



# Rileybladet

Nummer 1, 2026

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 182, Årgång 48



i Överlida. I april året därpå, 1971, hamnar Riley hos Kvalitetsbilar AB i Göteborg, som ägs av Christer Liffner. Den 10 augusti 1971 får bilen ett nytt registreringsnummer, O 30926, och knappt två månader senare blir Per Nyström ny ägare.

Det som Per köper är alltså en roadster med ett chassinummer från en saloon, men det vet han nog inte om. Min gissning är att Tschumi inhandlar en Riley roadster från England under 1970, köper in saloonen som varit avställd och okörbar sedan 1962, flyttar över chassinumret från saloonen till roadstern och anmäler till Bilregistret att 60 S 6566 nu är i drift igen. På så sätt kan man slippa importavgifter. Samtida fotodokumentation visar att roadstern hade det engelska registreringsnumret MAR 352 och var registrerad i Herefordshire någon gång mellan juni och oktober 1950. Roadsterns ursprungliga chassinummer var uppenbarligen 59 SS 3995. Och vi

## Ifrågasatt identitet - mysteriet med CGG 106

Strax före julen 2025 blev jag kontaktad av Arne Gunnarsson. Han hade följt försäljningen av CGG 106, den vita 2½ l roadster som i 50 års tid ägdes av Per Nyström. Per var en av de första medlemmarna i vår klubb (nr. 11) och bodde länge i Stenungsund, men på senare år på Käringön. Bilen gick på auktion genom Bilweb Auctions den 27 november 2025 och slutpriset hamnade på 212.500:-. Arne hade varit lite intresserad av bilen, men deltog inte i den slutgiltiga budgivningen. Han hade också kommit i kontakt med den person som köpt bilen, en engelsman vid namn John Herbert.

Men det var något mystiskt med bilen. Den hade chassinumret 60 S 6566, vilket tydde på att det skulle vara en saloon. Per berättade dessutom vid något tillfälle att han hade en hel del reservdelar från en saloon. Min hypotes var länge att Pers bil var en saloon som fått en roadsterkaross, vilken importerats från England och flyttats över till saloonchassit. Men det skulle visa sig vara fel. När John Herbert fått hem bilen tog han kontakt med Gwyn Morris, en av RM-klubbens auktoriteter. Han kunde konstatera att bilen till 100% var en äkta roadster, chassi och kaross hörde ihop utan några modifieringar. Det var bara en sak som inte stämde, chassinummerplåten. Den hörde ihop med en svensksåld saloon. Detaljerna kring den



har Anders Lindner tidigare fått fram och återgavs i Rileybladet 1/2024.

Bilen registrerades i Sverige första gången den 13 september 1950, tilldelades registreringsnumret A 45818 och registrerades på Rockwool AB i Stockholm. Efter ett par månader hamnar bilen i Skövde, som R 15807, för att i oktober 1957 få registreringsnumret P 63841 med hemvist i Borås. År 1962 hamnar bilen hos Automobilfirma F O Hallenberg och blir snart avregistrerad. Efter nära 8 år, i oktober 1970, plockas bilen fram och får ett nytt registreringsnummer, P 61386, samtidigt som den registreras på Bilverkstad Emil Tschumi

kan konstatera att någon, kanske Tschumi, utsatte Bilregistret för ett bedrägeri. Men brottet är nog preskriberat vid det här laget.

*Erik Hamberg*

John Herberts rapport från januari om när CGG 106 återkom till England läser du på sidan 4.

## Ordföranden har ordet

Nu har vi kommit ett gott stycke in på det nya året 2026. Vintern har passerat och det är skönt att den kalla månaden februari nu är ett minne blott. Det börjar bli dags att få igång sin Riley efter vinteruppehållet och fundera på vårens och sommarens utfärder. Även i år skall vi ha ett möte med Alvisregistret, som i år ordnar en gemensam träff i Eskilstuna och Malmköping. Om detta kan du läsa på annan plats i Rileybladet. Boka in dig snarast möjligt!

