



VELOCE COME UNA GIOSTRA

RILEY "9 BROOKLANDS"

È SOLO UNA "1100", MA PESA 700 CHILI E DÀ LA SENSAZIONE DI ANDARE FORTISSIMO, COME SULLE MACCHININE DEL LUNA PARK. CORSE IL TOURIST TROPHY NEL 1928 E NEL 1929

ANZIANITÀ DICHIARATA

Anche la Riley mantiene la targa inglese: la prima immatricolazione risale al 1928. Delle tre vetture del test, questa è dunque la più anziana. Partecipò a due edizioni del massacrante Tourist Trophy: nel 1928 e nel 1929.

Con numero di telaio 6019 e targa WK 6652, la nostra "9 Brooklands" venne immatricolata nel 1928 a nome di Percy Riley, titolare dell'omonima fabbrica automobilistica, ed è citata, come ex works car, a pag. 189 del libro di David G. Styles del 1982 "As old as the Industry". Fu guidata al Tourist Trophy per due anni, nel 1928 e nel 1929, e acquistata nel 2006 dallo svizzero Ferruccio Nessi, il proprietario, che ne ha anche ricostruito il passato. Più recentemente la vettura ha partecipato alle Mille Miglia del 2004 e del 2005 pilotata da Flaminio Valseriati e ancora nel 2006 e 2007 dallo stesso Nessi, che ci spiega: "Possedere un'auto d'epoca significa realizzare un sogno d'infanzia, insomma concedersi un giocattolo da grandi, che è poi la molla che mi ha

spinto al suo acquisto... un giocattolo in scala 1:1 che funziona per me come una macchina del tempo grazie alla sua linea, al luccichio delle cromature, all'odore dei tessuti e delle pelli, che misto a quello della benzina e del lubrificante, che trasuda un po' dappertutto, costituisce una miscela davvero esaltante. Se a tutto ciò aggiungi l'effetto della velocità che ti dà il vento in faccia, provi un senso di libertà totale". Nessi ha seguito il tipico percorso del collezionista esigente, passando dai modelli degli anni Cinquanta a quelli più datati. E quando gli è capitata l'opportunità di acquistare una Riley egli ha soddisfatto in un sol colpo tutte le sue aspettative. La "9 Brooklands" ha un motore di appena 1100 cm³ con una potenza di 52 CV, non tantissimi ma

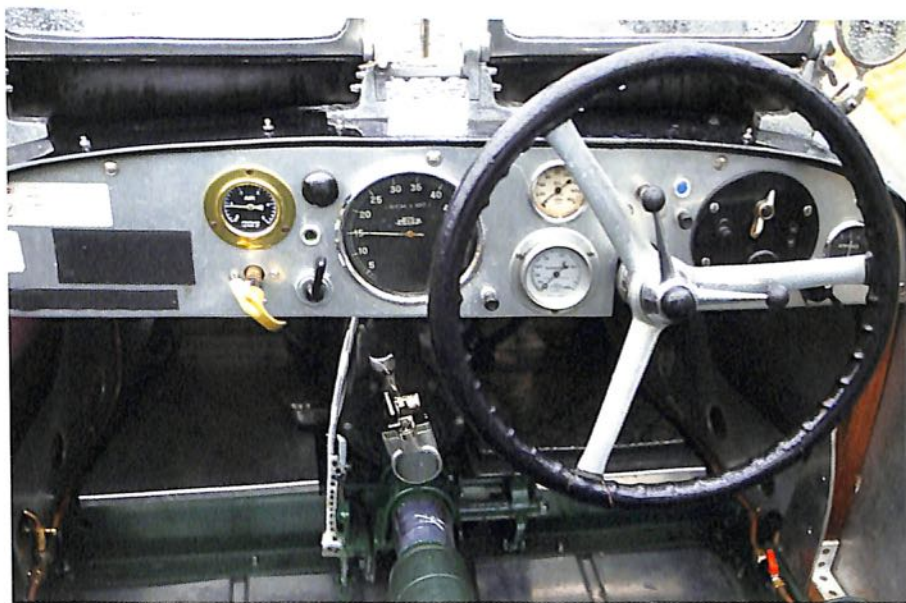




nemmeno pochi, se si considera che devono muovere appena 700 chili. Il sedile del pilota si trova a meno di una ventina di centimetri da terra e non ci sono del tutto le portiere. Più che salire a bordo, ci si deve perciò "calare" all'interno facendosi scivolare lentamente nell'abitacolo. Una volta raggiunta la posizione corretta diventa istintivo controllare ogni variazione dell'assetto con il fondo schiena, e si vive praticamente in simbiosi con la strada. Il motore prende i giri con estrema facilità e, una volta raggiunto il limite massimo di 5000, i 52 CV promessi ci sono tutti. La "9 Brooklands" appare subito >>>

