



Rileybladet

Nummer 2, 2026

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 182, Årgång 47



Alvis- och Rileyklubbarnas träff den 30–31 maj

Förra året bjöds Svenska Alvisregistret in till vår träff i Örserumsbrunn, inte långt från Gränna. Det var en mycket lyckad tillställning. I år blev vi av Magnus Karlsson inbjudna till Alvisklubbens möte, som ägde rum i Eskilstuna och Malmköping. Det blev två dagar med trevlig samvaro och ett fantastiskt försommarsväder, med sol och drygt 20 grader varmt. Fem Alvis och en Riley fanns att beskåda och alla tog sig fram utan mankemang. Äldsta bil var Ronny Henryssons sällsynta Alvis Firefly från 1933. Endast fyra sådana existerar! Bland Alvisbilarna såg vi även Hans Rainers tvåfärgade TA14 dhc 1948, tidigare MHRF-ordföranden Peter Edqvists TA21 1951 samt Magnus Karlssons till stora delar orenoverade TA21 saloon. Eleganta bilar allihop!

Från vår klubb deltog Torsten och Monika Grönvall med sonen Jonas och hans Andrea; de körde RMA 1949. Ronald och Monika Pfändtner kom i Volvo Amazon, medan Åsa och jag, liksom bröderna Anders och Kjell Eriksson körde modernt, så ock Peter Ottosson och Nanna Hermansson

Eskilstuna är en av Sveriges gamla och betydelsefulla industristäder, med om-

fattande tillverkning av knivar, vapen, lantbruksmaskiner och traktorer under många år. Bolinder-Munktell var en av de främsta industrierna och deras fabrik för tillverkning av traktorer har på senare år blivit hotell – och där var vi inkvarterade. Samling skedde utanför hotellet och när väl de gamla bilarna fått plats i hotellets garage var det dags för lunch, antingen en enklare sådan på den hantverksmarknad som denna dag organiserades vid Rademachersmedjorna i närheten, eller, vilket Åsa och jag samt bröderna Eriksson föredrog, på en restaurang inne i citykärnan.

Något gemensamt program hade inte ordnats, det var i stället möjlighet till fria aktiviteter. Efter lunchen gick några av oss och tittade i stadsmuseet, vilket bland annat vittnade om stadens mekaniska industri. Tånger, metallbearbetningsmaskiner och ett engelskt ånglok från 1870-talet kunde beskådas. Andra föredrog att strosa runt på måfå, besöka Bolinder Munktell-museet eller konstmuseet. Spontan återsamling skedde sedan i hotellets lobby, där en drink smakade bra. Middag blev det kl. 19 och sedan fortsatte bilpratet så länge som man orkade.

Dag två inleddes med en utmärkt frukost och så småningom kom vi iväg och körde längs slingrande småvägar till Malmköping, där vi parkerade vid spårvägmuseet. Nästan alla deltagare passade på att åka med någon av de hundraåriga spårvagnarna som var i drift denna dag; Åsa och jag medföljde en vagn som ursprungligen trafikerat spårvägsnätet i Helsingborg. Det gavs även möjlighet att beskåda garagerade spårvagnar och bussar. Där fanns till exempel en trådbuss som gått i Göteborg.

Nöjda och belättna med alla teknikhistoriska upplevelser var det sedan dags för hemfärd.

Till sist en reflexion: Malmköping har vår klubb besökt en gång tidigare. Det var vid sensommarmötet den 26 augusti 2006. Även Eskilstuna har vi besökt och det var ännu längre tillbaka, den 14–15 maj 1994. Läs vidare i Rileybladet 4/2006 respektive 2/1995 och jämför våra upplevelser då och nu!

Erik Hamberg

Ordföranden har ordet

Vi kan nu se tillbaka på ett mycket trivsamt möte med Svenska Alvisregistret i slutet av maj, något som du kan läsa om på annan plats i Rileybladet. Enda Riley på mötet var Torstens RMA – tack Torsten för att du kunde visa upp din bil för medlemmarna i Alvisklubben! Det hade varit lite snöpligt om inte någon Riley varit på plats.

