



Riley “9 Brooklands works-car”

Una brezza d'altri tempi

L'epopea

La storia del marchio Riley, casa automobilistica inglese, ha radici fondate nell'humus di un lontano passato; soltanto un anno prima, era il 1897, il premio Nobel per la fisica Guglielmo Marconi brevettò la radio e fondò a Londra la Wireless Telegraph Trading Signal Company. Dobbiamo però ancora scavare nel tempo per descrivere gli inizi dell'attività imprenditoriale che diede avvio al glorioso brand. L'epopea iniziò con la Bonnick Cycle Company a Coventry che, nel 1890, fu rilevata da William Riley Junior trasformandosi nella Riley Cycle Company (fabbrica produttrice di biciclette e tricicli ai quali in seguito vennero adattati motori a benzina). Il figlio adolescente del proprietario, Percy, attratto dalle automobili, costruì a soli 16 anni e di nascosto dal padre la sua prima vettura. Nel 1903 Percy Riley fondò la Riley Engine Company; inizialmente realizzava motori per le motociclette, ma dopo poco l'attività si focalizzò sulle quattro ruote. La Vee-Twin Tourer del 1905, seppur rimasta un prototipo, può essere considerata il primo vero modello della casa britannica. Per la produzione in serie si dovette attendere il 1907, con la 7.

► Nel 1908 la Riley Cycle Company cambiò nome in Riley Limited perché Percy brevettò un nuovo tipo di ruota a montaggio rapido che ebbe grandissima diffusione (venne adottato da più di 180 case costruttrici), tanto che si pensò di abbandonare il settore automobilistico. Nel 1913 ai vertici dell'azienda si unirono altri tre fratelli della dinastia, fondando la Riley Motor Manufacturing Company. Alle porte del primo conflitto mondiale, così come fece la gran parte delle fabbriche coinvolte nello sforzo bellico, anche la Riley si convertì alla produzione militare, realizzando motori aeronautici e diventando un fornitore chiave per l'esercito inglese. ► Dopo la catastrofica guerra, che sul piano squisitamente tattico non produsse alcun vincitore, ma che cambiò radicalmente gli equilibri economico-politici d'Europa in seguito al trattato di Versailles, la Riley tornò alla tradizione producendo la Eleven (1919). Su questo modello apparvero per la prima volta il radiatore a «V» arrotondata e il caratteristico marchio blu a rombo. La casa visse poi un rapido sviluppo negli anni Venti e Trenta: le sue vetture erano equipaggiate con motori da 4, 6 e 8 cilindri, ed erano disponibili in una dozzina di



▲ Quattro le partecipazioni della vettura alla mitica «Mille Miglia».

carrozzerie diverse. ► Fu proprio in quel primo decennio post bellico che venne concepita la mitica Nine (1926), famosa pure per i suoi successi sportivi, equipaggiata con un 1'100 da 56cv a 4 cilindri bialbero. Per gli stessi motivi assurse all'onore delle cronache anche la Sprite (1936), vincitrice del Tourist Trophy e del Gran Premio di Francia del '36, nonché l'auto dei primi successi (dopo la guerra)



di Mike Hawthorn. ► Intorno alla metà degli anni Trenta la Riley iniziò, però, a soffrire i primi contraccolpi. La sua magnificenza fu scalfita da un'eccessiva varietà di modelli, dallo scarso numero di parti comuni e dalla concorrenza della Jaguar. Dopo alcuni tentativi di accordo falliti con altre aziende, nel 1938 entrò in un regime di amministrazione controllata e fu poi rilevata dalla Morris creando il gruppo Nuffield. ► Le tappe successive, di quello che fu un progetto lungimirante scaturito dai sogni di un semplice adolescente, non sono nient'altro che la cronaca di un completo snaturamento dell'attività imprenditoriale sotto il controllo di altri brand. Nel 1952 la Riley entrò a far parte della British Motor Corporation. In quel periodo riguadagnò parte del prestigio di prima della guerra con la Pathfinder, una quattro cilindri di 2'443 cc e 110cv lanciata nel 1953. Il marchio Riley, attualmente di proprietà della tedesca BMW, venne definiti-

vamente fagocitato nel 1969 dalla nascita della British Leyland.

