



Rileybladet

Nummer 1, 2025

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 178, Årgång 47



Rileyresan (based on a true story)

Vid slutet av juli månad 2024 fick jag se en annons på Blocket. Det var en Riley RMA 1,5 L från 1950. Jag visade den för min bror som tänkte på alla fyra. Vi ringde ägaren som bekräftade att den fortfarande var till salu, varefter vi styrde kosan söderut med destination Öland.

Väl framme mottogs vi av en vänlig herre vid namn Örjan Håkansson och hans fru Ethel.

Det visade sig att han ägt bilen i 40 år. Den hade tillbringat sin mesta tid stående i garage med ett täcke över taket som skydd. Efter en kopp kaffe med hembakat, blev vi erbjudna en provtur. Örjan tog plats vid ratten och körde en liten tur på småvägarna. Sedan ville jag provköra. Det blev minst sagt en vådlig färd med livet som insats. Anledningen var att bilens bromsar var lika med noll. Dessutom sitter pedalerna så tätt att det är lätt att trampa både på gas och broms samtidigt. Örjan fick överta ratten och i krypfart återvända till deras sommarhus. Efter en okulär besiktning konstaterades fordonet vara i ett acceptabelt skick.

Därefter erlades handpenning och beslut om att hämta bilen vid ett senare tillfälle.

Efter hemkomst bokade vi en biltrailer på Ingo-macken i Tierp.

Enligt en av mina söner så var det lagligt för oss att köra med biltrailern, vi litade på honom och drog iväg till Öland igen. Vid ankomsten bjöd Ethel på Öländska kroppkakor till lunch. Vi ordnade med alla nödvändiga papper och betalning. Resan hem avlöpte utan problem, trots att jag saknade behörighet att framföra denna biltrailer.

Nästa dag påbörjades demontering av sätena, då upptäckte vi en imponerande samling av hasselnötsskal i baksätet. Troligen hasselmöss eller ekorrar som var de skyldiga.

Nu är renoveringen påbörjad. Motorn är klar för återmontering efter genomgång. Alla bussningar i framvagnen är utbytta och bromsarna fram renoverade.

Stort tack till Erik Hamberg som har varit vänlig att hjälpa oss med nödvändiga reservdelar m.m. Fortsättning följer.

Hälsningar Anders & Kjell



1950 Riley 1½ saloon LHD Chassi nr 40 S 18162

- 501118 Första reg M 35372
- 501118 Civ ing George Betts, Malmö
- 670315 Journalist Jörgen Thornberg, Malmö
- 671124 Köpman Sven Grahn, Malmö
- 690128 Byggn snick Bertil Johannes son, Malmö
- 690829 Avreg Ingemar Edvardsson, Malmö
- 80 Örjan Håkansson, Malmö
- 24 Kjell och Anders Eriksson, Tobo

Ordföranden har ordet

Efter moget övervägande har klubben fattat beslutet att göra Rileybladet digitalt. Det finns flera skäl till detta. För det första har det visat sig omöjligt att få tag i en ny redaktör som varit villig att göra det ganska betungande arbete som Anders Lindner utfört under mer än 30 års tid. För det andra så har kostnaderna för tryckning och distribution av Rileybladet ökat påtagligt under senare år och lett till ett negativt resultat samtidigt som medlemsantalet krympt något.

Tryckning och distribution av Rileybladet kostade i runda slängar 25.000:- under 2024. Med lägre omkostnader kan vi kanske reducera årsavgiften något framöver. Hade vi behållit det tryckta Rileybladet under 2025 hade det lett till en rejäl förlust. Redan nu så visar räkenskaper för 2024 ett negativt resultat,

så det var hög tid att vidtaga lämpliga åtgärder. Att höja medlemsavgiften till 300:- hade kanske varit ett alternativ för att få ekonomin i balans, men samtidigt så hade vi varit utan redaktör som lämnat Rileybladet till tryckning, kuverterat och gått till Posten.

I korthet ser det ekonomiska läget ut så här vid årsskiftet 2024/2025: Intäkter av medlemsavgifter och från MHRF (försäkringen): 25.276:-. Försäljning av reservdelar och regalia: 5.144:-. Totalt ger det 30.420:-. Utgifterna var 37.303:95, där tryckning av Rileybladet uppgick till 13.214:- och distributionen kostade 12.303:-. Övriga utgifter inkluderar bland annat avgifter till Plusgiro och MHRF, reseersättning för styrelsen samt årsmöte och höstmöte.

