

MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 5, December 1979

Huvudredaktör: Erik Hamberg

Bitr. redaktör: Erik Berglund

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

GOD (H)JUL på Er allihopa! Jag hoppas att Ni inte fryser om öronen om Ni kör med suffletten nedfälld i vinter. Det är inte bara uppe i Norrland som man drar sig för att åka på picknick så här års - även här på Sveriges s.k. framsida är det lite ruggigt nu när det är som mörkast. Visserligen har det kommit lite snö som lyser upp tillvaron, men ett snödjup på 2 cm inbjuder knappast till skidåkning.

Under hösten har klubben fått ett tillskott på ett drygt dussin nya medlemmar, vilket är mycket glädjande. Till stor del kunde dessa nås genom uppgifter om klubben som införts i Teknikens Värld och Vi Bilägare.

Såvitt jag förstår så är Svenska Rileyregistret den fjärde största Rileyklubben i världen utanför England. Den australiensiska organisationen omfattar, vilket Anders Lindner skrev om i föregående nummer, ung. 500 medlemmar över hela kontinenten. Därefter kommer den amerikanska klubben, Riley Motor Club U.S.A., med ung. 250 medlemmar. Dessa är spridda över hela U.S.A., men med en särskild koncentration till Californien. Den holländska klubben, Riley Club Holland, är uppenbarligen mycket aktiv och räknar ett drygt 90-tal medlemmar. Holländarna gynnas ju också av att landet är relativt litet och avstånden därmed små.

Den holländska klubben ger ut ett medlemsblad kallat "Riley Roamer" med rapporter och bilder från träffar, tekniska artiklar m.m. I den medlemsförteckning som jag har erhållit ser jag att nästan alla Rileymodeller finns företrädde. Antalet förkrigsvagnar är något under 20 st. - dvs. ung. som här i Sverige - och inkluderar modeller som: Brocklands, Monaco, Gamecock, Falcon, Lynx, Kestrel och Adelphi. R.M.-vagnarna är, liksom i Sverige, i majoritet och innefattar alla typer utom Drophead Coupé. Dessutom finns det flera stycken 1,5 (One Point Five), 4/68 och 4/72. Om Ni tänker åka till Holland och vill träffa medlemmar i Riley Club Holland kan Ni taga kontakt med Carolyn van der Goes, Acaciastraat 24, 3261 RC Oud Beijerland. Eljest kan jag upplysa om var i Holland det bor Rileyägare genom att sända en fotokopia av medlemsförteckningen. Bifoga i så fall helst svarsporto.

Tillsammans med de holländska och schweiziska Rileyklubbarna har Svenska Rileyregistret just fått ett fint erbjudande från Riley R.M. Club i England. Det gäller rostfria avgassystem för 1½ L- och 2½ L-modellerna, dvs. från åren 1946-1955. Beställningsblankett för ett sådant skickas ut till alla som har en bil av den aktuella typen. Om någon mot förmodan inte har fått någon beställningsblankett bör han eller hon genast höra av sig till undertecknad, eftersom erbjudandet är tidsbegränsat av tillverkningstekniska orsaker. - Jag hoppas att den här typen av samarbete över gränserna

(forts. sid 8)

TILLVERKNING AV VITMETALLAGER, del 3

Erik Berglund fortsätter här sin artikelserie om tillverkning av vitmetallager med att behandla själva gjutningen. Tidigare avsnitt publicerades i medlemsblad nr. 2 och 3.

Gjutning av vitmetallager

Efter att i tidigare avsnitt mer teoretiskt ha behandlat bakgrunden till vitmetallager är vi nu framme vid mer konkreta saker, nämligen hur själva gjutningen sker. Inledningsvis kan nämnas att tre principiellt olika gjutmetoder finns, nämligen dorngjutning, tryckgjutning och centrifugalgjutning. Såsom nämnts i anslutning till möjliga fel i vitmetallskålar krävs för ett gott slutresultat en god förtenning som dessutom skall vara flytande vid själva gjutningen. Inledningsvis skall därför förtenningen som är gemensam för alla gjutmetoderna behandlas.

