

RILEYBLADET

Nummer 4, 1995

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 17



Torsten Grönvall har roligt på en "omöjlig" kontroll. Här gällde det att med en penna följa en förutbestämd väg på ett papper..., men bara kunna se sin hand, pennan och pappret spegelvänt! Plocka fram en spegel och en gammal karta och försök själv, får du se hur knepigt det är.

I detta nummer:

Borås 95	1
100 års jubileet i Coventry	
Ur Spår! En Riley på Autobahn	2-3
Rileymötet i Borås	4
Från MHRF:s symposium om bränsle	5
Hylta-Calles Roadster	6
The Riley Romance	7
Bruzaholmsrileyen	8

Borås 95

Samling till årets Rileyträff hade förlagts till Borås Djurparks väl tilltagna parkeringsplats så någon större trängsel blev det inte. Två Rileybilar mötte opp! Torsten Grönvall med fru i sin 1949 års 1½ RMA och Johan och Nils-Holger Nilsson i sin RMH, en 1956 års Pathfinder. Undertecknad åkte med Håkan Wikström i en Riley-Romeo, en sällan skådad *badge engineering* produkt. Håkans 1937 års 12/4 Riley Lynx var för tillfället i England för översyn.

Forts. sidan 4, spalt 1



Riley Centenary Rally

29-30 juni 1996 vid
Coombe Abbey nära Coventry

Arrangemanget kring Rileys 100-års jubileum börjar ta form. Och för dem som tänker ta sig dit är det redan tid att boka rum. Det finns stora och små hotell, camping, husvagnsparker och privat inackordering att välja på.

Jubileumsmiddagen blir den 29 juni på:

Forte Posthouse Hotel
Hinckley Road
Coventry
fax (01203) 621736

...där man även kan bo. Vill Du slå på stort kan Du boka in på luxuösa:

Coombe Abbey Park
Binley, Coventry
fax (01203) 635101

I kommitén som organiserar arrangemanget finns Rileyveteranen Alec Gatherer. Alla frågor ni har kring detta evenemang kan ni skicka till honom:

Alec Gatherer
6 Hill Crescent
Manchester M9 8EX
England

Denna information är tagen ur den brittiska RM Riley klubbtidningen RMemoranda 10/95.

Ur Spår!!! En Riley på Autobahn

För er som tyckte att det var för långt att köra till Borås... ta och sätt tänderna i följande stycke. Här berättar Tor Bang-Steinsvik om hur han och hans hustru tog sin RMF och stack ner till Bodensjön, 1500 km på Autobahn, för att vara med på Riley Club Schweiz höstutflykt.

Som jag nevnte i forrige innlegg var det fare for at vi enda ikke hadde avsluttet sesongens langturer. Nå er det ikke slik at jeg har fått dilla på å skrive, men som noen har sagt er en reise ikke avsluttet før beretningen er skrevet...

Om sommeren bruker vi vår Riley når anledningen gir seg og langturene våre kombinerer vi med at vi allikevel skal hit eller dit. Moderne fremkomstmidler ville gjort nytten, men så lenge sportsinstinktet er der har vi mye igjen for å kjøre gammel bil.

For å gjøre sesongen komplett deltok vi 9.-10. september i år på Riley Club Schweiz høstuttfart til Meersburg - Friedrichshafen - Ravensburg. Dette er på den tyske siden av Bodensee og årsaken til at sveitserne tok denne sjøturen til utlandet er at det i München finnes en liten gruppe Riley entusiaster som er assosiert i RCS i Sveits. Høsttreffene til RCS fører oss til interessante steder og vi har deltatt to ganger tidligere.

Color Line Oslo-Kiel er for oss en god start og avslutning. Vi kjørte ombord i Oslo onsdag 6 september i surt regnvær. Neste dag kjørte vi 700 km, for det meste på Autobahn og brukte 8 timer inklusive pauser og køkjøring. Kø er ikke til å unngå selv

utenom ferietiden og det går fort timer til skrittgang der hvor veiarbeider pågår.

