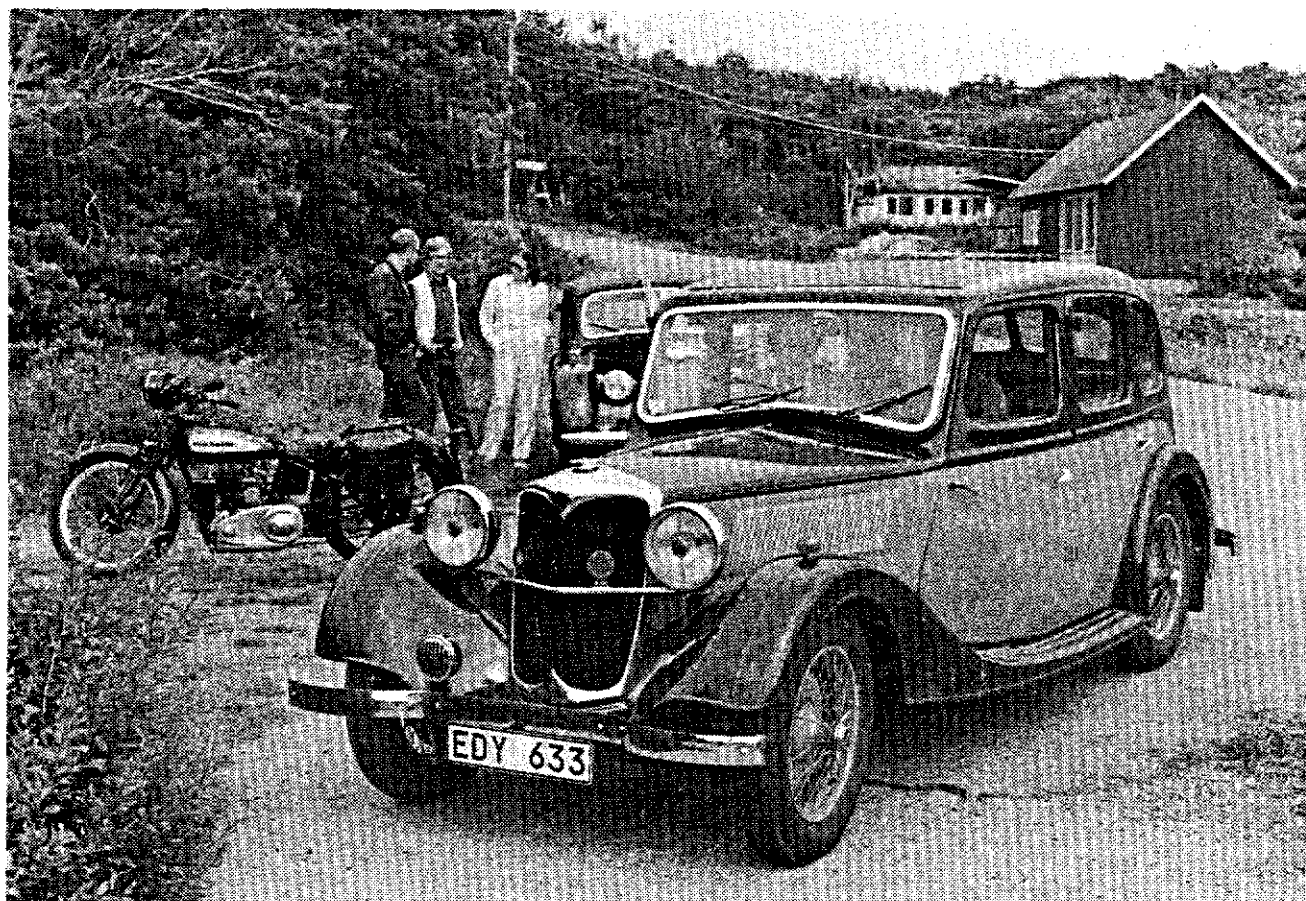


MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 4/1980

Huvudredaktör: Erik Hamberg Bitr. red.: Erik Berglund & Magnus Mölstad

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda

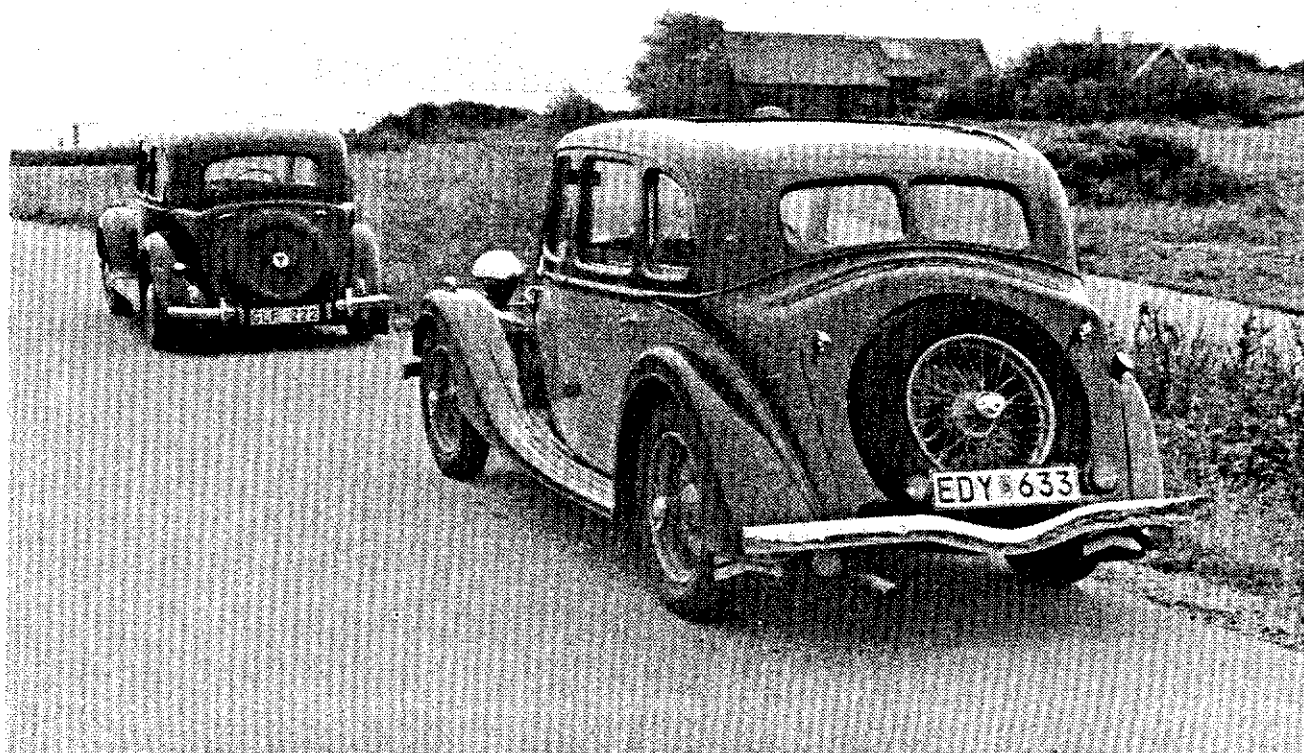


NU NÄR KYLAN OCH VINTERMÖRKRET KRING OSS STÅR

värmer det något att tänka tillbaka på den gångna sommaren, vilken bjöd på tvenne Rileymöten i södra Sverige.

Den 28 juni arrangerade Magnus Mölstad klubbens första utlysta möte, vilket var förlagt till Duckarps Säteri i det fagra Skåne. Tyvärr var inte vädrets makter helt på vår sida; det småregnade nämligen nästan hela tiden. Möjligt var det en bidragande orsak till att de Rileyägande skåningarna inte hade mött upp i någon större utsträckning - tyvärr. Nåväl, vi som hade kom-

(forts. sid 2)



/Sommarens möten ... (forts.)/

mit hade det i alla fall riktigt trevligt. Jan Eng anlände stiltroget med suffletten nedfälld på sin eleganta Lynx - trots regn och våta grusvägar. Heder åt Jan som inte drar sig för att använda Rileyn trots regn och rusk.

Lite längre resväg än Jan - som kört från Kristianstad - hade Ulla och Anders Lindner som nästan direkt kom från andra sidan jordklotet, dvs. från Taiwan. Hemma i Sverige på en månadslång semester började Ulla och Anders denna med att besöka ett Rileymöte - mycket klokt! När vi