



RCS Newsletter 1 / 2026

Muttenz, im März 2026

Liebe RCS – Mitglieder und RILEY – Freunde

Der Frühling hat bei uns dieses Jahr – so scheint es mir – früher als sonst Einzug gehalten. Vielleicht will er uns etwas von der «aus den Fugen geratenen Welt» (Maloney lässt grüssen) ablenken. Ich gehe davon aus, dass unsere Oldies den Winterschlaf gut überstanden haben und mit Ihren Piloten auf neue Taten/Ausfahrten brennen.

Frühling ist auch die Zeit für unsere GV, in diesem Jahr die 48.; unser Jubiläum ist also nicht mehr weit.....

Wie gewohnt liegen dem ersten Newsletter des Jahres die folgenden GV-Unterlagen bei:

- Einladung mit Traktandenliste
- Anmeldung mit Tagesprogramm
- Jahresrechnung 2025 / Budget 2026
- Jahresbericht des Präsidenten / Mutationen

Die diesjährige GV findet im Hotel Krone, Wangen an der Aare statt. Davor erleben wir eine Führung durch das Formel-1-Museum (f1-museum.ch) in Langenthal und zwar mit der Schweizer Rennfahrer-Legende Jo Vonlanthen persönlich.

Diese Ausgabe des Newsletters ist nicht ganz so Riley-lastig, wie gewohnt: Unsere rasende Reporterin Christiane berichtet über das Grimm'sche Oldie-Jahr 2025 mit Riley und MG. Ob es ein märchenhaftes war, bleibt dem Leser überlassen. Zumindest war es äusserst ereignisreich und vollgepackt mit Erlebnissen. Damit alles Platz findet, teilen wir den Bericht auf die Newsletter 1 und 2 auf. Ein Besuch des Pantheon Muttenz lohnt sich allemal, wie der Rundgang durch die Bugatti-Ausstellung zeigt. Die Ausstellung dauert noch bis zum 12. April 2026.

Viel Spass beim Lesen wünscht

Urs Meier



Gesehen im Pantheon Muttenz

Grimm's Oldi Jahr 2025 (Teil 1)

Mit etwas Verspätung ein Rückblick auf unsere letztjährige Saison, die leider für den Riley ein sehr abruptes und frühes Ende nahm....

Traditionsgemäss starteten wir das Jahr am ersten Februarwochenende auf der Schwäbischen Alb. Da ich darüber schon vor einiger Zeit ausführlich geschrieben habe, werde ich den Anlass heute nur kurz erwähnen. Leider fehlt schon seit Jahren der erwünschte Schnee, immerhin blieb es trocken und es gab keine nennenswerten Ausfälle oder sogar Unfälle. Der Kreis der Teilnehmer wird übrigens immer grösser, vielleicht hat das ja auch mit «dem guten Winterwetter» zu tun? In den folgenden Wochen standen dann lediglich einige kurze Ausfahrten bzw. Anlässe auf dem Programm.

Ende April ging es mit dem MG Club für eine Woche nach Meran. Bereits zum 3. Mal (davon 2x mit dem Riley anstatt dem kleinen schwachen MG) durften wir wieder dabei sein. Auch über diesen Anlass habe ich 2023 schon im Newsletter geschrieben. Dieses Mal waren 38 Fahrzeuge angemeldet, eine Rekordzahl. Das OK Team hat mit Unterstützung des Hoteliers wieder tolle Routen mit kulinarischen Highlights zusammengestellt. Dazwischen konnten wir dank des guten Wetters auch den schicken Pool im Schenna Resort geniessen.



Kaum wieder zu Hause stand die nächste Reise an. Unsere holländischen MG Freunde veranstalten jedes Jahr Anfang Mai einen «MG Workshop» an ihrem Wohnort. Bisher war uns der weite Weg für einen einzigen Tag jeweils zu weit, da aber meine Schwester in Deutschland im Mai ihren runden Geburtstag gross feiern wollte, konnten wir die beiden Anlässe gut verbinden. Das war auch der Grund, warum wir an der RCS GV nicht anwesend waren. Da an diesem «Schraubertag» die eigenen Oldtimer zu Hause bleiben, fuhren wir mit unserem Peugeot am 9. Mai voller Vorfreude Richtung Holland. Auf der deutschen Autobahn blinkten plötzlich alle Warnleuchten und das Auto verlor deutlich an Leistung. Das ganze Prozedere werde ich euch nicht schildern. Jedenfalls hat uns eine kleine, abgebrochene Zündkerze viel Ärger und Zeitverlust gekostet. Der Schaden

selber war mit rund 300 CHF sehr human, aber wir mussten die Reise in einem Mietwagen fortsetzen und in der folgenden Woche unseren Peugeot natürlich auch wieder abholen. Fazit: da nimmt man einmal den «Neuwagen», und was passiert?