Fredag var det jobb og om kvelden kjørte vi frem til Rottweil hvor vi slett ikke skulle, men hvor vi måtte søke sen *nødhavn* p.g.a. langsom fredagstrafikk.

Rottweil er forresten en gammel by som vi gjerne skulle sett nærmere på. Lørdag var det full klaff med været og vi var fremme i Meersburg i god tid og kunne ta i mot de sjøfarende sveitserne som kom med fergen fra Konstanz.

Treffet ble gjennomført med stil og den beste standard på overnatting, lunsjer og middag. Programmet omfattet besøk på Zeppelinmuseet i Friedrichshafen og det koselige

hverdagsbilmuseet til den kjente tyske motorjournalisten Fritz B. Busch i Wolfegg. Zeppelinmuseet holdt til i et provisorisk lokale, men neste år flytter det inn i et skeddersydd "opplevelsesenter" på 4000 m² som byen Friedrichshafen har bygget.

I denne sammenheng var det interessant at gearkassefabrikken ZF er en stiftelse eid av byen og at overskuddet derfra finansierer byens kulturelle satsinger. Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF) leverer gearkasserne til mange av dagens merker og min franske daglige transport har en ZF automatkasse. For en tid siden annonserte ZF etter den eldste eksisterende ZF gearkassen og den sto en Autovia, et Riley sidesprang som dere vet.

Buschmuseet hadde mange biler vi kjente igjen, de fleste tyske fra etterkrigstiden og mange rariteter. En av dem var en trehjuling som en honningselger hadde hadt som transport og salgsbod i 50 år. Den var enkelsylindret og hadde gått 600.000 km. Til hver av bilene var det knyttet en historie, morsomt skrevet av den aldrende journalist.



Vi tar imot de sjøfarende sveitsere i Meersburg

Hjemturen ble tatt i to etapper. Søndag kveld kjørte vi i posisjon for neste dags etappe til Kiel, men dette er en historie for seg.

Vi hadde bestilt billig innkvartering i Ladenburg like ved Heidelberg. Ladenburg er en landsby uberørt av krigen og med fagverkshus (korsvirke) fra 1500 tallet. Her var det fest, med mere enn 20.000 besøkende ble det sagt, og hele stedet var avsperrert. Jeg måtte forhandle med det frivillige *Feuerwehr* for å slippe igjennom, men vi måtte sette bilen fra oss i utkanten og vandre til fots med koffertene gjennom en folkemengde *tett som sild i tønne*.

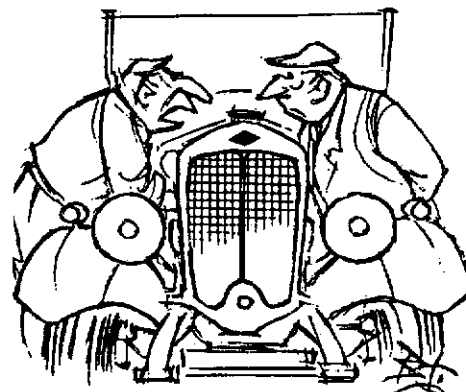
Mandag morgen var vi igang kl 08.30 i øsende regnvær mot Kiel. De samme 700 km, som vi brukte 8 timer på da vi kom, brukte vi nå 11 timer på. Ni av disse øste regnet ned og det er merkelig at de langsomme bevegelsene till de kortermede vindusviskerne klarte jobben. Men frontruta er tett innpå deg og du trenger ikke store flatene for å se brukbart.

Igjen gikk det mye tid til køkjøring,

men RMen ruslet stødig avgårde uberørt av regn og stamping i første gear. Intet varer dog evig og syd for Kassel i langsom møtbakke ble det brått stopp. Der sto vi i midtfeltet og trafikken delte seg omgående med trailerne til høyre for oss og de øvrige til venstre. Som dere vet har de fleste tungtransportere eksosrøret på venstre side med utslippet i passe personbil vindushøyde... Det hele ble riktig utrivelig og jeg måtte sette *liv og helse* på spill for å stoppe trailerfilen til høyre for oss slik at jeg kunne rulle RMen bak over og over den heltrukne hvite linjen.

