

RILEY NINE BROOKLANDS

# La star du Surrey



Créée en 1907, la piste de Brooklands devient rapidement un lieu de culte pour les amateurs de records de vitesse. Après 1918, l'époque est propice à tous les exploits. Le British Grand Prix y voit également le jour en 1926. C'est dans ce contexte qu'émerge une voiture hors norme, destinée à devenir une sérieuse référence dans l'univers de la compétition : la Riley Nine Brooklands.

TEXTE FRANCK FIGULS – PHOTOS BERNARD CANONNE



*Née Riley Nine Speed Model, son poids plume et son excellent moteur ont permis au modèle de se forger un solide palmarès à Brooklands, justifiant ainsi sa nouvelle dénomination.*



*Équipé en vêtements Chapal de pied en cap, il est temps de prendre la piste. L'excellente conception de la Nine a assuré le succès en course à de nombreux pilotes privés.*

**L** 920, le *Brooklands Automobile Racing Club* (BARC) renaît de ses cendres. Le célèbre anneau de vitesse a subi une cure de jouvence après le départ des militaires qui s'y étaient installés pendant la guerre, et le club investit les baraquements laissés vacants par le *Royal Flying Corp* (la future *Royal Air Force*). Le "flying village" qui abrita les pionniers de l'aviation britannique à compter des années 1910, va dès lors accueillir nombre de *sportsmen* et de pilotes automobiles. Il s'y crée peu à peu un tissu d'entreprises liées à la course automobile. Devant la renommée grandissante des lieux, le premier British Grand Prix s'y déroule le 7 août 1926. Il consacre la victoire de Louis Wagner et Robert Sénéchal sur une Delage 155 B. Le podium est d'ailleurs exclusivement composé d'automobiles françaises, puisque deux 155 B encadrent une Bugatti pilotée (maigre consolation) par un Anglais, Malcolm Campbell. Il est grand temps pour les Britanniques de réagir, et de se doter de voitures capables de défendre leurs couleurs. C'est chose faite en juillet 1926 avec la présentation de la Riley Nine à Shelsley Walsh. Il s'agit d'une très ancienne course de côte, rendez-vous annuel lors duquel fut présentée la Nine. Beaucoup de pilotes amateurs voient enfin en elle l'occasion d'organiser la riposte nationale. L'auto porte la dénomination de 9 HP.

Rappelons que le fameux "RAC hp rating" taxe les automobiles selon une formule qui s'appuie sur l'alésage et le nombre de cylindres. D'où la course très longue des mécaniques de l'époque, pour échapper aux taxes élevées.

### Révolution chez Riley

Deux modèles sont annoncés à l'*Olympia Motor Show* de Londres en octobre, une berline et un tourer quatre places. La voiture innove dans bien des domaines, mais c'est surtout son moteur qui retiendra l'attention. Le 4 cylindres 1 087 cm<sup>3</sup>, très bien conçu, bénéficie d'un rendement particulièrement élevé pour l'époque. Comme souvent, c'est dans le haut moteur qu'il faut en chercher les raisons. Ses culasses sont hémisphériques, le must de la technique à l'époque (on sait aujourd'hui que ce n'est pas le dessin le plus efficace) avec ses soupapes inclinées formant entre elles un angle de 90 degrés, propice à une bonne circulation des gaz. Second point fort, l'admission et l'échappement sont situés de part et d'autre de la culasse. Les gaz traversent ainsi celle-ci de part en part, entrant par les soupapes d'admission à droite dans le sens de la marche, et ressortant par les soupapes d'échappement côté gauche. D'où le terme "crossflow" donné à ce genre de culasses, dont le remplissage se trouve sensiblement amélioré.

Enfin, les deux arbres à cames sont disposés de chaque côté et très haut dans le bloc. Chacun commande ainsi sa rangée de soupapes. Une astuce qui réduit les coûts par rapport à un véritable double arbre en tête, mais autorise tout de même des tiges de culbuteurs très courtes, et donc un régime de rotation élevé du fait de l'inertie réduite de la distribution.

