighfelger.... he..he. Vi gale har det bra...

mvh  
halvor

### **Bensinpumper?**

[Skrevet av Helge Odden, lest 182 ganger](#)

29. mai 2010 20:36:31

Hei alle kloke MG folk. Har i dag vert i Lom og kjørt Flåklypa Grand Prix, turen gikk veldig fint i flott vær. Kjørte fra Øyer til Lom og rundturen deroppe og ned igjend til Otta da var det slutt, bensinpumpa ville ikke mer. pumpa var godt som ny den blev montert samman med ny tank høsten 2008, så kommer spørsmålet.Hva slag pumpe skal jeg sette inn? Samme som jeghar montert ved tanken eller en sugepumpe monterti motor rom. Vet det er mange med lang og bred erfaring med MGB i klubben vår så jeg håper det er noen som kan gi meg noen gode råd både om holdbar het på pumper og eventuelle plaseringer. PS bilen står igjend på Otta så jeg må dit og hente den bare jeg får lånt meg en henger. Hilsen Helge o medlem nr600 TLF97675767

### **BENSINPUMPE**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 189 ganger](#)

29. mai 2010 21:47:50

Hei Helge

Spennende med MG?? Min erfaring er at std. pumpe er tilstrekkelig for formålet. Problemet ligger i stiftene.

FORSLAG; kjøp en erstatnings-sats fra din MG leverandør som erstatter stiftene med en elektronisk stift. Min erfaring tilsier at da skulle de fleste problemer være løst.

mvh  
halvor

### **Dekk dimensjon**

[Skrevet av William Holden, lest 130 ganger](#)

30. mai 2010 23:23:33

Takk for svaret Halvor

Jeg har kjøpt 15" felger, forstår ikke helt hvorfor dekkene nærmest skulle vrenses av felgene, skulle tor det problemet ble større med høyere profi?

225 og 8" x 15" da må du vel ha fiksa litt på bakskjermene for å få plass til det!!

Mvh  
William

### **Dekk dimensjon**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 129 ganger](#)

30. mai 2010 23:35:59

Hei igjen

Det er min erfaring at 195 er for brede dekk på en 5 1/2" felg. Dekkene stikker godt utenfor felgenkanten og har for lite støtte i den "smale" felgen ved kraftig sidebelastning ( sving).

Vedr. mine nye dekk, så må jeg nok modifisere skjermkantene noe, men overraskende lite egentlig.....

halvor

### **SU-pumper...**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 184 ganger](#)

31. mai 2010 00:06:46

Hei!

Er i grunn enig med Halvor, kjøp deg en pumpe med elektronisk styring, den er kjent for å være mer stabil.

Min erfaring med SU pumper er at de gamle pumpene som er polaritetsavhengig og som har en skikkelig kondensator går lengere uten at stiftsettet blir sotete/brent enn de nye pumpene som skal takle både + og - til jord. De har jo bare en flat diode og den korteste tiden det tok meg å få pumpestopp på en slik var under 1 år. Pumpene med kondensator har gått opp til 7 år uten stopp. Min erfaring er at når du hører pumpe begynner å tikke saktere ved tenning på, så er det på tide å gi den en gjennomgang, evt skift ut hvis det er en gammel pumpe. Det blir jo stiv membran også eterhvert som gir dårligere pumpekapasitet.

Vi var også på Flåklypa med nypusset stiftsett på en gammel enkel-stift pumpe med kondensator....den tikket oss både frem og tilbake. Har også alltid med meg en reservepumpe på tur, den var god å ha kl.23 en sen augustkveld på Dombås i 2007...

Lykke til med pumpevalg, håper du får det til å fungere igjen.

Mvh  
Rune.

### **205 går det da?**

[Skrevet av William Holden, lest 116 ganger](#)

2. juni 2010 11:18:40

Hei igjen

Har ombestemt meg og avbestilt 5 1/2" felgene, vet du hvor jeg kan få tak i 6"\*15 eller 6 1/2 \* 15 helst da noen som ikke bygger for mye ut slik at jeg kan få på 205?

Mvh  
William

### **DEKKDIMENSJON MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 139 ganger](#)

2. juni 2010 12:04:58

Hei igjen

6 eller 6 1/2" felger med 205, skal kunne gå under skjermene foran. Problemet ligger BAK!! Mine 5 1/2" med 195/60 subber i skjermene bak ved kraftige dumper i veien. Det som kan gjøres, er evt. å få tak i en eikefelgsbakaksel. Den er ca. 30 mm smalere en den vanlige bakakselen. Dermed trekkes felgene mer innover. Likevel: du er helt på kanten av hva du får under skjermene uten ombygginger av karosseriet.... Vær også klar over at det kan være forskjeller fra side til side. Jeg anbefaler at du jekker opp bilen bak og måler avstandene med originalfelg/dekk til "bump stop" på innsiden bak og skjermkanten på utsiden. Da har du et begrep på hvor mye plass du har. Siden du jobber helt marginalt, må du trolig spesialbestille felger med riktig innpresning ( ET ). Jeg vet Minilight kan lage felger etter mål. Regn med opp mot 2000,- pr. felg. Midland Motor Wheels leverer Minilight lignende felger, men om de kan levere spesialdimensjoner vet jeg ikke.

ANDRE BLANDT MEDLEMMENE SOM HAR ERFARINGER??

mvh  
halvor

### **Hjelp får ikke opp bagasjeromsløkket!!!**

[Skrevet av William Holden, lest 132 ganger](#)

3. juni 2010 22:58:12

Hei

Har henta bilen fra lakkverkstedet i dag og montert det meste menn..... det er ikke snakk om at jeg får opp bagasjerommet. Har skrudd handtaket pga lakkinga, brukt å trykke bare på den armen som stikker opp og det har gått fint før. Det har riktignokk

vært litt vel stramt slik at jeg måtte trykke litt på bakplata for å få opna det men nå her det satt seg helt!!

Er det mulig å stikke noe for å få vippt låsen opp?  
Gode råd tas imot med takk!!

### **bagasjeromslokket**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 140 ganger](#)

4. juni 2010 10:50:23

hei er du sikker på att du får knappen helt inn prøv å pres så mye du kan samtidig som du presser lokket ned set kneet mot bak platen å pres inn lykke til mvh Bjørn mob telf 90010705

### **Bensinpumper?**

[Skrevet av Runar Johansen, lest 154 ganger](#)

4. juni 2010 14:04:20

Jeg har også et problem med bensinpumpa. Den klakker og tikker når tenninga er på men selv etter at motoren har startet fortsetter den å klakke. Kan det være stiftene? Mg-en er en -67 modell og bensinpumpa ble bytta hos DinMg for ca.10 år siden. De har ifølge beskrivelse av bilen " byttet til en bedre pumpe istede for den til Lucas " uten at de har beskrevet hvilken type pumpe. Jeg kan ikke se noe merke eller navn på pumpa. Har forsøkt ringe de men de tar ikke telefon.

En det noen som kan gi meg et tips om problemet, bør jeg likegodt bytte hele pumpa eller kan den overhales?

### **Klakking fra bensinpumpa.**

[Skrevet av Runar Johansen, lest 165 ganger](#)

4. juni 2010 16:41:17

Jeg har også et problem med bensinpumpa. Den klakker og tikker når tenninga er på men selv etter at motoren har startet fortsetter den å klakke. Kan det være stiftene? Mg-en er en -67 modell og bensinpumpa ble bytta hos DinMg for ca.10 år siden. De har ifølge beskrivelse av bilen " byttet til en bedre pumpe istede for den til Lucas " uten at de har beskrevet hvilken type pumpe. Jeg kan ikke se noe merke eller navn på pumpa. Har forsøkt ringe de men de tar ikke telefon.

En det noen som kan gi meg et tips om problemet, bør jeg likegodt bytte hele pumpa eller kan den overhales?

### **Lærreimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 211 ganger](#)

7. juni 2010 13:15:53

Sommeren nærmer seg og jeg skal på langtur med min TD. Nå trenger jeg lærreimer til å feste kofferten på bagasjebrettet. Er det noen som har noen tips om hvor jeg kan få tak i det i osloområdet?

Se forresten på hva jeg har gjort med bagasjebrettet mitt her:

[http://www2.mgcars.org.uk/cgi-](http://www2.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?runprog=mgbbs&mode=thread&access=71486574900012&subject=8&source=T&thread=2010060516401128764)

[bin/gen5?runprog=mgbbs&mode=thread&access=71486574900012&subject=8&source=T&thread=2010060516401128764](http://www2.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?runprog=mgbbs&mode=thread&access=71486574900012&subject=8&source=T&thread=2010060516401128764)

### **Reimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 178 ganger](#)

7. juni 2010 18:24:45

Hei Raymond, - flott arrangert bagasjebrett. Har sett endel fine løsninger for å få kofferten "ut av speilet". Din var jo elegant.

M.h.t. reimer, så diskuterte vi det samme her i Krs. forleden. Slike reimer er jo ikke vanlig hyllevare lenger. Men vi kom til at muligens butikker som selger ride/hesteutstyr var en plass å forhøre seg.

Har ikke sjekket selv enda, men du kan jo forhøre deg . .

### **Moss coil over front suspension**

[Skrevet av William Holden, lest 108 ganger](#)

7. juni 2010 22:58:01

Er det noen som har eraring med denne oppgraderingen, hva vil jeg oppnå og funker det? Lurer også på å bytte til parabolic fjærer bak samtidig som jeg setter på teleskopdemper der også. Jeg bruker bilen stort sett på vei har så vidt prøvd den på bane og kunne tenke meg å gjøre det mer. Er dette ting som vil være brukbart både til vanlig veibruk og en tur på bane i ny og ne?

William Holden

### **Moss coil over front suspension**

[Skrevet av William Holden, lest 152 ganger](#)

7. juni 2010 23:07:06

Er det noen som har eraring med denne oppgraderingen, hva vil jeg oppnå og funker det? Lurer også på å bytte til parabolic fjærer bak samtidig som jeg setter på teleskopdemper der også. Jeg bruker bilen stort sett på vei har så vidt prøvd den på bane og kunne tenke meg å gjøre det mer. Er dette ting som vil være brukbart både til vanlig veibruk og en tur på bane i ny og ne?

William Holden

### **MGB - RHD TIL LHD**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 162 ganger](#)

8. juni 2010 08:37:45

Hei

Clive Murrey ( Scarborough/UK) alias alkis-dimitra har lagt ut på [www.ebay.co.uk](http://www.ebay.co.uk) et LHD dashboard + LHD tannstang til tidlig MGB (<http://cgi.ebay.co.uk/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=360269956930&ssPageName=ADME:B:SS:GB:1123>). £450 er i høyeste laget, men kanskje hva markedsprisen er idag????

halvor

### **Reimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Jan Østlund, lest 147 ganger](#)

8. juni 2010 23:04:01

Firmaet Skinnlåven ved Hønefoss (32103190) ordner dette for deg.

### **Reimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Odd Arild Sundsteigen, lest 144 ganger](#)

11. juni 2010 02:28:11

Du får kjøpt lærreimer fra den engelske MG klubben, disse er 138 cm lange med MG logo i enden av reima, koster ca kr 250,- for et par

### **Endre fra pluss- til minus jording**

[Skrevet av Edvard Nordli, lest 185 ganger](#)

15. juni 2010 13:58:46

Jeg har en MGB GT fra 1966 med plussjording. Har noen erfaring med endring til minusjording? Evt. finnes det beskrivelse på hvordan dette gjøres?

### **Forskjell Eng eller US boss til MGB ratt?**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 117 ganger](#)

15. juni 2010 18:55:04

Hei

Kan noen fortelle meg er det dia på rattstamme, kon eller spor osv?

Har funnet dette OMP rattet hos Kollevold:

<http://www.mamut.net/controls/shop/shops/12/8/productdet.asp?gid=662&subgid=668&wwwalias=kollevold&pid=16771>

Håpet på et tips.

### **Bensinpumpe**

[Skrevet av Helge Odden, lest 132 ganger](#)

16. juni 2010 21:02:57

Det blev en sugepumpe fra Biltema montert i motorrommet. håper den går mer enn 18 måneder som SU pumpe gjorde.

### **pluss minus til jord**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 201 ganger](#)

18. juni 2010 12:37:49

prøvde å forklare dette skriftlig men dette idiotiske systemet forlangte ny innlogging når jeg prøvde å sende dette så alt forsvant ring meg på 90010705 MVH BJØRN

### **Forskjell Eng eller US boss til MGB ratt?**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 101 ganger](#)

19. juni 2010 23:10:51

Takk for tips til Truls Sundt.

Etter det jeg skjønner er forskjellene er hvor sleperingen ligger i forhold blinklysarm, oppe eller nede på boss.

Hilsen  
Vidar Holum

### **Reimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 126 ganger](#)

22. juni 2010 23:00:13

Ja, det er korrekt at den engelske klubben selger reimer. Dessverre er de for korte til å gå rundt kofferten jeg har kjøpt til dette bruket.

### **Støtdempere MGC 1969 roadster**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 120 ganger](#)

26. juni 2010 21:38:11

Er det noen som kan hjelpe meg med et par opplysninger:  
Lengde på støtdemperere foran og bak h.h.v i uttrekt og sammentrykket stand.

### **Reimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Thor Sørensen, lest 121 ganger](#)

26. juni 2010 23:17:42

Jeg fikk i gave reimer som er beregnet på buken på hester, solide og ekstem sterke, de heter capone og måler i bredde 25mm og lengden 1,60, den rekker til selv den største kofferten. Jeg vet ikke hva den koster, men den fås hos de som leverer hesteutstyr. tror ikke prisen er så avskrekkende, vi bruker mye penger på bilene våre, så hvorfor ikke spandere noe på dette utstyret også?

### **Dekk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 105 ganger](#)

27. juni 2010 09:22:55

Dekkene ankom forleden!! På grunn av transport-streiken ble dekkene liggene på lager i Norge en stund, men det kan jo ikke dekkonline.no lastes for. Det jeg var mest spent på, var om dette var Continental dekk "Made in Asia", men faktisk er disse fabrikkert i Auropa ( i Frankrike). Til mandag blir det montering og avbalansering.

Alt-i-alt; meget fornøyd!!

mvh  
halvor

### **Remmer**

[Skrevet av Ola Thygesen, lest 133 ganger](#)

28. juni 2010 21:50:48

Jeg kjøpte remmer av Ladersømmeriet i Sverige.  
Se : <http://www.ladersommeriet.com/>  
Her kan du bestille i alle lengder, farger, bredder og velge spenne.



## **stans**

[Skrevet av jan fredrik, lest 175 ganger](#)

30. juni 2010 12:07:26

har en mgb 64 modell, som stanset her om dagen sånn helt plutselig. Fikk start igjen etter noen dager, men går kun p tomgang, og stanser hvis jeg prøver å starte og kjøre, eller av seg selv på tomgang. Det er gnist, og nyoverhalt fordeler med nye stifter og kondensator. Skiftet også bensinpumpe for 2 år siden. Når den går på tomgang ser jeg at det kommer bensin inn i bensinfilteret, men mistenker at det likevel er noe med bensintilførsel. Etter at den har stoppet, lar den seg ikke starte opp igjen. Noen med noen gode råd for en amatør på dette feltet?

mvh

jan fredrik

## **Stans**

[Skrevet av Truls, lest 160 ganger](#)

30. juni 2010 13:02:50

Løs bensinslangen på fremre forgasser og prøv å fylle en flaske med bensin. Sjekk også at begge stemplene i forgasserne beveger seg slik de skall, og at de ikke henger.

Forgassernåler kan også løsne.

Kotroller også at du har riktig stiftåpning.

## **Reimer til bagasjebrett**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 119 ganger](#)

30. juni 2010 20:54:17

Hei! Har akkurat kjøpt skinnreimer på hestebutikken ved Travparken i Kristiansand. De har pakker med to reimer i forskjellige lengder.

Nå mangler jeg bare skinnkofferten, se min annonse.

## **Vakum forstiller Weber forgasser**

[Skrevet av Kjell Mangerud, lest 145 ganger](#)

1. juli 2010 09:47:51

Jeg har en 1979 MGB, kjøpt for et år siden. Denne er utstyrt med en Weber antakelig en 45 DCOE. Jeg hadde noe kluss slik at motoren fusket når turtallet kom over 2500 o/min. Det viste seg å være at skruen som jorder kondensatoren var løs. Under dette arbeidet oppdaget jeg at vakumforstilleren til fordeleren ikke var koplet til. Jeg har søkt på nettet, og jeg tror jeg har funnet ut at det er brukt både med og uten. Hva er riktig? Det sitter en manifold spesielt beregnet for Weber. Denne har en mulighet for påkopling på innsugningskanalen for de to bakre sylindrene (den er stengt med en karrosseriskrue). Påkoplingen sitter omtrent midt mellom motoren og forgasseren. Jeg har sett ut i fra bilder på nettet at det er en slik påkoplingsmulighet på begge kanalene på noen biler og på et bilde så jeg at disse var forbundet med en slange, på et annet så jeg det var koplet en slange til et t-stykke midt på slangen som forbandt de to kanalene. Hvor skal eventuell påkopling for vakumforstilleren skje i forbindelse med Weber forgasser, og skal det eventuelt være forbindelse mellom begge innsugningskanalene?

## **WEBER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 127 ganger](#)

1. juli 2010 23:31:44

Hei

Min '77 MGB er utstyrt med en Weber 45 DCOE. Problemet om man kan si det sånn, er at Weber IKKE har uttak for vakuum til fordeleren. Derfor må du erstatte fordeleren til en med kun sentrifugaljustering av fortettingen. Lucas leverte "alle" kombinasjoner av vakuum, vakuum+sentrifugal samt ren sentrifugal regulering av fortettingen. Meg bekjent hadde MGB en kombinasjon av sentrifugal og vakuum. En slik fordeler vil kunne fungere, men ikke optimalt på en motor uten vakuum-uttak da fordeleren ikke gi nok fortetting ved høyere turtall; 2000 ->. Svaret er som sagt å erstatte fordeleren. Uttaket på innsugsmanifolden er IKKE til fordeleren, men til bremseforsterkeren/servoen. Ikke koble til fordeleren her. Det vil gi feil verdier!!

mvh  
halvor

### **Weber**

[Skrevet av Kjell Mangerud, lest 111 ganger](#)

1. juli 2010 23:38:06

Hva tror du om å stille litt høy tenning på tomgang? Tomgangsturtallet er på ca 1000 o/min og jeg har stilt fortettinga på 15 grader før ODP. Dette er i følge en engelsk verkstedmanual som jeg ha kjøpt.

### **Kryss mellomaksel mgb roadster**

[Skrevet av William Holden, lest 162 ganger](#)

2. juli 2010 14:27:03

Er det noen som vet måla på fremre kryss mellomaksel til mgb?

Med hilsen William Holden

### **Weber**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 114 ganger](#)

2. juli 2010 17:22:59

Her strides teori og praksis. Du vil sikkert få det til å fungere, men dette går på bekostning av bensinforbruk og ytelse. Spesielt farlig er det om tenningen blir såpass feil at du får tenningsbank, dvs. forbrenningen skjer før stempelet er kommet over øvre dødpunkt. Dette høres som knitrelys fra motoren og vil på sikt skade motoren.

Eneste løsning på sikt er å få en fordeler som er tilpasset motoren. Aldon Automotive i England kan garantert levere en riktig fordeler.

mvh  
halvor

### **Weber**

[Skrevet av Kjell Mangerud, lest 114 ganger](#)

2. juli 2010 17:56:46

Takk for opplysninger så langt. I den verkstedhåndboka jeg har er det oppgitt forskjellige data når det gjelder hvor mange grader før øvre dødpunkt en skal stille med stroboskop.

Det er ikke noe motornummer på den motoren jeg har. Tor Gunnar Kaugerud som restaurerte bilen, satte inn en heloverhalt motor som ble kjøpt fra England. Jeg tror det slik sett er en motor med normal kompressjon. Minste turtallet jeg får er 1000 o/min. Hvor mange grader før øvre dødpunkt bør jeg stille da?  
Mvh Kjell

### **Stans**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 145 ganger](#)

4. juli 2010 20:07:11

Kan også være kondensatorfeil, har opplevd nye kondensatorer som har blitt ødelagt i løpet av kort tid. Sjekk også ledningen som kommer fra coilen og inn til stiften, sjekk visuelt og mål spenning inne ved stiften, ledningen kan ha løsnet inne ved den runde fraisolerte kabelskoen, da henger den kun i isolasjonen, men ledningen er ikke i kontakt, kanskje bare en tråd i ledningen leder, bilen kan starte, men den stopper så snart du belaster den fordi det er et tilnærmet brudd der.

Rune

### **Kryss**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 124 ganger](#)

4. juli 2010 20:13:14

Mener å huske at kryss på MGB er det samme som Ford Cortina, Volvo PV, og tidlig Amazon...

Men måla har jeg ikke i hodet nei...

Rune

### **Kryss mellomaksel mgb roadster**

[Skrevet av William Holden, lest 120 ganger](#)

6. juli 2010 11:49:37

Takk for info, fikk målt det og det er 21\*61 så jeg reiste på Felleskjøpet og kjøpte et kryss til Waltersheid kraftoverføringsaksel til traktor og det passet!!

### **MGB bagasjelås**

[Skrevet av Ola Dæhli, lest 162 ganger](#)

7. juli 2010 06:27:58

Hei alle! Jeg har en 67 MGB der bagasjelokket har kilt seg fast. Virker umulig å åpne selv med mye muskelkraft. Har måttet ta i litt for å åpne det de få ukene jeg har eid bilen, men nå sitter det dønn! Og baki der ligger kalesjen... Lokket er ikke låst med nøkkel for nøkkel har jeg ikke.

Noen tips som ikke innebærer vinkelsliper?

mvh Ola D

### **Oljefilter converion MG TF**

[Skrevet av Jan Emil Kristoffersen, lest 119 ganger](#)

7. juli 2010 08:42:52

Jeg har nettopp kjøpt en 1955 MG TF 1500 fra et dødsbo på Nesodden, bilen er restaurert i USA på tidlig 90 tall og er i super stand både over og under, men selvsagt ikke feilfri.

Ved bytte av oljefilter erfarte jeg at å få det originale filterhuset til å tette mot oljepumpa med en nokså flimsy firkant profil O-ring ikke var lett, men nå er det omsider tette, men festebolten er da så vidt strammet til utover fingerstramming. Tydelig at O-ringen vrir seg når jeg trekker til hardere - og da spruter det ut olje så snart motoren er startet. (Fikk det tette i går kveld kl 23.45 og fikk så en herlig tur uten tak i sommernatten!!!!) Men så kommer spørsmålet mitt: Moss Motors leverer et adapter for å bruke moderne spin-on filtre. Men for meg ser det ut til at adapteret har akkurat samme svakhet, med tynn firkant O-ringspakning mot oljepumpehuset. Har noen erfaringer med dette og gode råd for hvordan få adapteret til å tette godt, og å sitte så hardt fast at det er spin on filteret og ikke adapteret som løsner først ved senere filterbytte?

mvh

Jan Emil Kristoffersen  
Oslo

### **MGB bagasjelås**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 142 ganger](#)

9. juli 2010 16:26:26

Hei Ola

Har vel ikke svaret, men prøv forsiktig med en skrutrekker i nøkkelhullet og vri låsen i begge retningene og se om du får åpnet det. Nå lås er ikke kostbart. Ville prøvd drill og skrutrekker før jeg brukte vinkelsliper. Om du bruker vinkelsliper, pass på så du ikke lager merker av glødende stål på lakken.

mvh  
halvor

### **Bensinpumpe**

[Skrevet av MG, lest 122 ganger](#)

17. juli 2010 20:34:48

Hei du;) Høres ut som den trenger en overhaling ja. Ikke umulig at du har rusk/rust fra tanken i tilførselen fra tanken heller. Da vil pumpen jobbe for harde livet for å pumpe opp til trykk.

### **Vellykket EU kontroll / oppdatering**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 99 ganger](#)

26. juli 2010 14:37:25

Kan med glede fortelle at min B gikk igjennom EU og er klar for nye opplevelser. Følgende ble utført med bra resultat:

1. Motorrens utført og nye ventiltetninger montert. Ny olje 20-50 fylt på. Resultat ble renere olje, mindre forbruk og røkdannelse.
2. Montert elektronisk tenning med merkbart jevnere gange.
3. Overhalt SUEr ved utskiftning av div. ventiler og pakninger samt grunninnstilling etter anvisning.

4. En liten dash etanol i tanken som gjorde at vi var helt nede i 2% Co under etterkontroll.

Alt i alt en hel del småplukk som ikke kostet allverden men som utgjorde store forskjeller. Takk til alle som har hatt tålmodighet og vært hjelpelige siden jeg anskaffet meg B i fjor. Nå skal vi kjøre mer og forhåpentligvis skru litt mindre :-)

### **Bryter med lyd**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 142 ganger](#)

27. juli 2010 15:34:14

På den lange turen fram og tilbake til Røst med TD'en oppdaget jeg at jeg hadde kjørt lange strekninger med blinklyset på. Hovedårsaken var nok at den lille pæren jeg har i ny bryter, ikke virker, selv om den er i orden.

Så hukser jeg ay jeg i min Citroen 2CV 1963 hadde en blinklysbyter som ga fra seg høylydte klikk.

Det ønsker jeg meg nå.

Er det noen som vet hvor jeg kan få tak i en slik?

Ellers må jeg si at bilen fungerte perfekt på den lange turen. Motoren imponerte meg virkelig. (Den eneste lille feiel jeg hadde var at vinduviskerne ikke virket en stund, men en stramming av mutteren på akslen til pussermotoren var nok),

### **Blinker**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 126 ganger](#)

30. juli 2010 11:01:03

Det meste finnes ute i den "store" verden. Prøv [www.turnalarm.com](http://www.turnalarm.com). Dette firmaet har releer som avgir lyd. Lykke til

### **Slurer i revers**

[Skrevet av Herleif Bergh Nilsen, lest 169 ganger](#)

2. august 2010 12:52:25

Hei

Har en MGA, - men det er en MGB 1800 motor, og sannsynligvis en MGB geargasse også !

Enkelte ganger når jeg setter den i revers så slurer den, - er så vidt den trekker.

Er det noen som har et tips om hva det kan være !?

### **slurer på revers**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 160 ganger](#)

3. august 2010 15:06:45

Dete skjer når overdreven ligger inne sjekk bryteren på girkassen MVH Bjørn

### **slurer på revers**

[Skrevet av Herleif, lest 144 ganger](#)

3. august 2010 21:57:09

Hei Bjørn

Har sjekket, og det stemmer overdriven lå inne.

Takk for god og rask hjelp !

### **Bagasjeromslås**

[Skrevet av William Holden, lest 110 ganger](#)

6. august 2010 11:55:56

Prøv å trykke inn plata under bagasjelokket samtidig som du klemmer inn knappen, bruk kneet. Det kan være at du bør justere litt på den bøyla som sitter på innsiden.

mvh William

### **frostvæske**

[Skrevet av Terje Olsson, lest 171 ganger](#)

9. august 2010 14:14:09

Er det noen som kan svare meg på hva slags frostvæske det skal være på en MGA og hvor mange liter radiatoren tar

Terje

### **Frostvæske**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 164 ganger](#)

9. august 2010 17:30:51

Kjølesystemet tar ca. 6 liter med varmeapparat. Bruk en god kjølevæske på glykol basis, og skift den etter 3 år. Rusthindrende tilsetninger nedbrytes over tid.

### **Overdrive kontra 5 trinns girkasse på B?**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 223 ganger](#)

22. august 2010 22:59:32

Hei

Siden motor må ut pga. gåen clutch, er dette oppe til vurdering på 73 B.

Fuksjon:

Kjøreglede og holbarhet/servicebehov?

Pris:

Leverandører:

Bevaring av original bil:

Hilsen

Vidar

### **5-trinns**

[Skrevet av Bjørn Erik, lest 190 ganger](#)

23. august 2010 08:07:01

Hei,

Sjekk denne: <http://www.hi-gearengineering.co.uk/mgb.htm>. Disse

vet hva de snakker om. Du må ringe, for de bruker ikke e-mail.  
Har skiftet til 5 trinns (ikke på MGB) Før jeg satte inn en Sierra-kasse som jeg ikke kjente historien til, var jeg innom Ford, for å få en vurdering om evt. overhaling. Kundemottageren hos Ford, sa han hadde "skrudd Ford" i snart 30 år, og kunne ikke huske at de hadde måttet skifte en Sierra kasse på noen bil. Jeg betalte 130 kroner, og tok kassa med meg med ny sim-ring. Dett var dett . . . går som en drøm. Å vurdere 5-trinns mot overdrive er det sikkert andre som kan svare på . . . lykke til.

### **Overdrive kontra 5 trinns girkasse på B?**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 187 ganger](#)

23. august 2010 14:49:58

Hei og takk for sist Vidar

Endel faktorer er mer av teknisk karakter, mens andre er mer følelseladede..

Ford's Sierra kasse er uten tvil en meget robust og silkemyk girkasse. Roy Råge f.eks. skryter uhemmet av konverteringen på sin TD. Så langt har vel pris vært det eneste som taler i mot, så fremt en ikke er så ihuga at Ford komponenter i en MG betraktes som et helligbrøde. Selv har jeg ingen problemer med slik konvertering, så lenge en sparer på de originale delene og ikke foretar ombygginger som ikke lar seg reversere....

Selv har jeg montert MGB girkasse med overdrive. Dermed har jeg 6 gir fremover... MGB girkassene er også robuste, men etter 30,..40 ...50 år, trenger flere en overhaling. Kostnadene for en overhaling, kan selvsagt trekkes fra en konvertering hvis Sierra girkassa er av god standard.

Største fordelen med MGB og overdrive?

Det jeg elsker er forbikjøringer. Jeg legger bilen i 3 med overdriven innkoblet. Når veien er klar, er overdriven utkoblet bare ved en tommelbegelse på bryteren. Dermed stiger turtallet ca 500 omdr. og motoren er på sitt kraftigste. Ofte opplever jeg at turtallet blir noe høyt før leg får lagt meg inn foran bilen jeg kjører forbi. Hva gjør jeg da - jo selvsagt legger jeg inn overdriven!! Overdriven tåler å sjaltes inn og ut med fullt gasspådrag. På min kommer overdriven inn etter et knapt sekund og bilen skyter litt ekstra fart uten det tidstapet som clutch'ing og bevege av en girspak innebærer under en forbikjøring. Etterpå legges bilen inn i 4. overdrive mao. i 6. gir og cruiser videre.... Dette var den følelseladede delen....

mvh  
halvor

### **Jeg har en av hver**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 196 ganger](#)

23. august 2010 17:52:54

Jeg har en MGB med overdrive og en MGA der jeg har byttet til 5 trinns Sierra kasse. Jeg er ikke i tvil etter en sesong der det er kjørt over 5000 km med MGA'n. Det er Sierra kassen som er det beste alternativ for myk og knappefri kjøring. Jeg vil derfor sterkt vurdere om MGB'n, som er under totalrestaurering, skal få samme oppgradering før den kommer på veien igjen.

### **Girkasse i MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 194 ganger](#)

24. august 2010 10:00:07

Hei Odd og takk for sist. Veldig hyggelig kveld i garasjen din i juni!! Håper jeg kan gi deg en omvisning skulle du være i Asker-området ( se bilder fra Tronstad treffet ..)!! Husk at om du kjører forbi, så gjør nå endelig det....!! Selvsagt en spøk!!

Jeg tror få er uenig med deg. Ford's Sierra girkasse er meget myke og med bedre sprang mellom girene - særlig 1 til 2 til 3. enn MGB'en sin...

mvh  
halvor

### **Elektrisk anlegg**

[Skrevet av Svein Hauso, lest 141 ganger](#)

26. august 2010 14:48:09

Har en bekjent som har en Triumph TR7 1977 mod (ikke en mg men dog) der han trenger hjelp av en dyktig person for å få skikk på det elektriske. Er det noen her på forumet som har tips om hvem han kan kontakte for å få hjelp? Han bor i telemark men jobber i Oslo så er det noen i nærheten på denne strekningen er det topp.

mvh svein

### **Skrikende bremseklosser**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 133 ganger](#)

27. august 2010 09:52:54

Jeg har ombygget min MGA med skivebremser fra MGB. Problemet er at klossene piper noe alldeles... Det er vibrasjonsbelegg på klossene mot caliperstempet, og jeg har i tillegg lagt på kopperpasta på stempel og metallkant, men det hjelper ikke. Når det regner og det hele er vått er det derimot helt stille. Det samme gjelder når det bremses forsiktig. Noen gode forslag?

### **1950cc 2 stage motor**

[Skrevet av Kare Fossum, lest 186 ganger](#)

27. august 2010 13:39:53

Hei

Er der noen som vet hvor mye man skal ettertrekke på toppen av 1950cc 2stage motoren.

### **Typer gearkasser?**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 184 ganger](#)

27. august 2010 20:48:42

Hei

Er dette typen ved valg av Sierra?  
Gearbox - Sierra type 9

[http://www.mgocspares.co.uk/acatalog/MGOC\\_Spares\\_4\\_Synchro\\_\\_\\_5\\_Speed\\_\\_\\_MGB\\_\\_\\_34.html#topanch](http://www.mgocspares.co.uk/acatalog/MGOC_Spares_4_Synchro___5_Speed___MGB___34.html#topanch)

eller her:



<http://www.moss-europe.co.uk/Shop/ViewProducts.aspx?PlateIndexID=8493>

Hørte rykte at noen skulle ha en kasse eller ombyggingsett liggende?

### **skrikende brems**

[Skrevet av A.C., lest 124 ganger](#)

29. august 2010 08:13:56

Bytt klosser til et annet merke , konsisistens og innhold er forskjellig fra merke til merke..

### **smøring av styring**

[Skrevet av Edvard Nordli, lest 211 ganger](#)

2. september 2010 15:38:46

i min verkstedhåndbok står det at en skal gi opptil ti "trykk" olje i smørenippelen på styresnekka/ tannstanga som nybliven eier av MGB blir jeg i tvil om hva dette betyr bruker en motorolje eller fett? hva skjer hvis en tar ti "trykk" og det er for mye? kommer overskuddsmøringa ut noe sted eller risikrere jeg å sprengre pakninger?

### **Olje på tandstang**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 221 ganger](#)

2. september 2010 20:05:54

På 1970 modell MGB er det sannsynligvis ikke smøre nippel på tannstangen. Nippelen ble fjernet ganske tidlig i produksjonen. Det du gjør er å åpne den minste slangeklemmen på gummi mansjetten. Så tar du en oljekanne med GL5 80W-90 girolje og fyller på ca. 2dl olje dersom tannstangen er tom. Snu på rattet flere ganger slik at oljen fordeler seg. Så monterer du slangeklemmen igjen. Dersom det er for mye olje vil overskuddet renne ut før du monterer slangeklemmen. Pass på at gummimansjettene er hele!

### **Påfylling av olje**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 198 ganger](#)

3. september 2010 23:23:00

Hei Truls

Har nettopp skiftet mansjettene på min tanstang. Ble litt usikker på hvor du mener oljen skal fylles på. Ser ut som det er et deksel på tannstang som kan tas bort? Eller fylles olje inn i mansjetten (på begge sider?)

### **Olje på tandstang**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 204 ganger](#)

4. september 2010 00:24:22

Oljen fylles på på den ene siden ved mansjetten!!! Den vil da renne over også på den andre siden.

### **Automatgirkasse**

[Skrevet av torgeir, lest 137 ganger](#)

14. september 2010 22:25:28

Har en MGC med automatkasse.  
Da jeg var borte i Sverige streika kassa



slik at jeg ikke fikk brukt reversen men heldigvis

gikk den på drive så jeg kom meg hjem .  
Er den noen som har referanser  
til noen som reparerer  
slike kasser.

Torgeir

### **Automatgirkasse**

[Skrevet av Truls, lest 136 ganger](#)

15. september 2010 10:27:47

Du kan jo prøve  
<http://www.osloautomatgear.no/contact>

### **kan noen anbefale et verksted i Oslo området for MGB**

[Skrevet av Per Fredrik kempf, lest 162 ganger](#)

20. september 2010 13:04:17

Hei

Har en MGB 1964 modell som har problemer med ettertenning, mye bensin som går ut uforbrennt, og stopp når bilen har kjørt en stund.

Skulle gjerne hatt noen råd hvordan eller hva som må justeres.

Lurer også på om det er noen som kan anbefale et verksted i Oslo området som er gode på tenning og forgassere til MGB.

Hilsen

Per Fredrik

### **automatgirkasse**

[Skrevet av torgeir, lest 104 ganger](#)

20. september 2010 21:01:31

Takk  
skal undersøke der

Torgeir

### **VERKSTED MG**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 212 ganger](#)

21. september 2010 07:38:53

Hei Per Fredrik

Prøv Bråthen Bil på Lillestrøm ( <http://www.bbil.no/> ).

mvh

Halvor

### **Felginpress**

[Skrevet av Thor-Sverre Nilsen, lest 124 ganger](#)

24. september 2010 12:16:23

Hei -

har vært på veistasjonen for registrering av 1977 mod MGB

Det gikk tålelig bra, med unntak av at dekkene stakk på utsiden av skjermbuene forran. Uoriginale felger. Han ville ha data på originalfelgene til denne bilen. Det var noe han kalte "felginpress".

Kan noen gi meg disse dataene ??

Mvh

Thor-Sverre

### **felginpress**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 135 ganger](#)

25. september 2010 13:37:18

det er murlig du har vært på gjesheim trafikkstasjon ring meg på mob 90010705 mvh Bjørn

### **Kingbolter**

[Skrevet av Per Fredrik kempf, lest 223 ganger](#)

27. september 2010 10:34:32

Hei

Har hatt min 1964 MGB på EU kontroll og fått mangel på kingboltene. Når jeg jekker opp bilen og bikker på hjulet kan jeg knapt merke noe slakk ( 1 mm). har prøvd å stramme hjullageret, da forsvant slakke, men hjulet satt litt. Brukte også fetpressa. Har hørt at det er nesten umulig å bytte kingbolter uten spesalverktøy, er det noen som har erfaring med å bytte disse ? Er det i det hele tatt nødvendig å bytte når det er så minimalt slakk ?

Per Fredrik

### **kingbolter**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 235 ganger](#)

27. september 2010 16:45:47

Hei dette er mye og forklare ring meg på mob 90010705 mvh Bjørn

### **Kingbolter**

[Skrevet av Helge Odden, lest 202 ganger](#)

27. september 2010 21:35:50

Hei, Litt synd at sånne tekniske spørsmål bare blir besvart med et telefon nr. Kan jo vere flere i klubben som gjerne vil oppdateres på slike ting. Skjønner at det kan vere mye og forklare men lell da gut! Mvh Helge O medlem nr 600

### **Kingbolter**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 195 ganger](#)

28. september 2010 12:12:45

Hei hadde akkurat nu en på tellefon om felger som var veldig fornøid fikk svar på mer enn han spurte om,han var veldig fornøid mvh Bjørn

### **Kingbolter**

[Skrevet av Helge Odden, lest 175 ganger](#)

28. september 2010 19:47:14

Var ikke ment som noen klage på deg Bjørn, du er vel en av dem som har hjulpet mange MG eire med sine problemer var vel en mere generell betraktning. Håper du fortsatt stiller dine kunskaper til rådighet for oss nesten analfabeter da det gjelder våre kjære biler.

Vennlig hilsen Helge O

### **Jeg har samme problem**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 174 ganger](#)

28. september 2010 22:25:36

Jeg er enig med Helge. Det hadde vært interessant at flere fikk innsikt i dette problem, da jeg står ovenfor samme utfordring. Forstår at det kan ta noe tid å skrive om vanskelige emner men det er vel det siden er ment for?

### **Takk til Bjørn Rygh for grundig gjennomgang og informasjon**

[Skrevet av Per Fredrik Kempf, lest 165 ganger](#)

29. september 2010 11:01:31

Takker for hyggelig telefonsamtale hvor jeg fikk grundig gjennomgang og informasjon.

Hilsen

Per Fredrik Kempf

### **V8 i MGB roadster**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 179 ganger](#)

30. september 2010 08:38:46

Er det noen som kan gi en (kort) info om hva som kreves for å ombygge, og få godkjent, en 66 MGB roadster til V8 ("original" V8 motor & gearkasse)?

### **varmevifte i MGB**

[Skrevet av Kai Endra Hager, lest 226 ganger](#)

2. oktober 2010 20:07:57

Hei, jeg er ny på forumet og helt fersk MGB eier. Har kjøpt en- 68 mod. roadster, hvor alt annet enn varmeviften fungerer. Den starter når jeg setter den igang, men stopper etter ca. 1 min. Hvis jeg venter litt og prøver igjen, skjer det samme. Jeg har sprayet kontaktene med CRC men det hjalp ikke. Hva kan det komme av? Hadde vært fint nå på høsten med litt varme!

Takknemlig for svar og løsninger på problemet.

### **MGB ROADSTER V8**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 171 ganger](#)

3. oktober 2010 09:02:14

Hei Odd og takk for sist.

Jeg er pt. i England sammen med Hans Petter - klubbens leder for å fullføre dlelkjøp til hver vårt V8 prosjekt. Vi har hatt flere møter og samtaler med sfor og Biltilsynet og har stor tro på at vi skal kunne få til et opplegg som alle MEDLEMMER vil kunne dra nytte av. Til din info kommer det en større artikkel jeg har skrevet i MG Magasinet som i grove trekk beskriver den tekniske biten. Senere vil det komme en artikkel om den "administrative" biten.

I utgangspunktet er en '66 modell det verst tenkelige utgangspunktet for et V8 prosjekt..... For mye å beskrive her, men vi kan prates ved anledning  
mvh

halvor asland

### **SLAKK I KINGBOLTER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 184 ganger](#)

3. oktober 2010 09:08:14

Er pt. i England på den Europeiske MG-klubb konferansen....

Et kort svar på spørsmålet er:

Om du har fått kommentarer - eller føler du har for mye slakk i kingboltene: bestill et bytte sett fra England. Dette er definitivt billigste og beste måten. Jeg har fått et sett fra MGOC med rullelagere som aksiallager og som forhåpentligvis gir lettere styring..... Skap gi tilbakemelding når jeg har svaret.....

mvh

halvor asland

### **VARMEVIFTE**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 201 ganger](#)

3. oktober 2010 09:11:01

Hei

Enten er det spenningen inn til motoren som kommer og går - sjekk i så fall med en lampe som kobles over kontaktene inn til vifta. Høyst trolig er det dårlig kontakt i bryteren eller dårlig vifte. Dette krever et voltmeter for å avgjøre..

mvh

halvor asland

### **Andre alternativ**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 167 ganger](#)

3. oktober 2010 10:29:21

Hei Halvor

Takk for svar. Jeg var redd for at MK1 var lite egnet. Det er jo andre alternativ som også kan vurderes, f.eks. sette inn en friskere 1800 - 2000 motor i stedet. Her er det sikkert mange som har erfaring?

### **Andre alternativ**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 152 ganger](#)

6. oktober 2010 08:21:24

Hei igjen Odd

I min "blå" har jeg en 1870 cc motor Sprint fra Peter Burgess. Vet ikke eksakt hk, men særlig toppene er det brukt mye tid. Motoren drar over 6000 omdr. og er meget frisk.

I min "røde" har jeg en 1998 cc motor fra Oselli. Den skal være på 128 hk og er mer en sterk touring motor.

Grunnen til at den blå er mindre boret opp, er rett og slett at den har høyere kompressjon etc. Ved oppboring blir sylinderveggene tynnere og det er tjener på større cc, kan en miste pga. at sylinderveggene blir for tynne.... Forøvrig; Oselli måler sylinderveggene med ultralyd før de borer opp til 1998.

mvh  
halvor

### **Moss coil over front suspension**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 82 ganger](#)

7. oktober 2010 20:26:00

Hei,

Jeg har Moss coil over framme og parabolics + Koni teleskopdempere bak på min GT V8. Det funker utmerket.

Mvh. Medl nr. 172

### **Filter/ adapter**

[Skrevet av Ottar Djupvik, lest 85 ganger](#)

13. oktober 2010 08:46:59

Jeg holder på å montere adapter til Spin-on filer på min MGA i den fobindelse så jeg at der lå en gammel pakning i sporet for tetning mellom blokka og mellomstykket som oljerøret er koblet til. Den var steinhard og er vanskeleg å få ut. sjekk om det er tilfelle med deg, det er nemmelig lite igjen av sporet som pakningen egentelig skal ligge i vist der er to pakninger. Er sporet for pakningen rent og ny pakning montert er det ikke noe problem med tetningen. Om adapteret løsner ved filterbytte har jeg ikke noe erfaring med,men jeg har tenkt på det samme. Tror at momentet på feste av adapter er større en det filteret har. Ser det har kommet en ny modifisert adapter som har låsing av festebolt som hindrer dette problemet.

### **Verksted på Sørlandet**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 156 ganger](#)

15. oktober 2010 09:52:33

Tenker fram til våren :-)) og en ny flott sesong. Kan noen anbefale et verksted i Kristiansand eller Sørlandet?

### **kingbolt i magasinet?**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 154 ganger](#)

16. oktober 2010 20:53:04

Jeg synes kanskje dette hadde vært noe for MG Magasinet, fint stoff for teknisk i bladet til glede for alle, der har man mulighet for å sette inn bilder i tillegg.

Hilsen Thor

### **varmevifte i MGB**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 166 ganger](#)

19. oktober 2010 20:33:02

Da har jeg tatt ut bryter, rensset polene og dusjet med crc, og nå virker den som den skal:-)

### **varmevifte i MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 148 ganger](#)

20. oktober 2010 10:31:21

Hei

Det var gledelig!!!

mvh  
halvor

### **Kingbolt i magasinet?**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 143 ganger](#)

27. oktober 2010 22:29:04

Veldig godt tips Thor!!!!

Jeg skal forberede noe samt ta bilde av mine...

mvh  
halvor

### **Håndbok til MGB**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 191 ganger](#)

30. oktober 2010 09:47:56

Hei alle MGère! Som fersk MGB- eier skulle jeg gjerne hatt en god og informativ håndbok om denne bilen. Det er en 68-mod, og jeg vil gjerne lære litt om hvordan vedlikeholde motor, drivverk osv.

Noen forslag?

mvh Kai Endre Hager

### **Håndbok til MGB**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 160 ganger](#)

30. oktober 2010 19:49:41

Til å begynne med kan du ta en titt på <http://www.nmgk.no/default.asp?page=66>  
Det er en rekke bøker som omhandler restaurering av MGB. Der står det også litt om reparasjoner. Haynes Restoration Manual MGB (2nd Edition) er et alternativ. Vær obs på at endel bøker ikke omhandler biler fra andre markeder enn hjemmemarkedet (GB) USA modeller har helt andre spesifikasjoner.

### **Filter/ adapter**

[Skrevet av Jan Emil Kristoffersen, lest 80 ganger](#)

3. november 2010 09:48:46

Takk for svar. Mitt kit fra Moss har ikke noe låsefunksjon og jeg har ikke lyst til å bruke noe locktite i oljepumperegionen. Nå er det sesongslutt og jeg skal våge meg på jobben en av de nærmeste kveldene.

