

"SILVER - HAWK"

MONTERINGSANVISNING.

Vi tackar för Ditt val av Kit-car och hoppas att Du skall få mycket glädje av den.

För att göra byggnationen så enkel som möjligt för Dig bör Du, även om Du är proffs, följa våra anvisningar. Naturligtvis skall Du sätta Din egen prägel på bilen men vissa saker är så att säga förutbestämda.

Vi har i denna bygganvisning tagit fasta på att en bild säger mer än tusen ord så studerar Du teckningarna samtidigt med texten tror vi inte Du skall få några problem.

En annan viktig sak: undersök bekantskapskretsen. Visst finns det någon som är svetskunnig om Du inte själv är det osv.

Anvisningarna rörande det rent tekniska på VW,n kan tyckas lite tunna men då detta ligger utanför vårt gebit anser vi att den information Du önskar utöver den Du får här bör införskaffas direkt hos VW verkstäderna eller hos Svensk Bilprovning. Och kom alltid ihåg att SBP är de som ytterst skall godkänna Ditt bygge.

De artiklar om buggybygge som varit publicerade i några av våra motortidningar kan vara bra att plöja igenom då bygget på många punkter är identiska.

Till VW finns också mycket fina verkstadshandböcker som är läsvärda för den som verkligen vill kunna sin bil.

DEMONTERING AV BEFINTLIG KAROSS:

Typ 3

Vi förutsätter att Du redan har en VW, och då en 1500 eller 1600 av den stora modellen. Ämnar Du bygga på den lilla VW,n får Du räkna med att bygga om plattan lite grand.

Innan Du startar med demonteringen av karossen är det lite detaljer som först skall avlägsnas och som Du skall använda senare. Detta är bla. bensintanken, bensintankluckan med gångjärn (Du skall använda gångjärnet endast) wiremekanism för öppnandet av denna. Vidare bör Du spara kabelhärvan och när Du demonterar den noggrant märka upp alla kablar med ex. vis maskeringstape. Detta tar lite tid men vi lovar att Du har det igen efteråt. Spar samtliga instrument om Du har för avsikt av använda dessa samt el-brytare på brädan. Spar defroster och värmeslangar för Du måste ha värmeanläggning i bilen. Bromsoljebehållare och vindrutetorkapparaten skall användas liksom rattstången. Ratten blir dock för stor. Huvlåsen fram och bak kan också fås att passa så spar dessa. Dörrlåsen spars.

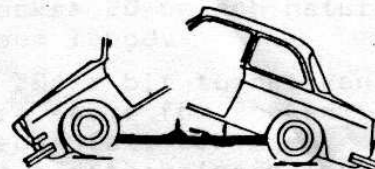
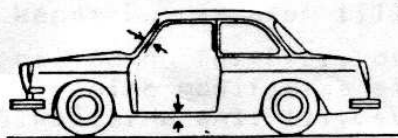
Normalt är karossen skruvad fast men oftast har någon rost-reparatör för säkerhets skull även svetsat fast den på sådana ställen där rost förekommit.

Skruven, eller rättare sagt bultarna som håller karossen, sitter placerade i plattans ytterkanter samt under tanken och baktill inne i kupén samt motorrummet. Dessa är oftast fastrostade och det enklaste sättet att få loss dem är att värma

"SILVER - HAWK"

skallarna helt röa med svetsen. vänta tills de kallnat, var- efter de lossnar lätt.

När det gäller att avlägsna den gamla karossen går det enk- last genom att dela denna i två delar. Ta ur vindrutan samt riv bort mattorna från tröskellådorna. Detta för att kunna såga av karossen. Kapa sedan med en bågfil bägge vindrute- stolparna samt tröskellådorna mitt i dörröppningen enl. ill.



Nu måste motorn antingen demonteras eller pallas upp med klotsar (gäller endast 1600) då denna normalt hänger i ka- rossen. Två man kan nu med lätthet välta karossen från bot- tenplattan. Framdelen framåt och bakdelen bakåt samtidigt som delarna är lättare att hantera när de skall till skroten.

Nu skall plattan vara frilagd. Denna brukar inte vara nå- gon vacker syn så nu får Du någon dags jobb med att göra den ren samt undersöka om den har några rostskador. Var myc- ket noga med detta då den förhoppningsvis skall hålla i lika många år till innan den behöver repareras. Skulle det finnas rostskador finns det reparationsdelar att tillgå och dessa är mycket billiga så det lönar sin inte att "plåta själv".

Vidare skall allt mekaniskt kontrolleras och åtgärdas. Det är mycket enklare nu när det är lätt att komma åt. Passa även på att byta alla bromsrör då de gärna rostar sönder. Dock bör Du vänta att montera dessa om Du tänker sandblästra plat- tan. Annars förstörs rostskyddet på dem.

I detta skede skall en del svetsjobb utföras för att förstär- ka underredet samt växelspak och handbromsd:o flyttas. Skall Du använda vårt förslag för strålkastarautomatiken skall detta också förberedas nu.