Jeg forsto fort at det var SU pumpen som ikke ville mere. Strømtilførselen var i orden og banking på pumpehuset hjalp ikke. SU pumper kan slå seg vrage og vi har alltid med oss en reservepumpe, så helkrittisk var situasjonen ikke.

Etter noe venting kom politiet og de tilkalte igjen ADAC. Mekanikeren hadde ikke sett en Rileymotor før, men han hade jobbet for Jaguar og kjente SU pumpen godt. Etter å ha forvissnet seg om at strøm-



"Så var det tilbake til de primitive metoder og med et velrettet slag akkurat i solar plexus der tikket pumpen igjen och siden har den gått".

tilførselen var i orden var det å se på reservepumpen om den virket og det gjorde den ikke selv om den var ny og obrukt. Den hadde ligget for lenge uten aktivitet...

Så var det tilbake til de primitive metoder og med et velrettet slag akkurat i *solar plexus* der tikket pumpen igjen og siden har den gått. Jeg ble rådet til å sette inn filter ekstra, men det måtte være et dieselfilter. De vanlige bensinfilterene ødelegger sugeevnen forklarte vår ADAC mekaniker. Så undervurder ikke den tyske mekaniker. Han vet litt av hvert.

Dette intermessioet tok to av våre elve timer. Og det var de to timene det ikke regnet. Slå den! Resten gikk greit.

I Tyskland kan en leve billig som færende dersom en trekker unna byene og Autobahn. Vi overnattet til eksempel i Ladenburg for DM 95 for dobbelrom med dusj, toalett och inklusive stor frokost. Det går også an å leve dyrt. I Kiel måtte vi punge ut med DM 250 og det med DM 95 i firmarabatt...

Høstlig hilsen og slutt for denne sesong

*Tor Bang-Steinsvik
(text och bild)*



Utanför Busch museet i Wolfegg. Elf + 2 x RMF och en Special som består av ett chassis från 1931, en 12/4 motor med fyra förgasare, och i nosen en RM grill...

Rileyträff och årsmöte i Borås 10-11 juni 1995

Roland Haraldsson som stod som arrangör, och vars bilsamling är förbryllande både till antal och märken, mötte upp med Rover SD1. Efter samling besöktes en modelljärnväg av det större formatet. Ett gäng tåg-entusiaster hade byggt en helt fantastisk anläggning ute i skogen med en spårlängd på ca 2 km. Vagnarna drogs av lok av varierande modell. Kronan på verket var ett jättelikt ånglok som till minsta nit följde förlagan, inklusive stenkolseldad panna. Jag minns inte den exakta skalan, men den torde ha rört sig om ca 1:10.

Och efter detta... en av höjdpunkterna på träffen. Vi hade samlats i närheten av Rolands sommarhus, nästan inne i staden men ändå idylliskt vid Viskans lummiga strand. Ur en täckt släpvagn rullades en Riley Brooklands ut. Det hade börjat skymma så smått och de stora lönnarna ramade in den lilla grusplanen där vi flockades runt racerbilen. Roland kröp ner bakom ratten. Några pumptag för att få upp bränsletrycket och sedan ett tryck på startknappen och motorn gick igång. Vilket ljud! "Snark" från förgasarna. "Brak" från avgasröret och "rassel" från den lilla men potenta Nine-motorn. Bara ljudet gav rysningar av välbehag. Inte nog med detta. Var och en bjöds på en åktur, och Roland sparade inte på krutet! Häpna och skräckslagna flanörer fick se en tjugotalracer vråla fram på Borås gator. Detta gav bilkörning en helt ny dimension. Ljud, lukt och en



Blott bilrutans spegling i den uppfällda motorhuven motiverar bildens publicering. För övrigt demonstrerar Erik Hamberg glatt sin avbrutna oljesticka. T.h. Torsten G.

odefinierbar, primitiv, känsla gav en helhetsupplevelse utöver det vanliga.