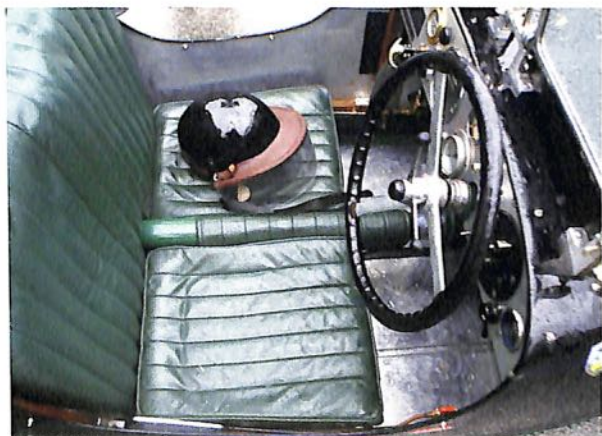
SEDUTI PER TERRA

In primo piano la Riley di Nessi, affiancata dalla HRC di Ripamonti e dalla Aston Martin di Valsertiati. Il sedile è molto basso e il pilota è seduto pochi centimetri sopra la strada.



ESSENZA SPORTIVA

Il cruscotto è dominato dal grande contagiri centrale; sul lato sinistro il comando per mettere in pressione il serbatoio della benzina, con relativo indicatore. L'anticipo si può regolare dal volante. A sinistra, l'angusto abitacolo.



IL PROPRIETARIO

AUTO USATE PER PASSIONE

Ferruccio Nessi, 55 anni, professionista legale, di Locarno (Svizzera), comincia a familiarizzare con le auto d'epoca all'università, dove compra e vende auto usate come Alfa Romeo "GT Veloce", Triumph "Herald", VW "Maggiolino Cabriolet". Grazie a questo commercio può permettersi di acquistare una Chevrolet "Corvette" del 1957 che possiede ancora oggi e con la quale ha partecipato a numerose gare, tra cui il Rally dell'Acropoli. Riesce quindi a trovare e comperare questa Riley "Brooklands" con la quale partecipa alla Mille Miglia del 2006 assieme a Valerio Bocelli, arrivando ottavo. Ora pensa ad un progetto ancora più ambizioso: partecipare al "Redbulljungfraustafette" che si terrà il 4 ottobre in Svizzera, gara estremamente impegnativa e particolarmente interessante per le prove e per il percorso, così diverso dalle nostre gare di regolarità.



LA STORIA DELLA MARCA

QUANDO LE BICICLETTE AVEVANO IL MOTORE

William Riley Junior nel 1870 assume la guida dell'azienda tessile di famiglia a Coventry e nel 1890 acquista la fabbrica di biciclette Bonnick & Co. Ltd., che diventa Riley Cycle Co. Ltd. Nel 1898, Percy Riley, figlio di William, intuisce il grande futuro che avrà l'automobile e costruisce la prima vettura Riley. Negli anni successivi, biciclette e tricicli vengono adattati a ricevere motori a benzina, ma i problemi tecnici inducono a progettare autovetture ex novo. Nel 1906 nasce la Riley Engine Co., il cui brevetto delle ruote a smontaggio rapido costituisce il business più redditizio. Nel 1925 viene progettato un nuovo modello con motore da 9 HP: la "Nine", sul quale si basa l'esemplare del servizio. La marca prosegue l'attività, nell'ambito del gruppo British Leyland, fino al 1969.