Sammantaget ger det ett underskott på 6.883:95. På föreningens plusgiro finns dock 27.094:74.

För att återgå till utgivningen av Rileybladet, så är nu undertecknad tillförordnad redaktör, medan Anders Lindner bistår mig.

*

I år har vi bjudit in Svenska Alvis-Registret till vårt vår/försommarmöte den 31/5 – 1/6 (se information på annan plats i Rileybladet). Vi hoppas att många har möjlighet att komma. Anmälan görs till Roland Haraldsson.

Erik Hamberg



Till vänster Kjell och till höger Anders Eriksson. Foto EH 2024 EH 2024

Riley Motor Club 100 år

En av världens äldsta motorklubbar är Riley Motor Club, som grundades 1925. Den 26–29 juni i år firas 100-årsjubileet i Leamington Spa. Fyradagarsarrangemanget inkluderar bland annat besök vid British Motor Museum i Gaydon, ett rally i Warwickshire, ett besök vid Durbar Avenue i Coventry där bilarna en gång sattes samman, samt en avslutande galamiddag.

The Riley Motor Club, som utger The Riley Record, finns även på Facebook: <https://www.facebook.com/RileyMotorClub/>

Erik H.



The Riley Motor Club grundades vid en middag på Peebles Hydro Hotel i Skottland efter London-Edinburgh rallyt 1925. Inbjudna var alla Rileyförrare med passagerare. En deltagande förrare lade fram förslaget om att bilda en klubb och ledningen från Riley Coventry var genast med på noterna.

Fotot visar denna middag.



Årets vårmöte 2025 31 maj 1 juni



Örserumsbrunns Gestgiveri



Örserumsbrunns Gestgiveri

med anor från mitten av 1800-talet. vackert beläget vid sjön Ören med eget bryggeri, brunnsspark, brygga och sandstrand. Örserum är beläget strax öster om Gränna
www.orserumsbrunn.se



Husqvarna Museum

På Husqvarna Museum får du ta del av 400 års industriell historia på 2 400 kvadratmeter, en upplevelse som passar såväl för Husqvarna-fantaster som för hela familjen.

Svenska Rileyregistret bjuder in till genomsam träff med Svenska Alvisregistret. Vi träffas, sparkar däck och beundrar våra klassiker, njuter av god mat, fina vägar, trevlig samvaro

Program

31 maj
13.00 Lunch och Incheckning
14.30 Rally del 1
18.00 Årsmöte för SRR
18.45 Middag

1 juni

Frukost
09.30 Start rally del 2
12.00 Lunch i Smedbyn Huskvarna
13.00 Husqvarna Fabriksmuseum
15.00 Fika och prisutdelning
16.00 Hemfärd

Pris dubbelrum inkl. tre rätters middag samt frukost:
1375.- p.p.

Pris enkelrum inkl. tre rätters middag samt frukost:
1675.-

Bokning och anmälan senast 30 april till
roland@rolandharaldsson.se

**Kom i vilken bil som helst, även modern,
det viktigaste är att du deltar. Välkommen!**



Anders Bornevings 9 hp Lynx



Bornevings Lynx. Foto: Erik Hamberg, oktober 1982.

I mer än femtio års tid har jag regelbundet läst The Riley Register Bulletin, The Riley Register's medlemspublikation. När decemberutgåvan (nr. 276) för en tid sedan damp ner i postlådan hajade jag till. I en nekrolog över en Peter Hackett, som ägt ett flertal förkrigs-Riley, kände jag igen ett registreringsnummer, ALE 429. Det rörde sig alltså om ett engelskt registreringsnummer. Men var hade jag sett det tidigare? Bilen i fråga var en Riley Lynx från 1933, "one of the most attractive Rileys ever made", som skribenten Lee Clarke uttrycker det. Denne Peter Hackett hade ägt denna bil någon gång för länge sedan, kanske på 1960- eller 1970-talet.

