

LAND ROVER MAGAZIN

26. JAHRGANG AUSGABE: 03/2018

DAS OFFIZIELLE CLUB-ORGAN DES
LAND-ROVERS OF SWITZERLAND

LEGENDEN LEBEN LASSEN





SANTANA
M O T O R

Range Rover Land Rover Range Rover Land Rover

AUTOLAND

Ihr Partner für alle Ersatzteile

**Grosses Ersatzteillager für mechanische - und
Carrosserieteile, Austauschgetriebe und - Motoren**

Kompetent

zuverlässig

schnell

**Autoland AG
CH - 8620 Wetzikon
Zürcherstrasse 53**

**Tel. 044/ 934 60 00
Fax 044/ 934 60 06**

Range Rover Land Rover Range Rover Land Rover



SANTANA
M O T O R



Seite / page 16-22
Zwei Forward Control auf dem Weg in die Schweiz



Seite / page 24
Ihr wart in den Ferien und zeigt Eure Bilder

Am Steuer des LRoS / Au volant du LRoS	4
Nachruf auf Chris Elliot	6
Coverstorys Restauration von Land Rovern	8
D-Day	28
Offroad in Thenissey	30
P3-Treffen in Ostdeutschland	34
Ferienbericht aus den Westalpen	36
Aus aller Welt	38
Agenda Treffen / Rencontres & Höcks	40
Serietipps / Conseil de Série	42
Landyschruuber	44
Pflästerli für den Landy	48
Technikecke von Indulis	50
Besuch aus Dänemark	52
Schatztruckli von Martin Bühler	54
Clubmitglieder Tina und Peter Kaiser im Gespräch	56
Willkommen im Club / Kontakt & Informationen	58

Titelbild: Serie I, 1949 von Lukas Frick im Wiederaufbau.

Redaktionsschluss / Clôture de la rédaction 31.10.2018
Erscheinungsdatum 4/2018 / date de publication 4/2018 13.12.2018

IMPRESSUM

Das Clubmagazin des Land-Rovers of Switzerland (LRoS) erscheint viermal jährlich mit Beiträgen von Clubmitgliedern oder Land Rover Freunden. Sendet uns Eure Geschichten über Reisen, Umbauten und Erlebnisse zu. Die Redaktion behält sich das Recht vor, Berichte abzuändern, zu kürzen oder zu streichen. **Kontakt: clubmagazine@lros.ch.**

Le magazine du Land-Rovers of Switzerland (LRoS) est publié 4 fois par année. Son contenu est composé d'articles de membres et d'amis du club. La rédaction se réjouit d'avance de publier vos récits de voyages, de vos modifications/adaptations de véhicules et de vos expériences personnelles. La rédaction se réserve le droit de modifier/adapter vos récits, de les raccourcir ou de les supprimer. **Contact: clubmagazine@lros.ch**

Herausgeber: Land-Rovers of Switzerland (LRoS) | Redaktion und Layout: Olaf Grewe | Anzeigen: Barbara Glück
Titelbild dieser Ausgabe: Serie I von Lukas Frick (Bild: Olaf Grewe) | Druck: Ast&Fischer AG, Bern | Auflage: 800 Ex.
Editeur: Land-Rovers de la Suisse (LRoS) | Révision et mise: Olaf Grewe | L'Annonce: Barbara Glück
Couverture de ce numéro: Serie I de Lukas Frick (Photo Olaf Grewe) | Imprime: Ast&Fischer AG, Berne | Edition: 800 Ex.
Redaktionsadresse / Adresse de la rédaction: Olaf Grewe, Dorngasse 43, 8967 Widen



Member of Association of Rover Clubs Ltd
Member of Swiss Historic Vehicle Federation SHVF



AM STEUER DES LROS

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde

Ich hatte die grosse Freude, unser Vorstandsmitglied Clubshop-Harry nach England begleiten zu dürfen, um da einen Land Rover 101 GS Forward Control abzuholen und in die Schweiz zu fahren. Auf der Rückreise gestaltete sich die Suche nach einem B&B oder Hotel an der Küste in der Hochsaison als schwierig und da wir nur mit Handgepäck nach England flogen, hatten wir keine Schlafsäcke dabei.