### **Filter/adapter**

[Skrevet av Jan Emil Kristoffersen, lest 75 ganger](#)

7. november 2010 23:36:57

Monterte Moss sitt adapter på min MG TF 1500 i dag. Ingen oljelekkasje, grei jobb bortsett fra at medsendte nye firkantede gummipakning var for tykk - og for stor i diameter - og derfor ubrukelig. Men gammel pakning virket smidig og myk og ble gjenbrukt. 55 psi oljetrykk uten en dråpe lekkasje. Godt å ha denne jobben unnagjort før vinterlagringen iverksettes i morgen. Det er meldt sne på tirsdag, og min første MG-sesong går uvegerlig mot sin absolutte slutt etter mange morsomme kjøreturer i "Vera" som min 56 år gamle og lett inkontinente venninne er døpt.

Jan K

### **Andre alternativer**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 118 ganger](#)

9. november 2010 15:00:50

Hei

Har lagt inn bud på en motor og noen topper på en auksjon i Sverige.

Hvem er gode på å bearbeide topper i norge og hva koster det ca.

Hilsen

Vidar

### **CO2-utslipp MGF 1,8 1996**

[Skrevet av Hans-Gunnar Kristiansen, lest 128 ganger](#)

16. november 2010 13:45:46

Hei kan noen hjelpe meg med hva CO2 utslippet er for denne motoren/bilen, og gi meg et godt offisielt referansedokument?

### **CO utslipp**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 125 ganger](#)

16. november 2010 14:33:09



Hei

Kontakt meg på e-post: steinar@mgnorway.net så skal jeg finne co utslippet for bilen.

Hilsen  
Steinar

### **Co2 MGF**

[Skrevet av Jon, lest 119 ganger](#)

17. november 2010 15:01:20

Her er utslipp- og drivstofforbrukdataene for MGF: [http://www.nextgreencar.com/view-car/10060/mg\\_rover-mgf-manual\\_5-speed](http://www.nextgreencar.com/view-car/10060/mg_rover-mgf-manual_5-speed)

### **CO2-utslipp MGF 1,8 1996**

[Skrevet av Hans-Gunnar Kristiansen, lest 118 ganger](#)

17. november 2010 19:51:21

Takk Jon! Kjempefint!

### **CO2-tall til avgiftberegning?**

[Skrevet av Jon, lest 117 ganger](#)

18. november 2010 14:01:29

Er det til beregning av importavgift du trenger CO2-tallet? Da kan det være at data fra et nettsted ikke er tilstrekkelig.

Hos Autoindustri AS som var importør av MG Rover, kan det være muligheter or å finne offisiell dokumenstasjon av de dataene du er ute etter:

[http://www.nettkatalogen.no/firmainfo/autoindustri\\_as/1964358578.htm](http://www.nettkatalogen.no/firmainfo/autoindustri_as/1964358578.htm)

Dette er for øvrig det samme firmaet: [www.subaru.no](http://www.subaru.no)

### **Radio til MGB**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 176 ganger](#)

20. november 2010 22:52:31

Hei, jeg har nå fjernet Philipsradioen som sto i bilen, da den ikke tok inn noe som helst, og hadde bare lang/mellombølge.

Finnes det en bilradio på markedet i Norge som har litt "retrolook" og som passer i en 68 mod.? Er ikke så begeistret for blinkende blålys og div. som moderne radioer er befestet med, og slett ikke i en så ærværdig gammel bil. Men det hadde ikke skadet med AUX inngang for min iPhone og div "skjulte" muligheter som bluetooth mm. Men kombinasjonen retro og moderne muligheter er kanskje vanskelig-----

### **Retro radio**

[Skrevet av Bjørn Erik Johanness, lest 182 ganger](#)

21. november 2010 01:23:50

Hei, ta en titt på denne linken, - mye gøy her . <http://www.lbcarco.com/retro-car-radio.htm>

### **Sjekk med MG Hagen**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 170 ganger](#)

21. november 2010 17:55:07

Moss i England har en flott retroradio.

<http://www.moss-europe.co.uk/>

Hvis du ikke ønsker å importere selv så skaffer sikkert MG Hagen denne for deg.

[http://www.mamut.net/mghagen/default\\_content.htm](http://www.mamut.net/mghagen/default_content.htm)

### **radio til MGB**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 161 ganger](#)

22. november 2010 23:41:59

Takk for tipsene!

### **retrobilradio**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 140 ganger](#)

24. november 2010 17:59:58

Prøv disse: Finn-kode: 24388529 eller AutoDB-kode: 1208028

### **Speedometer til MGA med 5 trinn gearkasse**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 137 ganger](#)

26. november 2010 00:04:12

Jeg har modifisert min -58 MGA 1500 med et sett fra Hi Gear Engineering i kombinasjon med en 5 tr. Sierra gearkasse. Er det noen som kjenner en leverandør av kalibrert speedometer eller info om noen som kan bygge om det jeg har?

### **Speedometer til MGA**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 143 ganger](#)

26. november 2010 01:31:09

Sjekk <http://www.speedograph-richfield.com/>

De kann Smith og Jaeger.

### **Takk for info**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 114 ganger](#)

26. november 2010 09:31:14

Takk for rask og nyttig info Truls!

### **spedometer**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 157 ganger](#)

26. november 2010 12:05:58

norsk speedometer servise i oslo telf 22377468 mvh Bjørn

### **Radio til MGB**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 148 ganger](#)

26. november 2010 14:53:02

Hei

Hvis du tar kontakt med the Vintage Wireless Company i London  
<http://vintagewirelesslondon.co.uk/>

Der har jeg kjøpt en original MGA radio, type Radiomobile fra bilens årstall, jeg er sikker på at de har originale til MGB også, det de har gjort med min er å sette i fm og uttak for cd/ipod etc, fungerer utmerket.

Prøv dette firma, jeg har god erfaring med de.

Hilsen

Thor MGA 1500 1956

### **Speedometer**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 130 ganger](#)

28. november 2010 22:54:54

Takk for nyttig info.

### **elektronisk tenningssett**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 275 ganger](#)

3. desember 2010 19:06:10

Jeg ser i katalogen fra MG Hagen at det finnes et elektronisk tenningssett, kalt Petronix ignition som skal passe i en vanlig fordeler. Er det en god idé å konvertere til dette? Jeg tenker at man da slipper å justere stifter, smøre rotoren, osv. Noen som vet eller har prøvd dette?

### **elektronisk tenningssett**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 255 ganger](#)

3. desember 2010 21:11:13

Hei Kai

Jeg kjenner ikke merket du nevner, men jeg har i mange år benyttet et Luminition elektronisk tennings-system på min MGB. ABSOLUTT Å ANBEFALE!!!! , men du MÅ fortsatt smøre rotoren i fordeleren for all del. Jeg har opplevd at lageret i fordeleren skar seg og da hjelper det ikke med elektronisk tenning...

mvh

halvor asland

### **elektronisk tenningssett**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 242 ganger](#)

3. desember 2010 21:42:25

Jeg trodde at dette systemet erstattet både rotor og stifter-----  
se på [www.mghagen.no](http://www.mghagen.no) s. 18 i katalogen, delenr. 222-435

Grunnen til at jeg tenker på dette, er at min MGB har en "ettertenning" når jeg stopper motoren. (Motoren stopper ikke)  
Førrige eier sa at det er en justering av tenningen som må gjøres-----

### **Elektronisk tenningssett**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 265 ganger](#)

4. desember 2010 09:57:30

Hei

Prøver meg på en enkel forklaring av hva du kan få som elektronisk tenning til bilen din. Det er flere typer å få kjøpt, noen av de ser ganske like ut så jeg mistenker at noen har samme innmat men lages for ulike merker. Aldon, Pertronix, Luminition er eksempler på slike.

-De enkleste elektroniske anleggene monteres inne i fordeleren med bare en pluss og minusledning ut til coilen. De har kun en magnetring og en pickup inne i fordeleren. Alt ser originalt ut utenifra.

-De anleggene som er litt mer avanserte har gjerne en styringsboks montert i motorrommet i tillegg til delene inne i fordeleren.

-Den tredje løsningen er en helt ny fordeler der hele fordeleren er et komplett elektronisk system, se eksempelvis <http://www.123ignition.nl/index.php>

Selv har jeg brukt Aldon systemet i mange år på to MGB. Det jeg har er enkleste sort og har fungert uten noen problemer. De har flere løsninger:

<http://www.aldonauto.co.uk/aprods.htm#two>

Det du bytter ut i fordeleren er, enkelt sagt, stifter og kondensator. Du skrur rett og slett ut dette og monterer en pickup som sitter på en liten metallplate der hvor stiftene satt. Så trer du en plastring over rotorakselen. Inne i denne finnes fire punkter (på en firesylindret bil) som pickup` en registrer når punktene passerer. Derved oppnås samme funksjon som med stifter som åpner og lukker seg, men med den fordel at det her ikke blir noen mekanisk slitasje da pickup og plastring ikke er i fysisk kontakt.

På toppen av rotorakselen setter du rotoren akkurat som før og denne fordeler strøm i fordelerelekket akkurat som før.

Dette er forsøkt skrevet enkelt, de tekniske guruer ville sikkert ønsket mer detaljer, men tror det er greit slik.

Som Halvor sier så vil du ikke angre på å montere elektronisk tenning, men smør for all del som før!!

De fleste oppnår også fordeler som; letter start, jevnere tomgang, mer trekkvillig motor og kanskje føles den litt sprekere også. I tillegg får du et stabilt tenningsstidspunkt.

Hilsen  
Steinar

### **Elektronisk tenningssett**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 231 ganger](#)

4. desember 2010 11:07:45

Takk for forståelig og utfyllende svar for en amatør, Steinar.

Da blir det nok å montere dette når sesongen nærmer seg. (om 8 dager snur solen, så da går det fort: -)

mvh

Kai

### **elektronisk tenning**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 339 ganger](#)

7. desember 2010 16:25:07

HEI eftertenning kann være mange årsaker det er ikke sikkert problemet er løst med ny fordeler veldig mye å skrive ring meg på telf 90010705 mvh Bjørn

### **HG Pumpe**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 62 ganger](#)

8. desember 2010 09:59:53

Er det noen som har en beskrivelse på denne?  
Har selv noen år innen kjøling, så vakumpumpe er ikke noe problem...

-R

### **EI tenningssett**

[Skrevet av Jan Vidar, lest 185 ganger](#)

#####

Hei, jeg har et slikt Lumenition optronic tenningssett til Lucas 25D fordeler (MGB MK I/II)  
Det er ubrukt. send meg en epost dersom du er interessert j-vioe@online.no

### **Startsperre i MGF**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 157 ganger](#)

#####

Hei,  
Eier har mistet den eneste fjernkontrollen...  
Har akkurat fikset motoren etter toppakningsmoro, men det er jo liten reaksjon når man vrir på nøkkelen kan man si...  
Han har kjøpt bilen brukt, og fikk selvsagt ikke noen sikkerhetskode for manuell åpning i dørlåsen heller...

Er det noen måte å koble ut startsperren?

### **EKA-kode**

[Skrevet av Jon F., lest 155 ganger](#)

10.12.2010 21:48

Emergency key access-koden kan leses av på et verksted som har MG Rover diagnoseutstyr.

Eller du kan kjøpe den her: <http://www.mgrovercodes.com/>

### **EKA-Kode**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 130 ganger](#)

11.12.2010 12:00

TAKKER!!!

Da har jeg bestilt koden.

Gir tilbakemelding om hvordan det funknet.

### **Suksess!**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 132 ganger](#)

11.12.2010 13:37

Fikk koden etter 20 minutter, og jeg fikk skrudd av startsperra med denne.

Har tenning og bensin, men den starter ikke enda. Lade litt batteri først. Hadde ikke regnet med å kunne forsøke å sveive den i gang i dag: -)

Takk så mye, Jon!!!!

### **Startsperre**

[Skrevet av Jon F., lest 124 ganger](#)

11.12.2010 14:19

Fint at det gikk så greit, Roy.

Det går an å leve uten fjernkontrollen når man har opphevet startsperran. Det man må huske, er å bruke koden hver gang batteriet har vært koblet fra, for sperren gå på av seg selv når spenningen har vært brutt.

Men motoren skulle jo starte lett, selv om det er gjort en toppakningsjobb? Har du satt kamdrevene riktig?

### **Tenning/timing**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 134 ganger](#)

11.12.2010 17:18

Kamdreva er satt som det står i boka. kile står Kl 4 på høyre og kl 8 på venstre. Så er merkene på hjulene mot hverandre. Drevet på veivakselen står også på merket.

### **Registertiming**

[Skrevet av Jon , lest 120 ganger](#)

11.12.2010 19:03

Pinnene skal vel stå i kl. 4 på innsug og kl. 8 på eksos. "Posisjonene er merket "in" og "exh".

Har du kompresjon?

### **It's allive!**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 122 ganger](#)

11.12.2010 22:27

Timinga var riktig den, men med en dynamo som står i 7 steiner, er det ikke lett å få start. Kinnnet så den til slutt brant av ledningen fra innslaget til børstene på starteren... Skrudde av bakhjul og kamremdeksel, og dreide motoren rundt for å sjekke timingen, da jeg oppdaget at generatoren sto. Og den står så inderlig, at da jeg satte den i skrustikka, dreide jeg reimhjulet rundt på akselen. Den er også sprukket på 2 steder... Starteren gikk ut, men den historien er noe av det drøyeste jeg har vært med på... Endte med en forlenger på 1,2meter og ut i hjulåpningen på hsb. for å få av den nederste mutteren. Coilen måtte jo seff. skrus av først. BLIR GAL!!!

Plukket børsteplata i filler, og søvloddet fast en ny 16mm<sup>2</sup> kabel, så nå er det i orden. Uten dynamo, startet pusen på første slaget.

JEG TRENGER EN DYNAMO, NOEN SOM HAR???

### **Generator**

[Skrevet av Jon, lest 146 ganger](#)

12.12.2010 10:22

Bra at du fikk liv i bilen!

Vekselstrømsdynamoen i MGF er den samme som i mange Rover-modeller. Det enkleste er å ta den med seg til et huggeri og finne en maken. Ellers finnes det MGFer og TFER hos svenske huggerier: <http://www.bildelsbasen.se/>

Hvis du skal skaffe deg nye fjernkontroller til alarm/startspærre, finnes det drøsevis på ebay. De må programmeres til ECU'en i bilen, og må da sendes sammen med ECU'en til et firma som gjør slikt, eller få det gjort på et verksted som har utstyret.

Eller du kan kjøpe fjernkontroller komplett med tilhørende ECU brukt - søk på "MGF remote" på ebay.

### **Generator / forskjerm**

[Skrevet av Roy Halvorsen, lest 131 ganger](#)

12.12.2010 11:36

Fant en her:

<http://www.bruktdele.com/side%20dele/rover%2075%20motorrom.htm>

Fra samme motor, 600kr.

Fjernkontroll er bestilt og på vei, så får vi se om Oddemarka Auto i KRS klarer å programmere, eller om vi må til Drammen.

Trenger antakelig h. forskjerm. Hvor får man dette på en fornuftig måte?

### **Forskjerm**

[Skrevet av Jon, lest 138 ganger](#)

12.12.2010 12:15

En brukt skjerm finnes sikkert i et svensk huggeri. Ønsker du en ny, kan [www.mghagen.no](http://www.mghagen.no) hjelpe deg.

Når det gjelder programmering, er det mulig at et Land Rover-verksted også har utstyr som kan brukes.

### **Mangler nøkler til MG Midget MKIII**

[Skrevet av Sigbjørn Lisland, lest 134 ganger](#)

#####

Hei;

Jeg har kjøpt en Midget hvor det ikke fulgte med nøkler til hverken tenning, dører, bagasje eller bensintank. Noen som har et godt forslag til hvordan jeg skal løse dette? Om jeg klarer å få ut en låsesylinder kan muligens en låsesmed klare å lage nye nøkler? Men hvordan få ut en slik sylinder?

Grunnen til at det ikke fulgte med nøkler er at den ble kjøpt ut fra namsmannen.

Håper noen har et godt tips her.

### **Sikkerhetseler MGA**

[Skrevet av John-Kjell Hoset, lest 146 ganger](#)

13.12.2010 23:01

Hei.

Finnes det sikkerhetseler som kan monteres i en MGA?

### **Mangler nøkler til MG Midget MKIII**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 125 ganger](#)

14.12.2010 01:07

Dersom det ikke er rattlås er det enkelt å ta ut sylindere av tenningslåsen, og på den står det et nummer. Originalt var det samme nøkkel til dør og tenning. Dersom du bestiller et Heritage sertifikat står nøkkelnummerne der. Dette kan ta lang tid 4 uker.

### **Mangler nøkler til MG Midget MKIII**

[Skrevet av Sigbjørn Lisland, lest 122 ganger](#)

#####

Hei og takk for svar. Såvidt jeg vet skal det være rattlås på denne, men den er ikke aktivert (ennå). Tenningslåsen henger i alle fall under rattstammen, i motsetning til en AH Sprite jeg hadde hvor den sto på dash'n. Det skal være et par "knekkbolter" på oversiden for å få av hub'n låsen sitter i, men hvordan får jeg selve sylindere ut?

Heritage certificate; hvor får jeg tak i dette?

### **Sikkerhetseler MGA**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 155 ganger](#)

#####

Se på denne linken: [http://www.moss-](http://www.moss-europe.co.uk/Browse/PlateMenuProducts.aspx?WebCatalogID=46&PlateTypeID=1&SubcomponentID=268)

[europe.co.uk/Browse/PlateMenuProducts.aspx?WebCatalogID=46&PlateTypeID=1&SubcomponentID=268](http://www.moss-europe.co.uk/Browse/PlateMenuProducts.aspx?WebCatalogID=46&PlateTypeID=1&SubcomponentID=268)

- du finner kanskje noe her . .

### **Heritage certificate**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 132 ganger](#)

14. desember 2010 15:57:50

Se denne linken:

<http://hmcstarcars.co.uk/shop/heritage-certificate-car-traced-with-an-engine-number-where-a-chassis-number-is-not-available/index.html>

Hilsen

Steinar

### **Manglende nøkkel til rattlås.**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 123 ganger](#)

20. desember 2010 14:43:27



Dersom rattlåsen ikke er "aktivert" er den defekt!!!!

Kjøp en ny hos MG Hagen. Det sitter sansynligvis en knekket nøkkel i låsen. Dersom det ikke sitter en nøkkelstump i låsen kan rattlåsen smekke i under kjøring!! Det er farlig det-----Du kan også fjerne rattlåsen og montere en " eldre" type tenningslås i instrument panelet. Dette er et billigere alternativ enn ny rattlås.

### **Manglende nøkkel**

[Skrevet av Sigbjørn Lisland, lest 128 ganger](#)

20. desember 2010 15:02:51

Hei og takk for gode råd. Jeg skal, bare julestria legger seg, prøve å plukke ut det som sitter der. Men med jula og iskald garasje hengende over hue er det blitt liten tid til rekreasjon...

### **Brukket nøkkel**

[Skrevet av Øivind Bøås, lest 129 ganger](#)

4. januar 2011 11:01:44

Hei, nøkkelen brakk tvers av inne i tenningslåsen på min 72 B GT. Jeg fikk vridd den tilbake til stilling 0 med en nebbtang, men da røk også det som var å få tak på med tangen. Denne bilen har vel rattlås ? Så her er det vel ingen løsning å koble om å plassere nøkkel eller bryter et annet sted ?

Hilsen

Øivind Bøås

### **Brukket nøkkel**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 133 ganger](#)

4. januar 2011 13:32:55

Det beste alternativet er å kjøpe ny rattlås. Dersom du tenker på å montere en ny tenningsbryter uten rattlås, MÅ du fjerne den gamle rattlåsen. Ring MG Magen, det er godt mulig de har den på lager.

### **Nøkkel**

[Skrevet av Øivind Bøås, lest 126 ganger](#)

4. januar 2011 14:17:47

Hei, Truls Sundt, takk for tips. Bilen er høyrestyrt og jeg har sett litt på låsen. Hvordan får jeg demmontert den ? Jeg ser feks ikke noe settskrue ?

Hilsen

Øivind Bøås

### **Nøkkel**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 128 ganger](#)

4. januar 2011 14:46:54

Du demonterer plast dekkselet rundt rattstammen. Låsen er festet med to skruer som holder rattlåsen fast rundt rattstammen. Dersom du er heldig, er ikke de to

"knekkboltene" trukket av. Det kan være at du kan klare å løsne skruene med en hammer og en kjørner, Klarer du ikke dette må du bore ut boltene eller kappe dem.

### **mulig alternativ?**

[Skrevet av William Holden, lest 102 ganger](#)

4. januar 2011 15:59:30

Hei

Jeg har en 1950 Oselli motor med peco eksosanlegg og Weber 45, den er betydelig friskere en originalt. Vurderer å selge denne.

Kommer da til å bytte til en med alutopp og 2 Webere.

Ring meg på 95817048 eller wh@vhr.no hvis dette er interessant.

Om ikke annet så for å diskutere alternativer. Kompressor er også en mulighet!!

Hilsen William

### **Nøkkel**

[Skrevet av Øivind Bøås, lest 127 ganger](#)

4. januar 2011 16:16:41

Hei, og takk igjen. Jeg får finne frem verktøy og prøve meg frem i løpet av helgen.

### **Understellsnummer MGA**

[Skrevet av Odd Arild Sundsteigen, lest 160 ganger](#)

6. januar 2011 03:09:57

Er ikke sikker hvilken årsmodell min MGA er, understellsnummeret er HDK 1348537. Er det noen som kan hjelpe?

### **Årsmodell**

[Skrevet av MGA Registeret, lest 148 ganger](#)

6. januar 2011 05:50:59

Din bil er produsert på våren i 1958 . Den er da en MGA 1500 med Orient rød som original farge...

Hilsen Are

### **Årsmodell**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 133 ganger](#)

6. januar 2011 11:44:23

Begrepet årsmodell ble ikke brukt i GB eller Norge før opp i 70 årene.

Før var det registreringsår/første gang registrert som var begrepet.

### **Her er en mulighet**

[Skrevet av William Holden, lest 95 ganger](#)

6. januar 2011 13:33:25

Hei

Jeg har en 1950 Oselli motor med peco eksosanlegg og Weber 45, den er betydelig friskere en originalt. Vurderer å selge denne.  
Kommer da til å bytte til en med alutopp og 2 Webere.  
Ring meg på 95817048 eller wh@vhr.no hvis dette er interessant.  
Om ikke annet så for å diskutere alternativer. Kompressor er også en mulighet!!

Hilsen William

### **Plutselig økt bensinforbruk MGF 1,8 1996**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 129 ganger](#)

10. januar 2011 11:13:40

Hva kan være grunnen? Mitt forbruk har ligget rundt 0,60-0,66 i alle år, for så å plutselig øke til 0,9-1,0 pr mil. Det samme skjedde i fjor, da var det innsugpakningen som var lekk, det er den ikke nå. Verkstedet har bytta plugger men finner ingen andre feil.

### **Bensinforbruk**

[Skrevet av Jon, lest 295 ganger](#)

10. januar 2011 16:39:05

Dersom verkstedet måler normale konsentrasjoner av CO og HC i eksosen, er det vel bare kaldstartene i som har krevet sitt i vinter?  
Årsaker til høyt bensinforbruk kan være defekt/dårlig kontakt på lambdasonden eller den brune kjølevannsensoren. Eller tett luftfilter.

### **Plutselig økt bensinforbruk**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 125 ganger](#)

10. januar 2011 16:45:28

De har målt alle verdier og ikke funnet noe avvik, de har byttet tennplugg og jeg skal be de sjekke kontaktene som du beskriver, Jon. Jeg synes dette er rart, jeg ha jo hatt bilen i 10 vintre nå og forbruket har ikke vært over 0,7 pr mil noen gang, bortsett fra da isugpakningen lakk.

### **Bensinforbruk**

[Skrevet av Jon, lest 123 ganger](#)

10. januar 2011 17:29:48

Den siste delen av denne artikkelen beskriver hvordan kjølevannsensoren skiftes:  
<http://www.aptony.co.uk/Servicing/StepperMotor.html>  
Her finnes også motstandsverdiene den skal ha når den er i orden.  
Delenummeret er: MEK100060  
<http://www.rimmerbros.co.uk/Item--i-MEK100060>  
Den koster mindre enn to hundre kroner, og det er den samme delen som sitter i Land Rover Freelander med bensinmotor, dermed er den lett å skaffe.

### **Manglende nøkkel**

[Skrevet av Sigbjørn Lisland, lest 82 ganger](#)

10. januar 2011 18:46:00

Det nye året startet bra. Fikk plukka ut bakdelen av tenningslåsen så jeg kan bruke skrutrekker til tenninga inntil videre.

Nytt batteri, diverse forsøk som den står, med startgass og til slutt en god klunk i hver gasser starta så den som ei klokke. Går rent og pent.

Neste utfordring er at det ikke er motstand i clutchen og at det er veldig lite væske i reservoiret på master'n. Skal gjøre et lufteforsøk en av de neste dagene.

Videre har jeg banka ut noen rusthull fremme i kanalene, men det er heldigvis moderate mengder..... Må nok bestille litt deler snart...

### **Weber 45 DCOE til MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 191 ganger](#)

18. januar 2011 16:24:10

Hei og Godt Nytt År.

Jeg har assistert et medlem med å sjekke beste pris for et komplett sett Weber 45 DCOE med kort manifold\*, stag, luftfilter, etc. til en 1800 MGB og har funnet et firma som kan levere et slikt sett for rett under 5000,- NOK inkl frakt til meg i Asker og mva. I tillegg trengs det en ny fordeler med kun sentrifugalregulering. Den koster ca. 1400 NOK. Jeg sitter på lister over anbefalte bestykninger av forgasseren avhengig av trimmingsgrad og vil kunne få settene levert ferdig bestykket.

Andre som kan være interessert?  
Dette er bare en uforpliktende forespørsel.

\* Kort manifold er nødvendig på venstrerattede MGB'er, da forgasseren ellers vil komme i berøring/kollisjon med rattstammen.

mvh  
Halvor Asland

### **Weber**

[Skrevet av are, lest 159 ganger](#)

19. januar 2011 19:59:12

Hei Halvor ..

to ting . ser Gasoline har begynt medf Weber , sjekket de ? n neste ; hvordan passer dette oppsettet rent teknisk i en A ? er det plass pga innerskjerm ?

Are

### **Weber 45 DCOE til MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 141 ganger](#)

20. januar 2011 22:54:52

Hei Are

Sjekket Gasoline nå:

Weber 45 DCOE 3250,-  
gasstag 1100,-  
= 4350,-

En innsugsmanifold koster normalt ca. 1500 i England. Et godt luftfilter ( K/N, Pipercross, etc ) betyr ca. 500 på toppen samt frakt 200 og monterings-sett ca 300? Da blir prisen fra Gasoline svært nær: 7000. Det betyr nærmere 2500 spart.....

Jeg finner ikke innsug til MGA, men kan sende dem en mail..

mvh  
halvor

### **Weber**

[Skrevet av Are, lest 138 ganger](#)

20.01.2011 23:15

Tenkte jo og bruke B motor , men går det pga plassen til innerskjerm eller må du ha ennå et annet innsug .. ??

Are

### **MGA innsug for DCOE**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 159 ganger](#)

21.01.2011 00:35

Her er et alternativ:<http://www.victoriabritish.com/features/mga/mgacrb.htm>

Vet ikke hvor stor plass det blir til filter, men det går bra uten også...har kjørt 6 år med crossflow topp og 2xDCOE uten filter. Selvfølgelig burde jeg hatt filter, men det er ikke store plassen der til det. Vurderer å bygge en boks som ligner litt på den som Lotus Cortina`en bruker, den er smal, og så montere et luftfilter i enden av boksen, kanskje helt foran ved grillen.

Rune.

### **Justeringmekanisme på trommelbrems, 64 mod. Midget**

[Skrevet av Are Osmundsen, lest 107 ganger](#)

#####

Hvordan er det meningen at jeg skal feste justeringsmekanismen for trommelbremsen til bakplaten inne i trommelen? Justeringsmekanismen består jo av en justeringsskrue, to kiler og en liten U-profil i stål som kilene beveger seg inni. Denne lille U-profilen har på min bil løsnet fra bakplaten hvor den stod montert. Det ser ut for meg som om den er limt på (!) Skal den egentlig være sveiset på?

Finner ikke noe på nettet eller i Haynes-manualen om dette. Håper noen kan være behjelpelige med tips. Veldig nervøs for å jobbe på en-krets bremsesystem :-(

Mvh, Are Osmundsen

### **Justeringmekanisme på trommelbrems**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 105 ganger](#)

26.01.2011 12:20

Uprofilen er helt sikkert sveist fast til bakplaten. Det ser ut som det ikke er noen som leverer nye bakplater pt. Demonter bakplaten og få noen til å sveise fast "holderen" for kilene. Det er også mulig å få fatt i brukte deler i GB.

### **Girkasse til 73 mgb**

[Skrevet av Rune Helgeland, lest 131 ganger](#)

#####

Jeg har byttet fra den originale 4 trinns kassa til en 4 trinns kasse med overdrive fra en 78 modell. Den har annen utveksling på speedometerdrevet. Så kommer det store spørsmålet, er det noen som vet om drevsatsen fra den gamle kassa passer i den nye. Dersom noen vet så slipper jeg å åpne kassene unødvendig for å sjekke.

Hilsen Rune Helgeland.

### **Takk.**

[Skrevet av Are Osmundsen, lest 96 ganger](#)

#####

Takk så meget for tipset.

### **Speedo drev**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 118 ganger](#)

28.01.2011 11:08

På OD kassen sitter drevet inne i ODen. Da delenummeret på pinjongen på de to kassene på samme modell er forskjellig går jeg ut fra at drevene inne i overdriven/gearkassen også er forskjellige. MAO du kan ikke ta drevet fra gearkassen og sette over i en OD

### **Aluminiumfelger på -66-mod MGB GT**

[Skrevet av Edvard Nordli, lest 165 ganger](#)

28.01.2011 15:12

Min 66-mod MGB GT har lakkerte eikefelger med sentrumsmutter

Jeg ønsker å bytte til Minilight-kopier med sentrumsmutter

Jeg tenkte å beholde originaldimensjoner både på felger og dekk

Hvilke erfaringer er gjort på dette området?

Er det noe jeg må tenke spesielt på?

### **Hubber**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 148 ganger](#)

28.01.2011 17:33

Det er viktig at hubbene er uten vesentlig slitasje.

Dersom de er slitte, ødelegger du raskt de nye felgene.

### **Speedometerdrev**

[Skrevet av Rune Helgeland, lest 122 ganger](#)

28.01.2011 18:07

Takk for din årvåkenhet Truls. Etter å ha studert dele katalogen mere nøye ser jeg hva du mener. Det ser da ut til at jeg må bestille nytt drev og pinjong til aktuell OD for crome bumper denne har en tann forskjell.

### **Knock-on felger**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 154 ganger](#)

29.01.2011 11:38

Helt enig med Truls.

Om eikehjulene er modne for utskiftning, er garantert hub'ene også modne for utskiftning!! Husk at både aksellerasjon og BREMSER overføres gjennom splines'ene i eikehjulet og hub'en. Om du bytter ut eikehjulet med et "knock-on" alu-hjul, vil navet i det nye hjulet fort ødelegges pga. de slitte splines'ene i hub'en!! ( om du sparer på gamle huMbuG/MG-Magasinet, vil du finne flere artikler jeg har skrevet om eikehjul og som beskriver faren ved bruk av slitte eikehjul & hib'er...).

Forøvrig har en MGB-venn slike knock-on Minilight-kopier på sin '68 MGB GT i 5 1/2" x 14 med 185/70 dekk. Om jeg merker noe forskjell til min '67 GT med samme dimensjon på eikehjul? Overhodet ikke!! Faktisk er al-hjulet mye tyngre enn eikehjulet!! Det maskinerte navet i knock-on hjulet ser MEGET rubust ut og vil nok ikke slites like mye som det "mykere" navet til eikehjulet, men hvor mange km går våre biler i året og hvordan er kjørestilen til dagens MGB-eiere? Så lenge alt er i god stand, blir valget et spørsmål om smak..

mvh  
halvor

### **forskjellige typer bremsebelegg**

[Skrevet av Edvard Nordli, lest 134 ganger](#)

#####

Har noen erfaring med bruk av forskjellige typer bremsebelegg ifht bremseeffekt og slitasje på bremsekliver?

Har MGB GT uten bremseservo og ønsker max bremseeffekt

Om slitasje på skiver og belegg øker, har ingen betydning

### **Bremsebelegg**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 128 ganger](#)

#####

Hei,

jeg har brukt EBC Greenstuff bremseklosser på to MGB i flere år og kjørt mange tusen kilometer.

(Den ene bilen var en GT uten servobremser.)

Min erfaring er at Greenstuff bremser bedre enn vanlige klosser og de lager ikke så mye støv slik at felgene dine holder seg rene i lengre tid enn med standard klosser.

Mener bestemt du vil oppleve en positiv forbedring ved å bytte fra standard klosser.

Det finnes andre typer også, eks. Mintex.

Sjekk med MGHagen i Halden så får du god hjelp.

Her finner du informasjon om EBC GreenStuff:

[http://www.ebcbrakes.com/automotive/greenstuff\\_brake\\_pads/index.shtml](http://www.ebcbrakes.com/automotive/greenstuff_brake_pads/index.shtml)

Hilsen  
Steinar

### **eksos MGBGT V8**

[Skrevet av Geir Dalen, lest 135 ganger](#)

#####

Heisann.

Skal skifte eksosanlegg på min MGBGT V8 73 mod. til rusfritt. Lurer på om jeg skal gjøre om til doble eksos piper bak, ser litt tøffere ut. Er dette lurt, får jeg kjøpt ferdig eksos anlegg eller må jeg få det lagd spesielt, hvem skaffer dette eller lager dette for meg. Er det noen som har noe synspunkter rundt dette. På forhånd takk.

### **MGBGT V8 eksos**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 129 ganger](#)

#####

Siden dette er en original bil er det vell lurest å gå for det originale oppsettet. Jeg mener du kommer i koflikt med bensintanken dersom du skall ha to rør. Du får sikkert "original" annleget i rustfritt gjennom MG Hagen.

### **Eksosanlegg**

[Skrevet av Ola Thygesen, lest 129 ganger](#)

#####

Du kan ringe Bilens Eksosanlegg AS. De har en mann som er veldig flink + bøyutstyr og lager nesten alt du kan ønske deg.

Tel. 23 24 94 20 Se: [www.eksosanlegg.no](http://www.eksosanlegg.no)

### **EU kontroll**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 204 ganger](#)

09.02.2011 18:13

Hei, jeg fikk idag brev fra Statens vegvesen om manglende EU kontroll på min MGB 68 mod. Har ikke kontaktet forrige eier enda, men er det slik at denne bilen skal til kontroll like hyppig som nyere biler, og kan man bestille time hos et "vanlig" bilverksted til en veteranbil?

### **EU kontroll**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 180 ganger](#)

#####

Alle biler nyere enn 1960 skal til EU kontroll annet hvert år. Det er lurt å bruke et verksted som kan gamle biler og sertifiserings kravene til disse. Det er sikkert medlemmer i Oslo som har et verksted å anbefale. Det er en av fordelene med klubben at man får kontakt med likesinnede.

### **EU kontroll**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 176 ganger](#)



#####

Takk for informasjonen Truls. Da får jeg håpe at snøen blir borte før fristen for kontroll utløper. Har jo bare sommerdekk på bilen, og her er det full vinter enda. Men har fått utsatt fristen til ut neste måned, så det er kanskje håp: -)

### **Kanal og understellsbehandling**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 218 ganger](#)

#####

Er det noen som kan dele erfaring omkring forskjellige "Waxoyl" produkter for kanalbehandling samt diverse produkter for understellsbehandling? Tar også gjerne i mot tips om gode leverandører av ovennevnte.

### **Eldst = mest komplisert**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 93 ganger](#)

13.02.2011 10:41

Jeg bygget om en 1973 cb til 3,5 liter V8. Det var ingen enkel jobb. Det enkleste er å benytte en MGB modell 1977 eller senere. Da får du et karosseri som langt på vei er klargjort for V8 motoren. I etterkant kan du konvertere den til chrome bumper og senke understellet slik at bilen blir tilnærmet slik du vil ha den. Jeg ville latt 1966 modellen være som den var og heller anskaffet en ny MGB av sen årgang til prosjektet.

Hvis du heller ønsker å holde deg til 1966 modellen, så ville jeg heller vurdert å bytte til en 1950 cc Fast Road stage 2 motor. Det gir angivelig 40% økning i dreiemoment og ytelse. Bare pass på at den nye motoren er av samme årgang som den gamle slik at den passer til klutsj/gearkasse.

### **Endring i prosjekt**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 82 ganger](#)

13.02.2011 11:07

Takk for tilbakemelding. Jeg har blitt klar over utfordringen med V8 i 66 mod så prosjektet er endret. Blir nok en 1950 - 2100 ccm motor av en eller annen type. Sliter foreløpig med å skifte ut det meste av karriseriet under midtlinjen. Når dette, og ombygging av bakhjulsoppheng og forstilling er ferdig, er det tid for å tenke motor og gearkasse. Tar nok noen måneder før jeg kommer dit...

### **Antirust**

[Skrevet av Jon, lest 197 ganger](#)

14.02.2011 14:29

Her er det mye nyttig å lese: <http://www.antirust.no/>  
Funderuds metoder og produkter passer spesielt godt til eldre biler.

### **MGF 1997 og mangellapp**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 203 ganger](#)

#####

Min kjære venn har vært på eukontroll og fått seg mangellapp. Jeg hatt den siden 2000 og den har nå kjørt 212000 km.

Mangellappen sier:  
Slakk håndbrems.  
Bremsesør bak har rust.  
Ytre endeledd begge sider har stor slark  
Dårlig lysbilde hf.  
Mangler skiltlys.  
Slitt bærekule venstre foran oppe.  
Slitt dekk bak.  
Slakk i hjullager høyre bak.

I tillegg sitter venstre sidevindu fast, det er noe sporadisk rustflekker her og der. Nesten defekt remotecontroll for alarm.

På plussiden kan jeg nevne hardtopp og 8 felger i aluminium, ett sett original MG.  
Helskinn interiør.

Lønner det seg å reparere den, eller bare la den gå som den står?  
Noen som tør anslå noen verdi?

### Lakkering

[Skrevet av Tore Lie, lest 243 ganger](#)

#####

Ut på våren eller forsommeren er Midget-prosjektet mitt klart for lakkering. Har noen et forslag til en bra og rimelig billakkerer, ikke for langt unna Oslo?

### Reparere eller selge?

[Skrevet av Jon, lest 193 ganger](#)

#####

Dersom du skal sette dette bort til et verksted til full timepris, da kan det bli et spørsmål om det er lønnsomt.

Delene koster ikke veldig mye, her er det vel frontlykten og eventuelt vindusheisen som vil gå på et par tusenlapper hver. Forstillingsdelene får du for bare noen hundringer på ebay, og et bremsesør koster heller ikke stort.

Men det er noen timers jobb til sammen for å fikse mangellappen. Det meste går bra å gjøre selv for den som har litt verktøy og et sted å stå og gjøre jobben. Hjullageret bak trengs det en hydraulisk presse for å ta, men selve pressingen tar bare noen minutter når bærearmer er demontert.

Skulle du velge å gå i gang og gjøre det selv, kan jeg bistå deg med support pr. mail og telefon, eller her på forumet :-)

Verdi på bilen "på rot" er den summen som en entusiast med lyst på et prosjekt vil betale. Utgangspunktet for pris blir da verdien på ferdig godkjent bil minus prisen på reparasjonene.

### Reparere

[Skrevet av Knut, lest 173 ganger](#)

#####

Jon, her blir det rep. Ikke ble det dyrt heller når man har brukt samme verksted i 11 år :)

### Et klokt valg

[Skrevet av Jon, lest 152 ganger](#)

#####

Det ville vel ha vært sårt å skille seg fra 'F-en, det tror jeg nok :-)  
Fint at det finnes verksteder som verdsetter trofaste kunder!

### **MG V8 diskusjonsgruppe**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 194 ganger](#)

01.03.2011 17:27

Da er vi i gang med en diskusjonsgruppe for alle med interesse for V8 konvertering av MGB. Det er bare å slenge seg på med spørsmål, kommentarer og erfaringer.

### **Dobbelt-anlegg er å få kjøpt**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 107 ganger](#)

#####

Det finnes ferdige dobbeltanlegg å få kjøpt i England. Ett system har rørene i ett stort X under bilen. Jeg har sett fotos av anlegg med spesiallaget bensintank som gir plass for passage på begge sider av tanken. Imidlertid er MGB-ene fornuftig organisert med varme eksosrør på den ene siden og bensinpumpe på den andre. Den sikreste løsningen er å la begge rørene passere tanken på venstre side, og så dra det ene røret tvers over bakenfor bensintanken før det går i vinkel ut rett bakover på høyre side.

### **Blinklysbytter MGA**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 145 ganger](#)

#####

Er det noen som vet om det finnes en moderne "look alike" variant av blinklysbytter for MGA og T-serie ?

Har sjekket div. plasser i UK uten å få noen gode svar.

- noen som har erfaringer her ??

### **clutchproblem**

[Skrevet av alf roar holden, lest 177 ganger](#)

16. mars 2011 13:13:08

Hei!

Har et uforklarlig problem med clutch på mgb 67 mod,har hatt motoren ute og satt inn med ny clutch.

Når jeg trår ned pedalen går slavesylinder ca 1/3 ut.har også luftet systemet.Har også overhald mastersylinder.

Er takknemlig for alle forslag.

### **Valsing rulling av skjerbuer**

[Skrevet av William Holden, lest 156 ganger](#)

16. mars 2011 15:01:33

Prøver å få plass til 195/55 15 på min mgb. Skal kjøpe Toyo R 888 og de har helt rette dekksider, så jeg må nok modifisere noe her.

Har dreia ned til sammen 5mm på felg og trommel men det er ikke nok. Er det noen som har erfaring med vasing rulling av skjermbuen?

William

#### **clutch**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 163 ganger](#)

16. mars 2011 15:09:09

Hei prøv luften fra slavesylinder luftenippell bruk en oljekanne med slange og pump vesken opp i masterpumpen mvh bjørn

#### **clutch**

[Skrevet av Alf Roar Holden, lest 156 ganger](#)

16. mars 2011 16:55:53

Har luftet på den måten, sikkert en halv liter.

#### **MgF**

[Skrevet av Knut Osborg, lest 106 ganger](#)

22. mars 2011 10:42:43

Har kjøpt meg BMW 320 DAt-kaller den bare sleden. Noen gangner kjelken, det er ingen MG F nei!

#### **Parabolic bakfjærer**

[Skrevet av William Holden, lest 167 ganger](#)

22. mars 2011 14:07:50

Hei er det noen som har erfaringer med parabolic fjærer bak til mgb. Jeg har hørt at de ikke er så egnet hvis en har en sterkt trimmet motor ca 170 hk? Stemmer dette?

Jeg har et sett jeg lurer på å motere.

William

#### **Dobbelt Eksosanlegg :-D**

[Skrevet av Don-Kenneth, lest 99 ganger](#)

27. mars 2011 23:55:16

Jeg har vært hos Svendsen Eksos :-D  
De utrolig dyktige på dette :-D  
De har ordnet Dobbelt Eksosanlegg på min MGB-72  
De ordnet oxo Dobbelt Eksosanlegg på min Cadillac Deville-62  
så de er å anbefale, for de fixer ALT :-D

#### **Parabolic fjærer**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 130 ganger](#)

29. mars 2011 16:50:29

Jeg har parabolic fjærer på V8'en. De er komfortable, men slår nedi i humper. Min løsning har vært å supplere med luftfjærer fra Ridetech i USA. De fungerer som hjelpefjærer og lufttrykket i belgene bestemmer hvor mye de presser i mot.

### **Er det ingen interesse for V8?**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 147 ganger](#)

29. mars 2011 16:53:59

Savner innlegg.

### **MGB V8**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 142 ganger](#)

29. mars 2011 21:38:43

Hei Hans

Selvsagt er det plass for et V8-miljø!!!! Spørsmålet er bare hvor en skal starte. Jeg har 2 prosjekter pågang ( en GT og en Roadster) som skal til SFOR de nærmeste ukene sammen med Lederens Roadster. I tillegg har jeg ca. 5 V8'ere innen 30 min kjøring fra hvor jeg bor, så planene for en samling, har absolutt streifet meg. Jeg har etterhvert et godt register over norske V8'ere.

mvh

halvor asland

### **Vinduspusser til MGB**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 181 ganger](#)

1. april 2011 19:47:25

Hei, jeg trenger nye viskerblader. Kan man skifte bare gummillisten eller må jeg kjøpe hele vindusviskeren? Og hvor får jeg tak i denne? Det er vel ikke akkurat Biltemavare :-)

### **MG Hagen har løsningen**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 196 ganger](#)

1. april 2011 23:23:46

Jeg fikk komplette viskere fra MG Hagen i Halden, se deres web shop; [www.mghagen.no](http://www.mghagen.no)  
Ikke spesielt kostbart og som vanlig superrask levering.

mvh

Odd

### **Weber forgasser**

[Skrevet av Bjørn Harald Brenna, lest 229 ganger](#)

10. april 2011 08:54:53

Overhaler motoren i min B. Dette er en orginal 1800 GK motor. Ser på muligheten med å bytte ut de orginale, slitte, Su'ene med en ny weberforgasser. Dette for å enkle vedlikeholdet og påliteligheten- da jeg innbiller meg at weberen er bedre egnet til dèt formålet.

Men- så ser jeg at det hos forskjellige tilbydere tilbys (minst) to typer forgasser av aktuell modell; 40DCOE og 45DCOE; samt et utall av forskjellige oppsett med dyser etc på de forskjellige modellene.

Hva passer best på B'en av overnevnte modell- og hvorfor?

(Min læringskurve på området er bratt- så til den som evt svarer- gå gjerne i detalj).

mvh

medlem 765

### **Weber forgasser**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 184 ganger](#)

17. april 2011 09:35:45

Hei Bjørn

Din MGB har 2 stk. 1 1/2" SU, dvs. hver forgasser er ca 38 mm i diameter. En 40 DCOE ( 40 mm ), skulle derfor holde, men meg bekjent monterer alle 45 DCOE på sine MGB'er. De innsugsmanifoldene til MGB jeg har sett, har alle vært basert på 45 DCOE.

SU er til alle formål en grei forgasser, men spjeldakslene har etter lengre tids bruk, en tendens til å slites i forgasserhuset. I tillegg er det ingen tetning i forgasserhuset rundt spjeldakselen, slik at motoren etterhvert suger "falsk" luft. Dette betyr igjen feil bensin/luft-blanding på lavere pådrag, noe som igjen kjennetegnes med den typiske fusking og lugging. All verdens justering løser ikke dette problemet.

