

# Technik-Seminar

vom 4. Juni 2011

**Das wichtigste Werkzeug für den Fahrer  
eines Oldtimers ist eine leistungsfähige Kreditkarte. (Stanley Mann)**

Diese Aussage ist grundsätzlich natürlich richtig. Lustvoller als das Zücken der Kreditkarte ist es jedoch, kleinere Fehler am MG A selber finden und beheben zu können.

Systematisches Vorgehen im Pannenfall ist der grösste Garant, um die Fehlerquelle zu finden und je nach Möglichkeit auch gleich noch selber beheben zu können. Die Grundlagen dazu wollen wir euch mit diesem Manual geben.

Im Pannenfall sind es in der Regel vier Hauptursachen, die den MG A ruhen lassen.

1. Benzinpumpe defekt
2. Vergaser funktionieren nicht oder nicht richtig
3. Zündung: Niederspannungsseite
4. Zündung: Hochspannungsseite

Zuerst wird kontrolliert, ob Benzin beim Vergaser ankommt. Dazu lösen wir am Vergaser die Benzinleitung und halten diese in ein Gefäss. Dann die Zündung einschalten, innerhalb von 30 Sekunden sollten ca. 5 dl Benzin gefördert werden.

Wenn Benzin gefördert wird kontrollieren wir den Zündfunken: Dazu wird eine Zündkerze ausgeschraubt, den Stecker wieder auf die Kerze stecken. Mit einer isolierten Zange ca. 1 cm vom Motorblock entfernt hinhalten, während ein Helfer den Motor startet. Dabei sollte ein Zündfunke überspringen.

Mit dieser Vorabklärung grenzen wir die Panne auf Benzin oder Zündung ein. Das weitere Vorgehen wird später beschrieben.



## Fahrzeugdaten

### Füllmengen

Treibstofftank	45,40 Liter
Kühlsystem	5,67 Liter
Ölwanne (mit Filter)	4,50 Liter
Getriebe	2,27 Liter
Hinterachse	1,20 Liter

### Reifendruck

Normal.....	vorn 1,3 atü, hinten 1,4 atü
Vollbeladen oder hohes Tempo .	vorn 1,6 atü, hinten 1,7 atü
hohe Dauergeschwindigkeiten...	vorn 1,7 atü, hinten 1,8 atü

### Technische Daten

Ventilspiel (heiss)	0,38 mm
Zündkerzen	Champion N5
Elektrodenabstand	0,64 mm
Zündzeitpunkt	7° voT
Unterbrecherabstand	0,36-0,41 mm
Zündfolge	1, 3, 4, 2

TULIPA-Garage - Classic Cars  
Ersatzteile für britische Fahrzeuge  
Christian Hirschi  
[www.tulipa-garage.ch](http://www.tulipa-garage.ch)



Wir liefern Ihnen fast jedes Ersatzteil für die Marken  
MG, Mini, Austin, Austin Healey, Morris, Land Rover, Triumph, Rover und Jaguar.

Wir führen an Ihrem Klassiker Servicearbeiten und Reparaturen aus oder machen nach  
Ihren Vorgaben Teil- oder Komplettrestaurierungen.

Wir bieten professionellen Service zu günstigen Konditionen für Ihre Leidenschaft an.



3202 Frauenkappelen    Murtenstrasse 60    031 920 03 20    [info@tulipa-garage.ch](mailto:info@tulipa-garage.ch)

Garage für klassische Fahrzeuge aus Grossbritannien

# Wartung

## Wöchentliche Kontrolle

Reifendruck prüfen.

Motorölstand prüfen, evtl. Öl auffüllen. Kühlwasserstand kontrollieren.

### **1000 Meilen (1600 km) -A-Service-Kundendienst**

1. Vergaserdämpfer mit Öl füllen, Vergaserkabel einölen.
2. Bremspedalweg und Kupplungspedalspiel kontrollieren, evt. einstellen, flexible Schläuche kontrollieren, Bremsflüssigkeit evtl. auffüllen.
3. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren.
4. Säurestand der Batterie und elektrische Anlage überprüfen.
5. Motorölstand, Getriebe und Hinterachse kontrollieren, schmieren aller Schmierstellen, ausgenommen Lenkstange.
6. Reifendruck prüfen, Radmuttern anziehen.
7. Probefahrt.

### **3000 Meilen (4800 km) -B-Service-Kundendienst**

1. Vergaserdämpfer mit Öl füllen, Vergaserkabel ölen, Luftfilter säubern und ölen.
2. Zündzeitpunkt kontrollieren, Kontakte einstellen, Ventile einstellen, Zündkerzen säubern und einstellen, Keilriemenspannung kontrollieren.
3. Bremspedalweg und Kupplungsspiel kontrollieren, evtl. Bremsflüssigkeit nachfüllen.
4. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren.
5. Türscharniere, Haubenschloss und Kofferraumklappe ölen, evtl. nachstellen.
6. Säurestand der Batterie prüfen, Lichtmaschinenlager ölen.
7. Ölstand in Motor, Getriebe und Hinterachse kontrollieren, schmieren aller Schmierstellen, ausgenommen Lenkstange.
8. Räder wechseln, Reifendruck prüfen.
9. Probefahrt.

