



RCS Newsletter 2 / 2021

Muttenz, im Juni 2021

Liebe RCS – Mitglieder und RILEY – Freunde

VORFREUDE – ja Vorfreude ist angesagt, Vorfreude auf entspannteres Beisammensein mit Freunden und Familie, Vorfreude auf eine Ausfahrt **mit** einem Zwischenstopp im Restaurant und natürlich Vorfreude auf unser Weekend. Wie bereits angekündigt, wollen wir dieses am 28. und 29. August 2021 durchführen. Das ursprüngliche Programm mit dem Besuch des British Classic Car Meetings in Mollis kann laut letzten Meldungen leider nicht stattfinden. Die Organisatoren sehen unüberwindbare Probleme bei der Umsetzung der Corona-Vorschriften – Schade! Vielleicht ändern diese ihre Meinung nach den neuesten bundesrätlichen Lockerungen noch. Das OK ist flexibel!

Programm steht bis auf wenige Details fest und die Anmeldung liegt diesem Newsletter bei. Das OK bittet um rasche Anmeldung, damit die Hotelzimmer reserviert werden können. Selbstverständlich werden wir alle vorgeschriebenen Corona-Vorgaben, welche im August noch zu beachten sind, berücksichtigen.

Der vorliegende Newsletter kann wiederum nicht mit aktuellen Veranstaltungsberichten glänzen. Die Autoren haben deshalb in den Archiven nach geeignetem Material gesucht und sind zum Glück auch fündig geworden. Eine spannende Geschichte über die australische Rennfahrerin Joan Richmond und die Fortsetzung der abenteuerlichen Fahrt des Conte Borghese von Peking nach Paris.

Auch ein kleiner Technik-Hinweis fehlt nicht.

Leider müssen wir von einem unserer Mitglieder Abschied nehmen. Werner Oswald ist im vergangenen Mai verstorben.

Viel Spass beim Lesen und hoffentlich bis bald!

Urs Meier



Joan Richmond, australische Motorsport-Legende und Riley-Pilotin

Joan Richmond wuchs in New South Wales (Australien) auf. Dieser furchtlose Wildfang lernte fast schneller reiten, als sie laufen konnte. Ihr Vater, der Automobile gar nicht mochte, starb, als sie 11 Jahre alt war. Sie war deshalb schon in früher Kindheit auf sich selbst gestellt. Durch das Reiten über Stock und Stein auf und das Reparieren von Landmaschinen auf der elterlichen Farm entwickelte sie rasch einen unabhängigen Geist.

Leidenschaftlich gerne hätte sie Pferderennen bestritten, aber der damals vorherrschende männliche Chauvinismus bedeutete regelmässig, dass ihre Teilnahme an Pferderennen abgelehnt wurde. Also wechselte sie zum Motorsport. Im Alter von 21 Jahren kaufte Richmond mit dem Geld aus ihrem Erbe einen sportlichen Citroen 5CV und begann mit Bergrennen. Aufgepeppt mit einem Overhead-Ventil-Umbau begann der Citroen seine Klasse zu gewinnen und der örtliche Riley-Verkäufer Bill Williamson machte ihr ein Angebot für einen Nine. Der anhaltende Erfolg und ihre einnehmende Persönlichkeit brachten ihr trotz den Einwänden ihrer Mutter einen Job bei Shell. Ihre Rennsportkarriere in Australien gipfelte 1931 beim Grand Prix auf Phillips Island, wo Richmond Vierte wurde.



Joan Richmond (1905 – 1999)

Als C. E. Shippman und J. B. Dixon auf ihrer Weltumrundung in einem Riley Special Tourer in Melbourne Halt machten, traf sie die beiden. Später, bei einer Cocktailparty, entstand die kühne Idee, ein australisches Team für die Rally Monte-Carlo 1932 zu melden. Victor Riley bot drei Fahrzeuge an und Shell sagte zu, die Wagen zu sponsern. Auch Dunlop sagte Unterstützung zu und ein lokaler Karosseriebauer fertigte eine Spezialkarosserie. Shell bestand auf die Begleitung durch eine «Anstandsdame», einer eher konservativen Witwe, die den Spaß etwas verderben wollte - "Ich dachte, sie sei eine alte Tunte", schrieb Richmond in ihrer Autobiographie.

Die Nines machten sich im August 1931 auf den Weg. Die erste Etappe führte über die Kleinigkeit von 4000 Meilen nach Darwin. Dort wurde das Team auf der beeindruckenden SS Marella nach Singapur verschifft.

