



312789



312791

## Blattfedern für den MGB

Gelegentlich gibt es Verwirrung bezüglich der MGB-Blattfedern. Oft wird angenommen, dass die Federn des Gummimodells höher seien als die des Chrommodells, aber das ist nicht richtig. Das Gummistößstangenmodell wurde nicht durch die Blattfedern um 4 cm erhöht, sondern durch die Aufhängungspunkte an der hinteren Aufhängung (Ausgleich). Beim Chrommodell geht

der Bolzen der hinteren Aufhängung direkt durch den Chassisträger. Beim Gummimodel wurde von unten an den Chassisträger eine Lasche angeschweißt, deren Aufnahmebohrung für den Ausgleich sich exakt um 4 cm tiefer befindet als die des Chrommodells.

Das bedeutet, dass es keinen Unterschied in der Höhe der Blattfedern gibt (außer natürlich bei Tieferlegungssätzen).

### **Arbeitsweise einer Blattfeder**

Die Blattfeder besteht aus verschiedenen Federlagen. Diese unterscheiden sich in der Regel durch die Länge und die Vorspannung. Wenn nun ein Fahrzeug einfedert, verschieben sich die Lagen, die ja unter Vorspannung stehen, gegeneinander. Bei diesem Verschieben entsteht Reibungsenergie. Diese Energie macht sich dann als „Federeffekt“ bemerkbar. Je stärker die Lagen vorgespannt sind, um so stärker der Effekt. Teflon zwischen den Lagen dämpfen diesen Effekt und machen das Federn etwas „sanfter“. Mit der Zeit lässt die Vorspannung der Lagen nach und das Fahrzeug fängt an „abzusinken“. Dann sollten die Blattfedern erneuert werden.

Nach dem Einbau neuer Blattfedern kann es sein, dass das Fahrzeug hinten höher steht als vorne.

Das hat zwei Gründe:

1. Die Federn der Vorderachse ermüden natürlich auch und dadurch entsteht ein Unterschied zwischen vorne und hinten.

2. Die Blattfedern müssen sich setzen. Das dauert einige Zeit. Das Setzen kann **nicht** dadurch beschleunigt werden, indem man Gewichte in den Kofferraum legt. Das Setzen geht nur durch die permanente Reibung der Federlagen gegeneinander und das braucht seine Zeit.

## **Polyurethan-Montageplatte und -Buchse**

Buchsen und Silente aus Polyurethan sind die richtige Antwort auf verschlissene Gummis am Fahrwerk. Sie sind ölresistent und haben eine wesentlich längere Lebensdauer als herkömmliche Gummibuchsen. Durch die Verwendung modernster Materialien wird das Fahrverhalten Ihres Klassikers entscheidend verbessert. Kurz und gut – eine lohnenswerte Investition für jedes Fahrzeug.



## **Leaf springs for the MGB**

Occasionally, there is some confusion occurring regarding the MGB leaf springs. It is often assumed that the springs of the rubber model are higher than those of the chrome model, but this is not correct. The rubber bumper model of the MGB is 4cm higher. But the height was not increased by the leaf springs, but by altered mounting-points at the frame. In the chrome model, the rear suspension bolt goes directly through the chassis support. In the rubber model, a bracket was welded to the chassis support from below, whose mounting hole for the compensation is exactly 4 cm deeper than that of the chrome model. This means that there is no difference in the height of the leaf springs (except, of course, for the lowering kits).

### **How a leaf spring works**

The leaf spring consists of a number of different spring leaves. These generally differ in length and preload. When a vehicle now deflects, the leaves, which are under preload, move against each other. This movement creates friction energy. This energy then becomes noticeable as

a „spring effect“: the spring comes back to the original height. The stronger the layers are pre-stressed, the stronger the effect. Teflon between the layers dampens this effect and makes the leaves a little „softer“. Over the time in use, the pre-tensioning of the layers of leaves decreases and the vehicle begins to „lower“. The leaf springs should be replaced then.

After installing new leaf springs, the rear of the vehicle may stand higher than the front. It is absolutely normal. There are two reasons for this:

1. The front axle's springs are also lowering due to their age. This results in a difference between the front and rear.
2. The new leaf springs need to settle. It'll take some time. It is not possible to speed up the process of setting by placing weights in the boot. The only way to set them against each other is by the permanent friction of the spring positions, which takes its time.

### **Polyurethane pad and bush**

Polyurethane bushes and mountings give improved suspension support with a greater wear resistance compared to their rubber equivalents.

They are naturally self-lubricating. A worthwhile addition to any car, the polyethylene bushes are supplied individually.

## **Ressorts à lames pour le MGB**

Il y a parfois des confusions concernant les ressorts à lames du MGB. On pense souvent que les ressorts du modèle de pare-chocs en caoutchouc sont plus hauts que ceux du modèle de pare-chocs chromé, mais ce n'est pas vrai.

Le modèle de pare-chocs en caoutchouc n'a pas été surélevé de 4 cm par les ressorts à lames, mais par les points de suspension sur la suspension arrière (compensation). Sur le modèle chromé, le boulon de la suspension arrière traverse directement le support du châssis. Sur le modèle en caoutchouc, une languette a été soudée par le bas sur le support de châssis, dont le trou de réception pour l'équilibrage se trouve exactement 4 cm plus bas que celui du modèle en chrome.

Cela signifie qu'il n'y a pas de différence de hauteur entre les ressorts à lames (sauf bien sûr pour les kits de rabaissement).

## **Fonctionnement d'un ressort à lames**

Le ressort à lames se compose de différentes couches de ressort. Celles-ci se distinguent généralement par leur longueur et leur précontrainte. Lorsqu'un véhicule se met en suspension, les couches, qui sont soumises à une précontrainte, se déplacent les unes par rapport aux autres. Ce déplacement génère de l'énergie de friction. Cette énergie se traduit par un „effet de ressort“. Plus les couches sont précontraintes, plus l'effet est important. Le téflon entre les couches atténue cet effet et rend le ressort un peu plus „doux“. Avec le temps, la précontrainte des couches diminue et le véhicule commence à „s'affaisser“. Il faut alors remplacer les ressorts à lames.

Après l'installation de nouveaux ressorts à lames, il se peut que le véhicule soit plus haut à l'arrière qu'à l'avant. Il y a deux raisons à cela :

1. les ressorts de l'essieu avant se fatiguent naturellement aussi, ce qui crée une différence

entre l'avant et l'arrière.

2. les ressorts à lames doivent se tasser. Cela prend un certain temps. Le tassement ne peut pas être accéléré en plaçant des poids dans le coffre. Le tassement n'est possible que par le frottement permanent des couches de ressorts les unes contre les autres, ce qui prend du temps.

## **Plaque de montage et douille en polyuréthane**

Les douilles et les silentblocs en polyuréthane sont la bonne réponse aux caoutchoucs usés sur le châssis. Elles résistent à l'huile et ont une durée de vie bien plus longue que les douilles en caoutchouc traditionnelles. Grâce à l'utilisation de matériaux de pointe, le comportement routier de votre voiture classique est amélioré de manière décisive. En bref, c'est un investissement qui vaut la peine pour chaque véhicule.