

Carte Blanche

Unter den bekannten Karossiers finden sich viele Italiener und Franzosen, Deutsche und Briten. An Schweizer denkt man da eher weniger, oder kennen Sie Walter König? Der Mann aus Basel präsentierte 1949 mit seinem Riley-Coupé eine Skulptur von einem Automobil.

TEXT Axel E. Catton // FOTOS Stan Papior



Gut zu wissen

RILEY 2.5 RMB TRANSFORMABLE COUPÉ

Eckdaten: Reihenvierzylinder-Motor, OHV, 2443 cm³, 100 PS, 1510 kg, 145 km/h, 1948

Preis: k. A., Einzelstück

Charakter: Ein wunderbar schräges Coupé mit einer Fülle von Details, die erst Jahrzehnte später wiederentdeckt wurden



Ganz ohne Vorbilder arbeitete auch Köng nicht: Anklänge an Jaguar XK120 und Alfa 8C sind erkennbar



Die Fülle an originellen Details überwältigt. Was aussieht wie ein Navi-Halter, bot schon vor 70 Jahren Platz für eine Landkarte. Aus Papier



Der 2,5-Liter-Reihenvierzylinder blieb unverändert. 100 PS reichten trotz der aerodynamischen Karosserie nur für 145 km/h



Länge läuft – mit mehr als fünf Metern ist Köngs Coupé noch heute beeindruckend. Die T-Tops fanden Platz im Kofferraum

Carte Blanche – ein weißes Blatt Papier –, der Traum eines jeden Automobildesigners, einmal bei null anzufangen, keine Grenzen auferlegt zu bekommen und keinen Kundenwunsch berücksichtigen zu müssen, dürfte sicherlich nur in wenigen Fällen Realität geworden sein. Im Sommer des Jahres 1948 findet sich der Schweizer Automobildesigner Walter Köng allerdings in dieser beneidenswerten Situation – und erschafft ein durch und durch extravagantes Automobil. Aber der Reihe nach.

Der junge Walter, Jahrgang 1908, wird in seine spätere Berufung sprichwörtlich hineingeboren, er beginnt seine Karriere bereits im Alter von 20 Jahren im elterlichen Karosseriebetrieb, wo ihn der Vater mit der Erstellung von Zeichnungen und Formgestaltung beauftragt. Doch Köng will mehr: Anfang der 1930er-Jahre reist er in die USA, um dort zunächst bei Chrysler und später in der noch jungen Designabteilung von Packard zu lernen und sich schließlich einen Namen zu machen. Der frühe Tod des Vaters 1935 veranlasst Walter allerdings zur Rückkehr nach Basel und zur Übernahme der „Auto-Wagnerei Carrosserie Köng“.

Die Schweizer Manufaktur spezialisiert sich auf den Bau von Einzelkarosserien auf Bestellung betuchter Kunden, die Chassis von Rolls-Royce, Bentley, Jaguar, Delahaye oder Alfa Romeo einkleiden lassen. Walter Köng selbst sagt man einen Hang zu britischen Automobilen nach, was sich auch in seiner wohl bedeutendsten Kreation widerspiegelt, dem großartigen Riley 2.5 RMB Transformable Coupé, welches er 1949 auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert – und welches Sie auf diesen Seiten nun in aller Ausführlichkeit betrachten können.

Vieles ist besonders an diesem faszinierenden Automobil, alles aber muss man unter der Vorgabe betrachten, dass hier kein Unternehmen und auch kein reicher Mäzen als Kunde oder Auftraggeber hinter dem Projekt steht, sondern Walter Köng selbst, der hier an diesem großen, beeindruckenden Viersitzer zeigen wollte, was er und sein Unternehmen zu leisten vermochten.