Der Workshop selber war sehr lustig und international. Aufgebaut wie ein Postenlauf wechselte man jeweils zur vollen Stunde den Standort und erfuhr Tipps und Tricks auf deutsch oder englisch, z.B. zu den Themen «Bremsen einschleifen/einstellen», «Interieur selber nähen» u.a. Es gab auch einen kleinen Wettbewerb rund um das Thema MG sowie einen «artfremden» Vortrag über den sogenannten «goldenen Schnitt». Dazwischen wurden wir gut gepflegt und den Abend konnten wir dank des schönen Wetters sogar im Garten verbringen. Nach ein paar Tagen bei meiner Familie machten wir uns – inzwischen wieder mit dem eigenen Auto - auf den Heimweg in die Schweiz. Denn der nächste Anlass stand ja schon bevor.



Der «Internationale MG Event of the Year» fand 2025 in Padua statt. Vor einigen Jahren waren wir mit Fritz Wirz an der Automesse in Padua und damals konnte ich die tolle Altstadt nur kurz besuchen. Daher war klar, dass wir teilnehmen werden. Am 27. Mai machten wir uns also im Lieferwagen auf den Weg, der kleine MG wie üblich hinten auf der Brücke. Standort für den Anlass war die Stadt Abano Terme, bekannt für seine heissen Thermalquellen und ein beliebter Kurort. Das Hotel wurde uns zugewiesen, es war ziemlich gross und sehr «vintage» eingerichtet. Später stellten wir fest, dass hier alle Hotels so aussehen, vermutlich mögen die Italiener das so.... Hier trafen wir auch schon die ersten bekannten Gesichter und verbrachten ein paar nette Stunden, bevor es dann am Donnerstag offiziell losging. Mit rund 130 Teilnehmern war diese Ausgabe etwas kleiner als vermutet, aber das konnte uns ja nur recht sein. Über die nächsten beiden Tage verteilt gab es kürzere und längere Ausfahrten, natürlich immer mit langen Mittagspausen, am Abend organisierte Essen an netten Orten. Das Wetter spielte mit und die meiste Zeit konnten wir bei schönem Frühlingswetter die Fahrten im offenen MG geniessen. Am Samstag fand der Hauptanlass in Padua statt. Der grosse «Prato della Valle» im Zentrum war exklusiv für uns reserviert und alle Fahrzeuge wurden nach Jahrgang und Modell aufgestellt.

Diesen Tag nutzte ich natürlich auch, um mir die Altstadt genauer anzuschauen und die Gassen zu erkunden. Am Sonntagmorgen war der Anlass offiziell zu Ende. Bei der Verabschiedung erhielt jeder Teilnehmer einen wirklich grossen Bildband mit schönen Fotos vom eigenen

Fahrzeug zur Erinnerung. Eine tolle Idee, die sicher einigen Leuten schlaflose Nächte beschert hat.



Bereits drei Wochen später war der Riley wieder an der Reihe. Am 24. Juni fuhren wir Richtung Nürnberg, wo das jährliche BRC (Benjamin Racing Club) Treffen stattfinden sollte. Auch von dieser Gruppe habe ich 2024 im Newsletter berichtet. Den Mittwoch nutzten wir, um uns die schöne Altstadt von Nürnberg anzuschauen. Von Donnerstag bis Samstag standen tolle Ausfahrten auf dem Programm. Am Freitag dann leider die erste Massenkarambolage. Wir mussten alle auf der Strasse warten, um in die Einfahrt zur Mittagspause abzubiegen. Wolfgang aus Bayern reagierte wohl zu spät und krachte in das Heck von Schorsch, der sein Auto wiederum in das extreme Spitzheck von Utz schob. Grosse Schreck, grosse Diskussionen... Während die beiden Unschuldigen ihre Fahrt fortsetzen konnten, sah das Vorderteil des Wolseley ziemlich schlimm aus und er musste aufgeladen werden. Ausserdem hatte sich der Fahrer an der Hand verletzt und nach einem Arztbesuch trat er sehr unglücklich die verfrühte Heimreise an. Alle Nichtbeteiligten sagten sich an diesem Mittag «uff, zum Glück stand nicht mein Auto im Weg, Glück gehabt», aber das Wochenende war ja noch nicht vorbei...