### **6000 Meilen (9600 km) -C-Service-Kundendienst**

1. Vergaserdämpfer mit Öl füllen, Vergaserkabel einölen, Keilriemen spannen, Ventile einstellen, Luftfilter säubern, Filter des Kraftstoffsystems reinigen.
2. Zündzeitpunkt kontrollieren, Zündkontakte säubern und einstellen, Zündkerzen säubern, einstellen und prüfen, evtl. erneuern.
3. Bremswirkung kontrollieren, Bremsen ev. einstellen, Leitungen und Schläuche auf Dichtheit prüfen, Bremsflüssigkeit evtl. auffüllen.
4. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren.
5. Federbriden nachziehen.
6. Türscharniere und Schlösser kontrollieren, evtl. nachstellen.
7. Säurestand der Batterie überprüfen, Lichtmaschinenlager ölen.
8. Ölstand in Motor, Getriebe und Hinterachse kontrollieren, Ölfilter erneuern, Schmieren aller Schmierstellen, Vorderradlager neu einfetten.
9. Räder wechseln mit Ersatzrad, Reifendruck prüfen, Spur, Sturz und Nachlauf kontrollieren.
10. Probefahrt.



## Systematisches Aufsuchen von Störungen

- Ist Benzin im Tank?
- Kommt Benzin in den Vergaser?
- Ist ein Zündfunken vorhanden?
- Motorkontrolle:
  - Ventilspiel und Ventildfedern
  - Kompression kontrollieren
  - Ölkreislauf und Kühlung

### **Motor springt nicht an:**

**Treibstoffmangel:** Kein Benzin im Tank, Benzinleitung verstopft, Wasser im Benzintank, Benzinpumpe defekt, Schwimmemnadel im Vergaser öffnet nicht, Schwimmemniveau falsch eingestellt.

**Treibstoffüberschuss:** Motor „ersoffen“, Vergaser überlaufen, Nadel hängen geblieben.

**Fehler am Vergaser:** Filter verstopft, Vergaser falsch eingestellt, Vergaser undicht, falsche Luft, Vergasergestänge verklemmt oder verbogen, Choke funktioniert nicht.

**Keine oder sehr schwache Zündung:** Batterie schwach, Zündschloss defekt, Zuleitung zu Zündverteiler defekt, Unterbrecherkontakte verbrannt oder falsch eingestellt, Kondensator defekt, Zündverteilerdeckel defekt, Rotor defekt, Zündkabel defekt, verrusste oder nasse Zündkerzen, falscher Elektrodenabstände.

**Ventile:** Ventilspiel falsch, Ventile und Ventilsitze verharzt, Ventilsitze beschädigt, Ventildfedern gebrochen.

**Schlechte Kompression:** Ventilschaden, zu grosses Kolbenspiel, festsitzende Kolbenringe, defekte Zylinderkopfdichtung.

### **Motor springt an, stellt aber wieder ab:**

Motor noch zu kalt (Gemisch falsch), Treibstoffmangel oder Treibstoffüberschuss, Choke funktioniert nicht, Startvergaser funktioniert nicht, Wackelkontakt in der Primärleitung.

### **Motor setzt aus:**

Vergasereinstellung, schlechte oder lose Anschlüsse im Primär- oder Sekundärstromkreis, defekte Kerzenstecker, Kabel, Rotor, Zündverteilerdeckel, defekte Zündspule, Zündzeitpunkt stimmt nicht, Zustand und Einstellung der Ventile, Blasenbildung in der Treibstoffzufuhr bei heissem Motor.

### **Motor zieht schlecht:**

Vergaser schlecht eingestellt, Zündzeitpunkt falsch (zu früh oder zu spät), Zündverstellung funktioniert nicht richtig. Schlechte Kompression, Motor wird zu heiss. Mögliche Ursachen: Keilriemen, Kühlwasserstand, Kühler verstopft, Thermostat defekt, Wasserpumpe defekt, zu mageres Gemisch, Auspuff nicht frei.