Om vi nu ser framåt så blir det snart årsmöte i Uppsala, redan den 1 augusti. Tyvärr kunde vi inte ha årsmötet i Eskilstuna, men nu är det alltså dags. Kallelse och program för dagen ser du på annan plats i Rileybladet.

Vidare kan rapporteras att Ewa Holmes vita drophead coupé i maj såldes genom Bilweb auctions. Den importerades 1989 från Maryland i USA av Stig Nyberg i Göteborg, om vilket du kan läsa i

Rileybladet 2/1989: <https://www.rileyregistret.org/rileybladet.html> Stig var på sin tid en välkänd profil inom GMHK i Göteborg och är ihågkommen för sin unika samling med gamla automobilbilder. Hans samling finns numera i Svenskt Motorhistoriskt arkiv: <https://mhrf.se/kulturarvet/svenskt-motorhistoriskt-arkiv/par>

Den vita dropheaden finns fortfarande kvar i Sverige och verkar nu ha hamnat hos en bilsamlare i Karlstad. Numera finnas det ganska många stora privata bilsamlingar runt om i landet. På så sätt blir många veteranbilar bevarade, men få kommer ut i trafiken. I ett par av dessa samlingar finns det Rileybilar.

Nästa år, 2027, kan Svenska Rileyrejistret fira 50-årsjubileum! Hur tycker du att vi skall fira det?

Skriv en rad till någon i styrelsen och kom med förslag. Klubben är ju till för dig.

Epostadresser till styrelsen:

Ronald Pfändtner
ronald.pfandtner@gmail.com
Håkan Wikström
bengthakanwikstrom@gmail.com
Peter Ottosson
ottossonark@gmail.com
Åsa Henningsson
asai.henningsson@gmail.com
Torsten Grönvall
torsten.gronvall@gmail.com
Roland Haraldsson
roland@rolandharaldsson.se
Erik Hamberg
erik.n.a.hamberg@gmail.com



Bilden bredvid

Ewa Holmes i Billdal har sålt sin Riley Drophead via Bilweb Auctions. Bilen importerades från USA 1989 av Stig Nyberg i Göteborg. Stig sålde bilen till Ewa Holmes 1997. Ny ägare är bilsamlaren Jonny Olsson i Karlstad.

Bilden nedan

Torsten Grönvall och sonen Jonas utanför Bolinder-Munktell hotellet redo för avfärd till Malmköping.

Torsten berättar :

Bilen, en 1½:a, är tillverkad i Abingdon april 1949. Den importerades till Sverige september 1977. Förste ägaren i Sverige konstnären Lasse Lundh i Fellingsbro. Jag köpte bilen i augusti 1977 och körde hem den. Tänkte att det går nog att putsa upp den lite och sen är det bara att åka med den. Kollade lite till, började plocka lite, sedan gick det inte att köra med bilen förrän 1987.

Jag bytte bräderna till sparklådorna (trösklarna under dörrarna) på båda sidor och mycket annat. Motorn renoverades av Lars Söderkvist i Örebro 1992. Den fick nya gjutna ramlager och högkompressionskolvar. Det fanns bara högkompressionskolvar vid det tillfället. Bilen fungerar fortfarande.

Just nu monterar jag adapter till oljefiltret. Har haft ett antal originalfilter som nu tagit slut.



Alvisbilarna på vår träff 30-31 maj



- ↑ Alvis TA21 1951, Magnus Karlsson (ordf. i Alvisklubben)
- ↖ Alvis TA 14 1948, Hans Rainer
- ← Alvis TA 21 1951, Peter Edkvist (tidigare ordf. i MHRF)
- ↓ Alvis Firefly 1933, Ronny Henrysson (vars pappa Bo startade Alvisklubben)



Projektet: AFN - Riley - BMW

Adrian Smith skriver om det inte så kända projektet där Riley skulle tillverka BMW bilar i Storbritannien.

Det är inte alltför känt att Riley Coventry) Ltd och Bayerische Motoren Werke (BMW) övervägde ett samarbete baserat på import av den dåvarande 320 modellen som chassi och en kaross tillverkad av det Rileyägda Midland Motor Bodies Company och troligen utrustad med Riley 12/4-motor.