### Un "cygne" des temps...

Le vilebrequin repose quant à lui sur deux paliers, réduisant les frottements sans pour autant compromettre sa résistance vu sa faible longueur. Le bloc est refroidi par un circuit d'eau à thermosiphon, sans pompe, et dispose d'une lubrification sous pression. La magnéto est disposée verticalement à l'avant, entraînée par une cascade de pignons. Pour finir, notons que l'ensemble est suspendu sur des silentblocs en caoutchouc, une pratique très innovante dans les années vingt. Plymouth ressortira l'idée sept ans après Riley, avec son "Floating Power" lancé à grand renfort de publicité, ce qui généralisera le dispositif. Citroën suivra très vite le mouvement avec son "moteur flottant" vanté par une réclame célèbre montrant un cygne glissant sur l'eau d'un lac... Avec ses deux carburateurs Zenith (SU puis Solex par la suite), la puissance ressort à 42 ch, un chiffre tout à fait impressionnant pour une cylindrée aussi faible. Le vaillant

moteur Riley se voit en outre adjoindre une boîte de vitesses à la hauteur de ses ambitions, la "Silent Third". Elle dispose de quatre rapports, et utilise des pignons à denture hélicoïdale à prise constante, gage de passages de rapports silencieux. La Riley Nine est légère, et de belle facture, elle bénéficie en outre d'une excellente tenue de route selon les standards de 1926. Elle se révélera en outre très performante du fait d'un faible poids, contenu sous les 800 kg selon les versions.

### Les gènes de la course

La voiture bien née révèle un réel potentiel sportif. Ce n'est pourtant pas l'usine qui va songer la première à exploiter ses capacités en course, mais ses clients. Et en tout premier lieu, un certain John Godfrey Parry-Thomas. Après avoir travaillé comme ingénieur en chef chez Leyland, Parry-Thomas a fondé *Thomas Inventions Development Co* avec un ami de longue

date, le Major Ken Thomson. Tous deux se passionnent pour la technique sous toutes ses formes. L'entreprise est établie à Brooklands, choix logique pour une société d'ingénierie spécialisée dans la construction de voitures de course. Conscient du fort potentiel de l'auto en course, et de la place à prendre dans la classe 1 100 cm<sup>3</sup>, Parry-Thomas s'attaque donc à la Nine. Il entame la construction d'un prototype qui devra réutiliser le maximum d'organes tirés de la production, avec en tête l'idée de commercialiser une petite série de voitures de sport. Mais parallèlement aux développements prévus pour la clientèle, la société de Parry-Thomas s'est spécialisée dans la construction de voitures de records qu'il pilote parfois lui-même. La vitesse, c'est la grande cause de l'époque, et ils sont nombreux sur les rangs pour décrocher la performance absolue, comme Malcolm Campbell ou Henry Segrave. Parry-Thomas parvient à s'octroyer le record

avec la Chitty 4 rachetée au Comte Zborowski, transformée et rebaptisée Babs. Mais battu par Campbell, il tente à nouveau de reprendre le record, et trouve la mort au volant de Babs le 3 mars 1927, lors d'une tentative sur la plage de Pendine Sands au Pays de Galles (la Babs ressuscitée vient d'être exposée à Rétromobile). Ken Thomson fait alors appel à un nouvel associé, Ken Taylor. Reid Railton, autre grande figure de l'histoire des records, rejoint l'entreprise qui s'appelle dès lors *Thomson & Taylor*. Il avait été l'assistant de Parry-Thomas chez Leyland Motors, où ils travaillèrent ensemble sur la Leyland Eight et se lièrent d'amitié. Railton reprend la construction du prototype de la Nine.