La nostra vettura ► Una magnifica, elegante Riley «9 Brooklands» (numero di telaio 6019, targa WK 6652). Venne immatricolata per la prima volta nel 1928 a nome di Percy Riley, titolare dell'omonima fabbrica automobilistica inglese. Nata per avere un carattere da vera corsa (in realtà apparteneva alla scuderia Riley ed è considerata una works car), la vettura ha partecipato ad appuntamenti che hanno contribuito a cesellare la grande tradizione delle competizioni motoristiche. Fu infatti guidata al Tourist Trophy nel 1928 e 1929. Più recentemente, alle Mille Miglia del 2004-2005 (pilotata da Flaminio Valseriati) e 2006-2007, condotta dall'attuale proprietario, Ferruccio Nesi di Locarno (ottavo e 17esimo al traguardo). La «9 Brooklands», acquistata nel 2006, è spinta da un motore di appena

1'100 centimetri cubici, che eroga una potenza di 52cv; non tantissimi, ma nemmeno pochi se si considera che il peso della vettura è di soli 700 chili. La macchina presenta alcune peculiarità che la rendono simbiotica con la strada e vera testimone di un piacere di guida autentico, ormai gradatamente mitigato dal tempo. Il sedile del pilota si trova a meno di una ventina di centimetri da terra. È inoltre assolutamente priva di portiere ed è quindi necessario lasciarsi scivolare dolcemente nell'abitacolo per salirvi a bordo. I suoi dettagli ingegneristici le permettono di trasmettere ogni minima variazione di assetto, istintivamente controllabile con il fondo schiena. Il motore arriva a regime con estrema facilità e, una volta raggiunto il limite massimo di 5mila giri, i 52cv promessi si fanno sentire tutti. La «9 Brooklands» appare subito semplice da guidare: è molto maneggevole e non appena le ruote girano lo sterzo non richiede





▲ Un'automobile che richiede un'attenta manutenzione. È d'obbligo sostituire spesso l'olio e ingrassare le parti meccaniche.

grande sforzo, a differenza del pedale della frizione che va affondato con vigore ad ogni cambiata. ► La vettura, nata per correre, è quindi ideale sui percorsi misti: il telaio segue alla perfezione la traiettoria impostata. Un'automobile piccola ed essenziale, con un telaio robusto, ma che richiede un'attenta manutenzione. È necessario cambiare frequentemente l'olio motore e l'olio del cambio. Inoltre, a scadenze regolari è d'obbligo ingrassare gli ammortizzatori e una ventina di altri punti sparsi per tutto il telaio.

Sensazioni ► «Non posso negare che possedere una Oldtimer significa realizzare un sogno d'infanzia e, nel contempo, assumere la responsabilità di un pezzo di storia dell'automobile». Qualche settimana fa abbiamo incontrato il proprietario nei nostri uffici. Ne abbiamo subito gradito i modi gentili e, soprattutto, la sua autentica passione verso un periodo memorabile, che agli occhi di un mondo vorticosamente progressista sembra essersi sopito nello scorrere del tempo. Eppure, quel grande capitolo scritto dai pionieri che hanno forgiato la società contempo-

ranea, è appena trascorso; non ne abbiamo girato che una sottile pagina. L'interesse di Nessi non si limita dunque alla mera gioia di possedere una vettura di tale pregio. Con lui abbiamo scorso qualche fotografia della gara del Monteceneri (anni Trenta) riposta negli archivi ACS. È stato come se quegli uomini, coraggiosi per davvero, fossero ancora lì a sfidare le tortuose ed impolverate curve.

► Nessi ha iniziato a conoscere le Oldtimer all'università, comprando e vendendo auto usate come l'Alfa Romeo «GT Veloce», la Triumph «Herald», la VW «Maggiolino Cabriolet» e altre. Un hobby che gli ha fruttato una Chevrolet «Corvette» del 1957 (che possiede ancora oggi e con la quale ha partecipato a numerose gare). Tutte belle ma la Riley e, diciamo pure, le ante-guerra in generale sono particolari: «Le linee, i colori, l'odore dei tessuti e delle pelli, il loro luccichio, ci fanno rivivere momenti d'altri tempi. Raramente il collezionista inizia la sua avventura con l'acquisto di una vettura ante-guerra; di regola preferisce quelle degli anni Cinquanta o Sessanta. Ma poi, ci si accorge che la differenza tra queste ultime e le auto d'oggi non è poi così signifi-

SCHEDE TECNICHE

Modello Riley «9 Brooklands speed 1928» works car

Motore 4 cilindri in linea

Cilindrata 1087 cc

Alesaggio/corsa 60 x 95

Potenza 52 cv a 5200 giri

Cambio a quattro rapporti non sincronizzati

Trazione posteriore

Freni a tamburo con comando meccanico

Velocità oltre 133 km/h

Prima immatricolazione 1928

Ultimo passaggio di proprietà 2006

ficativa. Ed è in quel momento che si scoprono quelle davvero vecchie». ► Oggi Nessi è membro di comitato della Swiss-classic-racing-team, con sede a Grancia, e del quale nel 2007, assieme all'attuale presidente Stefano Coratelli e altri appassionati, è stato socio fondatore. Si tratta di un sodalizio che raggruppa cultori di vetture d'epoca. Per chi ne fosse interessato, www.classicracing.ch.

A cura di Elias Bertini

Foto: Massimo Pedrazzini