På kvällen hölls årsmötet på Roland och Britt-Maries sommarställe. Den lilla men tappra skaran antog bl a förslaget om stadgeändring som inkommit. Kvällen avslutades med en grekiskinspirerad supé och en härlig rabarberpaj med vaniljsås. Under tiden hade Erik Hamberg med fästmo Åsa anslutit och efter trivsamt samkväm med kaffe och avec, skingrades gänget för kvällen.

På söndagen var det rallydags! Utöver de tre Rileybilarna, inklusive Eriks Drophead, utökades antalet deltagare med motorhistoriker från grannskapet. Ingvar Persson anslöt också, utan Riley vilken annars nu i stort sett lär vara färdig. Rallyt bjöd på vackra vägar och knepiga frågor, där bl a svaret på frågan om vilka färger Englands flagga har, inte var så enkel som vissa trodde!

Rallyt avslutades i Grästorp på *Hjulets Dag* där ångbåtar och gammelfordon av varierande årgång kunde beskådas. I vimlet syntes också vår Rileybroder Anders Muhr.

Heder och tack till Roland och Britt-Marie för god mat, trevligt samkväm och ett välarrangerat rally! Synd bara att det var så få som valt att delta. När styrelsen beslöt att förlägga årets träff till Västsverige var förhoppningen att fler än "de gamla vanliga" skulle beredas tillfälle att bevista våra alltid lika trevliga sammankomster. Att Rileybilar är tillförlitliga, och normalt klarar dagsetapper på 40 mil och mer om de är i hyggligt skick, torde varje Rileyentusiast veta. Så skärpning framöver och väl mött nästa år då ryktet säger att sommarrallyt kommer att förläggas till Stockholmstrakten.

Text och foto, Ronald Pfändtner

MHRF:s symposium om bränsle och årsmöte 1995

Föreläsare voro Nils-Gunnar Svensson från SAAB, Trollhättan och Börje Kronström från AB Svenska Shell.

Som vid tidigare informationer redogjordes för det moderna bränslets egenskaper gällande moderna motorer men föga om möjligheten av anpassning till gamla. Det är den höga förbränningshastigheten på dagens bensin (ca 35m/sek isf 15m/sek på 30-talet) som ger ett för "magert" indikatorgram och därmed reducerad effekt på de gamla motorerna. Någon annan åtgärd än min gamla "käpphäst" med inblandning av något tungt kolväte som t. ex. diesel verkar inte finnas. Nackdelarna man får på köpet är enligt min mening försumbara bredvid fördelarna.

Mycket talades det förstås också om oktantalet och blyhalter. Motorerna i våra (gamla) bilar är ju byggda för maximalt oktantal av 85 så här finns ju inga problem.

Någon som helst inlegering av något som helst blyhaltigt material förekommer inte in någon bensin idag utan i stället tillsättes kalium- eller natriumsalter som i dagligt tal kallas blyersättning. Den bensin som är mest ekonomisk att tillverka är den med oktantalet 95, och däröver framställes endast 98-oktanig. De andra kvaliteterna som tillhandahålles är en blandning mellan dessa.

Vad som finns att köpa på mackarna idag är sålunda:

- 95-oktanig bensin utan blyersättningstillsatser, i grön slang
- 98-oktanig d:o
- 96-oktanig bensin med tillsats, i svart slang
- 98-oktanig d:o

Experiment har visat att motorer tillverkade i mitten på 50-talet med mjuka ventilsäten (gjutjärn) vid hård körning på Autobahn i Tyskland har ett slitage i storleksordningen millimetern på 1000 mil. Analogt prov med bensin med blyersättning visade endast någon tiondels millimeter.

Var noga med att ofta kolla ventilspelet! Viktigt!

Det är också klarlagt att det s.k. blyminnet inte gäller för ersättningsarna. Dvs man erhåller ingen skyddseffekt genom att, som tidigare, tanka med blyersättning t. ex. var tionde gång.

Vad tankar man då i gammal bilen?