### Préparation ad hoc

La revue *The Autocar* du 19 août 1927 nous fait découvrir le prototype. La première opération a consisté à raccourcir le châssis, faisant perdre 40 centimètres à →

*La Brooklands possède tout l'accastillage d'une voiture de tourisme, à commencer par ses éclairages. Ne nous laissons cependant pas abuser, il s'agit d'une authentique voiture de sport aux standards des années 30.*



l'empattement. Les longerons sont en outre pincés à l'arrière, afin d'y adapter une carrosserie profilée. A l'avant, un radiateur plus petit a été installé en position surbaissée derrière la traverse et non plus par-dessus.

Côté moteurs, des arbres à cames spéciaux et des pistons haute compression ont été montés, alors que bielles et vilebrequin sont restés d'origine. La pression d'huile est augmentée pour améliorer le graissage des paliers, et le circuit de refroidissement bénéficie maintenant d'une pompe à eau. Deux carburateurs plus gros, d'abord des RAG puis des Solex, viennent gaver les cylindres. Le collecteur d'échappement (en fonte d'origine) a fait place à un vrai "4 en 1" constitué de 4 tubes raccordés le

long du flanc gauche au fameux silencieux Brooklands, rendu obligatoire par les plaintes des riverains de l'anneau.

Ainsi préparé, le moteur revendique désormais une puissance de 50 ch à 5 000 tr/min, soit une honorable progression du rendement. La boîte de vitesses n'a pas été modifiée, seul le rapport de pont a été changé.

### Brooklands style

Une superbe carrosserie surbaissée habille l'auto, dans le style typique des "spéciales" de l'époque. La ligne de capot est horizontale et rectiligne, et une pointe aiguë culmine à l'arrière, abritant le réservoir d'essence d'une capacité de

6 gallons (22,7 l). La Riley est extrêmement basse. Témoin, le radiateur dont le bouchon n'est qu'à 90 cm du sol. Les sièges eux-mêmes ont été descendus à l'extrême, leur fond se trouvant à moins de 15 cm du sol. L'inclinaison de la colonne de direction a été modifiée en conséquence. Il en résulte une position de conduite si basse que les yeux se retrouvent au niveau du capot, et qu'il est possible de toucher le sol avec la main. Quant au poids, la voiture est si dépouillée qu'il se situe en fait sous la barre des 500 kg. Les essais menés sur le prototype s'avèrent plus que satisfaisants. Aussi, les tout premiers exemplaires de ce qui va devenir la Riley Nine Speed Model sont assemblés sur place par Thomson & Taylor en 1928.

D'un autodrome à l'autre. La ligne surbaissée de l'auto s'accorde bien au décor spécifique de l'anneau de Montlhéry, comme ce fut le cas de l'autre côté de la Manche.



A l'image du seul saute-vent du pilote, l'équipement avant, entièrement dédié à la vitesse, est réduit à sa plus simple expression. Il ne reste plus au passager occasionnel qu'à se faire oublier dans ce cockpit étriqué...

Puis c'est Riley qui prend en main la production à Coventry. 110 exemplaires seront fabriqués jusqu'en 1932, et la voiture prendra la dénomination successive de Brooklands Speed Model, puis de Brooklands.

Notre Brooklands française nous attend, discrètement rangée dans les stands de Montlhéry, et c'est Charles Collin de *Cecil Cars* qui nous a aujourd'hui conviés aimablement à en faire l'essai. L'exemplaire est particulièrement ramassé, un dessin propice à une bonne tenue de route, mais aussi aux vitesses élevées. Elle est présentée dans sa configuration de 1930, reconnaissable à son absence de portes ouvrantes. Plus civilisée que le prototype, elle dispose évidemment de phares et de garde-boues. Ces derniers sont fixés par deux bras verticaux, et maintenus latéralement par des tringles ancrées sur la carrosserie. Paradoxalement, le châssis de série est spécifique à la Brooklands, contrairement à celui du prototype. Les longerons plongent maintenant au raz du sol aussitôt après le bloc-moteur. A l'arrière, ils sont en revanche moins pincés, autorisant au réservoir une contenance portée à 10 gallons (38 l environ).