Förhandlingar inleddes 1936 med avsikt att Riley skulle ha tillgång till BMW:s oberoende framhjulsupphängning. Dessutom skulle försäljningen göras av AFN Limited (Frazer-Nash) som var ensam importör av BMW till Storbritannien. De skulle föra den tyska produkten till den brittiska marknaden till ett mer attraktivt pris och i en mer acceptabel form, på grund av motstånd mot de tyska karossdesignerna och interiörerna. Otroligt nog har den enda prototypen

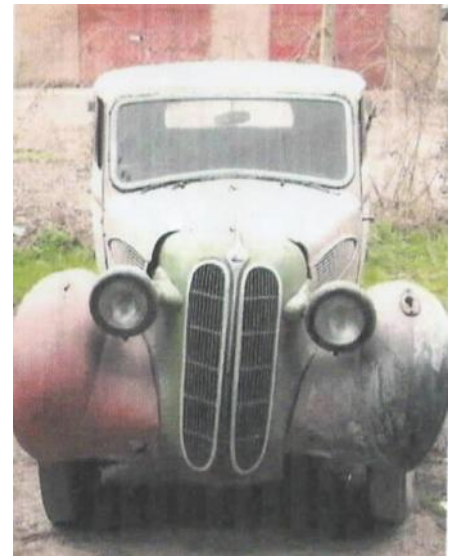
som byggdes överlevt i ett förfallett skick, vilket framgår av de bifogade bilderna.

Det är tänkt att genom samarbete mellan ägaren till den unika bilen och Riley Motor Club, The Riley Cars Archive Heritage Trust och Riley Registermedlemmar ställa ut bilen på en kommande Classic Motor Show på National Exhibition Centre i Birmingham för att visa för en större publik vad som kunde ha blivit av.

Eftersom BMW är de nuvarande ägarna av Rileymärket, kanske denna exponering av tidigare bilhistoria kan väcka deras intresse också!

Läs gärna även artikeln "Riley/BMW samarbetet som inte blev av". Finns i Rileybladet 3/2020 som du hittar på klubbens hemsida

<https://www.rileyregistret.org/sites/default/files/blad/rb3-20.pdf>



Importera-exportera-importera

7 april. Hej Eric,

Påskan är över, hela min familj har återvänt till sina egna bon och lämnat mig kvar för att återställa allt till det normala. Det var faktiskt några väldigt bra dagar och jag har tillräckligt med mat kvar för att hålla mig igång i ett par veckor. På söndagen tog vi en tur på landet och tog med oss både den nya RMC:n och min 12/4 Lynx.

Många jobb har utförts på RMC:n. Alla bromscylindrar och bromsbelägg var tvungna att bytas ut - bilen kom fram utan bromsning. Instrumentbrädan har varit iväg för att repareras, vindrutetorkarna utbytta, nya fästen för instrumenten, bytt tändnings- och ljusströmbrytare. "Statorn" som löper inuti rattstängan behövde modifieras och ett motorhuvsfäste hade tappat sin gänga. Bänksätet var helt löst, löparna hade monterats fel när mattan byttes. Nästa jobb blir att byta kopplings- och bromspedalerna, justera kopplingen, justera tomgångsreglaget och justera motorhuvens fästen. Det är en lång lista, men samtidigt ska sägas att de viktigaste delarna är i gott skick. Peter Harrison, en underbar person som jag tror att du vet har blivit vän med mig och är värd sin vikt i guld.

Jag förväntar mig att få den ursprungliga brittiska registreringen vilken dag som helst och likaså en återbetalning av den moms jag betalade när jag tog bilen till Storbritannien. Förseningen med båda kan hänföras till det falska chassinumret. Om jag hade känt till bilens sanna historia hade jag inte behövt betala moms eftersom bilen inte exporterades till Sverige som en ny bil.

Keith Alderson, Corman Ltd, har gått med på att köpa reservdelarna som följde med bilen, inklusive motor och växellåda, från den skrotade RMBn med det vilseledande chassinumret. Jag har inget utrymme att förvara reservdelarna och hoppas kunna få tillbaka kostnaden för att frakta dem hit. Jag är fortfarande nyfiken på att veta den svenska historien om den bilen under de sex åren efter dess avregistrering.

