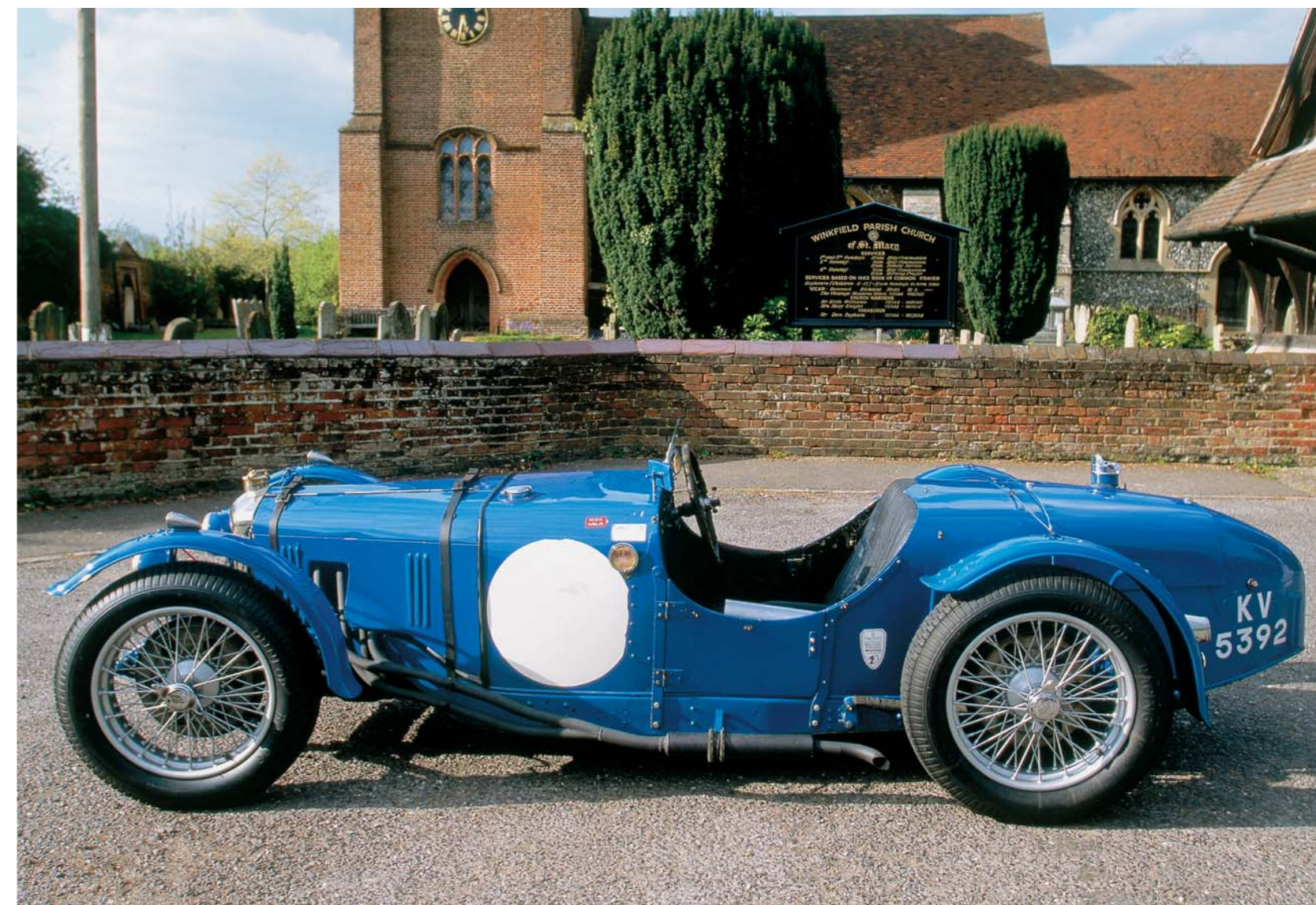




Duesenberg J, Bj. 1932. Achtzylinder-Reihenmotor. 6871 cm³. 265 PS. 187 km/h. 20 s 0 - 160 km/h. Leihgeber: Collection „Gaston“



Riley 9 h.p. Brooklands Speed, Bj. 1930. Vierzylinder-Reihenmotor. 1087 cm³. 50 PS. 175 km/h. Leihgeber: Graham White

Duesenberg – das klingt so deutsch. Und in der Tat wird man bei der Spurensuche im Lipper Land in der Nähe von Detmold fündig, von wo die Familie Düsenberg 1885 hoffnungsfroh nach Iowa in die schöne Neue Welt aufbrach,

mobil dieser Erde in die Geschichte einzugehen.