*Quelle: Technische Grundlagen für Motormechaniker, 1970*

## **Benzinpumpe**

Bei einer originalen SU-Pumpe sollte nach dem Einschalten der Zündung ein tick-tick-tick zu hören sein, in diesem Falle schöpft die Pumpe. Wenn dieses Geräusch fehlt wird auch kein Benzin gefördert. Üblicherweise sind in diesem Falle die Kontakte der Benzinpumpe verbrannt. Durch einen gezielten Hammerschlag auf das Pumpengehäuse kann die Pumpe in vielen Fällen wieder für einige Zeit reaktiviert werden. Funktioniert dies nicht, muss man die Pumpe ausbauen, was mit passendem Werkzeug durch die Öffnung des Batteriekastens möglich ist. Die Pumpe trägt eine Kappe aus Kunststoff, die nun abmontiert wird. Die nun sichtbaren Kontakte werden mit einer Nagelfeile oder einem Schleifpapier angeschliffen um die Verbrennungsrückstände zu entfernen. Diese Massnahme löst in den meisten Fällen das Problem. Bei dieser Gelegenheit sollte auch der in die Pumpe integrierte Filter gereinigt werden. (diese Arbeit gehört auch zur jährlichen Inspektion). Wenn der MG A bei voller Fahrt zu stottern beginnt, aber im Leerlauf und mit wenig Last sauber läuft, ist in der Regel die Benzinzufuhr gestört. Da hilft unter Umständen auch das Reinigen des Benzinfilters an der Pumpe, eines allfälligen Zusatzfilters und der Filter beim Vergaser. Beim Ausfall einer elektrischen Benzinpumpe ist eventuell das Innenleben bei der Lichtschranke verdreckt. Das heisst, die Kunststoffkappe demontieren und kräftig ausblasen. Auf jeden Fall ist es ratsam, auf längeren Fahrten eine Ersatzpumpe dabeizuhaben. (siehe auch Notfall –Set)

## **Wartung der Benzinpumpe**

Ausser der Reinigung der Unterbrecherkontakte und dem regelmässigen Ausbau des Filters werden für die Pumpe keine Wartungsarbeiten gefordert.



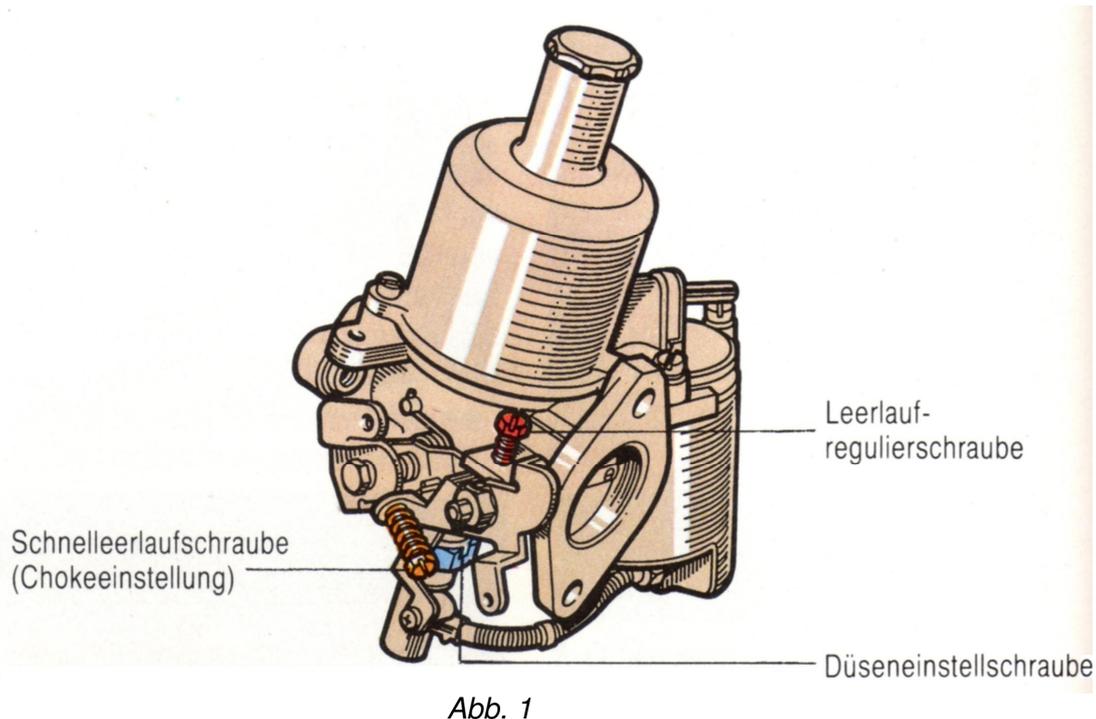
## ***SU Vergaser***

### ***Revisionen und Modifikationen***

**Beat Dürig**  
**Riedstrasse 10**  
**3082 Schlosswil**

**Tel. 031 711 29 11**  
**Mobil 079 488 13 09**  
**E-Mail [duerigbk@bluewin.ch](mailto:duerigbk@bluewin.ch)**

## Vergaser



Oftmals sind es auch Vergaser, die Ärger bereiten. Für eine optimale Funktion brauchen die Vergaser einen Zufluss von rund 60 Litern Treibstoff pro Stunde.