En fullstendig overhaling av 2 stk. SU, betyr at du prismessig nærmer deg prisen på en ny Weber 45 DCOE. Problemet med Weber, er at du også må montere ny fordeler uten vakuumbjustering av tenningstidspunktet. Dermed blir prisen for en komplett Weber-pakke ( forgasser, innsugsmanifold, luftfilter, fordeler, ...) fort 6000,- + . På den annen side får du en forgasser, som gir deg flere hk ofte også lavere bensinforbruk, samt at systemet er vedlikeholdsritt. SU må jo som kjent justeres fra tid til annet, noe som krever litt kunnskap.

mvh

halvor asland

### **forgasser**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 262 ganger](#)

17. april 2011 14:35:26

SU HIF4 har tetning ved spjellaksel dette er en meget stabil forgasser MVH Bjørn

### **God ide**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 115 ganger](#)

21. april 2011 10:45:44

Jeg støtter ideen om en V8-samling, enten den skjer separat eller som del av et annet arrangement med V8'erne linet opp ved siden av hverandre.

### **4 punkt sele i MGB**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 157 ganger](#)

21. april 2011 20:48:42

Hei

Jeg har akkurat kjøpt meg en 65 MGB  
Denne har originale stoler og ingen sikkerhetssele.  
Har sett at det er relativt enkelt å få tak i rullebelter til denne bilen.  
Men..  
Er det noen her som har tips eller erfaringer med 4 punkt sele til denne bilen med utgangspunkt i at lave seter skal benyttes?  
Det skal selvfølgelig se mest mulig "etisk" riktig ut.  
Tips og erfaringer mottas med takk.  
Frank Rygh

#### **4 punkt sele i MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 135 ganger](#)

25. april 2011 11:57:54

Hei Frank

Sikkerhets-sele er som ordet sier, et sikkerhets-system. Som del av godkjenningen av nye biler, skal festepunktene for sikkerhets-sele beregnes og godkjennes. På tilsvarende måte, skal selene også være godkjente (CE merking).

MGB ( litt usikker på de helt tidlige MGB'ene) hadde fra fabrikken 3 fester for sele; bak i innerskjermene, nede bakerst i kanalen og bak i midttunellen. Jeg tror ikke MG gjorde så mange beregninger på disse, men et større antall MGB, ble krasj-testet gjennom årene for bl.a. TÜV godkjenning, slik at punktene iallefall viste sin styrke gjennom praktiske tester.

Så til ditt spørsmål, som har et praktisk svar og et formelt svar.

Først det praktiske:

Jeg har sett at de fleste MGB'er i MGCC sin klubb-racing, bruker 4 punkts-sele. Normalt er disse ikke rene 4 punkt-sele - snarere 3-punkt, da skulderstroppene går sammen bak føreren og festes i et felles feste-punkt i karosseriet bak føreren. Metallet oppe i bakplaten her er alt for tynt til å tåle de store kreftene som festepunktet/ene vil være utsatt for ved en kraftig kollisjon ( faktisk over 1 tonn ). Derfor er det sveiset på en svært kraftig doblingsplate på undersiden av bakplaten for å fordele kreftene i denne platen og hindre at stålet "revner". I denne er det festet en øyebolt som selene festes i. Selvsagt er det mulig for alle å kopiere en slik løsning.... Nå benytter ikke racing MGB'er kalesje. Din tidlige MGB har i så måte en fordel, da "fold-away" kalesjen ikke dekker bakplaten slik som de nyere. Det er nemlig viktig at sikkerhets-selen bak føreren IKKE ligger over kalesjen

Så til det formelle svaret.

Enten din MGB er veteran-importert eller ikke, er bilen underlagt krav til tekniske løsninger. Ved å lage dine egne festepunkter for sele, er du fortsatt underlagt de samme tekniske kravene og det påhviler deg derfor å dokumentere disse bl.a. utfra styrke. Om du treffer feil inspektøren hos din lokale Trafikkstasjon, har du i beste fall en utfordring....

Jeg vil ikke kunne anbefale deg å gjøre det ene eller det andre, siden dette er et spørsmål om egen sikkerhet. Om en er bekymret for egen sikkerhet, tror jeg faktisk effekten er større ved å kjøpe ett sett seter fra en senere MGB med nakkestøtter og bruke de originale festepunktene, men dette er som du er inne på litt smak og behag .... og brudd på det originale...

God MGB sommer!!

mvh  
halvor asland

#### **4 punkt sele i MGB**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 114 ganger](#)

25. april 2011 17:23:49

Hei Halvor

Takk for et langt og omfattende svar.

Ja det ante meg at det kunne være en forskriftsmessig utfordring dersom jeg skulle montere inn noe som i utgangspunktet ikke skal være der. Har jo stor forståelse for dette med at det ikke bare er å plassere beltefester etter eget beste evne.

Bilen er jo helt original som den er med daværende mer eller mindre gjennomtenkt sikkerhetsutstyr.

I utgangspunktet har jeg ikke lyst til å forandre noe som helst, men klok av andres skader har jeg ikke lyst til å kjøre med bilen med den risiko faktoren dette representerer. Tror vi begynner med rullebelter festet på de steder det er ment de skal festes. Så får vi se an om jeg kan gå på et kompromiss med andre MGB seter.

Takk igjen for ditt svar og selv god MG sommer

#### **MGB 66 roadster**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 123 ganger](#)

25. april 2011 19:35:50

Jeg har montert seler i en 66 modell roadster. Der er det originale festepunkter så jeg går ut fra at det samme også gjelder for 65 modell. Jeg valgte å montere 3 punkts seler da dette passet med både fester og kallesjen.

#### **4 punkt sele i MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 135 ganger](#)

26. april 2011 09:12:22

Hei igjen Odd

Du bekefter at din tidlige MGB også har fester for 3-punkts sikkerhets-seler. Det samme har min '67 GT. I så måte har MG vært tidlig ute med 3-punkts seler.

Vedr. montering av seter med nakkestøtter på tidlige MGB'er, så er dette en "plug and play" play. Alle setene hadde de samme festene. Dvs. at om du sparer på de originale setene, så kan disse monteres inn igjen når det måtte passe.

Er du interessert, så har jeg et sett seter fra en '77 USA MGB med nakkestøtte liggende. Eneste problem: de er i original brun vinyl, men dette kan jo endres med et av de mange setetrek-settene tilgjengelige.

mvh  
halvor

#### **1 stk. eikefelg til MGB gis bort på finn.no**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 129 ganger](#)

28. april 2011 15:11:10



<http://www.finn.no/finn/torget/gisbort/annonse?finnkode=28119398>

mvh  
halvor asland

### **Frustrert av DinMG**

[Skrevet av Christian, lest 251 ganger](#)

29. april 2011 15:57:12

Hei,

Vil bare uttrykke min frustrasjon og be om de av dere som evt. måtte komme i kontakt med Frode om å ta kontakt med meg ASAP.

Bilen har stått til vinterlagring på Hurum og i januar snakket jeg med Frode om litt smårep som skulle utføres i tillegg til vårservice slik at jeg fikk bilen ut rundt påske.

Tydelig at han ligger etter for nå avviser han konsekvent alle anrop i løpet av de siste 14 dagene: -(

Lovet bort bilen til bryllupet til en kamerats bryllup og det er om èn uke!!!

Veldig frustrert og aner ikke hva jeg skal gjøre eller om bilen er kjørbær for øyeblikket eller ikke...

Christian

### **Senke rubber bumper bil**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 174 ganger](#)

30. april 2011 11:09:11

Hei,  
jeg har kjøpt meg en Jubilee (nr 730).  
Ønsker å senke denne til 'chrome bumper ride heigh'.

For noen år tilbake senket jeg en '80 GT, med div deler handlet av (dengang...) unge Asland direkte fra UK. Husker dessverre ikke (alder???) hva som ble kjøpt av deler.

Kan noen på en oversiktlig måte sette opp hva som trenges av deler - og hva som må gjøres - for å senke en Rubber Bumper bil?

Bjørn-Anders / Ski

### **Senke rubber bumper**

[Skrevet av Bjørn Erik, lest 164 ganger](#)

30. april 2011 20:57:35

Hei, se om du ikke finner det du ser etter her:

[http://www.mgocspares.co.uk/acatalog/MGOC\\_SPARES\\_Front\\_suspension\\_650.html#a34376W\\_2dH100\\_2f5](http://www.mgocspares.co.uk/acatalog/MGOC_SPARES_Front_suspension_650.html#a34376W_2dH100_2f5)

Bjørn Erik, Agder

### **Senke rubber bumper**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 148 ganger](#)

1. mai 2011 09:09:57

Takker - skal sjekk emed Erik om han kan skaffe dette :-)

### **123ignition fordeler i mgb**

[Skrevet av Arne Storsletten, lest 222 ganger](#)

3. mai 2011 23:03:47

Jeg satte inn en sånn fordeler ifjor. Den har fungert helt topp, men jeg lurer på om det er noen som kan fortelle meg hvordan jeg justerer tenningen så jeg er helt sikker på at den er helt korrekt? Hilsen A. Storsletten medlemnr 1093

### **Seter MGB**

[Skrevet av Geir Olav Tveit, lest 108 ganger](#)

5. mai 2011 20:21:42

Hei. Jeg kan være interessert i setene hvis de er hele. Har brune seter nå som er litt lurvete i min 74-mod MGB.

### **Forgasser**

[Skrevet av Geir Olav Tveit, lest 127 ganger](#)

5. mai 2011 20:31:21

Hei. Her var det mye nyttig info å få. Har akkurat samme problem på min MGB har jeg fått beskjed om av "min" mekaniker. Er helt grønn på området da jeg kjøpte min første MGB i fjor rett fra USA. Er prisen 6000,- + for en forgasser? Vet noen om det er mulig å overhale de gamle og eventuelt hvor det kan gjøres. Har 4 stk da det fulgte 2 kasser med deler med bilen.

### **123ignition fordeler i mgb**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 180 ganger](#)

7. mai 2011 23:06:23

Hei

Et spørsmål:

Har fordeleren:

1) både vakuum - samt sentrifugal regulering av fortetting?

eller

2) kun sentrifugal-regulering?

Denne linken viser en fordeler av kategori 1

<http://www.aldonauto.co.uk/shop/popuplargeimage.asp?strImage=213.jpg&strImageType=version&strPageTitle=B Series - Std. with vac>

og denne av type 2:

<http://www.aldonauto.co.uk/shop/popuplargeimage.asp?strImage=216.jpg&strImageType=version&strPageTitle=B Series - non vac>

mvh

halvor asland

### **unge Asland...**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 139 ganger](#)

7. mai 2011 23:16:45

Hei igjen Bjørn-Anders

Det du trenger er:

- \* kortere spiralfjærer foran med en aning kraftigere fjærkarakteristikk
- \* kortere anslagsgummi foran ( den som hindrer at bilen bunner fjærene)
- \* senkede bladfjærer bak med noe kraftigere fjærkarakteristikk

I tillegg ville jeg anbefalt:

- \* utskifting av alle gummiforinger rund baut ( med gummi eller poly)
- \* ombygging til teleskopstøtdempere bak.
- \* overhalte støtdempere foran

I tillegg må du sjekke om kingboltene trenger utskifting, om sjaklene som holder bakakselen til bladfjærene bak bør skiftes, bolter, etc.

Om du kontakter de store MG-forhandlerne i England, har de komplette sett. Delene til din '80 GT, ble kjøpt dels hos Brown & Gammons og dels hos MOSS.

mvh

halvor

### **123ignition fordeler**

[Skrevet av Arne Storsletten, lest 154 ganger](#)

9. mai 2011 21:58:38

Den har vakuumslange, men om den har sentrifugal regulering, det vet jeg ikke

### **chassisnummer mg tf**

[Skrevet av jan samuelsen, lest 122 ganger](#)

13. mai 2011 16:24:42

Ikke akkurat veteran, men har kjøpt en MG TF 2002 fra Tyskland. Problemer med registrering da jeg ikke kunne finne innfelt chassisnr.

Det jeg finner er et i frontvindu og et på en metallplate i rommet under panseret foran. Begge disse stemmer med chassisnr i dokumentene. Men i følge biltilsyne skal det også være innfelt i karrosseri. Det eneste jeg finner da er en nummer under teppe i bakluke, men dette er et annet nummer. I følge opplysninger på nettet, et såkal Ifd chassisnr som skal starte med 000. Dette nummeret er ikke i dokumentene. Kan noen kaste lys over dette?

### **Chassisnummerlokalisering**

[Skrevet av Jon, lest 111 ganger](#)

14. mai 2011 11:04:56

VIN-nummeret er innslått i karosseriet til høyre for varmeapparatet, karosserinummeret (body number, begynner med 000) finnes på torpedoveggen i bakkant mot bagasjerom.

### **chassisnummer mg tf**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 106 ganger](#)

14. mai 2011 13:23:00

Hei Jan

Meg bekjent, har du funnet alle chassisnr. som er var fra fabrikken på din TF. Jeg har ikke funnet andre nr. på min ex-Tyskland 2003 TF heller. På den annen side, har ikke Statens Vegvesen ovenfor meg etterlyst eller kommentert dette, slik du har erfart. På nettet fant jeg disse 2 sidene som beskriver MGF/TF VIN nr. ( Vehicle Identification No.):

<http://www.mgcar.de/vin/index.htm>

<http://www.rimmerbros.co.uk/content--name-MG-Rover-MGF-MGTF-Vehicle-Information>

Siden MG TF er typegodkjent via TÜV i Tyskland, skal den jo også godkjennes i Norge ihht. EØS-avtalen. For 12 år siden, hadde jeg et tilsvarende problem på min '77 US MGB og da ble jeg enige med Trafikkstasjonen om å gravere inn chassis nr. i gulvet rett bak pedalene. Grunnen var at alle chassisnr. på MGB'en var festet til karosseriet med pop-nagler og derfor enkelt kunne flyttes over på en annen bil... Dermed var problemet løst.....

mvh

halvor asland

### **Chassisnummer**

[Skrevet av Jan samuelsen, lest 92 ganger](#)

14. mai 2011 20:14:18

Takk for tips, som gjorde at jeg fant det. Men måtte fjerne plastdeksel over varmeapparatet for å se det.

### **MGB Bytter fra 6V til 12 V batteri**

[Skrevet av Torill Bjerga, lest 174 ganger](#)

15. mai 2011 20:04:19

Teknisk burde det ikke være noe problem å bytte til et 12 V batteri men er det noen som har tips hvilke batteri som evt passer. Gjelder en MGB 1964.

### **El. problem på den grønne kretsen**

[Skrevet av Atle Grimstad, lest 196 ganger](#)

15. mai 2011 21:35:27

Bil: 1966 MGB

Dette er et problem som har vart siden i fjor sommer og vært diskutert med mange i Norge, England og USA, uten at en har kommet opp med en løsning. Problemer har vært sporadisk, men utviklet seg og blitt hyppiger, og problem stillingen har muligens endret seg.

Problemstilling: etter en tids kjøring, forsvinner bremselysene, samtidig som turtelleren detter til null når en trykker på bremsepedalen, slipper en bremsepedalen kommer turtelleren tilbake i funksjon, forsetter en å kjøre detter også tankmåleren ut sammen med turtelleren, dernest forsvinner blinklysen, videre forsvinner vindusviskerene og tilslutt også viften til varme apparatet. Det blir altså flere og flere ting som detter ut etter lengden på kjøreturen. Det er kun turtelleren og tankmåleren som kommer i drift igjen når en slipper bremsepedalen, de andre tingene som detter ut kommer ikke tilbake i virksomhet før bilen er kald og da virker alt som normalt igjen for en stund. Det som ble gjort første gang dette skjedde var at ene kontakten på bremselysbryteren ( som er en trykkbryter på bremseanlegget) ble tatt av og da virket alt uten om bremselysene resten av turen. Bremselysbryteren ble skiftet og det gikk ca 75 mil før problemet oppsto igjen, det er blitt skifte både Lucas bryter og "kina" bryter etter dette uten at det har løst problemet. Nå er hyppigheten nede i 5-6 min kjøring så oppstår fenomenet igjen. Det som er gjort, bilen fikk komplett nytt el. anlegg i feb.2010, og de fleste brytere ble skiftet ut sikringsboks ble skiftet og alle kretser ble lagt opp med sikring som er tilpasset strømforbruk i kretsløpet. . Det er ingen av de innlagte sikringen som ryker. Jeg har testet i timesvis uten at motoren har vært i gang, men da kommer ikke problemstillingen frem og alle de elektriske komponentene virker, så jeg er av den oppfatning at dette har noe med varme fra motor å gjøre, i det siste har det utviklet seg slik at problemet kommer selv om jeg har kjørt med den ene kontakten på bremselyset frakoblet. Jeg tro at problemet ligger i den grønne kretsen siden alt el i de andre kretsene virker. er det noen som har en tanke for hva vi kan ha oversett !!

Det positive med å kjøre på tur i MG, er at en aldri er alene, LUCAS er alltid tilstede. HE HE !

### **Lucas mørkets fyrste**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 200 ganger](#)

16. mai 2011 13:18:51

Jeg vil anta at feilen ligger i sikringsboksen. Kontaktpunktene er nagget, og det kan oppstå dårlig kontakt mellom platene. prøv om du kan lodde disse sammen. Du kan også prøve å koble alle ledningene ( de grønne) ved sikringsboksen sammen og bruke en ledningssikring i stedet for fra hvit hvit krets.

### **oljeutlufting**

[Skrevet av Alf Roar Holden, lest 200 ganger](#)

18. mai 2011 11:46:51

Motoren stopper nesten når jeg skrur av påfyllingslokket, membran er hel og ventilen er ren.

Er også vanskelig å justere tomgang,

### **grønneledninger**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 185 ganger](#)

18. mai 2011 13:42:59

hei grønnoverledning dette var en spøk nå alvor sjekk alle jord fobindelser det finnes mange på hele anlegget disse skape rare feil du kann gjerne ringe meg på 90010705 så skal jeg forklare mer mvh Bjørn

### **6volt 12volt batteri**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 150 ganger](#)

20. mai 2011 00:25:59

Det 12volt batteriet som passer der har mye lavere start effekt ca 35 til 40 ah med 2 6volt 65 til 70 ah dette betyr en godel i starten

### **olje utlufting**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 158 ganger](#)

20. mai 2011 18:30:50

sjekk innsug for falsk luft sprai statgass ved innfestning av innsugs manifold øker tommgangen er det lekkasje dette kan være problemet med justering en anden murlighet er å fjerne hele ventilen du trenger den ikke plug hullet med en plugg monter en slange i andre enden før denne ned langs blokken lykke til mvh BJØRN

### **Fra 2x6 til 2x12**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 145 ganger](#)

21. mai 2011 18:05:21

Jeg har byttet fra 2 stk. seriekoblede 6 volt batterier til 2 stk. parallellkoblede 12 volt batterier. Det gir god starteffekt på V8-motoren og jeg hadde det samme på en tidligere 1800 motor. Om det er noe å vinne på en slik endring er en annen sak. Effekten er omtrent proportional med batterivolumet/vekten, så de to løsningene kommer omtrent ut på likt så lenge de skal passe i de samme batteribrønnene, vil jeg tro.

### **Rustsveising, Follo / Oslo**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 191 ganger](#)

22. mai 2011 11:39:08

Jeg har kjøpt meg en stålbil (MG) for å ha i mellom all plastikken (Lotus), og da er det som kjent noen tilbakevendende utfordringer; rust...

Skulle gjerne ha lappet et hull i bakre hjulbue, samt skiftet de nederste 10cm på begge dørene.

Er det noen som kjenner til pålitelige, flinke og helst litt raske sveisere i Oslo/Follo området, som i tillegg varmt kan anbefales?

### **Rimelig lakkering**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 137 ganger](#)

27. mai 2011 21:35:13

Jeg undersøkte litt omkring, og fikk tilbud på 65.000 for min TD. Ikke akkurat rimelig. En venn av meg fikk sin Mercedes 600 lakkert med strålende resultat i Polen, pris 20.000.

### **Toppakning gåen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 173 ganger](#)

31. mai 2011 20:04:59

Min '53 MG TD har vært syk en tid. Den har fusket og stoppet og hostet. Lang historie. Nå har den fått diagnosen ødelagt toppakning. Det blir vel dyrt?

### **Gratis er det vel ikke, men..**

[Skrevet av Bjørn Harald Brenna, lest 160 ganger](#)

1. juni 2011 10:18:35

Det behøver ikke koste skjorta heller.

Kommer an på hva det er som gjør at toppakningen ryker! Og om du er kapabel til å skru litt selv- eller om du vil ha dette satt bort.

I beste fall- ny pakning- sjekke topp for skader o.l inn mot pakning evt planing og trykktest.

Ring MG service du- tlf 90 86 24 34.

### **På verksted**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 144 ganger](#)

1. juni 2011 10:51:20

Bilen står allerede på verksted, den. Hos Bråthen Bil på Lillestrøm.

### **Til MG TF eiere**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 148 ganger](#)

8. juni 2011 11:54:04

Hei,

mange har spurt etter skvettlapper for MG TF 2002-2005 men disse har ikke vært å oppdrive på lang tid.

Nå har MG Car Club og MGRegister skaffet både leverandør og formstøpte skvettlapper.

Kontakt John Inness i MG Car Club:

John Inness

I første omgang er det et begrenset produksjonsantall så det er nok lurt å være litt rask.

### **E-postadressen til John Inness:**

[Skrevet av SB, lest 107 ganger](#)

8. juni 2011 11:56:02

johninness@mgcc.co.uk

## **Registrering av Mga twin cam**

[Skrevet av Svein, lest 132 ganger](#)

8. juni 2011 20:28:23

Har gjennom årene eid å restaurert flere Mg'er, og det har aldri vært problem med dokumentasjon vedr. registrering. Men når jeg nå skulle registrere min nyrestaurerte Mga twin cam fikk jeg problem med en del dokumentasjon, det jeg nå mangler er følgende:

Egenvekt, har kerb weight men de forlanger kun egenvekt.

Tillatt totalvekt har tidligere brukt kopi av andre vognkort men dette er ikke bra nok.

Innpress, tror nok at det er bra nok at jeg kun måler dette.

Aksel laster, tror nok ikke at dette er oppført i noen teknisk spesifikasjon for mga.

Tilhengervekter, huff huff

Grunnen til at de forlanger disse dokumentasjonene er i følge biltilsynet nytt dataprogram som krever at alle poster må fylles ut før vognkort kan printes.

Derfor lurer jeg på om det er noen som sitter på disse dokumentasjonene, de krever ikke fra produsent men det går greit med dokumentasjon fra "seriøs" litteratur.

Det ser ut til at byråkratiet i statens vegvesen lever i beste velgående.

## **bort med veltebøyle?**

[Skrevet av R Pettersen, lest 149 ganger](#)

9. juni 2011 22:29:17

Lurer på og demontere veltebøylene som er påmontert min midget. Virker dette dumt? Hvor mye har den og si? Utseende er grunnen at jeg er fristet. Noen som har noen sterke meninger om dette temaet?

## **Vekter MGA TC**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 124 ganger](#)

9. juni 2011 22:29:35

Jeg har en original verkstedshåndbok hjemme.

Skal sjekke om det står noe der når jeg kommer hjem over helgen

## **VELTEBØYLE PÅ MIDGET**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 143 ganger](#)

10. juni 2011 11:45:22

Kanskje et akademisk svar, men.....

Veltebøylene er ment å være en sikkerhet om bilen av en eller annen grunn skulle velte over på taket. Ved en svært kraftig velt, vil normalt veltebøylene svikte - enten i innfestingen i bilen eller bøylene selv og vil dermed ikke representere noen nevneverdig forbedret sikkerhet. Om fører eller passasjer heller IKKE benytter sikkerhets-seler ved en velt, vil bøylene igjen ha begrenset verdi!

I min bransje definerer vi RISIKO som SANNSYNLIGHET x KONSEKVENNS.



Hva er konsekvensene av om vingene på et fly faller av i luften - jo konsekvensene er katastrofale!!! På den annen side - hva er sannsynligheten for at dette vil skje? Mikroskopisk liten. Med andre ord - Risikoen ved å fly er faktisk liten siden sannsynligheten for å miste vingene i øluften er så uenelig liten selv om konsekvensene er store.

Så til veltebøylene. Hva er konsekvensene for fører og passasjer hvis bilen skulle velte uten veltebøyle? I liten fart, vil trolig begge overleve forutsatt at begge bruker sikkerhets-seler. Skulle velten være mer kraftig, vil konsekvensene for fører og passasjer kunne være fatale. For slike hendelser, vil bøylene kunne redde liv eller redusere skade. Om velten er meget kraftig, vil trolig selv veltebøylene ha begrenset effekt.

Så må en stille seg spørsmålet. Hvordan kan jeg påvirke sannsynligheten for en velt? Om man liker å ta sjanser og kjører deretter, vil bøylene under visse omstendigheter ha en konsekvens-reducerende virkning, med andre ord vil den redusere risikoen for skader og tap av liv. Som du skjønner er det mye "IF and BUT" inne i bildet....

Jeg har ikke bøyle på min MGB selv om jeg fra tid til annet racer rundt på Rudskogen i hastigheter godt over lovlig på norsk landevei. Selv etter at min MGB innen kort tid får en 4,6 liter Rover V8, vil jeg kjøre rundt UTEN veltebøyle. Jeg ønsker ikke å stole på at veltebøylene vil redde mitt liv ved en velt. Jeg har derfor bestemt for å kjøre bilen på en slik måte at SANNSYNLIGHETEN for et velt er nær null eller minimal. Dermed er RISIKOEN for mitt vedkommende akseptabel liten.

Samtidig ser at advertert fra tid til annen veltebøylene som jeg mener har kun kosmetisk effekt. Dette gjelder særlig de jeg har sett til MGF/TF. Med andre ord - en veltebøyle er ikke helt til å stole på.

DERFOR - KJØR SPORTY, HA DET GØY, MEN ALDRI GÅ UT OVER DINE KAPASITETER!!!! Følg også med hva andre billister foretar seg. Et uhell kan jo også skyldes andre....

mvh  
halvor

### **Lucas er en artig type (løsning på utfordringen)**

[Skrevet av Atle Grimstad, lest 104 ganger](#)

19. juni 2011 16:10:03

Jeg har mest sansynlig funnet årsaken til de elektriske problemene. Det lå i den hvite kretsen og ikke i den grønne kretsen, som antatt. Det har egentlig å gjøre med at denne bilen er utstyrt med overdrive fra fabrikken. Når jeg byttet ut det elektriske anlegget var det en 6 veis connector, i den hvite kretsen, som jeg ikke fikk tak i (denne ble pusset, stelt og brukt på nytt), som bare brukes når bilen er utstyrt med overdrive. Jeg har i ettertid funnet den hos Morris Minor (dele nr: BHA 4460). Connectoren ligger i motorrommet. Den er konstruert ved at en 2 veis connector er loddet sammen med en 4 veis connector, slik at en får tilsammen en 6 veis connector. Har ikke bilen overdrive brukes det her en 4 veis connector. Det er tilsammen 5 hvite ledninger i denne connectoren. Det er ledning som kommer fra tenningslåsen, en går til overdrive, en til drivstoffpumpen, en til turtelleren og den siste går til sikringsboksen og over sikringen (sikringsboks med 2 sikringer på denne årgangen) og forsyner den grønne kretsen. Det jeg tilfeldig hadde gjort når jeg koblet ledningene i den 6 veis connectoren var at jeg hadde montert den hvite ledningen som går til sikringsboksen i den dobbelte kontakten som er loddet til 4 dobbelte kontakten. Her var det problemet lå, loddningen hadde "tørket ut" og blitt porøs, det som da skjer er at når det kommer varme utenifra (motor) og spenning gjennom ledningsnett, utvider connectorene seg og det det dårlig kontakt.

Løsningen var å legge connectoren i kokende vann, slik at en fikk av isolasjonen, lodde på nytt og "krympe på" isolasjonen igjen ved å bruke varmt vann. Det var tilfeldig at jeg monterte den hvite ledningen som går til sikringsboksen i dette hullet, hadde jeg valgt en annen ledning på det stedet, ville problemet oppstått i den hvite kretsen og ikke i den grønne. En rask runde på kalkulatoren sier at det er røflig 6000 mulige måter å koble dette på, så sansynligheten at andre opplever det samme, er små. Har nå kjørt i flere uker uten at problemene jeg hadde har kommet tilbake. Case Closed.

### **Senke rubber bumper bil - prosess startet**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 84 ganger](#)

26. juni 2011 12:29:28

Da er jeg igang med å senge GT'en.  
Har kjøpt (forhåpentligvis) alle delene fra MG Hagen i Halden.

Men; det dukker opp to spørsmål; lenkearmen til stabilisatorstaget; den nye jeg har fått er vesentlig lenger enn den originale; kan det være korrekt?  
Spiralfjæren er ca 3 cm kortere; hvordan rimer det da at lenkearmen er lengre?

Et bilde av de to for sammenligningens del :

<http://i31.photobucket.com/albums/c377/64sprite/MGB%20GT%20Jubilee%201975/Lowering%20the%20car/SCIMG5637.jpg>

Videre, hvordan demontere det som på godt engelsk heter swivel arm?  
Har løsnet mutteren i enden, og da trodde jeg det bare var å skru etter trekke den ene enden løs, but so is it not :-(

Er det noen som har forslag?

For å illustrere; jeg ønsker å trekke/fjerne den delen helt til høyre i dette bildet:

<http://i31.photobucket.com/albums/c377/64sprite/MGB%20GT%20Jubilee%201975/Lowering%20the%20car/SCIMG5638.jpg>

### **Ønske om å kjøpe meg Eikefelger på min MGB**

[Skrevet av Torleif Rød, lest 151 ganger](#)

4. juli 2011 11:54:06

Hei Norsk MG klubb

Jeg har leste en del på innlegg, tekniske data og er imponert over mye teknisk viten rundt om i Norge når det gjelder Engelske biler, veldig moro.

Jeg har akkurat kjøpt meg en MGB 1966 modell og lurte på om jeg trenger å bytte noe på akslingene for å sette på Eikefelger, når jeg har Rostyle felger på i dag?

Mvh

Kommende medlem

### **Bytte til eikefelger**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 167 ganger](#)

4. juli 2011 15:01:10

Du må bytte hubber femme. Bak kan du få hubber som du skrur fast til boltene som holder felgene i dag. eller du må få fatt i en bakaksling med hubber for spilehjul. Anbefaler nye hubber og nye felger! Bakakslingen til spilehjul er kortere! Dersom du lurerpå noe ring 55911507

MVH  
Truls

### **ekefelger**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 134 ganger](#)

7. juli 2011 00:58:57

HEI påskrudde hubbs bak gjir feil sporvidde kanskje bedere med bolton ekehjul litt dyrere men mer solide å fungerer veldig bra

### **Ønske om å kjøpe meg Eikefelger på min MGB**

[Skrevet av Torleif Rød, lest 118 ganger](#)

7. juli 2011 09:18:38

Tusen takk for god informasjon, jeg følger deres råd, hvor kan jeg kjøpe slike felger hen som dere har erfaring fra? Mvh Torleif Rød

### **Nye dekk til min MG**

[Skrevet av Torleif Rød, lest 155 ganger](#)

7. juli 2011 09:21:52

Hei alle sammen

Jeg lurte på hvor jeg kan kjøpe dekk til min nyinnkjøpte MGB modell 1966, tenkte på å sette på dekk med hvit kant hvor får jeg kjøpt slike dekk hen? Jeg lurte også på om jeg trenger å bytte frontlykter når jeg har importert bilen fra England, fikk et tips om det, men er usikker. Mvh Torleif Rød

### **Eikehjul på MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 123 ganger](#)

7. juli 2011 10:03:08

Hei

Som det fremgår av tidligere innlegg, er bakakselhuset ditt ca. 2" bredere en tilsvarende for eikehjul. Motor Wheel Service i Slough vest for London er den største spesialisten på eikehjul og hub'er, i tillegg til MG Owners Club, MOSS, Brown & Gammons, + + +. Du finner dem alle på internet.

Det som er løsningen, er at flere av disse kan levere spesielle hub'er bak, som bygger hjulet noe innover. Det betyr at eikehjulet som ellers ville stikke utenfor eller subbe i skjermen, når får plass inne i skjermen. Dette gjelder kun bak, da foran er det intet problem. Om du ber on a "Wire Wheel Conversion set for MGB", så bør leverandørene vite om hub'problemene bak.

Vedr. pris, så er den avhengig av hva du ønsker. Eikehjulshub'er koster ca. 500 kr. stk. i England. Vedr. eikehjul, så koster de fra ca. 1200 kr/stk. for lakkerte 4 1/2" x 14" til nærmere 2000,- kr. pr. stk. for forkrommede 5 1/2" i 14" eller 15" utførelse. Noen billig fornøyelse blir det følgelig ikke, ... ei heller veldig praktisk, .... men vakkert!!!

mvh  
halvor asland

### **Dekk og lys til MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 135 ganger](#)

7. juli 2011 10:23:25

Hei

Du må bestemme om du vil ha radialdekk eller gamle diagonaldekk. Jeg vil utvilsomt anbefale det første pga. de bedre egenskapene. Firmaer som Classic Tyres i England - <http://www.classictyres.com/> - og Vintage Tyres - <http://www.vintagetyres.com/> - med flere kan levere dekk med hvite dekk sider samt løse dekk sider for påmontering på dine eksisterende dekk. Jeg har prøvd sistnevnte løsning. De er pene i en stund, så blir de slakke og blir liggende løse utenfor dekket. Mulig at man kan lime disse til dekkene, men det må du høre med en dekkforhandler.

Vedr. lys: Originalt hadde mange MGB fra 60-tallet symetriske lys, dvs. at de kunne brukes på både høyre- og venstrerattede biler ( RHD og LHD). Særlig da halogenlyset gjorde sitt inntog, ble lysene asymetriske dvs. at lysene på venstrerattede biler lyste opp høyre vegskulder og motsatt på RHD biler. Hvis din bil har engelske - dvs. RHD asymetriske lys, så må du bytte, da dine lys dermed vil blende motkommende kjøretøyer. Asymetriske lys til LHD MGB, fås i England og de norske leverandørene for noen hundrekroner pr. stk. Et bilverksted vil, ved å se på lykteglassene, om du må bytte eller ikke.

mvh  
halvor a

### **Dekk og lys til MGB**

[Skrevet av Ståle Fjæstad, lest 120 ganger](#)

7. juli 2011 15:47:55

Jeg kjøpte nylig ny dekk til min Healey. Jeg fikk da tak i radial med whiteside av merket Cooper. Wokas i Oslo, med adresse Strømsveien kan kanskje hjelpe deg.

Ståle Fjæstad

### **Forsøk på å justere tenning**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 210 ganger](#)

7. juli 2011 20:57:57

Hei alle MGB´ere!

Idag var jeg på et verksted for å justere tenninga med stroboskop. Men forgjeves, idet stroboskopet var defekt----mekanikeren fant på en annen løsning, nemlig å først innstille merket på svinghjulet (eller hva det nå heter) riktig i forhold til de 5 "taggene" på motorblokka. Så koblet vi en 12V prøvelampe til fordeleren, og dreide hele fordeleren til lampen lyste. Denne metoden er også vist på You Tube fra University Motors.

Men da jeg prøvde bilen, gikk den veldig ujevnt, med en tikkende ulyd. Så satt vi fordeleren tilbake til utgangspunktet, og lyttet oss frem til en jevn tomgang. Ny prøvetur, og bilen gikk jevnt, som før. Men det vil altså si at merket på svinghjulet nå ligger ca. 5 cm. til høyre for de 5 taggene---Kanskje det må være slik?

Hvis noen forsto hva jeg nå prøvde å forklare, og som vet hvorfor det ikke gikk an å innstille svinghjulet etter "taggene", er jeg veldig takknemlig for en forklaring på problemet

### **Dekk til MGB**

[Skrevet av Erik A. Bogaard, lest 121 ganger](#)

7. juli 2011 22:01:46

Hei! Jeg kjøpte nylig "Uniroyal 165/ R14 84T Rallye 380" til min B 1973 mod. Har vært på langtur, bla i England. Veldig bra både på svingete småveier og i motorveiastigheter, vått eller tørt.

Så vidt jeg har hørt er disse så nærme originaldekk man kan komme. Riktignok ikke hvite deksider. Kostet 399,- pr. stk hos Sharif. Ikke noe å si på det. Mvh. Erik A. Bogaard

### **Justering av to boble Webere**

[Skrevet av Willaim Holden, lest 120 ganger](#)

20. juli 2011 23:12:38

Er klar for å starte opp nymotert motor i min mgb i morgen. 1950 xflow med to 45 Wbere og 300 fraders kam.

Det skal etter det jeg vet sitte riktige dyser i den så det jeg lurer på er hvordan jeg skal jutere den. Hvilke skurer gjør hva? Grunnprinsipper for justering er det jeg er ute etter. Videre om det er en metode for grovjustering av tenning uten burk av tenningslape?

Mvh

William

### **Forsøk på å justere tenning**

[Skrevet av Steinar Kildalen, lest 127 ganger](#)

22. juli 2011 11:09:37

Hei

For innstilling av tenning må du begynne med å finne punktet når stempel i syl nr1 er på topp i kompresjonsslaget, dvs øvre dødpunkt (TDC). Ikke sikkert at merket på remskiva og 0-grad "taggen" på registerdekselet lenger stemmer overens ved TDC. Kontakt meg gjerne for en nøyaktigere forklaring.

T. 93819729

### **123ignition fordeler i mgb**

[Skrevet av Steinar Kildalen, lest 81 ganger](#)

22. juli 2011 11:41:32

Hei, er kanskje sent ute med mitt svar:

Glem alt om vakuum og sentrifugal-regulering. Dette styrer den nye fordeleren automatisk.

Korrekt tenning: Still inn passende tenningskurve (medfølgende veiledning), sett inn fordeler ved TDC 0-grader syl 1, koble bare rød kabel (ikke jord) til coilen, slå på

tenning, drei fordeleren med- eller moturs akkurat til et av de grønne lys på fordeleren beg å lyse, skru fast fordeleren, koble til vakuumpumpe, jordkabel til coil. Evnt riktig fortenning styres automatisk. Thats it!

### **Problemer med turteller**

[Skrevet av Christian Gulbrandsen, lest 126 ganger](#)

24. juli 2011 21:11:52

Hei!

Nå har jeg lest igjennom det som er av info om turtellere rundt om på nett. Jeg finner IKKE ut av hva som er galt med min turteller til min MGB 65'. Jeg har hatt den ute i ca 6 år, og jeg begynner nå å lure på om den er ødelagt.

Jeg har prøvd å koble den direkte til coilen, samt alle mulige andre muligheter. Den er elektronisk, og har 2 punkter bak. Det ene er en spade tilkobling, det andre er en mutter tilkobling. I mitt hodet skal det da være en + på spaden og - på mutteren.. Stemmer dette?

Håper på litt hjelp på dette emnet, da det begynner å bli mye som ikke fungerer...

På forhånd takk for hjelpen.

### **Problemer med speedometer**

[Skrevet av Christian Gulbrandsen, lest 135 ganger](#)

24. juli 2011 21:17:19

Hei igjen.

Mitt speedometer sluttet plutselig å fungere for en tid tilbake. Jeg hadde litt problemer med at nåla hang litt etter, men til slutt falt den av. Etter å ha fått nåla på plass igjen, (MYE stress å få av glasset!) vil den fortsatt ikke fungere. Jeg har tatt av den pinion eller hva det kalles som går inn i girkassen, og rengjort den. Når jeg monterer alt sammen igjen, vil ikke vaieren la seg vri for hånd når jeg vrir fra dashbordet. Dette er jo korrekt slik jeg har forstått det. MEN når jeg prøver å kjøre, vil ikke vaieren gå rundt inne i ledningen. Jeg har sjekket at ledningen ikke er brutt.

Noen som har noen tips?

Nå er jeg uten speedometer OG turteller! Flaks jeg har "litt" fartsfølelse.. hehe

På forhånd takk for hjelpen.

### **Varm coil**

[Skrevet av Thor-Sverre Nilsen, lest 157 ganger](#)

25. juli 2011 10:34:09

Hei -

Etter 2 - 3 mils kjøring er coilen i min MGB - 77 mod. så varm at jeg nesten ikke kan ta på den. Antar at dette ikke er riktig ? Jeg tror ikke det er noe formotstand montert. Har forsøkt med "12V Balasted" coil og "vanlig" coil. Like varm. Hvordan kan jeg sjekke om det er noen formotstand montert ?

Er det noen som har løsningen på dette ?

Mvh Thor-Sverre

### **Varm coil**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 151 ganger](#)

25. juli 2011 11:12:07

Se:

<http://www.nmgk.no/default.asp?page=115>

### **Problemer med speedometer**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 121 ganger](#)

25. juli 2011 11:22:49

Du kan sjekke om speedometeret virker med en reversibel drill. Nålen må settes på riktig. Hold instrumentet loddret. Press nålen på slik at den peker mot den lille prikken. Løft så viseren over stopperen. Mao det skall være en liten forspenning på "urofjæren". Ellers kan det være flere feil. Vinkeldrevet ved girkassen kan være ødelagt. Innerkabelen røket. Drevet i gearkassen kan ha skåret seg. Dersom noe er uklart ring meg.

MVH

Truls Sundt

### **Speedometer**

[Skrevet av Christian Gulbrandsen, lest 223 ganger](#)

25. juli 2011 17:22:11

Hei.

Takk for svar.

Kabelen fungerer fint. Jeg har prøvd å vri den med vinkeldrevet av, og det gikk fint. Det skal vel ikke være nødvendig å sette på speedometeret for å se om det fungerer? Innerkabelen skal jo gå rundt uten det koblet på? Hvordan ser jeg om vinkeldrevet er ødelagt? Det plastikk drevet som er inne i vinkeldrevet er inntakt.

Du holder til i Bergen gjør du ikke? Jeg kommer tilbake til bergen ca 12 august, men jeg håpet å fikse det før jeg kjører over fjellet. ;-) )

### **Tenning for TD**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 116 ganger](#)

28. juli 2011 21:44:04

Bilen har akkurat kommet tilbake etter 2 måneder på verksted. Det viste seg at ett av stemplene var ødelagt. Det er ordnet. Det er imidlertid fremdeles noe feil med tenningssystemt, kanskje dårlig kondensator (har byttet flere ganger). I et engelsk/amerikansk forum ble jeg rådet til å gå til anskaffelse av Pertronix elektronisk

system. Det er visstnok mange fordeler med det. Er det noen som har noe kjennskap om dette?

### **Electronic Transistor Ignition KIT**

[Skrevet av Stig Nilsen, lest 121 ganger](#)

30. juli 2011 02:24:16

Hei, her er et annet svært billig og enkelt alternativ som kanskje er verdt å prøve ut:

<http://www.quasarelectronics.com/velleman/k2543-electronic-transistor-ignition-kit.htm>

Monterte dette i min MGB for et par år siden og bilen har gått som en klokke siden. Motoren starter lett og har fått en mye roligere gange på tomgang. Siden dette kobles inn i det eksisterende tenningsystemet, er det også veldig enkelt å koble seg rundt/gå tilbake til det originale oppsettet m/kondensator.

Her er noen klipp fra et annet fora:

8<---

How about a half way house. Keep your points, put your condenser in your glove box as a spare and get a velleman electronic ignition kit. It uses the points as a switch so they last for years rather than miles as they get virtually no wear. Had pertronix, standard points and now velleman and I won't go back to pertronix. I can't see the point in the extra money for an incompatible badly made system IMHO, As others have said if you want to spend cash then go for a 123ignition or mallory etc....

8<---

Just to say that we fitted a Velleman to my bus yesterday and I am very impressed. I will say that my points were worn. But the difference the Velleman has made is considerable, it has never been this good.

8<----

Am I missing something here? Surely one of the reasons to install a Petronix unit is to improve the reliability of the ignition system. Carrying points, spare modules, or even spare distributors seems to be counter intuitive. If the Petronix systems are so unreliable - go back to points or use the Velleman kit that I use. It was \$15, has run flawlessly for three years, and can be converted back to regular points by re-installing the condensor!

### **Setefeste i MGB**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 125 ganger](#)

1. august 2011 10:42:45

Er det noen som har eksakte mål for boring av hull for innfesting av seteskiner/seter i MGB MK1 roadster?

### **Setefeste i MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 127 ganger](#)

1. august 2011 14:32:25

Hei Odd og god sommer

Nettopp tilbake fra varmere strøk... og har samtidig fått svært gode nyheter fra Statens Vegvesen vedr. Hans Petter Øverby og mitt V8-prosjekt!!! Dermed gjenstår bare jobben!

Så til spørsmålet ditt. Antar at seteplasseringen er identisk på GT og Roadster. Jeg kan ta noen bilder og ta noen mål på min Mk I GT og R/B Roadster så får du selv avgjøre om dette sammenfaller med andre sine tilbakemeldinger...



mvh  
halvor

### **Spesialister i Oslo?**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 99 ganger](#)

1. august 2011 22:00:05

Er det noen som vet om noen i Oslo som er veldig gode på tenning på min MG TD?

### **Automatisk lys**

[Skrevet av Mark Ratcliff, lest 131 ganger](#)

1. august 2011 22:59:02

Hei,

Jeg er ganske flink til å huske å slå på lysene på min MGB når jeg kjører, men ikke flink til å huske å slå de av igjen. Resultat, utladet batteri flere ganger!

Er det mulig å koble lysen så at de slås av og på automatisk når bilen startes som på nyere biler?

mvh  
Mark Ratcliff

### **Automatisk lys**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 135 ganger](#)

2. august 2011 09:34:46

Hei Mark

Dette er ganske enkelt for et Bilelektrisk firma. Det de trenger er et koblings-skjema for din MGB, samt et lite relè. Koblings-skjema finnes mange steder på internett. Antar ca. 1 time arbeid.

Det du da samtidig bør gjøre, er å forsyne frontlysene direkte fra batteriet med et relè. Da vil du merke mye bedre lys, samtidig som tenningsbryteren får et "bedre" liv. Igjen veldig enkelt for et bilelektrisk firma.

mvh  
Halvor Asland

### **Overdrive problemer**

[Skrevet av William Holden, lest 143 ganger](#)

2. august 2011 14:10:05

Var på tur i helga og opplevde at bilen glapp ut av gir i nedoverbakke, når den sto i normal. Vidre ble det såpass ille at den sluret på revers. Stoppa og fikk på litt olje og da ble det bedre. Fylte på ATF olje var det riktig. Fant heller ingen nivå plugg, er det nivåplugg noe sted? Sto i en vaskehall uten noe lys så det er muligens årsaken.

Er det at den glepper symptomer på for lite olje eller at kassa er i ferd med å bli utslitt?

William  
95817048

### **Setefeste i MGB**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 106 ganger](#)

3. august 2011 01:11:26

Hei Halvor

Hyggelig å høre at dere får landet V8 prosjektet. Kan nok friste flere til å ta fatt på tilsvarende prosjekt...