Riley-Chassis mit 2,5-Liter-Motor

Köngs Firma gehört nicht zu den „etablierten“ und weltweit bekannten Karosserie-Unternehmen der 30er- und 40er-Jahre, sie verfügt daher auch nicht über derartige Kontakte, die eine kostenfreie oder sehr günstige Überlassung eines Chassis ermöglichen hätten. Köng will für sein Projekt zunächst das Chassis eines Bentley verwenden, entscheidet sich jedoch am Ende wohl auch aus Kostengründen für den vor allem in Großbritannien bei der gehobenen Mittelklasse beliebten Riley 2.5 RMB. Mit dem seit 1946 erhältlichen 2,5-Liter-Vierzylindermotor mit 100 PS bietet der Riley dank der langen Tourenübersetzung für damalige Verhältnisse gute Fahrleistungen, kann sich aber mit den


**DATEN
UND
FAKTEN**
**Riley 2.5 RMB Transformable
Coupé, Baujahr 1948**

MOTOR Vierzylinder-Reihenmotor, 2443 cm³, Bohrung x Hub 80,5 x 120 mm, 100 PS bei 4500/min, 182 Nm bei 2500/min, Verdichtung 6,8:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei halbhoch liegende Nockenwellen und Kipphebel, zwei SU-Vergaser

KRAFTÜBERTRAGUNG Vierganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Coupé-Karosserie mit zwei Türen und vier Sitzen auf einem Stahlrahmen, vorn Einzelradaufhängung, Drehstabfederung, Teleskopstoßdämpfer, hinten Starrachse, halbelliptische Federn, Hebelarmdämpfer, Trommelbremsen rundum, Reifen 6.00-16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 3020 mm, Länge x Breite x Höhe 5120 x 1600 x 1450 mm, Gewicht 1510 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Höchstgeschwindigkeit 145 km/h, Verbrauch k.A.

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1948, nur ein Exemplar

Sechs- und Achtzylindern der großen Konkurrenz nicht messen. Auf der anderen Seite versprechen jedoch Zahnstangenlenkung, Einzelradaufhängung vorn und hydraulische Bremsen ansprechende Voraussetzungen für einen guten Tourenwagen.

Akribisch verzeichnet die Schweizerische Zollverwaltung am 11. Oktober 1948 die Einfuhr eines „Chassis Riley 58S“ mit der Fahrgestellnummer 3358 und einem Leergewicht von 1069 kg. Selbst die Polsterung ist angegeben: „Leder kupferrot“. Als neuer Halter ist Walter König aus der Gottelfstraße in Basel eingetragen.

Bei der Vorstellung des neu gestalteten weißen Coupés 1949 auf einem Stand beim Genfer Automobilsalon wird der Mann gewusst haben, dass es bei einem Einzelstück bleiben wird. Es findet sich kein Kunde, mit 40 000 Schweizer Franken ist das Coupé anderthalbmal so teuer wie ein vergleichbarer Delahaye. König behält seinen Traumwagen bis zu seinem Tod im Jahr 1976. Anschließend geht das Coupé in den Besitz seines guten Freundes Erich Haller über, der es erst vor wenigen Jahren altersbedingt dem dritten Besitzer, dem Londoner Riley-Sammler Allan Fuller, verkauft.

Auffälliges Design

Für Fuller markiert der weiße Riley seitdem das Glanzstück seiner Sammlung: „Ich habe mich immer schon sehr für Riley interessiert, außer dem König besitze ich noch ein 1.5 Drophead Coupé von 1953, einen seltenen 1.5 Shooting Brake von Bonnilack sowie einen 1950er-Roadster. Als Lukas Hüni mir vor einigen Jahren das Transformable Coupé anbot, war schnell klar, dass es in meine Kollektion gehört.“ Fuller und sein „weißer Wal“ residieren in Putney am südlichen Themseufer mitten in London. Als wir uns schließlich zum verabredeten Fototermin am Fluss treffen, zieht der große Riley sofort die Blicke der Passanten auf sich. Dieses eigentümlich gestaltete Auto fällt auf, so viel ist klar.

Neben der ungewöhnlichen Farbwahl für ein Showobjekt beeindruckt die vollständig aus Aluminium gefertigte Karosserie vor allem mit ihrem damals hochmodernen Fastback und den imposanten Dimensionen. Mit einer Länge von 5,12 Metern und einer Höhe von 1,45 Metern ist der Viersitzer genauso lang und hoch wie ein heutiger Siebener-BMW, mit nur 1,60 Metern Breite indes zeittypisch deutlich schmaler.