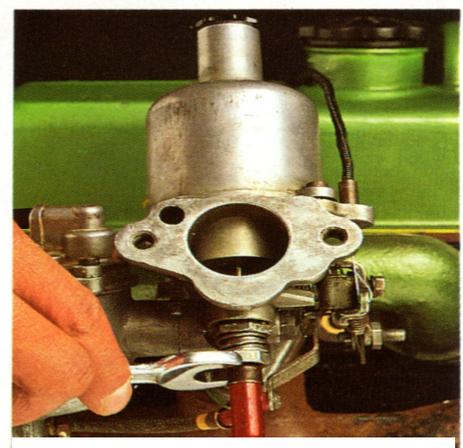
Wenn der Vergaser überläuft, hängt der Vergaserschwimmer. Zur Kontrolle die Schwimmerkammer entfernen und kontrollieren, ob der Schwimmer defekt und mit Benzin vollgelaufen ist. In diesem Falle erhält der Vergaser zu viel Benzin und säuft ab. Der leere Schwimmer kann als Notlösung mit wenig Kaugummi geflickt werden, diese Massnahme ist jedoch keine Dauerhafte Lösung. Wenn das Schwimmerventil hängt hilft ausbauen und durchpusten.

Präziser ist es, den Vergaserdom abzuschrauben, den Vergaserkolben zu entfernen und in den Düsenstock zu schauen. Der Benzinpegel sollte ca. 5mm unterhalb der kleinen Gussbrücke stehen. Die beiden Düsenstöcke sollten gleichmässig eingestellt sein, jeder 1/10 mm Abweichung kostet Leistung. Grundeinstellung ist 1.5 mm unter der Brücke. Folgende Kontrolle vornehmen: Gehen die Düsenstöcke bei „Choke rein“ auch wirklich rein? Wenn der Choke hängt, läuft der Motor zu fett und ist in warmem Zustand nur schlecht oder gar nicht zu starten. Ein zu fett laufender Motor bekommt zu viel Sprit, das nicht verbrannte Benzin wäscht das Öl von den Zylinderwänden und verdünnt das Öl mit entsprechenden Konsequenzen für die Lebensdauer des Motors.

### Grobeinstellung des Vergasers

Den Motor laufen lassen, bis die normale Betriebstemperatur erreicht ist.

Während der Einstellarbeiten ist auf die Temperatur zu achten, da je nach Einstellung des Vergasers die Temperatur steigen oder sinken kann (heisser als normal – Gemisch zu mager, kühler als normal – Gemisch zu fett).



Als erstes wird an der Düseneinstellschraube (Abb. 2) eingestellt. Hineindrehen der Schraube macht das Gemisch fetter, herausdrehen magerer. Solange drehen, bis die höchste Leerlaufdrehzahl bei ruhig

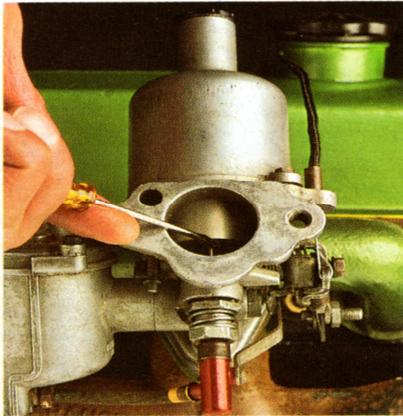


Abb. 3

laufendem Motor erreicht ist. An der Leerlauf-Justierschraube (Abb. 1) anhand des Drehzahlmessers die korrekte Leerlaufdrehzahl ein. Ob das Benzin-Luftgemisch einigermaßen richtig eingesellt ist lässt sich wie folgt prüfen: Vergaserkolben mit einem Schraubenzieher leicht hochheben (Abb. 3). Bei richtiger Einstellung gibt es zunächst eine leicht erhöhte Drehzahl, die dann aber rasch wieder auf den normalen Wert abfällt. Ist das Gemisch zu fett eingestellt, fällt die Drehzahl bei angehobenen Kolben nicht wieder ab, ist das Gemisch zu mager geht der Motor aus. Zum Schluss noch den Choke kontrollieren. Überprüfen, ob der Choke-Zug den entsprechenden Hebel am Vergaser verstellt. Den Choke ziehen und den Motor an der Schnell-Leerlaufschraube auf etwa 1000 Umdrehungen pro Minute ein. Nach dem Einschieben des Chokes muss der Motor wieder auf seine gewöhnliche Leerlaufdrehzahl zurückfallen. Nach dem Einstellen noch Überprüfen, ob alle Benzinleitungen richtig aufgesteckt sind und nirgends Benzin ausläuft.