Som du vet fanns det ingen dokumentation med min RMC, inga räkningar etc. Mycket pengar har spenderats, såsom ny kabelhärva, utbyte av motor, nytt kapell och kapellskydd och omlackering. Å andra sidan försumrades vissa saker, såsom översprutning av lack på instrumentbrädan. Det är ytterligare ett mysterium. Förhoppningsvis kommer Pernilla så småningom att upptäcka papper som



*John Herberts två Riley,
2½ litre roadster 1949 (ex Per Nyström) och 12/4 Lynx 1935.*

hennes pappa måste ha någonstans. Nåväl, solen skiner, jag får nog börja jobba på bilen.

Allt gott, John

22 maj. Hej Erik,

Det kan kanske vara av intresse att veta att skatten jag betalade när jag tog med mig RMC:n till Storbritannien så småningom har återbetalats. Tullverket accepterade att bilen inte var den som exporterades ny till Sverige 1950. Fordonsregistreringsverket, DVLA, ville dock inte återställa det ursprungliga registreringsnumret om jag inte kunde tillhandahålla dokumentation som styrker den ursprungliga registreringen, och fotografiet från 1970 av den brittiska registreringen på bilen kvalificerar inte som ett dokument! Om de hade gjort det klart från början hade det sparats mycket tid och frustration.

En dag kanske Pernilla Söder upptäcker dokumentation från sin fars femtioåriga ägande, men inget hittills. Om något hittas kan jag försöka igen.

Jag njuter av några vackra utflykter i området och det är ett nöje att köra bilen. Den är mycket beundrad och ljudet ur avgasröret låter tillfredsställande. Jag får nöja mig med den nya brittiska registreringen XXS 806.

Vänskapen och stödet från dig och kollegorna i svenska RM-klubben och den brittiska RM-klubben, särskilt Peter Harrison, Riley-ängeln, har i hög grad bidragit till nöjet.

Med vänliga hälsningar, John

Riley RM (1945-55): En bil för den sanne (och milt excentriske) gentlemanen

I en värld av modern bilism som domineras av själlösa SUV:ar och eldrivna skateboards som utger sig för att vara bilar, finns en bastion av sann förfining, en maskin så full av gammaldags charm att bara att köra en framkallar den plötsliga impulsen att ta på sig tweedkavajen och citera Tennyson. Den maskinen, kära läsare, är en Riley.

Denna Rileymodell, som tillverkades under de knappa och extraordinära efterkrigsåren i England, var en automobil för den sparsmakade bilisten – för en gentleman som tyckte att Jaguar var lite för iögonfallande, Bentley en smula skrytsam och Morris alldeles för prosaisk. Det var ett fordon som utstrålade ett självförtroende utan att väcka uppståndelse, ett rullande exempel på brittiskt hantverk med svepande skärmar, en stilfull kylargrill och en interiör som doftade äkta läder, piprök och en antydning till malkulor.

Men det verkliga kännetecknet för Riley är naturligtvis inte bara dess estetiska fulländning utan också dess meningsfränder. För till skillnad från andra entusiaster av klassiska bilar är Rileyägare i en klass för sig. De är inte samlare – de är förvaltare. Du äger inte bara en Riley;

du ärver den, värnar om den och, i många fall, blir absorberad av den till den grad att familjemedlemmar fruktar att den en dag kan ersätta dem i din tillgivenhet.

Dessa herrar – och de är övervägande gentlemän – kan ofta hittas i sina garage, där de intensivt studerar en oljefläckad manual medan de mumlar fraser som: "Aha, inloppsröret till de dubbla kamaxlarna kräver en lätt justering", innan de fortsätter att spendera en hel helg med att inte uppnå något annat än att förvärva ett imponerande antal skavda knogar. Deras klädsel är en hyllning till en svunnen tid; sixpencekeps, sliten cardigan och en overall som bär spåren av många ogenomtänkta underhållsförsök.