Förtenning

Lagerskålen uppvärms till dess den gamla vitmetallen ursmältes. Den ursmälta vitmetallen kasseras och den kvarstående förtenningen bättras med någon lämplig förtenningspasta eller eventuellt vanligt lödtenn, om så erfordras. Förtenningen skall vara tunn, blank och flytande över hela ytan. Om förtenningen är dålig kan man borsta den förtennade ytan med en stålborste, vilket mycket väl kan göras under förtenningen. Stålborsten griper ner genom förtenningen och säkerställer en god rengöring av den underliggande metallen där sedan tennet kan få ett gott grepp. Om lagret skurit, så att tidigare förtenning är borta, överstrykes skålens yta med tennpasta redan före uppvärmningen och i övrigt förfäres på ovan beskrivet sätt.

Förtenningen skall före gjutningen vara blank, så att man vet att oxid ej föreligger och att förtenningen dessutom är flytande. Den måste också vara tunn för att man skall vara säker på att några mellanliggande vidhäftningen försämrande oxidskikt ej föreligger. Vidare får förtenningen inte vara droppformad någonstans, eftersom lödtennet eller lödpastan då kan påverka vitmetallens sammansättning (se avsnittet om fel i vitmetallager). Härvid bör man ha i åtanke att lödtenn liksom de flesta lödpastor innehåller bly och därför icke kan tillsättas i alltför stora kvantiteter. För att säkerställa en god vidhäftning innefattar förtenningspasta och lödtenn flussmedel i någon form, vilket måste avlägsnas innan själva gjutningen sker. Detta sker genom att en relativt mjuk borste doppad i vatten strykes över den förtennade ytan. Flussmedlet hoppar härvid helt enkelt bort och om man inte borstar alltför energiskt så kan förtenningen fortfarande vara flytande efteråt.

I anslutning till förtenningen vill jag avråda från ett bitvis föreslaget bruk; nämligen att man svarvar ur den gamla förtenningen för att säkerställa en god förtenning. Det anses nämligen normalt lättare att förtenna en helt färskt bearbetad yta än att förbättra en gammal förtenning. Skälet till att man dock skall akta sig för denna metod, är att vitmetallagrets tjocklek härigenom kommer att öka, vilket dessutom kan vara följden av en nedsvärning av ifrågavarande lagertapp. Eftersom emellertid lagerskiktets tjocklek från början dimensionerats korrekt bör man ej göra på detta sätt, eftersom då risken för urpressning ökas (se avsnittet om fel i vitmetallager).

Dorngjutning

Innan man nu sätter igång med själva gjutningen bör man ha tillgång på en smältugn av lämpligt slag, gärna med termostat som kan ge en någorlunda korrekt gjuttemperatur för vitmetallsmältan. Vidare behövs ytterligare värmekällor för uppvärmning av gjutuppställningen respektive lagerskålen

(forts. sid 4)

ANNONSER:

All annonsering är gratis. Det finns säkert något som Du antingen saknar eller inte behöver - annonsera därför här!

Säljes:

Riley 1½ L 1951 (1950). Ny lack, nya däck, nytt tak, motorn renoverad, nya bakhjulslager, nya hjulcylindrar + bromsslanger. Nytt trä i trösklarna. Bilen är fri från rost. Ev. byte mot amerikansk bil, hel eller i delar.