I anslutning till denna text skall Du även studera den ill. 4 som behandlar svetsarbetet för att undvika misstag.

Först och främst skall ytterkanterna på plattan förstärkas med ett längsgående fyrkantrör på var sida. Detta kan även kompletteras med hemmagjorda "balkar" i ändarna på röret så blir jobbet proffsigt. (se ill). Innan Du svetsar fast rö- ren måste karossen ställas på plattan för kontroll av denna. De främre yttre hörnen på plattan vill nämligen gärna hänga ned när de blir "frisläppta". Om de gör det palla då upp plat- tan i rätt nivå först.

Därefter märker Du ut var hålen för karossen skall vara på rören samt borrar ur och monterar svetsmuttrar M8 eller M10 (tillgången får avgöra) i dessa. Nu kan de svetsas fast men skall naturligtvis endast intermittentsvetsas. Dvs. svetsa en 5-6 cm och gör lika långt uppehåll till nästa svets osv.

För att få ett riktigt läge på både växelspak som handbroms rekommenderar vi att dessa flyttas tillbaka 20 cm. Detta ar- bete är mycket enkelt och "betalar" sig när bilen är färdig. För att utföra detta behöver Du först och främst en medhjäl- pare samt kapskiva eller skärbrännare. Demontera den lilla fyrkantiga luckan framtill på plattan samt förse medhjälpa- ren med en ficklampa. Han (hon) skall se till att Du inte skadade rör som löper i tunneln.

"SILVER - HAWK"

Detta är lätt hänt och skulle så vara fallet köp inte originalrören då de är onödigt dyra utan handla hydraulrör 8 mm i stället. Kapa tunneln enligt ill.1 och mät sedan ut 20 cm exakt nä. Du flyttar översidan. Detta med exakt är mycket viktigt för växelstaget måste också kapas lika mycket för att v-lägena inte skall rubbas. När Du kortar av v-staget har detta en blå rand efter sömsvetsen som tjänar som riktmärke i tvärled.

Handbroms- och värmewiren kapas också 20 cm och naturligtvis kapas Du v-spaken till en lagom längd.

Den del Du nu får över, dvs. den 20cm bit tunnel kan efter riktning modifieras att utgöra fäste för spaken till strålkastarna enl. ill.1 svetsa sedan fast den igen.

Har Du en 1600 skall nu den bakre förstärkningen /motorupphängningen som följer med satsen svetsas fast enl. ill.1

Har Du en 1500 behövs inte denna och har Du inte nämnt det för oss att Du hade en 1500 löser vi gärna in denna ram igen.

För att få rätt läge på rattaxeln måste styrsnäckan vridas något bakåt, gör Du inte detta kommer Hardy-skivan (knuten) på axeln att gå av så småningom. Snäckan sitter fast med två bult som släppes något, de behöver inte tas bort.

Nu kommer styrarmen, som sitter i snäckan, att peka ner ett par cm för mycket och P-stagen tar i bromscylindern. För att motverka detta värmer Du styrarmen ungefär mitt på till dess att den blir röd samt böjer upp den till ursprungsläget. Den får självkalina Kyl den inte.

För att sänka fjädringen lämnar vi här några förslag som vi själva har funnit bra men kontrollera gärna med Vu -verkstaden om de har andra idéer.

Som Du förstår: blir bilen avsevärt mycket lättare nu än tidigare och att bara sänka fjädringen för att erhålla rätt markfrigång är i och för sig enkelt. Vi har krånglat till det på så sätt att vi tagit ut alla torsionsstängerna och fått dessa nedsvarvade med 2.5mm bak och 3mm fram. Detta för att få en behagligare gång på bilen den blir annars gärna lite stötig i fjädringen. Svarvningen är en mycket enkel operation som vilken som helst med svarv kan utföra och måste Du lämna iväg för att få det gjort kan det inte kosta många kronor. Kom ihåg att rostskyddsmåla stängerna efteråt.

Efter denna operation fann vi att tre splines sänkning var lagom för att få en lagom frigång (ca 15 cm). Vilka bultar Du måste röra för sänkning framgår av ill.2.

Tillsammans med detta rekommenderar vi lagom hårda stötdämpare om Du tänker byta ut originalen.

Du måste även bryta bort gummistopparna på bakvagnen.

Nu äntligen kan Du blåstra eller borsta bort all rost och gammal färg från plattan samt måla den.

Före Du lackar bör plattan grundas med någon typ av betande primer för vidhäftningens skull och därefter målar Du med exvis International 708 eller likvärdig två-komponentlack. Denna går utmärkt att handmåla. Undersidan kan Du lämpligen spruta eller spraya med s.k. Body-plast efter grundningen.

"SILVER - HAWK"

KAROSSEN.

Vid tillverkningen skärs karosserna i kanterna och dessa är ibland mycket vassa. Dessa skall slipas innan Du monterar karossen. Slipningen går fortast och enklast om Du använder slipkloss tillsammans med slippapper nr 120. Därefter målar Du kanterna med den medföljande top-coaten som MÅSTE blandas med 1% hårdare före användning. Annars torkar den inte. Blanda bara till ytterst små satsar i taget då den torkar mycket kvickt (beroende på temperaturen) och måla med en vattenfärgspensel. Rengör pensel och fingrar i aceton omedelbart då färgen inte går att lösa när den torkat.