Resonemanget har ju låtit som så, att en motor från tiden före 1920 säkert klarar sig bra utan tillsatser, och att en motor före 1940 sannolikt inte tar någon skada, medan att det är möjligt att en motor före 1955 kan hålla vid normal körning, enär de äro tillverkade och avpassade för bränsle utan tillsatser.

Så vaga uttalanden kända sedan flera år tillbaka är ju inget tillfredställande underlag att fatta ett beslut på, om felaktigt, kan få dyra konsekvenser. Eftersom det är helt klart att en blyersättningsstillsats aldrig kan skada en motor finns ju inget annat råd att ge än **att tanka 96-oktan legerat från svart slang**. Denna bensin har heller inga nackdelar vad gäller starten, lagring, avlagringar i tanken, etc. Skulle någon en vacker dag, mot förmodan, få startproblem pga förångning, avskärma värmestrålning mot bensinröret, eller prova med en halv deciliter diesel till ca 20 liter bensin.

Årsmötet

Från försäkringsfronten intet nytt. År 1994 var resultatmässigt mycket tillfredställande medan 1995 utfallit något sämre med bl. a. två dödsolyckor.

Huvudsakliga arbetet under året har gällt underhandlingar med AB Svensk Bilprovning (ASB) om ursprungskontrollen och kostnaderna för detta vid registreringsbesiktningar. Jag rapporterade för ett par år sedan att ASB upptäckt ett par fall av dubbelregistrering av samma chassinummer och därför utfärdat hårda krav på dokumenteringen som skulle utföras i deras egen regi, medförande extra-kostnader. Det hela så komplicerat att jag ej klarade av att relatera detsamma!

Nu pågår underhandlingar om ett reviderat system där MHRF får ansvaret för dokumentationen. Detaljerat förslag kommer som remiss till klubbarna nästa höst och till dess gäller dagens något luddiga bestämmelser. Det har hänt senaste åren att *historiska fordon*, som de nu kallas när åldern överstiger 30 år, särklassats och fått inskränkningar i nyttjanderätten som t. ex. förbud för körning på vardagar. Vid granskning av års- och förvaltningsberättelserna kom många känslor i svallning. Det verkade ett tag helt hopplöst för valberedningen nominera nya styrelseledamöter i stället för avgående, men slutet blev i alla fall så småningom gott.

Rune Möller,
Kolbäck den 10 oktober, 1995



Hylta-Calles Roadster

Den 1 oktober, 1952 havererade Gösta Hyltén-Cavallius med en J 28 B Vampire vid F10 i Ängelholm. Han omkom omedelbart.

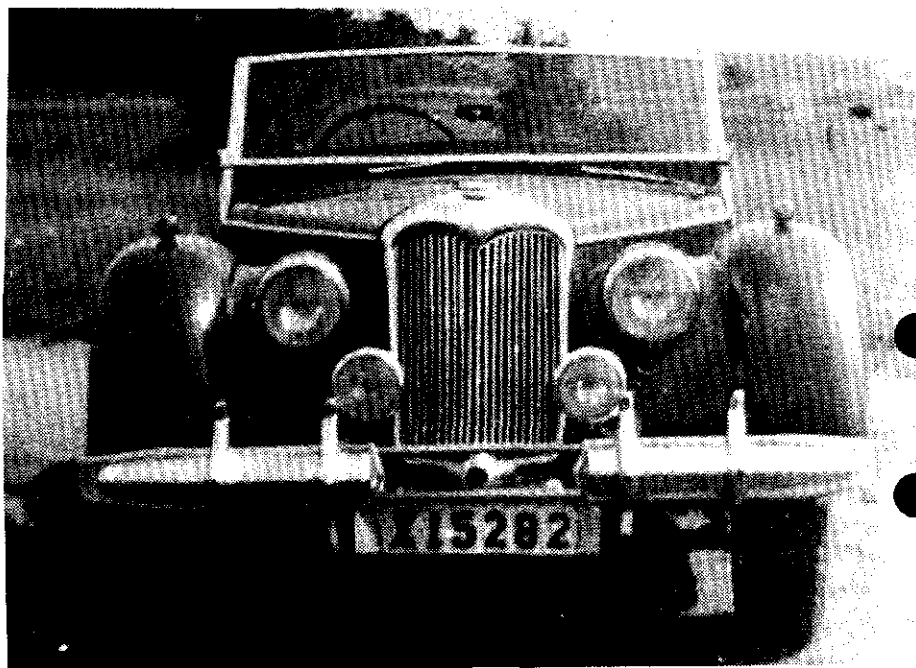
Den 2 september 1995 deltog red. i Lergöksrally i Ängelholm...