Takk igjen for hjelp med B'n. Kontakter deg for mål så snart jeg er klar til å montere setene.

mvh  
Odd

### **Automatisk lys**

[Skrevet av Per Erwin Mügge, lest 132 ganger](#)

3. august 2011 20:43:27

Hei Mark,  
send meg din e-mail adresse, så sender jeg deg koplings skjema på lys automatisk av og på. Oppgi også årsmodell på din MGB, så sender jeg deg fullstendig e-lskjem på bilen din.

per.mugge@fredfiber.net

mvh

Per

### **Bensinpumpen stoppet ikke å tikke**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 151 ganger](#)

3. august 2011 23:21:46

Hei, etter endt tur idag i strålende vær til Hvitsten i Vestby kommune, stoppet jeg bilen, en MGB 68mod. foran garasjen hvor den sto i ca. en halv time før jeg skulle starte igjen for å kjøre inn i garasjen. Tikkingen fra bensinpumpen ville da ikke stoppe, og det begynte å dryppe bensin under bilen. Jeg skrudde av tenningen, og dryppingen opphørte. Prøvde å lokalisere hvor bensinen kom fra, men alle slanger og rør var tørre. Deretter sto bilen noen timer før jeg prøvde igjen, og alt var da normalt, dvs. tikkingen fra pumpen stoppet som den skal. Spørsmålet blir da til dette eminente forum: Hvor kom bensinen fra, og er bensinpumpen moden for utskifting, eller er det "sånt som skjer" fra tid til annen?

mvh. fra en fersk MGB- eier og nytt NMGK medlem.

### **Innstilling av tenning**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 97 ganger](#)

4. august 2011 08:44:51

Har nå fått riktig innstilt tenning med stroboskop av Kjell Hagen Nilsen. Merkene på remskiva og registerdekslet stemte overens med TDC, så da var det bare å innstille riktig fortetting. Nå går den "som ei klokke":)

### **Bensinpumpen stoppet ikke å tikke**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 150 ganger](#)

4. august 2011 09:29:15

Det er sikkert en flotørventil som henger i åpen stilling. Årsaken kan være et rusk. På forgasserne skall det være drenrør fra flotørkammrene som ender under blokken. Pumpen er sansynligvis helt ok.

### **Ethanol i bensinen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 150 ganger](#)

4. august 2011 12:19:39

De som følger med i bilverdenen vet kanskje det jeg nå skal fortelle om. Med mye trøbbel med min MG TD denne sommeren har jeg lagt fram problemene på BBS. Der har de bl. a. sagt at ethanol i bensinen på mange måter er negativt for de gamle bilene. Jeg ringte derfor Statoil. De kunne fortelle at det er bare i Sør-Norge at det er ethanol i bensinen, det har ennå ikke nådd Vestlandet og Nord-Norge. Så la vedkommende til at det kun var ethanol i bensin med 95 oktan. Jeg fyller som regel 98 oktan, men på den stasjonen i Oslo jeg fylte sist hadde de kun 95 oktan! Den stasjonen har nå mistet en kunde. Flere anbefaler Shell 99 oktan, som jeg har fylt opp med et par ganger.

### **bensinpumpen stoppet ikke å tikke**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 143 ganger](#)

4. august 2011 13:06:55

Det er sikkert riktig, Truls. Har kjørt bilen idag, og alt virker normalt. Og sannsynligvis kom bensinen fra et drensrør, det var ihverfall under disse at det dryppet. Takker for svar.

### **Ethanol er ikke bra**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 145 ganger](#)

6. august 2011 00:23:06

Du har nok rett i det du sier, det verste med dagens bensin med Ethanol er at den øker aldringsprosessen på bl.a. gummidetaljer i bensinsystemet. Ser som mekaniker at en del bensinslanger har sprukket i stykker på under 1 år...og dette har blitt verre etter at Ethanol ble blandet inn i bensinen. Det er litt delte meninger om hva Ethanol kan gjøre med f.eks. glassfibertanker, men hvis det viser seg at det løser opp bindemiddelet i glassfiberen kan det jo bli en salig gjørmeblanding i flottørhuset....

Jeg fyller også kun 98 oktan på mine gamle kjøretøyer, men føler at den nye typen bensin fordampes lettere i varme innsug, og det kan ta noen minutter før enkelte motorer går helt rent igjen etter en oppstart på varm motor.

Vi skulle fått tilbake den gode gamle 70-talls bensinen, var bedre for gamle kjøretøy, og heller ikke så hygroskopisk....som fører til rust i tanker og rør.

### **Justering av doble Webere**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 86 ganger](#)

6. august 2011 00:37:36

Har du fått justert motoren din??

Hvis du har spørsmål så ring meg på 92217771.

### **Slurer i revers**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 118 ganger](#)

6. august 2011 00:56:18

Sjekk om overdriven ligger inne når du skal rygge, da kan den slure.

### **Ethanol i bensinen**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 148 ganger](#)

7. august 2011 18:14:16

Vil det si at det er ok å fylle 98 okt. På en 68 mod? Jeg trodde at det måtte være 95 okt. + blyerstatning?

### **Bensin**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 146 ganger](#)

7. august 2011 22:52:28

Hei

En motor beregnet for 95 oktan, kan kjøres på 98 oktan. En motor beregnet for 98 oktan skal IKKE kjøres på 95 oktan. Oktan-tallet viser hvor bestandig bensinen mot å selvantenne under trykk. Jo større tall - jo mer bestandig er bensinen mot selvantening.

Om motoren ikke er ombygget for å kjøre på blyfri bensin, bør/må en tilsette blyerstatning i bensinene, slik at ventilene/ventilsetene ødelegges.

mvh  
halvor

### **14" vs 15" hjul på MGB GT**

[Skrevet av Edvard Nordli, lest 156 ganger](#)

15. august 2011 14:08:25

jeg har tidligere skrevet om bruk av alu-felger med sentermutter istf eikefelger ( hubbene på min bil er helt fine, men jeg er ikke glad i eikefelger )  
pr. dato har jeg 14" eikefelger, men ønsker å bruke MiniLite replica med sentermutter på min MGB GT -66modell

jeg ser at MOSS-katalogen fører både 14"x5,5" og 15"x5,5"  
har noen erfaring med hva som fungerer best på en standard MGB?  
hva ser penest ut, dvs. fyller hjulåpning penest?  
hvordan fungerer disse felgene sammen med standard hjuloppheng/ dempere?  
( jeg er ikke ute etter bredest/ størst mulig hjul )

### **14" vs 15" hjul på MGB GT**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 150 ganger](#)

16. august 2011 09:28:19

Hei Edvard

Jeg vet jeg beveger meg inn i et minefelt nå, men det får stå sin prøve.....

MGB'ens hjuloppheng er ikke det mest moderne, særlig ikke bak. Det betyr at for hver dump i vegdekke, så må hele bakakselen bevege seg opp og ned i dumpen. Med 14" hjul, vil du har mer gummi rundt felgen enn på 15". Det betyr at et 14" hjul fjærer mer i dekkssidene enn 15" og vil føles mer komfortabelt. På min '77 MGB har jeg 5,5" x 15" alufelger med 195/60 x 15 dekk. Sammen med oppgraderte fjærer og dempere, føles dette veldig bra på plan og fin asfalt, men direkte ukomfortabelt på dumpete vei! Min GT har 5,5" x 14" eikefelger med 185/70 x 14 dekk. GT'en har også oppgradert hjuloppheng. Av de to er jeg ikke i tvil om hva jeg ville valgt en annen gang: 14"!! Den sitter mer enn godt nok på veien og er mye bedre tilpasset norske veier med dårlig veivedlikehold. Alternativt kan du velge 15", men med 185/65 dekk og ikke 195/60 som blir for bedt for en 5,5" felg. Dessuten subber dekket i den ene hjulbuen ved større dumper.

Konklusjon, MGB er ikke tilrettelagt for brede lavprofildekk!!!

mvh  
halvor

#### **14" vs 15" hjul på MGB GT**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 144 ganger](#)

16. august 2011 19:29:59

Et moment som ikke er nevnt er at brede dekk også fører til sporing på vei med piggdekk slitasje. Min erfaring er at 165/80 er mer en bra nok selv i hastigheter opp mot 160 km. Dersom du bare skall kjøre på bane er saken en annen. Det samme dersom utseende teller mere en komfort. Når det gjelder sikkerhet kan saken sikkert diskuteres.

#### **Ladelampe lyser?**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 148 ganger](#)

17. august 2011 06:50:36

Hei  
73 B.

Ladelampe lyser, selv om den lader godt, 13 - 14 volt på lavt turtall.  
Målt på batteriet som var toppladet i går ettermiddag.

Kjørte Sandvika øvre Romerike i går kveld det gill bra.

Tips?

#### **Ladelampe lyser?**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 156 ganger](#)

17. august 2011 10:24:13

Hei Vidar

Feilen ligger da helt klart i ladesystemet.

Q: Har du likestrømsdynamo eller vekselstrømsgenerator?

Dynamoen er ofte noe lengre samt at den har en kontrollboks i innerskjermen. Generatoren er kortere og normalt uten kontrollboks - i allefall for Lucas ACR generatorene ( hvor R står for Regulator som betyr at regulatoren ligger i generatoren).

mvh  
halvor

### **Ladelampe lyser?**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 130 ganger](#)

17. august 2011 18:04:11

Hei

Mener det er vekselstrøm, og 12 V ombygd til ett batteri bak.

### **LADNING**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 133 ganger](#)

17. august 2011 20:24:10

Hei jeg tror du har vekselstrøm ladelampen fungerer på følgende måten når tenningen er på får den strøm den andre siden får jord fra feltviklingene når ladningen starter får den motspening og slukker du har to ledninger inn på dynnamoen en tykk en tynn feilen er sansynlig i feltviklingene eler diod lekkasje vil du ha mer info kann du ringe meg på 90010705 MVH Bjørn

### **dekk og lufttrykk på MGB**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 117 ganger](#)

17. august 2011 20:41:26

Henger meg på her med et spørsmål ang. lufttrykk-----hvis man har 165-14" dekk, er det da riktig med 21lb foran og 24 lb bak( som er anbefalt under linken på hovedsiden?) På min bil var trykket 30 psi (lb) noe som følte for mye. Jeg har nå satt trykket ned til 21 og 24, men har enda ikke fått testet det.(pga. regn)

### **Jet-Hot, noen som kjenner det?**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 118 ganger](#)

18. august 2011 18:48:29

Jeg nærmer meg endelig en løsning for å få TD'en til å gå skikkelig igjen. Nå er målet å få litt lavere temperatur i motorrommet. Jeg installerer et varmeskjold, med på det engelske forumet er ikke alle begeistret for det. Der snakker mange derimot om et produkt kalt Jet-Hot, et belegg på innsiden av manifolden som reduserer motstanden for eksosen og senker temperaturen betraktelig. Jeg har imidlertid ikke lyst til å sende deler til USA for å få dette gjort. Vet noen om noen her til lands gjør det? Jeg skal forresten også montere en ekstra vifte mellom grillen og radiatoren.

### **Jet-Hot, noen som kjenner det?**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 153 ganger](#)

18. august 2011 18:49:10

Jeg nærmer meg endelig en løsning for å få TD'en til å gå skikkelig igjen. Nå er målet å få litt lavere temperatur i motorrommet. Jeg installerer et varmeskjold, med på det engelske forumet er ikke alle begeistret for det. Der snakker mange derimot om et produkt kalt Jet-Hot, et belegg på innsiden av manifolden som reduserer motstanden for eksosen og senker temperaturen betraktelig. Jeg har imidlertid ikke lyst til å sende deler til USA for å få dette gjort. Vet noen om noen her til lands gjør det? Jeg skal forresten også montere en ekstra vifte mellom grillen og radiatoren.

### **Jet-Hot, noen som kjenner det?**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 120 ganger](#)

20. august 2011 17:55:22

På min MGC har jeg isolert ekstraktor- grenrøret med keramisk eksosbandasje som jeg kjøpte på Torshov. Dette hjalp i hvert fall på min bil, men selv om det blir mindre varme i motorrommet så blir grenrøret heller varmere enn før. Dette kan jo på lengre sikt føre til sprekkdannelse, men jeg kjører ikke så mye.

### **Bensinpumpe**

[Skrevet av Mark Ratcliff, lest 142 ganger](#)

23. august 2011 23:00:18

Hei,

Skulle kjøre en tur i det, for en gangs skyld, fine været. Kom så vidt til enden av gaten når bilen stoppet. Pøvd å starte men hørt ingen klikkelyd fra bensinpumpen. Slo den med hjulavtrekkeren, da kom lyden og bilen startet og gikk fint resten av turen.

Skal jeg kjøpe en ny pumpe eller prøve å overhale den jeg har? Hva er best hvis jeg kjøpe ny, som originalen, med stifter eller en elektronisk?

mvh

Mark Ratcliff

### **Roller rockers MGB**

[Skrevet av William Holden, lest 193 ganger](#)

24. august 2011 11:50:37

Rulle vipper mgb.

Er det noen som har erfaring med dette? Er det mulig å kombinere med en piper bbp 300 cam og alu xfow topp? Hva med type støtsstenger og ventil fjører?

Har et sett fra Browon og gammons 1.625 liggende som jeg lurert på å sette på?

Sikkert ikke så mange som har erfaring med dette men...

Hilsen

William

### **Bensinpumpe**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 140 ganger](#)

24. august 2011 16:12:03

Mitt råd er å sjekke stiftene og kontrollere at luftingen på pumpen er i orden. På de fleste bilene mangler det plastslanger fra pumpehuset til et tørt sted. Ellers hevder jeg at originale SU pumper er best, og har riktig trykk bertegnet for SU forgassere.

### **Bensinpumpe**

[Skrevet av Mark Ratcliff, lest 128 ganger](#)

24. august 2011 22:05:26

Ja, jeg hadde tenk å bruke en SU, men de lager en med stifter og en elektronisk også beregnet for MGB. Har noen erfaring med disse?

Når det gjelder lufting, så er min bil em 1979 model med pumpehus i bagasjerommet. Skal det være plastslanger her? Skal sjekke stiftene.

mvh  
Mark Ratcliff

### **Rullevippestell**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 138 ganger](#)

25. august 2011 23:48:07

Hei, sender et par linker med mye nyttig info om rullevipper.

<http://www.flowspeed.com/rocker-tech.htm>

<http://www.flowspeed.com/technical.htm>

Vær oppmerksom på at du ikke nødvendigvis får noe høyere effekt med rullvipper, jeg kjører med standard vippestell på min Piper 320` kam, den har 13,5 mm løft, og det fungerer helt fint.

Det som er viktig er at du måler avstanden mellom vindingene på ventilfjærene ved fullt løft, og at du har dobbel fjærer når kammens turtallsområde passerer 5500. Bruk gjerne løftere og støtstenger av lett type, da er det mindre masse i bevegelse. Husk å måle ut geometrien på vippearmeren før du kapper støtstenger av den "justerbare" typen.

Mvh  
Rune

### **VIPPEARMER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 126 ganger](#)

26. august 2011 12:38:52

Hei

Denne blir litt teknisk, .....

Rune har flere gode poenger som gjelder trimming av motorer generelt.... Spørsmålet jeg sitter igjen med er:

Hvorfor evt. bytte til rullevipper?

Vippearmenes oppgave, er å overfører kamakselens opp-ned bevegelser til ventilene. Siden vippearmerne vipper om en aksel, vil vippearmerne bevege seg langs en sirkelbane



om vippearmsakselen. Det vil si at ventilen ikke bare påføres en kraft som åpner ventilen ved å komprimere ventilfjærene, men også en kraft på tvers av ventilen - jo større løft - jo større sidekraft på ventilen! Denne kraften er til en viss grad fordelaktiv, særlig når vippearmerne ligger an på ventilens ytterside ( ikke langs midten av ventilstammen), ved at den dermed får ventilene til å rotere og som igjen gjør at en får et mer fordelaktiv slitasjemønster på ventilsetet. For en standard motor er alle disse momentene tatt hensyn til fra fabrikanten, ved bl.a. valg av geometrisk utforming av vippearmerne. Problemet oppstår når en ønsker å trimme en motor så mye at vippearmsgeometrien blir en begrensende faktor ( da er en i ferd å bevege seg opp mot en racing-motor). F.eks. tåler ikke en Rover V8 mer en en ca. 13 mm løft, før vippearms anleggsflate mot ventilen faller utenfor ventilstammen. I tillegg kan kreftene på tvers blir så store at slitasjen i ventilstyringene blir uakseptabelt store. Når problemstillingene er som beskrevet over, kan løsningen være rullevippere. Det betyr at vippearmerne ruller på toppen av ventilstammen og dermed vil ikke ventilstammen påføres en kraft på tvers. Rullevippere vil dermed tåle større løft. Ingen fordel uten ulemper - slike vippearmer vil i liten grad bidra til at ventilene roterer i ventilsete, samt at de normalt er tyngre en konvensjonelle vippearmer og dermed kan det medføre at toppturtallet må reduseres noe.... Husk at Effekt er Vinkelhastighet ( for alle praktiske formål - les turtall ) ganger Dreiemoment.

Normalt er det uaktuelt å endre forholdstallet på en konvensjonell vippearmer, men leverandørene av rullevippere, leverer normalt vippearmer med forskjellige geometriske utforminger, dvs. at en kan variere utvekslingen. Om vippearmerne har en 1:1 utforming, betyr det at 10 mm løft på kamakselen bidrar til å åpne ventilen 10 mm. Om en bytter til en 1,5:1 vippearmer, betyr det at 10 mm løft på kamakselen bidrar med en åpning på 15 mm på ventilen. Her berører Rune sentrale punkter en må passe på. En kan ikke bare sette på en trimmingskam med høyt løft og samtidig sette på en vippearmer med øket utveksling. Normalt vil en slik motor ødelegges i løpet av første omdreining ved at enten ventilen går gjennom stemplene eller at noe i ventil-systemet ryker. Å finne den riktige kombinasjonen av kamløft og vippearmerforhold, tror jeg ikke er std. garasjeteknologi. Normalt er dette bestemt av kamaksel-leverandøren. Poengene som Rune berører over, blir dermed MEGET viktige!!

Merk at rullevippere ikke bidrar til hestekrefter alene. Den bidrar kun indirekte til øket effekt/ytelse, ved at motoren kan akseptere høyere ventil-løft og normalt høyere turtall via flere og kraftigere ventilfjærer. Normalt koster slike sett fra 4000,- NOK og oppover og da er det mange andre ting jeg ville brukt pengene på en rullevippere...så fremt en ikke ønsker en racing-motor. Selv Runes meget trimmede motor går på standard vippearmer. Mine ikke fullt så trimmede motorer går også på standard vippearmer uten problemer.

mvh  
halvor

### **Har fått elektronisk tenning**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 217 ganger](#)

26. august 2011 16:29:35

Torsdag fikk jeg installert elektronisk tenning på min MG TD (Pertronix). Nå kjenner jeg ikke bilen igjen! Den starter med en gang og går bedre enn den noen gang har gjort! Jeg trodde ikke at dette kunne gjøre så stor forskjell. Jeg oppdaget at turtallet på tomgang hadde steget til 2000 etterpå, men fikk det justert ned til 1100. Da gikk den så rolig at jeg knapt hørte motoren! Helt utrolig forandring. Nå er det artig å kjøre den igjen...

**Vippe armer og aksel.**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 103 ganger](#)

27. august 2011 00:20:14

Hei

Dette er også mitt neste vinterprosjekt.

Vi har konstantert at akslen og sikkert vippearmlene er slitt.

Noen tips til en nybegynner?

### **Vippe armer og aksel**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 111 ganger](#)

27. august 2011 09:31:20

Hei igjen Vidar

En ny vippearmsaksel, koster ca. 300 NOK. Vippearmlene trenger normalt ikke å byttes, da en kun setter inn nye foringer. Dette krever tilgang til utstyr som en familiegarasje normalt ikke er oppsatt med.... Sjekk også om anleggsflaten på vippearmlene mot ventilene ser dårlige ut ( pittings eller sterk konkav slitasje). Om så er tilfelle, bør en sterkt vurdere et komplett vippearml bytte-sett. Tror MGOC tar i underkant av 1000,- for dette. Mener også å ha sett at MGOC tar £600 for et rullevippesett. Da ville jeg heller brukt noen 1000 kroner på topplokksarbeider...

halvor

### **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 158 ganger](#)

27. august 2011 09:32:55

Hei Raymond

Det var hyggelig å høre!! Noen oppgraderinger betaler seg!!!

mvh

halvor

### **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 155 ganger](#)

27. august 2011 17:32:27

Hei, dette hørtes spennende ut. Hvor kjøpte du "kittet" og var monteringen enkel? Og hva kostet det?

### **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 160 ganger](#)

27. august 2011 18:14:55

Jeg visste hva jeg vil ha, og dette skaffet MG-service i Oslo. Og ikke bare det, men Kjell monterte det for meg. Tenninga kostet litt over 2000 kroner.

### **PECO eksos**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 149 ganger](#)

28. august 2011 10:43:29

Etter mye fikling med å få nytt standard (?) eksosanlegg tli å passe på min Jubilee, forkastet jeg dette - og hentet hjem et PECO anlegg istedenfor. 2" hele veien, ny manifold og kun bakre potte. Skal iflg reklamen gi ca 5bhp mer på hjulene, samt en 'deep throaty sound'. Vi får se.

Dette systemet kommer i fire delere, uten monteringsanvisning.

Går nok greit å leke litt for å få ting til å passe sammen.

Men; har noen erfaring med dette anlegget?

Er det 'bolt on' - eller krever det modifikasjoner? Ser fra MG Experience forumet at det er to leirer; den ene hvor anlegget passet rett på - og den andre leiren som klagder over masse tilpassing, kutting og sveising for å få dette på.

Virker som det ikke er noen forskjell på chrome- og rubberbumper; det er både fornøyde og misfornøyde montører i begge leire.

Noen her hjemme med erfaring med PECO anlegg???

### **Eksos generellt**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 147 ganger](#)

28. august 2011 15:09:05

Heng annlegget løst opp. når du er fornøyet med routingen begynner du med å trekke til ved manifoilen. Pass på at det er avstand mellom rattstamme/tandstang og rør. Dersom du har en bil med firkantete motorfester kan det være at det mangler distanseplate slik at røret får feil avstand til disse. Det skall også være en brakett ved clutch huset. Denne mangler ofte. Kan ikke se i registeret at bilen din står der.

### **Peco**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 146 ganger](#)

28. august 2011 16:55:01

Hei igjen,

da er anlegget montert, og jeg har hatt en prøvekjøring.

Var stort sett bolt on, bortsett fra a tjeg måtte kutte ca halvannen cm i hver ende av det nest bakerste røret. Om jeg ikk egjørde det ville det bakre opphenget av potten komme ca 3 cm for langt bak - og ikke passe.

Ingen andre utfordringer, bare bolt on. Grom lyd ble det også.

Noen (dårlige) bilder og en liten video finnes her:

<http://s31.photobucket.com/albums/c377/64sprite/MGB%20GT%20Jubilee%201975/Peco%20sports%20exhaust/>

### **PECO**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 138 ganger](#)

28. august 2011 18:39:58

Hei igjen Bjørn-Anders

Jeg har rustfritt PECO anlegg på min '77. Perfekt passform og fin lyd. På langkjøring med kalesjen oppe, kan støyen bli litt slitsom. Da er det fram med ørepluggene....

halvor

## **Roller rockers MGB/toppakning og bolter?**

[Skrevet av William Holden, lest 115 ganger](#)

29. august 2011 15:09:38

Hei

Jeg har en 1950 med xflow portet topp og de store ventilene, målet er mest mulig effekt uten at det ryker!! Om det skulle bli litt rufsete gange på lave turtall gjør ikke det noe.

kammen løfter 11,68 mm insug og 11,63 eksos det skulle bli ca 18, 98 ventilbevegelse, vet du om det går?

Har også et annet problem og det er at toppakningen blåser mellom 1 og 2. Det skjedde i helga for andre gang, får ta opp og se om det er blitt merker i blokk eller topp.

Dette skjedde etter to dager med banekøring på Våler må nok også vurdere alu radiator. To el vifter er bestilt men ikke montert enda.

William

## **Kamløft**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 115 ganger](#)

29. august 2011 18:31:11

Hei William

Om du må av med toppen, anbefaler jeg følgende:

Ta av topplokket. Rengjør ventilene på en av sylindrene. Fest 1 veltygget tyggegummi tykt under hver av ventilene. Med tyggegummien festet til ventilene, sett på topplokket med den gamle toppakningen og dra det til med riktig moment. Dra motoren rund noen ganger. Ta av topplokket igjen. Mål tykkelsen av tyggegummien. Normalt vil 3-4 mm klaring være nok, men om du skulle bomgire og dra motoren til ventilflyt, vil ventilene kunne treffe stemplene med katastrofalt resultat! Dette er litt av risikoen ved Stage 4 og oppover trimming. Sjekk evt. med Malcolm Gammons hos Brown & Gammons i England. B&G har lang erfaring med banetrimming av BMC 'B' motoren.

Vedr. topplokkspakning.

Sjekk igjen med B&G vedr. sterkere pakning. Vil også anbefale ARP pinnebolter til topplokket. Disse kan trekkes til mer enn de originale boltene. Husk å ikke dra til for mye, da det kan skape skjevheter i blokk eller topp. Dette er kanskje hva du trenger for å hindre at pakningen blåser. Om dette gjentar seg, kan det være skjevheter i topplokket eller i toppen av blokka. Da trenger du en plansliping av en eller begge.

mvh  
halvor

## **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Kildalen, lest 151 ganger](#)

30. august 2011 13:17:01

Et annet supert system er 123Ignition. En ny fordeler som du enkelt monterer selv. Ingen stifter, vedlikeholdsfri rotor. Innstilling på TDC.

### **elektronisk tenning**

[Skrevet av Martinsen, lest 211 ganger](#)

1. september 2011 17:25:26

Med "gammelt" system kan du file litt på stiftene, skifte condensator osv. og grombilen starter igjen. Jeg lurte litt på hva du gjør hvis elektronisk tenning viser vrangvilje, for før eller siden skjer nok det.

### **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 179 ganger](#)

1. september 2011 23:22:42

Hei

Da har jeg 2 anbefalinger:

- 1) meld deg inn i NAF
- 2) ha stift og kondensator i verktøykassa

Litt spøk, men det gjorde jeg da jeg første gang bygde om en bil til elektronisk tenning. Da fikk jeg faktisk bruk for de gamle delene. Nå viste det seg at det ikke var elektronikken det var noe galt med, men fordelerakselen. Øvre lager i fordeleren var ødelagt.

Så til poenget - et poeng jeg også vet Truls Sundt fokuserer på:

HUSK Å SMØRE DET ØVRE LAGERET I FORDELEREN!! Dette gjøres ved å dynke den fildotten som ligger under rotoren i fordeleren med motorolje. Mange er ikke klar over dette og dermed går øvre lager i fordeleren tørr .....

mvh  
halvor

### **Hvor kjøpe 6 volt batterier - 2 stk til '66 MGB Kolbotn**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 171 ganger](#)

2. september 2011 15:11:15

Hei,

Jeg er helt fersk her i klubben, og har hatt drømmebilen ('66 MGB) i bare en uke. Nå oppdager jeg at begge batteriene, 6 volt, er modne for utskifting. Har søkt litt på nettet, men ikke funnet noen som forhandler 6 V bilbatterier. Noen her som vet ?

### **6 Volt batterier**

[Skrevet av Torstein Hole, lest 187 ganger](#)

2. september 2011 23:14:56

Du får vel det på [www.moss-europe.co.uk](http://www.moss-europe.co.uk), men det er vel slik at du må kjøpe dem tørre og fylle på dem selv - pga. frakten. MG-Hagen i Halden har sikkert også?

## **6 V batteri**

[Skrevet av Helge Odden, lest 154 ganger](#)

3. september 2011 07:44:41

Hvorfor ikke bruke 12 v , enklere og få tak i og bedre.

## **Hvor kjøpe 6 volt batterier**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 203 ganger](#)

3. september 2011 09:47:15

Jeg handlet 6v batterier fra MG Hagen i Halden; raskt, billig og topp kvalitet (og service).  
[www.mghagen.no](http://www.mghagen.no)

## **PECO**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 98 ganger](#)

3. september 2011 09:48:31

Mitt er ikke rustfritt...

Interessant det du skriver om støyen; i GT'en er faktisk støynivået sterkt redusert. En grover lyd, men absolutt mindre av den. Må ha opp takluken for å få litt godlyd inn i bilen....

Men; det er jo forskjell fra GT til Roadster.

## **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 166 ganger](#)

3. september 2011 09:51:04

Hei igjen Åsmund

Det er vel 2 kategorier elektronisk tenning til MG:

1. sett hvor den originale fordeleren blir konvertert til elektronisk pick-up, + + + ( for eksempel Lumition, etc.)
2. sett hvor alt følger med nytt ( for eksempel 1-2-3 og lign. )

Sett av type 1, er populære, da de er kostnadseffektive for de som har en fordeler i god stand. Type 2 baserer seg normalt på en Lucas fordeler-modell og passer de som har en dårlig fordeler i sin MG.

For noen år siden så jeg en test av div. fordelersett. Konklusjonen var at alle de elektroniske settene – enten de var av Type 1 eller 2, var det originale stiftesystemet fullstendig overlegne. Kanskje ikke overraskende. Innenfor de elektroniske, var det ingen forskjell i spore. Det gikk mer på hvor lang tid det tok å montere, hvor god instruksene var etc.

Det jeg henviste til tidligere om å ha med seg en ekstra stift og kondensator, var en erfaring jeg hadde etter at jeg hadde montert et sett av Type 1 for mange år siden. På en tur til Bergen, fikk jeg tidvis tenningsfusk, men pga. den elektroniske tenningen, var jeg ikke i stand til å feilsøke problemet. Før jeg reiste tilbake til Oslo, stoppet jeg hos en Lucas-forhandler i nærheten av Truls Sundt i Paradis i Bergen og kjøpte ny stift og kondensator. Jeg konverterte dermed systemet tilbake til originalt og dermed var jeg i stand til å trouble-shoot'e. Problemet var likevel ikke løst, men under en feilsøking i

Nordheimsund, så jeg at fordelerakselen var MEGET slapp. Dermed varierte stifteåpningen mye og dermed også tenningsstidspunktet. Etterpå så jeg at dette også første til at den elektroniske pick-up ble berørt av rotorakselen og derfor ga den feil pulser til elektronikk-enheten. Konklusjonen var 2-delt; det elektroniske systemet av Type 1 fungerte meget bra ( Luminition ), samt at HUSK å smøre fordelerakselen som beskrevet over!!

Normalt ville jeg tro at selv sett av Type 2, lar seg konvertere til stifter. Siden stiftesystemet er så utrolig mye enklere å feilsøke, har jeg fortsatt en stift og en kondensator liggende i verktøykassen.....

mvh  
halvor asland

### **6 V batteri**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 134 ganger](#)

11. september 2011 11:07:53

Jo, har vurdert det også, men det er jo så liten plass ? Setter man 2 stk 12 Volt og kobler parallelt da ? Er vel bare 18 ah kapasitet på så små 12 volt batterier.

Men, nå ser jeg jo at Biltema har 6 volt med 77 ah og målene

21,6 x 16,9 x 19,0 og med standard pol, så da kan jeg vel kjøpe 2 slike.

Ellers har jeg oppdaget MG-Hagen og hans utmerkede service. Jeg manglet Drivers Manual, og fant den, samt teppe til bagasjerom der, og Haynes Rep. manual.

Hilsen Tom Lynga

### **topp lokk å klaringer**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 103 ganger](#)

15. september 2011 14:37:53

Hei topp pakning har let for gå mellom 2 og 3 med 1950 boring det blir lite gods hvis man ikke forskyver boringen litt 2 forover 3 litt bakover det er litt å gå på ved stempel pinnen. Klaring stempel ventiler dette kan du måle på en grei måte sett trykkluft på sylindren press ned fjæren fjærn låsen slipp ventilen ned på stemplet da kann du måle hvor mye klaring du har lykke till MVH Bjørn

### **Hvor kjøpe 6 volt batterier**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 138 ganger](#)

17. september 2011 20:10:33

Hei igjen,

Da er bestilling til MG Hagen sendt på batterier og diverse annet. Der får vi, som dere sier, kjempegod service. Må jo støtte opp om sanne som ham. I mellomtiden får jeg hjelp fra en lader som takler både 6 volt og 12 volt, kjøpt på Biltema.

### **Det drypper kjølevæske**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 141 ganger](#)

19. september 2011 21:19:27

Jeg mister kjølevæske for tida. Dvs, nå har jeg startet gjenbruk. En boks under om kvelden, og neste morgen kan jeg fylle opp. Fra spøk til alvor.

Det kan se ut til at lekkasjen er ved tappekranen på høyre side av motorblokken på min 1953 TD.

Noen med erfaring rundt dette?

### **vann lekkasje**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 126 ganger](#)

19. september 2011 22:01:27

Hei Raimond du sier att det er ved tappe kranen det lekker vær opp- merksom på at virker motsatt av normal tankegang når hendlen peker ut med kranen er den stengt og på tvers stengt MVH Bjørn

### **Vannlekkasje**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 117 ganger](#)

19. september 2011 22:24:11

Takk, Bjørn, det vet jeg. Jeg testet for en tid siden ved å dreie på den, og da rant det selvsagt med en gang.

### **Peco og rustfritt**

[Skrevet av Tore Lie, lest 110 ganger](#)

21. september 2011 17:31:55

Jeg hadde et rustfritt anlegg på MGBen som jeg syntes fikk bilen til å låte som en gammel Opel. Da en innvendig plate løsnet erstattet jeg det med et grått PECO-anlegg i vanlig stål, i standardstørrelse for den vanlige støpejernsmanifolden. Lyden ble mye mer sportsbil, samtidig som det ble vesentlig stillere i cockpit, både uten og med kalesje. Jeg har lest flere steder at rustfrie anlegg kan gi noen plagsomme resonanser, og tror etter hvert på det.

### **Spørsmål om dynamo TD**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 120 ganger](#)

23. september 2011 20:53:51

Jeg håper jeg ikke maser hull i hodet på dere! Jeg kan så lite om bilenes "indre" at jeg stadig bed om hjelp. Jeg var en tur hos Triconor i dag for å forhøre meg litt om spenningsnivået på min TD. Dette er en firma som er spesialister på nettopp dynamo og spenningsregulatorer.

Han jeg snakket med der kastet et blick på dynamoen og mente dette ikke var noe som kunne gi rett spenning/strøm. Han nevnte tallet 11 (strømstyrke ut), og sa det burde være mer. Han bemerket også at jeg ikke hadde vifte på dynamoen. Har dere det?

Vedkommende justerte også spenningsregulatoren som ga i minste laget ut, 13.2. Han sa det burde være mellom 14 og 15.

Har noen erfaring med Triconor?

Kommentarer?

### **Har nok funnet lekkasjen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 112 ganger](#)

23. september 2011 20:57:12



Jeg tror at frostvæskelekkasjen kommer fra den aller første/øverste slangen i systemet. Det har dryppet derfra og ned, bl. a. på vifta. Den har sendt dråpene videre rundt. Jeg har bestilt nye slange og nye klemmer.

## **Dynamo**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 104 ganger](#)

23. september 2011 22:04:23

Hei igjen Raymond

Din TD har en likestrømsdynamo ( i motsetning til vekselstrømsgeneratorer). Dynamoen drives rundt av vifteremmen som i tur blir drevet rundt av veivakselen. Batteriet på din bil, er en 12 volts blyakkumulator. For at dynamoen skal kunne lade batteriet, må dynamoen gi en spenning som er høyere en batteriets normale spenning som er rundt 12 volt. Om din dynamo gav 11 volt, vil spenningen være for lav til å "overvinne" batteriets spenning på 12 volt. Det Triconor gjorde, er helt korrekt. Ved å endre på spenningen på feltviklingene, kan en justere dynamoens spenning ut. Er spenningen for høy, vil batteriet tilføres energi som den ikke trenger. Resultatet er at batteriet til stadighet må etterfylles med vann. Jeg mener spenningen ut fra din TD, bør ligge rundt 13,5 volt. Hadde du hatt en vekselstrømsgenerator, kunne spenningen vært høyere. Grunnen er at generatorene har elektronisk regulator som skåner batteriet for overlading. Dynamoene er i så måte ikke fullt så elegante....

Dynamoen er i større grad enn generatoren utsatt for at børstene blir slitt. Derfor bør de sjekkes og byttes ved behov. I tillegg blir kontaktpunktene under børstene på dynamoens rotor ( på fagspråket kalt kommutatorer) fort slitt. En viderekommende mekaniker vil underkutte kommutatorene, dvs. slipe bort isolasjonsmaterialet mellom kommutatorene, slik at det fortsatt blir god kontakt mellom kommutatorene og børstene. Hvis ikke, vil du kunne få kontaktmotstand og "brent" dynamo.

Jeg mener å huske at TD'en originale verkstedshåndbok omhandler dette temaet nokså omhyggelig.

mvh  
halvor

## **Dynamo**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 122 ganger](#)

24. september 2011 10:44:43

Hallo Halvor, takk for utfyllende svar.

Spenningen som ble målt av Bosch i går var 13.2 volt, noe de mente var litt i underkant, men ikke alvorlig. Triconor bemerket, som også noen på det engelske forumet sier etter at de har sett et bildet, at jeg kanskje har en traktordynamo. Og at det var en 11 ampere sådan. De ville gjerne ha dynamoen for å se litt mer på den. Men de mente at den ikke var den rette, og at det for eks. manglet vifte på den. Men han justerte spenningsregulatoren opp til rundt 15 volt. Andre sier den ikke skal være mer enn 14. Så derfor er jeg forvirret. Som vanlig :-)

## **Bilde av dynamoen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 102 ganger](#)

24. september 2011 10:47:06

Her er link til innleggene om det samme i det engelske forumet:

<http://www2.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?runprog=mgbbs&mode=thread&access=71486574900012&subject=8&source=T&thread=201109231557169342>

### **Dynamoen identifisert**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 127 ganger](#)

24. september 2011 15:52:50

Ved hjelp av tannlegespeil kunne jeg lese det som sto på innsiden:  
C40 A - 22755  
og selvsagt Lucas, 12 V, Made in England.

### **Dynamo**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 94 ganger](#)

24. september 2011 16:30:11

Hei igjen

TD'ens dynamo skal ha reimhjul med vifte!!! Av bildene synes jeg å gjenkjenne dynamoen som en Lucas typisk for årsperioden, men reimhjulet er definitivt feil!! Viftehjulet sikrer at anker og feltviklinger blir avkjølt!! Om din ikke har det, er det en risiko for at dynamoen kan bli overopphetet. Vær også oppmerksom på at 1) viftehjulene kommer i 2 utførelser avhengig om reimskiva går med- eller mot klokka, samt 2) at forskjellig diameter på reimskive, avgjør hvor fort dynamoen går rundt i forhold til motoren. Derfor må du passe på å få korrekt reimskive og korrekt viftehjul.

MOSS har endel fine videosnutter på YouTube som viser test av dynamo og regulator, bl.a. denne:

[http://www.youtube.com/watch?v=noK-oZMb8i8&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=noK-oZMb8i8&feature=player_embedded)

Lucas dynamoene ble levert med forskjellige effekter. Effekt som måles i Watt ( W ) er spenning i Volt ( V ) ganger strømstyrken i Ampere ( A ). Både Watt, Volt og Ampere er kjente skikkelser i fra naturvitenskapen og som har fått måleenheter oppkalt etter seg. I tillegg til disse 3, er måleenheten for elektrisk motstand blitt Ing. Ohm til del – bedre kjent som Ohms lov ; Spenning i Volt = motstand i Ohm ganger med strøm i Ampere. Noen mener at herr Lucas – også kalt mørkets fyrste – aldri skjønnte denne loven... Om din dynamo gir 15A, vil det si at den kan gi  $12\text{ V} \times 15\text{ A} = 180\text{W}$ . Dermed kan du summere hvor mange Watt de forskjellige forbrukerne ( i det alt overveiende lyspærer, men også tenning) trekker og sjekke om dynamoen er tilstrekkelig for å dekke forbruket. Dynamoene bør ikke belastes kontinuerlig med mer enn 80% av max. Om du belaster denne med mer en 180W, vil i første omgang spenningen falle. Det som ofte skjer deretter, er at feltvikling, kommutatorer eller ankeret vil bli overbelastet/overopphetet og dermed kan trådene brenne av - vi sier at dynamoen er "brent". Lukten er nokså intens fra en brent dynamo.

Wikipedia ( [http://no.wikipedia.org/wiki/Elektrisk\\_motor](http://no.wikipedia.org/wiki/Elektrisk_motor) ) har en god beskrivelse av funksjonsprinsippet til en dynamo. I utgangspunktet leverer også dynamoen vekselspenning, dvs. en vekslende spenning med nominelt +12 V hhv. – 12 V som ytterpunkt. Via feltviklingene kan denne spenningen økes til +/- 13 V eller +/- 14 V etter behov/ønske. Dette er det regulatoren som bestemmer. Om dynamoen leverer +14 V inn på plusspolen på batteriet, vil dynamoen lade batteriet med en overspenning på 2 V på topp. Kort tid etterpå vil derimot dynamoen levere -14 volt inn på batteriets plusspol. Dette betyr at du i realiteten får en kortslutning. Det er kommutatorenes oppgave å snu spenningen for hver ½ omdreining for en to-polet dynamo, eller hver ¼ omdreining for en 4-polet dynamo. Dermed vil dynamoen levere en hakkete ladespenning på 0 til +14

V., dvs. ingen negative spenninger. I en generator, omgjør regulatoren vekselspenning til likespenning og dermed slipper en de "plagsomme" kommutatorene som ofte er årsak i at dynamoen blir svidd.

Det er min mening, at mange ikke synes å skille mellom en dynamo og en generator. De har begge den samme funksjon: å levere strøm til bilens forbruk, men reguleringsmessig og konstruksjonsmessig opererer de på 2 forskjellige måter og bør dermed håndteres forskjellig. Om din bil har et stort elektrisk forbruk at strøm ( Ampere eller Watt ), bør du bygge bilen om til en vekselstrømsgenerator og ikke strekke en dynamo utover hva den er god for. En ladespenning på 13,5 V er tilstrekkelig for å holde en gammel MG TD med elektrisk kraft. Jeg mener 15V definitivt er for høy ladespenning som kun vil føre til at kommutatorene blir hardt belastet samt at du unødvendig koker vekk batterisyre. Selv på generatorer synes jeg 15 V er for mye – anbefaler rett i overkant av 14 V. Ble du mer forvirret nå Raymond?

mvh  
halvor

#### **Lucas C40**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 117 ganger](#)

24. september 2011 16:40:39

Hei

Lucas C40 ble benyttet på svært mange biler helt opp på 60-tallet. Uten å love noe, kan jeg se om jeg har en liggende med reimhjul og vifte.....

mvh  
halvor

#### **Dynamo**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 88 ganger](#)

24. september 2011 17:14:43

Nå bruker du mye tid på meg, Halvor, noe jeg selvsagt setter stor pris på! Og nei, jeg ble ikke mer forvirret av dette innlegget. Men jeg skjønner at jeg skal ha vifte, og jeg skjønner at spenningen ikke skal være 15, men heller ha litt over 14 volt. Men nå lurer jeg på om det stedet jeg besøkte var det rette.

#### **Lucas C40**

[Skrevet av Kjell Hagen Nilsen, lest 115 ganger](#)

26. september 2011 14:36:01

Hei Halvor (og Raymond).

Husk at Raymonds dynamo har uttak i bakkant for turteller slik at en "vanlig" C40 ikke vil passe. Vifta kan jo brukes fra den du evntl. har eller den kan kjøpes ny for Kr. 184,-.

hilsen  
Kjell

#### **Lucas C40**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 93 ganger](#)

27. september 2011 13:01:49

Hei igjen Kjell

Du har så rett!! Jeg har funnet 3 eller 4 C40L med viftehjul. Sett forfra, er de alle moturs. Vet du om TD'en sin går med- eller moturs sett forfra?

mvh  
halvor

### **Dynamo bestilt**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 98 ganger](#)

27. september 2011 14:52:46

Jeg takker alle for hjelp og støtte. Jeg besøkte Bosch i Asker i dag, de hev seg på tråden til Lucas med en gang. Der fikk de vite at jeg hadde en dynamo for Ford traktorer. De bestilt en ny dynamo fra Lucas. Den vil bli montert onsdag, med vifte og det som skal til.

### **Elektronisk tenning**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 127 ganger](#)

28. september 2011 22:24:15

Hei,

Jeg er helt fersk MGB eier, og etter å ha eid bilen ('66 MGB ) en drøy måned, sitter jeg igjen med følelsen av at tenning og gange ikke er som det bør/kan være. Det lugger ved pådrag (også når motoren er god og varm ), litt vond å starte. Lettstartet når varm. Mulig det er jeg som ikke kjenner den så godt. Drar choke helt ut, og vrir om. Litt usikker om jeg skal pumpe med pedalen først.

Problemet kan selvsagt være sammensatt, en overhaling/justering av SU'ene kan sikkert også bidra til noe bedre.

Men, hva var det du kjøpte ? Og du fikk MG-service til å montere ?

Er MG-service et sted du/dere her på forumet kan anbefale ?

Til helgen er det meldt MG-vær !! Da må det bli en liten tur rundt i distriktet, Gamle Mossevei, Tyrigrava, Kråkstad ,Ski og hjem til Kolbotn.

Hilsen Tom Lynga

### **MGB**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 116 ganger](#)

29. september 2011 11:15:04

Hei Tom

1) For å ta det siste først: JEG HAR SVÆRT GOD ERFARING MED KJELL OG MG SERVICE!!!

2) SU har ikke aksellerasjonspumpe. Å pumpe gasspedalen før start har derfor ingen effekt.

3) Jeg ville nok begynt med en helt enkel service, dvs. med stiftebytte, nye tennplugger, justering av tenning, justering av forgassere, skifte luftfilter, bensinfilter, olje i

forgasserne, etc. Alt dette står i verkstedhåndbøkene for MGB. Om du kontakter MG Service gjør selvsagt de dette for deg.

Om du etter dette fremdeles erfarer lugging og startvansker, trenger du å gå dypere i problemet. Vil vel kanskje fokusere min interesse mot forgasserne. Et kjent problem er slitte spjeldaksler. Akslene for spjeldene i forgasseren går direkte i forgasserhuset. Denne må fra tid til annet følgelig smøres, noe mange glemmer/utelater. Etterhvert blir klaringene mellom akselen og huset såpass stort at forgasseren suger falsk luft pga. det store undertrykket i manifolden. Det betyr at du ved små pådrag, vil få feil blanding mellom bensin og luft ( les for mye luft og dermed for mager blanding ), slik at motoren fusker. Når forgasserspjdene åpnes mer, vil undertrykket i manifolden avta og følgelig vil den falske luften avta og etterhvert ikke ha noen praktisk betydning. Et kjent triks, er å smøre fett rundt spjeldakslene, slik at luft ikke kan lekke inn. Om du merker forskjell, er dette en god indikator på problemet ditt. Om forgasserhuset ikke er "dramatisk" slitt, vil du kunne komme langt med nye forgasserspjd, men som sagt, utfør en full service før du starter med større reparasjoner. Det at bilen lugger ved små pådrag, kan også skyldes dårlig synkronisering av forgasserne. Sjekk også chokefunksjonen på forgasserne.