Stig Persson, Femkampsvägen 26, 560 10 SKILLINGARYD
Tel. 0370 - 716 21

Nyttillverkade delar till 1½ L- och 2½ L-modellerna (RMA-RMF):

Gummiskydd till vindrutetorkaraxel (för tätning mot karossen) / par	15:-
Pedalgummi / par	25:-
Tätningring av gummi mellan påfyllningsrör och skärm / par	23:-
Skydd för torsionsstavens framända / par	12:-
Packning till parkeringsljus (mot skärm) / par	3:40
Tätningring till parkeringsljus (runt glaset) / par	9:-
Kåpa till innerbelysning (rektangulär) / par	51:-
Oljefilter / st (2½ L)	16:60
Fläktrem, liten / st (2½ L, ej RMF)	10:40
Rör mellan kylare och termostat / st (2½ L, ej RMF)	26:-
Packning till termostat / st (2½ L, ej RMF; "o"-ring, del A.12.3).	2:40
Verkstads-handbok (RMA-RMF), nytryck av Riley RM Club 1979	87:-
Instruktionsbok (2½ L 1946-1952), nytryck av Riley RM Club 1979	48:-
Nyckelring med Riley-märke (passar alla modeller!)	8:-

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

Köpes:

Till Riley 1½ L 1947: Motorblock med vevaxel, höger bakskärm, fälgar, navkapslar, kylarmaskering, rattkrans.

Carl A. Johansson, Linköpingsgatan 3, 596 00 SKÄNNINGE
Tel. 0142 - 402 02 (arb.)

Till Riley 1½ L 1950: Körriktningsvisare, 4 askkoppar, bakljus ("D-lamps") samt Riley-märke till bagageluckan.

Kjell Mårtensson, Västra Ringgatan 8, 244 00 KÄVLINGE
Tel. 046 - 73 30 16 (bost.), 040 - 41 36 70 (arb.)

Till Riley 1½ L 1953: Bakre stötfångarhorn, avgassystem.

Bo Kvarnström, Västra Vintergatan 25, 703 44 ÖREBRO
Tel. 019 - 13 44 33

Till 2½ L saloon 1950: Oljemätsticka till oljesump, handtag till bagagelucka, 1 st. original Butler dimljus.

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

/Gjutning ... (forts.)

för dennas förtenning. För själva gjutuppställningen eller gjutformen kan man tänka sig mer eller mindre sofistikerade apparater, varvid man bör ha i åtanke kravet på en god och framför allt flytande förtenning då vitmetallen hålles i. Detta leder som inses till att lagerskålen måste kunna sättas i snabbt. Denna apparatur som jag själv har består helt enkelt av en vertikal platta på vilken kan fastskruvas en halvcyindrisk dorp i gjutjärn av önskad dimension. Dessutom innefattar gjutanordningen två vertikalt rörliga backar, varav den ena - den nedre - tätar direkt an mot den vertikala skivan och dornen, under det att den övre under bildande av ett så kallat sjunkhuvud tillsluter mot den vertikala skivan och vidgar sig något från dornen. De två backarna är fjäderbelastade och manövreras med ett gemensamt handtag och det är därför ett ögonblicks verk att stoppa in och klämma fast exempelvis en vevstake.

Gjutningen tillgår på så sätt att en uppvärmd lagerskål insättes i gjutuppställningen eller formen, varefter den smälta vitmetallen ihålles. För att undvika blåsor i vitmetallen bör denna hållas i lugnt och utan stänk. Vidare kan man vibrera hela gjutuppställningen, alternativt pumpa med en järnstång i den smälta metallen, för att dra upp eventuella blåsor (tiden som står till buds för detta pumpande är emellertid mycket kort eftersom stelningen helst ska ske snabbt). Porer i lagermetallen kan också bildas genom så kallad sugning, dvs. genom att metallens krympning vid stelningen ger upphov till kaviteter. För att förhindra skadliga sugningar vidtages flera åtgärder, där den första är att det ovan nämnda sjunkhuvudet göres relativt stort, så att detta kommer att innehålla tillräckligt mycket metall för att fylla ut lagret då metallen krymper. Genom att göra sjunkhuvudet relativt stort försenar man även stelningen i lagrets överände, vilket bidrar till att få stelningen att gå underifrån och uppåt, vilket ytterligare minskar risken för sugningar och om sugningar uppstår kan man förhoppningsvis få blåsorna i sjunkhuvudet. Om vidare själva gjutuppställningen eller den omgivande formen skulle vara kall, skulle stelningen börja vid dornen och gå utåt mot lagerskålen med risk för sugningar i den förtennade ytan mellan vitmetallen och skålen. Det är därför väsentligt med en varm gjutuppställning och att eventuell kylning inledes från lagerskålens baksida. (Ett faktum är att om stelningen tillåtes ske från dornen, kan vitmetallen helt och hållet slitas bort från skålen). Uppvärmningen av gjutuppställningen innan lagerskålen isättes för gjutning kan lämpligen ske med hjälp av en låga, eftersom denna då dessutom ger en sotning av formytorna vilket befrämjar en god släppning.