Att köra en Riley är en upplevelse helt olik alla andra. Styrningen är både förtjusande vag och underbart precis, och kräver lika mycket av fast beslutsamhet som gudomligt ingripande. Bromsarna – om man nu är generös nog att kalla dem det – fungerar enligt en princip som är mer besläktad med mild övertalning än att helt stanna. Och ändå, trots dessa charmiga egenheter, så fort man ger sig ut på vägen, smälter alla tvivel bort och ersätts av en känsla av överlägsenhet

och en överväldigande lust att föreläsa yngre förare om den förlorade konsten att köra bil.

Riley är inte bara en bil – den är en institution, en rullande antikvit, ett bevis på en tid då körning var en konst, ett samspel mellan människa och maskin snarare än ett händelsefattigt besvär. Den är fordonsmässigt motsvarigheten till en gentlemanskklubb, där samtalen kretsar kring frågor om teknisk förträfflighet, det korrekta sättet att polera instrumentbrädan i valnöt, och fasan i moderna plastinteriörer. Så, låt oss skåla för Riley och de individer som håller dem vid liv. De må vara något excentrisk, de må tillbringa mer tid under sina bilar än i dem, men herregud, de är de sista av en ädel ras. Och i en värld som alltmer värdesätter bekvämlighet framför karaktär är det något som verkligen är värt att fira.

Beträffande texten ovan. Brittiska RM klubben bad AI företaget ChatGPT att berätta om hur attraktiva RM Rileys är, att skapa bilder på bilen och ägaren, och att beskriva deras egenskaper. Alla dessa uppgifter slutfördes inom 10 sekunder.

Exred översatte



1946 Jaguar Mk IV 2.5-Litre Saloon



1946 Bentley Mark VI 4.3 litre standard steel sports saloon



1946 Morris Ten 1.1 litre 4-door Saloon



Typisk Rileyägare enligt AI



En äkta 1946 Riley 2½ litre Saloon



AI genererad bild av en RM Riley

Metallichrome Almond Green

Filmen Vertigo från 1958 (svensk titel: Studie i brott) är en amerikansk psykologisk thriller som anses vara en av regissören Alfred Hitchcocks mest utvecklade filmer. Den fick ett ljummet mottagande vid premiären men rankas nu allmänt bland de bästa filmerna någonsin.