CLUB

GLI AMICI DEL LANCASHIRE

Fondato nel 1925, il Riley Motor Club offre ai suoi associati consulenza tecnica, ricerca di parti di ricambio, libri sulla storia della marca, sconti per l'associazione al R.A.C. (Royal Automobile Club), l'abbonamento al bollettino bimestrale "The Riley Record". Puntualmente vengono organizzati numerosi eventi, che si svolgono naturalmente soprattutto in Inghilterra. Cliccando sulla mappa visibile sul sito Internet del sodalizio è possibile individuare la geografia dei vari proprietari di Riley. www.rileymotorclub.org

Il Riley Register è invece il registro di marca, che, oltre a pubblicare un bollettino, mette a disposizione un catalogo di parti di ricambio e di accessori veramente completo e a prezzi abbastanza ragionevoli. C'è anche un club con sede in Svizzera, il Riley Club Schweiz. www.rileyregister.com www.riley-club.ch

Automobilia Riley: distintivi, cravatte, libri, tazze, biglietti di auguri si possono comperare da Tim Booth, 3 The Street, Health Charnock, Chorley, Lancashire, PR69HD (Inghilterra). Tel. 0044 11257 483387.



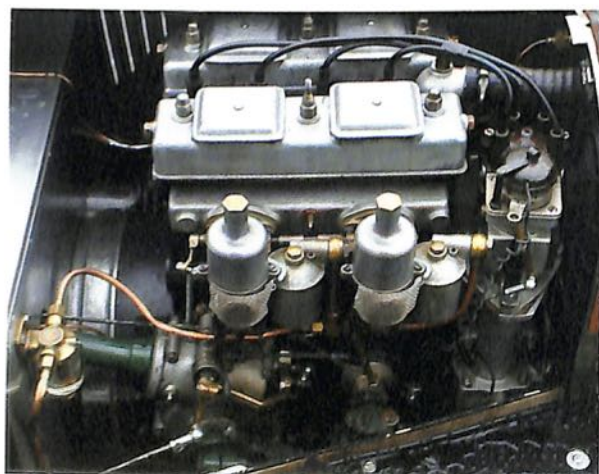
NATA PER IL TRIAL

Leggera, maneggevole e dalla guida istintiva, la "Brooklands" era molto indicata per il trial, specialità nata in Inghilterra all'inizio del Novecento e che consisteva nel disputare gare sui terreni di campagna. Qui, la "Brooklands" riusciva a battere rivali ben più potenti.

semplice da guidare, è molto maneggevole e non appena le ruote girano, lo sterzo non richiede un grande sforzo, a differenza del pedale della frizione che va affondato con vigore ad ogni cambiata, rendendo la guida un po' faticosa nello stop and go imposto dal traffico. Sui percorsi misti, ideali per questo genere di vetture, il telaio segue alla perfezione la traiettoria impostata e ogni minima variazione di assetto si avverte immediatamente. Questa piccola Riley è quindi una vettura essenziale, dal telaio molto robusto, ma che richiede un'attenta manutenzione. Niente può essere trascurato e grande attenzione deve essere dedicata anche alla frequenza di sostituzione dell'olio, non solo del motore ma anche del cambio, che deve essere frequente. Un'auto di quest'epoca comporta poi che si effettui, a scadenze regolari, l'ingrassaggio degli ammortizzatori

UN LITRO O POCO PIÙ

Il quattro cilindri in linea di poco più di un litro ha una potenza di 52 CV. In primo piano, i due carburatori SU: i tubi della benzina sono in rame. La distribuzione è affidata a due alberi a camme laterali.





LUI LA CONOSCE BENE

Il ticinese Ferruccio Nessi possiede la Riley dal 2006. Con essa ha corso due Mille Miglia. "Se conosci i suoi punti deboli e li curi - dice - non ti lascia mai a piedi."

e di un'altra ventina di punti sparsi per tutto il telaio. Singolare quanto è successo a Nessi nel corso dell'ultima gara, la Coppa di Bergamo. Mentre la vettura era parcheggiata, un bambino si è seduto al posto di guida e, immaginandosi pilota, ha toccato tutto quello che era a portata di mano danneggiando i tiranti della regolazione dell'anticipo sul volante. Solo che, pochi minuti dopo, Nessi doveva partire per la prova di regolarità che è stata percorsa con l'anticipo completamente fuori fase: si sono danneggiate le valvole e il motore ha cominciato a non rendere. Insomma, il proprietario di un'auto di questo tipo deve essere un po' meccanico e saper effettuare personalmente, prima e durante il viaggio, le verifiche necessarie al regolare funzionamento del veicolo. "Un proprietario premuroso sa capire le esigenze della sua vettura. Per esempio, la mia Riley" ricorda Nessi "ha bisogno di essere scaldata almeno una decina di minuti prima di partire. Guai se non lo faccio." ■

