



KLASSIK-SPECIAL Riley Nine Special

Very Special

Manche Dinge brauchen Jahrzehnte, um zum Gesamtkunstwerk zu reifen.
Diese Auto-Fahrer-Kombination gehört dazu.

Von Martin Strubreiter Fotos: Andreas Riedmann



Bei manchen Fahrern sieht man einfach auf den ersten Blick, dass sie perfekt in ihr Auto passen. Hier kratzt bloß eine Zahl an der Perfektion: 1,96 Meter. Daran haben die Erbauer dieses Riley Nine Special weder 1934 noch Anfang der 70er Jahre gedacht, und weil es dem Auto vermutlich wurscht ist, wenn sich der Fahrer reinquetscht wie nicht gescheit, rückt sich eben der Fahrer zurecht: Josef Metzker hat den Fahrersitz ein bisserl tiefer gelegt, jetzt passt er ins Cockpit, als wäre es nach seinen Körpermaßen gefertigt: Knie knapp unter Lenkrad und Gangwählhebel, das Lenkrad so vor der Brust, dass sich die Arme irgendwie im knappen Raum zwischen Seiten-

wänden und Körper ausgeben. Damit ragt der Kopf oben nicht so weit raus, wiewohl nach oben hin die einzige Richtung mit unbeschränktem Platz wäre, aber: Wie schaut denn das aus?

Dieser Riley Special ist nämlich ein Rennwagen, schlank, direkt, brutal, laut. Das Fahren ist ein Bad im Brüllen des Motors, ein Ringen mit der Technik, die heute längst ausgestorbenen Widerstand leistet, eine Suche nach einer Ideallinie, die das Auto gerne freudig wieder verlässt, besonders vorne: Dem Bug wird von Unebenheiten ein Eigenleben eingeprägt. Dann hat man als Passagier ein bissl Angst vor der Leichtigkeit, aber Josef Metzker

fängt jeden Schlenker mit der Routine des begeisterten Dompteurs wieder ein, mit wehendem weißem Haar, mit ungerührter Miene, die nichts verrät vom Lodern der inneren Freude, vom zelebrierten Spieltrieb, vom Spaß am Ungebührlichen. „Ich will fahren, fahren, fahren“, sagt Josef Metzker gerne, und man merkt, wie sehr er sich zum Stillstand zwingen muss, wenn das Spielzeug in Griffweite steht.

Unterwegs scheint sich der Riley Bodenwellen anzupassen, sich zu strecken und zu winden wie die schnellen Autos in Comics, um am Ende der Fahrt wieder in seine ursprüngliche Form zu gerinnen. Josef Metzker steigt dann völlig ungerührt aus,

„Was mich faszinieren würde, wäre ein so großes Vorkriegsauto, dass ich mich fürchten würd', ein Rennwagen mit Flugzeugmotor.“



KLASSIK-SPECIAL Riley Nine Special



mit diesem Blick, als würde er zur ganzen Szene gar nicht dazugehören, dabei ist der Riley die logische Konsequenz jahrelangen Strebens: „1995 war ich erstmals in Le Mans, 2002 bei der allerersten Le Mans Classic, im gleichen Jahr auch beim Clausenpass-Rennen. Von da an wollte ich ein Vorkriegsauto haben und bei beiden Rennen mitfahren.“

Früh rieten Freunde zu einem 1,5-Liter-Vorkriegsrenner, es gäbe durchaus Exemplare, in die Großgewachsene reinpassten. Zuerst schaute sich Josef Metzker in Frankreich um, ohne Französischkenntnisse blieb der Erfolg dürr. Dann kam England ins Visier, dieser Riley Special stand in Holland, der Vorbesitzer war von ähnlicher Statur wie Josef Metzker.

Dass der Kauf im Winter finalisiert wurde, bremste den Transport nach Österreich ein wenig, also „hab' ich eine Woche lang nicht schlafen können“.

Spätestens jetzt werden ein paar Begriffsdefinitionen nötig, erstens: Special. Zweitens: Riley.

Ein Special ist ein Sportwagen, dessen Karosserie auf einem von seiner ursprünglichen Karosserie befreiten Chassis steht. Specials sind eine zutiefst britische Angelegenheit, schließlich wurden im Land des schrulligen Beharrungsvermögens besonders lange Autos mit separatem Chassis

Tuning nach Rezept der 30er Jahre, auf Luftfilter wird verzichtet, aber Patina darf sein. Unten sieht man, dass zwei Lange einer zu viel sind.



RILEY NINE SPECIAL

Bauzeit Der Riley Nine wurde von 1926 bis 1935 erzeugt, diese Special-Karosserie kam Anfang der 70er aufs Chassis.

Motor, Antrieb Reihenvierzylinder-Motor, wassergekühlt, hängende Ventile. 1500 ccm, Vorwählgetriebe Wilson Preselector, 4 Gänge. Hinterradantrieb.

Leistung ca. 59 kW (80 PS)

Spitze ca. 170 km/h (für mutige Fahrer, andernfalls rund 130 km/h).