Ett par enstaka Nine Lynx har funnits i Sverige och jag kunde snart identifiera bilen. I Rileybladets föregångare, med den omständliga titeln Medlemsblad för Svenska Rileyregistret (nr. 4/1982), fann jag ett fotografi av bilen ifråga och som jag själv tagit. Bilden visar Bengt Borneving i Alingsås invid den Riley Nine Lynx från 1933 som nyss köpts från England. Sonen Anders, som kanske mest skruvade på bilen, var utomlands vid detta tillfälle. Bilen var enligt säljaren Donald Press i Nottingham "in good running condition" och det stämde

ganska väl om man inte hade så stora krav.

I verkligheten var det mer att göra på bilen än vad herrarna Borneving hade föreställt sig. Efter att ha demonterat en bucklig bakskärm hittades rost, plastic padding, popnitar, glasfibernet och udda skruvar. Ruttet trä och en hemmagjord elhärva gjorde inte saken bättre. Ny läderklädsel till sätena (som hade konstläder) blev också aktuell och det arbetet gjordes hos Svenssons Bilsadelmakeri i Göteborg. Även instrumentbrädan fick man renovera. Och en hellackering (mörkgrön med svarta skärmar, dvs lika som bilen levererades) behövdes också. Se vidare Medlemsblad för Svenska Rileyregistret nr. 4/1982, 4/1983 & 4/1984.

Så småningom blev bilen klar och i ett fantastiskt skick. Bengt Borneving gick bort 1999 och Anders avled 2010. Han bodde då sedan länge i Spånga, inte långt från Vällingby där jag bodde några år på 90-talet; vi sågs där vid ett par tillfällen.

Vart tog bilen vägen? Jag vet faktiskt inte, men jag tror att den såldes tillbaka till England. Det svenska registrerings-

numret GPN 296 sitter idag på en modern bil, en svart Skoda från 2011.

Till sist kan nämnas att Lynx 9 hp med två dörrar endast fanns 1933. Året därpå fick bilen fyra dörrar och med ett nytt chassi och aningen större kaross kunde man 1935 montera den nykonstruerade 12/4-motorn.

*

En fyrdörrars 9 hp Lynx från 1934 fanns i många år på Arvika Fordonsmuseum. Den ägdes av Lennart "Torparn" Johansson (död 2020) som gjorde sig en förmögenhet på skrotbilar (Rackstad Bil & Delar) och sedan skapade ett fastighetsimperium i Arvika (LJ Fastigheter). Förutom veteranbilar samlade han konst. Hans Riley, med chassinummer 6023540, hade det engelska registreringsnumret AXB 999. Den var aldrig registrerad i Sverige. Bilen såldes på BilWeb auctions den 3 februari 2021 för 262.000:-. Massor av bilder finns på <https://bilwebauctions.se/bilsport-performance-show/riley-nine-lynx-2832>

Erik Hamberg

Supplement till verkstadshandboken för RMA-RMF

Jag har tidigare skrivit om de utmärkta supplement till verkstads-handboken som the Riley RM Club i Storbritannien givit ut. Nyligen har det kommit ytterligare en volym: *Section EE, The Clutch*. Supplementet, som egentligen helt ersätter det som står i den ursprungliga verkstadshandboken, omfattar 36 sidor. Inledningen, del 1, behandlar kopplingsens konstruktion och specifikationer, likaså en översikt över de olika utföranden som användes under tillverkningen av RM-modellerna, tre olika för 1½ litre, två för 2½ litre, samt dessutom den typ som den engelska klubben låtit tillverka. Det här avsnittet inkluderar också ett par sprängskisser för den som är tekniskt intresserad. Här finns även en reservdelsförteckning över alla detaljer som rör länksystemet.

Del 2 behandlar service och reparation av kopplingssystemet. Här behandlas slitna urtrampningslager och justeringar som ibland behöver göras av kopplingspelet. Jag har själv råkat ut för att kopplingsstaget en gång gick av på grund av att det blivit feljusterat så att staget böjde sig invid gängorna. Likaså kan man i handboken läsa om hur man eliminerar att kopplingen ibland "hugger" när man skall köra iväg. Ett flertal nytagna fotografier i färg beledsagar texten. Supplementet kostar £ 10.00 och kan beställas från Riley RM Club via denna länk:


<https://www.therileyrmcentre.co.uk/categories/literature/9413900001417240>

Beställning förutsätter att man är medlem. Men man kan även via denna länk naturligtvis surfa gratis i klubbens reservdelskatalog, vilket rekommenderas!