Am Samstag ging es wieder auf die Piste, die Kaffeepause verbrachten wir sehr idyllisch auf einer Wiese am Bach. Beim Start vom Parkplatz war es etwas chaotisch, keiner wollte der Letzte sein. Wir sassen im Riley und

warteten auf eine Lücke, um uns einzureihen, plötzlich machte es «rums» und Charly meinte zu mir «So, jetzt hat es uns erwischt!» Da wir nicht den Start der ganzen Gruppe stoppen wollten, fuhren wir erst mal weiter. Beim Mittagshalt begutachteten wir dann den Schaden genauer (siehe Foto). Dem Verursacher (Alex aus dem Berner Oberland) war es natürlich gar nicht recht. Sein Amilcar wies keinerlei Spuren auf, er war auch nicht wirklich schnell in uns reingefahren. Aber doch reichte es aus, dass der Riley ein dickes Loch im Heck hatte und auch die Holzkonstruktion darunter zersplittert war. Zum Glück hatte der Unfall fahrtechnisch keine Folgen für den Riley, alles weitere würde sich zeigen. Der Anlass endete am Samstagabend mit einem tollen Barbecue im Hotelgarten, eingerahmt von unseren schönen Autos (naja, vier davon haben nicht mehr so schön ausgesehen)



Fortsetzung folgt....

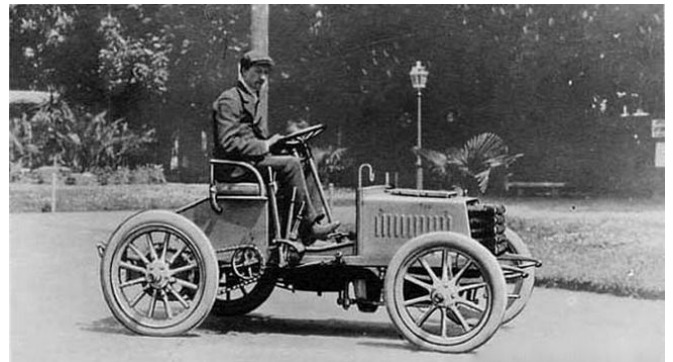
Christiane Grimm



Bugattis im Pantheon Muttenz

Urs Müller, Mitglied der Classic Gruppe des ACS beider Basel, führte Anfang März zahlreiche Bugatti-Liebhaber durch die derzeit laufende Bugatti-Ausstellung im Pantheon Muttenz. Neben den tollen Fahrzeugen stand auch der spannende Lebensweg von Ettore Bugatti im Fokus, den ich hier mit freundlicher Unterstützung von Urs Müller gerne in Auszügen weitergeben darf.

Ettore Bugatti (1881-1947) entstammte aus einer Künstlerfamilie, entschied sich jedoch entgegen dem Willen seines Vaters zu einer Ingenieurlaufbahn. Ein Studium, geschweige denn eine Lehre hat er aber nie abgeschlossen – er war und blieb ein genialer Denker und freier Ingenieur. Seine Ideen setzten seine Mitarbeiter um. 1900 konstruierte er sein erstes vierrädriges Automobil, den Typ 2. Dieses Fahrzeug gewann in Mailand an einer internationalen Ausstellung einen Preis und 1901 gewann Bugatti damit den Grand Prix von Mailand.



Bugatti & Gulinelli Type 2 (am Steuer Ettore Bugatti)

Dieser Erfolg brachte ihn erstmals ins Elsass zu De Dietrich, wo er die technische Leitung der Automobilproduktion übernahm – nota bene noch nicht volljährig! Unter anderem entwickelte er dort den De Dietrich 50/60 PS, bei dessen Motor je zwei Zylinder zusammengeworfen wurden, dies ohne Kühlmantel. Darum wurde ein grosses Aluminiumgehäuse (Quader) gebaut, welches die Kühlung übernahm. Damit war die Optik der künftigen Bugatti-Motoren geboren.

Nach seiner Anstellung bei De Dietrich folgten weitere Stationen bei Emile Mathis und Deutz AG, Köln, die alle von kurzer Dauer waren, da seine Arbeitgeber mit dem eigensinnigen Bugatti nicht zurechtkamen. Von Deutz erhielt er eine grosszügige Abfindung. Dies ermöglichte ihm am 1. Januar 1910 in Molsheim seine Automobilfabrik zu gründen. Während seiner Zeit bei Deutz entwickelte er im Keller seines Hauses nebenbei seinen ersten Wagen, der als Type 13 im Jahre 1911 auf den Markt kam.



Bugatti Type 13 Brescia (1913 – 1925 493 Expl.)

Nach dem Ausbruch des 1. Weltkriegs flüchtete Bugatti mit seiner Familie nach Italien und nach dessen Kriegseintritt weiter nach Paris ohne nicht vorher diverse Fahrgestelle und Motoren im Molsheim zu vergraben. Am Ende des Krieges konnte er deshalb die Produktion in Molsheim wieder aufnehmen. Unzählige Siege wurden eingefahren, auch weil Bugatti eine eigenwillige Zählweise an den Tag legte: Jeder Käufer eines Bugattis

meldete dem Werk seine Siege, auch wenn es sich nur um eine Orientierungsfahrt handelte.