4) MGB'en tenning er robust og skal normalt ikke gi større problemer når den er riktig innjustert. Elektronisk tenning gir fordeler med sterkere gnist på pluggene, samt at du ikke trenger å justere tenningstidspunktet til stadighet, da disse ikke har stifter som slites og som dermed endrer tenningstidspunktet. Resultater kan være enklere start og bedre besinforbruk. Igjen MG Service vil kunne gi deg råd. Kjell vil utvilsomt også kunne hjelpe deg i feilsøkingen.

mvh  
halvor asland

#### **LUCAS C40**

[Skrevet av Kjell Hagen Nilsen, lest 99 ganger](#)

29. september 2011 14:44:18

Hei Halvor,

Denne skal gå medurs sett forfra, men nå har jo Raymond bestilt en ny komplett så nå behøver vi ikke tenke mere på dette :-)

hilsen  
Kjell

#### **Er min fordeler ødelagt?**

[Skrevet av Mark Ratcliff, lest 167 ganger](#)

29. september 2011 20:21:26

Hei,

Sjekket tenningen på min 1979 MGB i dag. Begynt med statisk og stilt in 10 grader. Motoren startet uten problem. Så sjekket jeg tenningen dynamisk og det var utenfor skala, kanskje 30 grader på tomgang. Tenkte at fjærene i fordeleren hadde røket men det var de ikke, kanskje bare gammel og svak eller har noen andre forslag?

mvh  
Mark Ratcliff

### **Fordeler sikkert i orden**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 128 ganger](#)

30. september 2011 12:47:23

Tenningen justeres uten vacuum.

### **Elektrisk tenning**

[Skrevet av William Holden, lest 166 ganger](#)

30. september 2011 12:49:49

I frustrasjon over reklamasjonsdeler som sitter fast i tollen etter siste lille motorhavari har jeg begynt å titte litt på nettet angående tennig. Relativt dyrt tidsfordirv egentlig!! Har i dag en aldon elektronisk tenning som men en fordeler med vakuum uttak. Dette er vel ikke helt optimalt når jeg har to 45 Webere?

Ser at både MSD og Pertronix leverer noen bokser som skal gi flere ginister og bedre ginst også på elektroniske tenninger. Er det noen som har erfaring med dette?

<http://www.pertronix.com/prod/ig/strike/default.aspx>

Hvordan skal tenningskurven være på en ekstremt trimmet motor?

### **Anbefaling bilglass**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 151 ganger](#)

30. september 2011 16:02:37

Jeg fikk en sprekk i ruta på min MG TD for et par uker siden. Det var egentlig ikke så farlig, siden jeg likevel kjørte med de små rutene fra Brooklands. Men i dag fikk jeg ny rute. Den kunne ikke bestilles fra England, de har ikke slikt mer. Men jeg fikk ny rute laget hos Riis Bilglass i Østensjøveien 41 i Oslo. Svein er en mann med lang erfaring, og gjorde flott arbeid. Anbefales!

### **Er min fordeler ødelagt?**

[Skrevet av Mark Ratcliff, lest 126 ganger](#)

30. september 2011 22:30:10

Hi,

Tenningen var kontrollert med vacuum koblet fra og plagget. Men det var ikke mye forskjell. jeg prøvd også å øke motor hastigheten til 3000 rpm, tenningen "advanced" litt men det er vanskelig å si hvor mye fordi det er utenfor markeringene.

mvh  
Mark

### **MGB**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 98 ganger](#)

4. oktober 2011 20:18:26

Tusen takk for fyldig og god beskrivelse, Halvor !  
Jeg skal lese mer, og bli kjent med motor og forgasser/tenning, og gå forsiktig frem. Litt hjelp fra MG Service kan jeg nok trenge. Godt å bli kjent i MG miljøet også, gir trygghet.

Hilsen Tom Lynga

### **Kjøpe Stage 2 engine MGB**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 187 ganger](#)

4. oktober 2011 22:03:07

Lurer på å kjøpe en stage 2 motor. Synes det er lite med informasjon på nett. Er det noen som har anbefalinger eller vet om noen her i landet som bygger på bestilling. Regner med å måtte kjøpe fra England men handler heller her hjemme. Har lurt på 2100cc fra MGOC. De har både en 2100cc high torque og en 2100cc stage2. Ser der er flere som der som har 1950 stage 2 motorer.

### **MGB Stage 3 motor**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 213 ganger](#)

5. oktober 2011 10:41:42

Hei Bjørn

Jeg har besluttet å bygge om min MGB GT til Rover V8 og vil derfor innen kort tid å legge min nybygde og ubrukte 2 liter (1998cc ) Stage 3 motor ut for salg. Motoren er en Oselli "Graduate" motor med garantert 128 svinghjuls-hk ( 60% effektøkning over org. \*). Inkludert er Weber 45 DCOE forgasser og et Aldon / Luminition elektronisk tennings-system.

Ta kontakt om du er interessert.

mvh  
Halvor

\* MG oppgav 1800 MGB-motoren til 95 hk, men sannheten er ca. 80 HK DIN!! De siste USA modellene hadde i underkant av 60 hk!!!!)

### **Soltak Webasto skyvetak**

[Skrevet av Raymond/Inger Lauritsen, lest 136 ganger](#)

7. oktober 2011 20:21:46

Er det noen som har/vet hvor man kan få tak i soltak (skyvetak) til MGB GT

### **Motor**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 160 ganger](#)

12. oktober 2011 22:56:46

Er på jakt etter en 1,8 evt 2,0 motor til rubber bumper MGB. Ta gjerne kontakt hvis dere har noe som er i god stand. "finansministeren" skal nok ha et ord med i laget så 10-15 000.- vil nok bli godkjent.

### **motor selges**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 164 ganger](#)

14. oktober 2011 10:49:33

Jeg kommer til å legge min standard 1800 MGB motor til salgs snart.  
Kan prøvekjøres i min bil den nærmeste tiden. Kommer ferdig med 1-2-3 elektronisk tenning og KN filter. Kan også leveres med 4synk gearkasse.

### **MGB Motor**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 161 ganger](#)

14. oktober 2011 22:41:52

..... og det betyr dermed at min motor ikke lengre er til salgs.

Takk alle som har tatt kontakt.

mvh  
halvor

### **Motor fra england**

[Skrevet av William Holden, lest 150 ganger](#)

15. oktober 2011 21:36:18

Hei

Jeg har hatt stage 2 fra Oslelli fungerte helt perfekt fra dag en til jeg solgte den, kan virkelig anbefale dem.

Kjøpte en xfolw 1950 fra Octarine etter det og den viste seg å være bare halvferdig da jeg fikk den. Mye bra deler men forgassere og tenning var helt feil satt opp, noe som førte til mye problemer. Men nå går den som en rakett!! Fikk også problemer med varmgang måtte bytte til alu radiator.

Men kan ikke anbefale Octarine!!, men fikk god hjelp fra Cameron Gilmore :

[http://www.britishclassiccarspares.com/acatalog/Online\\_Parts\\_List\\_PERFORMANCE\\_PART\\_S\\_57.html](http://www.britishclassiccarspares.com/acatalog/Online_Parts_List_PERFORMANCE_PART_S_57.html)

Dette er det oppsettet jeg har på min motor.

Skal på rullende landeveg til uka håper på over 150 på jula!!

### **Motor fra England**

[Skrevet av William Holden, lest 136 ganger](#)

15. oktober 2011 21:48:07

Ta gjerne kontakt har gjort mange dyrekjøpte erfaringer som kan unngås ved å gjøre ting riktig med en gang!!

mvh  
William Holden  
95817048

### **Kalesje**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 163 ganger](#)

16. oktober 2011 11:50:16

Hei,

Tiden er desverre kommet for å sette MGén i garasje for vinteren, og jeg hadde tenkt å sette på kalesjetaket-----men, en nabo som har en Morgan fra -60 tallet, har fått sprekk i frontruten 2 ganger fordi hun hadde satt på kalesjen. Teorien er at stoffet/vinylen krymper i kulda, og at presset blir for stort på frontruterammen.



Nå er dette riktignok en Morgan, men har MGB-folket hørt om lignende?  
Jeg reiser bort til varmere strøk for en tid, og kan ikke følge med hvordan det går. Men jeg vil nødige starte sesongen med en knust frontrute-----: -)

### **Kalesje**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 158 ganger](#)

16. oktober 2011 12:39:03

Sett den på har aldri hørt om det problemet på MGB . Et annet problem den kann være vanskelig å få på når den er kald lykke til MVH Bjørn

### **Kalesje**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 134 ganger](#)

16. oktober 2011 23:16:51

Jeg tror at Morgan har en noe spinklere ramme rundt frontvinduet enn MGB, og at det er derfor glasset sprakk. Så jeg tar sjansen på at det går bra.: -)

### **Kalesje**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 146 ganger](#)

16. oktober 2011 23:40:35

Jeg har alltid hatt taket på under vinterlagring på min MGA og min kones MGB, og aldri fått noen sprekk i frontruten av den grunn. Men den er betydelig stivere å få på når det er kaldt, så hvis en bilmodell har tynn frontruteramme kan nok problemet være tilstede. Det er jo også viktig å la kalesjen tørke i oppsatt tilstand hvis den har vært våt, for den kan krympe hvis den tørker nedlagt. Og da sliter man litt med å få den på....

### **Kalesje**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 144 ganger](#)

17. oktober 2011 19:37:23

Hei

Sett på kalesjen med god samvittighet!!! Har som de andre ALDRI hørt om problemet på MGB. Om du skulle finne på å bruke bilen en fin vinterdag, er det UMULIG å få på en vinylkalesje, så sett den i så fall på FØR vinteren.

Selv har jeg gått over til 2 lags mohair-kalesje, som IKKE har de nevnte problemene!

mvh  
halvor

### **Oppdatering**

[Skrevet av Mark Ratcliff, lest 90 ganger](#)

19. oktober 2011 21:35:49

Hi,

En liten oppdatering. Lånt en fordeler fra Truls med resultatet at tenningen var mer normal, ca 15 grader på tomgang.

Kjøpt nye fordelerfjærer fra MG Hagen og tenning er nå ca 15 grader på tomgang men det hopper +/- 5 grader! Så fjærene mine var sansynligvis for svake, men fordeleren er også litt slitt.

Kanskje jeg skulle bytte fordeleren, men jeg har hørt at de nye er dårlig og det er dyrt å få den gamle renoverte. Eller muligens leve med det, bilen kjøre ikke så dårlig.

mvh  
Mark

### **MG-service til hjelp igjen**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 149 ganger](#)

24. oktober 2011 16:29:42

Jeg synes det er så godt å ha Kjell i MG-service. Han vet mye og kan mye. I tillegg er han oppfinnsom.

Jeg har hatt problemer med å huske å slå av blinklyset. Bryteren blinker riktignok, men den er plassert slik at det kan være vanskelig å se. Og nå har også bryter nummer to sluttet å blinke, selv om pæra er i orden.

Jeg ønsket meg lyd. Slik som på min 1963 2CV. Den klapret så høyt at en måtte bare huske å slå av blinklyset.

Kjell visste råd. Nå har han montert en liten buzzer under dasbordet, på samme bryter. Og den hører jeg godt, tross min reduserte hørsel.

Da han bestilte til meg, kjøpte han likegodt to. Den andre ligger der og venter på noen...

### **Bare et høyt klikk når jeg vrir om startnøkkel**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 154 ganger](#)

24. oktober 2011 18:28:51

Hei,

Gleden over å eie en MGB '66 ble kortvarig. Til tross for påstand fra selger at dette var en bil i meget god stand, bare vri om nøkkelen og kjør. Dette var 25. august... Nå sier det bare et høyt og tydelig "klikk" når jeg vrir om startnøkkelen. Passer veldig dårlig nå, når jeg skal kjøre bilen til vinteropplag. Den står heldigvis i garasjen. SUKK...

Noen som har en formening om hva det kan være? Blir svært glad for svar! Finnes det mekanikere/eller andre som kan komme hjem til folk og fikse? Bor på Kolbotn..

Hilsen litt fortvilet Tom Lynga

### **starter**

[Skrevet av Bjørn Ryghb, lest 140 ganger](#)

25. oktober 2011 02:19:15

Murlig starteren har kjilt seg fast. Prøv å set den i 3 gir å skyv bilen frem og tilbake. Hjelper ikke dete sjekk batteripolene irr eller at di er løse sisse renses med en flaske med kokende vann hell det over lykke til MVH Bjørn

### **starter**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 133 ganger](#)

25. oktober 2011 18:11:18

Takker for tips ! Det hjalp ikke gitt... Nå har NAF fraktet den til hjelpsomheten selv, MG-Service på Alnabru. Nye batterier, starter ? og 123-ignition, plugges og det hele. SÅ er det bare å vente på våren og nyte det hele igjen, og dukke opp på noen treff.

Bare håper at det fortsatt holder seg mildt, så jeg får kjørt den i vinteropplag før snøføyka kommer.

Hilsen Tom Lynga

### **Problemfri handel**

[Skrevet av Bjørn, lest 129 ganger](#)

27. oktober 2011 18:14:19

Jeg vil rette en stor takk til Halvor Åsland i forbindelse av mitt kjøp av hans motor.

Ikke bare leverte han motoren hjem til meg, han hadde til og med med motorløfter slik at vi skulle få den av hengeren.

Fikk også overlevert originalpappeskene til forgaser, tenning osv.

Nå gjelder det bare å vente til våren og se om motoren starter :-)

Mvh

Bjørn

### **Klargjøring**

[Skrevet av Kjell Hagen Nilsen, lest 135 ganger](#)

28. oktober 2011 10:51:42

Bare for å presisere: Vi kommer ikke til å montere 123 fordeler på Tom's bil, men et Pertronix Ignitor anlegg. Dette er enklere og billigere og man kan enkelt bygge tilbake til det gamle stiftesystemet om noe skulle skje med det. Vi har montert endel av disse i sommer, bl.a. på Raymond Wardenærs MG TD, og de virker tilsynelatende svært godt.

### **MGB motor selges**

[Skrevet av Ivar Holm, lest 122 ganger](#)

29. oktober 2011 09:50:08

Skal selge en MBG motor fra 1972. Motor nr. 18V 582F-H21756.

Det er bra oljetrykk på den og høy og jevn komp. Går bra.

### **Nytt batteri?**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 136 ganger](#)

30. oktober 2011 17:06:58

For noen uker siden fikk jeg ikke startet MG TD'en pga mangel på strøm. Jeg har skiftet dynamo og fått justert ladespenningen. I dag fikk jeg ikke startet igjen.

Om jeg må ha nytt batteri, er det noen som har forslag til hvilket batteri jeg bør ha til bilen?

PS. Siden den snart skal settes på stallen burde jeg kanskje vente med nytt batteri til våren?

### **Flatt batteri**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 133 ganger](#)

30. oktober 2011 20:39:59

Hei igjen Raymond

Om du ikke hadde startproblemer rett etter at fikk byttet dynamo og justert ladespenningen, skyldes dine problemer høyst trolig kryptstrøm i ditt elektriske anlegg. Det betyr at selv om tenningen er skrudd av, vil bilen forbruke strøm. Jeg antar at ikke lysene eller lignende banale feil er årsaken til dine problemer. Kjell hos MG-service og andre kan koble et amp-meter mellom den ene batteripolen og polskoene og sjekke strømforbruket ved avskrudd tenning. Hvis bilen bruker strøm ved avskrudd tenning, må du lete etter feilen. Dette kan f.eks. gjøres ved at forbruker etter forbruker frakobles helt til amp-meteret går i null. Da har du funnet den skyldige kretsen. Deretter er det å lete videre, helt til du finner problemet.

mvh  
halvor

### **Utbedring av ledningsnett**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 141 ganger](#)

31. oktober 2011 20:07:46

Hei,

Ledningsnettet i min 1970 Midget må ha litt utbedring og i den forbindelse vil jeg at det gjerne ser mest mulig originalt ut. Er det noen som har forslag til hva slags tape man bør bruke når man "pakker" det inn igjen? Vanlig sort elektrisk tape?

### **Det elektriske**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 138 ganger](#)

31. oktober 2011 20:23:14

Jon, har du begynt på den gamle MGen til Tom og Åse? Vi får håpe Bjørn Rygh svarer deg, han er spesialist på det elektriske opplegget i MGen.

### **Midget**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 128 ganger](#)

31. oktober 2011 20:41:34

Begynt er nok å ta i litt, er i planleggings og forberedelsesfasen :)

### **Elektrisk ledningsnett**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 122 ganger](#)

31. oktober 2011 21:47:40

Hei Jon

Ta en titt på denne:

[http://www.autosparks.co.uk/advanced\\_search\\_result.php?keywords=midget](http://www.autosparks.co.uk/advanced_search_result.php?keywords=midget)

Auto Sparks i England leverer nye ledningsnett til nær sagt ALLE engelske kjøretøyer.

Min '67 GT hadde originalt et ledningsnett omspunnet av bomullstråd i sort og gul. Auto Sparks leverte for ca. 3000,- ( i England ) et på prikken identisk ledningsnett!!  
Om ditt ledningsnett forøvrig er bra, kan du sende det til dem å få det omspunnet etter eget ønske.

mvh  
halvor asland

### **Maling/lakk til ramme, forstilling etc.**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 173 ganger](#)

31. oktober 2011 21:59:32

Hei

Søker erfaring fra andre entusiaster:

Mange som har - eller holder på å restaurere bil, spør seg ofte:

Hva slags grunning og maling skal jeg bruke på f.eks. ramme, forstilling, bakstilling, braketter, etc. på våre biler??

Selv har jeg som oftest brukt en zink grunning etterfulgt av en sort enkomponents emalje motorlakk, men jeg er klar over at andre sverger til Hammerite, noen til Bengalakk, etc.

For meg er det viktig at lakken gir en fin overflate, at den ikke blir for hard slik at steinsprut slår store biter av malingen, at den både kan brukes i lakkpistol og pålegges med kost. At den tørker rimelig fort, mm. mm.

Noen som har erfaringer evt. gode råd?

mvh  
halvor asland

### **ledningsnett**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 114 ganger](#)

1. november 2011 00:20:33

HEI Jon jeg tror jeg har et nytt nett til bilen din ring meg på telf 90010705 MVH Bjørn

### **Rammemaling**

[Skrevet av MG Service A/S, lest 173 ganger](#)

2. november 2011 14:55:04

Hei Halvor,

i våre restaureringer bruker vi hovedsakelig PowerCoat på rammer og braketter etc.. Denne finnes på spray og i boks og i flere farger. Kan brukes direkte på bart metall selv om det er litt fastsittende rust og sitter "som spikret". To lag med PowerCoat gir en fin finish og beskytter godt. Tar du tre lag er du enda bedre beskyttet og får en enda jevnere finish, men den er ikke superblank, - heller litt mot halvblankt. Hilsen Kjell.

### **Owatrol+Bengalakk vs PowerCoat**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 144 ganger](#)

7. november 2011 18:20:49

Det er jo mange som anbefaler Owatrol blandet med Bengalakk (eller Arcanol) til understell. Er det noen som har noen erfaring med dette kontra PowerCoat? Hvis man leser reklamen til PowerCoat virker det jo veldig bra, er den så bra som reklamen sier? Er det noen som har prøvd å sprøyte PowerCoat med egen sprøyte, ikke sprayboks?

### **Starter**

[Skrevet av Helge Odden, lest 145 ganger](#)

7. november 2011 19:51:55

Hei! Jeg har 2mg en A og en B, begge har samme syken. Hvis de ikke starter med en gang slipper starteren så motor ikke er med rundt. På B,n er det nesten ny starter gått under 500 mil på A,n vet jeg ikke hvor gammel den er da jeg bare har hatt den en måned. Kan noen fortelle meg årsaken og hva som må gjøres for og løse problemet, eller er dette et helt normalt Lukas problem.

Hilsen Helge o. medlem nr.600

### **Lysproblemer, blinklys og baklys**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 147 ganger](#)

8. november 2011 18:13:19

Hei,

Jeg er fersk eier av MGB, men hva har jeg rotet meg bort i ? MGB '66. Akkurat kommet fra Kjell på MG-Service, og fått overhalt startmotor, og justert lading, og ny elektronisk tenning montert. Vel tilbake fra verkstedet oppdager en kollega følgende:

At når jeg tråkket på bremsepedalen, sluttet blinklyset høyre side bak å virke, høyre blinklys foran bare lyste.

Når jeg tok ut blinkpære bak høyre side, blinket høyre foran OK.

Venstre blinklys er ok.

Mere rart : Høyre blinklys foran lyser når nærlys eller parklys er på, enten blinklys bryter er på eller ikke. Venstre blinklys foran og bak er ok, men høyre baklys virker ikke lenger.

Har jeg kjøpt meg en problembil ? Eller er engelske biler sånn ??

Hilsen Tom Lynga, Kolbotn

### **lysproblemer**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 129 ganger](#)

8. november 2011 19:09:31

Velkommen inn klubben... Mr. Lucas sine veier er uransakelige..

Nok om det. Noen av problemene du beskriver, kan tyde på dårlig jording av det elektriske anlegget. Bare en jetting... MG Service skal kunne måle seg fram til problemet ganske enkelt..

mvh  
halvor asland

### **Maling/lakk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 143 ganger](#)

8. november 2011 20:39:19

Jeg spurte en profesjonell maler i Nordsjøen hva han ville benyttet, basert på min spesifikasjoner:

Sandblåsing til SA3, dvs meget god sandblåsing. Deretter:

Grunning: Jotun Barrie ( zinckprimer) 50my  
Jotun Penguard Tie Coat 100 30my  
Jotun Jotamastic Plus 125my  
Jotun PS5 Hardtop 50my

Dette gir en total tykkelse på 250my som er en kvart mm.

Jeg har ikke sjekket om produktene er tilgjengelige i malingsbutikker, men dette malings-systemet benyttes på tøffeste jobbene som skip, plattformer, broer etc.

mvh  
halvor

### **Maling/lakk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 130 ganger](#)

8. november 2011 20:44:30

En liten oppdatering:

Den samme maleren var svært skeptisk til Hammerite, da den inneholder silikon og dermed ikke kan overmales med noen annen maling/lakk. Han kjente ikke PowerCoat, men antok at den kunne ha tilsvarende egenskaper til Hammerite.

Ikke overraskende hadde han ingen tro på slike 3-i-ett malings-systemer som Hammerite og PowerCoat (grunning+bærelag+toppstrøk i en maling)

mvh  
halvor

### **lys feil**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 123 ganger](#)

8. november 2011 22:12:00

hei sjekk jord ledningen bak i bagasjerumet der skall det være 3 sorte ledninger på en kabelsko som skal være festet på en av skruene til låse bøylen bak jeg kan forklare mer på telf 90010705

### **Maling / Lakk**

[Skrevet av Are Christensen, lest 135 ganger](#)

9. november 2011 05:58:34

Hei..

Jeg bruker det systemet på mine biler som jeg har restaurert. Bare vær obs på Zink ikke er over 50 my , da du kan få Zink slipp. Systemet virker utrolig bra og har bare god erfaring med det. Minuset er jo at det er knall dyrt og krever spesiell sprøyte pga tykkelsen på spes jotamastic.

Her i Kr.Sand er stoffet tilgjengelig bare i en butikk og det er spesial foretning for industri.. Lykke til ...

Are Christensen ....Kr.Sand

### **Lysproblemer**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 122 ganger](#)

9. november 2011 11:37:37

Fra fabrikk var det ikke egen jordledning til baklysene. Disse ble jordet via skruene som fester lysene til karosseriet. Pga. lakk eller korosjon mister man gjerne jordforbindelsen. Løsningen på problemet er å montere en ny jordledning på en av festeskruene og føredisse til de orginale jordledningene. Originalt var jordingen til lys, skruen for skilt feste. En bedre løsning er som Bjørn skriver å feste ledningene til bøylene til bagasjerommslåsen.

### **Lakkering av forstil**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 130 ganger](#)

10. november 2011 07:55:19

Hei

Jeg fikk en telefon forleden vedrørende pulverlakkering av mindre deler, hva det var og om det kunne brukes.

Ved pulverlakkering, kobles gjenstanden/delen til en svak spenning slik at gjenstanden blir svakt elektrostatisk ladet. Deretter sprøytes et støv/pulver av epoxy og eller polyester ut i luften rundt gjenstanden. Dermed blir støvet/pulveret trukket til gjenstanden. Delen varmes så i en ovn ved ca. 180 grader slik at pulveret smelter/herder og som gir en vakker og holdbar overflate. Pulveret leveres i alle regnbuens farger.

Fordelen med pulverlakkering er at pulveret suges inn i alle vanskelige områder, særlig der hvor koster og sprøyter aldri kommer til. I tillegg vil overflateskiktet ha en jevn tykkelse uansett om det gjelder utvendige hjørner, på rette flater eller buer. Ulempen er at gjenstanden må rengjøres grundig med sandblåsing samt at gravrust eller overflateskader ikke kan sparkles for å få et penere utseende.

Jeg har varierende erfaring med pulverlakkering. Det ene er prisen. Den blir naturlig høyere enn maling/lakkering. Overflaten er myk, men om du først får en skade, vil dette ikke oppdages før du kan plukke av et stort flak med kraftig korrodert stål under. Noen har kanskje en gammel gressklipper med rustskader? Om du prøver å fjerne litt løs lakk, så skjønner du hva jeg mener! Pulverlakkere finner du heller ikke på hvert hjørne. Jeg er så heldig å ha innen rimelig avstand. Han har lakkert flere felger, bakaksler etc. for meg. Det må nevnes at pulverlakkering av en MGB bensintank ikke var helt vellykket, noe Bjørn Rygh fikk erfare da han fikk låne den. Det viste seg at inne i tanken satt det et filter på bensinuttaket. Du har kanskje glettet problemet: filteret var i plast og hadde smeltet til en klump rundt utløpet..... Dermed fikk ikke motoren bensin. Jeg vet ikke hvor mange timer Bjørn brukte før han fant problemet...



Et alternativ til maling for mindre og mellomstore deler? Ja, men en liten boks med deler kan fort koste flere hundre kr.

mvh  
halvor

### **Vanskelig skrue**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 143 ganger](#)

10. november 2011 20:22:45

Jeg er som sagt tidligere ikke noe til bilmekaniker, men jeg hadde nå tross alt trodd at jeg skulle klare å skru ut en skrue. Jeg skal skifte et hengsel på døra, og har fått hengelet. Men det viste seg at selv med stor skrutrekker klarte jeg bare å bevege skruen lite grann. Den sitter veldig hardt. Noen tips til en klønete person?

### **OLJE**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 164 ganger](#)

11. november 2011 14:09:24

Har en herlig MGB Roadster 1964. Kjører masse. Men er så lei av olje! Først i sommer røyk slangen til oljetrykket. Var nede igår og starta opp MG'en. Olja lakk ut, Det spruta ut. Jeg tror det var i underkant av oljefilteret den kom ut. Skal sjekke det bedre, men igår gikk jeg bare hjem! Sa ingenting hjemme. Noen som har en ide?

### **OLJELEKKASJE**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 172 ganger](#)

11. november 2011 15:07:16

Hei Jan Olaf

Dette blir litt gjetting...

Først - om veivhusutluftingen på venstre siden av motoren er tett, vil det kunne bygge seg opp trykk i bunnpannen som kan blåse pakninger, særlig i fremkant og bakkant av motoren....

Har bilen oljekjøler? I så fall kan det være slangene fra motoren til/fra kjøleren i fronten som er røket, evt. kjøleren selv.

Personlig tror jeg kanskje lekkasjen kommer fra oljefilteret, uansett hvilken type du har. Selv om det ikke er spesielt kaldt ute ennå, vil en kaldstart bety høyrer oljetrykk en normalt og rusing av motoren kan blåse ut pakningen til oljefilteret om denne er gammel.

IKKE GI OPP!!!

mvh  
halvor

### **Vanskelig skrue**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 128 ganger](#)

11. november 2011 16:21:40

Hei Raymond,  
Noen forslag er:

- Prøv å feste en fastnøkkel/skiftenøkkel på skrutrekkeren et sted så du får litt ekstra moment når du skal løsne. Men pass på at sporet er skikkelig rent først og at skrutrekkeren passer 100% i sporet. Hvis ikke risikerer du å ødelegge skruen. Samtidig som du vrir må du bruke kraft for å holde skrutrekkeren nede i sporet.
  - Varm opp skruen med en blåselampe eller varmepistol og avkjøl igjen Skruen og det rundt vil ofte utvide seg i ulik takt slik at den kan løsne.
  - Prøv med CRC556 e.l. rustløser som kan løsne den.
- mvh Jon

**starter**

[Skrevet av Helge Odden, lest 273 ganger](#)

11. november 2011 18:58:16

Er det ingen som har gode råd om vrangne startere?

**Header Rail for kalesje, Sprite/Midget 1964**

[Skrevet av Are Osmundsen, lest 113 ganger](#)

12. november 2011 10:26:13

Hei.

Har en 1964 Midget/Sprite med sveivevinduer. Tenkte å bytte kalesje. Den som jeg har i dag holder ikke tett noen plass. Det er blant annet en glippe mellom frontvindu og kalesjen midtveis på bilen. Denne er så stor at jeg kan se rett gjennom. Jeg lurte på å kjøpe en ny "header rail" til den nye kalesjen, og at dette ville gjøre slutt på lekkasjen mellom frontrute og kalesje. Men jeg ser på bilder at det visst er meningen at "header rail'en" skal ha en krumning. Så nå ble jeg usikker...

Finnes det flere forskjellige frontvindu med forskjellig krumning? Og har jeg altså et frontvindu som tilhører en annen modell? Eller har den header railen som jeg har i dag blitt bøyd med årenes løp, og har i dag større krumning enn den forlot fabrikkens med? Er dette vanlig?

Og et spørsmål til: Det skal ikke være noen gummitetning mellom "header rail" og frontvindu, ikke sant?

Håper noen har tid til å svare på mine enkle spørsmål.

Mvh, Are

**Starter**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 126 ganger](#)

12. november 2011 11:17:54

Hei Helge

Det er vanskelig å være email-doktor...

Antar du har en tidlig MGB, da de hadde som MGA den tidlige "inertia" starteren. Disse er litt spesielle.

De nyere starterne, kalt solenoid-starter, har en spole/solenoid som når det går strøm gjennom den, lager en kraft som dytter startertannhjulet inn i svinghjulskransen. Når starteren er helt inne i svinghjulskransen, gir en kontakt strøm til starteren som dermed starter å gå rundt og følgelig driver motoren rundt. Disse starterne gjenkjennes ved at de har en liten sylinder festet på utenpå selve starteren.

Inertia-starteren kjennetegnes ved at den IKKE har en solenoid festet på siden, men at den har en lang akselende som stikker ut foran på starteren. Denne akselenden har et skrått spor helt ut til tuppen hvor det er en stopper. I dette sporet innerst mot starterenspolen, sitter det en tung "metallklump" som startertannhjulet er festet til. Denne blir holdt inne av en fjær.

Når starteren aktiveres, starter starterakselen å gå rundt, men på grunn av den store vekten på startertannhjulet (treghetsmoment = inertia), tar det tid før denne klarer å akselereres opp til hastighet. Sporet i starterakselen gjør dermed at tannhjulet blir drevet utover på starterakselen mot fjæra, til tannhjulet er inne i svinghjulskransen. Da treffer startertannhjulet endestoppen og blir kraftig aksellerert opp til samme hastighet som starterakselen. Dermed drives motoren rundt.

Poenget med begge startertypene, er at startertannhjulet skal stå stille når den går i inngrep med den stillestående svinghjulskransen, FØR starteren begynner å gå rundt. Solenoid starteren er utvilsomt den beste, men normal skal ikke inertia starterne gi noen problemer.

En spesiell sak ved inertiastarterne, er at om motoren tenner, men stopper igjen, kan du ikke legge inn starteren umiddelbart. Du vil i et par sekunder høre at den fortsatt går rundt og om ikke starteren står helt stille før en ny start, vill startertannhjulet rotere når den treffer svinghjulskransen og forårsake en kraftig skrapelyd tilsvarende bomgiring. Så lenge motoren ikke starter, vil inertiastarteren som solenoid-starteren drive motoren rundt. Så kommer den store forskjellen. Om motoren så tenner et par ganger, vil solenoidstarteren fremdeles være i inngrep og bli drevet rundt med motorens turtall (ikke bra i lengden...). Inertiastarteren derimot vil når motoren strarter, skru startertannhjulet tilbake i startposisjon. Om en motor en guffen å starte, dvs. tenner og stopper om hverandre mens den blir drevet rundt av starteren, vil du måtte gjøre en mengde startforsøk med inertiastarteren, mens du med solenoid-starteren kan fortsette å kverne motoren på starteren.

Et par vedlikeholdstips:

Om du har en inertiastarter ute, sørg for å smøre sporet og akselenden med fett. det gjør at startertannhjulet blir lett fremover og inn i svinghjulskransen FØR den begynner å gå rundt. Problemet med solenoid-starterne, er at kontakten innerst i solenoiden som skal gi strøm til starteren når solenoiden har drevet startertannhjulet inn i svingkransen ofte blir brent. For en fingernem mekaniker er dette intet problem, men krevet demontering av starteren. På inertiastarteren er det ingenting inne i starteren som du behøver å bry deg om. Alt det "bevegelige" finner i forkant av starteren.

Med andre ord: om akselen på inertiastarteren er smurt og fjæra ikke er ødelagt, skal disse fungere etter hensikten. Om du med en solenoid-starter høre et klikk (startertannhjulet er dyttet inn i svinghjulet av solenoiden) men intet mer, er det kontakten bakerst i solenoiden som er brent.

Dette var ikke svar på ditt spørsmål Helge!! Jeg håper derimot at funksjonsbeskrivelsen over har gitt deg litt med innsikt i din problemløsning. Som sagt - slike problem er vanskelig på email...

Lykke til  
Halvor Asland

Hva skjer så hos deg? Det er sannelig ikke enkelt å være telefondoktor.

### **Starter**

[Skrevet av Helge Odden, lest 87 ganger](#)

12. november 2011 12:09:22

Takk for svar og god forklaring på startere, har konstantert at jeg har inertia-starter på både a og b,n fårprøve og plukke de ut og rengjøre skikkelig for så og smøre de opp. Ser ut til at oljefilteret må fjernes for og få de ut, får skifte olje samtidig. Skal overhale bremses og hovedpumpe på A,n den har ikke vert brukt på noen år så det var ikke så mye effekt.

Dersom det er andre som har synspunkter eller råd om startere så er jeg også og treffe på tlf. 97675767

Hilsen Helge Odden

### **Dekk til TD**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 111 ganger](#)

12. november 2011 20:53:14

I går hadde jeg plutselig flatt venstre forhjul, og måtte jobbe i fire timer (!) for å få skiftet. Jag måtte blant annet ta av støtfangeren bak for å få løst reservehjulet. Selv om dekkene ikke er for slitte, lurar jeg på om de kan være for gamle. Jeg bruker Toyo 165/80/15, men kan ikke finne noen dato på dem. Noen råd fra dere?

### **Dekk til TD**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 124 ganger](#)

13. november 2011 09:00:16

Hei igjen Raymond

Problemet for mange av oss entusiaster, er at vi bruker våre kjeledegger kun når vær og forhold forøvrig tilsier det. Normalt betyr dette kanskje bare 2000 km pr. år. Selv om dagens dekk består av mange typer syntetisk gummi som i mindre grad påvirkes av sollys og oksygen, vil uansett alle dekkene forringes med tiden. Det er ikke uten grunn til at dekk idag skal ha produksjonsdato støpt inn i dekkssidene!!!

Et nytt dekk lar seg identifisere som litt klissete i overflaten samt at gummien ser matt og distinkt sort ut. Et ubrukt dekk som har ligget - si 5 år, vil få et blankt utseende og føles glatt samt at det ettethvert får et gråaktig skjær. Når dekket i tillegg er brukt så aksellereres denne aldriingsprosessen.

Dette er et klassisk tilfelle av penger på den ene siden og sikkerhet på den andre. Selv om dekket har mye mønster igjen og ser OK ut, viser ALL forskning at disse dekkene gir betydelig lengre bremsestrekning, særlig på vår vei, enn nye. Det vil samtidig si at kjøreegenskapene også forringes.

Konklusjon: er du i tvil om dekkene begynner å bli gamle - da mener jeg i allefall 10 år eller eldre, så skift dem.

mvh  
halvor

**Dekk til TD**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 96 ganger](#)

13. november 2011 13:04:54

Problemet er bare at jeg ikke vet hvor gamle de er!

**Dekk til TD.**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 112 ganger](#)

13. november 2011 13:52:28

Hei igjen Raymond

Det er mange år siden bilfabrikkene ble pålagt å støpe inn produksjonsdato i dekkene. Datoen skal stå støpt inn i en oval på den ene eller begge dekkssidene. 459, betyr at dekket ble produsert i uke 45 i 2009. Mer beskrivelse av datomerkingen finner du bl.a. her:

<http://www.tirerack.com/tires/tiretech/techpage.jsp?techid=11>

[http://www.carbibles.com/tyre\\_bible.html](http://www.carbibles.com/tyre_bible.html)

mvh  
halvor

**Dekk til TD**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 98 ganger](#)

13. november 2011 14:34:01

Takk, Halvor, da fant jeg ut at mine dekk ble produsert i uke 42 i 2007. Det betyr vel at de holder et par år til...

**Dekk til TD**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 114 ganger](#)

13. november 2011 17:38:17

.... da skulle de holde noen år til ja.

Om du har litt lekkasje, så pleier det å være ventilen. Hvis ikke kjøper du en sprayboks med dekk tett. Først jekker du opp hjulet og slipper ut all luften. Deretter fyller du dekket med skum og deretter tar du deg en kjøretur på en 30-40 km. Sjekk ved jevne mellomrom at trykket ikke er for lavt. Etter kjøreturen sjekker du dekktrykket en siste gang. Det har vært redningen for mange av mine biler.

Jeg har sett flere TD'ene har klinkede felger. dvs. at felgen er naglet på hjulsenteret. I utgangspunktet var disse felgene beregnet for slager, men idag benytter vi slangeløse dekk. Det derfor en mulighet for at noe luft slipper ut langs en nagle. Igjen - dette løses med den foran nevnte tettesprayen.

mvh  
halvor

**Mer oljelekkasje...**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 145 ganger](#)

13. november 2011 18:24:03

Hei, det du også må sjekke spesielt hvis du har innsatsoljefilter, er at det ikke ligger 2 pakninger i sporet der det skal tette mot koppen på filteret. Det hender også at pakningen på spin-on filtrene kan ligge igjen på flensen der filteret er skrudd fast. Har vært borti flere biler der dette har skjedd, senest for kort tid siden da jeg fikk en henvendelse fra en som syntes det var for lite med 2 gjenger før filteret var "fast". For det var jo ikke fast, det lå jo 1 pakning der i tillegg når jeg kom for å sjekke....

En annen plass som kan lekke er på de eldre motorene som har filt-tetning i registerdekselet (MGA 1600 og eldre biler), når filten blir hard kan det faktisk lekke ganske mye der, tildels dryppe mens motoren går. Har opplevd det selv, kvelden før jeg skulle på treff, da var det opp i hylla og finne ny filtrering, demontere, inn med ny ring og ut på tur uten lekkasje. Men å få helt tett en gammel engelsk motor er ikke bestandig like godt, svært vanlig at det blir litt fukt, spesielt i motorens delinger/akseltetninger. Har du slitasjespor i akselen etter simring, kan du forsøke å sette simringen 1,5+2 mm tilside for der den sto før. Evt. monter en hylse på akselenden. Se linken under.

<http://www.skf.com/portal/skf/home/products?contentId=242195>

Lykke til med feilsøkingen, husk å vaske rent først og så kjør motoren, mye lettere å finne oljelekkasjer når ikke alt flyter. Bruk Brake parts cleaner på spray for å vaske mindre områder.

Mvh  
Rune.

**Dekk**

[Skrevet av Helge Odden, lest 116 ganger](#)

13. november 2011 18:31:46

Sett inn slanger , det har jeg gjort og det fungerer bra.

Hilsen Helge O

**Dekk til TD**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 103 ganger](#)

14. november 2011 13:01:16

Det er slanger der.

**MGB Bakaksel(diff overhaling)**

[Skrevet av johnny govertsens, lest 206 ganger](#)

14. november 2011 14:53:32

Hei

trenger er mgb bakaksel som er overhalt eller er det noen som vet hvem som kan gjøre dette?

**MGB Bakaksel**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 186 ganger](#)

14. november 2011 20:24:46

Hei

Har du Salisbury eller Banjo aksel?

mvh  
halvor

### **MGB Bakaksel**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 174 ganger](#)

14. november 2011 20:25:37

...

eikehjul eller platehjul....

mvh  
halvor

### **Loctite eller ikke**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 161 ganger](#)

15. november 2011 15:20:26

Skal man bruke loctite på svinghjulsbolter og bolter til mellomaksel?  
I så fall, er det best med rød eller blå?

### **Loctite**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 127 ganger](#)

15. november 2011 17:40:55

Hei igjen Bjørn

Teori:

En bolteforbindelse kan overføre krefter på 2 måter:

- \* gjennom skjær i boltene
- \* gjennom friksjon

Når boltene er slakke, vil kreftene overføres ved skjær. Om belastningen blir for stor, vil flensene klippe boltene - det vi kaller skjær (noen som husker brytepinner i den gamle påhengeren eller i snøfreseren??). De gamle klinkbygde båtene ble alltid regnet som skjærforbindelse.

Med dagens gode bolter, vil nesten uten unntak bolteforbindelsen bli ansett som en friksjonsoverføring. Det vil si at boltene presser flensene så hardt sammen at det er friksjonen mellom de to flensene som overfører kreftene.

Våre biler har forbindelser som er basert på friksjon. Det er derfor av stor viktighet at boltene blir dratt til med riktig moment og ikke blir slakke, da boltene i utgangspunktet IKKE er dimensjonert for skjær. Før låsemutteren kom, ble det brukt låseskiver for å hindre at muttrene løsnet. I dag er nyloc eller andre låsemuttere det vanligste ..... etter Loctite.

Loctite har et stort program av låsevæske. For forbindelser som skal kunne demonteres, bør ikke låsevæsken være for hard. I så fall vil varme gjøre susen. Sjekk på nettet hvilken type låsevæske de 2 er.

Av alle viktige overføringer, nevner du 2 som absolutt er viktige at er tiltrukket med riktig moment og forblir stramme. Andre er selvsagt rådebolter, bærelager, endel forstillingsforbindelser etc.

Beklager så langt svar Bjørn....

mvh  
halvor

### **Lysproblemer**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 103 ganger](#)

15. november 2011 18:23:08

Hei igjen,

Prøvde tipset til Bjørn Rygh, fant 2 ledninger som var ført sammen, og festet til en kabelsko. Denne var løs. Jeg festet den tilfeldigvis til nærmeste skrue, som var skruen for skilt feste, og tenkte Hipp Hurra ! Neida, problemet var der fremdeles. Så fant jeg 2 andre ledninger, løse, disse kom ut av ei kabelstrømpe, høyre side. Visste ikke riktig hva de "inneholdt" så jeg laget en testelampe. den lyste svakt da jeg koblet de 2 sammen. Ledningene var grønn og brun.

Og alt virker normalt når jeg IKKE bruker park eller nærlys. Det er da problemene oppstår.

Så jeg får "tusle av gårde" uten kjørellys til vinterlagring en formiddag, før snøen kommer.

Hilsen Tom

### **Loctite**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 133 ganger](#)

15. november 2011 19:46:15

Hei.

Jeg bruker stort sett 4 typer Loctite:

222 farge rosa, for ting som ofte skal demonteres.

243 farge blå, for motordeler og andre ting som skal sitte godt, men være demonterbart. Det fine med 243 er at den også låser bra om det er en oljefilm tilstede, selv om det absolutt er å foretrekke rengjorte gjenger.

638 farge grønn, den er meget sterk og skal IKKE benyttes på bolter vanligvis, den er mer beregnet på lager og hylsemontering som virkelig skal sitte.

601 farge grønn, tyntflytende 638, meget god penetrerende evne, kan brukes der det er trange pasninger eller man ønsker å sikre litt ekstra der man vet det er klaring og 601 kan renne inn.



Locktite har en mengde forskjellige koder, der en del av produktene overlapper hverandre slik at man godt kan bruke en skrulåsing som heter 242. Les i oversikten, og sett deg inn i de forskjellige typene. Det kan være lurt, samtidig ikke tro blindt på selgeren bak disken som godt kan komme med lagerlåsing når du skal ha lett demonterbar skrulåsing.....

Lykke til!

Mvh  
Rune

### **Lysproblemer**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 88 ganger](#)

15. november 2011 21:29:45

Hei

Det er tydelig at det har vært "folk" i ledningsnettets ditt. Brun og grønn ledning kommer fra ryggelys bryter og går til ryggelys. På 1966 modeller er det ikke Ryggelys!!!

Les ledningskjemaene på <http://www.nmgk.no/default.asp?page=229>

Ikke bruk skiltskruene som jordingspunk. bruk skruene til bøylen til bagasjeromslåsen.

,

### **Locktite**

[Skrevet av Are Christensen, lest 135 ganger](#)

16. november 2011 05:50:20

En annen bra ting med Locktite er at bolt forbindelse (gjenger) ikke ruster ved bruk av locktite.

Locktite finnes også i pasta form og i små embalasjer , produktet er ganske dyrt hvis en skal ha flere typer..

MVH Are Christensen

### **Senking av crossmember**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 149 ganger](#)

17. november 2011 21:10:50

Vurderer å senke hele crossmember for å bytte til poly pad'er før jeg setter inn ny motor.

Er det noen som har prøvd dette, og har noen tips om hva som kan være problem?

Skal også bytte støtdempere og foringer i hjuloppheng. Er dette lettere å gjøre om man har tatt av hele crossmember?

Setter pris på alle tilbakemeldinger og tips.

### **Senking av crossmember**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 156 ganger](#)

17. november 2011 21:27:35

Hei Bjørn og takk for sist.

Cromebumper (CB) og Rubberbumper (RB) MGB'ene har forskjellige forstillingstraverser / crossmembers. Da USA innført kravet til at alle biler skulle ha standardiserte støtfangerhøyder, måtte MG ta en beslutning om enten å redesigne front og hekk for å

tilpasse seg kravene, eller så måtte man heve bilen. Det siste ville til en viss grad ødelegge kjøre-egenskapene, men siden USA MGB'ene allerede var nede i en motoreffekt på 63 hk, var jo bilen ikke noen racebil lengre, derfor ble det siste alternativet.

