



Lot 52

Special in Einzelanfertigung
4 Zylinder Reihe
2'443 cm³
82 PS bei 4'000/min

Schätzpreis / Estimate
auf Anfrage / on request

Story und Fotos
www.zwischengas.com

Riley Kestrel Big Four Special, 1938

Wenn man sich in den Riley Kestrel Big Four Special von 1938 setzt, die Lederkappe überstülpt und die Rennbrille herunterzieht, dann verschwindet der Alltag und man wird in eine Zeit zurückversetzt, als Autofahren noch ein Abenteuer war und die schnelle Fortbewegung vor allem der Geschicklichkeit des Fahrers und nicht der Technik zuzuschreiben war.

Der Markenname Riley ist schon lange aus der Zeitschriftenlandschaft verschwunden, dabei stand er einst für innovative Spitzentechnik und für erstaunliche Motorsporterfolge.

Geniale Tüftler

Die Geschichte von Riley beginnt bereits 1773, als ein William Ryley (noch mit zwei „y“ geschrieben) von Irland nach Coventry in England zieht, um dort Webstühle herzustellen. Zwei Generationen später sattelt William Jr. auf Fahrräder um, seine Söhne aber beginnen sich für Automobile zu interessieren. Percy Riley stellt 1898 das erste Vehikel der Welt mit einem mechanisch gesteuerten Einlassventil vor. Selbst Carl Benz wird auf den jungen Tüftler aufmerksam.

Doch damit nicht genug, Percy erfindet auch noch das abnehmbare Rad und dieses wird der grosse Erfolg, denn über 130 Autofirmen inklusive Rolls-Royce lizenzieren die Erfindung. Die Riley-Brüder sind inzwischen vollständig dem Automobil verpflichtet.

Robustheit als Gebot

Von Anfang an gelten die Riley-Fahrzeuge als gleichzeitig sportlich und robust. Motorleistung wurde für Langlebigkeit und einfache Reparaturen geopfert, wenn nötig.

Ein ganz grosser Wurf gelingt Percy und Stanley mit dem Riley Nine, einem leichtgewichtigen

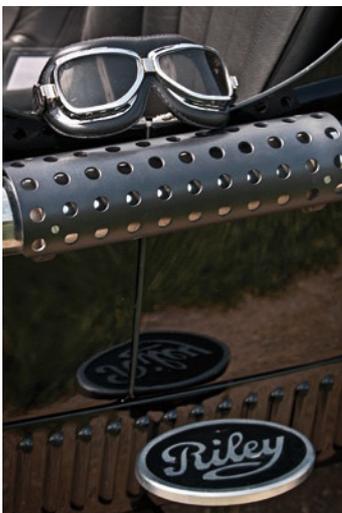
Fahrgestell, das mit verschiedenen Aufbauten kombiniert werden kann. Der anfänglich 1087 cm³ grosse Vierzylindermotor weist hemisphärische Brennraum, zwei hochliegende Nockenwellen und V-förmig angeordnete Ventile auf. Für 285 Pfund kann man mit dem Monaco einen Viersitzer, der fast 100 km/h schnell ist und dabei nur rund 7 Liter Benzin pro 100 km verbraucht, kaufen. Weil er auch noch überdurchschnittlich zuverlässig ist, wird er bald "The Wonder Car" genannt.



Motorsporterfolge

Zum motorsportlichen Triumph wird das Jahr 1934, denn unter den ersten sechs Bestplatzierten bei den 24 Stunden Le Mans rangieren vier Riley Sportwagen (MPH, Brooklands, Nine Ulster Imp) auf den Plätzen 2, 3, 5 und 6. Nur der Alfa Romeo 8C 2300 von Chinetti und Étancelin kann sich vor den Rileys halten, wenn auch knapp und dies trotz erheblich mehr Hubraum und Leistung.

Inzwischen hat man die unterschiedlichsten Motoren mit vier, sechs und bald sogar acht Zylindern im Programm und neben dem bewährten Vierganggetriebe mit synchronisierten oberen



Gängen bietet man auch Vorwählgetriebe an. Die Modelle IMP und MPH gelten als zwei der schönsten Sportwagen der Zeit und es ist wohl kein Zufall, dass auch bei S.S./Jaguar später viele Ähnlichkeiten zu den Rileys auffallen.