Die Reise führte weiter über die Grand Trunk Road durch Indien und Pakistan. Probleme, wie die Mitnahme von Schusswaffen, dauernder Papierkrieg, eine Eskorte mit gepanzerten Rolls Royces der RAF durch die irakische Wüste und Schneeeverwehungen im Chouf-Distrikt (Libanon) galt es zu überwinden.



Die Riley' setzen über den Tapti-River, Indien

Das Team erreichte Neapel am 30. Dezember 1931 und setzte mit der Fähre nach Sizilien über. Vor dem Start in Palermo, fuhr Joan Richmond noch einen Teil der Targa Florio und wurde vom Grafen Florio bewirtet.

Nach einem solchen Abenteuer war die «Monte» fast eine kleine Enttäuschung. Eine sich lösende Hupe beschädigte den Kühler, der gelötet werden musste und auch Reifenpannen führten zu Zeitverlusten. Aber die Fahrt bei Nacht durch die Winterlandschaft Kampaniens und der Anblick des Vesuvs in der Morgendämmerung mit seinem orange gefärbten Krater war außergewöhnlich.

Das Team kam mit fünf Minuten Zeitvorsprung am Ziel an und belegte Rang 17 von 64 Teilnehmern. Joan freundete sich sogar mit dem Rennfahrer Louis Chiron an, der sie in seine Fahrkünste einweihte und auch ihr seine Tanzkünste demonstrierte.

Anschließend bereitete sie ihren Riley "Jacko" für die Heimreise vor und schliff zum x-ten Mal die Ventile nach. Doch sie entschloss sich, in England zu bleiben und so änderte sich der weitere Verlauf von Richmonds Leben. Ihre dramatische Motorsport-Karriere war geprägt durch euphorische Höhen und tragische Tiefen: Sie gewann 1932 das JCC 100-Meilen-Rennen mit Elsie Wisdom, fuhr internationale Rallyes und zwei Le-Mans-Einsätze, darunter 1935 mit Eva Gordon-Simpson in einem MG.



Joan Richmond und Elsie Wisdom (Brooklands 1932)

1936 verunglückte Bill Bilney, die Liebe ihres Lebens, anlässlich eines Rennens in Donington-Park tödlich, einen Tag, nachdem er ihr einen Heiratsantrag gemacht hatte. Betäubt vor Trauer flüchtete sie nach Schottland. Die unverwüstliche Richmond erholte sich schließlich wieder und fuhr weiter Rallyes und Rennen, darunter eine letzte Monte für Vauxhall im Jahr 1939.

Nach Ausbruch des 2. Weltkrieges gab sie den Motorsport auf, blieb vorerst in England und arbeitete für die De Havilland Flugzeugwerke. Schließlich kehrte sie 1946 mit ihrer Mutter nach Australien zurück, wo sie 1999 mit 94 Jahren verstarb.

1989 verfasst sie das Vorwort zu «The Sporting Rileys: The Forgotten Champions» von David G. Styles

Weitere interessante Berichte in Netz und auf: https://www.youtube.com/watch?v=ugnLYTOH_00



Der automobile Bücherwurm III

(hat sich weiter durch die Bücher-wand geschlängelt)

Während sich die fünf Automobile auf grosser Fahrt zwischen Peking und Paris befinden und sich Conte Scipione Borghese, Ettore Guizzardi (Mechaniker) und der Journalist Luigi Barzini an Bord des ITALA durch die Mongolei kämpfen, messen sich in Europa die automobilen Herrschaften in diversen Langstreckenfahrten. In Deutschland findet die Herkomer-Fahrt über 1'818 km mit 189 Fahrzeugen statt. Die Strecke führt von Dresden über Eisenach, Mannheim, Lindau, München, Augsburg nach Frankfurt am Main.

Ein Rennen im Forstenrieder-Park und am Kesselberg, und Schönheitskonkurrenzen in verschiedenen Städten runden diesen Gross-Anlass ab und Mercedes bringt dabei die meisten Pokale nach Hause.

In Frankreich führte man bereits am 26. Juni 1906, also ein Jahr vorher, den ersten Grand Prix des Automobile Club de France auf der Sarthe durch.



Das Bild zeigt Ferenc Szisz am Steuer des Renault mit einem 12,986 ccm-Motor.

