

**„tough enough“
RILEY RMB
2,5 Liter 1952**



Riley Automobilen haftet immer ein sportliches Flair an, selbst wenn sie vom Hersteller als harmlose Tourer entwickelt worden waren. Dazu muss man die technischen Innovationen gar nicht sehen, die sich unter der meist langgestreckten Haube verstecken, schon der erste Eindruck vermittelt „rassig“.

Dabei waren es – wie so oft – Fahrräder, auf denen William Riley sein Unternehmen gründete – nicht zu verwechseln mit den ähnlich klingenden Raleighs. Williams Filius Percy war es, der sich für die aufkommende Motorisierung interessierte – auch das war keine Seltenheit und kam sprichwörtlich in den besten Familien vor – und 1897 einen zugekauften De-Dion Motor an eine dreirädrige Voiturette hängte. Die Variante, die 1900 dann in den Handel kam, hatte aber vier Räder, konnte trotzdem die Herkunft vom Fahrrad nicht verleugnen. Drei Jahre später entstanden die ersten hauseigenen Motore, Zwei-

zylinder-Aggregate in V-Form, denen 1907 ein Vierzylinder folgte, mit etwas über einem Liter Hubraum und 9 PS. Er war der erste überhaupt mit mechanischer Einlassventilsteuerung. Noch mehr Erfolg hatte Percy Riley mit von ihm patentierten Speichenrädern, die er weltweit an viele Hersteller liefern konnte, darunter Großabnehmer wie Mercedes, Fiat oder Renault.

Am bekanntesten unter den vielen Riley Modellen waren die kleinen Sportzweisitzer wie der 1926 entworfene 1,1 Liter „Monaco“ oder der 1500er „Redwing“. Wie die meisten anderen Riley Modelle waren auch sie nicht als reine Sportwagen konzipiert worden, waren aber „tough enough“ um immer wieder bei Rallyes und Sportwagenrennen Preise einzuheimen. Meist in Händen von Privatfahrern, weil das Unternehmen kein Werksteam unterhielt. Die Typenvielfalt war es auch, die letztendlich eine lukrative Produktion unmöglich machte, weshalb die Marke 1939 von Morris übernommen wurde.





Dennoch gab es nach dem Krieg weiterhin Riley Automobile. Die RM Serie basierte auf den Vorkriegs-Vierzylindern mit obenliegenden Nockenwellen und halbkugelförmigen Brennräumen. Also wieder durchaus sportliche Attribute, auch wenn die RM's als Limousinen konzipiert waren – traditionell mit Holzrahmen, Einzelradaufhängung und, teilhydraulischen Bremsen. Lieferbar waren mehrere Modellvarianten, der RMA hatte 1,5 Liter Hubraum bei 54 PS und war ein Nachkomme des Vorkriegs Riley 1 ½, dessen Bruder, der 2 ½, ergo das Vorbild für den RMB war – mit 2,5 Liter „Big Four“ Maschine mit zwei SU Vergasern

und 100 PS. Über 150 KmH Spitze sollte der RMB erreichen, wobei die bis zu vier Insassen es durchaus gemütlich hatten, wie uns ein Blick in den Innenraum zeigt. Gerhard Perndorfer hat uns seinen 1952er Riley – natürlich rechts-gelenkt - als Fotomodell zur Verfügung gestellt, und so konnten wir uns im holzgetäfelten Cockpit auf dickem Lederstuhl durchaus wohlfühlen.

Bis 1953 liefen die RM's – zuletzt in den weiterentwickelten Varianten RMC bis RMF – vom Band, bevor sie vom Modell Pathfinder (Pfadfinder) abgelöst wurden. Der aber schon nicht mehr im Riley Werk, sondern bei BMC hergestellt wurde. Was unsere Geschichte hier beendet.