Det gångna året medförde en stor förändring för alla medlemmar i vår klubb: Rileybladet distribuerades digitalt. Själv föredrar jag egentligen att ha en papperstidning i handen, men skenande kostnader både för tryckning och distribution av klubbtidningen (samt redaktö-

rens arbete med att adressera, frankera och skicka ut densamma) gjorde att vi såg oss tvungna att fortsättningsvis skicka ut Rileybladet med epost. Och många av oss får numera läsa dagstidningen på nätet. Att höja medlemsavgiften med minst en hundralapp tyckte vi i styrelsen var orealistiskt. Efter ett par år med betydande underskott fick vi nu för verksamhetsåret 2025 ett överskott på drygt 10.000:-. Hade vi haft kvar den tryckta versionen av Rileybladet, skulle det i stället blivit ett underskott på minst 15.000:-. Ett vikande medlemsantal kan dock noteras, men det beror nog till stor del på att många medlemmar nu är ett gott stycke över 80 år och inte kan vara lika aktiva som tidigare. Jag minns en gammal annons, där en Riley var till salu. Den hade rubriken: "Owner retires

before car".

För den yngre generationen med intresse för äldre fordon är det 1960-, 1970- och 1980-talets fordon som gäller. RM Rileys och de klassiska Rileyvagnarna från 1920- och 1930-talet attraherar inte längre trots körbarhet och intressant teknik. Och hur ofta ser man numera bilar från före andra världskriget på bilträffarna? Men vi kämpar på ett tag till i vår Rileyklubb och nästa år kan vi ju faktiskt fira 50-årsjubileum! Hur tycker du att vi skall fira det? Skriv en rad till mig eller ring och berätta vad du tycker! Och skriv gärna i vår facebookgrupp.

*Erik Hamberg*

## Ny bok om Riley

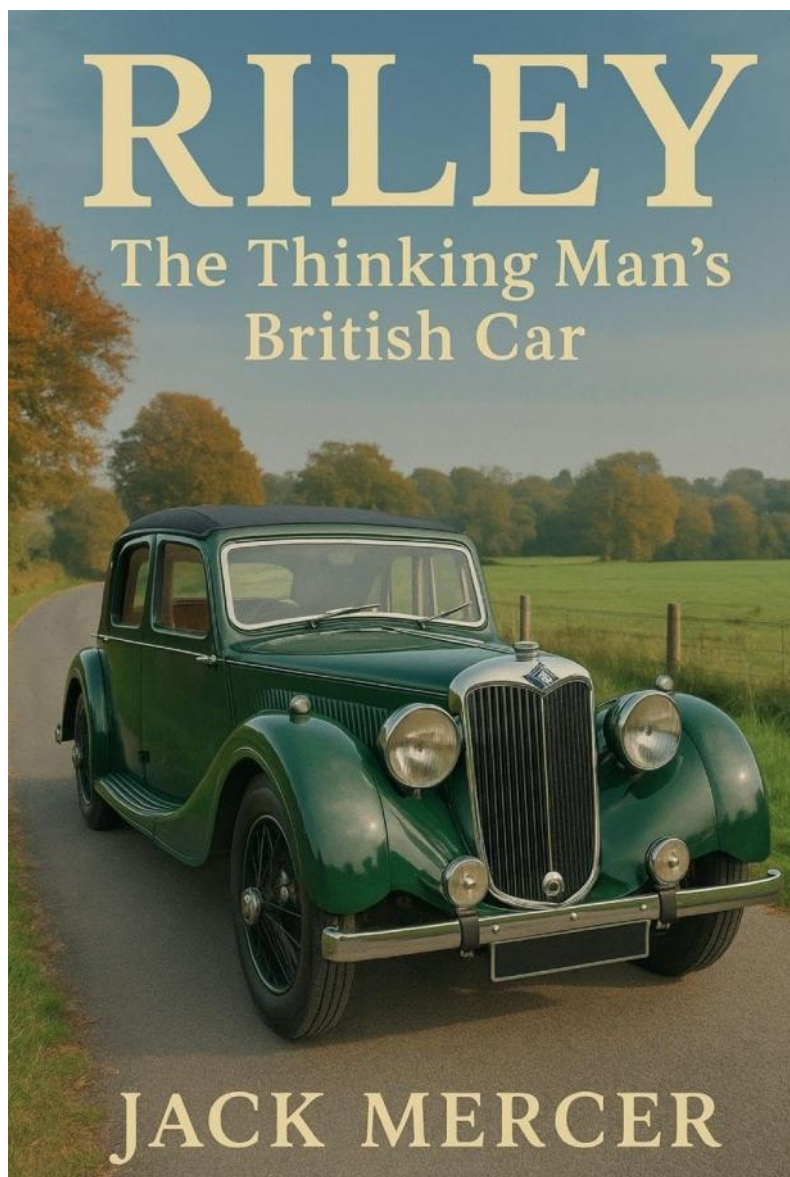
I årtionden stod namnet Riley för mer än bara bilar – det symboliserade ett sätt att tänka. Känt för elegant ingenjörskonst, diskret stil och sportig anda, byggde Riley upp ett rykte som överskred dess blygsamma kommersiella närvaro. Från sitt ursprung i Coventry som motorcykeltillverkare till sina banbrytande bilinnovationer och motor-sporttriumfer, fängade Riley fantasin hos förare som värderade genomtänkt design och mekanisk finess framför ren märkesprestige.