SORPRENDENTE L'AGILITÀ SUL MISTO PER UNA MACCHINA DEGLI ANNI VENTI





CARATTERISTICHE HRG "1.5 LE MANS"

MOTORE Ciclo otto, 4 cilindri in linea
 Basamento e testa in ghisa
 Albero motore a 3 supporti
 Pistoni in alluminio
 Alesaggio 68 mm
 Corsa 103 mm
 Cilindrata 1496 cm³
 Potenza 75 CV a 5200 giri/min
 Valvole in testa
 Distribuzione monoalbero a camme in testa
 Rapporto di compressione 8,5 :1
 Alimentazione con 2 carburatori SU
 Impianto elettrico 12 Volt
 Pompa della benzina elettrica
 Capacità serbatoio 60 litri.

TRASMISSIONE Trazione posteriore
 Frizione monodisco a secco
 Cambio a 4 rapporti non sincronizzati
 Leva di comando sul pavimento
 Pneumatici 5.50 x 16
 Ruote a raggi.

CORPO VETTURA Roadster 2 posti
 Telaio a longheroni d'acciaio longitudinali
 con traverse tubolari
 Carrozzeria in alluminio
 Sosp. ant. ad assale rigido con balestre
 semiellittiche longitudinali
 Sosp. post. a ponte rigido con balestre
 semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori a leva
 Freni a tamburo con comando meccanico.

DIMENSIONI E PESO Passo 2616 mm
 Carreggiata anteriore 1219 mm
 Carreggiata posteriore 1143 mm
 Altezza 1140 mm (con parabrezza)
 Peso in ordine di marcia 740 kg.

PRESTAZIONI Velocità 155 km/h
 Consumo medio 9,5 km/litro.

RILEY "9 BROOKLANDS"

Ciclo otto, 4 cilindri in linea
 Basamento e testa in ghisa
 Albero motore a 2 supporti
 Pistoni in alluminio
 Alesaggio 60 mm
 Corsa 95 mm
 Cilindrata 1087 cm³
 Potenza 52 CV a 5200 giri/min
 Valvole in testa
 Distribuzione a 2 alberi a camme laterali
 Rapporto di compressione 7,5 :1
 Alimentazione con 2 carburatori SU
 Impianto elettrico 12 Volt
 Pompa della benzina elettrica
 Capacità serbatoio 30 litri.

Trazione posteriore
 Frizione monodisco a secco
 Cambio a 4 rapporti non sincronizzati
 Leva di comando sul pavimento
 Pneumatici 4.50 x 19
 Ruote a raggi.

Roadster 2 posti
 Telaio a longheroni d'acciaio longitudinali
 con traverse tubolari
 Carrozzeria in alluminio
 Sosp. ant. ad assale rigido con balestre
 semiellittiche longitudinali
 Sosp. post. a ponte rigido con balestre
 semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori a leva
 Freni a tamburo con comando meccanico.

Passo 2438 mm
 Carreggiata anteriore 1290 mm
 Carreggiata posteriore 1290 mm
 Altezza 1270 mm (con parabrezza)
 Peso in ordine di marcia 730 kg.

Velocità 133 km/h
 Consumo medio 10,8 km/litro.

ASTON MARTIN "LE MANS"

Ciclo Otto, 4 cilindri in linea
 Basamento e testa in ghisa
 Albero motore a 3 supporti
 Pistoni in lega di magnesio
 Alesaggio 69,3 mm
 Corsa 89 mm
 Cilindrata 1495 cm³
 Potenza 75 CV a 5000 giri/min
 Valvole in testa
 Distribuzione monoalbero a camme in testa
 Rapporto di compressione 6.5:1
 Alimentazione con 2 carburatori SU
 Impianto elettrico 12 Volt
 Pompa della benzina elettrica
 Capacità serbatoio 72 litri.

Trazione posteriore
 Frizione monodisco a secco
 Cambio a 4 rapporti non sincronizzati
 Leva di comando sul pavimento
 Pneumatici: 5.25 oppure 5.50 x 18
 Ruote a raggi.

Tourer 4 posti
 Telaio a longheroni d'acciaio longitudinali
 con traverse tubolari
 Carrozzeria in lamiera
 Sosp. ant. ad assale rigido con balestre
 semiellittiche longitudinali
 Sosp. post. ponte rigido con balestre
 semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori a leva
 Freni tamburo con comando meccanico.