fylkades vid kaffebordet kallnade snart kaffet då allehanda bilbilder förevisades. Anders öppnade en flaska "Preselector Port" (famöst australiensiskt Rileyvin) på vilken vi smuttade andaktsfullt samtidigt som vi fick se Anders' diabilder från Rileymöten i Australien. Även Jan Eng och undertecknad hade medtagit ett antal bilder vilka visades och kommenterades.

Innan vi skildes åt beskådade vi ett antal av Magnus' olika bilar och då i synnerhet hans Riley drophead coupé från 1950. Bilen var till stora delar demonterad inför en kommande totalrenovering och erbjöd för dagen inte någon fager anblick. Vi kunde dock konstatera att t.ex. bakpartiet var ovanligt friskt, utan eljest vanliga rostskador. Eftersom bilen i nära tjugo års tid varit en reservdelsbil är det särskilt anmärkningsvärt att Magnus tagit sig före att återställa bilen i dess forna skick. En hel del väsentliga delar saknades på bilen då han förvärvade den. Under en gemensam resa till England några veckor senare kunde Magnus och jag anskaffa ett och annat och senare har Magnus bl.a. fått delar levererade från Californien, tack vare kontakter med den amerikanska Rileyklubben.

Det andra mötet under sommaren - från vilket bilderna här är hämtade - arrangerades den 23 augusti av undertecknad vid Ugglarps havsbad strax söder om

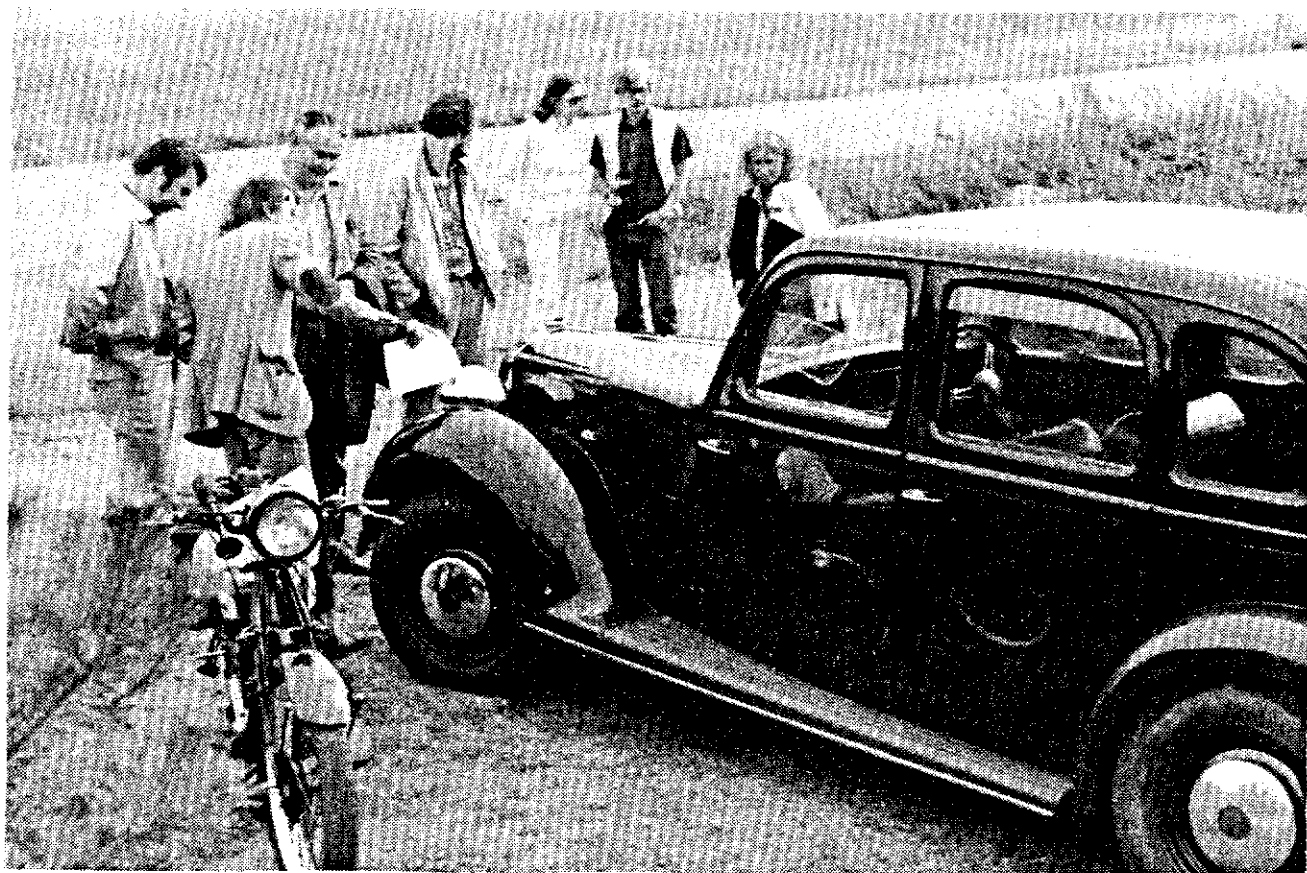
(forts. nästa sida)