Denna noggrant undersökta och engagerande skrivna historia spårar Rileymärkets uppgång, gyllene år och slutliga nedgång och kartlägger dess bidrag till brittisk bilism, ingenjörskonst och kultur. Den utforskar hur företagets banbrytande design – som de berömda motorerna med dubbla kamaxlar och de eleganta karosserna – satte nya standarder, och hur passionerade ägare och veteranförare har hållit Riley-andan vid liv långt efter att produktionen upphört.

Riley: The Thinking Man's British Car sammanför motorsporttriumfer, industriella utmaningar och designmilstolpar och erbjuder ett samlat porträtt av ett företag vars arv fortsätter att inspirera beundran och tillgivenhet bland entusiaster världen över.

Jack Mercer har skrivit över 100 böcker om bilmärken. Man misstänker att "han" är en pseudonym för ett AI-program som spottar ut bilböcker på löpande band. Även fotot på omslaget ser lite AI-genererat ut... eller är jag alltför missnöjsam.

*Exred*



# Årsmöte och rally 2026 - Eskilstuna/Malmköping



## Inbjudan till försommartur i "Sveriges Lustgård" - Sörmland sista helgen i maj 2026

### Lördag 31 maj

Vi träffas lördagen den 31/5 vid kulturhotellet Bolinder Munktell i centrala Eskilstuna och med riktiden kl 12.00.

Hotellet ligger vid Munktellstorget, som idag bara är en rondell. Parkering inomhus finns på baksidan av hotellet i samma byggnad, så dit får man först köra höger och sedan vänster flera gånger för att hamna rätt. Portgatan 3 är garageadressen för de som fuskar med GPS. Ange vid bokning om du vill parkera inomhus – portkod fås i receptionen.

Med bilarna undanställda tar vi en kort promenad över Eskilstunaån till Rademachersmedjorna och restaurang Jernberghska för lunch.

Sedan använder vi eftermiddagen till besök på Stadsmuseet, Konstmuseet och Munktellmuseet, allt efter tycke och smak. Allt ligger inom mycket nära gångavstånd.

Incheckning på hotellet från 15.00 där vi också bjuds på eftermiddagskaffe och kan vila våra trötta museiben.

17.00 Klubbens årsmöte på hotellet.

På kvällen middag på hotellet.

### Söndag 1 juni

Efter söndagens närande hotellfrukost kör vi på vackra vägar via Skogstorp, Svalboviken och Hälleforsnäs till Sörmlands mittpunkt Malmköping, en sträcka på drygt 6 mil, och där vi samlas vid Museispårvägen för spårvagnsfärd.

Första tur kl 11.00. Här finns också ett spårvagnsmuseum och ett bussmuseum. Vid museerna finns även ett enklare café med hembakat för de som önskar, därefter hemfärd.

### Lite priser

Lunch på Jernberghska ligger i prisspannet 140 till 169 kr.

Inträden till Eskilstunamuseerna är gratis, även Munktellmuseet för oss som bor på hotellet.

Dubbelrum på hotellet kostar 1445 kr, enkelrum 1245 kr.

Trerätters middag på hotellet kostar 695 kr per person exklusive starka drycker. Bilparkeringen i det låsta garaget kostar 195 kr.

Söndagens spårvagnsbiljetter kostar 140 kr per person och då ingår besök i båda museerna.