Wir blenden wieder zurück in die Mongolei, wo sich neben der Mannschaft von Conte Borghese jene von Cormier und Colignon mit ihren beiden De Dion-Bouton,

dann Godard mit seinem Spyker und Pons auf einem dreirädrigen Contal durch die eher unwirtliche Gegend kämpfen. Es kommt noch dazu, dass etliche chinesische Beamte in den Teilnehmern westliche Agenten unter dem Kommando von Conte Borghese vermuten. Einer dieser Beamten befürchtet sogar, dass diese Equipen ausprobieren würden, wie lange man für einen Überfall auf China mit einem Auto-Heer benötigen würde!

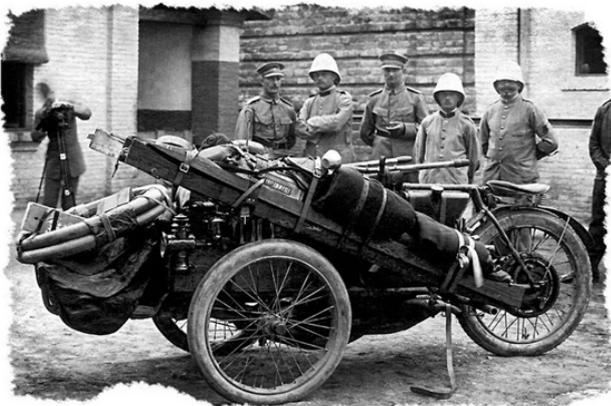


Les concurrents de Pékin - Paris. - De gauche à droite: le prince Borghèse, Cormier, Collignon, Anton Sr. Gonissen, Pons, Godard, Foucault, co-équipier de Pons, Herman Gelan et Bizac, mécanicien de Cormier.

Andere chinesische Beamte sehen in den Fahrern Saboteure, die beauftragt wurden, die chinesische Eisenbahn-Gesellschaft in Kalgan zu torpedieren.

Der Kalender zeigt den 17. Juni und Barzini schreibt eine Depesche, welche telegrafisch übermittelt wird und folgenden Wortlaut hat: «Verlassen heute Kalgan. Überschreiten soeben die mongolische Grenze. 8 Uhr morgens. Haben mit dem Motor das Bett des Flusses Schischan 25 Kilometer weit durchfahren. Überschreiten unschwer 1'828 Meter Höhe. Entzückende Landschaft.» Dazu muss man aber wissen, dass das Verlassen einer Stadt in dieser Gegend nicht so einfach ist, da die Stadt-tore nachts geschlossen bleiben.

Jetzt befindet sich die Karawane in der mongolischen Steppe und hier funktionieren die Telegrafmasten als Wegweiser. Leider muss in dieser unendlichen Ebene Pons mit seinem dreirädrigen Contal das Rennen aufgeben, währenddessen Conte Borghese mit dem Itala den Vorsprung ausbaut.



The tiny Contal three-wheeler, with basket for co-driver over the front wheels, was as fragile as a pram, but could be easily lifted over obstacles ... it's still in the Gobi Desert.

Der dreirädrige CONTAL

In Abständen von rund 300 km befinden sich hier Telegraf-Stationen und eine solche befindet sich auch in Pang=kiang, einem Gehöft mitten in der Wüste Gobi. Ausser dem Telegrafisten leben in diesen Tagen noch drei weitere Männer hier, deren Aufgabe es ist, die telegrafischen Verbindungen wieder herzustellen.

Durch die heftigen Wüsten-Stürme werden die Telegraf-Masten umgeworfen und die Drähte zerfetzt. Barzini nutzt die Gelegenheit und gibt hier eine Depesche für den «Daily Telegraph» in London und den «Corriere de la Sera» in Milano auf. Der Telegrafist gesteht ihm, dass dies das erste Telegramm seit dem Bau des Telegrafenamtes vor sechs Jahren sei, welches hier aufgegeben wird.

Auf dem Weg nach Kyakhta an der chinesisch-russischen Grenze versinkt Conte Borghese's ITALA dreimal im Morast. Beim dritten Mal versinken die Achsen, der Benzinbehälter und das Differential.

In Windeseile macht sich die Mannschaft daran, das Gepäck, das Werkzeug und die Ersatzreifen vom Wagen zu entfernen, doch dieser sinkt trotz Entlastung immer tiefer.