/Sommarens möten ... (forts.)/

Falkenberg. Vädret var relativt bra, men inbjöd ingen närvarande till ett dopp i havet. 5 Rileyägare infann sig, två av dem med Rileyvagnar. Förutom undertecknad som deltog med 2 $\frac{1}{2}$:a kom Roland Haraldsson med sin trevliga och mycket välhållna Adelphi - en angenäm bekantskap. Anders Muhrs 2 $\frac{1}{2}$:a - vilken stått i 15 år - var under renovering, varför han anlände i en blänkande elegant Rover P 3 six-light saloon från 1949. Ingvar Persson kom knattrande på en kärleksfullt renoverad Husqvarna motorcykel från 1930. Hans Riley är liksom Anders Muhrs under renovering. För säkerhets skull hade Ingvar med sig följebil (rätt exklusivt; brukar Du ha det när Du är ute och åker?). Magnus Mölstedt hade funderat på att slänga in en ny vattenpump i sin RMB för att kunna komma "ståndsmässigt" (den har inte körts på länge) men jag försäkrade honom att han inte behövde göra sig det nöjet bara för att besöka mötet; sålunda anlände han och Ann-Sofi i ett relativt modernt ekipage.

Under några trevliga eftermiddagstimmar beskådade vi och provsatt varandras fordon, samlades åter vid kaffe och diabilder samt avslutade samvaron med ett gemensamt besök vid Svedinos bilmuseum, vilket ligger alldeles i närheten. Själv tyckte jag att vi hade det trevligt och jag hoppas även att mina gäster var nöjda. Från Varberg har det kommit ett önskemål om att Ugglarpsmötet görs till en tradition och det är väl inte omöjligt Förresten - käre läsare - när ordnade Du ett Rileymöte senast??

Erik Hamberg



Magnus förklarar för Anders vad det är för skillnad på strålkastarna hos en Rover och en Lea-Francis 14 hp

LEA-FRANCIS ENGINEERING (1937) LTD. - eller historien om hur Rileypersonal tar över en gammal bilfabrik.

I medlemsblad nr. 1/1980 inledde Magnus Mölstedt sin artikelserie om Lea-Francis med att berätta om förkrigsproduktionen. Här följer nu del två, vilken behandlar utvecklingen från kriget och ett par år in på 1950-talet.

Efterkrigsproduktionen

Under kriget hade tre chassier färdigställt. Alla försågs med specialkarosserier och levererades till personer i företagets ledning. I april 1944 levererades ett chassie till Hugh Rose. Det försågs med en begagnad kaross. Bilen användes för att testa ett nytt fjädringssystem, en overdrive av egen tillverkning, samt en motor som var uppborrad till 78 mm vilket gav 1.911 cc.

Detta var förberedelserna för en efterkrigsbil. Sedan gjordes en hel del ändringar, även om grundprinciperna från förkrigskonstruktionen bibehölls. Efter testerna med 1.911 cc motorn beslöt man att bara borra upp motorblocket till 75 mm, i stället för 78 mm. Detta gav 1.767 cc och 13,9 hp RAC. Den mindre 1.496 cc motorn fanns kvar, men efterfrågan blev liten och den försvann snart.

Alla lager i motorn ökades till 2 inch = 50,80 mm. Avgasupphettat hot-spot system övergavs för ett vattenupphettat. Moss' 4-växlade låda användes till att börja med. Den bedömdes emellertid som stum och surrig, varför man så småningom byggde en egen växellåda som var något tystare. Luvax-Bijur smörjsystem, som tidigare hade använts, slopades och ersattes med vanliga smörjnipplor. Claytonrite gummibussningar användes för hanken och fjädrar. Dunlops plåtfälgar ersatte Rudge ekerhjul - tyvärr! Handbromsen blev av pistolgreppstyp, fastsatt under instrumentbrädan. Samma ändring gjordes på Riley inför 1945 års modell. Instrumentbrädan gjordes om, varvid varvräknare slopades. En tvåekrad ratt ersatte en fyrekrad - också det tyvärr!

De två första chassierna monterades redan i november 1944 (ch. nr. 200 och 206), ytterligare två i juli 1945 (ch. nr. 202 och 204). Många detaljer på dessa fyra chassier kom från förkrigsvagnarna. Karosserna på de tre första byggdes av Charlesworth Bodies och man testade en six-light saloon, en drop-head coupé och en fixed-head coupé.