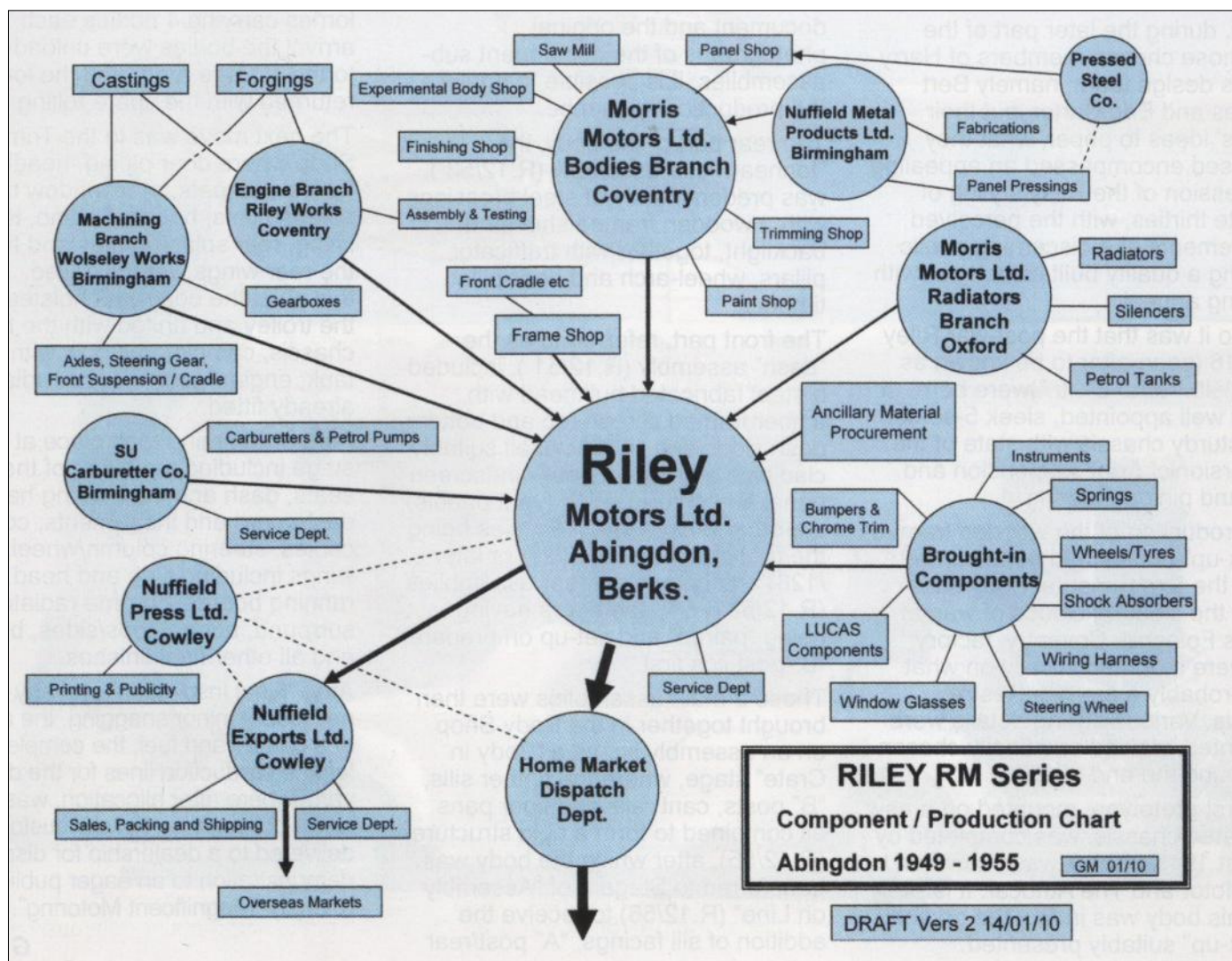
Filmen gick nyss i repris på tv. Exred såg den. Kim Novak och James Stewart kör en 1957 års Jaguar Mk.VIII. Den vackra bilen har en framträdande roll. Det sägs att Hitchcock noggrant valt bilens färg för att passa med Novaks klädsel. Det finns till och med en avhandling om hans färgval!

En röst på nätet skriver: "Jag tror att färgen är Almond Green Metallic. Den användes i början av 1950-talet på ett antal brittiska bilar. Den fanns på senare Riley RM-modeller och även på vissa MG-modeller. Dock verkar färgen sen för den här Jaguar-modellen".



Ingvar Persson vid sin Almond Green Metallic Riley Drophead projekt som tog 20 år att färdigställa.

Monteringschema för RM Rileys



Design och utveckling av Rileyn efter andra världskriget verkar ha varit en kombination av nya idéer och beprövade metoder. Detta av ett företag som återhämtar sig från turbulensen av ett ekonomiskt räddningspaket, följt av den delvisa förstörelsen av fabriken under ett stort krig och efterföljande brist och ransonering av råvaror.

Sammantaget inte den enklaste av föds-lar. Bilen som utvecklades från ritbord-det" visade sig vara en lyckad design, delvis som ett resultat av "lånade" idéer. Bilen anses idag som ett mästerverk som har stått sig genom tiderna (åtminstone i ögonen på dem som har turen att äga och köra en).

Överlevnadsgraden idag, som andel av totala antalet byggda bilar vid den här tiden måste vara en av de högsta och detta beror förmodligen på byggkvaliteten och de konstruktionstekniker som använts.

När Bert Holmes och Eric Carter i Harry

Rushs designteam, under den senare delen av kriget utvecklade sina idéer, innebar det en vidareutveckling av Rileysvagnarna från slutet av trettio-talet, med de förväntade kraven från en kräsen publik som önskade en kvalitetsbyggd sedan med sportig dragningskraft.