Also machte ich den Versuch in der Facebook-Gruppe „Land Rover Owners Spare Parts Department“ nach Tipps für Übernachtungen in der Region zu fragen. Innert 30 Minuten hatten wir ein halbes Dutzend Einladungen zur Übernachtung von Land Rover Enthusiasten im Umkreis von maximal 30km! Von der Zur-Verfügung-Stellung des Vorgartens und Luftmatratzen mit Decken, um im Frontlenker zu schlafen, bis hin zum Gästezimmer; einer bot uns sogar das Büro seiner Firma in Dover als Notschlafstelle an! Einfach Grossartig!

Am nächsten Sonntagmorgen las ich im selben Forum den Notruf eines Franzosen auf dem Weg an ein Treffen in England. Er stand in Calais mit defektem Alternator und fragte nach einem passenden Ersatzteil. Ein Engländer bot ihm an, seinen Ersatz-Alternator zu überlassen, vorausgesetzt dieser fände seinen Weg von England nach Calais. Harry und ich waren nur 15km von dem Ersatzteil entfernt und auf dem Weg nach Dover um am selben Tag nach Calais zu gelangen. Logisch boten wir an, das Ersatzteil abzuholen und zum gestrandeten Land Rover Kollegen in Calais zu

bringen. Zwischenzeitlich hatte aber bereits jemand anderer auf dem Weg an das selbe Treffen davon gelesen und den Franzosen in sein Schlepptau genommen, um ihn so nach England zu begleiten. Es wurde dann zwischen völlig fremden Menschen Übergabe- und Einbau-Ort vereinbart und noch am selben Abend las ich in Facebook von der erfolgreichen Aktion. Ich war beeindruckt!

Von solchen Aktionen erfahre ich auch immer wieder aus unserem Club und genau dieser Spirit des Füreinander-daseins macht für mich einen wesentlichen Teil der Faszination Land Rover aus! Dazu braucht es selbstverständlich nicht zwingend Facebook, ein aktives Clubleben und das daraus entstehende Netzwerk gepaart mit Offenheit und Kreativität reicht ;-)

In diesem Sinne freue ich mich möglichst, viele von Euch beim „Netzwerken“ anzutreffen!

Herzlich,
Daniel Hotz, Präsident

PS: Ganz zum Schluss noch eine Neuigkeit aus dem Vorstand. Ich habe die grosse Freude Euch mitzuteilen, dass wir zwei tolle Kandidaten für die Nachfolge von Vizepräsident Töbi und mir haben. Noch nimmt der Vorstand Bewerbungen gerne entgegen. Im nächsten Heft werden wir alle mehr erfahren!



AU VOLANT DU LRoS

Chères amies, chers amis du Club,

J'ai eu le grand plaisir d'accompagner notre membre du conseil Harry en Angleterre afin de ramener en Suisse une Land Rover 101 GS Forward Control. Sur le chemin du retour, il s'est avéré difficile de trouver un B&B ou un hôtel sur la côte en haute saison et comme nous avions pris l'avion pour l'Angleterre avec qu'un bagage à main, nous n'avions pas de sacs de couchage avec nous. J'ai donc écrit au groupe Facebook «Land Rover Owners Spare Parts Department» afin d'obtenir des conseils pour passer la nuit dans la région.

En moins de 30 minutes, nous avons reçu une demi-douzaine d'invitations pour passer la nuit chez des membres Land Rover dans un rayon maximum de 30 km ! Campement dans le jardin, matelas gonflables, couvertures, etc... jusqu'à la chambre d'amis ! On nous a même proposé le bureau d'une entreprise à Douvres en cas d'urgence ! Tout simplement génial ! Le dimanche matin suivant, j'ai lu message d'urgence d'un Français en route pour une réunion en Angleterre sur le même forum Facebook.

Il était à Calais avec un alternateur défectueux et a demandé une pièce de rechange appropriée. Un Anglais lui a offert son alternateur de remplacement, pour autant que quelqu'un puisse le transporter jusqu'à Calais. Harry et moi nous étions qu'à 15 km de la pièce de rechange et nous passions sur le chemin le même jour. Il a été de soi que nous avons proposé de prendre la pièce de rechange et de l'apporter à notre collègue Land Rover à Calais.