Erik Hamberg


THE CLUTCH **EE**

compound then it is usually possible to braze up the holes and re-drill for standard bushes.



Reconditioning kit comprising bushes, pins, and central block.

On rare occasions one of the jaws may crack, perhaps due to the clutch thrust springs being too strong. If this happens the part may not be repairable owing to the high stresses involved, and a good second-hand replacement should be sought.




A failed clutch universal joint yoke. It appears a previous attempt at repair, by brazing it, has failed.

THE SHORT PULL-ROD

The short pull-rod is simple enough in principle, but its slightly finicky detail defeats many mechanics when it comes to reassembling it after working on the gearbox or clutch. Its consequent mis-assembly easily leads to over-stress and subsequent fracture of the rod.

The rod passes through the eye of the lever with enough clearance that the lever can move through the expected arc without binding on the rod. The entry to the eye each side is bowl-shaped and on the rod in front of the lever is a dome-ended nut, its domed end in contact with the bowl. This nut is locked in position with a plain nut in front of it.



Domed nut and lock-nut Clutch operating lever Compression Spring Backing nut and washer for spring Short Pull-rod

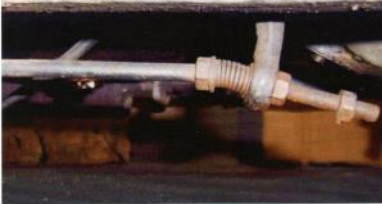
The components at the front of the short pull-rod. The dome of the domed nut is hidden inside the bowl of the lever.

The lever is pulled forward with a tension spring to the chassis, to make sure the clutch release bearing is properly disengaged when the clutch pedal is up.

Behind the lever is a compressed spring. This keeps the domed nut pulled into the bowl so that the rod can not fret on the bottom of the lever eye. Behind the spring is a nut and plain washer to keep the spring in compression.

This arrangement works well and requires only occasional lubrication with grease between the domed nut and the lever eye.

However, unskilled repairers can come up with inventive ways of re-interpreting the designer's intention. In the example in the following photo the rod is locked solidly to the lever using the spring as a giant spacer, so that as the lever travels in its arc, the rod is forced to bend and unbend, which will give it a life of perhaps a few hundred operations until it snaps. The lever is even angled backwards, not forwards. This is typical of such assembly errors, leading to a stiff clutch action and premature failure.



In this example, the short rod has apparently been assembled by a myopic gorilla. It has all the right parts, even in the right order, but none is carrying out its expected function.

It should be mentioned that some enterprising owners have improved the connection between the

Riley 1½ and 2½ Litre. Section EE, text Copyright © 2023 The Riley RM Club. Issue 1.1 – Oct. 2023. EE.29

REG107 Workshop Manual, "Section AA+ The 2½ litre Engine £12.00
 REG108 Workshop Manual, "Section M+ , MM+, MMM Braking System Supplement £13.00
 REG109 - Workshop Manual "Section U - the Chassis & Fittings". £15.00
 REG110 - "SectionS/Dhd - Drophead". £17.50
 REG111 Trim supplement £15.00
 REG112 Clutch supplement £10.00

These are now available from The Riley RM Centre Ltd. Postage extra.

Workshop Manual Supplements
 REG100 Restoration Manual Section S £20.00
 REG101 Workshop Manual NN Electrical £5.00
 REG102 Workshop Manual FF Gearbox £5.00
 REG103 Workshop Manual CC Ignition £5.00
 REG104 Workshop Manual, "Section BB Fuel system" £8.50
 REG105 Workshop Manual, "Section SS/2S Roadster" £15.00
 REG106 Workshop Manual, "Section AA+ The 1½ litre Engine £10.00

Kassör

Vi behöver en ny kassör. Kan du tänka dig att hjälpa klubben, hör i så fall av dig till mig.

Erik Hamberg

Om du inte har betalat medlemsavgiften för 2025 så är det hög tid nu! 250:- till plusgiro 45 61 63 - 5.