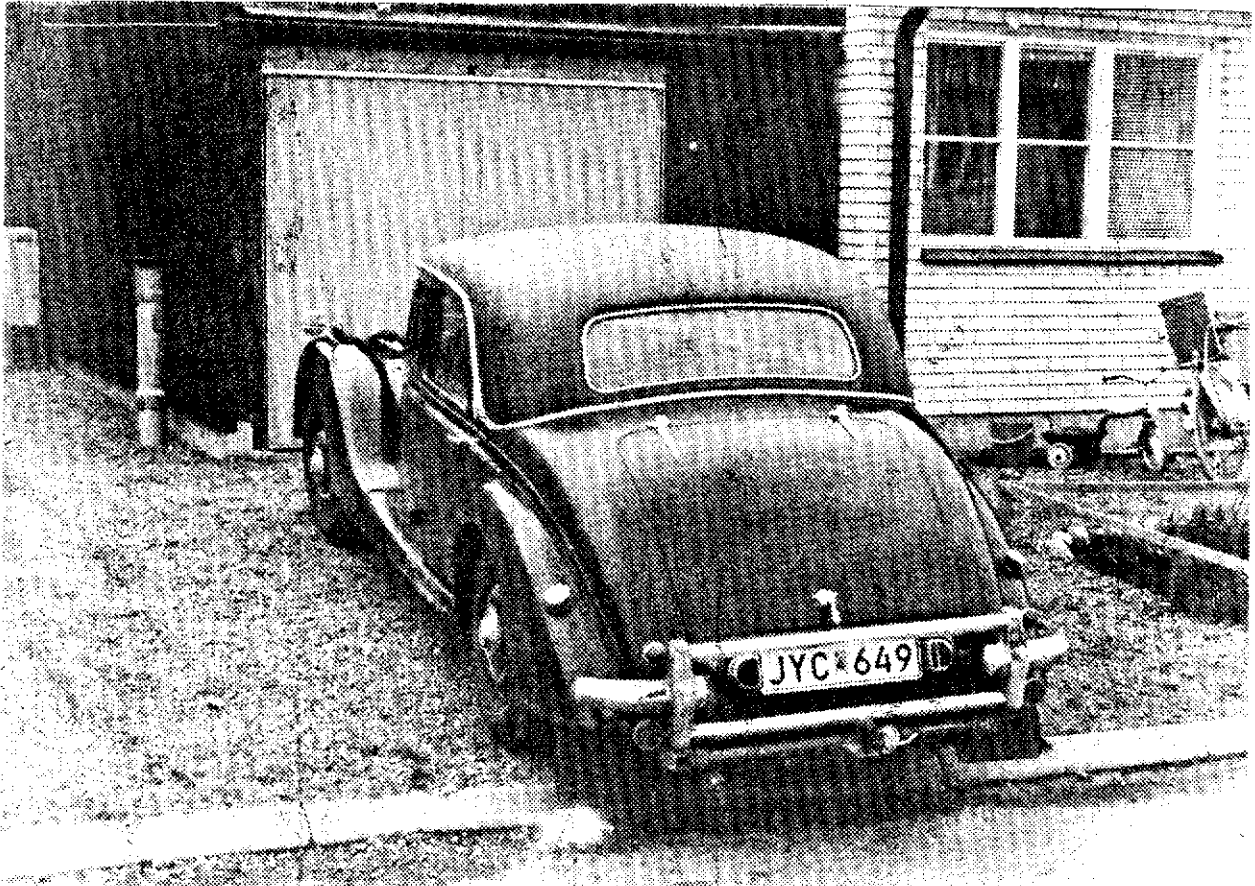
Innan man avlägsnar lagret ur gjutuppställningen kan man vänta ett tag för att få en likformig avsvälning, vilket motverkar spänningarna i lagret. Stelningen bör emellertid, som bekant, ske snabbt för en god kristallstruktur och om inte luften kyler tillräckligt får man ordna extra luft eller vattenkylning mot skålens baksida. Denna extra kylning är som viktigast vid användande av blyhaltiga legeringar.