Perkins och Austin, som tidigare arbetat på Rileys karossavdelning, startade under kriget en metallindustri som hette AP Aircraft Ltd. genom att köpa in Cross & Ellis karosserifirma på Dane Road i Coventry. Åt dessa uppdrog man att bygga en four-light saloon på det fjärde chassiet. Det färdiga resultatet kom tillbaka i september 1945, men underkändes direkt, beroende på väldigt fula proportioner.

Ett nytt chassie (nr. 218) monterades och skickades iväg. Det nya försöket kunde besiktigas i december. Det godkändes i princip, dvs. vissa mindre ändringar skulle göras innan den nya karossen sattes i produktion.

"APA" -karossen var förhållandevis originell till sin konstruktion. Golvet, torpeden och bakre hjulhusen var av plåt, medan resten av karossen var av aluminium. Detta gällde också skärmar och motorhuv, liksom fotsteg. Man använde mycket lite askträ; de flesta förstyvningar gjordes i aluminiumprofiler som punktsvetsades eller nitades fast i t.ex. dörrar och baklucka.

Motorn, som nu var på 65 bhp, gav bilen förhållandevis bra prestanda: max. hastighet 135 km/t, bra acceleration och en bensinförbrukning på omkring 1,1 l/mil vid blandad körning.

(forts. nästa sida)

Den först sålda vagnen efter kriget (ch. nr. 208) lämnade fabriken den 23 januari 1946 för att levereras till Köpenhamn. Redan i mars gick sedan hela fem vagnar på export till Köpenhamn. Än idag finns två tidiga vagnar bevarade i Danmark (nr. 260 och 262).

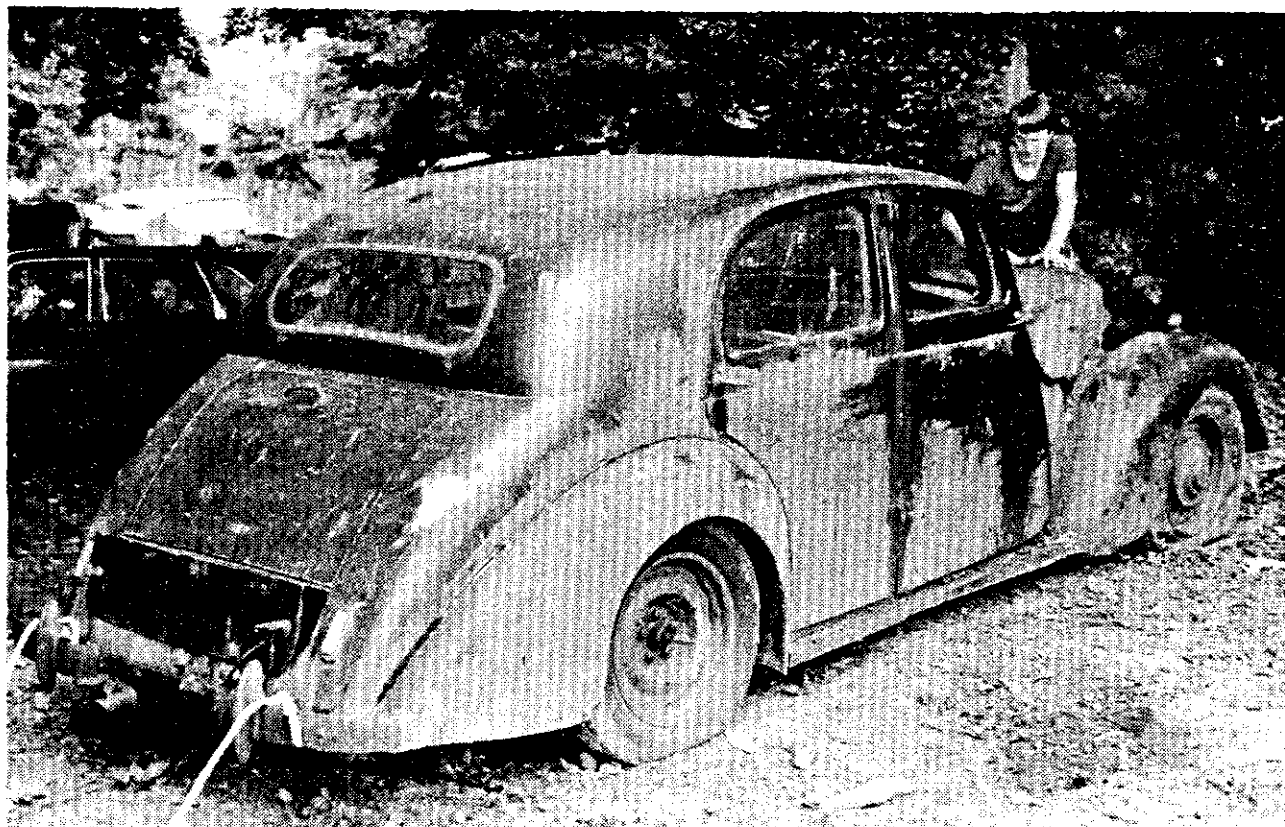
Chassie nr. 248 levererades till Riverlee Motor Bodies of Birmingham, vilka byggde den första skåpvagnen. Resultatet blev så bra att man beslöt att tillverka skåpvagnar som standard. The Southern Caravan Co. of Yapton byggde de flesta av de 54 skåpvagnar som tillverkades det första året.

I december 1946 fick man tillbaka chassie nr. 348 från Westland Motor Co. of Hereford. Arthur Keene hade där ritat en mycket attraktiv tvådörrars fixed-head coupé. Den var byggd i aluminium på askstomme. Själva karaktären på bilen var ungefär den samma som på saloonen, men man hade svepande framskärmar liknande Rileys. Avon Bodies byggde en drophead coupé (nr. 404), men den ansågs inte lika snygg som förkrigsmodellen, varför inga fler DHC gjordes.