Entre-temps, quelqu'un d'autre avait déjà contacté le français car lui aussi, était en chemin pour cette rencontre en Angleterre. Il pouvait même le prendre sur sa remorque. Ils ont ensuite tout arrangé, alors que personne ne se connaissait

jusqu'à ce jour. La livraison et l'installation le jour même sans problèmes car le soir, j'ai lu sur Facebook que tout s'était déroulé comme sur des roulettes ! J'ai été impressionné !



Le club LRoS fonctionne avec ce même esprit : être là les uns pour les autres ! Cela constitue pour moi une partie essentielle de la passion Land Rover ! Évidemment, cela n'exige pas nécessairement Facebook mais une vie de club active et le réseau qui en résulte associé à un esprit ouvert et créatif ;-)

Sur ce, j'ai hâte de rencontrer le plus grand nombre d'entre vous au «Networking» (réseautage comme on dit) !

**Chaleureusement,
Daniel Hotz, Président**

Ps : Enfin, une nouvelle du conseil d'administration. J'ai le grand plaisir de vous informer que nous avons deux excellents candidats pour succéder au vice-président Töbi et à moi-même. Le Conseil d'administration est toujours heureux d'accepter les candidatures. Nous en saurons plus dans le prochain numéro !





FAREWELL CHRIS ELLIOT

Wer kannte nicht das legendäre Safari Centre in Stein am Rhein und seinen charakteristischen Besitzer Chris Elliot? Kaum jemand aus der Landy Szene, weit über die Schweizer Grenze hinaus, der nicht schon mit Chris zu tun hatte. Chris versorgte mit seinen Land Rover Importen als einer von wenigen die Landy-Szene der Schweiz, nachdem Emil Frey den Import von Land Rover für einige Jahre einstellte.

Chris war aber auch aktives Clubmitglied und engagierte sich als Vizepräsident für den LRoS. Als ich vor gut 15 Jahren von Irland in die Schweiz zurück immigrierte, führte mich mein Weg bald nach Stein am Rhein. Mein rechtsgesteuerter 110 Td trug noch die irischen Nummernschilder, als ich Chris das erste Mal da antraf. Ich erzählte ihm von meinem Plan, mit dem Fahrzeug nach Nordafrika zu fahren, und zeigte ihm meine Liste an Dingen, die ich dafür bei ihm kaufen wollte. Chris schaute sich meine Liste an, dann meinen Landy und schliesslich mich und sagte in seinem unverwechselbaren deutsch-irischen Akzent: «Willst Du an die Kilbi or willst Du problemlos weit reisen with that Land Rover?» Chris lebte vom Verkauf von Safari Zubehör, aber er wollte mich beraten und nicht einfach meine Liste abhaken. So fuhr ich mit einem Bruchteil der gewünschten Ware wieder nach Hause, dafür aber gut versorgt mit wirklich guten Ratschlägen und Tipps für meine geplante Reise und einigen Litern starkem Kaffee im Magen. Ich begegnete Chris noch einige Male in den vielen Jahren dazwischen. Chris war für mich immer der archetypische Ire mit seiner irischen Schlitzohrigkeit, seinem unbeschwerten humorvollen Wesen, gepaart mit einer Prise Schwermut und irgendwo auch ein wenig Revolutionär.

Aus meiner Sympathie erwuchs Bewunderung dafür, wie er die letzten Jahre trotz seiner schweren Krankheit unermüdlich Nachfolger suchte und für den Erhalt seines Safari Centre kämpfte. Chris gab nicht auf. Er lebte bis zuletzt intensiv und ohne Reue und das letzte Bild, was ich von Chris vor mir habe, ist das eines von schwerer Krankheit gezeichneten, aber lebensfrohen Iren, der mit lachend zuprostet. Farewell Old boy!

Den Angehörigen von Chris entbiete ich im Namen unserer Mitglieder und des Vorstands unsere tiefe Anteilnahme.