Dorngjutningen kallas även handgjutning och anses vara den svåraste gjutmetoden rent manuellt sett. Trots detta är mitt allmänna intryck att dorngjutningen är idag den vanligaste metoden att förse våra bilar med nya lager.

Tryckgjutning

Angående tryckgjutning eller pressgjutning skall endast nämnas att denna knappast kan komma till användning för oss med lite äldre bilar, eftersom den framför allt är avsedd för serietillverkning. Bland annat krävs en komplicerad gjutmaskin och noggrant utförda verktyg i gjutuppställningen. Det kan dessutom vara förenat med direkta svårigheter att få god kvalitet på korta serier. En fördel med denna gjutmetod är naturligtvis snabbheten, men

(forts. sid 6)



I avsaknad av bilder från Erik Berglunds vitmetallagertillverkning, så visar vi istället hur hans 2½ L saloon från 1953 ser ut.

-oOo-

NYA MEDLEMMAR I KLUBBEN

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i Svenska Rileyregistret:

- | | | | | |
|----|--|-------------|------|----------------------|
| 51 | Lars Restin
Bankgatan 8
460 40 NOSSEBRO
Tel. 0512 - 507 09 | 1½ L Saloon | 1950 | 40 S 18245 / |
| 52 | Lage Bellström
Lagmansgatan 23 B
702 15 ÖREBRO
Tel. 019 - 11 21 36 | - | | |
| 53 | Carl A Johansson
Linköpingsgatan 3
596 00 SKÄNNINGE
Tel. 0142 - 402 02 (arb.) | 1½ L Saloon | 1947 | 37 S 13091 / E 21255 |
| 54 | Göte Dahlgren
2405 Ytterån
830 44 NÄLDEN
Tel. 0640 - 221 44 | - | | |

(forts. sid 7)

/Gjutning ... (forts.)/

också det minimum av extra material som behöver tillsättas. Även vid tryckgjutning föreligger dock kravet på förtenning av lagerskålen, som alltså måste sättas fast i varmt skick.

Centrifugal gjutning

Denna metod kallas även slunggjutning och tillgår på så sätt att lämpligen två lagerskålar ihopspännes av exempelvis ett stålband, varefter det inspännes mellan två skivor anordnade att kunna rotera kring en horisontell axel. Den ena av skivorna har ett centralt hål genom vilket vitmetall kan ingjutas i de roterande lagerskålarna. Man kan även tänka sig att via detta hål komma åt lagerskålarnas inneryta för förtenningen. Förtenningen behöver dock inte ske med roterande skålar och mellan skålarna kan man montera små mellanlägg för att dessa inte ska häfta ihop. Lagerskålarna bör rotera relativt snabbt och i fallet med ett Riley-lager torde det vara lämpligt med ett varvtal mellan 800 och 1.000 varv/min (2,5 L). Så snart igjutningen av vitmetallen skett kan man kyla lagerskålarna från utsidan exempelvis med vattenbegjutning. Detta gör att stelningen kan fås mycket snabb vid centrifugal gjutning, vilket i sin tur befrämjar småkornigheten hos lagermetallen. Någon som helst risk för blåsor föreligger inte, däremot finns risk för segring varför man bör välja en segringsobenägen legering. Alternativt kan man gjuta i så lagom med material att man inte får någon segring just i den avsedda lagerytan efter bearbetning. Centrifugal gjutning synes bäst lämpa sig för lösa lagerskålar typ ramlager och dylikt och vara mindre lämpligt för gjutning av lager i vevstakar vilket kanske är skälet till att centrifugal gjutningen, trots att den har rykte om sig att vara den som kräver minst manuella färdigheter, normalt icke tycks tillämpas för tillverkning av lager till våra bilar idag (om jag förstått saken rätt).