1922 begann die Produktion des Type 30 Tourer, 1924 die des Type 35, dessen Motor mit Rollengelagerten Kurbeltrieb mit 9 Lagern bis 6'000 U/Min. gedreht werden konnte. Zwei Einlassventile und ein Auslassventil. Neue Räder aus Aluminium-Druckguss waren ebenfalls neu und der Kühler hatte nun die Form des Hufeisens. Ab 1926 konnte mit der Installation des Roots Kompressors der Siegeszug der Bugattis nicht mehr aufgehalten werden. 343 Exemplare wurden gebaut, 2'000 Rennsiege (???) eingefahren, u.a. Targa Florio, Klausen, etc.

Nach diversen Touren-, Sport- und Rennwagen versuchte Bugatti ein Luxusauto zu entwickeln, den Type 41 Royale mit dem Elefanten als Kühlerfigur. Mit 300 PS und 200 km/h Top-Speed war er aber auch dreimal so teuer, wie der damals teuerste Rolls Royce. Der kommerzielle Erfolg blieb aus (3 verkaufte Wagen) und dies trieb die Firma fast in den Ruin. Die auf Halbe produzierten Motoren konnten glücklicherweise als Antrieb für Triebwagen der Französischen Bahn verwendet werden.

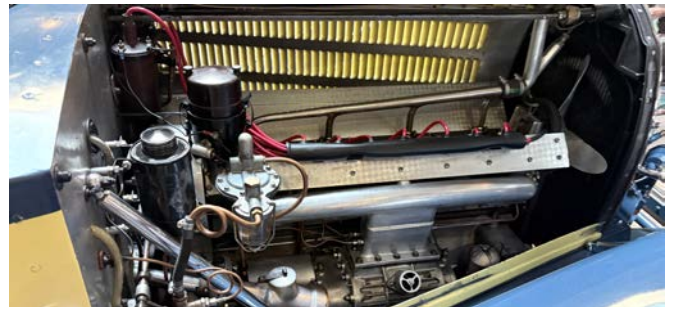
Im Laufe der folgenden Jahre sind diverse Modelle entstanden, Type 37 GP und 37 A als Rennwagen, der Type 40 und 44 als Tourer, der Type 43 als Rennwagen. Mit den Type 35, 37, 39 und 43 wurden viele Rennen gewonnen. Die Konkurrenz von Fiat, Maserati und Mercedes wurde immer stärker. Der Zufall wollte es, dass Bugatti zwei Miller Rennwagen gegen drei Bugatti eintauschen konnte. Daraus entstand der Type 51. Einige Erfolge wurden erzielt, aber nur 65 Stück verkauft, was zusammen mit der Wirtschaftskrise wieder fast zum Ruin führte.

Der letzte grosse Wurf gelang 1934 mit dem Type 57 (3,3 l, 2 obenliegende Nockenwellen, Type 57 C mit Kompressor). Verschiedene Karosserie-Varianten waren erhältlich.



Type 57 C

1936 übernahm Ettore's Sohn Jean das Unternehmen. Unter seiner Führung entstand der Rennwagen Type 59. 1937 gewann Bugatti mit dem Type 57 G, auch Tank genannt das Rennen in Le Mans. Der Sieg konnte mit Glück 1939 wiederholt werden.



Ein perfekter Motor

Kurz darauf verunglückte Jean bei einer Testfahrt tödlich. Wenige Wochen danach brach der Zweite Weltkrieg aus und die Fabrik wurde von Deutschland beschlagnahmt. Nach Kriegsende verzögerten juristische Auseinandersetzungen die Rückführung der Fabrik in den Besitz von Bugatti. Er verstarb am 21. August 1947 nach einem Schlaganfall in Paris.

Eine schillernde Figur und seine genialen Fahrzeuge

Urs Meier



TERMINE

GV 2026

16. Mai 2026 Langenthal, Wangen an der Aare

Weekend

29./30. August 2026 Raum Fischening

Winter-Höck

31. Oktober 2026 Brunegg



Riley Club auf Facebook!

RILEY REGALIA SHOP

Daniel Schmid

Wart 80, CH-3512 Walkringen

Tel. +41 (0)79 426 42 14

schmid.daniel@hotmail.com

RCS ERSATZTEILDIENTST

Werner Schröter

Rebstrasse 1/Augwil, CH-8426 Lufigen

Tel. +41 (0)44 813 02 61

werner.schroeter@gmx.ch