Gjutskägget som uppstår vid alla formskarvar skall också slipas ned men här får Du fara varligt fram om Du valt karossen i färg. Börja försiktigt med vattenslip 180 men när Du kommer ner emot ytorna måste Du avsluta med 800 varefter slipningen skall avslutas med rubbing före vaxning. Detta gäller ej om Du skall lacka bilen då räcker det med att tvätta hela karossen i kaustiksodalösning för lacksliparbetet och detta för att avlägsna eventuella vaxrester från formen som kan sitta kvar. Akta fingrar och ögon och använd skyddshandskar.

Vid allt plastningsarbete händer det att gelcoaten (färgen) inte får fullt stöd av plasten underifrån och då brister den lätt. Skulle Du hitta några sådana skador skall de spacklas samt målas med den medföljande top-coaten som sedan slipas och poleras. Skall Du måla bilen rekommenderar vi Plastic-Padding finspackel eller International finspackel för detta arbete. Bägge dessa typer är porfria och mycket lättslipade.

För upptagning av hålen i karossen rekommenderar vi Dig att inhandla en s.k. fräsborr (10-15:-) \varnothing 6mm att sätta i handbormaskinen så går jobbet fort och lätt.

En ny gummilist för tätning mellan kaross och bottenplatta tillverkas av 8 - 10mm industrigummi. Hålen för bultarna slås enklast upp med en hålpipa. Limma sedan listen vid bottenplattan så blir det enklare att montera karossen.

Tillåter utrymmet det föreslår vi att Du nu lägger karossen upp och ned på något mjukt underlag för att göra följande moment lättare för Dig.

Dränering av takluckesarg bör göras då det annars kommer att stå vatten alltid i rännan. Det görs enklast med ett el-rör typ SP av plast i vardera främre dörrstolpen, låt det mynna ut precis utanför innermodulen. Limma fast det med PP och var noga med tätningen uppe vid luckan.

Passa samtidigt på att fylla ut dörrstolpar och takkanter med ex-vis polyuretanskum eller en blandning av sågspån och polyester som sedan överplastas med ett par lager glasfiber.

Se bara till att gångjärnen för bakluckan får plats. Denna fyllning av takkanten gör det lättare att fästa solskydd och backspegel senare, och Du slipper att limma fast tråklossar för detta ändamål.

"SILVER - HAWK"

Lämpligt är att nu ta upp hål för defroster samt plasta fast originaldefrostererna så slipper Du jobba upp och ned senare.

Montera även vindrutetorkarmekanismen efter det att Du modifierat denna efter ill. 3. Stödskraven för denna sättes i en fastplastad plywoodbit då påfrestningarna på torkarna är stora.

Så föreslår vi att Du monterar handsfacksluckan och h-facket innan Du vänder tillbaka karossen. Luckan och facket plockar Du på skroten från en gammal (ca-65:a) Opel Kadett. Där passar luckan med små mod. på gångjärnet och facket plastar Du dit med några glasfiberremсор för enkelhets skull.

Nu äntligen kan Du montera karossen på bottenplattan. Du behöver någon som hjälper Dig att passa in den över skruvhålen.

På grund av att vi plastat in värmerör på sidorna drar innermodulen något utåt så man får sätta en dorn i hålen och bryta denna något innåt. Montera nu med förzinkade bult med stora planbrickor och dra inga bultar förrän alla sitter på plats. I stället för planbrickor kan Du använda galvat plattjärn med uppborrade hål i så blir det ännu starkare.

Syfta och mät var hålen för stötdämparfästena bak skall vara och passa sedan in en gummibit av lämplig tjocklek innan Du borrar. Stor planbricka med gummiunderlägg på dessa bultar rekommenderas.

Ta upp hål för rattaxeln men gör det inte större än nödvändigt förrän Du är säker på att placeringen är den rätta. Denna vet Du inte förrän Du monterat den förarstol Du skall använda. Uttaget i instrumentbrädan är gjort för att passa original rattstång men beroende på Din storlek bestämmer Du själv höjden. Rattstången skall inte monteras i brädan utan i ett tvärgående rör enl. ill. 4 som bultas stadigt i innermodulen. När detta är gjort rymms hålet för rattstången upp så att den går helt fri samt tillverkas ett stöd för det yttre rattroret enl. ill. 5.

Nu kan Du montera instrumenten men var noga med att Du kan se alla instrument när Du sitter normalt i stolen annars blir det påfrestande i längden. Vi rekommenderar originalinstrumenten och för att få symmetri i monteringen tog vi ett extra hastighetsmätarhus från VW och monterade varvräknaren i. FÖ. passar Citroén DS19 elektroniska varvräknare nästan exakt i detta hus. Billigt och enkelt.

