



## Vordere Aufhängung Einbauanleitung

Bitte lesen Sie alle Anweisungen, bevor Sie mit den Arbeiten beginnen.

Nach dem Einbau sollte Ihre neue Aufhängung wie oben abgebildet aussehen, wobei die Stoßdämpfer zum Heck des Fahrzeugs hin montiert sind.

1. Befolgen Sie die Anweisungen des Werkstatthandbuchs zum Ausbau des alten Hebelarm-Stoßdämpfers und stellen Sie sicher, dass das Fahrzeug und die Aufhängung richtig abgestützt sind. Seien Sie besonders vorsichtig mit den Schraubenfedern, die bei falscher Handhabung gefährlich sein können.
2. Die neuen Querlenker sind mit vier Befestigungslöchern versehen, die für zusätzlichen Halt sorgen. Zur Montage schrauben Sie den neuen Arm an den drei vorhandenen Schraubenlöchern fest, bohren das vierte durch und verwenden die mitgelieferte Mutter und Schraube für dieses Loch. Der Körper des neuen Oberlenkers sollte mit der Grundplatte, auf der er montiert wird, rechtwinklig sein.

**Hinweis:** Bei einigen Modellen wird die Bremsleitung unter dem Aufhängungsarm anstatt durch den Innenkotflügel montiert. Wenn dies bei Ihrem Fahrzeug der Fall ist, müssen Sie die Leitung versetzen. Bohren Sie dazu durch den Innenkotflügel in der Nähe des Querlenkers, aber nicht an einer Stelle, an der der neue Stoßdämpfer beschädigt wird. Wenn Sie Zugang zu einem MG Midget mit dieser Art der Bremsleitungbefestigung haben, kann es ratsam sein, sich die richtige Position anzusehen.

3. Montieren Sie den Achsschenkelbolzen auf die übliche Art und Weise wieder am oberen Arm. (Wir raten von der Verwendung von Nylatron-Aufhängungsbuchsen ab, außer für Rennzwecke, da der neue Oberlenker bereits viel Spiel in der Aufhängung aufgenommen hat. Nylatronbuchsen könnten sich dann etwas zu hart anfühlen und die Fahrgeräusche würden direkt auf die Karosserie übertragen).

**Hinweis:** Bei der Montage von Metall-auf-Metall-Komponenten ist es ratsam, Kupferfett oder ähnliches zu verwenden, um die weitere Arbeit zu erleichtern.

Bevor Sie die obere Schraube des Achsschenkelbolzens festziehen, sollten Sie den Radaufhängungsarm mit einem Wagenheber so weit abstützen, dass das Gewicht des Fahrzeugs auf der Aufhängung lastet. Dies bringt die Aufhängung in eine Arbeitsposition zum Anziehen der Schraube und verhindert eine übermäßige Belastung der Aufhängungs-

gummis, wodurch diese länger halten.

4. Schrauben Sie die untere Stoßdämpferhalterung fest. Diese wird auf beiden Seiten des Querlenkers mit den Bohrungen für die Stabilisator-Befestigungsplatten verschraubt. Der Stabilisator wird nach wie vor auf die normale Weise befestigt. Für die Vorderseite sollten die sechs mitgelieferten Schrauben verwendet werden, da sie etwas länger sind als die alten Schrauben für die Rückseite.

**Hinweis:** Bei der Montage in Verbindung mit Nachbau-Querlenkerwannen müssen Sie die neue untere Halterung eventuell eindrücken, da die neuen Wannens etwas schmaler sind.

5. Setzen Sie den Stoßdämpfer auf die beiden Aufnahme- punkte und drehen Sie die Lenkung bis zum Anschlag. Dadurch wird sichergestellt, dass die Bremsleitung nicht am Stoßdämpfer schleift. Wir haben einige Unregelmäßigkeiten im Winkel festgestellt, in dem die Banjo-Befestigung am Bremssattel positioniert ist. Wenn dies der Fall ist, lösen Sie die Hohlschraube, positionieren Sie die Hohlschraube neu, bis die Bremsleitung nicht mehr am Stoßdämpfer anliegt, und ziehen Sie die Hohlschraube wieder fest. Anschließend müssen Sie die Bremsen entlüften.
6. Wenn Sie dieses Problem nicht haben oder die erforderlichen Änderungen vorgenommen haben, können Sie jetzt den Stoßdämpfer anschrauben.