Utöver min egen apparatur för lagergjutning har jag endast sett en ytterligare anläggning och den gav mig intrycket av att utnyttja så kallad liggande dorn gjutning, vilken gjutmetod normalt icke anses vara fullt så bra som den vertikala eftersom det är svårt att pumpa eller vibrera ut blåsorna och vidare kan det samlas olika föroreningar under dornen, dvs i allmänhet i de områden där det är viktigast att man har en god lageryta. Det anses därför från sakkunnigt håll att metoden inte bör användas annat än om det är omöjligt att använda stående gjutning eller om man kan använda vibrationer. Vid liggande dorn gjutning kan det vidare vara svårt att anordna sjunkhuvuden på lämpligt sätt för säkerställande av en porfri lageryta.

I anslutning till denna artikel hade jag hoppats kunna visa foton från en lagergjutning. Detta har emellertid spolieerats av att garage tar längre tid att bygga än vad man kan tro. Jag hoppas emellertid i något senare nummer kunna återkomma med en bildsvit över hur en lagergjutning à la Berglund kan se ut.

Till sist en liten varning till Er som har mer eller mindre nya lager i Era bilar. Jag tror att vi idag väljer något hårdare lagerlegeringar för igjutning i våra gamla bilar än vad man gjorde i original. Skälet till att vi gör detta är naturligtvis att vi vill vara säkra på att lagret inte skär. De hårdare legeringarna leder emellertid till att längre inkörningstider krävs än vad bilen hade i original och jag tror därför att det idag är nödvändigt att ta det betydligt lugnare med inkörningen av en ny motor än vad man gjorde under garantitiden.

Erik Berglund

(Redaktören väntar med spänning på såväl utlovade fotografier, som fortsättning på artikelserien; frågor och kommentarer i anslutning till artikelserien kan insändas till redaktionen).

/Nya medlemmar ... (forts.)/

- | | | | | | |
|----|--|----------------|------|-----------------------|--|
| 55 | Agne Rosenlund
Bredablicksvägen 14
241 00 ESLÖV
Tel. 0413 - 151 82 | Pathfinder | | | |
| 56 | Hugo Josefsson
Västra Vintergatan 212
703 44 ÖREBRO
Tel. 019 - 12 59 03 | Two Point Six | 1959 | UA UT 11931 / | |
| 57 | Kjell Mårtensson
Västra Ringgatan 8
244 00 KÄVLINGE
Tel. 046 - 73 30 16 | 1½ L Saloon | 1950 | 40 S 18618 / S 14994 | |
| 58 | Carljohan Carlson
Arbetshusgatan 50
802 24 GÄVLE
Tel. 026 - 10 33 56 | 4/68 Saloon | 1961 | | |
| 59 | Eric Nordberg
Kyrkgatan 29 C
961 34 BODEN
Tel. 0921 - 155 92 | One Point Five | 1958 | BSRIL H 667 / BWZ 180 | |
| 60 | Bengt Bengtsson
Gammels väg 7 A
311 00 FALKENBERG
Tel. 0346 - 172 71 | - | | | |
| 61 | Ulf Riley
Snöbärsvägen 5
513 00 FRISTAD
Tel. 033 - 693 66 | - | | | |
| 62 | Bo Kvarnström
Västra Vintergatan 25
703 44 ÖREBRO
Tel. 019 - 13 44 33 | 1½ L Saloon | 1953 | RME 21243 / BTB 153 | |
| 63 | Arne Andersson
Österlid
510 62 MÅRDAKLEV
Tel. 0325 - 500 83 | 1½ L Saloon | 1950 | | |

Ett par uppgifter om adressändringar har också inluttit:

Claes Asker meddelar att hans nya adress är: Röksta, 870 30 NORDINGRÅ.