Det en gjorde foran, var å sveise på en forhøyning på traversen der denne var festet til karosseriet. Det betyr at traversen kom lengre ned, eller sagt på en annen måte, bilen ble hevet. Dette medførte at rattakselen ikke lengre traff hullet i torpedoveggen. Dermed måtte man vinkle tannstanga forskjellig slik at rattakselens 2 deler; den i motorrommet og den i kupeen, møttes i universalleddet med riktig avstand og vinkel.

Å kutte av denne forhøyningen fra en RB travers, vil jeg fraråde. Å sette en CB travers på en RB-bil vil gi deg de samme problemene som fabrikken hadde, skjønt med motsatt fortegn - rattstammene treffer hverandre ikke. Det betyr at du enten må kutte og sveise på innfestingene, eller lage en skimseplate som vinkler tannstanga riktig.

Det 99% av alle RB eiere gjør, er å montere kortere og stivere fjærer foran for å få bilen ned på CB høyde. Noe lavere enn dette har lite for seg. Noen vil påpeke at ved å montere senkede fjærer, så vil en endre forstillingsvinkler!. Jo, men mange har gjort dette - inkl. meg selv - uten å ha registrert evt. negative effekter av dette.

Å konkludere må du gjøre selv .....

mvh  
halvor

### **Døgnvakt**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 137 ganger](#)

17. november 2011 21:55:32

Hei og takk for sist selv.  
Takk for dine kjappe tilbakemeldinger.

Har du døgnvakt på forumet :-)

### **senking**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 147 ganger](#)

17. november 2011 22:50:48

hei senking må du bytt e crossmembe ring meg på 90010705 mvh Bjørn

### **Jeg har samme utfordring**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 164 ganger](#)

17. november 2011 23:38:29

Jeg har banjo med eikefelger på min 66 mod. Får samme utfordring når jeg kommer til bakaksel i mitt restaureringsprosjekt. Tror nok den må overhales/byttes. Så Halvor, noen forslag? Mvh Odd

### **MGB Bakaksel**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 164 ganger](#)

18. november 2011 00:55:41

Hei igjen Odd

Jeg hadde en baktanke med mitt spørsmål. Min '67 GT er i ferd med å få V8 og dermed må jeg ta en avgjørelse om enten å rive fra hverandre min nyoverhalte Tube-aksel med eikehjul og bygge denne om med 3,07 diff, eller finne en ny Tube-aksel og bygge opp denne... I så fall ville jeg ha en nyoverhalt og pulverlakkert 3,9 bakaksel jeg ikke trengte. Siden jeg en gang i året har gjennomfører en guttetur med MG-venner til England, har jeg aldri hatt behov for å oppsøke slike tjenester i Norge. I England, har jeg både brukt Hannover Transmission samt Competition Transmission Services. Min siste jobb var en diff. for mitt TR6 prosjekt og den ble gjennomgått av Mr. Pete Cox - en av grunnleggerne av MOSS i England.

Å justere inn pinion og kronehjul, krever litt utstyr og ikke minst håndlag. Utstyret er mikrometerklokker av div. typer og "engineers blue". Engineers blue er en blå pasta som mekanikerne smører tynt utover kronehjulets tenner. Når de roterer pinionen, vil kontaktflaten mellom de 2 tannhjulene lage en avstøpning i blåfargen. Dermed kan en aggjøre om det må fler eller færre shims på pinion-akselen for å få det perfekte inngrepet. Om innstillingen av de 2 tannhjulene er feil, vil dette bety drastisk redusert levetid samt ulyd fra diff'en.

Så kan en si at alle MG's verstedshåndbøker beskriver dette i detalj, men mitt svar er at det er et langt stykke fra sofakroken til verktøybenken når det gjelder å splitte en diff og få den tilbake i god stand. Normalt er dette arbeid en gjennomsnittsmekaniker bør overlate til en med erfaring - les en ekspert.

Hvor finnes de i Norge? Jeg vet saktens ikke hvor en finner disse juvelene, men kanskje vi får svaret gjennom denne spalte??

mvh  
halvor

### **Starting av motor**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 208 ganger](#)

20. november 2011 13:01:22

En såpass mild og snøfattig november frister nesten til en MG tur, ihverfall hvis sola kan fortrenge tåka for noen timer.

Men hvis det ikke blir noen tur, er det da bra for motoren av og til å bli startet og kjørt varm, fremfor å stå stille til våren? Jeg tenker på smøring av sylindere osv. Og det kan vel ikke kalles "kaldstart" når det er noen få varmegrader i luften?

### **Starting av motor**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 339 ganger](#)

21. november 2011 10:26:28

Hei Kai Endre

Dette er et litt "omtålig" tema. Personlig mener jeg NEI!! Motoren bør ikke startes gjennom vinteren som en tiltak for bedre preservering av motoren!

Derimot:

- \* Skift olje og oljefilter rett før bilen settes bort på høsten.
- \* Det viktige er å lade batteriet noen ganger gjennom vinteren.
- \* Plasser bilen i en nogenlunde tørr garasje. Sørg for god ventilasjon. Om garasjen holdes over frysepunktet, kjøp en avfukter og plasser den i garasjen slik at den relative fuktigheten blir under 50%.

Det siste først. Varm luft kan holde på mer vanndamp enn kald luft. Derfor får vi regn eller tåke når fuktig varm luft kjøles ned- dvs. relativ fuktighet blir 100%. Stål begynner å ruste når relativ fuktighet ligger over 80%. Skinn vil ta skade om relativ fuktighet er over 60% i lengre perioder. Derfor er forholdene bilen lagres under, meget viktig. Nok om det.

Bensin er et hydrokarbon, dvs. den består av HYDROGEN- og KARBON-atomer i forskjellige bindinger ( molekyler). Når bensin forbrennes - dvs. reagerer med OKSYGEN i luften, vil reaksjonsproduktene i det vesentligste bestå av H<sub>2</sub>O/vann og CO<sub>2</sub>/karbondioksyd også kalt kullsyre. CO<sub>2</sub> har få skadelige virkninger på en motor, men vann ønsker vi ikke for mye av i en motor. Dette vannet som produseres i motoren, går i det vesentligste ut gjennom eksosanlegget og ut i luften. En mindre del av forbrenningsgassene derimot, slipper forbi stempelfjærene og går ned i bunnpanna. Der vil den kunne skille seg ut som et vannlag under oljen. De fleste smøreoljer idag, inneholder emulgatorer som gjør at vannet blander seg med oljen og danner en emulsjon. Vannet blir ikke borte, det finfordeles inn i oljen.

Derfor - når du setter bort bilen for vinteren, skift den gamle oljen for å bli kvitt dette vannet!

Så kan en si at når motoren blir varm, vil dette vannet fordampe og transporteres ut av motoren? Jo det er korrekt, men samtidig tilfører en nytt vann og hvor er gevinsten da?

Nei - sørg for gode lagringsforhold for bilen, skift oljen og vent til våren. Du kan evt. srøyte LITT sagkjedeolje inn i sylindrene og rotere motoren forsiktig noen ganger UTEN tennplugger før du setter den bort på høsten. Sett så tennpluggene tilbake slik at sylindrene er forseglet. Sagkjedeoljen er veldig klissete og vil smøre sylinderveggene innvendig og danne en preserverende hinne. Dette gjelder kun hvis lagringsforholdene er svært dårlige. Husk å rotere motoren flere ganger på våren UTEN tennplugger. Hold en fille foran tennplugghullene for å samle opp sagkjedeoljen som blir kastet ut. Sett tilbake tennpluggene og forvent litt blåøyk inn til sagkjedeoljen er brent opp.

mvh  
halvor

### **Start av motor**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 148 ganger](#)

21. november 2011 11:17:48

Takk for utfyllende svar på et "ømtålig tema". Det er vel kanskje forskjellige oppfatninger av dette. Hvorfor jeg lurte på det, er at jeg har en båt som ligger på sjøen hele året, og i forskj. båtfora mener mange at motoren (diesel) har godt av å varmkjøres gjennom vinteren, og helst brukes, da båtmotorer kan "stå seg ihjel,"dvs. at de brukes for lite. Og det samme kan vel hevdes når det gjelder våre "sommerbiler"?

Men nå står min MGB trygt i tørr garasje, så jeg tror jeg følger ditt råd---

### **Start av motor**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 150 ganger](#)

21. november 2011 11:24:27

Hei igjen

Din MG har jo de beste forholdene. For en båtmotor som nærmest står i vann, vil forholdene være noe annerledes. Som mange andre saker, har også denne saken en positiv og en negativ siden. Her må fordeles veies mot ulemper....

I en båt vil "garasjen" til motoren være svært fuktig hele tiden. Å starte motoren om vinteren vil ha en fordel ved at motorrommet i båten også blir varmet opp og dermed vil evt. kondens i det elektriske anlegget, etc. tørkes ut.....

mvh  
halvor

### **Dieselmotorer/lagring**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 143 ganger](#)

21. november 2011 13:26:51

En grunn til at båtmotorer/dieselmotorer kan stå seg i hjel er vel kanskje fordi oljen i dieselmotorene etterhvert som den er i bruk får en andel svovelsyre som igjen tærer på lager og annet i motoren. Derfor er det vel ekstra viktig å bytte motorolje på en dieselmotor før den skal stå en stund og også turne den av og til så ikke de samme delene/stedene blir eksponert for tæring i lagringsperioden. Svovelsyren skal vel bli tatt opp i oljen men kan skilles ut når den står over tid og vil da legge seg som et lag/sjikt øverst i bunnpannen. Det vil da bli spesielt belastende for den delen av veivakselen som ligger akkurat i dette sjiktet. Men dette med svovelsyre gjelder vel bare for dieselmotorer og ikke bensinmotorer.

Gjør oppmerksom på at jeg ikke er fagmann på dette området så hvis noen mener dette er feil så korriger meg gjerne.

### **Tykkelse på lakk**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 100 ganger](#)

21. november 2011 21:44:04

Hei,

Du sier man må ha en spesiell sprøyte for å sprøyte med en tykkelse på 125my. Hva slags sprøyte er det? Eller kan man bruke en vanlig sprøyte med større dyse bare? Og når man skal sprøyte sink, hvordan vet man at man ikke sprøyter sinken i en tykkelse som overskrider 50my? Er dette noe som en amatør kan klare, eller må man være proff? Noen tips?

Litt hoderegning tilsier vel at 50my = 0,5dl pr kvm og for 125my blir det 1,25dl pr kvm. Kan man måle opp arealet man skal sprøyte og regne ut hvor mye lakk man skal bruke og sprøyte til det er tomt mens man prøver å fordele det så jevnt som mulig?

Synes det høres ut som et godt system men usikker på om jeg klarer å gjennomføre det og det høres jo ut som om det ikke funker hvis man ikke klarer å sprøyte med de rette tykkelsene?

Jon

### **Dieselmotorer/lagring**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 144 ganger](#)

21. november 2011 22:20:56

Hei Jon

Her finnes det intet svar så dine merknader/erfaringer er like verdifulle som andres.

Dagens drivstoff være seg diesel eller bensin, må tilfredstille de nye strenge internasjonale kravene til drivstoffenes beskaffenhet og innhold. Et av disse kravene vedrører svovel. Jeg kan med egensyn selv bekrefte at svovel har tæret på hvittmetall i motorlagere ( en Morganmotor som var lagret med gammel olje). Idag er derimot dette ikke like stort problem som tidligere, men uansett - skal motoren lagres over noe tid, SKIFT OLJEN OG FILTER FØRST.

mvh  
halvor

### **Tykkelse på lakk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 91 ganger](#)

21. november 2011 22:28:08

Hei igjen Jon

De proffe har malingstykkelsen i hånda. For vanlige amatør-lakkerere må vi ty til en malingstykkelsesmåler. Det er 2 i markedet: de basert på magnet og de ultrasoniske. De første er vel nå nærmest ute av markedet ( brukte disse mye selv i min "ungdom" under inspeksjoner ) samtidig som de ultrasoniske etterhvert er blitt tildels billige i innkjøp. 50 my er grovt sagt ett tynt strøk med sprøyte. 125 my blir derfor 2-3 lag lagt vått i vått. Tykkelsen er selvsagt tørertykkelsesfilm! Vær oppmerksom på at spraybokser forstøver mindre enn sprøyter og derfor legger tykkere lag.

mvh  
halvor asland

### **Maling/lakk**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 102 ganger](#)

23. november 2011 11:01:17

Gasoline har denne "Chassislakken"

[http://www.gasolin.no/index.php?main\\_page=product\\_info&cPath=23&products\\_id=3413](http://www.gasolin.no/index.php?main_page=product_info&cPath=23&products_id=3413)

### **Senkning av crossmember**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 99 ganger](#)

25. november 2011 20:53:41

Hei

Holder selv med på denne jobben nå

Jeg demonterte de 4 boltene, brukte jekk og slapp den ned.

Husk løsne bremsørør bakside crossmember, slanger til calipper

Har ikke gjort dette før, men det er veldig greit å demontere resten av forstillingen når du har den nede.

### **Senking**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 100 ganger](#)

26. november 2011 10:01:55

Til info

Om noen er interessert, har jeg en cromebumper crossmember til salgs....

mvh  
halvor

### **Starter slår ikke inn**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 153 ganger](#)

26. november 2011 16:21:34

Nå er jeg ferdig med å bytte motor og gearkasse, men jeg er vel ikké verdens beste mekaniker.

Starter snurrer rundt, men kobler ikke inn på tannhjulene på svinghjulet.  
Er det noen som har noen tips til hvordan man løser dette problemet, så blir jeg kjempeglad.

### **Problem løst**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 153 ganger](#)

27. november 2011 17:28:35

Har fått svar på problemet. Motor blir løftet ut, og svinghjul blir byttet.

Stor takk til Bjørn Rygh

### **Oslo Speedometer Service**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 173 ganger](#)

30. november 2011 13:11:01

Hei, - er det noen som har erfaring med dette firmaet ?

Jeg har et Jaeger combined oil/water instrument i A'en som må overhales/kalibreres i vinter.

Vurderer å sende det til UK som jeg har gjort tidligere med TF instrumenter.

Nå ser jeg på klistremerke, at dette Jaeger instrumentet har vært i Oslo for service i 92, og nå må jeg på'n igjen.

<http://www.norskspedometerservice.no/>

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 156 ganger](#)

30. november 2011 14:24:00

Hei Bjørn

Jeg har hatt min turteller til A inne hos dette firma, de er ikke billige (akkurat nå finner jeg ikke kvitering på jobben husker ikke prisen)

Men husker at jeg reagerte på prisen den gang. Men jobben var bra utført.

Trenger også å sende inn min bensinmåler av type jaeger, kanskje du kan være prøveklut?

Hilsen Thor

### **Norsk S.Serv.**

[Skrevet av Bjørn E.Johannessen, lest 149 ganger](#)

30. november 2011 14:45:49

Hei Thor, Takk for kvikk respons. - ser at MG Service Heathrow UK, selger "combined" instruments for ca.900 kroner, + frakt og norsk moms, så det er muligens like rimelig å sende det til UK, evt. bare kjøpe en "remanufactured unit".

Ringer Oslo for å sjekke anslag på pris.

Bensinmåler hos MG Heathrow på e-Bay idag: [http://www.ebay.co.uk/itm/FUEL-GAUGE-GUAGE-MGA-JAEGER-/400119336585?pt=UK\\_CarsParts\\_Vehicles\\_CarParts\\_SM&hash=item5d28f88e89](http://www.ebay.co.uk/itm/FUEL-GAUGE-GUAGE-MGA-JAEGER-/400119336585?pt=UK_CarsParts_Vehicles_CarParts_SM&hash=item5d28f88e89)  
- til ca. 1300.

Problemet jeg hadde sist jeg sendte til overhaling i UK, var at det tok nesten 5 måneder før jeg fikk instrumentene i retur etter utallige purringer. . . .

### **Instrumentoverhaling**

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 150 ganger](#)

30. november 2011 19:12:29

Jeg har brukt Adrian Sidwell på 2 instrumenter, det ene er traktormeteret på en Dexta fra 59` som ikke fungerte i det hele tatt, det ble meget bra og stabilt. Det andre er turtelleren på MGA` en som han bygde om fra mekanisk til elektrisk da jeg har 5-lagret motor uten turtalls-uttak.

<http://www.autoinstrumentservices.com>

Det går jo fort noen uker for å få de igjen, men nå er det vinter og ingen trenger instrumentene sine på en stund....

Rune.

### **"Ikke noe ut fra coil"**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 148 ganger](#)

30. november 2011 20:14:59

Det morsomme med å bytte motor fortsetter.

Har strøm in på coil, men får ingen gnist. Får ingenting når vi måler på kabel fra coil til fordeler. Har prøvd alt jeg klarer å tenke på, men står bom fast. Det satt en 123 ignition i bilen før og nå er denne byttet ut med en Aldon elektronsk fordeler. Disse er koblet opp på samme måte.

Er veldig takknemmelig om noen har forslag.

Mvh

Bjørn

### **Instrument**

[Skrevet av Bjørn E.Johannessen, lest 138 ganger](#)

1. desember 2011 15:03:22

Hei, og takk for responsen, Instrumentet blir sendt til MG Owners i UK, som gjør jobben for drøyt £50 + frakt/norsk moms.



Grunnen til at jeg spurte på forumet, var at jeg ser det sitter en lapp på instrumentet med dato fra Norsk SpeedometerService, og lurte på om noen hadde erfaring derfra.

### **Jeg har brukt dem**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 129 ganger](#)

3. desember 2011 22:50:59

Jeg har brukt Oslo Speedometer service. De bygde om turtelleren fra 4 til 8 sylindre samt fra konvensjonell til elektronisk tenning. De gjorde bra arbeid, men for samme prisen kunne jeg fått et overhalt instrument fra England.

### **Obs rattstammen**

[Skrevet av Hans Løvdahl, lest 88 ganger](#)

3. desember 2011 22:56:40

Hvis du senker eller bytter crossmembertype må du endre på rattstammen sin gjennomføring gjennom brannveggen. Jeg har gjort det og anbefaler det ikke.

### **Justering av forhjulslager MGB**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 207 ganger](#)

4. desember 2011 15:09:17

Er det noen som har en grei beskrivelse av hvordan justere forhjulslager på MGB, riktig shimsing etc?

mvh

Odd

### **Forgasser**

[Skrevet av Geir Olav Tveit, lest 74 ganger](#)

4. desember 2011 22:03:38

Hei. Takker for svar. Det ble overhaling av SU forgassere. Dette kom på under 6000 for begge. Problemene startet virkelig etter dette. Bilen fusket og hostet og harket. Det viste seg at noen O-ringer som var på forgasseren ikke skulle monteres i det nye repsettet. Etter at dette var ordnet begynte bilen å stoppe på uforklarlig vis. Dette viste seg så å være bensinpumpen som stoppet og startet etter eget forgodtbefinnende. Nå er bilen tilbake der den var før overhaling med bare litt småfusking. Jeg ser nå at jeg ikke kommer til å ha fritidsproblemer etter at jeg fikk MG. Ser ut til at toppakningen er gått.

### **forhjulslager**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 188 ganger](#)

5. desember 2011 22:30:14

dette kan være litt jobb serlig med ekehjul sihmsingen skall være i mellom spiser og yttre lager mutteren strames med momentnøkkel til ca 70 pund for mye sim blir det slakk for lite for stramt kan være lurt med en magnet stav til sihimsen lykke til MVH Bjørn

### **Valg av manifold til MGA med B-motor.**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 148 ganger](#)

7. desember 2011 20:19:31

I min MGA sitter det en (GB) B-motor. Denne er tatt ut for full overhaling og boring. Toppen er hos Peter Burgess i UK, og kommer tilbake som det han kaller en (blyfri) "Econotune" topp. Nå vil man jo gjerne oppnå maksimal, eller ihverfall optimal effekt, ved en slik påkosning.

P.g.a lite plass må jeg bruke manifold til MGA 1600 som har enkel overgang til eksosrøret.

MGB manifold med dobbelt utløp som ville vært naturlig å bruke, får ikke plass p.g.a. styre-stammen.

Alternativet er å kjøpe et "grenrør" type manifold (som får plass) for å få to utløp ut til eksosrøret fra B-motoren. Nå sier Mr.Burgess at de pengene ville han ikke ha kostet på. Han mener at det koster mere enn det smaker å skifte ut til grenrør-manifold med dobbelt utløp. Nå er Mr. Burgess visnok litt av en kapasitet når det gjelder tuning av MG-motorer, og bør lyttes til.

Men, sånn rent umiddelbart skulle jeg tro at en manifold med dobbelt utløp ville gi mindre mottrykk - eller, er det så minimalt at det ikke vil være merkbart ? Hva med temperaturen ?

Har noen formeninger eller erfaringer her, så er jeg "lutter øre".

Hilsen

Bjørn Erik

### **Grenrør eller ikke**

[Skrevet av Kjetil Løkken, lest 155 ganger](#)

8. desember 2011 11:36:24

Det er ikke bare mottrykket som kan begrense effekten. Avgassene fra forrige forbrenningstakt vil faktisk hjelpe avgassene fra neste takt ut, og da er et nøye avtemt grenrør viktig. Det er mye som spiller inn i tillegg til diameteren på rørene har også lengden på primærrør og hvordan grenrør er konstruert (4-1 eller 4-2-1) en del å si. Nå blir jo B motoren litt spesiell (og kanskje aldri optimal) siden eksoskanalene fra sylindere 2 og 3 går sammen inne i toppen. Om et "dyrt" grenrør er verdt prisen vet jeg ikke, men kanskje du finner noen ideer her: <http://www.custom-car.us/exhaust/header.aspx>

### **Eksos-potte**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 135 ganger](#)

8. desember 2011 11:51:28

Hei Kjetil, takk for svaret. Glemte å nevne det, men Burgess sier at A-potta ikke kan brukes den blir for "trang", og må byttes til B-type.

- vil se på linken, - takk !

Mvh

Bjørn Erik

### **Collector**

[Skrevet av Kjetil, lest 128 ganger](#)

8. desember 2011 23:21:51

Jeg bygde min egen 4-1 collector etter prinsippet som er beskrevet her:

[http://www.coneeng.com/assembly\\_slip\\_on\\_collector.html](http://www.coneeng.com/assembly_slip_on_collector.html)

så nå regner jeg med at avgassene bare blir sugd ut :))

I linken finner du også en beskrivelse av hvordan du skal designe og bygge dine egne grenrør.

Mye jobb for kanskje ingen økning i effekten, men det føles riktig. Blir spennende å måle effekten når jeg en gang får bilen ferdig.

## FYLLINGSGRAD

[Skrevet av Halvor Asland, lest 154 ganger](#)

10. desember 2011 16:28:24

Hei Bjørn

Problemstillingen du beskriver har med Fyllingsgraden på motoren å gjøre. Om din 1800 motor har stor motstand på sugesiden ( tett luftfilter, små forgassere, pakninger som stikker ut i luftstrømmen etc.) og eller stor motstand på avgass-siden, vil motoren i praksis kun fungere som en 1000 cc på grunn av dårlig fyllingsgrad ( i dette tilfelle kun 60%). God fyllingsgrad er en forutsetning for god effekt. Gjennom bruk av større eller flere forgassere, forbedret strømningsforhold i topplokket, luftfilter med mindre motstand, puls-tilpassninger av manifoldlengder etc. på sugesiden, samt gjennom bearbeiding av eksoskanaler, eksosgrenrør med optimale oppbygging, eksospotter med mindre strømningsmotstand etc, vil fyllingsgraden kunne forbedres BETYDELIG på våre BMC 'B'-serie motorer. Noen av disse faktorene motarbeider hverandre, så ikke forvent større effekt ved å gå for biggest is greatest!! For å få god fyllingsgrad, må alt stå i forhold til hverandre. Dette krever erfaring, alt. store datamaskiner!

En motors effekt ( hestekrefter) er i praksis turtall x dreiemoment. For å få god fyllingsgrad, må en jobbe med begge elementene - turtall og dreiemoment. Gjennom bruk av hissigere kamaksel, større forgassere, forbedret eksosanlegg etc., vil en kunne øke motorens turtall uten å miste dreiemoment og automatisk har en øket motorens effekt. Samtidig ved å optimalisere f.eks. motorens topplokk og eksosanlegg, vil en kunne påvirke dreiemomentet ved at fyllingsgraden forbedres og med det motorens effekt.

Peter Burgess har bygget et utallig motorer som har gitt sine eiere mange seire i race og rally i England. Han er en mann mange lytter til. Det Peter er blitt spesielt berømt for, er sine modifiserte topplokk. Derfor bør en lytte til Peter. Samtidig - det jeg tror Peter berører, er at med et Ecotune topplokk som i utgangspunktet IKKE er trimmet, men kun ombygget for å kunne brukes på blyfri bensin, så vil effektøkningen ved forbedret eksosmanifold/grenrør være begrenset. Hadde du derimot gått for et Stage 2 eller et Stage 3 topplokk, så kan et stegvis bygge seg videre mot forbedret fyllingsgrad. Det er en gjengs oppfatning at MGB'ens "grenrør" ikke er spesielt mye mer effektivt en MGA'ens. I denne diskusjonen kommer selvfølgelig også inn faktorer som hvor mye vil en trimme motoren/effektøkning, hvor mye penger har jeg til rådighet, etc.

Hvis du på sikt vil trimme motoren noe, ville jeg gått fram etter følgende prioritering:

- Trinn 1. få Peter til å modifisere topplokket utover Ecotune - f.eks. til Stage 2
- Trinn 2. montere luftfiltere med lavere strømningsmotstand samt montere inn fetere dyser i SU'ene. ( Peter vil kunne anbefale/levere dyser).
- Trinn 3. montere et komplett sports-eksosanlegg med større rørdiameter, grenrør, samt kun en lavmotstands støydemper.
- Trinn 4. montere 2 stk 1 3/4" SU eller Weber 45 DCOE

Felles for punktene 2 tom. 4 over, er at de enkelt lar seg utføre uten større inngrep i motoren. Skulle en kun gå for et Ecotune topplokk og på et senere tidspunkt ønske mer

effekt, må topplokket av en gang til og sendes Peter for annen gang. Dette krever større inngrep, samt nye kostnader til forsendelse etc.

Derfor - Jeg ville brukt pengene NÅ på et trimmet topplokk og heller tatt alle de andre punktene - inkl. grenrør etc. senere!

mvh  
halvor asland

### **Econotune / Stage 2**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 128 ganger](#)

10. desember 2011 20:50:18

Hei Halvor, og mange takk for utførlig svar.

Det er sikkert ikke dumt som du sier, - at når toppen allerede er sendt til Peter for bearbeiding, så er det ikke all verdens påkostning å gå for "Stage 2", eller "Fast road" som Peter betegner den.

Jeg er i utgangspunktet bare interessert i å få optimalt "output" fra motoren, men skulle lysten komme til å forbedre ytelsen ytterligere, så vet jeg jo at toppen er klar for det.

Jeg får sende en mail til Peter, for så å ringe han etterpå for en prat.

og få hans "opinion" på dette. Han svarer sjelden/nødig på mail, - travel mann . . .

- kommer tilbake når jeg har snakket med han, så får vi se om ikke han også synes ditt forslag er fornuftig. Takk for det.

Mvh  
Bjørn Erik

### **Econotune / Stage 2**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 116 ganger](#)

11. desember 2011 07:24:49

Jeg mener dette er en fornuftig beslutning. Peter lagde en Stage 3 topp for meg for 12 år siden og sammen med 030" overdim stempler ( 1870 cc), full-flow eksosanlegg med grenrør og Weber 45 DCOE, Fast Road kamaksel, etc. er ikke bilen til å kjenne igjen!! Drar sterkt fra 1500 omdr. til over 6000 på et blunk!!!

mvh  
halvor

### **Econotune / Stage 2**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 128 ganger](#)

11. desember 2011 10:02:38

Hei igjen, - når jeg leser hjemmesiden til Peter, så er nok "Econotune" toppen modifisert noe i forhold til en standard blyfri, og er "slightly tuned"- (hva nå det måtte være), men ihvertfall den toppen han anbefalte meg til mitt bruk. Har kopiert litt av teksten på web-siden hans:

- - - - -

Our starting point with MGBs is the Standard Leadfree head- we use new bronze valve guides, valves and springs.

The next level of tuning is the "Econotune" head, which produces a broad spread of power from idle to 4800rpm.

Our third level of tuning, the Fast Road head is a fully reworked head based on the 1971-74 larger inlet valve.

Our fourth type of head, the Fast Road Big Valve spec, uses larger inlet valves and is aimed at the owner who will fit a fairly spirited camshaft and possibly larger carburettor/s.

We have developed a head especially for the larger bore engine and those fitting a spirited camshaft, designated the Fast Road Plus spec. It is fitted with 1.72" inlet valves and has extra chamber modifications.

Our Rally heads vary in specification in line with the class regulations .

Race heads also vary to suit the class of racing.

Please use the drop down menu to find more information relating to the various head specifications.

MGB blocks may require cutouts for the exhaust valves, please click here for more information.

- - - -

Så her er det nok av varianter å velge i.

Jeg kommer garantert aldri til å kjøre noe race, men å "kunne dra på litt" ved forbikjøring, samt og holde godt trinn med trafikken på motorvei er det vesentlige. Skal ta en prat med Peter.

( - og så er det viktig at Are Christensen ikke får olje i barten, når han kjører bak meg, - slik som til Farsund i sommer. Det var slik denne "soga" begynte)

- igjen, takk for responsen, - will keep you posted !

Mvh

Bjørn Erik

### **Ecotune**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 119 ganger](#)

11. desember 2011 13:46:34

Hei igjen Bjørn Erik

Når Peter setter inn seter for blyfri bensen, må han glatte til overgangen mellom "seat inserts" og resten av topplokkkanalene. Dette gjøres med slipeskiver som betyr at kanalveggene blir seende ut noe bedre enn originalt - altså en form for modifisering/polering - "slightly tuned".

Det er når en kommer bort i begrepet P&P - porting & polishing, at den seriøse trimmingen kommer inn. Hovedpoenget er at luft/bensinblandingen skal strømme inn gjennom topplokket på en så effektiv og tapsfri måte som mulig. Dette betyr at alle svinger gjøres jevne og at alle tverrsnittsoverganger gjøres glatte ( polishing). Om turtallet skal økes, må kanalene også økes i tverrsnitt (porting) slik at hastighetene ikke blir for store ( en dobling av hastighet, betyr en 4-dobling av tapene!). Det kan igjen bety at motoren kan dra dårlig ved lave turtall fordi hastigheten blir for lav. Med andre ord, her er det en avveining som du beskriver som Peter er en av de beste på. Forøvrig er mitt topplokk av Type 4!

Anbefaler deg å min gå for minimum Type 3, helst Type 4

mvh

halvor

### **Econotune, Burgess svarer**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 124 ganger](#)

12. desember 2011 09:43:58

Hei igjen, sendte spørsmål til Peter om hva han mente om "Fast road" og videre trimming, og fikk følgende svar:

Hi Bjorn

The choice depends on what you expect to rev the engine to.

If you run to say 4700 max then the Econotune head is the way to go, with a mild 270 cam the power band is very broad.

If you plan to use 5500 rpm then a Fast Road head is good coupled with a 285 cam and maybe larger carburetors.

Peter

- Tror jeg går for denne kombinasjonen han foreskriver. Synes solid, traust og fornuftig ut til mitt bruk,  
- men takk for input & info Halvor :-)

Mvh

Bjørn Erik

### **Her ser du en MGB halvt skåret gjennom!**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 269 ganger](#)

13. desember 2011 18:19:34

<http://www.cibolas7.net/resources/cutaway.htm>

### **Econotune, Burgess svarer**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 118 ganger](#)

15. desember 2011 13:12:32

- litt uklart mitt forrige innlegg, - sorry.

Men, etter å ha snakket med Peter (nok engang), blir det Econotune topp & 270 kam på B-motoren. MGA eksos-manifold beholder jeg. Monterer rør og potter som er dimensjonert for B-motoren.

Burde holde plenty til mitt bruk. :-)

- men takk for responsen på denne strengen . . .

Hilsen

Bjørn Erik

### **Econotune Spec.**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 114 ganger](#)

19. desember 2011 14:42:48

- bare for ordens skyld. Fra Peter Burgess' beskrivelse av "Econotune head":

In addition to the work carried out on the Standard Leadfree head, the Econotune head features bulleted inlet guides and the combustion chambers, valves and valve throats are modified to enhance flow and smooth combustion. The compression ratio is also increased to approximately 9.5:1. As we do not increase the valve or port size, the resulting high port and seat velocities produces a broad spread of very useable power from idle to a maximum of around 4800 rpm. This is ideal for towing, motorway cruising and good torque-y 'grunt' for ascending hills.

The power increase at 3000 rpm is approximately 30% and the maximum power increase is approximately 18% at 4800 rpm.

- Econotune-toppen er på vei til Norge idag- gledelig jul !

Hilsen,  
Bjørn Erik

### **Variierende turtall på tomgang**

[Skrevet av Øivind Sagabråten, lest 191 ganger](#)

21. desember 2011 15:17:23

Turtallet kan gå ned til 4-500 og opp til til hele 18-1900 omdreininger. Forandres etter som motoren blir varm. (Bilen går, men dette er til tider plagsomt, og sikkert ikke drivstofføkonomisk).

Det er en MGA 1600 med SU forgassere.

Kan problemet skyldes slitte "akslinger" og falsk luft til forgasserne, mon tro?

Er det i så fall noen som kan, og har utstyr for å tilpasse overdimensjonerte akslinger, samt å få justert forgasserne synkront?

Er takknemlig for tips.

Mvh. Øivind

### **Variierende turtall på tomgang**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 191 ganger](#)

21. desember 2011 16:06:57

Hei

Et tips, ta kontakt med Bjørn Rygh, han er den som kan mest om MG i denne klubben og vil nok sikker gi deg en grei veiledning.

90010705

Hilsen Thor

### **lading av 6 v batteri til mga**

[Skrevet av Rune Stokke, lest 160 ganger](#)

27. desember 2011 16:10:48

hvor skal den sorte og den røde ladeledningene kobles til batteriet ? er redd for å gjøre feil ! har kjøpt en etek 6 volt lader som jeg har tenkt å bruke.

### **ladning**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 160 ganger](#)

27. desember 2011 19:46:27

Jeg lurer på om du har 2 stk 6v batterier som er koblet til 12 volt mga har 12 v anlegg du kan lade begge samtidig med 12 v lader det er det enkleste lykke til MVH Bjørn nb rød skall til positiv pol

### **Rammelakkering**

[Skrevet av Bernt Haugen, lest 94 ganger](#)

28. desember 2011 19:07:55

Støtter industrilakkereren fra nordsjøen. Har benyttet dette systemet til egen ramme i pågående restaurering. Dette sprøytes ikke med konvensjonell forstøvningssprøyte, det benyttes høytrykkssprøyte.

Lakken egner seg ikke til konvensjonell sprøyting da den er for "tung".

Proessen er imidlertid ikke hverken dyr eller utilgjengelig, det finnes en mengde industrilakkverksteder rundt omkring. Utfordringen er ofte mer at denne type jobb er "hår i suppa" for mange av disse bedriftene. Søk overflatebehandling eller industrilakkering på nett, eller sjekk med større mekaniske verksted i ditt nærområde, det finnes flere der ute.

Bernt Haugen

**Hvor mange MGA Roadster 1955 modell i Norge?**

[Skrevet av Einar Holst Clausen, lest 149 ganger](#)

15. januar 2012 15:09:04

Jeg har fått hjem fra USA min MGA Roadster 1955 modell (Old english white). Det viser seg at bilen er, som annonsert av privatpersonen i Oklahoma, 100% original og helt rustfri! Men det jeg er veldig spent på, er hvor mange 55-modeller er det i Norge? Bilen har for øvrig produksjonsnummer 0094.

**Overhalt motor. Anbefalinger**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 206 ganger](#)

22. januar 2012 15:08:30

Har vært innom forumet tidligere vedrørende min 78 MGB. Status er at bilen har bra oljetrykk men et stort oljeforbruk. Ventil tettninger er skiftet men oljen renner fortsatt igjennom og soter ned pluggne på 3 og 4 med tilhørende svart røyk som ikke er noe behagelig når vi er på tur.

Har vurdert å skaffe meg en overhalt motor og har sett på ebay UK og funnet noen leverandører:

Skiptune  
mechspec  
moto-build

Har noen tidligere erfaringer fra disse firmaene eller kan anbefale noen andre som er seriøse? Trenger ikke en fancy motor men er i utgangspunktet ute etter en standard 1800 "blyfri" utgave

**overhal motor**

[Skrevet av Are, lest 184 ganger](#)

22. januar 2012 22:06:08

Hei.

Overhal den du har ,det blir det beste og det billigste..

Are

**Rustbeskyttelse av hulrom**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 161 ganger](#)

29. januar 2012 21:32:40



Driver og vurderer ulike varianter av hulromsbeskyttelse.

På min leting kom jeg over et produkt som heter Mike Sander's Rustbeskyttelsesfett. Det skal vistnok ha kommet godt ut i en stor test gjort av det tyske magasinet Oldtimer Markt (nr 09/2009) der det kom på 2. plass av 28 produkter. Jeg har ikke lest artikkelen, ikke har jeg bladet og ikke kan jeg tysk. Men er det noen her på forumet som har noen erfaring med dette produktet? Importøren skryter jo selvsagt av det <http://www.mb-garasje.no/Rustbeskyttelse.html> men hadde vært interessant å høre andres erfaring. Og eventuelle andre gode alternativer?

### **Eksos på ombygget rubber bumper**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 155 ganger](#)

29. januar 2012 22:27:59

Er i ferd med å ta ut motor og gir for overthaling på min 78 B. Bilen er bygget om til crome fangere av tidligere eier og satt på en mindre pen eksos med dobbel utløp. Ønsker nå å sette på en mer original look eksos og har gjennom venner i lokal MG klubb fått et eksos anlegg som passer til crome type MGB. Ser på nett at eksos for rubber bumper har et annet delenummer (Moss).

Er det noen som vet om det er vesentlige forskjeller mellom disse to utgavene og om en crome type vil passe på rubber bumper?

### **Rustbeskyttelse av hulrom**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 146 ganger](#)

30. januar 2012 08:39:46

Bør kanskje nevne at jeg ser etter et produkt som kan benyttes på steder det allerede er litt rust, men som det er tilnærmet umulig å komme til for å gjøre noe annet enn å sprøyte på et eller annet.

### **Eksos**

[Skrevet av Raymond/Inger Lauritsen, lest 133 ganger](#)

31. januar 2012 19:05:14

Det er en litt større bue på røret som går under bakakselen, da bakakselen på rubber bumper ligger lengre fra karroseriet.

Jeg løste dette med å kappe røret og sette inn en svane hals fra biltema under bakakselen, passet perfekt.

Mvh Raymond

### **Rustbeskyttelse**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 139 ganger](#)

1. februar 2012 10:28:47

Hei, jeg har god erfaring med Owatrol rustolje, som nå selges under navnet Respect malerolje. Denne har jeg brukt i trange hulrom på min stålbåt, hvor jeg sprøytet den på med trykkluftsprøyte. Oljen penetrerer inn i rusten, og blir etterhvert til en fast grunning som man kan male over. Mange bruker denne oljen på veteranbiler som skal rustbehandles, du finner den omtalt på div. nettsider.

### **Overhaling av motor**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 131 ganger](#)

4. februar 2012 09:33:28

Takk for tips Are,

Har vurdert frem og tilbake på hva som bør gjøres og sett litt på priser på både overhaling med tilhørende deler opp i mot anskaffelse av en nyoverhalt motor. Blir ganske så kostbart å overhale hele motoren inklusive topp med de timeprisene som brukes i dag.

Har fått tak i en 18V IVOR SEARLE motor i England som jeg kommer til å sette inn så får vi ha den gamle motoren som et framtidig overhalingprosjekt eller legge den ut for salg til interesserte.

### **Sierra gearkasse installasjon i MG TF 1954**

[Skrevet av Jan E. Kristoffersen, lest 149 ganger](#)

5. februar 2012 09:25:44

Jeg er i gang med denne jobben, med Hi Gear kvitte. Det dukker stadig opp små spørsmål langs veien, og derfor lurer jeg på om det er noen andre som har gjort samme jobben på en TF som jeg evt kunne konsultere litt underveis?

### **gearkasse MG TD TF**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 150 ganger](#)

5. februar 2012 18:00:33

jeg har gjort dette på tf og td det er litt jobb men det går greit du er hjertlig velkommen til å ringe med spørsmål  
mob 90010705 MVH Bjørn

### **Gearkasse fem trinns til TF**

[Skrevet av Jan E. Kristoffersen, lest 139 ganger](#)

5. februar 2012 22:02:37

Hjertelig takk, jeg ringer deg nok! Har nå fått ut seter, gulv, mellomaksel mm, og er klar for å trekke ut gearkassen før jeg bytter fremre motorfeste. Har dreiet lange 8x1,0 mm styrepinner for å trekke kassen pent av og deretter Sierra kassen pent på . Håper å finne en tørr og pen clutch der inne .....

### **Godkjenning av ombygging MGB**

[Skrevet av Terje Finnerud, lest 199 ganger](#)

16. februar 2012 15:10:36

Hei, jeg har kjøpt en MGB 1977 mod. fra usa, det sitter en GM 2,8V6 på 110 HK i bilen. Er det noen som har erfaring i og skaffe dokumentasjon for registrering? Jobben er proft gjort og det er brukt Leylandkomponenter i forb.m.ombyggingen

### **Ombygging**

[Skrevet av Jon, lest 162 ganger](#)

18. februar 2012 12:06:08

Det kan være nyttig å kontakte foreningen for spesielle og ombygde kjøretøyer:  
<http://www.nfsok.no>

### **Noen som kjenner dette produktet?**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 201 ganger](#)

20. februar 2012 16:06:45

Min MG TD lekker olje. Det er vel kjent hos alle som har gamle MGer. Men må det være slik? Jeg var innom et verksted sist sommer, og de bemerket at det var mye oljesøl under motoren. (Ikke MG-verksted).

Jeg snakket med min venn Roy Råge nettopp, og han fortalte at han hadde kjøpt et produkt som heter Omega 9 17, og at dette skal gjøre at motoren legger vesentlig mindre olje.

Er det noen som kjenner til dette?

### **Noen som kjenner dette produktet?**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 162 ganger](#)

20. februar 2012 18:09:46

Hei Raymond

Har du pratet med Bjørn Rygh, tror han vet!

### **Olje"tetter"**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 167 ganger](#)

21. februar 2012 15:12:01

Joda, Bjørn Rygh visste svar, og henviste meg til disse sidene:

<http://www.relekta.no/>

Det viser seg altså at Omega 917 kan tilsettes oljen uten at oljen blir påvirket. Det tilsetningen gjør, er å forbedre kvaliteten på alle pakningene, "forny" dem kan en si. Hvorfor har ingen nevnt dette før? :-)

### **Vannpumpe MGB**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 166 ganger](#)

26. februar 2012 11:24:58

Har mottatt en overhelt motor fra UK med registerdeksel og remhjul tilpasset en 69-74 model. min MGB er 78 mod med større remhjul og jeg har følgende spørsmål:

Kan jeg bruke min standard vannpumpe fra 78 mod med tilhørende dynamo i kombinasjon med en kortere viftreim? Eller bør jeg bytte over fra min gamle motor registerdeksel og remhjul?

Alt er nymalt og fint så jeg hadde håpet å bruke de delene som var montert ved leveranse.

Noen tips?

### **Går fint det..**

[Skrevet av Bjørn Harald, lest 123 ganger](#)

28. februar 2012 14:28:15

Tror ikke du kan flytte over reisterdeksel- da det vel er dobbel registerkjede på den overhulte motoren, mens du har enkel registerkjede på din 78 modell- mener registerdekselet er forskjellig.

Mindre reimhjul diameter på den overhulte motoren i kombinasjon med reimhjulene på de andre komponentene fra 78 modellen vil vel føre til at vannpumpe og dynamo spinner litt fortere rundt, noe som ikke er noe problem ved vanlig/ordinær bruk- du får bedre lading på lavt turtall/tomgang og litt mere vanngjennomkjøring i blokka (bedre kjøling?). Den

overhalte motoren er vel levert med vannpumpe? Er vel bare å flytte over reimhjulet da- og ikke hele vannpumpa. I tilfelle ikke- så er det en god ide å montere på ny vannpumpe og ikke gjenbruke den gamle (pga alder og slitasje).

### **Reimhjul**

[Skrevet av Ingvar Ladsten, lest 119 ganger](#)

28. februar 2012 16:46:26

Takk for tips.

Mener dynamoen vil gå saktere rundt med lite reimhjul. Tror det større hjulet ble innført for å få høyere omdreining på dynamo og mer ladespenning ved tomgang?

Tar av registerdeksel på min nyinnkjøpte og ser om det er duplex kjede så får vi ta det fra der. Ville nok vært greiest å skifte alt over fra 78 motoren så slipper jeg å ha en hybrid.

### **Ny olje for oss med gamle biler?**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 179 ganger](#)

29. februar 2012 22:28:08

MG magasinet ankom postkassene i dag. Der sto det en interessant artikkel om en syntetisk olje som visstnok skal pass bra i våre gamle motorer. Den heter Royal Purple. Er det noen som har prøvet den ennå?

### **Royal Purple**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 161 ganger](#)

29. februar 2012 23:45:38

Har ikke lest artikkelen men har lest en del om oljer på nettet og Royal Purple ser jo interessant ut. Kanskje vår tekniske guru Halvor har noe interessant på dette temaet? Jeg er ikke sikker på om det at noen har prøvd oljen vil gi meg et godt nok svar, tror nok vi må mer inn på det tekniske og hvordan oljene oppfører seg. Hva slags olje bruker du nå? Classic 20W-50? Enkelte mener jo også at det å bytte fra mineralsk olje til syntetisk ikke er så heldig fordi det kan føre til at mange avleiringer kan løsne og tette igjen kanaler og annet?

### **Jeg bruker**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 172 ganger](#)

1. mars 2012 00:47:29

i dag Classic 20-50, ja.

### **Royal Purple**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 163 ganger](#)

1. mars 2012 23:08:42

To innvendinger mot syntetisk olje i gamle motorer utover det at de kan løsne gamle avleiringer er at syntetisk olje ikke er så snill mot pakninger og akseltetninger. Royal Purple påstår at den er bedre enn vanlig syntetisk olje på det punktet slik at den kan brukes på alle steder der man ellers benytter mineralsk olje. En annen innvending er at moderne oljer har mindre sinkinnhold for å tilfredsstille nyere miljøkrav og at dette lavere sinkinnholdet gir større slitasje på kammer og løftere. Royal Purple sier de har prioritert høyt sinkinnhold fremfor å tilfredsstille miljøkravene.

Men dette er bare ting jeg har lest. Skulle gjerne ha fått noe input fra noen eksperter på området.

### **Farvekode B**

[Skrevet av Vidar Holum, lest 145 ganger](#)

4. mars 2012 09:01:07

Hei

Trenger tips om farvekode til felger i sølv.