I väntan på start kom två herrar (pensionerade flygare) fram till mig och sa "Detta väcker minnen! Vår flygkamrat Hylta-Calle hade en Riley. Det var en sexcylindrig, fyradörrars öppen bil." Jag tillät mig att tvivla och drog fram Taylors bok *Riley RM-Series* från handskhyllan och visade bilder på såväl Roadster som Drophead. De två herrarna kunde dock inte komma överens om vad för modell Gösta hade haft. Ett var i alla fall säkert. Den var klarröd.

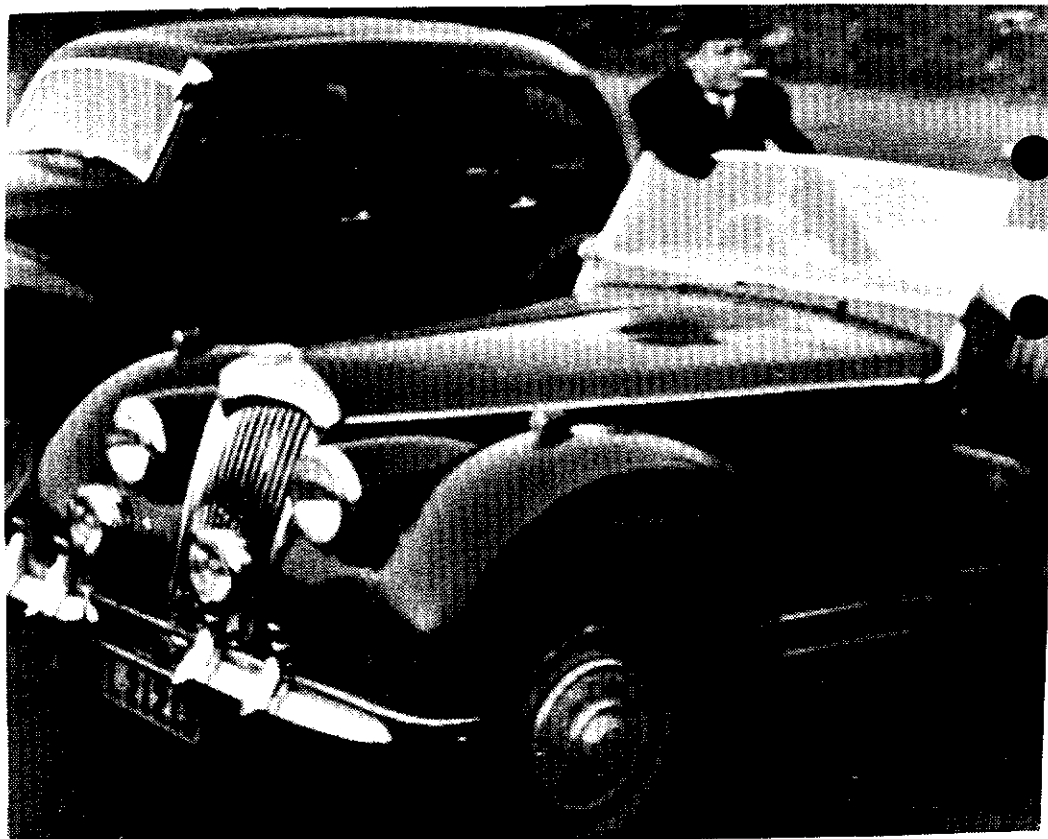
Men där hemma hade de foton på bilen som de åkt i över 40 år tidigare. Några dagar senare kommer ett brev med ett foto av en Roadster med tydlig registreringsskylt X 15282 (Gävleborgs län). Resultatet av lite efterforskningar hos olika bilregister beträffande bilens tidiga historia finns i den separata lilla rutan.