**Hinweis:** Die Befestigungsschrauben des Stoßdämpfers sind auf die richtige Länge abgesetzt, um ein Überdrehen zu verhindern. Bitte versuchen Sie nicht, dies zu ändern.

7. Vergewissern Sie sich anschließend, dass alle Muttern fest angezogen und die Sicherungsvorrichtungen angebracht sind.

## Achsvermessung

8. Nach dem Austausch des oberen Arms hat sich die Spurweite verändert und muss neu eingestellt werden, jedoch nicht auf die ursprüngliche Einstellung. Die Spur muss nun auf etwa 1/16 Zoll Vorspur eingestellt werden. Es ist wichtig, dass die Spur nicht zu weit nach außen geht, da dies dazu führt, dass das Fahrzeug herumschwankt.
9. Nachdem Sie all dies getan haben, führen Sie die letzten Überprüfungen durch und Sie sollten bereit sein, das Auto zu testen.



## Front suspension Fitting Instructions

Please read all the instructions before starting any work.

Once fitted your new suspension set up should look like the one above, with the shock absorbers mounted towards the rear of the car.

1. Follow the workshop manual instructions for removing the old lever arm shock absorber, ensuring that the car and suspension are supported correctly. Take special care with the coil springs which can be dangerous if mishandled.
2. The new suspension arms have four mounting bolt holes for extra support. To fit, bolt the new arm to the three existing bolt holes then drill through the fourth and use the supplied nut and bolt for this hole. The body of the new top link should be square with the base plate on which it is mounted.

**Note:** On some models the brake pipe is mounted under the suspension arm instead of through the inner wing. If this is the case with your car you will need to move the pipe. To do this drill through the inner wing close to the suspension arm but not in a position that will foul the new shock absorber. If you have access to an MG Midget with this type of brake pipe fixing it may be advisable to look at the correct position.

3. Refit the king pin to the top arm in the usual manner. (We do not advise the use of nylatron suspension bushes except for race purposes because the new top link has already taken up a great deal of play in the suspension. Nylatron bushes may then feel a little too harsh and the road noise would be transmitted straight through to the body of the car.)

**Note:** When fitting any metal to metal components, it is advisable to use copper grease or similar to make any future work easier.

Before tightening the king pin top bolt you should support the suspension arm with a jack to the point that the car's weight is supported on the suspension. This brings the suspension into a working position to tighten the bolt and prevents excessive load on the suspension rubbers making them last longer.

4. Bolt the lower shock absorber mounting bracket into place. This bolts onto both sides of the wishbone using the holes drilled for the anti-roll bar mounting plates. The antiroll bar still mounts in the normal fashion. The six bolts supplied should be used on the front as they are slightly longer and the old ones used on the rear.

**Note:** When fitting in conjunction with reproduction wishbone pans, you may need to push the new lower bracket into place as the new pans are slightly narrower.

5. Place the shock absorber onto the two location points and turn the steering to full lock. This is to check that the brake pipe does not foul on the shock absorber. We have found some irregularities in the angle at which the banjo fixing is positioned on the brake caliper. If this is the case, slacken the banjo nut, reposition the banjo until the brake pipe does not foul the shock absorber then tighten the banjo nut. You will then need to bleed the brakes.
6. If you do not have this problem or have made the necessary alterations, you can now bolt on the shock absorber.

**Note:** The shock absorber mounting bolts are shouldered to the correct length to prevent over tightening. Please do not attempt to alter this.

7. Having done all of this, ensure that all the nuts are tight and locking devices are in place.

### Wheel alignment

8. Having changed the top arm, the tracking will have altered so it must be reset but not to the original setting. The tracking must now be set to approximately 1/16 of an inch toe in. It is vital that there is no toe out as this will cause the car to wander around.
9. Having done all this make your final checks and you should be ready to try it.



## Suspension avant Instructions de montage

Veuillez lire toutes les instructions avant de commencer le travail.

Une fois montée, votre nouvelle suspension devrait ressembler à l'illustration ci-dessus, avec les amortisseurs montés vers l'arrière de la voiture.