La carrosserie est réalisée en aluminium. La hauteur des sièges est moins radicale, et ces derniers bénéficient d'une sellerie soignée et assez épaisse. La position de

conduite s'en trouve quelque peu rehaussée. Les ouvertures latérales du cockpit sont donc moins échanquées, mais plus larges pour faciliter l'accès à bord, toutes proportions gardées... Le volant est évidemment placé à droite, et le conducteur dispose maintenant d'un saute-vent.

Sous le capot, les choses sont très proches du prototype, à l'exception des carburateurs qui sont ici des SU, mais le moteur affiche toujours fièrement ses 50 CV. Le poids total est quant à lui plus élevé, du fait de l'équipement plus complet (là aussi, tout est relatif), et avoisine les 750 kg.

### Accrochez-vous !

Le premier coup de démarreur suffit à réveiller le petit 4 cylindres. Sa voix est un peu étouffée par le silencieux latéral, et son timbre plus rauque. Mais les montées en régime sont franches. S'installer à bord est en soi un exercice acrobatique, surtout si vous êtes le second à avoir eu cette idée bien saugrenue. Et une fois assis, l'ambiance est à l'intimité du fait d'une largeur réduite. "Il va nous falloir maintenir une certaine vitesse sur le banking", prévient Charles, "sans quoi le passager a tendance à glisser sur le pilote". Le décor est planté !

L'auto s'extrait sans peine des stands. Décidément, ce petit 1 100 diabolique, fait

montre d'une belle souplesse et d'une sacrée allonge. Les rapports montent avec facilité, et surtout sans accroc. La mise en vitesse est aisée, on se prendrait presque au jeu si ce n'était la survenance régulière d'une jonction du revêtement. La voiture effectue aussitôt un bond qui nous voit tous deux soulager les sièges un bref instant, et décoller de cinq bons centimètres...

Car c'est bien là la limite de la voiture. La conception de son châssis ne peut cacher son grand âge. Le revêtement irrégulier accentue encore les défauts. Dans certains cas, une fréquence de roulis étonnante s'installe même dans les trains roulants, qui pousse la Nine à se dandiner autour de son axe longitudinal. "C'est assez perturbant, mais ça remet bien en perspective les performances des pilotes de l'époque", comme me le crie Charles. "Quand on connaît la qualité des revêtements sur lesquels ils évoluaient, on ne peut en effet qu'être admiratif. Piloter ces voitures à haute vitesse relevait véritablement de l'exploit, y compris physique". On se remémore volontiers les photos d'époque prises à Brooklands, montrant des autos lancées à pleine vitesse, les quatre roues en l'air.

Il ne pleut pas, la chance est avec nous, avec moi en tout cas. Car toute pluie, aussi fine fût-elle, serait un vrai problème, car rien ne vient détourner l'air qui me →

**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES**  
RILEY 9 BROOKLANDS (1930)

**MOTEUR**

**Type :** Riley 9, 4 cylindres en ligne. **Cylindrée :** 1 087 cm<sup>3</sup> (60,3 mm x 95,2 mm).  
**Distribution :** 2 arbres à cames latéraux disposés à mi-hauteur, entraînés par cascade de pignons, avec poussoirs, tiges et basculeurs. **Culasse :** type crossflow, chambres hémisphériques. **Soupapes :** 2 soupapes par cylindre inclinées à 45 degrés.  
**Refroidissement :** par eau avec pompe dans le circuit. **Lubrification :** circuit sous pression. **Carburant :** 2 carburateurs SU OM ou 2 Solex 26 mm. **Puissance :** 50 ch à 5 000 tr/min. **Allumage :** par magnéto, entraînée par arbre et pignons.

**TRANSMISSION**

**Embrayage :** monodisque à sec. **Boîte de vitesses :** type "Silent Third" à 4 rapports plus marche arrière. **Pont arrière :** rigide, rapport 4,77 :1.