**Anmälan** till Magnus Karlsson så snart du bestämt dig, dock senast 1:a maj för att garantera hotellrum. Telefon: 070 – 39 66 085. Mail: [gamby@telia.com](mailto:gamby@telia.com)



*Kvitto eller övergång? frågade alltid konduktören på 4:an*



*Bolinder's Colombiamotor, 1910 för drift av tröskverk*



*Munktell GBM 2, 1942 gengastraktor*

## Per Nyströms Roadster gick tillbaks till England

Jag var tvungen att betala £832 i mervärdesskatt, men ingen tull eftersom bilen är över 50 år gammal. Om bilen ursprungligen hade varit registrerad i Storbritannien kanske jag inte hade behövt betala något, men den levererades ny till Sverige 1950 och registrerades aldrig i Storbritannien.

Jag väntar på nyheter om reservdelarna som jag köpte med bilen, de är på väg någonstans och ska levereras till min hemadress. Jag har inte blivit ombedd att betala tull eller moms på dessa, men det kanske jag kommer att bli. Jag hittade AI, i mitt fall Chat GPT, en användbar källa för svar på sådana frågor.

Jag skulle gärna vilja hitta bilens historia från 1950 till 1971. Det verkar som att chassinumret är koden för en sedan och att karossen byttes ut 1970. Importerades den som en sedan eller en roadster? Det kan vara så att chassit byttes, inte tvärtom, vilket kan förklara hur den tidigare ägaren fick en reservmotor och växellåda.

Under tiden har jag inspekterat hela bilens karosseri, jag har inte tittat under än. Den kommer att få kärleksfull vård, den är lite sliten just nu, bilderna var vilseledande. När jag väl kan köra bilen är jag säker på att nöjet kommer att sätta in, så mitt första jobb är att hitta och montera en ny hjulbromscylinde. Efter min frukost ska jag köra den försiktigt utan bromsar runt kvarteret och få den under tak.

Här är jag och Rileyn förra fredagen. Tyvärr, när jag hämtade bilen vid färjeterminalen såg den väldigt sliten ut, motorhuven gick inte att stänga osv. Lyckades precis starta den bara för att upptäcka att bromsningen var obefintlig och att vindrutetorkarna inte fungerade - det snöade just då.

Jag körde tillbaka den till hotellet utan bromsar och vindrutetorkare, men det fanns uppenbarligen inget sätt att klara den 5 timmar långa bilresan hem. Som tur var var jag medlem i AA och nästa dag, lördag, eftersom de inte kunde laga bromsarna körde de hem den med lastbil. Förvånansvärt nog har de inga reservbromscylinrar till en Riley från 1950!! Det var inte det bästa sättet att börja min affär med den nya bilen och jag har ännu inte kört den, men arbetet med bromsarna är igång, mycket hjälpt av lokalkännedom, och min moral börjar se ut att bli bättre.



På tal om kunskap, jag skulle gärna vilja veta mer om bilens historia, till exempel vem som ägde bilen före 1971 och varför karossen eller chassit ändrades? Kanske finns det RM-medlemmar i Sverige som har några minnen att dela med sig av. Det är uppenbart att en del dyr renovering har ägt rum, omlackering och ny väderutrustning, och motorn har byggts om. Arbetet med interiören och elsystemet återstår att göra.

Jag fick veta igår att reservdelarna har anlänt till Storbritannien och de vill ha 600 pund i moms och tull!! Jag är säker på att tullpersonalen inte har tagit hänsyn till reservdelarnas ålder, 50+ år, så jag hoppas att detta kommer att minska skatten avsevärt. Min plan är att sälja motorn och växellådan, jag behöver pengarna, även om värdet i okänt skick

kommer att vara lågt. Under tiden, var ska man förvara två pallar med reservdelar och hur man lyfter en så stor motor?

Du förstår att mina känslor är lite blandade för tillfället, men motorn, växellådan och kopplingen verkar bra och andra saker kommer att ordna sig. Som tur är finns det ett antal hjälpsamma RM-medlemmar i mitt grannskap, vilket gör en enorm skillnad. Jag kommer att hålla er uppdaterade, men all information och kontakter ni kan ge mig är mycket välkomna.

*John Herbert*

## Rileyresan - del 2

(del 1 se Rileybladet 1/2025)

Det har gått lite trögt i Tvillingbo. Vi har haft lite andra projekt som vi har prioriterat. Bland annat ett garagetält så att vi får in alla fordon under tak innan vintern.

Lite har vi ändå hunnit med. Motorn är helt klar och framvagnen är klar med nya bussningar och stötdämpare. Plus en del annat, så det står inte helt stilla. Vi får nog döpa om det här projektet till "Never ending story".