1. Suivez les instructions du manuel d'atelier pour retirer l'ancien amortisseur à bras de levier, en veillant à ce que la voiture et la suspension soient correctement soutenues. Faites particulièrement attention aux ressorts hélicoïdaux qui peuvent être dangereux s'ils sont mal manipulés.
2. Les nouveaux bras de suspension comportent quatre trous de fixation pour un soutien supplémentaire. Pour le montage, boulonnez le nouveau bras aux trois trous de boulon existants, puis percez le quatrième et utilisez l'écrou et le boulon fournis pour ce trou. Le corps de la nouvelle biellette supérieure doit être d'équerre avec la plaque de base sur laquelle elle est montée.

**Remarque :** sur certains modèles, le tuyau de frein est monté sous le bras de suspension au lieu de passer par l'aile intérieure. Si c'est le cas de votre voiture, vous devrez déplacer la conduite. Pour ce faire, percez l'aile intérieure à proximité du bras de suspension, mais pas dans une position qui risque de gêner le nouvel amortisseur. Si vous avez accès à une MG Midget avec ce type de fixation de la conduite de frein, il peut être conseillé d'examiner la position correcte.

3. Remontez le pivot d'attelage sur le bras supérieur de la manière habituelle. (Nous ne recommandons pas l'utilisation de douilles de suspension en nylatron, sauf pour la course, car le nouveau bras supérieur a déjà pris beaucoup de jeu dans la suspension. Les douilles en Nylatron peuvent alors sembler un peu trop dures et le bruit de la route se transmettrait directement à la carrosserie de la voiture).

**Remarque :** Lors du montage de composants métal sur métal, il est conseillé d'utiliser de la graisse de cuivre ou un produit similaire pour faciliter les travaux ultérieurs.

Avant de serrer le boulon supérieur du pivot d'attelage, vous devez soutenir le bras de suspension à l'aide d'un cric jusqu'à ce que le poids de la voiture repose sur la suspension. Cela permet de mettre la suspension en position de travail pour serrer le boulon et d'éviter une charge excessive

sur les caoutchoucs de la suspension, ce qui prolonge leur durée de vie.

4. Boulonnez le support de montage de l'amortisseur inférieur en place. Il se boulonne des deux côtés du triangle en utilisant les trous percés pour les plaques de montage de la barre antiroulis. La barre antiroulis se monte toujours de la manière habituelle. Les six boulons fournis doivent être utilisés à l'avant car ils sont légèrement plus longs que les anciens boulons utilisés à l'arrière.

**Remarque :** En cas de montage avec des plateaux à triangles de reproduction, il peut être nécessaire de pousser le nouveau support inférieur en place car les nouveaux plateaux sont légèrement plus étroits.

5. Placer l'amortisseur sur les deux points de positionnement et tourner la direction à fond. Il s'agit de vérifier que la conduite de frein ne s'encreasse pas sur l'amortisseur. Nous avons constaté quelques irrégularités dans l'angle de positionnement de la fixation banjo sur l'étrier de frein. Si c'est le cas, desserrez l'écrou banjo, repositionnez le banjo jusqu'à ce que le tuyau de frein ne s'encreasse pas sur l'amortisseur, puis resserrez l'écrou banjo. Vous devrez ensuite purger les freins.
6. Si vous ne rencontrez pas ce problème ou si vous avez effectué les modifications nécessaires, vous pouvez maintenant boulonner l'amortisseur.

**Remarque :** Les boulons de montage de l'amortisseur sont épaulés à la bonne longueur pour éviter un serrage excessif. N'essayez pas de les modifier.

7. Après avoir effectué toutes ces opérations, assurez-vous que tous les écrous sont bien serrés et que les dispositifs de verrouillage sont en place.

### Alignement des roues

8. Après avoir changé le bras supérieur, la trajectoire s'est modifiée et doit donc être réinitialisée, mais pas au réglage d'origine. La trajectoire doit maintenant être réglée à environ 1/16 de pouce de pincement. Il est essentiel qu'il n'y ait pas de pincement, car cela entraînerait un dérapage de la voiture.
9. Après avoir effectué toutes ces opérations, procédez aux dernières vérifications et vous devriez être prêt à essayer la voiture.