PUBLICATION No. H & E 5666

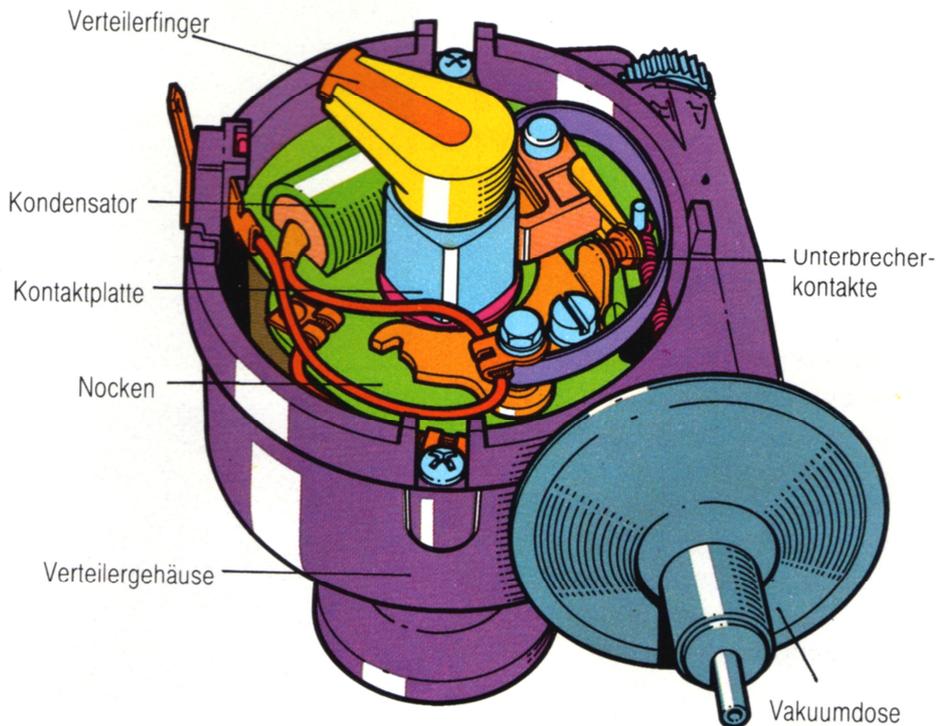
# First of a new line

*Safety fast!*

THE **MG** SERIES **MGA**

A vintage advertisement for the MG MGA. The background is a bright yellow-green gradient. At the top right, it says 'PUBLICATION No. H & E 5666'. The main headline reads 'First of a new line' in a mix of bold sans-serif and red script fonts. Below this is a photograph of a blue MG MGA convertible car, shown from a front-three-quarter view, driving on a road. The car has a white interior and a black top. At the bottom, the slogan 'Safety fast!' is written in red script. To the right of the slogan is the MG logo (a red triangle with a white circle containing 'MG') and the text 'THE MG SERIES MGA'.

## Zündung

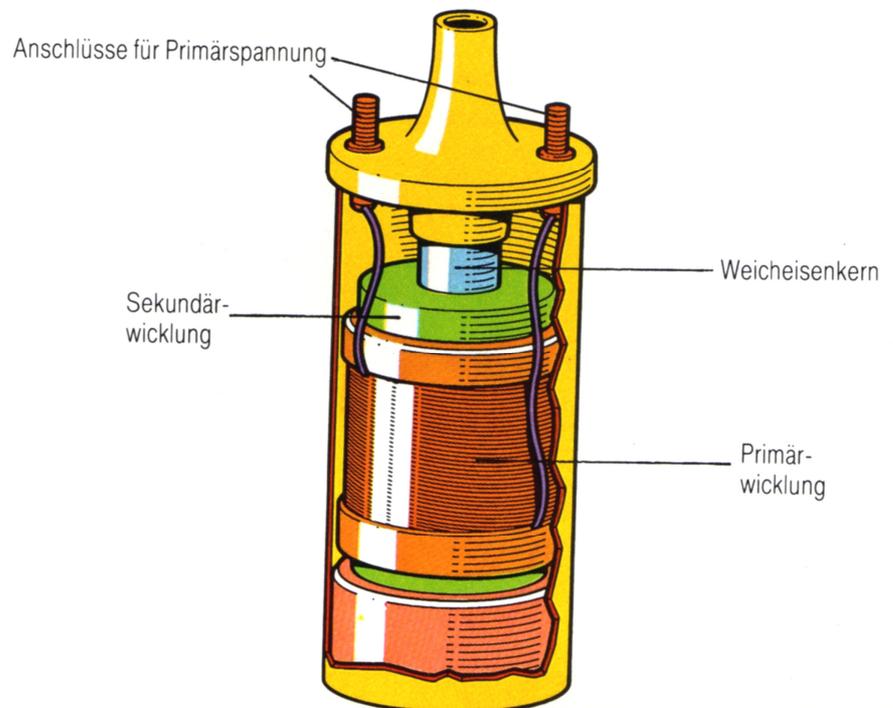


## Zündung, Niederspannung

Die Zündung besteht aus einem Niederspannungs- und einem Hochspannungskreis. Der Niederspannungskreis umfasst den Stromfluss zur Zündspule und die Vorkommnisse am Unterbrecherkontakt.

Wenn kein Zündfunke zu sehen ist wird zuerst folgendes kontrolliert:

- wird die Zündspule mit Strom versorgt? Also die Zündung einschalten und mit der Prüflampe am „Plus“-Pol messen. Wenn kein Strom fließt die Sicherungen kontrollieren, eventuell ist auch das Kabel am Zündschloss gelöst.
- Wenn Strom vorhanden ist: Öffnet/schliesst der Unterbrecher? Also Verteilerkappe entfernen und den Unterbrecher kontrollieren. Ist die Feststellschraube des Unterbrechers lose und damit der Kontaktabstand verstellbar? Sind die Kontakte abgebrannt? Allenfalls ist der Kondensator defekt. Um dies zu klären wird der Kondensator ausgebaut und kontrolliert, ob jetzt ein Zündfunke entsteht.