Fant 4 ROSTYLE FELGER i Stavanger som jeg har glassblåst.

Nå trenger lakereren farvekode.

Planen var å ha vinterhjul til neste års 1 jan...

### **Fargekoder**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 133 ganger](#)

4. mars 2012 09:19:32

Hei Vidar

Jeg mener MGB benyttet Dove Grey på de vanlige felgene. Hovedpoenget var at MG ikke benyttet metallic lakk i felgene, men en vanlig gråfarge. Jeg har en original reservehjulsfelg uten dekk som viser dette nokså klart.

Idag lakkerer mange felgene i metallic sølv med sort senter. En vakker kombinasjon synes jeg. Det hele er litt opp til deg om du vil holde bilen original eller ...

Her finner du de originale fargekodene til MG:

<http://www.mgexperience.net/article/bmc-paint.html>

mvh  
halvor

PS!! Vidar: du må gjerne komme innom i Vollen å låne min reservehjulsfelg slik at lakereren kan bestemme fargene.

### **FARGEKODER**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 123 ganger](#)

4. mars 2012 17:33:27

Mitt tidligere innlegg trenger justering ser jeg... Jeg har nå plukket fram min originale felg og til min store overraskelse, har jeg funnet ut følgende:

Felgene ble først lakkert svarte, før yttre felgkant og mønster ble lakkert ..... sølv!!! Til mitt forsvar. Fargen er meget svakt sølv metallic, som om en blander litt sølvmetallic i en gråfarge. Metallic-effekten er sporbar, men ikke fremtredende. Klubbens nestor på MGB, Truls Sundt, kan opplyse at ihht. i boken "Original MGB" av Anders Ditlev Clausager, så skal fargekoden være AL1, en svak sølvmetallic. Det er grunn til å tro at denne koden også ble benyttet på eikehjulene.

Beklager misinformasjonen!!!

Men jeg står fortsatt på at sølvmetalliv passer felgene meget godt...

mvh  
halvor asland

### **Da er det gjort**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 204 ganger](#)

6. mars 2012 20:03:26

I går skiftet jeg olje og byttet oljefilter. Det ble en større jobb enn dette kan høres ut. Først måtte MG-service skaffe meg en ny filtertype, en der en kan skifte filteret underfra, uten å måtte skru noe annet. Det viste seg at jeg hadde en spesiell filterholder, noe Abington spares leverte for mange år siden. Deretter viste det seg at braketten en fester holderen i, var brukket. Oljeskiftekspressen ordnet det ved å sveise på en ny del som de laget der og da. Bra service!

Før jeg tappet motoren for olje kjørte jeg først med et Omegaprodukt som skal rense motoren. Deretter tappet vi og fylte med ny Classic 20-50 Castrol og en skvett Omega 917 (som skal tette slitte pakninger).

Og nå er bilen på plass i garasjen igjen i påvente av ny snø...

### **Oljefiltertyper**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 174 ganger](#)

6. mars 2012 20:59:31

På denne siden er det nevnt de fleste filtertyper på MGB  
<http://www.nmgk.no/default.asp?page=486> .Som du ser er det fullt mulig å legge inn linker

Har du tilleggsinformasjon er jeg takknemlig for det.

MVH  
Webmaster

### **HGF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 167 ganger](#)

17. mars 2012 22:56:33

Ja...ja - så var det min tur. Etter å ha montert ekspansjonstank med nivå alarm på vår MG TF, fikk jeg sist helg alarm. Nærmere undersøkelse viste at ikke bare var kjølevæskenivået lavt, men også "majones" på innsiden av tanken. Har pratet med Norges trolig mest erfarne MGF/TF eier - Jon Fredheim - og vi er enige om at min TF lider av HGF.... Vet du ikke hva HGF står for??? I MGF/TF og Land Rover Freelander kretser er HGF et begrep; Head Gasket Failure - altså gåen topplokkspakning. Rover sin K-serie motor har fått mye og velfortjent skryt for sin fleksibilitet og effekt, men tokklokkspakningen har vært en gjenganger helt til de siste motorene på midten av 90-tallet. Etter råd fra Jon har jeg bestilt en "Multilayer" original Rover pakning som vistnok skal løse alle problemer. Jon gav meg også navn på firmaer med erfaring fra skifte av disse pakningene og en telefon til en av disse, gav fantastisk god tilbakemeldinger. Nå venter jeg bare på pakningen fra Rimmer Bros i England slik av Ole Martin Kultorp i Kultorp Bilservice i Sarpsborg kan gjøre jobben. Jeg gleder meg til å få skiftet / oppgradert topplokkspakningen en gang for alltid.

Tilbakemeldinger kommer!!!

God sommer

mvh  
Halvor Asland

#### **HGF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 135 ganger](#)

17. mars 2012 22:58:19

En liten presisering. Toppakningsproblemet ble løst på de siste motorene på 2000-tallet (ikke 90-tallet.....)

halvor

#### **Oktantall**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 194 ganger](#)

18. mars 2012 20:14:12

Hei, jeg leste i siste nr. av MG-magasinet at man helst skulle bruke 98 okt. på våre gamle biler, da 95 okt. inneholder 5% bioethanol som ikke var bra for motoren. Jeg var innom to stasjoner idag, men begge hadde sluttet med 98 okt, så da ble det 95 blyfri (jeg tilsetter blyerstatning) Men er det riktig at det må/bør brukes 98 okt? Og hva gjør vi når selskapene kutter ut dette? Min MG 68 mod. har så vidt jeg vet alltid gått på 95 okt. og har ikke tatt noen skade av det (tror jeg) Eller????

#### **Oktantall**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 164 ganger](#)

18. mars 2012 20:24:10

Hei

Send meg motornummeret, og hva som er gjort med motoren. så kan jeg lettere svare deg.

#### **oktantall**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 168 ganger](#)

18. mars 2012 20:50:35

Takk for raskt svar, Truls. Hvis motornr. er det som står på et alu-skilt på høyre side av blokka, er det BHM1111E69844 HD. I forkant av blokka ved siden av termostathuset, står det Pat.no.565394. Jeg tror motoren er av nyere dato enn bilen, (etter -71) men jeg vet ikke hva som evt. er gjort med den under restaurering, da dette ble gjort i GB. Førrige eier hadde bare brukt 95 blyfri, og blyerstatning.

mvh

Kai

#### **Oktantall**

[Skrevet av Tore Lie, lest 173 ganger](#)

19. mars 2012 08:19:42

MGBen vår har i mange år gått på Shell V-Power 99 oktan, og trives godt med det. Jeg trives ikke fullt så godt, siden det er den dyreste bensinen du kan få :- ( Men hva gjør man ikke for at MGen skal ha det bra... Veldig mange Shell-stasjoner har V-Power.

Motoren er den eldste MGB-typen med tre bærelagre, og topplokket er modifisert av Peter Burgess til Econotune-spesifikasjon med ca 9.5 i kompresjon. I tillegg er motoren boret +.060 til 1860 ccm, så da blir vel kompresjonen i praksis enda litt høyere. Derfor kjennes det riktig å kjøre på 99 oktan, selv om jeg sikkert kan stille tenningen lavere og bruke lavere oktantal.

I England for noen år siden måtte jeg fylle en tank med noe jeg tror var 93 oktan, og det var ikke noe artig. Alle bakker måtte tas i lavt gir med 3-4.000 omdreininger for å unngå tenningsbank!

### **Oktantal igjen**

[Skrevet av Tore Lie, lest 171 ganger](#)

19. mars 2012 08:22:39

Det jeg glemte å si i innlegget over er at så vidt jeg skjønner er ikke bioethanol skadelig for selve motoren, men derimot for ganske store deler av bensinsystemet. Slangere, pakninger osv.

Eller?

### **Oktantal og motornummer**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 171 ganger](#)

19. mars 2012 12:32:05

Motornummer BHM1111E69844 HD er en høykomprimert byttemotor levert fra fabrikk. beregnet på hjemmemarkedet (GB). Den er sansynligvis produsert/overhaldt i perioden 74-80. Dersom du ikke har tenningsbank kan du fortsette å bruke 95 okt. Motoren vil nok like 98 okt. bedre. Blytilsetning ville jeg ha brukt uansett. I alle tilfelle på langkjøring i høye hastigheter. Nyere drivstoff i Norge har en del lette fraksjoner som koker lettere. Vi vil oppdage at bilene våre blir vanskeligere å starte på varm motor i varmt vær.

### **Rimmer Bros**

[Skrevet av Jon, lest 137 ganger](#)

19. mars 2012 17:24:57

Nivåalarmen kan ha reddet motoren din. Det skal ikke så veldig mye til før kjølevannsnivået blir for lavt og det blir for hett i toppen slik at den kan ta skade. Nå er det antakelig bare en ren toppakningsjobb som skal til før TF'n er på gata igjen med en motor som er reparert en gang for alle. Prisen bør det heller ikke være noe å si på når man tenker på hva det ville ha kostet på et verksted i Osloregionen.

Når det gjelder Rimmer Bros: De er lynraske med sine leveranser :-)

Du har nok pakningssettet ditt i posten om en dag eller to. Jeg bestilte noen servicedeler fredag, og allerede i dag kom de i posten.

Greit å være klar når sola begynner å varme.. :-)

### **Bensin og noe Norge kaller bensin**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 161 ganger](#)



20. mars 2012 00:26:47

95 okt bensin i norge er så dårlig skulle vert forbutt å selge  
.Våre gamle biler lider menn flere av oss har testet 99v pover litt dyrere men di fortjener  
det resultatet er merkbart PS MOTOR NR BETYR LITE I DETTE SAMENHENG MYE KAN  
VÆRE FORANDRET UNDER VEIS SPANDER NOEN KRONER EKSTRA RESULTATET ER  
MERKBART MVH BJØRN

### **Hydragas pumper i Oslo-området**

[Skrevet av Thomas, lest 131 ganger](#)

20. mars 2012 01:23:36

Hei,

Jeg har behov for å fylle på hydragas på min 99 MGF.  
Finnes det noe sted rundt Oslo hvor dette kan gjøres?

### **Hydragaspumpe**

[Skrevet av Jon, lest 119 ganger](#)

20. mars 2012 07:59:45

Rygge bilverksted i Moss har pumpe, men de tar 1500(!) kr. for å justere ride height. Det  
muligens dette som er gjengs pris hos merkeverkstedene.

Jeg har pumpe, og jeg er i Oslo i blant. Eller du kan besøke meg i Sarpsborg.

### **Hydragaspumpe**

[Skrevet av Thomas, lest 121 ganger](#)

20. mars 2012 09:34:16

Hei Jon,

Takk for svar.

Jeg kan gjerne besøke deg i Sarpsborg for å justere bilen og slå av en hyggelig MG-prat.  
Sarpsborg er bare en trivelig tur på fantastiske RV22 og 111 unna for meg. :)

Det blir ikke før påske da bilen står lagret for øyeblikket, og jeg må bytte clutch på den  
først.

Kan jeg sende deg en mail og avtale en tid det passer?

Mvh

Thomas

### **Oktantall**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 152 ganger](#)

20. mars 2012 10:16:37

Det ser ut for at det er enighet blandt ekspertisen om at 98/99 okt. er det beste for våre  
biler. Problemet er at stadig flere stasjoner kutter ut dette tilbudet. Men Shell fører  
fortsatt 99 okt. (så lenge det varer) så da får jeg fylle der neste gang. Jeg fylte ikke helt  
opp sist med 95 okt. så er det da ok å fylle opp med 98? Da skulle det bli ca. 97 okt.  
Eller blir dette bare oktanTULL? :-)

## Hydragas

[Skrevet av Jon, lest 123 ganger](#)

20. mars 2012 11:34:20

Helt i orden, Thomas. Jeg bor ti kilometer fra Svinesund, så du har mulighet til ta en harraytur med det samme også :)

## Oktan TULL ?

[Skrevet av Truls Sundt, lest 166 ganger](#)

20. mars 2012 12:38:53

Oljeselskapene gjorde dette i pumpene da man solgte 97 okt. 60% 95okt. og 40% 98okt.

## Oktantall

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 134 ganger](#)

20. mars 2012 14:31:15

Jeg er så enig med Tore, har en Are 1800 motor, kjører bare med 99 V power, og erfaringen er så god at jeg eller MGA vil ikke ha noe annet, den er dyr som Tore skriver, men i forholdt til hvor mye man kjører i løpet av den korte sesongen så kan man forsvare det.

Alle med B motor kjør 99 oktan

## HGF

[Skrevet av Halvor Asland, lest 104 ganger](#)

21. mars 2012 18:43:51

Mange takk for all hjelp så langt Jon!!!

mvh  
halvor

## Oktantall

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 123 ganger](#)

22. mars 2012 11:14:46

Alle innlegg hittil gjelder vel MGB - men er det noen der som har kjennskap til hvilke bensinkvalitet som bør brukes på C modellen og da i originalversjon ?

## Oktantall / bioetanol

[Skrevet av Truls Sundt, lest 134 ganger](#)

22. mars 2012 11:38:04

Kompresjonen på MGC motoren er på 9:1 ( det er ingen lavkomp. versjoner ) og bør ha høyoktan med blytilsetning.  
Kokepunktet på bensin er 120 grader  
Kokepunktet på etanol er 78 grader  
Dermed senker man kokepunktet ved tilsetning av bioetanol. Dette har ikke noen betydning på innsprøytningsmotorer pga høyere trykk på drivstoffet. På forgassermotorer får man gassbobler i bensinsystemet som blokkerer for drivstoffet.

### **Smøring i dag**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 135 ganger](#)

22. mars 2012 16:10:54

Siden det andre forumet av en eller annen grunn er stengt, legger jeg bare ut en link her til min egen blogg, som i dag handler om oljeskift og smøring av min TD.  
<http://osloray.wordpress.com/2012/03/22/oslo-i-dag-2/>

### **atter en gang bensin**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 139 ganger](#)

22. mars 2012 23:41:41

jeg vet ikke hva Truls mener med oktan her og der det er ikke det vi diskuterer de er v pover 99 som fungerer meget bra på våre gamle motorer vi er flere som har testet den resultatet er merkbart MVH Bjørn

### **lading**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 164 ganger](#)

23. mars 2012 12:15:05

I min MGB 1964 står det som seg hør og bør 2 seks volts batterier. Kan jeg lade disse ned en 12 volts lader, pluss på det ene batterier og minus på det andre?

### **Lading**

[Skrevet av Truls Sundt, lest 146 ganger](#)

23. mars 2012 13:08:48

Sett den ene klemmen til jord og den andre klemmen på startinnslaget der batterikabelen kommer fra batteriet. Husk riktig polaritet. Pass på at det er nok væske på batteriet ( over selleverket ).  
Etterfyll batteriet når det er toppladet. Blyplatene utvider seg. Fyller du opp batteriet før lading renner det over ved lading. Har du hovedstrømbryter må denne da stå på under lading. Se ellers:  
<http://www.nmgk.no/default.asp?page=487>

### **ladning**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 135 ganger](#)

23. mars 2012 22:18:31

Jeg vil anbefale deg å lade direkte på batteriene da er du sikker på riktig polaritet 64mod har sansynligvis jordet plusmen kann vere om polarisert MVH BJØRN

### **ladning**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 131 ganger](#)

24. mars 2012 10:24:59

Spør igjen, trenger bare et enkelt svar. Har to seks volts batterier. 12 volts lader, pluss på det ene batteriet og minus på det andre. Går dette greit?  
Ellers har vi hatt vår første MG tur. Herlig å få luft i håret. Skal nok en tur ut idag også. Været i Kristiansand er nesten sommer.

## Lading

[Skrevet av Per Erwin Mügge, lest 124 ganger](#)

24. mars 2012 18:44:26

Ja, det går greitt. Batteriene koples i serie: minus på batteri en til pluss på batteri to. 12 volts lader koples med pluss til pluss batteri en og med minus til minus på batteri to. Så er det bare og vente.

Og, følg Trulks sitt råd.

Har vært ute og brummet med V8'eren i dag. En del mennesker fikk kink i nakken!

## Eksos for rubberbumper

[Skrevet av Dag andreassen, lest 80 ganger](#)

25. mars 2012 08:21:17

Ingvar, løsningen kan ofte være nærmere enn du tror: i øverste hylle i ditt eget senters reservedelslager. Pent brukt i syrefast utførelse!

Mvh,

Dag

## Bobler i ekspansjonstanken på MGF

[Skrevet av Thomas, lest 113 ganger](#)

25. mars 2012 15:43:11

Hei,

Jeg har et problem med at det bobler fra bunnen av ekspansjonstanken når jeg starter motoren.

Det skjer når motoren er kald, så den koker ikke pga. for høy temperatur.

Jeg har ikke hatt bilen så lenge, og har aldri sett på ekspansjonstanken mens den går før, så jeg vet ikke om dette er et nytt problem eller om det har eksistert en stund.

I det siste har jeg byttet ut sensor for kjølevann-temp. til ECU og til måler i instrumentpanelet (blå og brun).

Når jeg gjorde dette kom det ut litt vann.

Jeg har luftet kjølesystemet uten at det kom ut noe luft.

Jeg gjorde dette da motoren var kald, startet den og lot den gå et par minutter og gjorde samme prosedyre igjen.

Jeg har ikke fått byttet lokket til ekspansjonstanken da jeg ikke har en i reserve tilgjengelig.

Hva bør jeg gjøre?

Er det skadelig å la motoren gå når det kommer bobler slik jeg beskriver?

Takk for svar.

## Mulig luft i kjølevann

[Skrevet av Rune Kallestad, lest 114 ganger](#)

25. mars 2012 15:56:22

Det er mulig du kan ha et lite luftproblem eller en minimal lekkasje i toppakning/sprukken topp. Det er også muligheter for at du kan ha en liten lekkasje en plass slik at mens motoren blir kald kan den dra inn vakum og dermed luft i systemet. Prøv å løsne trykklokket når du parkerer med varm motor, la den bli kald med trykkløst system, og se om det da også bobler ved neste oppstart.

Hvis du har luft i kjølesystemet KAN du få varmpunkt i topplokket som igjen kan føre til sprekker, men hvis temperaturen er stabil og ikke vandrer opp og ned, samt ingen "surkling" i systemet, så er det mest sansynlig i orden. Sjekk ved kjøring i motbakke om tempen forandrer seg.

Du kan også oppsøke et verksted som har avgassmåler og få dem til å måle HC i dampen som kommer ut av ekspansjonstanken.

R.K.

### **Luftbobler**

[Skrevet av Thomas, lest 113 ganger](#)

25. mars 2012 16:35:35

Tusen takk for svar.

Det kan altså være sannsynlig at sensorene jeg byttet lekker litt.

Jeg forsøkte å dra de til litt samt lufteskruene men det boblet fortsatt.

Når jeg skrudde opp lokket tidligere i dag var det et vakuum i tanken som du beskrev etter at den har kjølt seg i hele natt.

Jeg lot bilen nå stå på tomgang til driftstemperatur og lettet på lokket. Det var en del trykk som kom ut, og nå står den og kjøler seg. Får håpe den er friskere når jeg starter den igjen. :)

### **Luftbobler**

[Skrevet av Thomas, lest 104 ganger](#)

25. mars 2012 21:33:16

Å la motoren kjøle seg ned med åpent lokk hjalp ikke dessverre.

Jeg skal uansett legge inn bestilling på et par lokk nå, slik at jeg har en i reserve også. :)

Jeg prøvde å kjøre den en tur til den ble varm, og temperaturen er helt stabil. Det kommer ingen damp ut av motoren heller, men noe kondens kommer ut av eksospottene - noe som nok ikke er så uvanlig siden den har stått i hele vinter.

Takk for tipset om å måle avgass i ekspansjonstanken, men hva er HC gass? Jeg går ut i fra et verksted vet hva det er om jeg ber dem om å måle.

### **Med MG i Oslo (video)**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 183 ganger](#)

26. mars 2012 02:15:44

Nå har jeg gjort min første test med et GoProkamera bak på MGen, og det kan du se her:

<http://youtu.be/4cJipncSkGM>

### **link til youtube**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 129 ganger](#)

26. mars 2012 11:44:33

Er det mulig å ordne websiden slik at man bare kan klikke på linken, så kommer siden som linken henviser til automatisk opp? Det er ganske vanlig på andre nettsider----- tungvindt å måtte skrive hele adressen i søkerfeltet-----

### **Hyperlinker**

[Skrevet av Webmaster, lest 126 ganger](#)

26. mars 2012 12:07:10

På forumet i dag er det ikke mulig å legge inn hyperllnker.  
Du kan jo kopiere og lime inn "teksten". Du behøver ikke skrive den.

### **Hyperlink**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 129 ganger](#)

26. mars 2012 16:39:22

Hei

Dersom man merker adressen som er limt inn, og høyreklikker kommer det opp et forslag som gjør at du blir sendt rett til aktuell adresse dersom du velger det.

Frank Rygh

### **Fantastisk bra kameravinkel**

[Skrevet av Thomas, lest 120 ganger](#)

26. mars 2012 21:24:34

Veldig morsomt å se så mye, både av bilen og det rundt.

Det var en fin rute du la opp i sentrumsgatene med en avslappende og jevn kjørestil (morsomt at du skremte hun litt uoppmerksomme ved Aker Brygge).

Jeg gleder meg allerede til mer! Kanskje det blir en tur opp til utkikksposten ved Soria Moria?

### **Takk for det, Thomas**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 106 ganger](#)

27. mars 2012 01:01:31

Ja, det skal bli mange småturer etter hvert. Og utsikten fra Kraghstøtten besøker jeg ofte.

### **First test drive in MG TD with go pro camera**

[Skrevet av Jan Vidar, lest 115 ganger](#)

27. mars 2012 10:19:23

Hei, flott film, i hva og hvordan festet du kameraet ? Har du evt bilde ?

### **Bilder på annen blogg**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 116 ganger](#)

27. mars 2012 18:40:33

Ta en titt på dette engelske forumet og merk at det er to poster med bilder av dette:  
Her er det ene:  
<http://www2.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?runprog=mgbbs&mode=thread&access=71486574900012&subject=8&source=T&thread=2012032715200025703>

### **hyperlink**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 93 ganger](#)  
27. mars 2012 19:17:52

Takk for tipsene! Det virker også på mac: -)

### **Med MG på Rodeløkkai**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 128 ganger](#)  
28. mars 2012 20:19:04

Min andre video er litt til ære for Kjell hos MG Service, med takk for all hjelp fra han. For Kjell vokste nemlig opp på Rodeløkkai, ikke så langt fra der jeg holdt til i Karlstadgata.  
<http://osloray.wordpress.com/>

### **MGF Servo**

[Skrevet av Per Erik Trulsen, lest 120 ganger](#)  
29. mars 2012 10:22:20

Har problemer med servo . Har byttet trotelboddy 52 mm og satt in KN filter, tror tomgangen blir for høy ca 900 rpm , finner ikke ut vordan den skall justeres ?

### **Vindusspyler**

[Skrevet av Øivind Bøås, lest 131 ganger](#)  
29. mars 2012 10:41:32

Hei, tiden nærmer seg for å få min 72 B GT gjennom EU - kontroll, og en ting jeg hvet ikke virker er vindusspyler anlegget. Noen som har noen tips om hva jeg bør se på ?

### **TPS reset**

[Skrevet av Jon, lest 106 ganger](#)  
29. mars 2012 12:41:01

Throttle position sensoren resettes etter følgende prosedyre:

- Start motoren og la den gå til den til den oppnår driftstemperatur
- Slå av tenningen
- Slå på tenningen igjen uten å starte motoren
- Trykk gasspedalen sakte helt i bunn og slipp den opp igjen fem ganger etter hverandre
- Vent 15 sekunder
- Slå av tenningen

### **Kabelsko**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 129 ganger](#)  
29. mars 2012 17:29:48

Hei,  
noen som vet hvor man kan få kjøpt klare eller sorte kabelsko?  
Synes ikke røde, blå og gule kabelsko er helt passende i en gammel MG...

#### **MGF servo**

[Skrevet av Per Erik Trulsen, lest 98 ganger](#)

29. mars 2012 18:08:50

Takk for tipset RPM til lit under 900 .servo ikke i funksjon lampe på instrument lyser hele tiden , stor sikring under panser hel ,det er ikke strøm der

#### **EPAS**

[Skrevet av Jon, lest 105 ganger](#)

30. mars 2012 08:31:02

Er speedometerwiren OK?. Hvis den elektriske servostyringen mister hastighetssignalet vil den kutte ut.

Den kobler også ut hvis motoren blir ruset til over 2000 rpm over et for langt tidsintervall, men den vil da restte seg selv når man har kjørt et stykke.

Hvis det ikke er noen av disse feilene, er det lesing av feilkoder med diagnoseutstyr som må til.

#### **MGF servo**

[Skrevet av PerErik , lest 92 ganger](#)

30. mars 2012 15:53:04

Hvor kan man få lest av feilkoder med diagnoseutstyr.

#### **MG Rover-verksteder**

[Skrevet av Jon, lest 107 ganger](#)

30. mars 2012 16:19:35

Her finner du noen du kan prøve: <http://www.bilsider.com/mgrover.html>

#### **Klare kabelsko**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 116 ganger](#)

30. mars 2012 16:20:59

[http://www.grene.com/shop/action/product\\_16000\\_-16\\_873705244\\_186068\\_\\_95605G42930\\_Flatstikk+for+ledningsskj%C3%B8ter](http://www.grene.com/shop/action/product_16000_-16_873705244_186068__95605G42930_Flatstikk+for+ledningsskj%C3%B8ter)

#### **kabelsko**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 130 ganger](#)

30. mars 2012 23:39:40

Farven på kabelskoen har noe med kvadraten på kablen bruk sort krympestrømpe problemet er løst MVH Bjørn

#### **kabelsko**



[Skrevet av Jon Rellsve, lest 110 ganger](#)

31. mars 2012 10:46:57

God ide, får kjøre på med krympestrømpe på utsiden :)

### **Kabelsko**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 99 ganger](#)

31. mars 2012 10:48:07

Der var det noen som hadde noe annet enn rød/gul/blå ja, takk :)

### **Olje på overdirve og girkasse**

[Skrevet av William Holden, lest 178 ganger](#)

31. mars 2012 11:11:14

Har litt problemer med at overdriven glipper (den går i fri når jeg slipper gassen, så høgger den til ved nytt gasspådrag) når bilen blir kjørt svært hardt.

Tenkte jeg skulle starte med å bytte olje. Hva slags olje skal jeg bruke?

Kan problemet skyldes for mye effekt? Har nå 130 hk målt på bakjula.

William

### **Mobil pumpe**

[Skrevet av Thomas, lest 71 ganger](#)

31. mars 2012 12:38:42

Jeg må nesten ha tilgang til mobil pumpe da jeg skal bytte clutch på Ensjø i Oslo.

Har du mulighet til å ta med pumpe hit en av de nærmeste dagene?

Takk for svar.

### **Olje på gearkasse MGB**

[Skrevet av Truls, lest 164 ganger](#)

31. mars 2012 17:20:40

Bruk en vanlig 20W/50 motorolje på gearkassen. det er to tappe plugger men bare et sted for på fylling. Syntetisk olje kan bli for glatt slik at synkroniseringen blir dårlig.

Feilen kan komme av lav oljestand,, tette filtre eller dårlige seter i ventilhus.

### **Overdrive**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 152 ganger](#)

1. april 2012 09:12:36

Hei Truls

De tidlige 3 syncro overdrivekassene hadde en vakuump-kontakt mot innsugsmanifolden i tillegg til bryteren for å styre innslaget av overdriven. Var ikke poenget der at når du bremsset på motoren så skulle overdriven slå seg ut slik at en fikk bedre motorbrems? Når en så åpnet gass-spjeldene ( gå gass) så ville overdriven slå inn igjen...? Tar jeg feil Truls? Disse bryterne er jo utilgjengelige idag og blir normalt bare utelatt....

mvh

halvor

### **Overdrive**

[Skrevet av Truls, lest 144 ganger](#)

1. april 2012 10:52:58

Hei Halvor

Overdriven skulle ikke slå seg ut ved motorbrems. Derimot skulle den ikke slå seg inn.

Det var også et relé.

Her fritt oversatt fra verksteds håndboken:

Når du slår på overdrivebryteren med høyt vakuüm i manifoilen vil vakuüm bryteren hindre at overdriven slår seg inn, før du gir gass igjen.

Releet hindrer at overdriven slår seg av ved lavt vakuüm i manifoilen.

### **Skraping i revers**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 140 ganger](#)

1. april 2012 16:15:36

Hei,

På min lille kjøretur idag, merket jeg at når jeg skulle geare til revers, kom det skrapelyd, og det var vanskelig å sette gearspaken i revers. Det virket som om clutchen ikke utløste nok. Ingen "godlyd" akkurat-----

Kan man justere et eller annet ifb. med clutchen så den utløser bedre, eller er det noe annet og værre på gang? Det har ikke vært problemer med dette før:-(

mvh

Kai E: Hager

### **Sjekket væsknivået?**

[Skrevet av Jon, lest 120 ganger](#)

1. april 2012 16:37:13

Er det væske i reservoaret til clutchpumpen?

Med luft i systemet vil det bli redusert slaglengde på clutchen, og den vil ikke løse ut skikkelig.

### **clutch**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 130 ganger](#)

1. april 2012 17:51:49

Tusen takk for tipset, Jon. Har sjekket reservoaret, og der var det nesten tomt for væske. Jeg har undersøkt i min "Drivers handbook" ang. hvilken fluid jag skal bruke, og det er anbefalt Lockheed Disc Brake Fluid, men er det ok å bruke hydraulisk olje fra f. eks. Biltema?

### **Clutch**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 138 ganger](#)

1. april 2012 17:59:13

Hei Kai

Ikke bruk hydraulikk olje, - men bremsevæske el.lign.

mvh  
halvor

#### **clutch**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 123 ganger](#)

1. april 2012 18:20:17

Det skal jeg gjøre Halvor. Men er det den samme bremsevæsken til både bremses og clutch? Og vil den blande seg med det som er der fra før?( Jeg vet ikke hvilken bremsevæske som er brukt)-----

mvh

Kai

< gearkasse på >

[Skrevet av William Holden, lest 97 ganger](#)

1. april 2012 19:21:08

**Takk for tilbakemelding, hvor mye olje skal det være? finnes det en nivåplugg?  
Hvordan kommer jeg til filtre i overdrive?**

**William**

#### **Ikke DOT5-væske**

[Skrevet av Jon, lest 130 ganger](#)

1. april 2012 19:41:30

Vanlig bremsevæske (DOT3 eller DOT4), men ikke silikonbasert DOT5-væske, er det du skal fylle på.

Siden du har mistet væske, tyder det på at du har en lekkasje i systemet. Da kan væske lekke ut, og luft lekke inn.

#### **Plassering av utvendig speil. MGB 1966**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 140 ganger](#)

1. april 2012 20:05:55

Hei,

Jeg bare lur på; finnes det noen regler for plassering av utvendige speil på MGB 1966 ? Det satt ett speil på min, type "Torpedo", plassert et godt stykke ut på venstre forskjerm, og vanskelig å stille/bruke. Jeg vurderer å sette på speil, runde, på høyre og venstre dør. Jeg synes jo den er reneest og penest uten speil da...Men kjekt å se bakover..

Hilsen Tom Lynga, Kolbotn

#### **Clutch**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 115 ganger](#)

1. april 2012 22:42:03

Det kan vel hende at det er en liten lekkasje, men det er lenge siden beholderen ble kontrollert. Når jeg har etterfylt, vil da evt. Luft i systemet bli borte, eller må systemet luftes?

Mvh  
Kai

### **speil**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 130 ganger](#)

2. april 2012 01:04:45

Speil på forskjerm er helt ubrukelig av stansbedømmelse blir helt feil senere modeller ble levert med speil på begge dører dette fungerer helt fint ,Men pass på når du monterer disse så det er plass til å åpne det lille side vinduet

### **clutch**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 130 ganger](#)

2. april 2012 01:16:29

HEI er det lekkasje i slave sylinder kann du som regel etter fylle å pumpe opp trykk men det er som regel bare midlertidig den må overhales er det lekkasje på hovedsylinder får du som regel bremse veske på høiere sko eller inn i bilen denne bør du bytte MVH BJØRN

### **OVERDRIVE**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 137 ganger](#)

2. april 2012 01:29:17

HEI er det 4synk gir kasse vilken model kann ha nivå plugg på siden under bilen eller peilepinne bak radiokonsollen inn mot torpedo veggen veldig vanskelig å finne .Sjekk oljen er den sort så har du et problem du kan ringe meg så kan jeg forklare mere mob 90010705MVH BJØRN

### **Overdrive**

[Skrevet av Truls, lest 141 ganger](#)

2. april 2012 01:58:43

se <http://www.nmgk.no/default.asp?page=827>

### **clutch**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 118 ganger](#)

2. april 2012 10:08:59

Hei, og takk for alle råd. Bjørn, unnskyld et "dumt" spørsmål, men hva er slavesylinder og hovedsylinder? I min håndbok står det omtalt kun "master cylinder" og bilde av sylindere i motorrommet oppe i venstre hjørne sett forfra---- (Jeg har ikke fått noe bremsevæske på skoene , så da er vel hovedsylindere ok?:-) Dette blir mange spørsmål etterhvert-----glad jeg kjører EL-bil til daglig:-)

mvh  
Kai

### **clutch**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 126 ganger](#)

2. april 2012 11:26:51

Slave sylindren sitter på girkassen ved clutch huset dette er en sylinter med et stempel som skyver på armen til clutchen .hoved sylindren er den med det minste veske beholdere du kan ringe meg mob 90010705

### **Clutch**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 113 ganger](#)

2. april 2012 23:11:26

Fylte på litt DOT4 væske og kjørte en tur idag. Alt virket ok og ingen lekkasje. Så da kan sommeren gjerne komme: -)

### **MGF/TF toppakning**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 95 ganger](#)

4. april 2012 09:10:27

Da har Ole Martin Kultorp ringt og sagt at TF'en er klar. Jeg investerte for et par år siden i en kjølevæske ekspansjonstank med nivåalarm. Denne kostet noe over 1000,-, men denne har betalt seg allerede. Da toppakningen røk for et par uker siden, ble jeg varslet pga. lavt kjølevæsknivå. KONSEKVENSEN VAR AT SYLINDERFORINGENE ER USKADDE OG IKKE MINST TOPPEN ER FORTSATT RETT OG FIN!!!! Dermed var det bare å skifte toppakningen mot den nye og forsterkede typen. Mange takk til Ole Morten Kultorp i Kultorp Bilservice i Sarpsborg!!

NÅ KAN JEG SE SOMMEREN PROBLEMFRIIT IMØTE!!!!

mvh  
halvor

Igjen - mange takk til Jon Fredheim!!!! Håper forholdene i klubben kan normaliseres slik at du igjen ser deg tjent med å komme tilbake som medlem!!!

### **TF**

[Skrevet av Jon, lest 93 ganger](#)

4. april 2012 09:54:35

Så bra at TF'en ble klar til påske! Trenger du skyss fra toget til Varteig, så står F'en klar :)

### **MG TF HGF**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 89 ganger](#)

6. april 2012 18:48:25

Takker for det generøse tilbudet Jon, men blir hentet i Jaguar og kjørt direkte til Kultopr...

Sa jeg at regninge ble 12 500,-. Dette er LANGT under tilsvarende tilbud jeg fikk i Oslo-regionen. I dette beløpet ligger også fullstendig vasking av kjølesystemet for å fjerne alle oljerester.

Anbefales!!

Kultorp Bilservice AS  
Fjellfoten 12A

1734 Haslundsøy ( Sarpsborg)  
tlf.: 69 12 13 50

mvh  
halvor

### **MGB GT Video**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 130 ganger](#)

7. april 2012 11:59:37

Artig video som tar for seg kjøp og litt småfix på en MGB GT  
Wheelers Dealers (ikke teksten)  
<http://www.youtube.com/watch?v=nQqvVb6wvF4>

### **Deler fra MGB GT selges billig!!**

[Skrevet av Ivar, lest 192 ganger](#)

7. april 2012 16:32:18

Selger fungerende Overdrivekasse, mellomaksel og bakaksel fra 1974 modell GT som er vraket. Rostyle felger med greie dekk. Starter og dynamo. Turteller og speedometer, 4 toms. Midtkonsoll, diverse hengsler, mye smådeler. Se forøvrig annonse på Finn.no. Hele sulamitten går for kr 4000,- da jeg har kjøpt meg en annen type bil og trenger plassen.

Tlf 90569768

### **Deler fra MGB GT selges billig!!**

[Skrevet av Ivar, lest 155 ganger](#)

8. april 2012 15:50:40

Alt er nå solgt!

### **MGB GT Cut-away**

[Skrevet av Per Erwin Mügge, lest 154 ganger](#)

11. april 2012 13:42:02

Når man snakker om MGB GT deler.  
Ta en titt på denne MGB Cut-away, Heritage Motor Centre Museum, Gaydon

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

### **Advarsel til MGF-eiere**

[Skrevet av Hans-Gunnar Kristiansen, lest 182 ganger](#)

13. april 2012 16:24:52

Vår familie har hatt en MGF i vårt eie et par år nå. Rundt "batteribrønnen" har jeg observert at det har begynt å danne seg hvit "syreskorpe" og bestemte meg her om dagen for å gjøre noe med det. Jeg løsnet og tok ut batteriet, og stor var min overraskelse da jeg fikk se at hovedbremserøret fra masterpumpen går gjennom "gulvet" i batteribrønnen i det indre venstre hjørnet (sett i kjøreretningen). Dette er en svært dårlig/farlig design da eventuell batterisyre også vil tære på bremserøret og svekke dette over tid hvis det ikke gjøres noe med det.

Så dere MGF-eiere som ikke er klar over det, ta ut batteriet og sjekk tilstanden på dette bremsesørret! Puss rent, grunn og mal etter alle kunstens regler. Gjerne Techtyl el.l. til slutt! Jeg gikk til Europris og kjøpte en malebøtte til 25 kr som jeg vil sette batteriet oppi. Da må du finne en annen løsning å feste det hele med, men den nevenyttige finner nok på noe. Ring hvis du vil ha et forslag! 9072 2368.

vennlig hilsen Hans-Gunnar Kristiansen

### **Advarsel til MGF-eiere**

[Skrevet av Hans-Gunnar Kristiansen, lest 131 ganger](#)

14. april 2012 10:34:48

Rett skal være rett: det er ikke et bremsesør, men hydraulikkør for clutchoperasjonen. Altså ikke så dramatisk, men kan bli kjedelig uansett.  
mvh HG

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 175 ganger](#)

17. april 2012 20:14:59

Hei, det er noe jeg lurer på ang. oljetrykket etter oppstart. Det tar ca. 5 sekunder før oljetrykksmåleren reagerer etter oppstart av kald motor på min MGB. Er dette riktig, og vil det evt. slite unødige på motoren?

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Truls, lest 157 ganger](#)

17. april 2012 23:01:52

Når bilen har stått lenge renner oljen tilbake i bunnpannen fra filter og kanaler. Jeg går ut fra at du har stående filter. Riktig start prosedyre er: Ta av ledningen til coilen. Ta også gjerne ut pluggene. kjør motoren på selvstarteren til du begynner å få trykk. Monter ledninger og plugger. Ved rusing av motoren uten oljetrykk kan du skade ramme og veiv lagre.

### **oljetrykk**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 149 ganger](#)

18. april 2012 00:04:30

OK, da blir det prosedyren heretter når bilen har stått lenge:-)

### **eXXLRkbFszLebvUEjso**

[Skrevet av Bob, lest 73 ganger](#)

18. april 2012 20:58:14

ooooooooooooooooooooooooooooowww grattis! e4r det en vinst eller ne5t du kf6pt..? idag staluv4s te4vlingen med gravidsm4cket hos carolina 1979. te4nkte bara, om du e4r med de4r o te4vlar.. min nya te4vling som jag skulle ha, har e4nnu inte hf6rt av sig. :/ vad gf6ra? mailbomba? jaaa, idag sle5r det nog 200 strecket, jag hade 12 nu sist ne4r jag kollade. det e4r ju bara he4lften kvar. och kve4llen e4r ung. eller ja. kve4llen e4r ju knappt ens ff6dd e4n.

### **aAuFYeRGyHaBw**

[Skrevet av Pina, lest 64 ganger](#)

19. april 2012 06:34:06

Eric, didn't you work on it last year as well? That's great. I would like to and it would be a GREAT thing for BOMB but Sat's are just tough for me with the kiddos etc. at this point. The sciteon we saw flagged out for the building is called Straight Shot or something I think. Right now it's a little hard to imagine as it's a deep rock gully.

### **Vognkort/teknisk data Midget**

[Skrevet av Jan Robin, lest 119 ganger](#)

19. april 2012 22:31:16

Hei.

Har impotet en Midget MK 2 1275 -67mod. Prøver å få den registret med det engelske vognkortet er noe mangelfult. Har prøvd å å tak i mer teknisk info fra det "engelske biltilsynet" uten hel.

Mangler teknisk info som: effekt, toltalvekt, dekkdim mm.

Noen som vet hvor jeg kan få tak i dette?

### **Vognkort/teknisk data Midget**

[Skrevet av Truls, lest 111 ganger](#)

20. april 2012 01:34:19

Noen trafikkstasjoner har godtatt sertifikater fra BMHT.

Se <http://www.heritage-motor-centre.co.uk/store/heritage-certificates-and-archive-services/technical-specification-packages/heritage-certificate-and-technical-specification-package.html>

### **Dumt...**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 99 ganger](#)

20. april 2012 11:41:36

Filler'n - så det for sent :-)

akkurat hva jeg trengte...

### **Film**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 67 ganger](#)

20. april 2012 12:03:20

Hey Raymond,

artig film i koslige gater - og fin musikk :-)

Hvem spilte den første melodien i filmen?

### **Oljetrykk - riktig filter**

[Skrevet av Kjell hagen Nilsen, lest 127 ganger](#)

20. april 2012 13:04:50

Om du har stående filterboks er det til stor hjelp å benytte et filter med "anti-drain valve" da dette hindrer oljen i filteret i å renne tilbake til bunnpannen. Når du startet opp igjen vil du ikke behøve å fylle hele oljefilteret og trykket kommer opp raskere.



### **Oljetrykk - riktig filter**

[Skrevet av Truls, lest 121 ganger](#)

20. april 2012 16:09:04

Jeg har prøvet flere typer, men etter vinterlagring (5mndr.) har de en tendens til å tømme seg. Ved normal bruk er det ikke noe problem.

### **Verksted i Sverige**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 178 ganger](#)

20. april 2012 16:50:56

Jeg trenger nå å få utført noen reparasjoner, bl. a. å få skiftet karbonringen (eller hva det heter) i clutchen. Jeg var oppe hos Bråthen på Lillestrøm, men de var fullt opptatt til utpå sommeren.

Da er det ikke så mange muligheter igjen etter at Bjørn Rygh måtte gi seg. Men kanskje det finnes gode muligheter i Sverige? Er det noen som vet om et godt MG-verksted i nabolandet, og helst ikke så veldig langt fra Oslo?

### **oljepumpe MG TD**

[Skrevet av Per Olsson, lest 102 ganger](#)

20. april 2012 18:15:09

Jeg skal sjekke innerste kuleventil på pumpen, men får ikke av innerste delen på pumpehuset

Er det noen som har et råd

Hilse Per Olsson

### **Karbonring**

[Skrevet av Bjørn, lest 159 ganger](#)

20. april 2012 19:08:27

Dette kan jo hvilket som helst verksted gjøre. Regn med 8 timers jobb.

Har du tilgang til en motorløfter så er det ikke så vanskelig å gjøre det selv.

Motor må løsnes og trekkes langt nok vekk fra gearkassen til at man for byttet karbonringen. Den behøver ikke å løftes helt ut. Karbonringen sitter bare med klips så den er enkel å bytte etter man har fått fjernet motoren.

Om du vil forsøke selv, og behøver en motorløfter så kan du låne min en helg.

Mvh Bjørn

92697113

### **Takk for tips**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 150 ganger](#)

20. april 2012 20:13:17

Bjørn, takk for tips, info og tilbud om lån av motorløfter. Dessverre så vil ikke jeg selv klare en slik jobb, men jeg snakket med en bekjent som driver eget verksted (autorisert) og han fortalte at han kjente konstruksjon fra Hilman han hadde reparert. Han anbefalte å bytte alle delene i kløtsjen når motoren allerede var ute. Så kanskje jeg ikke behøver noen MG-spesialist.

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 140 ganger](#)

21. april 2012 02:16:15

Dette er jo et vanlig problem ved oppstart vist man ikke ruser opp motoren når den starter så går dette helt greit ikke la deg blende av disse forståelsepååerene ta dette helt med ro di vet ikke hva di prater omm MVH BJØRN

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 123 ganger](#)

21. april 2012 16:55:44

Takk for alle tips, greit med forskjellige råd, men litt forvirrende er det jo-----: -)

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Bjørn E. Johannessen, lest 115 ganger](#)

21. april 2012 18:22:02

Hei Kai Endre, - jeg lurte litt på det samme i sin tid, og fra Peter Burgess i UK som har produsert en ny topp for meg, fikk jeg følgende å forholde meg til ved første oppstart:

1. Fyll olje til max merket. 2. Ta ut pluggene. 3. Kjør motoren på nøkkelen til oljelampa slukker, og du har minst halvt normalt oljetrykk.

4. Sjekk oljenivået, og etterfyll hvis nødvendig. 5. Inn med pluggene, og fyr opp . . .

Nå gjaldt dette riktignok "ny motor", men slik gjør jeg det hver gang bilen har stått veldig lenge, i visshet om at jeg ihvertfall ikke gjør noe galt. :)

Mvh

Bjørn Erik

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 106 ganger](#)

21. april 2012 22:06:47

Jeg gjorde et lite forsøk idag, som kanskje fungerer hvis motoren ikke har stått altfor lenge. Jeg unnlot å dra ut choken, og kinnnet motoren noen ganger på starteren,----- den starter ikke med choken inne. Da fikk jeg et visst trykk, før jeg dro ut choken og startet. Og oljetrykkmåleren reagerte umiddelbart. Hva sier ekspertisen om denne metoden? Dette er kanskje ikke så stort problem, men jeg likte bare ikke lyden på motoren i sekundene før oljetrykket ble riktig. (En litt "tørr" lyd)

### **Oljetrykk**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 120 ganger](#)

21. april 2012 22:39:33

Hei

Jeg har den samme opplevelse som deg, tar noen sekunder før oljetrykk måleren kommer opp på riktig trykk, men jeg ser at den øker, og som Bjørn sier, ta det med ro, det er veldig vanlig.

### **Deler 1977 Gt**

[Skrevet av Svein Hauso, lest 131 ganger](#)

23. april 2012 18:37:14

Har en komplett 1977 gt som selges i deler. Bilen er demontert Har også en 3.5ltr V8 med manuell kasse som selges.