Gunnar Halvarsson har fått nytt postnummer. Korrekt adress är i fortsättningen: Billingsdalsvägen 7, 541 57 SKÖVDE.

Anders Lindner har flyttat från en världsdel till en annan. Han har flyttat från Australien och kan nu nås i Hong Kong under adress: Tetra Pak Far East Ltd., Hennessey, PO Box 20156, HONG KONG.

/forts. från sid 1/

och mellan olika klubbar kan ske även i fortsättningen, och då inte bara gälla R.M.-vagnarna, utan även modeller från före kriget och och från mitten av femtiotalet ända fram till 1969.

Anstormningen av nya medlemmar till Svenska Rileyregistret och vårt gemensamma innehav av vitt skilda modeller ställer stora krav på verksamheten. Jag vill därför påpeka att mina mycket begränsade kunskaper främst gäller R.M.-vagnarna och i någon mån förkrigsmodellerna. Det är därför av högsta vikt att så många som möjligt kan bidra med material till medlemsbladet så att alla intressen kan tillgodoses. Medlemsbladet skall ju vara ett språkrör för alla medlemmar! Skriv därför några rader eller kanske en hel artikel om Din egen Riley och bifoga då gärna svart-vita fotografier eller negativ. Du har kanske gjort någon trevlig resa nyligen, deltagit i någon gammalbilsträff eller i något rally? Eller håller Du på med en lång och mödosam renovering? Alla bidrag till medlemsbladet är välkomna! Glöm för övrigt inte bort att medlemsbladet faktiskt är ett utmärkt forum för annonser!

Till sommaren hoppas jag att vi skall kunna ordna någon eller några träffar i vårt avlånga land. Då kan även den fortsatta verksamheten diskuteras. Det är nog omöjligt att samla deltagare från hela landet, inte bara de långa avstånden, utan också de höga bensinpriserna lägger hinder i vägen för det, men regionala möten bör kunna ordnas både här och där, eller hur? Själv vill jag gärna få till stånd ett möte här på västkusten - vad tänker Du själv göra i Din region?

Den 9 november arrangerades ett improviserat möte hemma hos mig. Förutom undertecknad hade Erik Berglund (hitrest ända från Linköping!), Anders Muhr, Nils Johan Nilsson och Per Nyström mött upp. Det blev en trevlig och mycket sen kväll med diskussion om renoveringar och reservdelar bl.a. och titt i intressanta originalbroschyrer.

Erik Hamberg

- o - - o -

STÖTFÅNGARE

verkar vara en bristvara oavsett Rileymodell och tillverkningsår. Särskilt svårt är det naturligtvis att få tag i sådana till modeller som tillverkats i ett litet antal. Rileys 2½ L Roadster - vilken tillverkades i något mer än 500 exemplar kring 1950 - består av ganska många komponenter som inte återfinns hos saloonmodellerna. Detta gäller ju framför allt själva karossen, men även stötfångarna är helt annorlunda. De är större och består av fler delar.

Peter Hocking, redaktör för ärevördiga The Riley Motor Clubs "The Riley Record", har meddelat mig att kofångare till roadstermodellen åtminstone för en tid sedan fanns att få tag i från: J. E. Pearce, 17 Kevan Drive, SEND, Surrey, England. Dessutom hade Peter hört att en av medlemmarna i Riley Motor Club, Chris Nunn, skulle låta tillverka rostfria stötfångare till sin roadster. Är det någon som behöver stötfångare till sin roadster så kan han eller hon ta kontakt med antingen Mr. Pearce, eller också med Chris Nunn. Adressen till Chris Nunn är: "Hunts End", Palmer Street, WALSHAM-LE-WILLOWS, Bury St. Edmunds, Suffolk, England. Lycka till!