Som kuriositet kan också nämnas att Helliwells Aircraft byggde en Lea-Francis 'Swallow' för att använda namnet 'Swallow', vilket ingick när man köpte Swallow Sidecars från dåvarande SS Cars, nuvarande Jaguar. (SS betyder alltså inte Swallow Sidecars, utan Standard Special eller Standard Swallow).

Chassie nr. 400 försågs med en six-light saloon body från Charlesworth och på chassie nr. 442 monterades en mycket spartansk tvåsitsig kaross för täv-

(forts. sid 6)



Artikelförfattaren inspekterar en Lea-Francis 14 hp Saloon som enligt uppgift skulle vara en "runner", men som visade sig vara "beyond restoration". Detta exemplar är av den tidigare typen, med friliggande huvudstrålkastare och 17" fälgar. Bilden är från England sommaren 1980.

/Lea-Francis ... (forts.)/

lingsbruk av Messrs Cowell & Whittet. Vagnen mottogs mycket välvilligt av pressen och man planerade en serieproduktion, men inga fler exemplar blev byggda (Connaught tog upp idén senare).

Under hela kriget hade Hugh Rose använt en Riley 16/4 Blue Streak. Detta kan ha varit anledningen till att han föreslog en större motor också för Lea-Francis. Detta projekt startade redan i september 1946. Man valde dimensionerna 85 x 110 mm, alltså något kortare slaglängd i förhållande till Rileys 120 mm för 16/4-motorn. Vevaxeln var smidd i nickelstål med väl tilltagna dimensioner. Tre ramlager med $2\frac{1}{2}$ in. diameter och vevstakslager med $2,3/8$ in. diameter. Vevaxeln monterades underifrån i blocket på normalt sätt, vilket gjorde motorn enklare att sätta ihop.

Kamkedjan var dubbel och löpte över ett eccentrict monterat mitthjul. Kedjespänningen kunde på detta sätt regleras på utsidan (i stort sett samma konstruktion som Jaguar har). Kamtiderna kunde ställas med kedjan på plats genom att dreven på kamaxlarna gick att vrida med hjälp av två spårade pluggar. Topplocket var utformat på samma sätt som på de mindre motorerna. Ventilåporna var fyra, med en placering som var mycket lik den som användes på Riley Nine.

Med enkel SU-förgasare och 6:1 i kompression gav motorn 90 hkr. Detta ökades snabbt till dubbla SU och 7:1 i kompression, vilket gav 100 hkr. I sportmodellen ökades kompressionen till 9:1. Med höglyftande kamaxlar samt andra nålar i förgasarna gav den ung. 120 hkr. Detta kunde med hjälp av specialkolvar m.m. ökas ytterligare.

Växellådan köptes från Armstrong-Siddley, men den var tyvärr inte dimensionerad för det höga vridmoment som $2\frac{1}{2}$ l motorn gav, utan blev känd för att inte hålla. Med häftig körning kunde den köras ner på några tusen mil. Några förändringar för att förbättra detta förhållande gjordes dock inte.

Utvecklingsarbetet på chassiet fortsatte och redan 1946 började man skissa på en ny framvagn. Specifikationerna blev följande: individuell framhjulsupphängning med övre länkarna fastsatta i en dubbelverkande Luvax-stötdämpare och de undre fastsatta i en torsionsstav som fjädring. Den första vagnen (ch. nr. 198) med IFS (Independent Front Suspension) blev klar redan i april 1947. Man sålde nu four-light saloonen både med IFS och med stel framaxel. Den fanns samtidigt i standard- och specialutförande.

Specialutförandet inkluderade sollucka, dubbla bränslepumpar, bättre värme, något lyxigare instrumentbräda m.m. Följande fabriksbeteckningar användes:

Mk III - stel framaxel, standardutförande
Mk IV - stel framaxel, specialutförande
Mk IIIa - IFS, standardutförande
Mk IVa - IFS, specialutförande (för export)

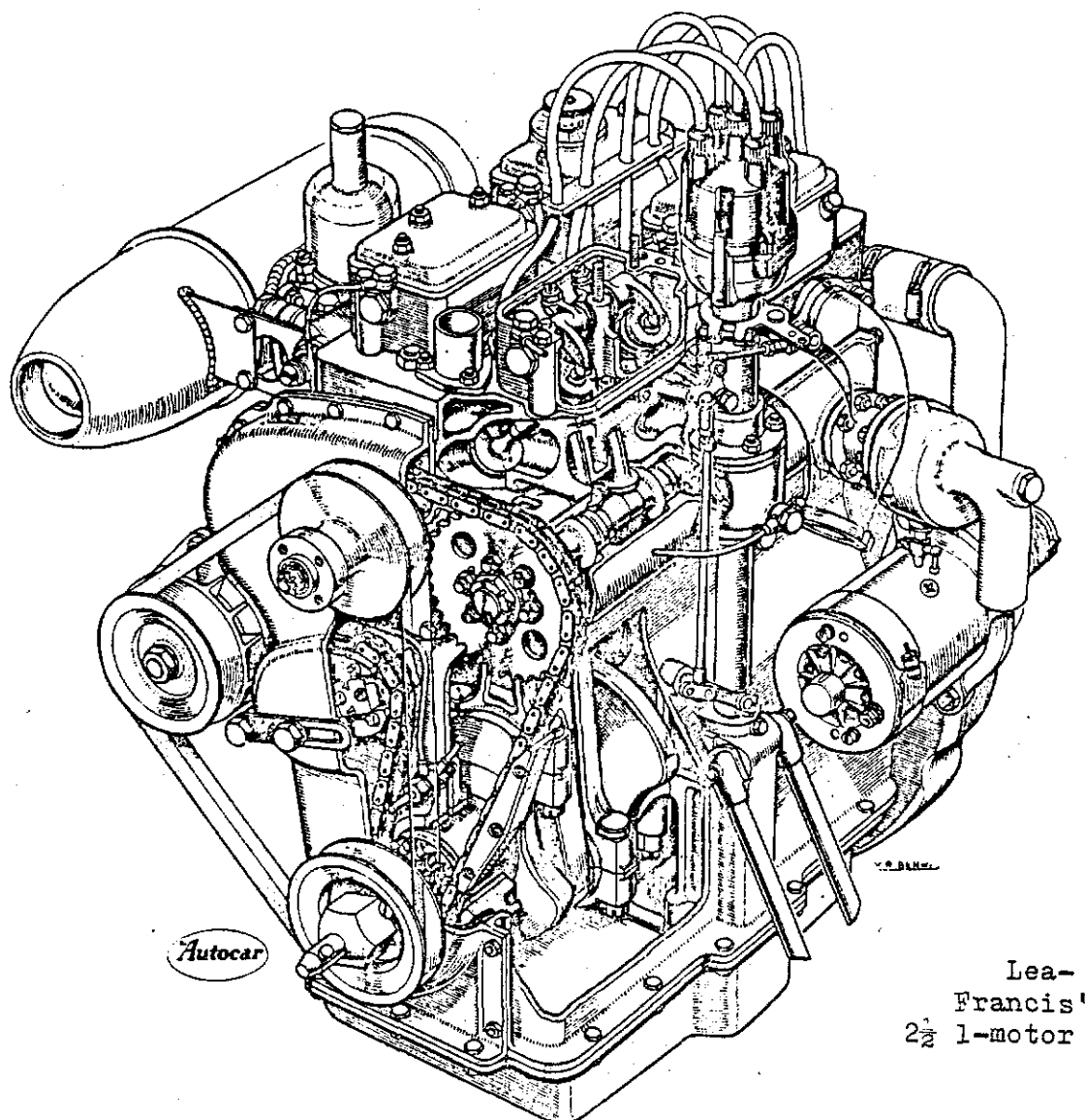
1947 tillverkades 553 14 hp chassier; vans, estate cars och shooting brakes utgjorde därav totalt 124 vagnar. För 12 hp chassiet blev antalet endast 8 st. enheter.