Ring meg på tlf 41626126 mvh svein

### **Ny V-Power 98 bensin**

[Skrevet av Tore Lie, lest 202 ganger](#)

24. april 2012 12:57:30

Apropos oktantall-diskusjonen lenger nede i forumet: Ser i dag at Shell lanserer ny V-Power Nitro+ bensin. Den har 98 oktan, og erstatter både 95 og 99 oktan-versjonene av den tidligere V-Power.

Så da blir det vel 98 oktan fra nå av. Håper MGBen er like fornøyd med den som den var med 99 oktan-versjonen...

Fordelen er selvfølgelig at Shell med dette gir et signal om at de kommer til å ha en premium 98-bensin tilgjengelig ennå en stund fremover. Og det er vi glade for!

### **Oktantall**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 172 ganger](#)

24. april 2012 22:30:16

Jeg skal ihvertfall ikke fylle 95 okt. lenger. Siden jeg fylte med 99 okt. (Jeg måtte blande 95 og 99 da jeg hadde halv tank med 95, så da ble det vel ca. 97 okt.:-) -----har jeg ikke hatt noen ettertenning, som jag var plaget med på "ren" 95. Så ny 98 okt. høres veldig bra ut.

Men bare et spørsmål: Er det forskjell på blyerstatninger, og hva er isåfall best? Ser at Biltema har noe, men jeg har til nå kjørt på Statoil sin, som fulgte med bilen. Men nå har jeg brukt opp den flasken-----

### **Karbonring**

[Skrevet av Åsmund Martinsen, lest 124 ganger](#)

26. april 2012 22:09:20

Som litt bilinteressert så lurer jeg på hva karbonring er for noe. Dersom dette er det samme som utløserlager til clutch, så er betegnelsen ny for meg. Event. hvor kommer navnet i fra?

### **carbonring**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 134 ganger](#)

27. april 2012 00:29:36

Hei dette er vel en litt forvirende .det menes utløserlager av kullsikt som var mye brukt før denne bør kokes i fett eller legges i olje før bruk da holder den lengere MVH bjørn

### **Forgassere**

[Skrevet av Helge Odden, lest 195 ganger](#)

27. april 2012 17:30:43

Hei jeg driver og mekker 1957 MGA og der har jeg et spørsmål? Hvilken forgasser skal jeg bruke, jeg har den som satt på bilen da jeg kjøpte den, det er en dobbel SU med inskripsjonen AUC6020z på selve huset. Den andre er en Weber DGV 5A 32 36. Håper det er noen som har erfaring med dette og kan gi meg et godt råd. Kan treffes på tlf 97675767

### **Velg SU!**

[Skrevet av Tore Lie, lest 136 ganger](#)

2. mai 2012 19:18:46

Det er andre der ute som har mye mer praktisk erfaring med ulike typer forgassere enn jeg har, men jeg hiver meg frem på med et svar som er litt emosjonelt og litt teknisk!

Bruk SU-forgasserne! Fordi:

- 1) Ifølge en av de store guruene på MG-motorer, Peter Burgess, gir Weber-forgasseren helt minimal ekstra motorytelse, og da bare ved veldig høye turtall. Voldsom effektøkning er en myte, sier han. Dette finnes det god dokumentasjon på i boka hans.
- 2) Ifølge samme mann har Weberen et langt større behov for stadige justeringer. Hvis en SU-forgasser stadig må justeres er det antagelig fordi den er slitt i spjellakslene så den suger falsk luft, og da trenger den en overhaling - ellers lar den seg aldri justere skikkelig. Men når alt er i orden, trenger du ikke røre den. (Det siste står for min regning og praktiske erfaring.)
- 3) I MG-miljøet er det mange flere som kan gi deg gode råd og har erfaring med SU-forgassere enn med Weber. Også enklere med deler.
- 4) SU er originalt utstyr, og ser MYE bedre ut på en MGA-motor!

### **Lyd i Gearkasse 4 trinn MGB 79**

[Skrevet av Morten A. Hansen, lest 139 ganger](#)

3. mai 2012 22:49:08

Har en MGB 79, 4 trinn. Har fått en "klirrelyd" (skranglelyd) som er turtallspåvirket, spesielt i 2. og 3. gear. Kan ikke se at noe er løst. Er det noen som har tips om hva årsaken kan være?

### **Momet og prosedyre for tiltrekking av topplokk**

[Skrevet av William Holden, lest 107 ganger](#)

7. mai 2012 22:18:04

Noen som vet hvor mye en alu x-flow topp skal trekkes til med? Skulle gjerne også vist mometet på de tre skruene på vippearmsakslingen. Mener å huske fra sist gang jeg trakk til at det var det samme som for en stål topp men er ikke helt sikker.

### **Nye dekk og avbalansering**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 172 ganger](#)

8. mai 2012 19:55:08

Var innom en lokal bensinstasjon idag for å lappe et dekk til MG´n. Der fant de ut at dekket var ca. 12 år gammelt, og modent for utskifting. Så det ble til at jeg bestilte 4 nye dekk. Men de kunne ikke avbalansere hjulene, da det er av typen eikehjul med hub. Spørsmålet er da om det er mulig å avbalansere disse, hvem kan gjøre det, og er det nødvendig? Jeg har ikke merket noen vibrasjoner med de gamle dekkene. Jeg får de nye på torsdag 10. så jeg har ennå ikke fått prøvekjørt dem.

### **nye dekk og avbalansering**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 140 ganger](#)

8. mai 2012 20:11:10

Det var noe jeg glemte å spørre om-----kan jeg bruke slangeløse dekk på disse felgene? På det som var pungtert, er det brukt slange, selvom dekket egentlig er slangeløst. Er det fordi et eikehjul slipper luften ut ved eikene?

### **Dekk**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 156 ganger](#)

8. mai 2012 22:04:15

Hei du må ha slange i dekket .Autogrip ha utstyr for avbalansering av eke hjul det hadde kanskje vert lurt å kjøpt dekk der dem har god erfaring med eke hjul MVH Bjørn

### **Eikehjul**

[Skrevet av OLA, lest 160 ganger](#)

8. mai 2012 22:13:49

Ta kontakt med Autogrip i Breivollveien 27, Oslo.  
Det ble laget et spesialverktøy for balansering av eikehjul som de har på dekkverkstedet. Snakk med gutta i disken. Det lønner seg å ta en sjekk av nye dekk og felg så slipper du ristingen som kan oppstå i forskjellige hastigheter.

### **Slange**

[Skrevet av Ola, lest 141 ganger](#)

8. mai 2012 22:21:38

Som Bjørn sier; du må ha slange i dekkene. Sjekk også at gummibåndet som ligger i felgen og beskytter slangen mot gnaging på eikehodene, er hel og feilfri.  
Om denne er slitt og ujevn bør du sette på nytt bånd.

### **eikehjul**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 128 ganger](#)

8. mai 2012 23:16:14

Takker for svarene! Da blir det å ringe Autogrip imorgen. Godt å ha MG-kubben:-)

### **Dekkdimensjon**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 138 ganger](#)

9. mai 2012 09:48:35

Har idag ringt Autogrip, men de hadde ikke akkurat samme dim. som de jeg har, 165 SR 14, som visstnok ikke lages lenger. De hadde 165/70 SR 14, som skulle være nesten det samme. Er dette et godt valg til min MGB? Eller finnes det noe bedre?

### **Dekktype og dimensjon MGB eikefelger**

[Skrevet av Erik A. Bogaard, lest 144 ganger](#)

9. mai 2012 10:29:39

Jeg kjøpte Uniroyal 165/ R14 84T Rallye 380 hos Sharif i fjor. Dette er visstnok "samme" som MGB ble levert med originalt. Har kjørt både småturer og langturer med dem på vått og tørt. Kjempefornøyd med veigrep og komfort. Avbalansering på eikefelger anbefales uansett, men kan gå fint uten. Jeg har kjørt en sesong uten, men har nå litt ubalanse i ene bakhjul. Skal balansere straks.

Lykke til !

### **Felgbredde dekkdimensjon**

[Skrevet av Truls, lest 153 ganger](#)

9. mai 2012 11:36:52

Bilene ble levert med 155 \* 14 og 165 \*14 normal profil. Kalles i dag for 80 profil. Nummeret på speedometeret kan fortelle deg ( dersom det er originalt ) hvilken dekkdimensjon bilen ble levert med fra fabrikk. Valget av dekk begrenses av felg bredden. Du har sannsynligvis en felg som er 4.5" bred. Da er den største lovlige bredden i 70 profil 175. MAO. 175/70\*14. Disse har samme rulle diameter som 155/80\*14.

165/70 14 er lavere enn original dimensjonen .

I følge søk på nettet er det flere leverandører som kan levere 165/80\*14 som etter min mening gir den beste komforten.

### **Dekkdimensjon**

[Skrevet av Erik A. Bogaard, lest 139 ganger](#)

9. mai 2012 13:03:21

Lytt til Truls, han kan dette.. Mine dekk er forøvrig Uniroyal 165/ R14 84T Rallye 380, og gir som sagt utmerket kjørekomfort..

### **Dekkdimensjon og avbalansering**

[Skrevet av Tore Lie, lest 123 ganger](#)

9. mai 2012 13:38:43

Et forslag til: Kontakt Terje Sunnaas, nettsiden er <http://www.sunnaas-hjul.no>

Han har levert og balansert Vredestrin Sprint Classic 165/80-14 til mine eikehjul. Perfekt balansert og perfekt dimensjon - synes jeg!

### **dekkdimensjon**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 129 ganger](#)

9. mai 2012 21:30:33

Ja, det lønner seg å lytte til ekspertisen. Nå kan jeg konsentrere meg om å få fatt i 165/80 R 14 av et eller annet merke. Har i første omgang fått satt i ny slange og fått balansert hjulet. Det viste seg at båndet inne i felgen var slitt, så de brukte en sterk

tape, da de ikke hadde slikt bånd. Men det holder forhåpentlig inntil jeg finner noe bedre. Jeg tror pungteringen kan ha skjedd etter en "skogstur" på svenske grusveier med Follo avdeling forrige helg, da fikk nok eikene "kjørt seg". Så dårlige grusveier med eikehjul frarådes herved!:-)

### **nye dekk og avbalansering**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 113 ganger](#)

15. mai 2012 21:50:57

Da har jeg omsider fått nye dekk i riktig dim. 165/80 R 14. Mrk. Toyo. De føles behagelig myke, og med balansering av alle hjul, ble det noe helt annet å kjøre med. Et lite og hyggelig verksted, Bislett Dekksalg, skaffet dekkene og hadde utstyr for balansering.: -)

### **Servo**

[Skrevet av Per Erik, lest 70 ganger](#)

16. mai 2012 15:18:40

Takk for gode tips .

Fant feilen ,dårlg kontakt i hovedsikring 40 amp

### **Lakkering av dashboard med krympelakk**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 128 ganger](#)

18. mai 2012 12:05:56

Hei

Jeg har snakket med flere som har lakkert sine dashboard selv med krympelakk på boks. I følge de jeg har snakket med om dette er det mer eller mindre tilfeldig om dette blir bra eller ikke. Jeg lurder derfor på om det er noen som har konkrete eksempler på hva som skal til for å oppnå ønsket effekt? (krympe)

Dersom noen har erfaringer på hva som ikke fungerer vil jeg også høre om det

Mvh

Frank Rygh

### **Wrinkle finish**

[Skrevet av Jon , lest 141 ganger](#)

18. mai 2012 18:12:42

Krymplakk fås på sprayboks fra flere fabrikanter. Det er lurt å prøve seg fram på en annen plate før man går i gang med dashbordet.

En grei arbeidsbeskrivelse: <http://www.mgexperience.net/article/wrinkle-paint.html>

### **Krympelakk**

[Skrevet av Frank Rygh, lest 122 ganger](#)

19. mai 2012 07:53:35

Hei

Takk for svar. Har lest artikkelen og vil forsøke denne fremgangs-metoden på et testområdet :)

Mvh

Frank Rygh

### **MGB GT Jubilee #730 selges**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 138 ganger](#)

19. mai 2012 18:57:31

<http://www.finn.no/finn/car/used/object?finnkode=34996546>

### **erfaringer ved oppstart etter vinterlagring**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 132 ganger](#)

21. mai 2012 22:48:49

Hei,

Jeg er fersk MGB-eier, kjøpte i August 2011. I vinter har bilen stått lagret i en gammel uisolert garasje på landet. Satte fra meg bilen med toppladde batterier, og full tank. Oljen var ny.

Da jeg skulle hente bilen, hadde jeg med ekstra batteri. Men, det var jo bare å vri på nøkkelen, Brooooo...broom, så var den der, klar til en utflukt i vårværet. Er det så enkelt, eller er det jeg som har vært heldig ?

Hilsen Tom Lynga

### **erfaringer ved oppstart etter vinterlagring**

[Skrevet av Tore Lie, lest 116 ganger](#)

22. mai 2012 09:05:39

Jeg hadde akkurat samme erfaring i vår. Vred på tenningsnøkkelen, og det var det. Ingen ekstra lading gjennom vinteren. Riktignok startet jeg sesongen tidligere enn vanlig, 24. mars, men MGBen vår er bygd om til ett 12V batteri, så kapasiteten er mindre enn med de to 6V som er originalt.

Ellers har du jo fulgt den riktige oppskriften da du satte bort bilen for vinteren. Full tank, gjerne med en god porsjon kondensfjerner, fulladet batteri og ren olje.

Andre som har erfaringer?

### **oppstart etter vinterlagring**

[Skrevet av Ola Thygesen, lest 118 ganger](#)

22. mai 2012 15:29:02

Samme sak her. Før lagring: full tank, kondensfjerner og hovedstrømbryter av og så står den hele vinteren og venter på at våren skal komme. Starter med en gang.

Fulladede batterier har det fint om de får stå kaldt, men det kan være en fordel å skaffe en vedlikeholdslader som kan være påkoblet hele vinterhalvåret. Nå er det varmt og sol fra skyfri himmel.

Brom - brom, ut på veien alle sammen!!

### **F / TF eiere?**

[Skrevet av Thomas, lest 155 ganger](#)

22. mai 2012 21:55:29

Finnes det noen F / TF eiere der ute?



Siden jeg kjøpte min F i fjor har jeg nesten ikke kommet over noen andre aktive eiere på internett eller biltreff (jeg kunne ikke komme på Øvrevoll, men så bilder av tre-fire F / TF derfra).

Miljøet for disse bilene er stort i England, men hvordan er det i Norge?

Kommer det mange F / TF på treffene til NMGK?

Blir det arrangert treff eller samlinger for nyere MG, og hvor i landet holder de fleste eierne av disse bilene til?

Selv bor jeg på Romerike.

**mgf**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 152 ganger](#)

23. mai 2012 01:08:26

Hei det er flere mgf eiere i oslo senter som er på våre møter og våre turer MVH Bjørn

**MGF og MGTF eiere?**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 158 ganger](#)

23. mai 2012 11:07:18

Hei!

Ja, det finnes en god del MGF og MGTF eiere her ute.

Jeg har for få uker siden tatt over MGF-MGTF registeret, så jeg er fersk med akkurat denne oppgaven i klubben. Ut fra de opplysninger jeg har fått fra forrige registerfører er det litt over 60 medlemmer i klubben med slike biler. Totalt i Norge har vi nesten 260 biler registrert, de fleste MGF. Eierne er spredt over det meste av landet, dog synes det at nord for Trøndelag tynnes rekkene ut. Med så mange registrerte biler der eierne ikke er medlemmer er det godt grunnlag for å rekruttere nye medlemmer til klubben.

Siden vi i Norge totalt sett ikke har så veldig mange MG biler, blir det helst slik på turer og treff at alle som vil deltar uansett alder eller MG modell. Det er derfor få eller ingen modellsesifikke treff og turer.

Så vidt jeg vet er det heller ingen av de andre registrene i klubben som har slik egen aktivitet i stor grad.

Tidlig på 2000-tallet var det et par forsøk på å etablere en MGA dag, tross frisk innsats så lot det seg ikke gjøre den gang, så vidt jeg husker fordi få stilte opp.

Landstreffene vi hadde i 2006-2007-(2008) hadde egne modellsesifikke parkeringer slik at de med samme bilmodell hadde mulighet til å samles rundt sine.

Men at det ikke er så stor modellsesifikk aktivitet betyr ikke at vi i MGF-MGTF registeret ikke kan lage oss turer og treff. Det finnes nesten ubegrensede muligheter, men det må være en viss interesse blant eierne av slike biler for å dra i gang turer og aktiviteter.

Så de som leser dette og vil på tur med sine MGF-MGTF, send meg en epost så lodder vi stemningen for å dra i gang en tur eller flere.

Dere treffer meg på: [nmgkmgf@nmgk.no](mailto:nmgkmgf@nmgk.no) eller [norway@mgfregister.org](mailto:norway@mgfregister.org)

Ser for meg turer både her hjemme, i Skandinavia og ikke minst til bilens hjemland, England.

Miljøet er, som du skriver, stort i England. Mange av oss norske MG-entusiaster har engelske bilvenner, og vi er alltid velkomne! Så gode kontakter i England er til hjelp og hygge for mange av oss, ikke minst er MG Car Club MGFRegister en stor ressurs for alle som har MGF eller MGTF.

I England finnes selvsagt også det mest kompetente miljøet hva gjelder verksted og ellers andre muligheter for bilene.

Hilsen  
Steinar Braaten  
Fersk registerfører for MGF og MGTF

### **Tusen takk for svar**

[Skrevet av Thomas, lest 146 ganger](#)

23. mai 2012 12:17:44

Tusen takk for veldig utfyllende og informativt svar.

Jeg forstår det kan være vanskelig å opprettholde modellspesifikke treff, og det er i grunn ikke noe problem heller. Vi er alle den samme MG-familien uansett. :)

Det er et veldig godt initiativ du tar med å lodde stemningen for turer med MGF-MGTF, og jeg vil veldig gjerne være med om det blir noe ut av dette.

Jeg har på bakgrunn av dette meldt meg inn i NMGK og håper på å få treffe flere av medlemmene for hyggelig prat og samvær.

### **MGF og MGTF eiere**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 158 ganger](#)

24. mai 2012 14:49:32

Bare en rettelse når det gjelder egne treff for modeller.

(Tidlig på 2000-tallet var det et par forsøk på å etablere en MGA dag, tross frisk innsats så lot det seg ikke gjøre den gang, så vidt jeg husker fordi få stilte opp.)

Dette er feil! MGA dagen ble tatt over av Are Christensen og undertegnede i 2003 etter at John Barrett hadde driftet dette i mange år fra tidlig 1990 tallet med godt oppmøte hver gang, fra vi overtok arrangementet så var det år etter år et vellykket arrangement på Ringnes Gård helt frem til 2006 da Landstreffet slukte det! Det er fullt mulig å arrangere dette, har mange ganger tenkt tanken om å ta opp igjen dette med MGA dagen. Vi får se?

Ellers så er du hjertelig velkommen til vår møter i Oslo Senter, der er det flere hyggelig MGF/TF eiere og generelt et veldig hyggelig miljø.

Med vennlig hilsen  
Thor Sørensen  
Leder Oslo Senter

### **Vinterlagring**

[Skrevet av Anett Glittfjell, lest 96 ganger](#)

24. mai 2012 23:11:31

Jeg har en MGF som riktignok startet med en gang men som hadde gått ned på støtdemper hydraulikk i løpet av vinteren. Den er nå sjekket og fylt opp i Moss og ingen lekkasjer. Er dette normalt?

Hilsen fersk MGF eier

### **Bakrute på MGF**

[Skrevet av Anett Glittfjell, lest 112 ganger](#)

24. mai 2012 23:17:45

Hei!

Jeg er ny MGF eier og var uheldig å sprekke bakruta i kalesjen tidlig i våres. Jeg har kjøpt ny rute men vet ikke hvordan eller hvor jeg får skiftet denne. Jeg tilhører Drammen senter, men alle gode forslag mottas med takk. Kanskje noen kan hjelpe meg? (Håper jo helst på bare finvær så jeg slipper å ta kalesjen opp:)

Vennlig hilsen  
Anett Glittfjell

**Hydragas**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 91 ganger](#)

25. mai 2012 23:26:34

Hydragas systemet må pumpes opp av og til slik at bilen har riktig høyde. Det er ikke så lett å si slik rett ut fra det du skriver om det i ditt tilfelle er "normalt" eller "unormalt" å etterfylle. Hold øye med om bilen begynner å sige ned igjen så vet du tidsintervall og kilometer kjørt siden sist du fikk etterfylt. Ut fra det kan en si noe om bilen har unormalt behov for å etterfylle Hydragassystemet.

Men siden verkstedet ikke fant noen lekkasje bør du kunne se problemfritt på sommeren og glede deg med bilen på mange turer!

Hilsen  
Steinar Braaten

**Bakrute MGF**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 107 ganger](#)

25. mai 2012 23:37:47

Det finnes veiledninger på web som viser hvordan en bytter bakruten på disse bilene om du ønsker å gjøre byttet selv. Søk gjerne opp via MGCC MGFRegistr sitt forum sin tekniske side:

[www.mgfregister.org/forum/](http://www.mgfregister.org/forum/)

Hvis du vil ha noen til å gjøre jobben kan du forslagsvis prøve Geir Enersen som har Lier Traktor, han er medlem i klubben. Om han ikke har anledning har han mulig et forslag til andre i ditt område som kan. Eller snakk med Rygge bilverksted der du fikk sjekket Hydragas systemet ditt.

Hilsen  
Steinar Braaten

**klirring i girstang/kasse**

[Skrevet av StigN, lest 79 ganger](#)

26. mai 2012 11:37:45

Hei,

Jeg hadde tilsvarende på min 79 modell. Mener å huske at jeg lokaliserte problemet til de 4 skruene som fester pynteringen/flensen rundt lær/gummimansjetten på girstanga. Virket som om disse akkurat var en smule for lange, slik at dersom man strammet for mye så touchet de ned i girkassa under....

## **varmt**

[Skrevet av Jan Olaf Andersen, lest 134 ganger](#)

27. mai 2012 22:36:24

Varmeapparatet i min MGB 1964 blåser ut varm luft hele tiden. Jeg får ikke stoppet dette. Det blir veldig varmt på beina når det er 28 grader ute og full fart med varme. Har noen et forslag til hva jeg kan gjøre for å få stoppet varmen?

## **varmt**

[Skrevet av Ola Thygesen, lest 125 ganger](#)

28. mai 2012 08:30:21

Ja, det kan blir ganske varmt på beina når du kjører langt med MGB, da strålevarmen fra motor og spesielt girkassen varmer opp tunellen.

Det er deilig en kald høstkveld men ikke nå i denne varmen.

Det er dog en del ting du kan sjekke/gjøre for å avhjelpe det du beskriver. Om det blåser varm luft skal du sjekke følgende: bak midtkonsollen på høyre og venstre side, ca 25 cm inn, sitter det luker som kan åpnes/lukkes. Steng lukene. På midten bak midtkonsollen sitter det en luke som kan åpnes/lukkes. Åpne denne. Da kommer friskluft fra "grillen" foran frontruten direkte ut her. Det hjelper noe. MGB er utstyrt med en vannkran som ikke alltid virker. Sjekk kranen. Det er ikke alltid lett å finne ut om kranen virker så det beste er å demontere kranen for å finne ut om den åpner/lukker.

Nye kraner er lett å få kjøpt og koster ikke en formue. Husk å skifte pakningen mellom kran og motoblokk.

Når kranen stenger skal det varme kjølevannet ikke kunne sirkulere gjennom varmeregisteret. Sjekk også om kranen beveger seg når du vrir på reguleringsknappen på instrumentpanelet.

Om ikke, sitter waieren eller kranen fast. Løsne waier fra kran og sjekk om kran / waier er bevegelig. Skift waier eller kran om nødvendig.

Du har også en reguleringsknapp til som gjør at luften går enten opp til viduene, sk. defrosterfunksjon, eller ned på beina. Sjekk at også denne virker. Waieren beveger et lite speill inne i varmeapparatet.

Godt å ha når det dugger på frontruten.

## **Bra verksteder**

[Skrevet av Tore Lie, lest 141 ganger](#)

29. mai 2012 10:01:34

Det begynner etter hvert å bli et utfordring å finne verksteder som vi har lyst til å overlate våre kjære MGer til, spesielt de eldre. Vi burde kanskje lage en liste i klubben? Det kan vel være nyttig i alle fall for relativt nye medlemmer.

Bråten Bil på Lillestrøm kjenner vel de fleste til. Telefon 63 80 10 60. Kanskje mest kjent som Morgan-verksted.

Jeg skur stort sett selv, men har brukt et verksted som heter Autopluggen til EU-kontroll og enkelte jobber på MGBen, og er godt fornøyd. De holder til i Brobekkveien 62 D, telefon 22 64 50 60. Det er to hyggelige brødre som skur på det meste og er godt kjent med eldre bilers teknologi. Det første du ser når du kommer inn er deres egen åpne Armstrong Siddeley!

Til balansering av eikehjul har jeg god erfaring med Sunnaas Hjulservice i Økern Torgvei 64, telefon 22 64 77 51. De leverer også dekk i originaldimensjonene til f.eks. MGA og

MGB. Terje Sunnaas er ihuga Morris Minor-mann. Det er jo tjukke slekta for oss som kjører MG!

Jeg gir ingen garantier og har selvsagt ingen egeninteresse, men dette er altså noen forslag! Det er opplagt mange flere der ute!

### **Ny motor & Høy tomgang**

[Skrevet av Bjørn Erik Johannessen, lest 133 ganger](#)

30. mai 2012 10:29:31

I min MGA 1600 sitter det nå en fullstendig nyoverhølt 18GB motor.

Peter Burgess topp og en "Piper Fast Road Cam" ( +5-trinns kasse)

Overholte HIF forgassere.

Har koblet om fra pos. til neg. jord med vekselstrøms dynamo.

Har hatt en runde på verksted for stilling/tuning av tenning og gassere, og var mere

imponert over regningen enn av resultatet, som mildt sagt var elendig. Min

"Flametrover" fordeler har jeg nå byttet ut (kullstiften i lokket brakk !!) MGOC i UK har

sluttet å føre disse p.g.a. elendig kvalitet. Omdr.telleren hadde jeg muligens koblet feil.

Den funket Ok noen mil, begynte å danse litt en stund, og tok så kvelden. Denne har jeg

nå koblet helt ut, slik at all støm skulle gå "riktig vei" til coil&fordeler. Hvis det var det

som var mulig årsak til trøbbel.

Hadde en pinsetur til Danmark, og var ikke særlig imponert over effekten, samtidig som

"tomgangen" stadig bygget seg opp til ca. 2500 r.p.m. Noen ganger gikk den "fint" på

tomgang i opptil 20 -30 sekunder før den sagte økte til over 2000. (dette var da

omdr.teller fortsatt virket)

Har nå gått til anskaffelse av en "123 Ignition" fordeler som har 16 forskjellige "curves",

Mr. Burgess anbefaler å prøve "curve C" og 32 grader BTDC ved 4500 r.p.m. og vacuum

frakoblet. ????

Her er det sikkert "mye som er galt" . . Noen som har anbefaling til hvor jeg skal starte ?

Leser ofte at HIF forgasserene ikke er det beste produktet , og at man bør benytte HS

type med flottørkammer separat for bedre pålitelighet.

Kan min motor med nye max.diam. stempler/ringer ha så stor kompresjon at de "suger"

forgasserspillet opp ? Jeg er nesten helt "blank" her, så jeg er åpen for forslag, før jeg

igjen begir meg til et verksted for setting av tenning etc. . . -og en ny imponerende

regning. :)

### **Verksteder**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 117 ganger](#)

30. mai 2012 11:31:34

Vi har også Ljansbruket bilverksted på gamle Mossevei. Han som startet det, bygde biler selv, og det drives nå av hans to sønner. De skrur helst på veteranbiler, og er interessert i slike. Et lite koselig verksted:)

### **Ny motor & høy tomgang**

[Skrevet av Thor Steinar Sørensen, lest 114 ganger](#)

30. mai 2012 14:52:29

Hei

Rart når du sier dette, jeg har en Are 18B motor med HIF forgasser, har aldri klart å stille

tomgang på denne? flere har forsøkt uten hell, så jeg har også lurt på om HIF

forgasseren er så bra? Hvis det er noen andre der ute som vet mer om HIF så si i fra!

### **Seter MgA roadster.**

[Skrevet av Per Evensen, lest 120 ganger](#)

31. mai 2012 11:30:00

Mine gamle seter var modne for bytte, fikk laget nye competition deluxe seter. Men, disse bygger endel høyere, så takhøyden blir dårlig, veldig bratt rygg som ikke kan reguleres, mer stopping i ryggen gjør at mine fra før av lange bein får enda mindre plass. Har prøvd å heve sete i forkant for å få bedre vinkel på rygg, men mine tidligere nevnte bein skaper da problemer med nærkontakt til rattet, og jeg sitter fremdeles for høyt. (Nytt og mindre ratt er nå montert). Må jeg kjøpe meg nye roadsterseter eller er det noen som har gode løsningsforslag?

### **MGA seter**

[Skrevet av Tore Lie, lest 107 ganger](#)

31. mai 2012 22:54:20

Dette vet jeg ikke noe om, men jeg mener at den fantastisk fine MGAen som MGA-registerfører Are Christensen hadde i resepsjonen på hotellet i Geiranger under European Event i 2009 hadde slike seter. Og Are vet litt om MGAer :-). Foreslår at du kontakter ham.

### **Lysproblemer løst**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 64 ganger](#)

3. juni 2012 19:16:01

Hei,

Tenkte jeg skulle dele en erfaring: Lysproblemet løst. Det startet med at jeg byttet bremse-lyspære høyre bak. Kjøpte på Biltema. Da startet problemene. Etter div feilsøking, og rådføring, bestemte jeg meg for å kjøpe nye pærer hos MG-Hagen. Da ser jeg forskjellen på kontaktpunktene på pærene: På Biltema sine er de ovale. Monterer pæren fra MG-Hagen, og vips er problemet løst ! :))

Hilsen

Tom Lynga, Kolbotn

### **Bytte ratt, MGB '66**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 124 ganger](#)

3. juni 2012 19:22:08

Hei,

Mine lange bein og stort ratt, gir problemer/ubehag. Så jeg har kjøpt et nytt, 13" Moto Lita ratt. Noen som har erfaring, og kan forklare hvordan man bytter ? Sikkert enkelt, men er mottakelig for tips likevel.

Hilsen

Tom Lynga, Kolbotn

### **Bytte ratt**

[Skrevet av Bjørn Rygge, lest 114 ganger](#)

3. juni 2012 21:30:45

Hei. Regner med at du har kjøpt nytt motolita boss også. da skal det bare være å skru ut mutteren i senter på rattet, skru fast bosset med nevnte mutter. Deretter feste rattet med de 9 skruene som følger med bosset.

### **Bytte ratt**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 110 ganger](#)

3. juni 2012 23:02:40

Hei igjen, joda, kjøpt boss også. Men tenke mer på hvordan få av det gamle. Er det bare å dra av ? Kreves avdrager eller noe ??

Hilsen Tom

### **Løsne gammelt ratt**

[Skrevet av Truls, lest 114 ganger](#)

4. juni 2012 01:11:39

Løs mutteren et par tørn. Legg armene under rattet og press oppover samtidig som en slår et kraftig slag med en hammer på mutteren. Ikke la deg friste til å ta av mutteren, det resulterer i hoven leppe eller knuste tender når rattet slipper plutselig.

### **vibrasjon ved oppbremsing**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 124 ganger](#)

4. juni 2012 19:14:39

Byttet skiver, kalipere og klosser på GT'en i fjor.  
Merker nå en markant vibrasjon på rattet ved oppbremsing.

Skeive skiver allerede? Eller kan de ha vært skeive alt ved innkjøp?

Hva lønner seg; få dreid dem - eller kjøpe nye fra MG Hagen?

### **skiver**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 112 ganger](#)

5. juni 2012 02:06:19

prøv med noen harde opp bremsinger lykke til MVH Bjørn

### **vibrasjon ved oppbremsing**

[Skrevet av Halvor Asland, lest 116 ganger](#)

5. juni 2012 16:01:49

Hei Bjørn-Anders

Skivene kan være rette, men om de ikke ligger helt plant på hub'en, vil du få vibrasjon. Jekk bilen opp, ta av framhjulene og sjekk om du har sideveis bevegelse i skivene.....

mvh  
halvor

### **Egenvekt MG Midget MK III 1970**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 85 ganger](#)

7. juni 2012 10:04:23

Hei, noen som vet korrekt egenvekt på en MG Midget MK III 1970? Egenvekt skal vel også inkludere reservehjul, full tank og fører på 75kg? Har sjekket litt rundt på nettsteder og har funnet vekt varierende fra 685 til 740. Noe av variasjonen er kanskje fordi det oppgis med full/tom tank?

Jon

### **Manglende lys på høyre side!**

[Skrevet av Ingvild Sjødin, lest 117 ganger](#)

7. juni 2012 22:46:42

Hei!

Som ny eier av en MGB driver jeg enda og gjør meg kjent med bilen.  
- Bilen mangler imidlertid kupelys, lys i kartlampa og baklys og parkeringslys på høyre side. Jeg finner ikke noen sikrings som er defekt. Noen som kan rettlede meg?

### **Lucas gremlins**

[Skrevet av Truls, lest 126 ganger](#)

8. juni 2012 10:49:13

Hei

Ta en titt på koblingsskjemaet på denne linken:

[http://www.nmgk.no/filesystem/2007/04/1971\\_mgb\\_ledningsnett6\\_1512.jpg](http://www.nmgk.no/filesystem/2007/04/1971_mgb_ledningsnett6_1512.jpg)

Du har i alle tilfelle to feil.

Feilen med park lyene finner du lettere dersom du leser det som står på denne linken

<http://www.nmgk.no/default.asp?page=495>

### **Elektrisk feil!**

[Skrevet av Ingvild Sjødin, lest 117 ganger](#)

9. juni 2012 19:44:53

Takk for hjelpa,- skal begynne å lete etter mulige feil!

### **Vibrasjoner**

[Skrevet av Bjørn-Anders Haverstad, lest 91 ganger](#)

13. juni 2012 18:55:53

Hei Halvor.

Nei, ingen sideveis bevegelse ved oppjekking og med dekket borte.

Demonterte alt, rengjorde anleggsflater skikkelig. Skrudde det sammen igjen og prøvekjørte - samme ubehagelige vibrasjon.

Slakk i endeledd?

Skeive skiver??



### **Lås / Startspærre mgf**

[Skrevet av Arild, lest 100 ganger](#)

16. juni 2012 13:20:54

Hei

Har fått et uventet problem med min mg-f.

Dørlåsene virker nå kun manuelt med nøkkel. Den trådløse "klikkeren" virker altså ikke på dørene. I tillegg er det umulig å klikke av startspærren med fjernstyreren.

Batteri på "klikkeren" er skiftet ..... men fremdeles dødt ...

Hovedbatteriet har nok strøm og gir fullt lys på alle kontrolllys.

Startspærren bare piper og piper uten at jeg klarer å slå denne av.

Hadde vært takknemlig for noen ideer om hva som kan være galt ..

### **MGB Tonneau cover**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 116 ganger](#)

16. juni 2012 20:31:52

Hei,

Jeg er nybegynner, og er på jakt etter et trekk som jeg kan ha over kalesjen når den er nede. Det ser penere ut med et trekk over. Har funnet ut at det visstnok kalles Tonneau trekk. Men finnes det 2 typer ? Den som bare dekker kalesjen, og går ned bak setene, og en type som en kan trekke frem og dekke hele interiøret, festes på dash-bordet.

Noen som har anbefalinger, og erfaring med disse ?

Hilsen Tom Lynga, Kolbotn

### **MGB motor med for lav temperatur.**

[Skrevet av Roger Anthonsen, lest 113 ganger](#)

16. juni 2012 20:36:45

Jeg har hatt et problem med at jeg ikke får temperaturen på min Mgb over 160 grader F (71 grader C). Hvis jeg har kjørt lenge og stopper motoren så ser jeg nålen komme opp mot 190 grader F (nesten 90 grader C). Med en gang jeg starter og kjører synker temperaturen ned til 160 grader F igjen.

Jeg har i år skiftet ny 82 graders C termostat. Målingene av temperaturen har blitt testet med 2 forskjellige instrument. Capillar rør instrument og elektrisk instrument. Jeg kjører med vann+glykol blanding. (blandingsforholdet har jeg ikke sjekket)

Har også testet med å stenge varmeapparat kranen. Dette hjalp med noen få grader.

Radiatoren er også 2 år gammel.

Har noen svar på mitt problem?

### **MGB motor med for lav temperatur.**

[Skrevet av Truls, lest 102 ganger](#)

16. juni 2012 22:39:00

Jeg ville sjekket temperaturen på i toppen på radiatoren. Bruk gjerne et steketermometer. Kjør motoren varm uten radiatorlokk for å unngå skolding ved å åpne lokket under trykk. Stemmer temperaturen på ca 71 grader så monter en enda varmere termostat.

**MGB Tonneau cover**

[Skrevet av Truls, lest 108 ganger](#)

16. juni 2012 22:49:06

Dersom du skall montere en vindavviser er det minst plundrete med et kort trekk. Det lange er ikke vanntet så du må ha et stag under den lange glidelåsen, slik at den blir det høyeste punktet, for å hindre at det samler seg vann som renner inn i bilen.

**Ombygging høyrestyrt MGF/TF**

[Skrevet av Odd Vaagan, lest 97 ganger](#)

17. juni 2012 11:18:03

Er det noen som har vært borte i, eller hørt om, ombygging av MGF/TF, fra høyrestyrt til venstrestyrt. Er dette mulig eller relevant?

**MGB Tonneau cover**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 97 ganger](#)

17. juni 2012 12:29:59

Må bli en tur til MG-Service, de har sikkert noe på lager, og kan vise. Tar en tlf til de hyggelige gutta i Mysen.

Takker for svar :)

Hilsen Tom Lynga

**Oljemengde på gearkassa.**

[Skrevet av Ingvild Sjødin, lest 132 ganger](#)

17. juni 2012 14:40:00

Har en 72 modell GT. - Må man tømme gearolja gjennom begge avtappingspluggene? - Når jeg har fylt ny olje på gearkassa,- 2.8 liter, viser peilepinnen at det er for mye olje i kassa. Noen som vet hvorfor?

**Ombygging høyrestyrt MGF/TF**

[Skrevet av Steinar Braaten, lest 93 ganger](#)

17. juni 2012 14:43:28

Hei,

Jeg vet det har vært gjort, i alle fall i Belgia. Har en gang lest en artikkel om akkurat det. Mener å huske at de brukte en vrakbil som donor for deler.

Om du søker på MGFRegister sine forum sider, teknisk del, så har du mulighet for å finne noe om det.

Der kan du ganske sikkert også finne opplysninger til huggere som har deler om slikt ikke kan oppdrives i Norge.

Hilsen  
Steinar Braaten

### **Deaktiver startspærre med EKA-koden**

[Skrevet av Jon, lest 79 ganger](#)

17. juni 2012 18:48:07

Etter batteriskift må man trykke fem ganger på unlock-knappen for å resette den. Det kan være at senderen eller mottakeren er defekt. Startspærren kan da deaktiveres ved hjelp av emergency key access-koden slik det er beskrevet i instruksjonsboken. Hvis du ikke har koden, kan du kjøpe den hos <http://www2.mgcars.org.uk/cgi-bin/gen5?runprog=mgbbs&exiturl=http://www.remotekey.co.uk/>

### **MGB motor med for lav temperatur.**

[Skrevet av Roger Anthonsen, lest 94 ganger](#)

17. juni 2012 20:14:20

Takk for svar Truls. Jeg skal få sjekket temperaturen i radiatoren og bestille en varmere termostat, så har jeg den liggende hvis jeg må bruke den.

Hilsen  
Roger

### **Oljemengde på gearkasse.**

[Skrevet av Truls, lest 122 ganger](#)

17. juni 2012 22:52:41

I følge MGB registeret har bilen din en girkasse med OD. oljen må også tappes fra overdriven. Se <http://www.nmgk.no/default.asp?page=827>

### **Olje/gearkasse**

[Skrevet av Ingvild Sjødin, lest 109 ganger](#)

18. juni 2012 09:05:07

Takk for raskt svar,- Vh Bjørn,- vedlikeholdsslave.

### **Problemer med speedometeret**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 118 ganger](#)

18. juni 2012 15:01:15

Jeg regner med at det ikke er selve instrumentet det er noe feil med, men speedometeret virker i alle fall ikke. I dag tok jeg ut vaieren, og den er helt i orden. Da må vel feilen ligge i uttaket fra gearkassen? Dette er i mitt tilfelle en Ford Sierra Type 9 kasse. Noen tips?

### **Problemer med speedometeret**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 105 ganger](#)

18. juni 2012 16:23:21

Hei, har du sjekket om vaieren går rundt når du kjører? Det kan jo fortelle litt.

### **Tonneau cover**

[Skrevet av Kai Endre Hager, lest 88 ganger](#)

18. juni 2012 17:27:05

Du må gjerne komme innom til meg å se på min tonneau, lang type. Bor i nærheten av Kolbotn. ( litt kortere enn til Mysen:)

### **Speedo**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 91 ganger](#)

18. juni 2012 19:34:31

Ja, vi rullet bilen litt og vaieren roterte ikke.

### **Problemer med speedometeret**

[Skrevet av Truls, lest 89 ganger](#)

19. juni 2012 09:49:56

Er du sikker på at innervaieren når drevet i girkassen? Det hender at yttervaieren strekker seg slik at innervaieren blir for kort.

### **Nei, nettopp**

[Skrevet av Raymond Wardenær, lest 90 ganger](#)

19. juni 2012 22:58:59

Truls, jeg tror du er inne på noe, jeg kan ikke tenke meg noen annen løsning, dersom det ikke er drevet som er årsaken. Det kan virke som at vaieren ikke er satt inn helt korrekt. Nå har jeg bestilt ny kabel fra England, så får vi bare sørge for at den blir korrekt montert.

### **NMGK med nye nettsider**

[Skrevet av Truls, lest 140 ganger](#)

20. juni 2012 11:51:19

Om ikke mange dagene blir forumene på denne nettsiden stengt. Gå til <http://www.minmgk.net/> og registrer deg der. Det nye forumet har også muligheter for opplasting av bilder.

### **nye nettsider**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 115 ganger](#)

20. juni 2012 15:22:39

Blir det gamle forumet fortsatt tilgjengelig for lesing? Det ligger mye nyttig informasjon her man kan søke i.

### **Nye nettsider**

[Skrevet av Ola Thygesen, lest 122 ganger](#)

21. juni 2012 09:11:43

Hei Jon.

Vi arbeider med en løsning, men det ser ut til å bli et omfattende manuelt arbeid. Mye i det gamle forummet er svært nyttig informasjon som skal spares for ettertiden og vi skal gjøre vårt beste for å bevare dette, slik at informasjonen blir tilgjengelig i en eller annen form.

Jeg ønsker deg en flott MG-sommer!

### **Har lyst til å kjøpe meg en MG-F, noe jeg må passe på?**

[Skrevet av Arnfinn Bergmann, lest 113 ganger](#)

25. juni 2012 15:41:12

Går og har lyst til å kjøpe meg en MG-F. Ferien begynner om få dager :-)  
Er det noen spesielle "svakheter" ved denne bilen som jeg må passe på?  
På finn.no ligger det for øyeblikket 16 aktuelle "kandidater" med ganske så varierende kmstand og pris.

Takknemlig for tilbakemeldinger.

### **MGF**

[Skrevet av Jon Rellsve, lest 130 ganger](#)

25. juni 2012 18:03:06

Hei, har kikket litt etter MGF selv, her er et par sider jeg har benyttet meg av for å finne ut litt om svakheter:

[http://www.mgf.ultimatemg.com/group1/info/MGF\\_buying.htm](http://www.mgf.ultimatemg.com/group1/info/MGF_buying.htm)

<http://www.mgclub.org.nz/BUYING%20AN%20MGF.htm>

Jon

### **MGF**

[Skrevet av Arnfinn Bergmann, lest 103 ganger](#)

25. juni 2012 22:49:03

Mange takk! Litt å passe på, ja. Men ikke verre enn jeg hadde regnet med :-)

### **Batteriproblemer MGB**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 110 ganger](#)

26. juni 2012 21:25:06

Hei ,

Nå er'e i gang igjen... Strømmen blir borte fra batteriet. Gikk så fint i vinter, ladet før lagring, startet etter et par forsøk. Men så er det slutt på moroa..  
Når jeg bruker bilen, tappes tilsynelatende batteriet. Også når bilen står stille, blir det plutselig tomt. HELT tomt. Ladelampen er slukket når jeg kjører.

I dag tok jeg bilen en tur til jobb, ca 2,5 mil. Da jeg skulle hjem, var det flatt, bare et klikk. Dro hjem og hentet et fulladet 12 volt batteri, og satte på ladekabler. Startet med en gang. Tok bort kablene, da stoppet motoren.

Er det noen her som forstår noe av dette ??

Hilsen

Tom Lynga, Kolbotn

**batteriproblemer**

[Skrevet av Bjørn Rygh, lest 103 ganger](#)

26. juni 2012 23:26:10

HEI DET KANN VÆRE MANGE ÅRSAKER RING MEG 90010705 MVH Bjørn

#### **MGB motor med for lav temperatur.**

[Skrevet av Roger Anthonsen, lest 43 ganger](#)

30. juni 2012 08:39:32

Da har jeg skiftet til en 88 graders termostat. Sjekket også at den virket før jeg moterte den.

Etter en lang kjøretur var konklusjonen den at temperaturen steg noen få grader til rundt 75 grader på instrumentet.

Målte så væsken i radiatoren og den var 62 grader.

Lufttemperaturen var en plass mellom 15-20 grader da jeg kjørte.

Skal også få målt kjølevæskeblandingen.

Hvis noen har tips hva som kan være galt så tar jeg imot all den hjelp jeg kan få.

Roger Anthonsen

Mobil: 41 23 93 79

#### **Nybilpris i 1954 for MG TF 1250**

[Skrevet av Harald, lest 72 ganger](#)

30. juni 2012 17:22:58

Er det noen som har en ca pris for en MG TF 1250 kjøpt ny i 1954 i Norge ?

Etter hva jeg skjønner så skal summen danne grunnlag for firmabilbeskattning hvis jeg velger å bruke bilen som firmabil.

#### **Batteriproblemer**

[Skrevet av Asmund, lest 54 ganger](#)

8. juli 2012 19:30:34

Det kunne være artig og høre hva årsaken til problemet var - eller var det dårlig jordforbindelse et sted?

#### **Batteriproblemer**

[Skrevet av Tom Lynga, lest 41 ganger](#)

10. juli 2012 18:14:12

Hei,

Er ikke sikker på hva problemet var. Men, fant løs kabel mellom de 2 batteriene. Tok ut batteriene, gjorde rent, skiftet defekt kabelsko, ladet begge batteriene, monterte tilbake, og startet motoren. Mer fikk jeg ikke gjort, før ferien, så blir spennende å se om der er liv i batteriene etter ferien.