Ohne Kondensator kann eine kurze Strecke bis zur nächsten Garage gefahren werden, jedoch verbrennen die Unterbrecherkontakte nun sehr schnell.

- Kontaktabstand: den Motor drehen, bis der Nocken im Verteiler den Unterbrecherkontakt maximal öffnet, nun sollte der Abstand ca. 0.4 mm betragen.
- Möglicherweise ist der Verteiler stark verstellt, dann kann folgendes gemacht werden: Verteilerkörper lösen, ganz nach links drehen, dann ganz nach rechts drehen und dann den Verteiler mittig fixieren. Der Zündzeitpunkt wird nun nicht korrekt sein, jedoch sollte der Motor anspringen und man kann vorsichtig weiterfahren bis zu nächsten Werkstatt.

## Zündung, Hochspannung

Hier sind die folgenden Fehlermöglichkeiten zu untersuchen:  
Zündspule: Wenn es funkt, ist der Fehler nicht hier zu suchen

Verteilerkappe: Eine genaue Überprüfung ist wichtig. Die Kappe entfernen und innen kontrollieren. Sind die Kontakte sauber oder verbrannt? Verbrannte Kontakte mit Schleifpapier reinigen. Hat die Kappe Haarrisse? Wenn ja, die Risse mit Sekundenkleber schliessen. Ist der Graphitstift am Kopf der Kappe freigängig und nicht verbrannt?

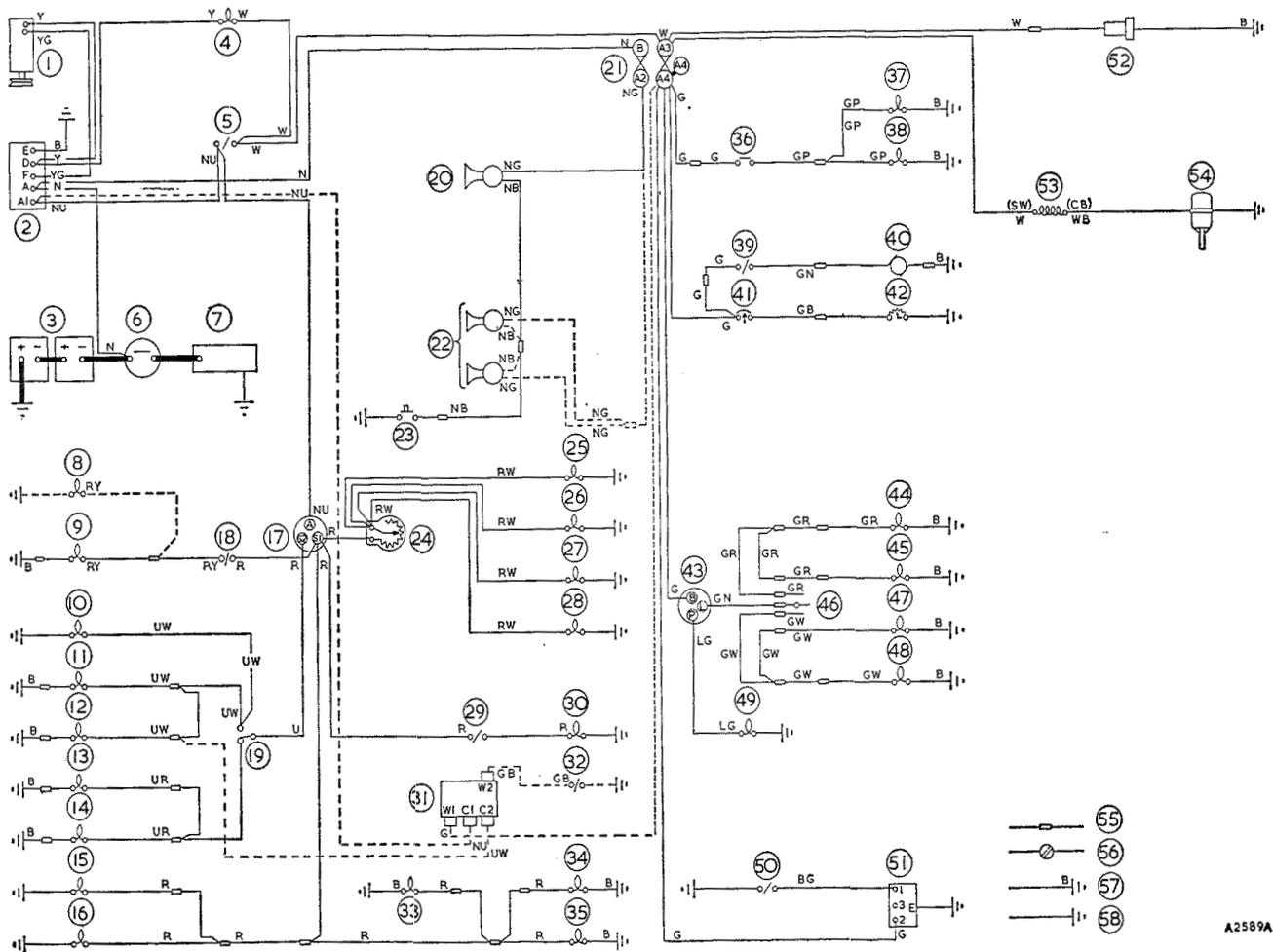
Verteilerfinger: sind die Kontakte sauber oder verbrannt, wenn ja mit Schleifpapier reinigen. Ist der Verteilerfinger unbeschädigt? Wenn ja, durch neuen ersetzen oder flicken mit Sekundenkleber. Ist der Kontakt auf dem Kopf sauber? Wenn nein, reinigen.