Passo 2600 mm
 Carreggiata anteriore 1350 mm
 Carreggiata posteriore 1345 mm
 Altezza 1300 mm (con parabrezza)
 Peso in ordine di marcia 1080 kg.

Velocità 135 km/h
 Consumo medio 10,5 km/litro.

**LUCI RIFLESSE SULL'ASFALTO, AEROSCREEN
 IMPERLATI DI PIOGGIA, SCIARPE
 AL COLLO: SEMBRA DI GUIDARE NEL KENT**



PER NON STONARE MEGLIO IL LEGNO

Se il box di casa è la soluzione più logica e più pratica per rimessare la propria vettura storica, il garage in legno è indubbiamente quella più affascinante e anche la più desiderata da qualsiasi appassionato. Per venire incontro alle esigenze di chi ha lo spazio sufficiente per edificare strutture di questo tipo, sono stati creati diversi tipi di ricoveri per auto. L'Inghilterra ne è la patria e un'idea di

quanto c'è in commercio la si può avere visitando il sito www.primeoak.co.uk, dove sono illustrate costruzioni di ogni genere, tutte di grande fascino (vedi foto a lato). C'è la struttura con annesso piccolo magazzino per gli attrezzi, quella per ospitare più vetture o anche una sola: in pratica si può realizzare qualunque tipo di rimessa, scegliendo anche tra varie altezze. Sempre dall'Inghilterra, ricordiamo la ditta Passmores, che da un secolo si è specializzata in costruzioni in legno (www.passmores.co.uk). Cliccando sul simbolo Carriage House Calculator ci si può anche divertire a costruire passo dopo passo il garage dei propri sogni. Da vedere anche il sito www.kingsland.uk.com Per quanto riguarda l'Italia, segnaliamo la produzione della Unopiù (www.unopiu.it) dove si possono acquistare sia semplici coperture in legno di pino nordico con i lati aperti, sia veri e propri garage larghi oltre tre metri e lunghi fino a quasi sei, con prezzi variabili da 2430 a 2745 euro. Sul sito www.gardenco.it ci sono box con misure fino a 6 metri di lunghezza per sei di larghezza a prezzi compresi tra i 2799 euro e i 4650 euro.



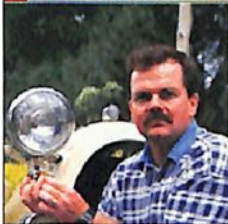
QUANDO L'ABITO FA IL PILOTA



Guidare una spider inglese richiede un abbigliamento adeguato: non soltanto per proteggersi dal freddo e dall'umidità quando si viaggia scoperti, ma soprattutto per essere "intonati" alla vettura. In questo campo operano marchi, ovviamente con sede in Gran Bretagna, specializzati nella realizzazione di cappelli, cuffie, occhiali,

guanti, giacconi in pelle idrorepellenti, perfetti per sfidare il vento e i rigori dell'inverno. Tra i prodotti più noti ci sono quelli proposti sul sito www.flying-jacket.com, adatti sia ai piloti d'aereo che di automobili sportive, gli evergreen della Barbour (www.barbour.com) e quelli reperibili sul sito www.ewenique.co.uk

SI ALLA SICUREZZA SE NON È INVASIVA



Anthony Pearson, australiano, è il titolare della Classic and Vintage Bulbs, un'azienda che si è specializzata nella risoluzione dei problemi di illuminazione sulle auto storiche (www.classicandvintagebulbs.com). Abbinando opportunamente i connettori originali alle nuove tecnologie è così possibile ottenere un'affidabilità delle lampadine pari a quella delle vetture odierne.

AUTOMOBILIA "VECCHIA INGHILTERRA"

Imanifesti di antiche gare inglesi si possono trovare sul sito www.vintageautoposters.com; le auto a pedali su www.classic-pedalcars.co.uk; i completi da picnic e molti altri oggetti su www.holden.co.uk Tra le più grandi mostre-scambio d'Europa, un posto d'onore lo merita il "Beaulieu Autojumble", nel Sud dell'Inghilterra (prossima edizione: 12 e 13 settembre 2009) che può vantare oltre duemila stand, dove è in vendita ogni tipo di automobilia, di letteratura e di modellismo.

