

AUSEFAHRT IN DEN NIEDEREN

Den Aha-Effekt hat man schon beim Einsteigen. Der Riley Pathfinder wurde in jene Dekade hinein konstruiert, als sich zwei schwierig zu lenkende Autokonzerne verbandelten.

Die britische Automarke Riley existierte von 1898 bis 1969 und ging ursprünglich aus einer Fahrradfabrik in Coventry (GB) hervor. Sie lebte somit 64 Jahre länger, als die ebenfalls britische Marke Railton, welche zwischen 1933 und 1940 im imaginären Autolexikon vor Riley aufgelistet war.

Einen ersten Meilenstein setzte Riley in den Nullerjahren mit der Erfindung des Speichenrads mit Zentralverschluss und einen zweiten mit dem 1926 vorgestellten «Nine», in dessen 1.1-Liter-Vierzylinderblock rotierende Nockenwellen mit kurzen Stößelstangen die im Zylinderkopf hängenden Ventile beaufschlagten; eine OHV-Konstruktion mit OHC-Eigenschaften, zumindest auf dem Papier. Riley hielt an diesem Prinzip in der 1952 vorgestellten 2.5-Liter-Limousine Pathfinder fest, einem Auto, welches heutzutage in der Kategorie der E-Klasse von Mercedes abgelegt würde. Zurzeit steht eine solche Limousine in Oberweningen ZH, historisch und zustandsmässig für «Lidl-eske» 19 900 Franken angeschrieben.

Erste Übernahme

Noch vor dem Zweiten Weltkrieg wurde Riley 1938 von der Morris-Group (seit 1923 mit MG und 1927 mit Wolseley) übernommen. Die Gruppe firmierte unter dem Dach der Nuffield-Organisation, welche in Grossbritannien einerseits Austin konkurrenzierte, gleichzeitig aber Produktionskapazitäten mit ihr teilte. 1952 kam es zum Merger von Nuffield mit der Austin Motor Company zur British Motor Corporation «BMC». Anders als die zahlreichen Modelle von Austin, MG, Morris, Vanden Plas und Wolseley, welche bald einmal die technischen Komponenten teilten, behielt der 1.5-Tonnen schwere Riley Two Point Five seinen langhubigen (80.5x120 mm) und kettengesteuerten OHV-Motor mit zwei hoch liegenden Nockenwellen bis zum Ende seiner Produktionszeit 1957. Darauf folgte der Riley 2.6, welcher auf dem Wolseley 6/90 basierte. Unser Referenzexemplar wurde 1955 in Verkehr gesetzt, kostete mit serienmässigem Bremsservo 16 800 Franken (BMW 501 6 Zyl. Fr. 17 700.-), leistet 81 kW bzw. 110 PS, soll 160 km/h schnell sein und steht auf einem Kastenrahmen mit vorderen Torsionsstabfedern sowie Schraubenfedern hinten. Gegen Ende der Produktionszeit

wurden die Schraubenfedern durch Blattfedern ersetzt und wahlweise war der 2.5-Liter mit Getriebeautomatik zu haben. Unser Exemplar hat ein manuelles Getriebe; bereits beim Einsteigen stolpert man gewissermassen darüber. Der Stockschalthebel ist nämlich rechts neben der vorderen Sitzbank montiert – das Alleinstellungsmerkmal des Pathfinder, weil Riley die Kunden mit einer sportlichen Stockschalthebel bedienen, aber keine Linkslenker bauen wollte.

Selbstsicher im Commonwealth

Im weltumspannenden Commonwealth of Nations konnte man sich dies erlauben; der Völkerbund umfasste damals rund 30 % der Weltbevölkerung und ausser Kanada fuhren alle dazugehörigen reichen Länder wie Australien, Neuseeland sowie Irland oder die bevölkerungsstarken wie Bangladesch, Pakistan und Indien auf der linken Strassenseite. Das reichte den Briten für ihre Geschäfte, weil sie im Commonwealth kaum Konkurrenz hatten (Australien machte überhaupt keine Exportanstrengungen, die anderen Mitglieder hatten keine eigenen Automarken). Der zur Selbstherrlichkeit verführende Bund führte zusammen mit übermächtigen Gewerkschaften schon vor dem Eintritt Grossbritanniens in die EWG 1974 zur Talfahrt der britischen Autoindustrie. In der BMC-Zeit umfasste das Riley-Sortiment einen Kleinwagen sowie den Pathfinder bzw. später den 2.6 und danach den 4/72. Mit dem Mini-Zeitalter wurde das Badge-Engerling kultiviert; der auf dem kultigen Kleinwagen Mini basierende Riley Elf (für Elve) ab 1961 war nicht bloss sportlich etwas aufgemotzt, sondern hatte – wie der Wolseley Hornet – ein richtiges Stufenheck. Wenn man so will, war BMC damals theoretisch mit dem Baukastenprinzip mindestens so weit, wie es der Volkswagen-Konzern heute ist. Die zu vielen, von den Gewerkschaften verteidigten Produktionsstandorte mit insgesamt rund 170 000 Beschäftigten allein in England, verhinderten jedoch eine rationelle Fertigung.

Zweite Übernahme

So kam es 1968 zur British Leyland Motor Corporation Ltd. (BLMC), einem börsennotierten Mischkonzern, zu dem auch

TYPISCH BRITISCH
Holz und Leder dominieren den Innenraum. Am unteren Bildrand der rechts sitzende Schalthebel zwischen Tür und Sitzbank.