Auf den ersten Blick denken erfahrene Betrachter wegen des dominierenden vertikalen Grills und der eng stehenden Scheinwerfer vorwiegend an einen Vorkriegs-Alfa, einen Delahaye oder einen damals hochaktuellen Jaguar XK120. Das große Fließheck zeigt dagegen Anleihen an den Bentley R Type Continental, mit dem der Riley auch ungefähr die Abmessungen teilt. Am auffallendsten sind jedoch die vier transparenten Dachfenster, von denen die beiden vorderen herausnehmbar sind.

Wer glaubt, T-Tops seien erst mit der Corvette C3 1968 eingeführt worden, sieht sich hier widerlegt. Die deutlich herausgearbeiteten vorderen Kotflügel zieren konkave Einbuchtungen bis in die Türen, wie sie Chevrolet acht Jahre später, 1956, bei der Corvette eingeführt hat. Bei der Vorstellung 1949 wies der Riley hinten noch abgedeckte Radhäuser auf, die später aber von König selbst zur besseren Kühlung der Hinterradbremzen dünnen Bögen weichen mussten, während ein vorn angebrachter Lufteinlass Kühlluft auf die Bremsen leiten sollte. Optisch kein wirklicher Gewinn.

Was sich allerdings nur schwer in Worte, aber hoffentlich zumindest in Fotos fassen lässt, sind die ausgesprochene Würde und die überraschende Grazie, mit denen sich dieses große Coupé präsentiert. Allan Fuller ist trotz der mit 26 Grad hochsommerlichen Temperaturen mit Strohhut, Schlips und Jackett erschienen, „das gehört sich so, wenn man einen Riley fährt“.

„Die Anzahl der Neuerungen und tollen Ideen, die Walter König in dieses Auto gebaut hat, ist beeindruckend“, schwärmt der Besitzer. „Das fängt natürlich schon mit den transparenten Dachteilen an. Doch die vorderen lassen sich nicht nur herausnehmen, sie können an der Unterseite der Heckklappe in kleine gefütterte Taschen eingeschoben werden, sodass sie auch bei einem vollen Kofferraum sofort erreichbar sind.“

In diesen Taschen verbirgt sich noch eine andere kleine Besonderheit: zwei Sonnenblenden aus Seide, die sich in die Öffnungen setzen lassen, um die Passagiere vor allzu starker direkter Sonneneinstrahlung zu schützen. „Und die haben wiederum kleine Klappen vorn, die den Fahrtwind direkt ins Innere leiten, wenn man das will“, freut sich Allan.

Zahlreiche ingeniose Details

Schon an der Front hatte Königs Handschrift für eine leichte Optik gesorgt, indem er die bis dahin üblichen großen A-Säulen in zwei Säulen teilte und dazwischen ein Fenster einsetzte. Auf der Motorhaube findet sich der mysteriöse Chromschriftzug „Blanch“, den uns auch Allan Fuller nicht erklären kann.

Ein verspieltes Detail ist die wunderbar geschwungene Oberseite des Armaturenbretts – das „Torpédo“, wie die Schweizer „Automobil Revue“ 1950 begeistert schrieb –, die sich auch von außen sichtbar an die geschwungene Form der Front anfügt. B- und C-Säulen sind nach vorn geneigt, was den Riley „auch im Stand schnell aussehen lässt“, wie Fotograf Stan Papior bemerkt. Die Unterseite ist nach damaligen Erkenntnissen der Aerodynamik vollverkleidet.

Im Innenraum mit seiner Fülle ingenioser Details fühle ich mich dem Erschaffer dieses Autos besonders nahe. Das Armaturenbrett mit seinen elfenbeinfarbenen Instrumenten ist ganz in kupferrotem Leder



- 1 Herausnehmbare Dachteile 20 Jahre vor den amerikanischen T-Tops
- 2 Armaturenbrett in Kupferrot mit elfenbeinfarbenen Instrumenten
- 3 „105“ könnte ein Hinweis auf leicht angehobene Motorleistung sein
- 4 Dachteile in Seidentaschen an der Unterseite des Kofferdeckels verstaut
- 5 Seidengardinen mit Lufteinlässen kommen bei geöffnetem Dach zum Einsatz
- 6 Mit 5,12 m Länge ist Königs Riley auch heute noch beeindruckend
- 7 Besitzer Fuller kam in einer Kleidung, die zu seinem einzigartigen Automobil passte
- 8 Zwei Stützen zur beidseitigen Betankung führen in denselben Tank
- 9 Rückbank in Leder kupferrot original, Vordersitze bereits einmal neu bezogen
- 10 Stolz prangt das Logo von Walter Königs Karosseriebetrieb auf dem Einzelstück