Vi rekommenderar Dig att göra en störtbåge och denna göres enklast av två st. rör av klenare dimension än brukligt på buggs. Se ill. 6. Förstärk bottenplattan på både in och utside med extra plåt innan Du bultar fast den. Måste Du ha säkerhetsbälte gör Du lämpligast det övre fästet i bågen.

Nu kan Du montera vindrutan (Citroén GS). Prova först att rutan passar ordentligt och tänk på att karossen hänger lite fram innan detta stöd monterats. Prova ut det bästa läget samt montera karosstödet fram och passa in gummimellanlägg av lämplig dimension. Gör rent ytterkanten på rutan noga (speciellt om den är begagnad) samt slipa med fint papper på karossen. Lagg därefter på duktigt med svart silicongummi i en jämn sträng runt hela rutramen samt pressa fast rutan mycket noga runt om. Silicongummit som nu pressas ut kan med lätthet skäras bort efter några dagar med ett rakblad eller vass kniv.

"SILVER - HAWK"

Takrutan kan nu monteras på samma sätt. Bakrutan däremot skall monteras i speciallist enl. ill. 7 och det väntar Du med till dess Du klätt insidan av karossen då klädseln bör gå ut under listan.

ELEKTRISKA SYSTEMET.

Kabelhärvan läggs ut provisoriskt till att börja med. Och kom ihåg att förlägga den delen av härvan som går mellan plattan och motorn i en flexibel slang (sådan som elektrikererna använder) då den annars blir för oskyddad där. Hur Du tillverkar enkla klammer för kablarna framgår av ill. 8.

När Du funnit den bästa placeringen monteras härvan permanent.

För att slippa åka med strålkastarna uppe på dagen har vi försett karossen med uttag för varselljus. Här är lämpligt att ta upp hål i bakgaveln och montera ljusen bakom denna. Innan Du lägger på lock av förslagsvis gult transparent plexiglas måste dräneringshål tas upp. (se ill. 9.) Sätt fast locken med silicongummi.

Även hålen för strlk. måste dräneras duktigt. Borra därför minst två 10mm hål i hörnen.

För att det elektriska systemet skall fungera måste samtliga strömförbrukare -jordas då karosser av plast inte är ledande som på originalbilen.

Vad gäller bakljus och nr-plåtsbelysning får Du välja dessa efter egen smak se bara till att de är godkända.

Batteriet och reläet kan ha sin ursprungliga plats och förser Du detta utrymme med ett lock enl. ill. 10 har Du fin plats för de verktyg man bör ha i bilen. Locket göres lämpl. i plywood som sedan kläs.

Strålkastararrangemanget framgår av sep. ill. 11 och vilka insatser Du väljer är fritt men tänk på att få så stor ljusöppning som möjligt utan att ha höga insatser. Fiat 127 rek.

Blinkersuttagen är gjorda för Volvo 343s blinkers och dessa monteras antingen med en klamma eller med silicongummi. Vi har noterat att flera olika gjutningar av dessa förekommer och skulle inte glaset passa precis går det enkelt att slipa ned insidan något. (plast).

BENSINTANK.

Lägg bensintanken på plats och märk ut placeringen med en penna. Demontera den igen och gör hål i plasten för bromsoljerören från bromsoljebehållaren (se ill. 12) tillverka fäste för denna.

Borra hål för tankfäste och notera på ill. hur bultarna används även för strlk. mekanism. Tanken skall monteras på en gummilist 5-6mm tjock och denna bör klistras fast först. Kontrollera sedan att bensinröret vid uttaget i botten på tanken inte tar i p-staget när Du vrider hjulen. Bensinpåfyllningen tillverkas enl. ill. 13 av lämpligt lock och rör från bilskroten. VWs duger inte då gängen är för hög. Anslutes sedan med gummislang för ändamålet samt även luftslang från VWn monteras. Dränera påfyllningshålet då annars vatten och bensinspill

"SILVER - HAWK"

kommer att samlas där.
Locket av plast för bensinpåfyllningen skall monteras med originalgångjärnet och detta limmas eller plastas fast i locket samt skruvas i karossen. Vill Du monteras även låsmekanism. dit från VW.

ÖVRE BAKDELEN AV KAROSSEN.

Denna skall vara ledad i takets bakkant och här som i dörarna rekommenderar vi det nedre dörrgångjärnet från SAAB96. Montera dessa och justera in huvan så noga det går med tanke på att något bakre karosstödet ännu inte är monterat. Nu kommer Du att finna att springorna på huvens sidor svänger in något i förhållande till skärmkanterna. Stäng in med hjälparen under huvan försedd med några tråklossar som han sedan sätter upp i huvan och vrider till dess Du är nöjd med springorna. Tag sedan försiktigt av huvan igen och placera den upp och ned. Plasta fast fästen för hydrauliken enl. ill. 14. Lägg bara ett par lager väv och plast då det annars lätt blir s.k. genomslag på ovansidan. När detta härdat tar Du bort träbitarna och huvan passar exakt. Lämpliga hydraulkolvar för ändamålet finnes både nya och begagnade i alla de former. Men det både imponerar på folk samt är praktiskt att huvan öppnar sig själv när man dragit i wirehandtaget. Dessutom stannar den uppe av sig själv utan annat stöd.