Zündkabel, Zündkerzen: Wenn der Motor läuft, aber stottert kann es sein, dass ein Zylinder nicht zündet. Also bei einer Kerze nach der anderen mit einer isolierten Zange (Hochspannung!!) den Kerzenstecker von der Kerze abziehen. Läuft der Motor schlechter, sind Kabel/Kerze in Ordnung. Ist keine Veränderung festzustellen, dann sind Kabel, Stecker und/oder Kerze defekt. Hier hilft nur der Tausch gegen intakte Teile. Kontaktabstände der Kerze prüfen: Kerze ausschrauben, mit einer Drahtbürste reinigen und den Abstand mit 0.6 mm einstellen.

**the sports car  
today  
is an MGA**



# Bedeutung der Zahlen im Schaltplan



1. Lichtmaschine	20. Hupe	38. Rechte Bremsleuchte
2. Reglerschalter	21. Sicherungen	39. Heizungsschalter
3. Zwei 6-Volt-Batterien	22. Doppelklaghorn	40. Heizungsmotor
4. Zündkontroll-Licht	23. Hupenknopf	41. Benzinuhr
5. Zündschalter	24. Instrumentenbeleuchtungsknopf	42. Benzintankgebergerät
6. Anlasserschalter	25. Instrumentenlampe	43. Blinkrelais
7. Anlasser	26. Instrumentenlampe	44. Linke hintere Blinklampe
8. Rechte Nebellampe (Option)	27. Instrumentenlampe	45. Linke vordere Blinklampe
9. Linke Nebellampe (Option)	28. Instrumentenlampe	46. Blinkerschalter
10. Fernlichtkontrolllampe	29. Kartenleselampenschalter	47. Rechte vordere Blinklampe
11. Rechte Scheinwerferlampe	30. Kartenleselampe	48. Rechte hintere Blinklampe
12. Linke Scheinwerferlampe	31. Lichthupenrelais (Option)	49. Blinkerkontrolllampe
13. Linke Abblendlichtlampe	32. Lichthupenschalter (Option)	50. Scheibenwischerschalter
14. Rechte Abblendlichtlampe	33. Linkes Rücklicht	51. Scheibenwischermotor
15. Linkes Standlicht	34. Nummernschildbeleuchtung	52. Benzinpumpe
16. rechtes Standlicht	35. Rechtes Rücklicht	53. Zündspule
17. Lichtschalter	36. Bremslichtschalter	54. Zündverteiler
18. Nebellampenschalter	37. Linke Bremsleuchte	55. Lose Kabelverbindungen
19. Abblendschalter		56. Feste Kabelverbindungen
		57. Erdverbindung mittels Kabel
		58. Erdverbindungen mittels Chassis

### Kabelfarbtabelle

B = Schwarz	P = Violett	Y = Gelb
U = Blau	R = Rot	L = Hell
N = Braun	S = Grau	D = Dunkel
G = Grün	W = Weiss	M = Mittel

Wenn ein Kabel zwei Farben hat, bestimmt der erste Buchstabe die Hauptfarbe und der zweite die Finderfarbe

# Schmierplan

## Täglich

(1) **Motor:** Ölstand kontrollieren, eventuell auffüllen (Gruppe A)

## Alle 1000 Meilen (1600 Kilometer)

- (2) **Getriebe:** Ölstand im Getriebe kontrollieren, falls nötig auffüllen (Gruppe A)
- (3) **Hinterachse:** Öl bis zur Einfüllöffnung auffüllen
- (4) **Lenkung:** Mit der Fettpresse werden die Nippel des Lenkgestänges nach Gruppe C geschmiert.
- (5) **Lenkwelle:** Die Nippel werden mit der Fettpresse nach Gruppe C geschmiert
- (6) **Handbremse:** Die Handbremskabel werden mit der Fettpresse nach Gruppe C geschmiert
- (7) **Vergaser:** Der Vergaserdämpferzylinder wird nach Abnahme der Kappe mit Öl der Gruppe D aufgefüllt
- (8) **Hauptbremszylinder:** Der Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter ist zu überprüfen und falls notwendig mit Lockheadflüssigkeit nachzufüllen.