Och så föddes efterkrigstidens Riley (som snart skulle bli kända som 1½ litre och 2½ litre). Det var en välutrustad, elegant 5-sitsig bil på ett robust chassi med toppmodern torsionsfjädring fram samt kuggstångsstyrning.

Tillverkningen av prototypkarosserna med träram hade utförts i experiment verkstaden på Rileys fabrik i Foleshill, Coventry under kriget, och monterades initialt på vad som troligen var ett Kestrel-chassi från före kriget. Olika designdetaljer togs fram och visades och till sist valdes ett förslag vid slutet av 1944. Den första prototypen, monterad på ett nytt chassi, färdigställdes i slutet av 1945 då den visades upp för tidskrif-terna The Motor och The Autocar.

Reaktionerna från motorpressen på denna "helt nya" bil var mycket gynnsamma, trots att de förhindrades från att ta sina egna fotografier och fick i stället lämpligt retuscherade dito av företaget.

Den handbyggda karosskonstruktionen var delvis en avvikelse från de traditionella karosbyggnadsmetoderna från förkrigstiden. En konstruktion där träramen var inbyggd i stålpressningar.

Monteringssekvensen för komponenterna till karossen beskrevs i detalj i ett *Assembly Schedule* dokument (daterat 26/1 1946) framtaget av Morris Motors Ltd., Bodies Branch, Coventry. Det bekräftade att den slutgiltiga karossen var godkänd och att den kommersiella produktionen kunde sätta igång. Dokumentet beskriver varje komponent, ner till den sista skruven, brickan och tygbiten. Denna mängd detaljer möjliggjorde noggrann prissättning, kostnadskontroll och lagerregistrering. Genom att noggrant

Forts. nästa sida

granska detta dokument och originalfotografierna av komponenterna är det möjligt att analysera produktionssekvensen.

Den bakre delen av karossen, *tonneau-undersidet* (R12/52), bestod huvudsakligen av stålpressningar med träram, hyllplan och bakre belysning, tillsammans med stolpar till semaforerna, hjulhus och dörrstolpar.

Den främre delen, kallad *instrumentpanelenheten* (R 12/51) inkluderade en torpedvägg i stål, en pressad stålwindru-tepanel med vindrutor i träram, instrumentpanelens sidor och A-stolpar och ventilationspaneler. De andra huvudsakliga enheterna är *takkonstruktionen* (R12/23) och *dörrarna* (R12/53) där dessa först parades ihop och monterades på förberedda B-stolpar.

Dessa huvudenheter sattes sedan samman i karosseriverkstaden på en monteringsjigg där trätrösklar, B-stolpar, karmar och golvplattor alla kombinerades för att bilda en enhet, varefter karossen överfördes till steg 1 av "Montering på linjen". Här adderades tröskelbeklädnader, A-stolpe/bakdörrsbeklädnader fönsterhissar och taket.

Nu var karossen i steg 2 av "Montering på Linjen", där reservhjulspanelen fästes och skador justerades och blyfylldes vid behov för att uppnå en god finish/passform och förbereddes på lämpligt sätt för nästa steg som var lackeringsverkstaden.

Efter lackering skickades karossen för montering av takbeklädnad, taklistor och bakruta samt dörrlås, lås, karosslister, ytterhandtag och fönsterglas. Här monterades även dörr- och luckkåpor, klädsel av bagageutrymme och tätninglister kring bagageluckan. Nu fördes karossen från monteringen till en transportvagn för transport från "Bodies Branch" vid Quinton Road/Mile Lane, till Rileyfabriken vid Durbar Ave. Detta fungerade väl i Coventry men vid flytten till Abingdon behövdes en flotta av 8 transportbilar som transporterade 4 karosser vardera. Vid ankomsten till Abingdon lossades karosserna och lastbilarna återvände med transportvagnarna.

Nästa steg var verkstaden där kederlister, innertak, Furflex, mattor, bakrutegardin, rutlister, bagagegolvet linoleum, verktygsväska, stänkskydd bak och slutligen bakskärmarna monterades.

Nu lyftes karossen av transportvagnen och förenades med det rullande chassit där bensintank, motor, växellåda och kylare redan var monterade.