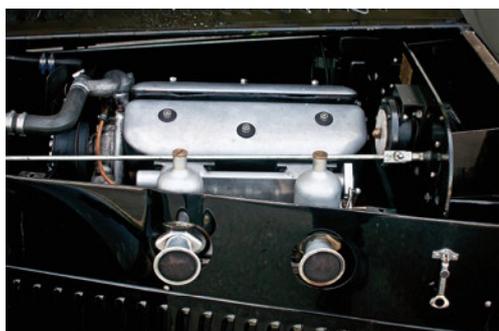
Verwirrende Modellpaletten

Die Autos von Riley sind erfolgreich und die Kunden lieben sie. Doch die stetig steigende Zahl von Varianten, die verschiedenen Motoren (mit 4, 6, und 8 Zylindern und unterschiedlichen Hubräumen) und Aufbauten (z.B. Falcon, Lynx, Adelphy, Monaco, Kestrel, Sprite, Touring, etc.) führen dazu, dass die Produktionseffizienz und damit auch der finanzielle Ertrag auf der Strecke bleiben.

Im Februar 1938 muss sich die Firma als zahlungsunfähig deklarieren, William Morris kauft Riley für 1 Pfund, die Integration in sein Konglomerat, in dem bereits Morris, MG und Wolseley integriert waren, hat für Riley schmerzliche Konsequenzen. Die grossen Zeiten sind vorbei, nur mit den RM-Modellen flackert später nochmals die alte Überlegenheit auf.

Baukasten für Sportwagenbauer bis heute
Schon in den Zwanziger- und Dreissigerjahren erkennen findige Sportwagenbauer die Qualität der Riley-Fahrgestelle und -Technikkomponenten. Es entstehen viele Specials und Einzelstücke, zum Beispiel aus der Hand von J. G. Parry Thomas oder Reid Railton.

Und dies ändert sich auch über die folgenden Jahre nicht, in denen viele Renn- und Sportwagen mit Riley-Ingredienzen entstehen. Eigentlich reicht diese Tradition bis in die Neuzeit, denn auch heute noch werden wunderschöne Specials durch Nutzung früherer Limousinen-Chassis aufgebaut.



So entsteht vor einigen Jahren auch ein kraftvoller Riley Kestrel Big Four Special, der das Fahrgestell einer Kestrel-Limousine mit Jahrgang 1938 nutzt, dieses mit einem grossen zeitgenössischen Vierzylinder kombiniert, dessen Kraft über das originale Dreiganggetriebe mit Freilauf und zuschaltbarem Overdrive für die Gänge Zwei und Drei auf die Hinterachse geführt wird. Die zweisitzige schwarze Sportwagen-Karosserie sieht mit ihrer langen Haube und dem runden Heck elegant und angriffig aus.



Fast wie vor 80 Jahren

Dreissigerjahre-Sportwagen kann man noch richtig besteigen, ein Hinuntertauchen wie bei modernen Fludern ist nicht nötig. Man findet hinter dem grossen Lenkrad ausreichend Platz, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Auf Knopfdruck erwacht der riesige Vierzylinder mit 2443 cm³ Hubraum zum Leben und beginnt seine gut 80 PS mit deutlichen, aber akustischen attraktiven Begleiterscheinungen aus dem Ärmel, respektive den vier Töpfen zu schütteln.

Links hinten findet sich der erste Gang und los geht die Fahrt, der Motor hat genug Drehmoment, um auch ein Losfahren im zweiten Gang zu gestatten. Schnell wird der Fahrtwind zum Orkan, ohne Rennbrille beginnen bald die Augen zu tränen. Tempo 80 km/h sind schnell erreicht und der Riley rennt auch gerne noch schneller, doch lassen die hiesigen Verkehrsvorschriften keine höheren Geschwindigkeiten auf Landstrassen zu. Im Stadt- und Stossverkehr ist der Vorkriegs-Sportwagen weniger zu Hause, der Wendekreis ist beträchtlich, die Lenkkräfte gross. Aber wer will schon in die Stadt, wenn der nächste Pass ruft. Auf zum Klausenrennen!



Es wurden nur 314 Big Four Chassis hergestellt. Originales 3-Gang Getriebe mit Overdrive. Originales Riley Kestrel Chassis mit 16" Girling Bremsen, originaler Riley Big Four Motor mit nachträglich montiertem externen Oelfilter. 2 SU Sandguss-Vergaser. 6" Jaeger Tachometer und Drehzahlmesser. Aussenliegende Handbremse und Zündschloss von Rolls-Royce. 2000 - 2002 komplett revidiert. Technisch sehr gutes Fahrzeug in absolut fahrbereitem Zustand, keine Rennen gefahren.

Letzte MFK als Veteranenfahrzeug 06.2008.