Huvlåsmekanism. tar Du från VW men mod. enl. ill. 15 och sätt handtaget förslagsvis innanför v-dörr på innermodulen så kan ingen utomstående öppna utan att först komma in i bilen.

Lämpligt är att måla insidan på huvan så ser den trevligare ut. Vill Du dessutom dämpa motorljudet finns det speciell självhäftande matta av asfalttyp att sätta på.

NEDRE BAKLUCKA

Denna lucka är avsedd att vara servicelucka för bla. oljekontroll och denna monteras genom att använda 2 st 6mm bult som "gångjärn" se ill. 16. Förse karossen med ett anhåll så luckan inte går för långt in samt lås den med sk. Rallylås av gummi. Monterar Du en gummilist på nederkanterna skramlar den inte heller.
Oljestickan med hölje kortas ca 10 cm.

FRÄMRE "MOTORHUV"

Denna monteras enl. ill. 17 och fastsättningen och låsningen behöver ej vara av den typen att den lätt kan öppnas. Den döljer ju bara tanken och strlk. arrangemanget men för att kunna kontrollera bromsoljan och byta lampor måste den ändå gå att öppna.

VÄRMEANLÄGGNING

Som redan nämnts måste bilen ha värmeanläggning och defrosterna har Du redan monterat. Det förmonterade röret skall anslutas med flexibel slang från värmekammarna samt till defrosterna. Du kan också göra ett hål på var sida av tröskellådan som originalet och förse detta med en skjutlucka.

"SILVER - HAWK"

TAKLUCKAN

Denna har Du redan försett med glas och det gäller nu att försöka hitta några bra gångjärn samt lås på skroten. För tätningen av luckan används en gummilist som bl.a. såluförs av båtindustrin. Den är avsedd att klämmas över plastkanten samt är försedd med en rörliknande tätning. Se ill. 18. Luckan skall givetvis målas på insidan.

HJULEN

Givetvis skall Du ha bredare fälgar och däck. Men då bestämmelserna är en aning diffusa när vi skriver det här rekommenderar vi Dig att kontakta SBP. Hur mycket Du får bredda bestäms nämligen av totalvikten. Breddar Du fälgen även innåt påverkas inte spårvidden onormalt. Det går utmärkt att bredda originalfälgarna men visst ser det trevligare ut om man väljer specialfälgar av aluminium.

DÖRRARNA

Monteringen av dessa tillgår så att hål upptages för SAAB 96 nedre dörrgångjärn i både dörren som dörrstolpen. Var noga med att gångjärnens led kommer i linje med varandra. I dörren upptages ett så stort hål att dörren blir justerbar, och använd SAAB,ens stora bricka på insidan. Dörrlåsen från VW går bra att använda även det inre handtaget. Utvändigt däremot föreslår vi SAAB 99s kombinerade knapp/lås. Mät ut var detta hamnar innan Du borrar några hål för låset.

Bågen av plast för sidorutan är i sig själv för vek och måste stagas upp på insidan med ett U- eller L järn som plastas fast. Vilket Du använder beror på om Du vill ha fönsterhiss eller ej. Väljer Du fönsterhiss i stället för fast ruta går det bra att ta bågen av stål från SAAB 96 och modifiera den. Du bör dock låta tillverka en ventilationsruta så att sidofönstret får parallella kanter.

VW CUSTOM & SPEED PARTS tel. 042-11 21 05 i Helsingborg arbetar just nu med att ta fram ett komplett set för sidorutorna i tonat glas och med fönsterhiss. Som tätningslist använder Du ex.vis Fords originallist (Tyska) eller köper en speciallist av U-modell.

MOTORN

Vad gäller motorn trimmar Du den efter eget bevåg men kom ihåg att redan standardeffekten ger bra acc. och toppfart. Du får trimma motorn till högst 90HK om Du använder typ 3 bottenplatta och till 60HK vid typ 1.

Vad gäller trimningsdetaljer och tillbehör rekommenderar vi VW CUSTOM & SPEED PARTS i Helsingborg 042-11 21 05. De har det mesta Du behöver och det till överkomliga priser då de direktimporterar från USA.

"SILVER - HAWK"

INVÄNDIG KLÄDSEL

Bilens insida ger ett naket uttryck om den inte kläs in, ordentligt dessutom måste den isoleras för att inte verka plastig.

Den tidigare nämnda asfaltmattan av självhäftande typ duger utmärkt för detta ändamål. Båtbranschen har även olika mattor för ändamålet.

Dörrsidor tillverkas av härdad masonite som kläs med ex.vis skinnliknande galon.