Rileyböcker, broschyrer, annonser, verkstadshandböcker och mer

Nuförtiden går det mesta att finna på nätet. Ett av mina absoluta favoritställen är the Riley online Library

<https://sites.google.com/view/the-riley-cars-online-library/home>

Detta bibliotek/arkiv har sammanställts och uppdateras av Lindsay Stevens som är bibliotekarie och historiker i den Nya Zeeländska Rileyklubben. Tungvikten ligger på förkrigsrileys men en hel del RM material går också att finna. Sidan kräver ingen inloggning.

Och på tal om RM så har brittiska RM-klubben en hemsida som heter The Riley

RM Club Online Forum,

<https://www.rileymclub.org.uk/forum/>

För att komma in på den sidan måste man vara medlem i The Riley RM Club. Men oj vad mycket material och bilder där finns.

En tredje webbsida heter Rob's Riley Pages.

<http://rileyrob.co.uk/>

Robert Malpas är engelsman och bl a medlem i The Riley Register. Han har byggt upp denna websida under 20 år. Den täcker alla typer av Rileys. Sidan kräver ingen inloggning.

Så har vi förstås The Riley Cars Archive Heritage Trust.

<https://rileycarsarchive.org/>

Heritage Trust är en juridisk enhet som innebär att man bevarar kulturhistoria. I det här fallet för bilar av märket Riley. Arkivets material är baserat på det från The Riley Motor Club, men idag är alla Rileyklubbar i Storbritannien involverade i att bidra med material. Sidan kräver ingen inloggning.

Det är roligt att "resa i arkiv".

AL, exred



Riley 1300 Saloon 1969

R/AS 4L 16167 M

681114 Importerad begagnad
681119 Reg MB 2239, Malmöhus län
681119 Tullöverkontr. Gösta Näslund,
Trelleborg
72 Reg ETH 409
950507 Olle Jonsson, Huddinge
240921 Avställd

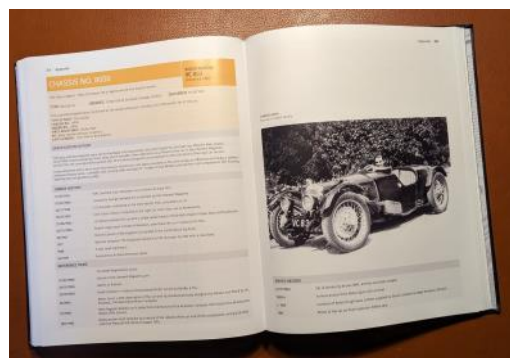
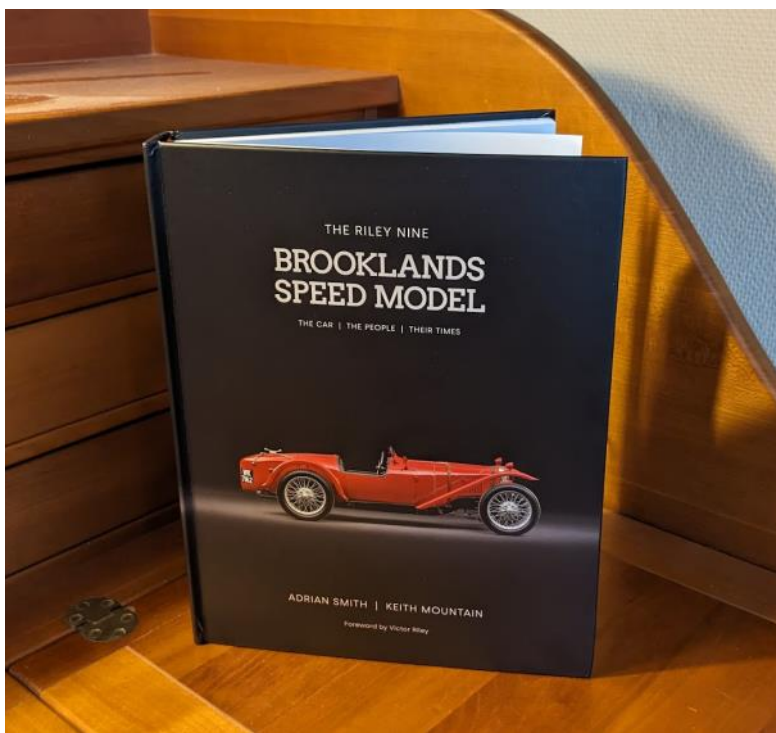
Bilen är tillverkad i september 1968.
Färg Damask Red med Icon Red kläd-
sel.