Anders & Kjell  
Tobo



Fortsättning från Rileybladet 1/2025.  
Kjell och Anders Eriksson köper Örjan Håkanssons 1½:a och tar isär den i sina beståndsdelar...



# Rolf Palms MPH Special figurerar i tidskriften Nostalgia nr 3, 2026.



## 30-talsracer av bästa sort

Brittiska Riley MPH plockade segrar på löpande band runt om i världen i mitten av 30-talet. Samtidigt var den civiliserad och funkade flint på vanliga vägar. Synt bara att den är omöjlig att få tag på i dag. Så här löste Rolf Palm saken.

Av Mats Andersson i 2026 NOSTALGIA

**R**iley var ett av de mest eftertraktade bilmärken på 30-talet och dess mest populära modell var den brittiska Riley MPH. Den är byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm. Den är byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm. Den är byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm.

**Fakta**  
 Model: Riley MPH 1934 (1935 till 1936)  
 Motor: 1,5 liter (1934) / 1,7 liter (1935-1936)  
 Maximal hastighet: 110 km/h (1934) / 120 km/h (1935-1936)  
 Pris: 1,500 GBP (1934) / 1,700 GBP (1935-1936)  
 Tillverkare: Riley Motor Co. Ltd., Coventry, England  
 Produktion: 1934-1936  
 Motor: 1,5 liter (1934) / 1,7 liter (1935-1936)  
 Maximal hastighet: 110 km/h (1934) / 120 km/h (1935-1936)  
 Pris: 1,500 GBP (1934) / 1,700 GBP (1935-1936)  
 Tillverkare: Riley Motor Co. Ltd., Coventry, England  
 Produktion: 1934-1936



En dröm bil, omöjlig att få tag på i dag. Såväl du inte byggde en själv, köpte du en av de få som fanns kvar. Det var Rolf Palm som byggde bilen. Den är byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm. Den är byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm.



**En typisk Riley-motor**  
 Motorn i Riley MPH har 1,220 ccm. Den har två ventiler för alla Rileymotorer på 30-talet. Typiska detaljer var de två kamaxelna högt upp i blocket (orange på bilden), crossflow-toppen (med framdrivna förbränningskameror) och motorupphängningen med gummiluckor och en lång rak genom blocket (gul på bilden).

Med en kamaxel på varje sida av motorn passade det fint med en topp med insug på ena sidan och utblås på den andra, en så kallad crossflow-topp.

Rolf Palm är alltså en kopia av ett Riley MPH 1934 - men vilken kopia? Det är en kopia av ett helt annat utgåval och resultatet är ett helt annat resultat. Läs mer om Rolf Palm i Nostalgia nr 3, 2026.

Den byggdes i några olika versioner. Och då hade ingen förmåga att bygga en bil som inte var byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm. Den är byggd på en motor som utvecklades av den brittiska ingenjören Rolf Palm.

Bilen är full av fina detaljer. Staget Rolf söker på stabiliserare framaxeln vid införarsving - precis som på originalen.

"Jag gillar de små Brooklands-rutorna. Den stora rutorna är till luftflödet men den används sällan" säger Rolf.

"Det är klart att det tar tid att bygga upp en bil från noll. Men det måste det få göra - förälskar man sig i bilen är det lätt att tappa sugen", konstaterar Rolf.






## Svenska Rileyregistrets möten genom åren

1978		
1979		
1980	Duckarps säteri Ugglarp	27-28 juni 23 aug
1981	Bergslagstur Ugglarp Silver Hill, Klippan Gårdarna runt sjön	28-29 maj 27 juni 29 aug 13 sept
1982	Vingåker Ring Knutstorp Anten	28 maj 25 juli 29 aug
1983	Baldersnäs	13 aug
1984	Herrevadskloster	19 aug
1985	Vingåker	15 juni
1986	Nässjö	15 juni
1987	Nyköping/Nynäs slott	27-28 juni
1988	Örebro	18-19 juni
1989	Skövde/Hjo	3-4 juni
1990	Vimmerby	16 juni
1991	Västerås	15-16 juni
1992	Skokloster	13 juni
1993	Nyköping	3-4 juli
1994	Eskilstuna	14-15 maj
1995	Borås	10-11 juni
1996	Mariefred	1-2 juni
1997	Linköping	8-9 maj
1998	Uppsala Köping	6-7 juni 10 okt
1999	Arvika Stora Mellösa	12 juni 11 sept
2000	Varberg Västerås	17-18 juni 9 sept
2001	Södertälje Sparreholm	12-13 maj 26 aug
2002	Sundborn Vadstena/Omberg	15-16 juni 14-15 sept
2003	Nora Göteborg/Billdal	14-15 juni 20-21 sept
2004	Österbybruk Tullgarn	12-13 juni 21 aug
2005	Öland Köping	10-12 juni 1 okt
2006	Norrälje Malmköping	10-11 juni 26 aug
2007	Wirso Forsvik	1-3 juni 1 sept
2008	Ätvidaberg Härkeberga/Örsundsbro	6-8 juni 13 sept
2009	Sala Stora Sundby	29-31 maj 19 sept
2010	Båstad/Mölle Pålsboda	11-12 juni 28 aug
2011	Falun Enköping	28-29 maj 10 sept
2012	Falköping Strängnäs	1-3 juni 1 sept
2013	Linköping Skånelaholm	31 maj-2 juni
2014	Forsbacka/Gävle Västerås/Borgåsund	31 maj-1 juni
2015	Lövstabruk Åkers Styckebruk	29-31 maj 29 aug