En prototyp till en sportbil blev klar i juli 1947 (ch. nr. 196). Detta och föregående chassie (nr. 198) var faktiskt uppstämplade redan 1943 och tänkta som prototyper för saloonerna. I denna prototyp användes 12 hp-motorn, upptrimmad till 84 hkr och senare 14 hp-motorn på 94 hkr.

För 1948 blev produktionssiffrorna 551 14 hp enheter. Förutom salooner ingick i denna siffra 243 skåpvagnar, 25 Westland coupéer och 89 Sports.

1948 ritades en ny kaross till saloonen av Minnion & Keene. Resultatet blev

(forts. nästa sida)



en strömlinjeformad six-light saloon med lamporna placerade nära en smal grill, inte helt olik arrangemanget på Jaguar Mk VII eller XK 120. Den byggdes med aluminiumpaneler på askstomme av Charlesworth of Coventry. Chassiet var endast av IFS typ, motorn hade via större ventiler fått effekten ökad till 70 hkr. Modellen fick därför heta 14/70, eller med Mk-beteckningar Mk V (standard) och Mk VI (de luxe med sollucka och radio). Inredningen höll mycket hög klass, med Connolly hide, Wilton carpets och valnöts- eller mahognypaneler. Bilen premiärvisades på Earls Court Show i september 1948 (samtidigt som Jaguar XK 120 presenterades). Priset var satt till 1.150, vilket var alldeles för mycket för att den skulle gå att sälja i några större kvantiteter.

2 1/2 l motorn sattes i en 14 Sports vagn i maj 1948 och i en 14/70 six-light i december 1948. Sportbilen fick heta 2 1/2 l Sports medan saloonen hette 18 hp (eller Mk VII, en beteckning som dock sällan användes).

Hela produktionsprogrammet var nu klart för Lea-Francis och användes ända fram till 1954, då de sista vagnarna tillverkades. Vagnen med stel fram-axel kunde emellertid inte beställas efter 1949. (forts. sid 8)

/Lea-Francis ... (forts.)/

14 hp karossen ritades om 1950. Man sänkte hela karossen 2", samt byggde in lamporna i skärmarna. Motorhuven konstruerades nu med fasta huvsidor som på Riley. Vissa andra mindre ändringar gjordes också, medan karossen i stort var oförändrad.

Produktionssiffror från och med 1946:

	12 hp saloon	14 hp saloon	14 hp van & estate	West- land Coupe	14 hp Sports	2½ 1 Sports	14/70 Mk V & Mk VI	18 hp Mk VII	<u>Totalt</u>
1946	5	262	54	1	-	-	-	-	322
1947	8	427	124	2	-	-	-	-	561
1948	-	308	243	25	89	1	-	1	667
1949	-	122	248	3	25	1	84	21	504
1950	-	363	190	-	8	56 ^{a)}	17	49	683
1951	-	341	177	-	4	11	61	12	606
1952	-	147	4	-	-	9	-	5	165
1953	-	25	2 ^{d)}	-	-	3	-	1 ^{c)}	31
1954	-	4	-	-	-	-	1 ^{b)}	-	5
<u>Summa</u>	13	1999	1042	31	126	81	162	89	3544

Pris i £:

1948				990		1150	
1952	1930	1884			1952		2366

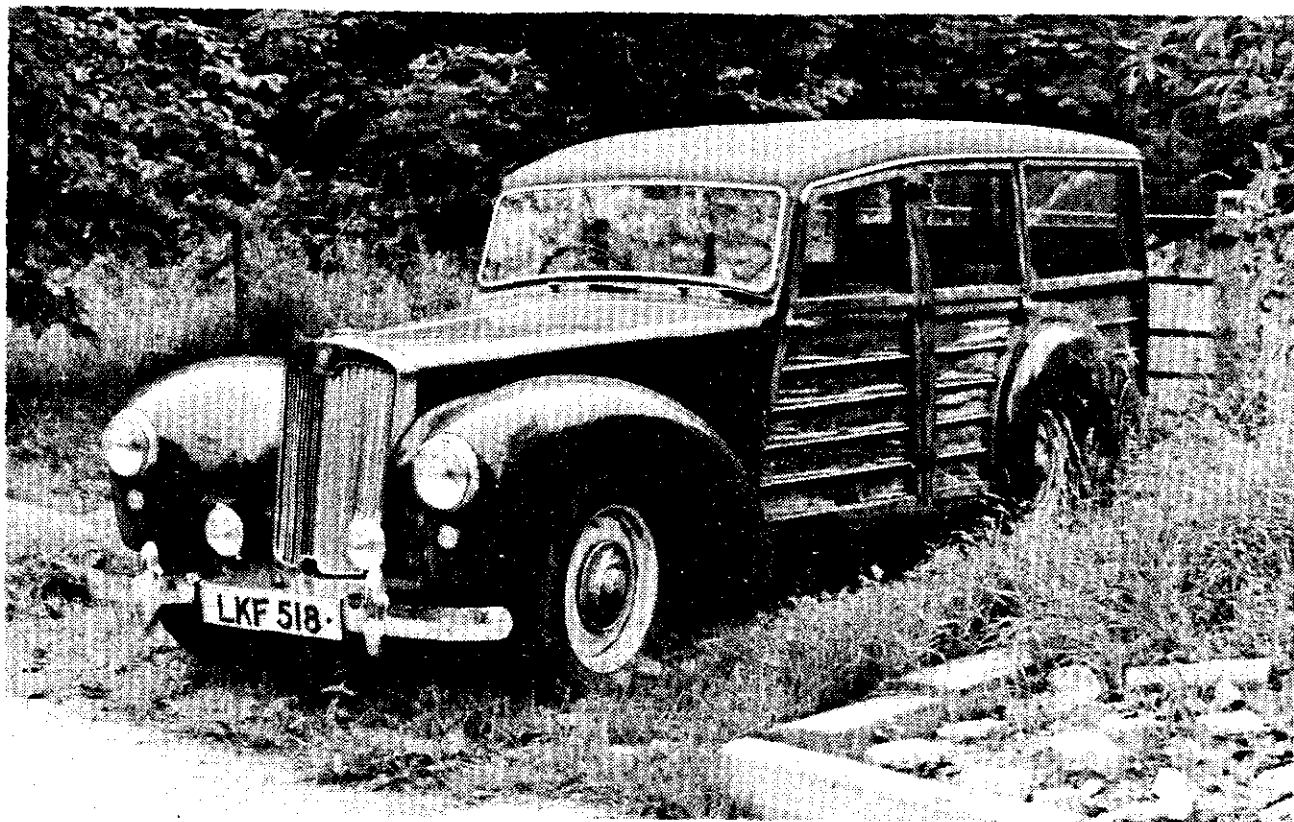
Kommentarer: a) inkl. 2 st. 4-seater tourer by Westland
b) med 2½ 1 motor
c) special 4-light body
d) special estates by Papworth

Man förstår att priserna 1952 var helt omöjliga. Försäljningen sjönk också katastrofalt. Man beslutade sig därför snart att avveckla biltillverkningen. Lea-Francis Cars finns dock fortfarande kvar. En summering av de senaste 25 åren följer. -

Magnus Mölstad

Red:s kommentarer: Det kan vara av ett visst intresse att jämföra Lea-Francis' priser med priserna på andra engelska vagnar från denna tid. Under säsongen 1950/1951 gällde följande priser i pund:

A.C. 2 l, 74 bhp:	1.277	1½ 1 Riley 1948:	864
Alvis 3 l, 86 bhp:	1.300	2½ 1 Riley 1948:	1.126
Aston Martin 2½ 1, 105 bhp: .	1.914	1½ 1 Riley 1950/1951: ...	913
Bristol 401 2 l, 85 bhp:	2.460	2½ 1 Riley 1950/1951: ...	1.224
Daimler Consort 2½ 1, 70 bhp: .	1.623	1½ 1 Riley 1952:	1.340
Jaguar Mk. V 3½ 1, 125 bhp: .	1.263	2½ 1 Riley 1952:	1.643
Lagonda 2½ 1, 105 bhp:	2.236	Riley Pathfinder 1953: ..	1.383



Två st. Lea-Francis 14 hp av den senare typen med strålkastarna infällda i skärmarna. Ovan en shooting brake och nedan en saloon.



NYA MEDLEMMAR I KLUBBEN

Hjärtligt välkomna önskas:

- | | | | | |
|----|---|-------------|------|---------------------|
| 80 | Erik Sparre
Roslagsgatan 11
113 55 STOCKHOLM
Tel. 08 - 15 39 21 | 2½ L Saloon | 1950 | 60 S 7431 / EZU 347 |
| 81 | Rickard Wilson
Krokslätt's Parkgata 9
431 38 MÖLNDAL
Tel. 031 - 20 48 96 | Elf | 1966 | / FHB 896 |

Adressändringar:

- Christer Ahlin: Grönviksvägen 73, 161 40 BROMMA, Tel. 08 - 26 60 23
Lage Bellström: Rådmansgatan 6, 702 13 ÖREBRO, Tel. 019 - 11 21 36
Björn Blomstrand: Tornfalksgatan 144, 703 49 ÖREBRO, Tel. 019 - 12 71 59
Pelle Englund: Skönsmogatan 27 nb, 852 43 SUNDSVALL, Tel.

+ + + + +



Så här ser klubbens vagnmärke ut!

Det är 7,5 cm i diameter, emaljerat i blått, gult och mörkblått och kan enkelt skruvas fast i grillen t.ex. Eftersom upplagan är begränsad kan tills vidare endast 1 ex. levereras per medlem.