Trelleborgs museums arkiv har ett foto
av stadens tullpersonal taget 1969. I
mitten står Gösta Näslund. Undrar om
han fick rabatt på tullavgiften?



Trelleborgs museum

The Riley Nine Brooklands Speed Model — The Book



Med tanke på betydelsen av Riley Brooklands i vintagetävlingar idag, har modellen fram till nu varit förvånansvärt svårt att få information om. Även om inte mindre än tre respekterade historiker har publicerat böcker om Rileymärket sedan 1960-talet, har alla varit allmänt hållna och Brooklands inte givits någon ingående redogörelse. Karl Ludvigsen producerade en av de mest djupgående redogörelserna för dess utveckling i boken "Reid Railton: Man of Speed" men nu har alltså äntligen Brooklands Speed Model fått den omfattande beskrivning den förtjänar.

Smith och Mountains berättar sin historia kronologiskt. Först genom att detaljerat beskrivet utvecklingen av Brooklands Nine, och sedan själva byggandet av modellen av Reid Railton efter att Parry Thomas, som projektet ursprungligen anförts åt, mötte sitt alltför tidiga slut i ett hastighetsrekordförsök. Boken fortsätter med granskningen av Brooklands prestationer vid stora tävlingsmöten år för år.

Brooklands producerades från 1928 till 1932, men historien slutar inte 1932 när Rileyföretaget och dess tävlingsförare inte längre hade någon användning för modellen. Nu hittade begagnade Brooklands vägen ut på marknaden till låga priser och fortsatte att glädja en ny väg av privatpersoner. Författarna lyckas till och med illustrera på vilket sätt vissa ägare njöt av sina Brooklands genom kriget och in i fredstid. Även om motors-

portbranschen gått vidare till högre farter, fanns det fortfarande en förtjusning i vintagevagnarna från 20 år tidigare.

Naturligtvis uppskattade inte alla veteransportbilar på samma sätt, och författarna berör ämnet om förare som begick alla möjliga stympningar i sina ansträngningar att förvandla Brooklands till en snabbare maskin. De som gjorde det efter kriget fortsatte bara en praxis som hade börjat när modellen fortfarande var ny.

Efter den mycket läsvärda historien ger författarna också en detaljerad teknisk beskrivning av Brooklands och noterar förändringar som gjorts under produktionen. Därefter en serie biografier om de förare som närmast är förknippade med Brooklands Nine, såsom A. W. von der Becke, Freddie Dixon och George Eyston. Och efter detta en av de mest användbara delarna av boken, bilagan där författarna, så långt det är möjligt, har tagit fram bilarnas historia och ägare efter chassinummer.

Det vore fel att beskriva boken "The Riley Nine Brooklands Speed Model" som vetenskaplig, om så bara för att det ordet bär implikationer av torrhet. Istället är det en oerhört informativ bok, engagerande skriven och med uppmuntrande anekdoter. Det kan också nämnas att, även om boken är utgiven i eget förlag, är produktionskvaliteten helt enastående.

På sidan 83 i boken kan man läsa följande:

Under denna period övergick företagets intresse markant från en stark närvaro på racerbanorna till att intressera sig mer för rallyn och andra typer av tävlingar. Företagets racingsträvan var dock inte helt död. Som exempel var Coventryfabriken villigt att svara på en begäran från de nyutnämnda Riley-distributören för Sverige, Lindblads Motoraktiebolag i Stockholm, att tillhandahålla en Brooklands Nine för att delta i Swedish Winter Grand Prix som hölls på sjön Råmen den 26 februari 1933, en snötäckt bana med en varvsträcka på 46 kilometer. En film av denna extraordinära händelse finns på "Rekordloppet vid Ramen" som visar den svenske föraren Hans Torell i sällskap av fabriksmekanikern William Kilby. Vagnen hade chassi nr 8092 och var troligtvis den sist tillverkade Brooklands Nine.