1920 trug man den ersten Weltrekord auf die junge Marke ein: Tommy Milton eilte über eine Meile des Strandes von Daytona mit 251,6 km/h. Ein Jahr später machten die Duesenberg Brothers mit einem kompletten Auto, dem Model A, von sich reden – schon deshalb, weil die 100 PS seines Reihenachtzylinders erstmals in einem amerikanischen Serienwagen von einer hydraulischen Vierradbremse gebändigt wurden. Eine andere Premiere und Europa-Unikat bis zum Erfolg eines Penske beim Großen Preis von Österreich 1976 war der Duesenberg-Sieg im Grand Prix de France 1921 in Le Mans unter Jimmy Murphy. Vier erste Plätze in Indy 1922, 24, 25 und 27 erhöhten den keimenden Ruhm des ehrgeizigen Unternehmers.

Da war man finanziell bereits mächtig in die Bredouille geraten. Doch schon nahte Hilfe, in Gestalt des rührigen Autobosses Erret Lobban Cord. Er arrangierte eine Fusion mit seinen sonstigen Firmen, aus der 1926 scheinselfständig die Duesenberg Inc., Indianapolis, hervorging. Ganz im Sinne des dynamischen Brüderpaars erteilte Cord an Fred und Augie

den Auftrag, das größte, schnellste und kräftigste Serienauto aller Zeiten zu konstruieren. Dabei sollen die unsterblichen Worte gefallen sein: "Egal was er kostet – baut ihn."

Das Ergebnis war der Duesenberg J von 1928. Seine Dimensionen erstreckten sich ins Monumentale. Der Radstand der Kurzversion war mit 3620 mm definiert, bei der langen dehnte er sich über 3899 mm, und die beiden Filmstars Clark Gable und Gary Cooper beanspruchten für sich sogar eigene Radstände. Den teuersten Duesy fuhr der Prediger "Devine", der fern jeglicher christlicher Armut und Demut 25 000 Dollar hingebblättert hatte. Das entsprach dem Gegenwert von über 100 000 Reichsmark – ein Mercedes SSK kostete bis zu 40 000.

Für das viele Geld bot der J allen erdenklichen Luxus, ein hervorragendes Fahrwerk mit einem Rahmen aus bestem Molybdänstahl, vor allem aber einen überaus potenten, von der Cord-Tochter Lycoming beigesteuerten Reihenachtzylinder. Sein Leichtmetall-Zylinderkopf zierte sich mit zwei oberliegenden Nockenwellen, die über

Tassenstößel 32 Ventile betätigten, und aus 6871 kraftpendenden Kubikzentimetern schöpfte er 265 PS bei 4200 flotten Touren. Den grollenden Donner der acht Verbrennungseinheiten schnitt ein Schalldämpfer von 1370 mm Länge auf ein legales Maß zurück.

Für den zweiten Gang gab man bis zu 142 km/h an, für den dritten 187 km/h, und die Annäherung an Tempo 160 vollzog sich in bemerkenswerten 20 Sekunden.



den. Noch besser konnte dies ab 1932 die 320 PS starke Kompressorvariante SJ, wobei der Hinweis auf mögliche 208 km/h Spitze nur im Kleingedruckten erfolgte. Die Fertigung beider lief 1937 nach 472 Exemplaren aus. Heute existieren noch 270, davon allein 82 mit einem Roadsteraufbau von Murphy.

Mit dem Nine, einem patriotisch in der Woll gefärbten Publikum präsentiert auf der Motor Show 1926, begann für die Riley (Coventry) Ltd., Coventry, eine neue Ära. Bald schmückte ihn Volkes Stimme mit dem Beinamen "The Wonder Car", zum Ergötzen der beiden Männer, die für seine Konzeption zuständig waren, Percy Riley und sein Bruder Stanley.