Riley-Sammler Allan Fuller bewundert seinen automobilen Schatz: „Ich habe noch zwei andere seltene Rileys, aber Königs Coupé ist die Krönung.“

gehalten, selbst das Autoradio von „His Master’s Voice“ und dessen heute etwas abgegriffene Bedienelemente. Links bietet sich dem Beifahrer ein lederbezogener Haltebügel an, wenn der Fahrer den 100 PS des Riley eine zu freie Hand gibt – rund 145 km/h sollen drin gewesen sein. In der Mitte befindet sich, was wir heute einen Smartphone-Halter nennen würden – ein metal-lerer Rahmen, in den sich eine Straßenkarte klemmen lässt, sodass der Fahrer während der Fahrt die Karte lesen kann.

Die breiten und bequemen Vordersitze selbst sind beide über einen Chromknopf höhenverstellbar (!), doch auch die hinteren Fauteuils sind an Bequemlichkeit nur schwer zu überbieten. „Das Leder im Fond ist noch original, die Vordersitze sind hingegen schon einmal überarbeitet worden, aber leider nicht gut genug“, kritisiert der anspruchsvolle Besitzer, „da muss ich noch mal ran.“ In jeder der beiden Vordertüren hat der passionierte Pfeifenraucher Kög kleine Aschenbecher installiert, die sich verspielt über einen Holzknopf herausziehen lassen.

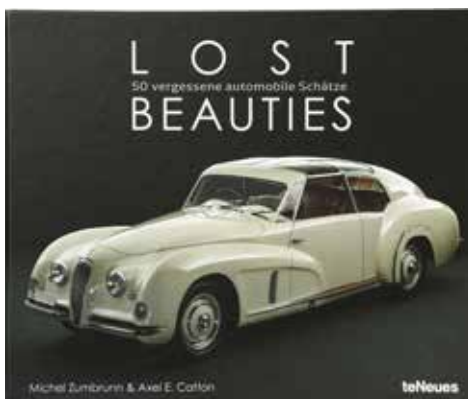
Ein besonders modernes Detail in diesem 73 Jahre alten Einzelstück ist ein Knopf in der Innenseite des Türrahmens, mit dem

sich der Kofferraum fernentriegeln lässt, damit außen weder Griff noch Schloss die Optik stören. Die Kofferraumscharniere sind für ein geringeres Gewicht gelocht, auch das ein Anklang an die Luftfahrt.

Perfekte Fotolocation

Für die weiteren Aufnahmen hat Allan uns Zugang zum 1712 erbauten Roehampton House verschafft, das abgeschottet vom Londoner Verkehr mitten im gleichnamigen Stadtteil nur auf uns zu warten scheint. Hier folgt er geduldig den Anweisungen des Fotografen, setzt zurück, fährt an. Trotz der Hitze erledigt der Riley diese Anstrengungen problemlos.

Bevor wir nach Hause fahren, erklärt Allan uns noch ein Detail, das ihn stört: „Die hinteren Blinker sind später einmal oben angebracht worden, die würde ich am liebsten wieder abbauen.“ Doch unsere folgende Recherche zeigt, dass Walter Kög selbst wahrscheinlich zur Zeit des Umbaus der Radhäuser diese Blinker dort angebracht hat; schon sehr frühe Aufnahmen bestätigen das. „Na, dann bleibt das natürlich so“, sagt Allan mit einem bewundernden Lächeln für den Erbauer seines englisch-schweizerischen Einzelstücks. ■



■ Fullers Kög-Coupé zielt auch das Cover von Axel Cattons Buch „Lost Beauties“, in dem der Autor 50 äußerst seltene Automobile vorstellt – von Marilyn Monroes Thunderbird bis zum Elektrodreirad aus den 1940ern. 39,90 Euro, buecher-teneues.de