Med undantag av två stora framgångar på Le Mans 1933-34, kan man se det svenska arrangemanget (sideshow) som början till slutet av företagets intresset för Brooklands Nine. I oktober 1933 hade Rileys försäljningskatalog ingen ytterligare referens till modellen.

*

För beställning av boken se sista sidan i detta Rileyblad



Till salu i ovanstående RMemoranda

47 RMB, sadley for sale, £16500
 53 RME, running restoration, £2000
 50 RMC, very sound car, £18500
 51 RMA, good general cond., £8000
 52 RMB, absolutely beautiful, £13750
 47 RMA, little to do, £2750
 52 RMA, project car, £1250
 47 RMA, reasonably unmolested,
 £5000

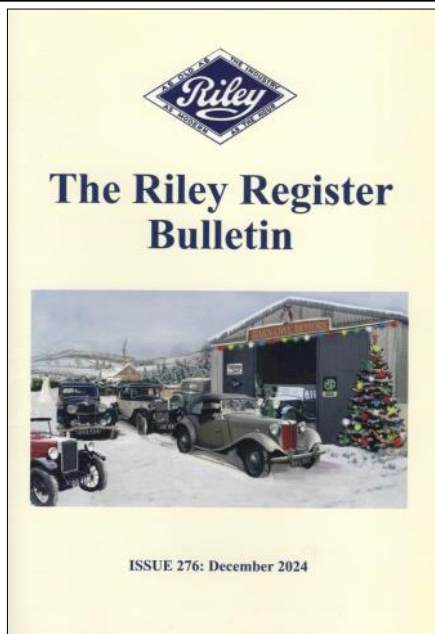
Bertil Skagerstrands Two-Point-Six

I mitten av september blev jag kontak-
 tad av Bertil Skagerstrand i Karlskoga
 (medlem 259), som meddelade att han
 bestämt sig för att sälja sin Riley. Den
 hade han ägt sedan år 2000. Många av
 oss kommer nog ihåg bilen från den tid
 då den ägdes av Hugo Josefsson, som
 var relativt flitigt närvarande vid våra
 möten för många år sedan.

Bertil lämnade bilen till försäljning hos
 Bilweb Auctions och den såldes den 24
 oktober. Bilen blev inte kvar i Sverige,
 utan såldes till Bulgarien (!), där en
 Georgui Stoilov i Sofia är ny ägare.
 Han har nyligen anslutit sig till Riley
 RM Club och konstaterat att det är
 svårt att finna reservdelar Och
 det är nog inte så konstigt, modellen
 tillverkades bara i 2.000 exemplar. Mo-
 torn är i alla fall i princip densamma
 som sitter i Austin-Healey från 1956
 till 1967.

Sedan 2018 har sex Riley sålts genom
 Bilweb Auctions, en Nine Lynx, två
 4/68, en Elf, en 2½ litre samt nu senast
 Bertil Two-Point-Six. Bilder på dessa
 går att se på auktionsfirmans hemsida:
[https://bilwebauctions.se/sok?
 query=riley](https://bilwebauctions.se/sok?query=riley)

Erik Hamberg



Brooklands Nine boken

£95 + porto £18
 (+ bankavgifter och moms)
 Boken går att beställa via författarens
 hustru Margaret Smith som har e-post
smithmargaret6060@gmail.com

Vid utlandsbetalning från din bank ska
 följande uppgifter anges:

Recipient full name: Adrian Mark Smith

IBAN: GB12NWBK54101701064614

BIC: NWBKGB2L

Bank's full address: Natwest Bank
 36 High Street
 Nantwich
 Cheshire
 CW5 5GA

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande & redaktör
Erik Hamberg
 Walleriusvägen 9
 752 36 UPPSALA
 070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
 Kartvägen 2
 175 46 JÄRFÄLLA
 070-533 46 06
torsten.gronvall@gmail.com

Fordonsinspektör och
 försäkringsamordnare
Lennart Nilsson
lnilsson@me.com
 070-893 76 03

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i
 Svenska Rileyregistret.

Medlemskap kostar 250 kr för år 2025.

Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5

Medlemmar i utlandet kan betala till

Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635

Bic: NDEASESS