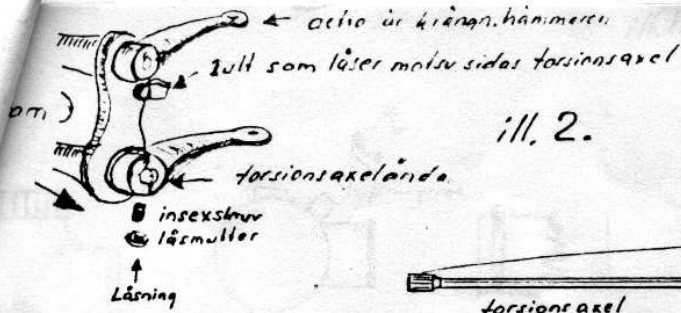
På golvet isolerar en heltäckningsmatta perfekt.

Vad gäller stolar passar vanliga s.k. Rally-stolar om Du inte är för lång till växten. Är Du det kan vi erbjuda plaststommar för Din egen tillverkning av stolar. Till dessa rekommenderar vi stolskenor från gamla Volvo Amazon.

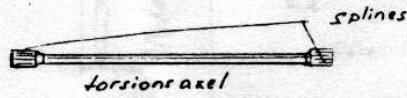
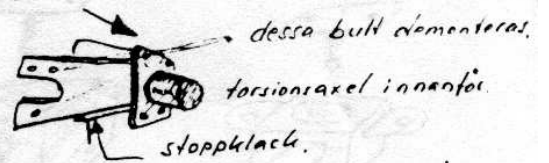
Stommarna kostar idag 150:-/st exkl. moms.

Har Du nu gjort Ditt allra bästa så har Du nu en både vacker och häftig bil framför Dig. Vi önskar Dig lycka till inför besiktningen och därefter många sköna och roliga mil.

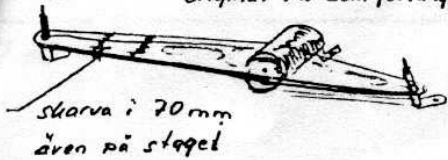
Sh DESIGN
SWEDEN



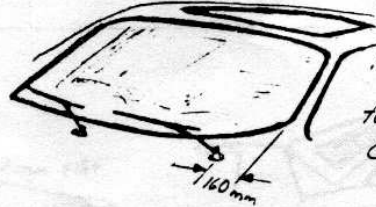
ill. 2.



original VW som förlängs 70 mm



ill. 3.



torkarmar och blad från Citroën GS.

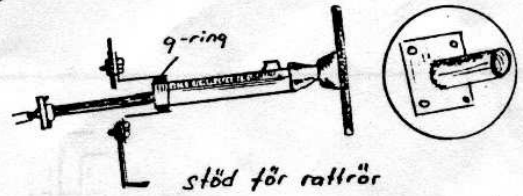
ill. 4.

Rör 25x25x2



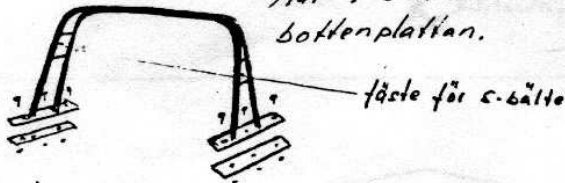
bultas i uppersid höjd i innermodulen.

ill. 5.

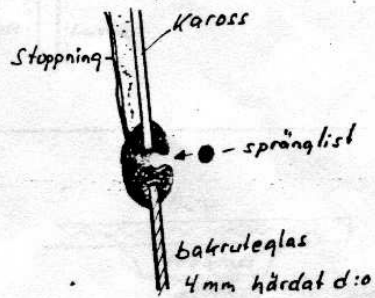


ill. 6.

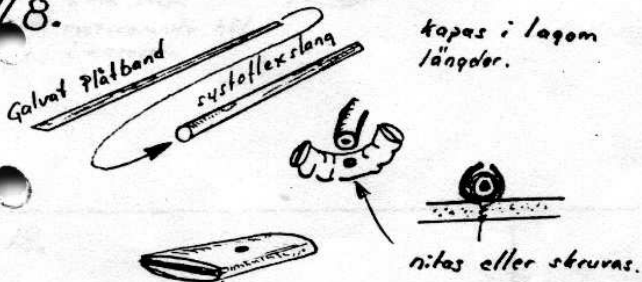
Lämpl. matr. 77x3.5 mm
Plåt 4-5 mm bultas genom bottenplattan.



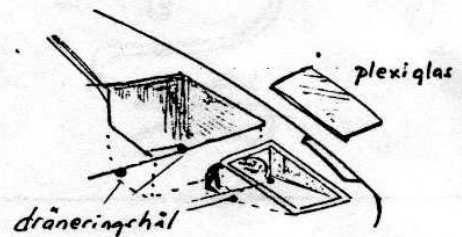
ill. 7.



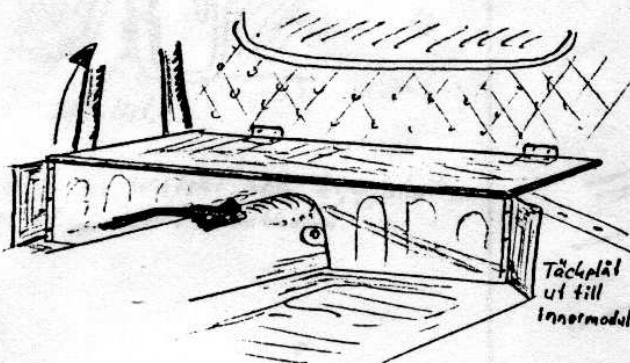
ill. 8.