## Alle 3000 Meilen (4800 Kilometer)

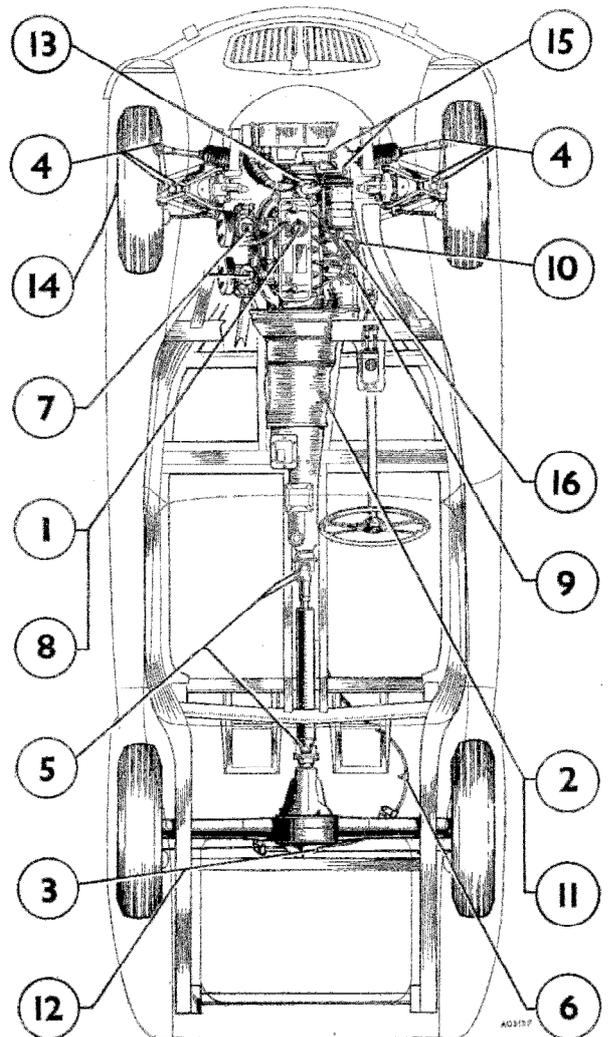
(9) **Motor:** Spätestens nach dieser Fahrleistung muss das Motoröl gewechselt werden. (Gruppe A)

## Alle 6000 Meilen (9600 Kilometer)

- (10) **Zündverteiler:** Verteilerfinger abnehmen und die Verteilerachse mit einigen Tropfen Öl schmieren. Die Verteilernocken und die Unterbrecherkontakachsen werden leicht mit Fett eingeschmiert.
- (11) **Ölfilter:** Das Ölfilterelement ist auszuwechseln und die Ölfilterkappe im Benzin zu reinigen
- (12) **Getriebe:** Öl ablassen und bis zur „High“-Markierung auf dem Messstab mit Öl nach Gruppe A aufzufüllen
- (13) **Hinterachse:** Öl ablassen und bis zur Einfüllöffnung mit neuem Öl nach Gruppe B auffüllen
- (14) **Wasserpumpe:** Stopfen entfernen und mit etwas Öl SAE 140 schmieren
- (15) **Vorderradlager:** Fettkappe entfernen und mit neuem Fett nach Gruppe F auffüllen.

## Alle 12000 Meilen (19200 Kilometer)

- (16) **Lenkung:** Das Lenkgehäuse wird mit 10 Schlägen Öl nach Gruppe B geschmiert, Die Lenkzahnstange mit zwei Schlägen Öl nach Gruppe B geschmiert.
- (17) **Lichtmaschine:** Die Lichtmaschine wird mit 2 Tropfen Öl nach Gruppe D an der Schmieröffnung am hinteren Lagerdeckel geschmiert.



# Ausrüstung

## Werkzeug

verschiedene Zoll – Schlüssel (mindestens 1/2 Zoll & 7/16)  
2 Meter Kabel  
Bindedraht  
Isolierband  
Kabelbinder  
Kerzenschlüssel  
Kleiner Engländer  
Hammer  
Prüflampe  
Schleifpapier  
Schraubenzieher diverse  
Sekundenkleber  
Wasserpumpenzange  
Nagelfeile  
Arbeitshandschuhe / Putzlappen  
Taschenlampe  
Kontaktspray WD 40

## Notfall-Set

*Für die kleine Fahrt:*

- Unterbrecher
- Kondensator
- Verteilerfinger
- Verteilerdeckel
- Zündspule
- Zündkerzen
- Ersatzsicherungen
- Ersatzbirnen
- Kühlwasserschläuche
- Keilriemen
- Benzinpumpe

*Für die grosse Fahrt zusätzlich zum kleinen Set:*

- Zylinderkopfdichtung
- Kupplungsnehmerzylinder
- Bremszylinder
- Zündkabelset
- Wasserpumpe
- Schlauchsellen