VIEL KNIEFREIHEIT
im luftigen Fond.



Ein Bild von einem Oberklasseauto aus...



ARBEITSPLATZ
schon mit Drehzahlmesser.

die Rover Group gehörte und ein Jahr später zur Versenkung der Marke Riley führte. Ende 1974 geriet dann British Leyland an den Rand des Bankrotts, während Ford Marktführer auf der Insel geworden war und bis heute geblieben ist. Erst Maggie Thatcher, der britischen Premierministerin ab 1979, gelang es, die Dominanz der Gewerkschaften zu durchbrechen und neue Strukturen in der britischen Au-

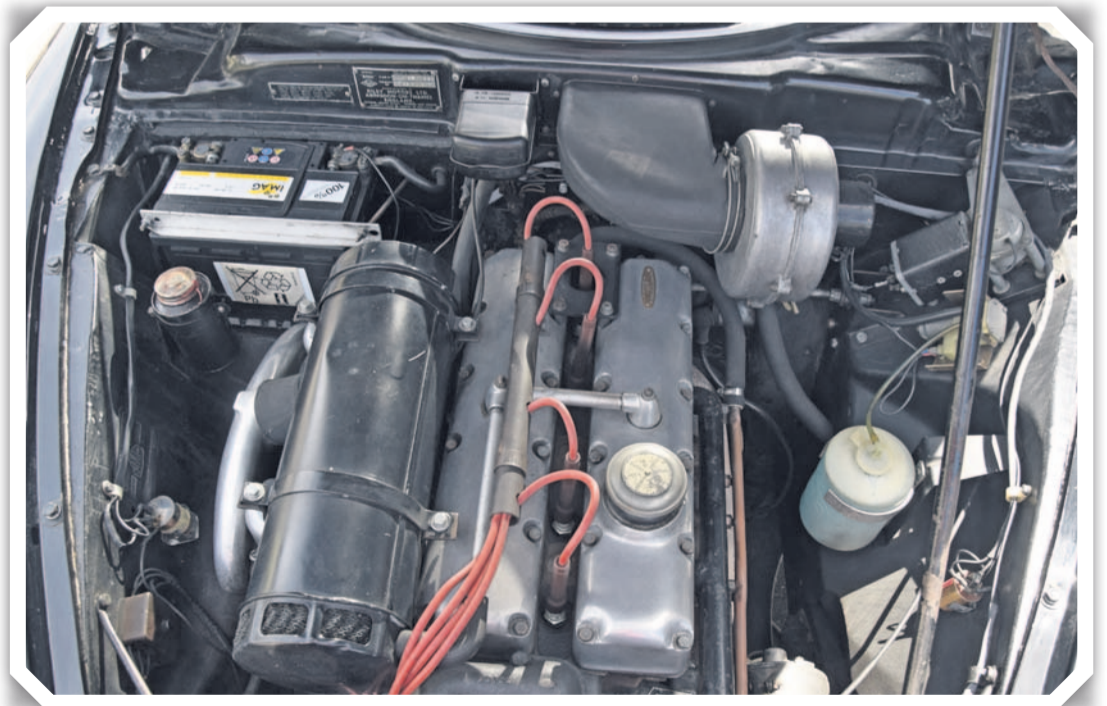
toindustrie zu etablieren. Die «Eiserne Lady» war nach Indira Gandhi die zweite «mächtigste» Politikerin weltweit, lange vor Angela Merkel.

Wir fahren ein Auto, zu dessen Aktivzeit die spätere Premierministerin (1979–1990) – die längste Zeit, die ein britischer Premierminister je im Amt war –, noch ihre 1953 geborenen Zwillinge Carol und Mark aufzog.

GANG EINER MARKE



den 50er-Jahren.



Walten und Schalten

Das 4,65 m lange Auto mit dem vergleichsweise grossen Radstand (288 cm) bringt das damalig noch kaum gewürdigte britische Ambiente dank unrestauriertem Interieur mit der aus den Lederpolstern gequollenen Patina unverfälscht rüber. An Raum für die Passagiere mangelt es nicht, eine Ausfahrt zu sechst ist keine abstruse Vorstellung.

Die Mittelarmlehnen vorn und hinten gesenkt, ist eine Reise zu viert dank den steilen Scheiben und den Ausstellfenstern auch ohne Klimaanlage gut erträglich.

Das eingangs erwähnte Aha-Erlebnis durch die Schaltung, eingepfercht in die Einbuchtung der Sitzbank, ist jedoch nicht positiver Natur, weil die Ergonomie alles andere als stimmig ist:

EIN SPEZIELLER Vierzylinder mit zwei hoch liegenden Nockenwellen.

zu tief und zu weit hinten. Die Präzision geht in Ordnung. Der Motor hat zwischen 2000 und 3500 Touren gute Momente, sodass man selten neben den rechten Oberschenkel greifen muss. Und nein, ganz exklusiv geblieben ist die Schalthebelanordnung «rechts-rechts» nicht. Im legendären Ford GT40 ab 1964, nicht nur als Racer, sondern auch als Strassenversion erhältlich,

kam sie wieder, diesmal erhöht auf dem Seitenrahmen montiert.

Neben der schönen Patina und der «Aha-Schaltung» bietet die Limousine heutzutage eine interessante Historie: das fast vergessene Markenlabel sowie die Rechtslenkung, einen hohen Exklusivitätsfaktor und gerade deshalb einen vergleichsweise tiefen Marktwert.

Jürg Wick