Nu monterades säten, instrumentbrädans kablage, instrumentbräda och instrument, kontrollvagnar, rattstång/ratt, främre skärmar inklusive strålkastare och övriga lampor, fotsteg, kromad kylarmaskering, motorhuvar/sidor, kofångare och en del annat.

Efter slutinspektion och åtgärdande av eventuella småskador, satte man i batteri och fyllde på bränsle. Så lämnade de färdiga bilarna produktionslinjerna och kördes ut till leveransområdet. Här antingen hämtades bilen av en lycklig kund eller levererades till återförsäljare för visning och demonstration inför en ivrig publik som längtade efter att uppleva "Magnificent Motoring".

Gwyn Morris
ur RMemoranda, May 2011



Filmtips

1954 RILEY RME 1.5 LITRE
<https://www.youtube.com/watch?v=uA6AgzkaQ7Y&t=23s>

Riley One Point Five - the best 'everyday' 50s classic saloon car?!
<https://www.youtube.com/watch?v=64hSpmcMiUQ>

Riley cars of the 1920s-1960s | Vintage & classic Rileys inc RM, Pathfinder, 1.5, Kestrel etc
<https://www.youtube.com/watch?v=RA3yBM26sRw&t=55s>

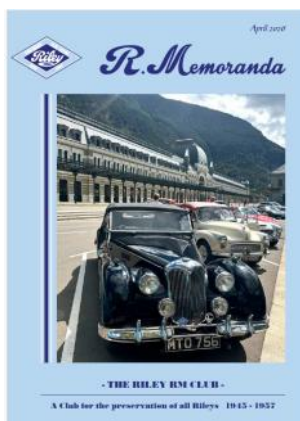
1936 Riley 15/6 Kestrel offered for sale with Robin Lawton Vintage & Classic Cars
<https://www.youtube.com/watch?v=-cevtJcCaj8>

1937 Riley Lynx-Sprite - simply stunning
<https://www.youtube.com/watch?v=iOOVr5OsmjM>

Säljes

Bilar till salu i R. Memoranda, april 2026

1951 RMB, samma ägare 54 år, £ 9.000
 1947 RMB, nya bromsar och koppling, £ 4.500
 1946 RMA, a great car to drive, £ 8.000
 1950 Roadster, renovering påbörjad, £ 10.000
 1951 RMA, good general condition, £ 6.000
 1954 RME, renoveringsobjekt, £ 450
 1953 RMF, old age forces sale, £ 10.000
 1937 Kestrel 16/4, old age has taken over, £ 40.000
 1968 Elf, "3 lady owners", £ 6.000
 1954 RME, never been out in the wet, £ 8.750
 1953 RMF, renoveringsobjekt, £ 3.500
 1951 RMB, in regular use, £ 9.500
 1954 RMF, renoveringsobjekt, £ 4.000
 1950 RMA, owner has passed away, £ 8.000
 1954 RME, sad passing of owner, £ 8.000



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
Åsa Henningsson
 Walleriusvägen 9
 752 36 UPPSALA
 076-103 64 61
asai.henningsson@gmail.com

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
 Medlemskap kostar 250 kr för år 2026.
 Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
 Medlemmar i utlandet kan betala till
 Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
 Bic: NDEASESS

KALLELSE

Svenska Rileyregistrets årsmöte 2026 äger rum lördagen den 1 augusti hos Erik Hamberg & Åsa Henningsson, Walleriusvägen 9, Uppsala.

Program:

- 11.00 Årsmöte
- 12.00 Lunch (catering som subventioneras av klubben)
 Kostnad ungefär 200:-/250:-. Betalas på plats, Swish eller kontant.
- 13.15 Avfärd till Gamla Uppsala
- 13.45 Individuell rundvandring, möjlighet att bese kyrkan, museet och friluftsmuseet Disagården
- 15.15 Gemensam fika på Odinsborg
- 16.00 Slut!

Anledningen till att årsmötet är senarelagt i år beror på att revisionen inte kunde göras i maj månad.

Anmälan senast den 20 juli till Erik,
 070 – 530 62 25 eller erik.n.a.hamberg@gmail.com