In dieser Hoffnungslosigkeit erscheint eine Karawane von Burjaten und der Conte bietet dem Anführer 50 Rubel für die Pannenhilfe an. Dieser bespricht sich mehrmals erfolglos mit seinen Männern. In der Zwischenzeit sind etliche Mongolen mit ihren kleinen Pferden eingetroffen und diese begreifen schnell, um was es geht. Sie holen Holzbalken, Bretter und Ochsen. Trotz Ochsenkraft bleibt aber der Itala vorerst im Morast stecken. Es kommt die Idee auf, den Motor zu starten und siehe da, bei dem unvermuteten Getöse stemmen die vier aufgeschreckten Ochsen ihre Beine gleichzeitig und das Automobil beginnt zu schwanken und sich zu bewegen. Als nächstes Hindernis erscheint der Fluss Iro und dessen Überquerung. Dem Itala wird wiederum ein Ochsespann «vorgestellt» und Ettore Guizzardi baut die Zündmagnete aus, da diese etwas gegen Feuchtigkeit haben und am andern Ufer ihre so wichtige Funktion verweigern würden.

Man schreibt den 25. Juni 1907 und am Grenzort Kyakhta wird das Himmlische Reich verlassen und der Boden des Russischen Reiches erstmals betreten.

Bruno Mazzotti

P.S. Der Bücherwurm wird sich weiter durch die Bücherwand schlängeln.

Bis zum nächsten Mal!



Wir nehmen Abschied



Werner Arthur Oswald – Stucki
03. Mai 1945 – 21. Mai 2021

Leider mussten wir im Mai viel zu früh Abschied nehmen von unserem langjährigen Mitglied Werner Oswald, einem liebenswerten, positiven und von allen geschätzten, tollen Menschen. Von einem Treppensturz 3 Jahre vorher mit Hirnschädigung, hat er sich nie mehr erholt und durfte auch keine Autos mehr fahren. Mit ihm hat man so gerne über alles Mögliche gesprochen; er mochte auch gut zuhören und hat auch andere Meinungen gelten lassen. Während seinem langjährigen Aufenthalt in GB erfasste ihn damals auch die Leidenschaft für die klassischen «Engländer». Die Wagen wurden alle in perfektem Zustand hergerichtet. Mit glänzenden Augen hat er mir erzählt, wie er mit seinem Austin-Healey auf der Rennstrecke in Silverstone jeweils am Samstag mit Freunden um jede Sekunde gekämpft hatte.

Vieles haben wir zusammen bereits vorgeplant, das Riley-Weekend und die England-Reise zum Jubiläum «125 Jahre Riley», doch nun muss ich alleine fahren, ohne meinen Co-Piloten, aber er wird in meinem Herzen ganz sicher auch dabei sein und uns begleiten.

Werner, Du warst für uns immer ein Englischer Gentleman und Vorbild und wir danken Dir für all die interessanten Stunden die wir mit Dir als Freunde geniessen durften. Das Erlebte wird uns stets begleiten und in Erinnerung bleiben, danke für alles.

Wir wünschen Ulla und der ganzen Familie im Namen des Riley Clubs viel Kraft und Mut für die schwere Zeit.

Werner und Marianne Schröter



Spare-Parts

Stoss-Stangen mit Hörnern für Riley Elf

Die Firma Oldieglanz GmbH, Norderstedt (D) bietet für Riley Elf und Wolseley Hornet ein Stoss-Stangen-Set, bestehend aus je einer Stoss-Stange für hinten und für vorne mit 4 Hörnern (inkl. Verbinderschrauben) aus Edelstahl an.

Bestellungen via:

<https://www.oldieglanz.de/riley-elf-wolseley-hornet/>

Preis: EUR 990.00 (inkl. 19 % MwSt., zuzgl. Versand)

Edi Preiswerk



TERMINE



Weekend

28./29. August 2021

Herbst-Höck und GV

30. Oktober 2021

Landgasthof zu den drei Sternen
Hauptstrasse 3,5505 Brunegg
(www.hotel3sternen.ch)

Die Daten weiterer Anlässe finden sich auf unserer Website



RILEY REGALIA SHOP

Daniel Schmid

Kirchgasse 1, CH-3312 Fraubrunnen
Tel. +41 (0)79 426 42 14
schmidelf@gmail.com

RCS ERSATZTEILDIENTST

Werner Schröter

Rebstrasse 1/Augwil, CH-8426 Lufigen
Tel. +41 (0)44 813 02 61
werner.schroeter@gmx.ch