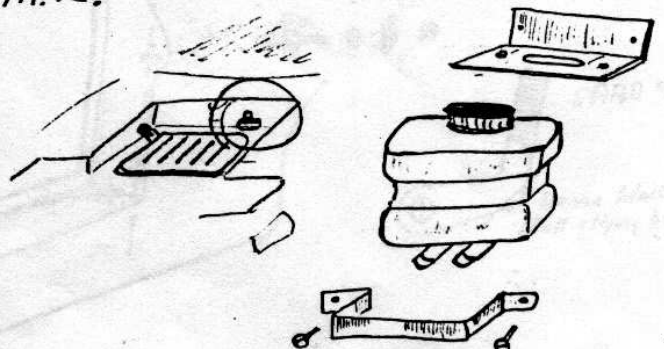
ill. 9.



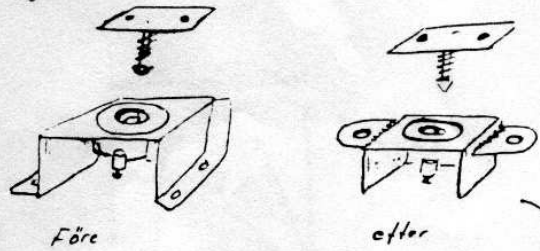
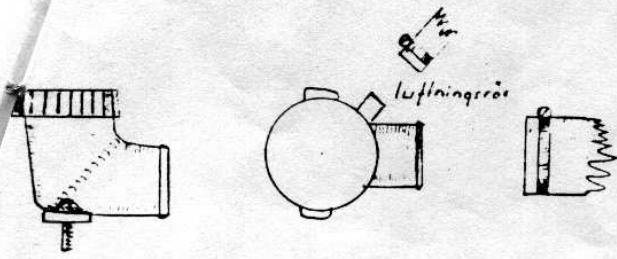
ill. 10.



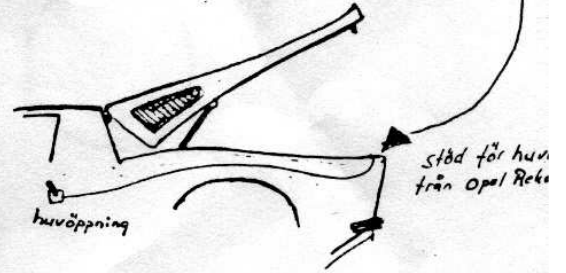
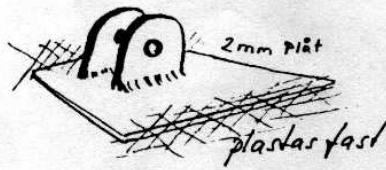
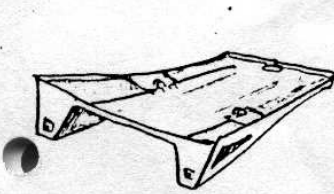
ill. 12.



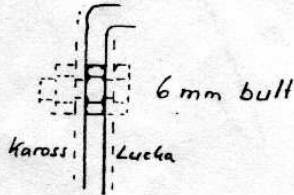
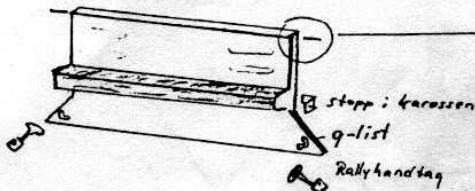
ill. 15.



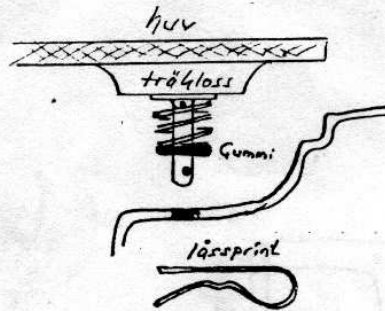
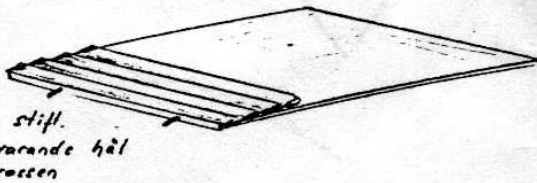
ill. 14.



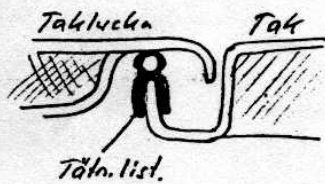
ill. 16.



ill. 17.