Kernstück war das Triebwerk, das die beiden entworfen hatten und dessen



Architektur bis 1957 überdauern sollte, als die Firma den Bau eigener Maschinen einstellte. Der Reihenvierzylinder schöpfte 32 PS aus lediglich 1087 cm³ und zwar auf bemerkenswerte Weise: Seine hängenden Ventile wurden via kurzer Stoßstangen von zwei seitlich hoch im Block angesiedelten Nockenwellen zum

Schaffen angehalten, was die Wartung des Systems begünstigte und das Gewicht der beweglichen Teile gering hielt. Der Zylinderkopf, bekannt als PR (für Percy Riley)-Kopf, hatte halbkugelförmige Brennräume. Installiert wurde das kleine Aggregat in ein durch und durch konventionelles Chassis mit stoffbespannten Limousinen- und Toureraufbauten. Anfänglich rollte der bescheiden auftretende Erfolgstyp auf Artillerie- und ab 1929 auf attraktiven Speichenrädern.

Bereits Ende 1926 hatte der Renn- und Rekordfahrer J.G. Parry Thomas damit begonnen, aus dem bürgerlichen Nine einen sportiven Bürgerschreck zu sublimieren. Nach seinem Tod im März 1927 setzte sein Freund Reid Railton dieses Unterfangen fort und läutete damit die erfolgreichste Riley-Dekade im Rennsport ein. Das Produkt hieß erst Speed Model, dann Brooklands Speed Model und schließlich einfach Brooklands. Die früheren unter den 100 bis 110 Renn-Nines (Tempogarantie: 80 mph) wurden bei der Thomson & Taylor Ltd. direkt vor Ort in Brooklands gefertigt, spätere bei Riley selbst in Coventry. Ihr Rahmen aus U-Profilträgern knickte nach der vorderen Achse nach unten und unterquerte die

hintere in Unterslung-Bauweise. Die Räder waren an Starrachsen mit einem Abstand von 2438 mm und Halbelliptikfedern aufgehängt. Anfänglich ruhte ein Wagenkörper aus Stahl auf einem hölzernen Rahmen. Eine sogenannte Allwetterausrüstung zeigte sich durchaus nicht jeder Witterung gewachsen. Die flache Frontscheibe war umklappbar, und Zugang zum spartanisch ausgestatteten Arbeitsplatz und einer Notunterkunft für einen Passagier eröffneten winzige Türen. An hauptberuflichen Rennversionen fehlten diese völlig, und durch die solchermassen klaffenden tiefen Kerben konnte man hindurchlangen und die Handfläche auf die Straßenoberfläche legen, so niedrig kam der Riley daher. Die Bootschecks dieser Spielarten waren verkürzt, der Rahmen bestand aus Metall, das knapp sitzende Wams aus Aluminium.

Dem Motor hatte man besondere Zuwendung zuteil werden lassen, mit Kolben, die eine höhere Kompression ermöglichten, scharfen Nockenwellen, zwei Horizontalvergäsern von SU, einem vierfach verzweigten Auspuffkrümmer, einer speziellen Öl- sowie einer Wasserpumpe, die von der gleichen Welle wie

die Magnetzündung angetrieben wurde. Dem großen Sumpf konnte durch eine vordere Öffnung rasch Schmierstoff zugeführt werden. Da deren Deckel durch eine kraftvolle Feder angepreßt wurde, klemmte er unversehens unvorsichtige



Finger ein und wurde deshalb respektvoll "Rattenfalle" genannt. All diese Maßnahmen brachten 18 weitere PS, und für Rennzwecke erleichterte Varianten überschritten die verheißenen 130 km/h noch einmal beträchtlich.

Die Sportfolge des Riley Speed und seiner Konsorten waren Legion. Sie gipfelten beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1934 mit den Rängen 2, 3, 5, 6, 12 und 13 im Gesamtklassament, Klassensiegen bei den 1,1- und 1,5-Litern und dem Rudge-Whitworth-Cup. Den Heimweg trat man, wie üblich, per Achse an.