- - - -

- 9 -

"Det vackraste vi sett"

är kritiska experters omdöme om den nya 1,5 liters RILEY — en fulländad produkt av engelsk automobilindustri när den är som bäst. Med sin fullkomligt nya exteriör och sitt helt nykonstruerade chassi står RILEY i särklass. Unna Er njutningen av en närmare bekantskap med denna förnäma vagn!

En NUFFIELD-produkt



FÖRENADE BIL

MALMÖ — GÖTEBORG

Så här presenterades Rileys första efterkrigsmodell för en svensk publik i Svensk Motortidning, nr. 3, 1947. Kan någon identifiera bakgrunden, måntro??

1979 ARS REPCO-RALLY I AUSTRALIEN

berättade Anders Lindner om i föregående nummer. Många läsare undrar naturligtvis hur det gick för Keith Jones och hans 2½ L Riley från 1951 i det påfrestande rallyt över hela kontinenten.

I mitten av november fick jag brev från Anders, som nu bor i Long Kong. Han skriver bl.a.: "Keith Jones fullföljde årets Repco-rally utan en punktering! Keith slutade på 67:e plats vilket är mycket hedrande. Riley-ägare i Adelaide, Perth, Darwin och Brisbane hjälpte till att skruva på bilen medan Keith och hans codriver fick några timmars sömn. I Brisbane bytte Keith en big-end bearing (vevstakslager) på två timmar!"

Redaktörens kommentar: En fantastisk prestation! Är det ingen som har funderingar på att ställa upp i Safarirallyt med sin Riley? Det skulle i så fall bli ett fint reportage för medlemsbladet, eller hur

E. T. LUNDEGAARD

i Gloucester i sydvästra England har tidigare levererat reservdelar till 1½ L- och 2½ L-modellerna. Nu har han överlåtit denna verksamhet till en särskild avdelning, för att helt och hållet ägna sig åt service och reparationer på alla typer av Rileyvagnar. Behöver Ni i fortsättningen reservdelar från Lundegaard, skall Ni i stället vända Er till:

Lundegaard (Spares) Co., Eastington Trading Estate, STONEHOUSE, Gloucestershire, England.

Är det bråttom, ring då 00944-45382-6534; David Allen efterfrågas.

EFTERLYSNING 1

En av klubbens medlemmar är förtvivlad över att han inte kunnat få reda på vem som köpte den 1½ L Saloon från 1949 (reservdelsbil) som såldes i Sommen den 6 oktober. Han har därför vänt sig till redaktionen för att försöka få kontakt med den nye ägaren. Redaktören frågar därför: Är det någon som vet vart den här bilen tog vägen? (Den finns avbildad i ett nummer av Teknikens Värld från november månad). - Den som vet någonting eller är ägare till denna reservdelsbil ombedes kontakta redaktionen. Full diskretion utlovas om så önskas.

EFTERLYSNING 2

Finns det någon som har en uppsättning originalverktyg till sin 1½ L- eller 2½ L-Riley? Det gäller alltså de små verktyg som medföljde bilen när den var ny. Redaktören tänker skriva några rader om dessa originalverktyg i ett kommande nummer och vill därför komma i kontakt med dem som har några originalverktyg (förutom domkraft, som i allmänhet inte brukar komma bort). Hör av Er och helst snart!

I England har nästan alla Rileyägare lyckats med konststycket att slarva bort sin originalverktygssats. Det väckte därför allmän förvåning när red. kunde uppvisa ett par sådana vid Riley R.M. Club's möte i somras. Det finns dock ett par verktyg som jag saknar och jag vill gärna veta hur de felande verktygen ser ut innan artikeln skrivs.

Erik Hamberg