Bilen hade chassinr 58-SS-3570 (SS stod för *Special Sports*). De första bilarna av denna typ var inte marknadsförda under namnet Roadster utan de beskrevs som en "3 seater Tourer". Färgen hette *Scarlet* och skinnklädseln var beige.

Enligt Gösta Hyltén-Cavallius två flygkamrater innehade han bilen



En bild av Göstas nyförvärv, sannolikt tagen på sensommaren 1951.



Gösta Hyltén-Cavallius 1952, iklädd hatt, cigarett och Riley Roadster.

forts. sid 7 spalt 1

The Riley Romance

1890-1930

Den 14 januari 1930 anordnar Riley-distributörerna i London en lunch på anrika Savoy Hotel till Riley Coventry Ltd's ära som just uppnått en ackumulerad försäljning av en miljon pund. Hedersgäster är William Riley och hans söner.

Förutom den förnäma lunchen och de många vackra talen hade arrangörerna gett i uppdrag åt Edward H. Reeves, då sekreterare i The Riley Motor Club, att skriva en jubileumsskrift, *The Riley Romance*, en historik över företaget Riley.

Lagom till The Riley Motor Clubs 70-års jubileum 1995 har man låtit trycka upp en ny upplaga av *The Riley Romance*.

Det är en mycket elegant liten bok på 40 sidor som öser lovord över familjen Riley, företaget, produkterna, tävlings- och försäljningsframgångarna. Boken är rikt illustrerad med foton alltifrån den anspråkslösa cykelstarten 1890 till storhetstiden vid 20-talets slut. Inte enbart bilar, trehjulingar och cyklar, utan även fabriker; bilder från fabriksgolvet under pågående montering av bilar.

Familjen Riley var förmodligen redan på 30-talet väl medveten om sitt bidrag till bilhistorien. Man hade t. ex. behållit några tidiga bilar för att användas i PR sammanhang och man deltog i det årliga London-Brighton rallyt.

Tony Birmingham (*The production and competition history of the pre-1939 Riley Motor cars*) och David Styles (*As Old as the Industry*) har säkert hämtat en hel del ur *The Riley Romance*. Men för den som gläds över vackra böcker, och dessutom samlar på Rileyana, ja för den, kostar nöjet 325 kronor. Då ingår även ett nytryck av ett inbjudningskort, programmet till lunchen med talar- och deltagarlista samt meny. Eller vad sägs om Huitres Natives, Caviar d'Astrakan, Sole Américaine, Poulet Grillé, Omelette Surprise, Frivolutés et Canapé Ideal...

forts. Hylta-Calles Roadster

från sommaren 51 till sommaren 52, då han sålde den för att den var så svårstartad. Det hade inte hjälpt att Gösta svor och sparkade till bilen. Istället bytte han sin 1948 års Riley Roadster mot en 1938 års Wanderer W23 cabriolet.

Enligt uppgift i *Autohistorica* 4/93 var 58-SS-3570 den första av blott två Roadsters som importerades nya till Sverige. Förenade Bil i Malmö (läs Allan Söderström) ägde denna bil under 1½ år. Den var röd (Scarlet). Sonen Lars Söderström äger idag en röd Roadster 59-SS-5184. Om denna senare bil var den andra nyimporterade känner redaktören inte till.