2016	Askersund Kungsör	4-6 juni 3 sept
2017	Färna (40 år) Eskilstuna	19-21 maj 27 aug
2018	Gimo/Forsmark Nöttesta	2-3 juni 1 sept
2019	Åland Kungsör	5-7 juni 24 aug
2020	Landsberga/Örsundsbro	15 aug
2021	Inställt pga Corona Hälleforsnäs	14 aug
2022	Thoresta Herrgård Åda/Nyköping	4-5 juni 3 sept
2023	Gysinge Köping	10-11 juni 9 sept
2024	Vaxholm Grönsöo slott	1-2 juni 7 sept
2025	Örserumsbrunn Salsta slott	31 maj-1 juni 30 aug
2026	Eskilstuna/Malmköping	31 maj-1 juni



Tidö slott 1991



Örnassögatan 2002



Baldersnäs 1983



NYKÖPING/NYNÄS SLOTT 1987

## *En kanadensisk Riley i Småland — 1953 RMF 10579*

Bilen inköpt i augusti 2015. När den levererades hit till mig, hade den bara gått c:a 100 mil sedan oljan i motorn byttes. Den har gått på halvsyntetisk olja. Även växellådeoljan hade enl. uppgift bytts. Bilen kan köras på 95 oktan blyfritt. Den har härdade ventilisäten. Enl. uppgift har den nya lameller, nya lager i motorn, nya stötdämpare, ny rostfri ljuddämpare m.m. Det är bortplockat ett rör (hot spot tube) som går igenom motorn för att värma luften till insuget men enl. rekommendationer från Riley har röret plockats bort eftersom det försvårat kylningen av bakre cylindrarna.

Jag köpte bilen av Torbjörn Håkansson i Arvika för 120.000:- Vi hade varit på dragspelsstämman i Ransäter och åkte upp till en bilträff där bilen var till salu för 130.000:-. Efter lite kontakter med Torbjörn kom vi överens om att jag

skulle köpa bilen för 120.000:-, men då skulle han också köra ner den till Gräsholma.

Torbjörn hade inte haft bilen länge utan köpt den 2014 av en man som heter Patrik. Patrik bodde i Geneve Schweiz i mitten på 1990-talet. 1996 köpte han bilen av en Dr. Robert Follows i Vancouver Canada. Bilen hade sålts ny till en Mrs Scoons där.

När bilen anlände till Schweiz tog Patrik bilen till en mekaniker för att få bilen igenom besiktningen. Det visade sig att vevstakslagen var slut, varför Patrik transporterade bilen till John Byron i England som renoverade motorn med nya lager och härdade ventilisäten, så bilen kan köras på blyfritt. Han bytte samtidig kopplingen och kollade bromsarna. John Byron var vid denna tid he-

dersordförande i Rileyklubben och hade även hand om reservdelslagret. Detta var runt år 2000. Patrik hämtade bilen i England och körde hem den till Schweiz där den registrerades. År 2007 flyttade Patrik till Skåne, tog med sig bilen men där blev den stående. När han sedan fick tanken att registrera bilen i Sverige, så hade lamellerna klibbat ihop. Han tog då bilen till företaget English Car Care i Löddeköpinge där Stephen Pike plockade loss kopplingen bara för att konstatera att lamellerna var nya – men hopklibbade. Först 2014-06-03 blev bilen registreringsbesiktigad i Sverige – och 2015 köpte jag således bilen.