**CHÂSSIS**

**Empattement :** 8 pieds (approx 2 467 mm). **Voies AV et AR :** 3 pieds 11 3/4 pouces (approx 1 212,5 mm). **Suspensions :** ressorts à lame semi-elliptiques. **Freins :** 4 tambours diam 10 1/8 pouces sur les premiers modèles, puis 13 pouces, commande par câbles et biellettes. **Réservoir :** 10 gallons. Poids : 750 kg environ.

**CARROSSERIE**

**Type :** roadster 2 places. **Construction :** panneaux d'aluminium.

**PERFORMANCES**

**Vitesse maximum :** 130 km/h environ.



Les 50 chevaux de son 1 100 cm<sup>3</sup> et sa hauteur réduite confèrent à l'auto d'excellentes performances, avec près de 130 km/h en pointe. La calandre en forme de cœur est propre à toutes les Riley.



Avec la Nine Brooklands, Riley acquiert enfin un palmarès en course à la hauteur de son savoir-faire technique. A l'image de l'excellente boîte "Silent Third", et d'une conception générale assez avant-gardiste.

fouette le visage et le haut du buste. Charles bénéficie en revanche d'une protection de tout premier ordre avec un saute-vent d'au moins 30 cm de large... On imagine les épreuves longue distance dans de telles autos. Sans compter qu'aucune poignée de maintien n'existe pour le passager, à l'exception du volant, encore un point marqué par le pilote. "La Riley Brooklands Nine est vraiment l'affirmation de la voiture de sport du début des années trente", comme nous l'explique Charles. "Elle est vraiment très plaisante à conduire pour peu que la route soit bien plane, elle reste alors très efficace pour son âge".

**Au-dessus de la "37" ?**

La Brooklands va d'ailleurs prouver ses qualités avec une carrière bien remplie en course, et un palmarès hautement respectable. Sa première sortie se solde d'emblée par une victoire au meeting d'automne 1927 à Brooklands. Reid Railton enlève la course à 91,37 mph de moyenne (147 km/h), effectuant son tour le plus rapide à

98,62 mph (158,71 km/h). Les exploits de la petite 1100 vont se multiplier dans le Surrey, donnant son nom à l'auto. Elle y établira aussi nombre de records, comme celui des 500 miles porté à 87,09 mph de moyenne par Henry Purdy, l'un des Bentley's Boys. Le petit monstre se joue régulièrement de ses adversaires de plus grosse cylindrée, et même les monstrueuses Bentley ne sont plus à l'abri. En 1930, la Nine se place quatrième à Brooklands derrière... deux Bentley et une Aston Martin. Ses victoires ne se comptent plus, même le Rallye Monte-Carlo ne lui résiste pas. Mais le point d'orgue de cette carrière sera sans conteste représenté par les participations au Mans. En 1933, une Nine termine ainsi quatrième derrière le trio d'Alfa Romeo d'usine (des 8C 2,3 litres à compresseur...). La marque revient l'année suivante avec une véritable armada, composée de six Riley dont quatre d'usine, qui terminent toutes. Deux 1 500 aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places, une Brooklands à la 5<sup>e</sup> place, et trois Ulster Imp, elles aussi avec le

1 087 cm<sup>3</sup>, aux 6<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> places. Car Riley a préparé la relève, avec un six cylindres 1 500 cm<sup>3</sup>. La 1 100 va passer la main, et 1934 constituera la fin de l'engagement direct de Riley en course. La période reste néanmoins comme une parenthèse exceptionnelle dans l'histoire de la marque, l'occasion de se forger une réputation à la hauteur de ses réalisations techniques. Quant à la Brooklands, elle demeure l'une des meilleures voitures légères de la production britannique qui rencontra le plus de succès durant l'entre-deux-guerres. Succès confirmé par le regretté Jacques Potherat (grand spécialiste des British Sportscars) qui l'a même placée un cran au-dessus de la Bugatti 37 dans son musée imaginaire, et ce n'est pas peu dire... ●

*Merci à Charles Collin de Cécil Cars pour ce baptême de piste instructif et fertile en sensations fortes, et à Chapal pour son superbe équipement pilote.*