Roadster 58-SS-3570 fanns på omslaget av *Teknikens Värld* nr 4/61. Bilden var tagen på en firma för begagnade bilar vid Ulriksdals Galoppbana i Stockholm. □

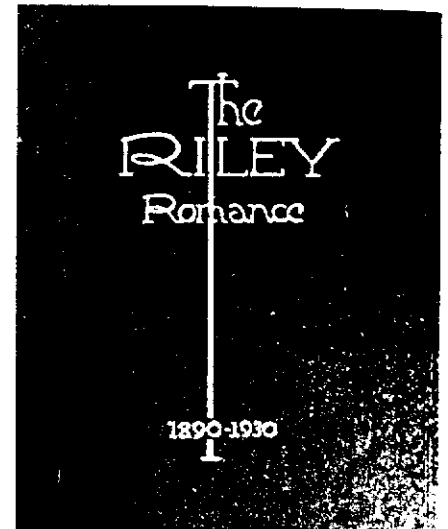
Redaktören ordar

Du som bläddrar i Bladet!

Skriv några rader om Din bil, bifoga ett foto, och skicka in det. Vi vill alla se lite "nya" bilar i Bladet. Dina tekniska problem och dess lösningar är också vad Rileybladet behöver. Tack på förhand för alla bidrag.

*Igår kväll smidde jag tusen planer.
Imorse gjorde jag som vanligt.*

Kinesiskt ordspråk



Riley RMC Roadster 58-SS-3570

01-12-48 typbesiktigad i Malmö
 30-12-48 reg. M 26050, Aktiebolaget Förenade Bil, Malmö
 18-08-50 reg. X 15282, Chaufför Nils Börje Dahlström, Västansjö, Bjuråker
 19-11-51 reg. L 21213, Fältflygare Gösta Hyltén-Cavallius, Ängelholm
 17-10-52 reg. U 11311, Kammarskrivare Sigurd Strömerstén, Västerås
 13-04-53 reg. U 11311, Kammarskrivare Ingvar Olovsson, Västerås
 03-11-53 reg. U 11311, Philipsons Bil AB, Västerås
 22-03-54 reg. U 11311, Fältflygare Bengt Olov Lindvall, Västerås
 22-03-55 reg. U 11311, Philipsons Bil AB, Västerås
 18-06-55 reg. U 11311, Montör Sven Erik Söderström, Västerås
 18-11-57 reg. U 11311, Bernt Erik Abrahamsson, Västerås
 20-04-59 reg. U 11311, Alvenius Bil AB, Västerås
 23-06-59 reg. AA 54352



Bruzaholmsriley

... som omnämndes i förra numret av Rileybladet visar sig vara en svart RMA från 1950 med chassinr 40 S 17776. Den köptes vid en auktion den 26 augusti i Bruzaholm av Fredric Nordh i Kisa. Förra ägaren var chaufför Gösta Jonsson i Arkarp som hade köpt den i januari 1962. När Jonsson köpte bilen var den registrerad F 13044, men fick sedan reg. nr E 15328. Bilens ursprungliga reg. nr var T 14889.

Renovering har påbörjats meddelade Fredric i telefonsamtal med red.

En RMA med chassinr 17772 finns Mårdaklev (ca 3 mil väster om Gislaved).

Bilderna till vänster togs av redaktörens observante vän Lars A. W. Johansson, som av en tillfällighet besökte auktionen.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande:

Erik Hamberg
Timrågatan 10
162 23 VÄLLINGBY
Tel. 08-739 18 17

Medlemskap i Svenska Rileyregistret kostar 75 kr för 1996. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5

RILEYBLADET

Redaktör:

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Tel. 010-66 00 701
Fax 042-927 05

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.

Nya Adresser

- 36 Persson, Hans
Löth
718 95 ERVALLA
- 86 Larsson, Hans
Curmansgatan 7
582 52 LINKÖPING
- 163 Hocking, Peter
57 High Street
Stretham, Cambs. CB6 3LD
England

Köpes

Höger framskärm till RMA (1950 1½) i bra skick. Även tacksam för tips om var det kan finnas en skärm.

Per Lindson
Rönnbärgsgatan 11
590 49 Vikingstad
Tel. 013-811 30

I oktobernumret av den engelska RM-klubbtidningen RMemoranda fanns inte mindre än 26 RM bilar till salu. Billigast var en 54 års RME "for restoration" till £500 och dyrast var en 50 års RMB "in beautiful condition" till £12.000.