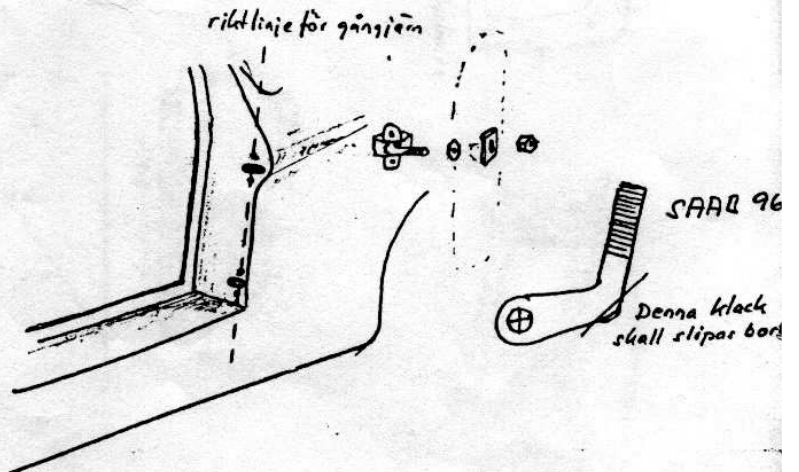


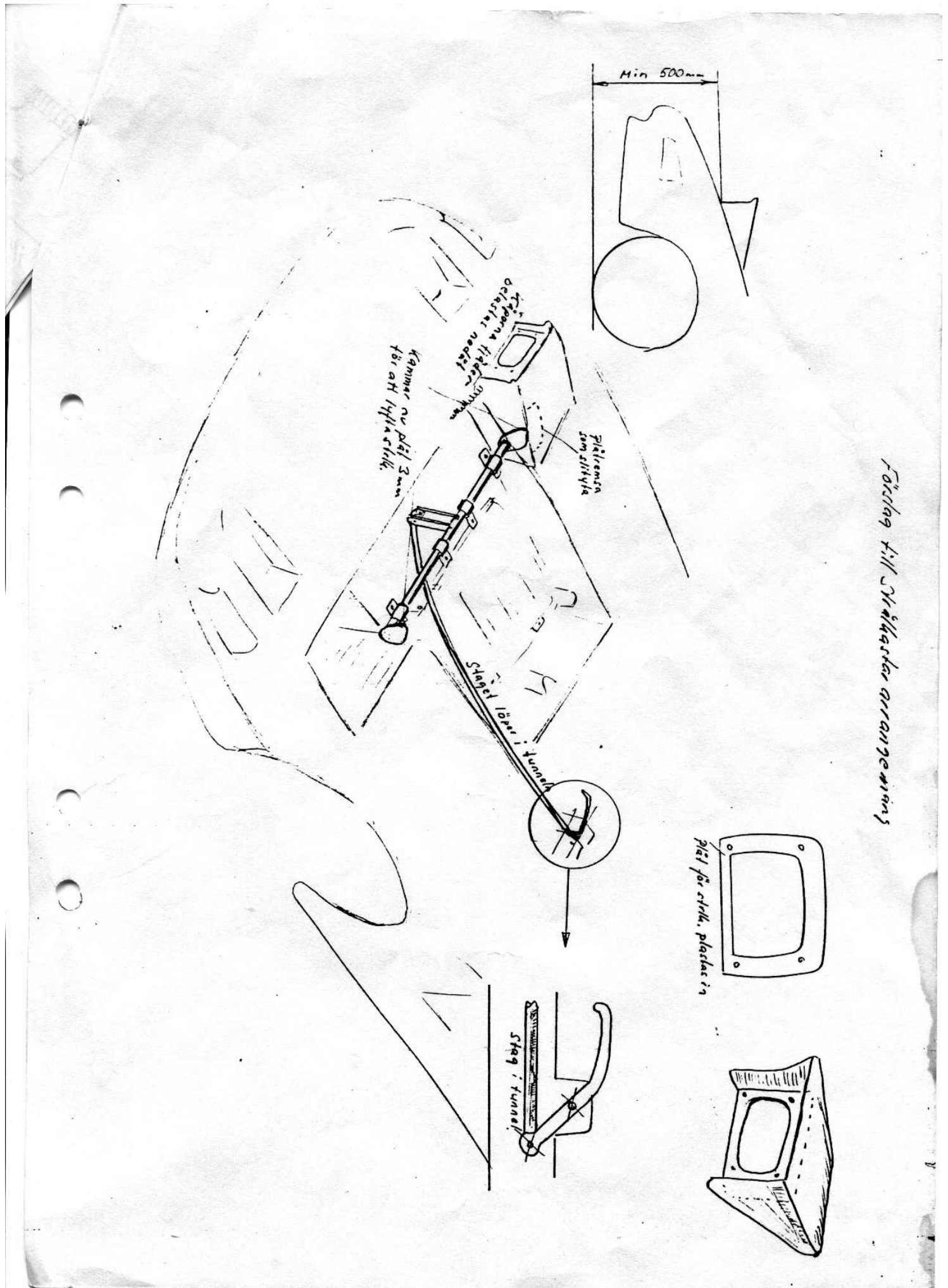
ill. 18.



Säljes av Watski och Byggplast och Båtprylar i Stockholm.

Dörrar





Förslag till Silverhawk-arrangemang