Aufbau Leiterrahmen, Starrachsen an Blattfedern, Reibungs-Stoßdämpfer. Karosserie aus blechbeplanktem Holz.

Verbrauch Nächste Frage bitte!

Dimensionen L/B/H 4330/1360/1100 mm, Kofferraum von der Kreativität der Passagiere abhängig, Reifen 4.75-19 Dunlop Racing.

Gewicht 900 kg

erzeugt. Was heute als Special fährt, kam im ersten Leben oft als Limousine aus der Fabrik, dieser Riley wurde Anfang der 70er Jahre umgebaut.

Zweitens: Riley. Die Wurzeln der Marke lagen noch im 18. Jahrhundert, und wie bei vielen späteren Autoherstellern waren vorher Fahrräder dran. Das erste Auto konstruierte Percy Riley, Sohn des Firmengründers, im Jahr 1900. Vier Jahre später erfand Riley die erste mechanische Einlassventilsteuerung und die ersten Speichenräder mit Zentralverschluss. Mercedes, Renault und Fiat, beispielsweise, kauften damals Räder bei Riley. 1919 übersiedelte Riley nach Coventry, der 10.8 „Redwing“ brachte den Durchbruch, der 1926 präsentierte Riley Nine war auch am Kontinent erfolgreich. Dennoch war die Finanzdecke fragil, 1938 übernahm William Richard Morris die Fabrik und formte mit der Morris Motor Company und MG (Morris Garages) die Nuffield Organisation. 1952 fusionierten Nuffield und die Austin Motor Company zur British Motor Corporation BMC. Hier sollte man Rileys Leidensgeschichte ein wenig abkürzen, schließlich ging BMC in British Leyland auf und unter, es war das traurige Finale der einst blühenden britischen Autoindustrie. Der Name Riley war zuletzt 1969 am 4/72 zu lesen,

KLASSIK-SPECIAL Riley Nine Special



einer durchaus hübschen Limousine, die mit kleinen Designänderungen auch als Morris Oxford (Seite 120) zu haben war.

Man könnte aber auch noch Josef Metzker ein wenig näher vorstellen, Inhaber der Autoverwertung Autometzker an der Triester Straße in Vösendorf, 1936 von seinem Vater gegründet. Josef Metzker wohnt jetzt wieder in seiner Wohnung am Werksgelände, in einem Gebäude mit über 4000 Quadratmetern Garage, mit einem Sommerhaus samt Wiese im Heck des Grundstücks, das nur einen Nachteil hat: Es ist zu nah, um in die Arbeit zu fahren. Hier, inmitten von Autos, ist er aufgewachsen, das Gelände ist SEINE Welt geworden, mit dazu passendem Weltbild: „Ich hätte gerne 100 Autos angemeldet, und alle zwei Stunden würde ich gerne wechseln.“ In mancher Lebensphase war er diesem Idealzustand schon recht nah. So gab's eine Zeit, „da hatte ich sechs Saab 99 angemeldet, sechsmal das gleiche Auto in sechs verschiedenen Farben.“

Auch der Riley Special ist nicht alleine geliebt, eine Kestrel Limousine, ein Wincock und ein 1.5 sind dazugekommen. Rileys für Regentage, sozusagen.

„Ich vertraue dem Riley Nine Special, und er vertraut mir“, sagt Josef Metzker,



Früher war das Bodenblech oft aus Holz und Tankverschlüsse waren noch äußerst formschön. Die Instrumente zeigen das Wesentliche an, was sie durchaus mit dem Rückspiegel vereint.

„wir sind ein tolles Team.“ Wiewohl: „Ich schenk' ihm nix.“ Geschenkt bekam der Special allerdings einen stärkeren Motor, als die erste Teilnahme bei Oldtimerveranstaltungen Handlungsbedarf erkennen ließ, so wurden rund 80 PS aus den anfänglichen 55. Bei Rennen bewährt hat sich das Proselect-Vorwählgetriebe, trotz seiner 90 kg Mehrgewicht: Man wählt am kleinen Hebel einen anderen Gang vor, solange man noch nicht beide Hände zum Lenken braucht, und sobald man kurz die Kuppelung tritt, ist der Gang drin.

Heuer, endlich, wird der Riley Special auch die Classic Le Mans sehen, bei Drucklegung dieses Heftes weilt er schon in England, um noch ein wenig überarbeitet zu werden. Und im August steht noch der Prescott Hill Climb am Programm, „faszinierende 800 Meter für Vorkriegsautos“.

Bleibe bei all dem Glück noch Raum für ein anderes Traumauto? „Was mich faszinieren würde, wäre ein so großes Vorkriegsauto, dass ich mich fürchten würd', ein Rennwagen mit Flugzeugmotor.“

„Aber wir werden ja alle gescheitert“, entwischt es dem Fotografen. „I ned!“ sagt Josef Metzker, und er muss für die Antwort nicht einmal einen Sekundenbruchteil nachdenken. ■

FOTOS: WWW.ANDREKEDDANK.AT