*Arne Gunnarsson, Gräsholma*



## Filmtips

Garage Find. 1951 Riley RM Stood For 36 Years

<https://www.youtube.com/watch?v=ae-ZHgarbOE&t=172s>

Riley RM 37 S 13118

<https://www.youtube.com/watch?v=LVkq-FIEVXQ>

1952 Riley RMF test drive (130 km/h)

<https://www.youtube.com/watch?v=3HbEJ-YSwho>

Classic British saloon cars of the 1920s & 1930s - pre-war Alvis, Austin 7, Riley 9, Morris saloons+

<https://www.youtube.com/watch?v=MUwERqKAhAg>

[www.rileyregistret.org](http://www.rileyregistret.org)

Vår hemsida har nu oppdaterats med bildsider. Vill du visa din bil där så hör du av dig til vår webmaster.

**Kallelse till SRRs årsmöte på hotell Bolinder Munktell i Eskilstuna, Lördag 31/5 kl 17.00**

## MHRF Nyhetsblad

Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad

**PåVäg** Nr 2 2026

**Motorhistoriska dagen 6 juni**

Det är åter dags for den årliga manifestationen av det rullande kulturarvet. Over hela Sverige åskådiggjors vår fordonshistoria genom de många evenemangen for historiska fordon.

Motorhistoriska Riksförbundet man dröja vara med genom att ställa upp ett fordon i den historiska motorhistoriska dagen på ett språk gära det fordonshistoriska kulturarvet. Detta kan innebära forordningen göra gagnar till de som historiska fordon och nyhetsblad vid evenemang.

man kan inte detta kan man dröja vara med genom att ställa upp ett fordon i den historiska motorhistoriska dagen på ett språk gära det fordonshistoriska kulturarvet. Detta kan innebära forordningen göra gagnar till de som historiska fordon och nyhetsblad vid evenemang.

Motorhistoriska Riksförbundet

Träffa MHRF

Forsäkringsnytt

MHRF FÖRSÄKRINGEN

Motorhistoriska Riksförbundet

Ansvarig utgivare: Hans Andersson

Tfn: 08-68 28 91

E-post: [ansvarig@riley.se](mailto:ansvarig@riley.se)

Hemsida: [riley.se](http://riley.se)

Nyhetsbladet hittar du på MHRF's hemsida.

## Säljes

Grunnen for denne henvendelsen er fylgjande. For mange år sidan kom eg i besittelse av ein Riley 1½. Denne vart nedplukka og ramma vart brukt til båt-vogn. Alle delane som stod på ramma har eg ståande her hos meg. Dei er ikkje i noko særlig god stand, men eg får meg ikkje til å kassere noko, før eg har spurt så derfor denne henvendelsen.

Er det truleg at nokon i Registret har bruk for noko? Det er snak om dører, panser, grill, alle hjuloppheng, bakaksel, hjul, rattstamme og mykje meir.

Her finns også ein 2,5 l motor som tidligere har stått i ein Healey med tilhøyrande gear og radiator også alle instrumenta til daschbordet. Motor går rundt men ingen compresjon. Forgassar og dynamo er teken av men det ligg her. Deler, vanskeleg å lage lister, her ligg nesten alt ,minus ramme.

Eg har 12 bilder av dette, viss interesse kan eg sende dei.

Per Henning Helle  
tlf +47 99255615  
[per.helle@invest.net](mailto:per.helle@invest.net)

Eg bur på Vestlandet ikkje so langt frå Bergen



## Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida  
[www.rileyregistret.org](http://www.rileyregistret.org)

Ordförande & redaktör

**Erik Hamberg**  
Walleriusvägen 9  
752 36 UPPSALA  
070-530 62 25

[erik.n.a.hamberg@gmail.com](mailto:erik.n.a.hamberg@gmail.com)

Kassör

**Åsa Henningsson**  
Walleriusvägen 9  
752 36 UPPSALA  
076-103 64 61

[asai.henningsson@gmail.com](mailto:asai.henningsson@gmail.com)

Webmaster

**Holger Nilsson**  
[hn@rileyregistret.org](mailto: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



## MHRF försäkringen

MHRF försäkringsinfo 2026

För gårdagens fordon på morgondagens vägar

MHRF MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Infobladet hittar du på MHRF's hemsida.