Vagnmärket kostar 60:- exkl. porto
och beställes från:

Erik Hamberg, Fortgatan 14,
421 76 Västra Frölunda

(leverans sker omgående och per postförskott)

NYTILLVERKNING AV HANDTAG TILL BAGAGELUCKA FÖR 1½ L- OCH 2½ L-MODELLERNA

Det har visat sig att flera medlemmar med R.M.-Rileys saknar det ursprungliga handtaget till bagageluckan. Eftersom det för närvarande är näst intill omöjligt att få tag i hela handtag av den här typen - vare sig i Sverige eller England - planeras nu tillverkning av nya handtag, helt lika originalhandtagen men gjorda i gedigen mässing och sedan förkromade. Dessa handtag kommer att tillverkas i klubbens egen regi, men endast på särskild beställning. Därför ombeds alla R.M.-ägare som behöver bagageluckehandtag att omgående kontakta:

Lage Bellström, tel. 019 - 11 21 36 eller: Erik Berglund, tel. 013 - 13 14 78
Priset per handtag beräknas till mellan 100:- och 200:- 013 - 10 12 25

ANNONSER:

Sverige-semester önskas

Från Glenn Crawford, en av eldsjälarna i The Riley R.M. Club (tillika deras "Publications Assistant") har nedanstående annons influtit. Kontakt med Glenn rekommenderas å det varmaste för den som reflekterar på ett trevligt Englandsbesök till en rimlig kostnad.

US: Glenn & Jacq Crawford, 30 & 27 years.

Children: Adam, 1; Jennifer, 2½.

House: 1938, 3 bedrooms, long garden; fairly quiet.

Town: Wallingford, on river Thames: 6.000 people. Oxford 30 minutes, Reading 30 minutes, London (by train) 20 minutes from Reading.

Rileys: 4 in or near Wallingford. Monthly meeting at Abingdon (15 minutes) attracts 20-30 people, 5/6 cars average. Our R.M. is 1947 1½ l; also Lynx 1936 1½ l. Spares Secretary 45 minutes away!! (= R.M.-ägarens guldgruva; red. anm.)

Our holiday: We should like to visit Sweden late next year - for instance September - and stay with some Riley people who could perhaps show us around. We would of course expect to return the favour either the same year or in 1982.

Glenn Crawford, 9 St. Nicholas Road, Wallingford, Oxon, England

Köpes/Önskas:

Till Riley RMB 1950: Spjälör eller hel grill, bromstrumma 12", handtag till bagagelucka, körriktningsvisare, navkapslar, askkoppar (fyrkantiga typen), yttersta förlängningen (fäste) för stötdämpararm (hö sida), tanklock 2 st. Som dellikvid eller byte lämnas helt nya förkromade "D"-lamps, i utförande nästan identiska med originaltypen.

Lage Bellström, Rådmansgatan 6, 702 13 ÖREBRO
Tel. 019 - 11 21 36, 0151 - 202 98

Till Riley RMA 1947: 3 fälgar och 3 navkapslar.

Carl-Axel Johansson, Linköpingsgatan 3, 596 00 SKÄNNINGE

Till Riley RMB 1950: 1 Butler dimljus, 4 fälgar, 4 navkapslar. Dessutom önskas 1 st. reservdelskatalog för 2½-l modellen (1950 eller senare).

Anders Muhr, Örnehufvudsgatan 9, 412 59 GÖTEBORG
Tel. 031 - 81 28 72, 0755 - 339 33

Säljes/Erbjudes:

Topplockspackningar, grenrörspackningar (i kopparklädd klingerite) m.fl. packningar tillverkas på beställning.

Claes-Göran Lindström, Solhöjdslingan 18, 163 56 SPÅNGA
Tel. 08 - 760 19 12

(forts. sid 12)

/Säljes ... (forts.)

"D"-lamps lämnas i byte mot andra RMB-delar. Se vidare under köpes/önskas.

Lage Bellström, Rådmansgatan 6, 702 13 ÖREBRO

Tel. 019 - 11 21 36, 0151 - 202 98

Kompletta renoveringsobjekt: 2½ 1 Saloon 1949 och 4/68 Saloon 1959.

Närmare upplysningar genom:

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA

Tel. 031 - 29 39 17

Fabriksnya 4-lagers AVON-däck i dimensionen 5.75/6.00 - 16 till förmånligt pris, 235:-/st. + moms. - Eftersom det finns anledning tro att detta erbjudande inte varar särskilt länge till bör Du göra Din beställning nu! Fri frakt vid beställning av minst 4 däck. Förfrågningar och beställningar görs hos:

Erik Berglund, tel. 013 - 13 14 78 (arb.) eller 013 - 10 12 25 (hem).

Verkstadshandbok för 1½ 1 och 2½ 1 (nytryck 1979; ett "måste" för varje R.M.-ägare)	100:-
Instruktionsbok till 2½ 1 (nytryck 1979)	50:-
Frostpluggar i dim. 1.1/8" och 1.1/4", pris per/st.	1:-
Svenska Rileyregistrets vagnmärke (se separat annons)	60:-

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA

Tel. 031 - 29 39 17

- oOo -

LUNDEGAARD (SPARES) CO.

erbjuder oss avgassystem i vanligt järn för 1½ 1-modellen till ett pris av £27.50 (exkl. frakt) om vi beställer 10 system eller fler. Eftersom det endast är ett år sedan vi gjorde en beställning på rostfria avgassystem är jag ganska osäker om det finns tillräckligt intresse för en ny beställning om än till en väsentligt lägre kostnad. De som är intresserade kan dock vända sig till mig, så får vi se hur många beställningar vi kan få ihop. Besked lämnas i nästa medlemsblad huruvida vi lyckas få ihop 10 beställningar eller ej.

Erik Hamberg, tel. 031 - 29 39 17

- oOo -

KENT GUSTAFSSON

undrar om det är fler än han som behöver nya gångjärn till bagageluckan på sin R.M. Om intresset är tillräckligt stort kan vi låta tillverka nya sådana i ett mer hållbart utförande, på samma sätt som bagageluckehandtag. Intresserade vänder sig till:

Kent Gustafsson, Nordhem, Högvalta, 671 00 ARVIKA

Tel. 0570 - 311 27, 311 33, 122 89 eller:

Erik Hamberg, tel. 031 - 29 39 17

- oOo -

Annonser och artiklar till nästa nummer önskas före 1 februari 1981. E.H.