ADIEU CHRIS ELLIOT

Qui ne connaissait pas le légendaire Safari Centre qui se trouve à Stein am Rhein et son propriétaire de caractère Chris Elliot ? Presque personne de la communauté „Landy“ bien au-delà de la frontière suisse qui n'a déjà rien à voir avec Chris. Chris a été l'une des rares personnes à approvisionner la communauté Landy suisse avec ses importations Land Rover après qu'Emil Frey a cessé d'importer Land Rover pendant plusieurs années.

Chris était aussi un membre actif du club et fût vice-président du LRoS. Lorsque je suis venu en Suisse depuis l'Irlande il y a 15 ans, mon chemin m'a rapidement conduit à Stein am Rhein. Ma 110 Td (avec volant à droite) portait encore les plaques d'immatriculation irlandaises lorsque j'ai rencontré Chris pour la première fois. Je lui ai parlé de mon projet d'emmener la voiture en Afrique du Nord et je lui ai montré la liste des choses que je voulais lui acheter. Chris a regardé ma liste, puis mon Landy et enfin mon Landy et m'a dit avec son inimitable accent germano-irlandais : "Voulez-vous aller au Kilbi ou voulez-vous voyager loin sans problèmes avec ce Land Rover?"

Chris vivait de la vente d'accessoires de safari, mais il voulait me conseiller et pas seulement cocher ma liste. Je suis donc rentré chez moi avec une seulement partie de la marchandise désirée, mais avec de très bons conseils et astuces pour mon voyage et quelques litres de café fort dans l'estomac. J'ai rencontré Chris quelques fois de plus pendant les nombreuses années qui se sont écoulées. Chris a toujours été l'archétype de l'Irlandais avec ses oreilles rusées irlandaises, sa nature humoristique et légère, unie à une pincée de mélancolie et quelque part aussi, un peu révolutionnaire.

De ma sympathie grandit l'admiration pour la façon dont il cherchait inlassablement des successeurs malgré sa grave maladie. Il se battait pour la préservation de son Safari Centre. Chris n'abandonna pas. Il a vécu intensément et sans remords jusqu'à la fin et le souvenir que je garde de Chris est celle d'un Irlandais qui est marqué par une maladie grave mais plein de vie et de bonheur. Adieu, mon vieux !

Au nom de nos membres et du comité de direction, j'offre nos plus sincères condoléances à la famille de Chris.

Daniel Hotz, Président

ROLLENDES KULTURGUT

Was steckt hinter dem FIVA Pass



Röbi und sein Land Rover beim SHVF Treffen 2018 im Luzerner Verkehrsmuseum.
Text und Bild: Patrick Amann

Wenn es um Restaurationen und alte Fahrzeuge geht, dann kommt immer wieder mal der FIVA-Pass, oder die FIVA Identity Card, wie sie richtig heisst, zur Sprache. Ich werde versuchen, hier ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen und die Identity Card als solches, was sie nützt und wie man eine beantragt zu erklären.

Die Organisation FIVA (Federation Internationale Vehicle Anciens) wurde 1966 gegründet und ist der Weltverband der Länder-Clubs für historische Fahrzeuge. Das Präsidium der FIVA vergibt in den jeweiligen Ländern immer einem Mitgliedsverband den sogenannten ANF-Status (Autorité Nationale de la FIVA). Für die Schweiz ist dies die Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF). Das Hauptziel der FIVA ist, den sicheren Gebrauch der über 30 Jahre alten Motorfahrzeuge auf den Strassen zu fördern, dies sowohl zum Nutzen der Eigentümer, als auch zur Freude der Enthusiasten

und des Publikums. Weiter fördert die FIVA auch den Erhalt der historischen Fahrzeuge, führt ein Inventar der Fahrzeuge mit Identitätskarte und pflegt Kontakte mit der UNESCO im Hinblick auf deren Anerkennung als technisches Kulturgut.

Diese Identitätskarte ist ein im Namen der FIVA erstelltes Dokument, in dem die Identität, die technischen Spezifikationen, und die zum Zeitpunkt der Ausstellung bekannte Fahrzeuggeschichte inkl. allfälliger Modifikationen zusammengefasst sind. Die FIVA Identity Card ermöglicht es dem Eigentümer eines historischen Fahrzeuges, über ein international anerkanntes Dokument, den Nachweis bezüglich Originalität und Authentizität sowie der damit verbundenen Geschichte zu erbringen. Im Interesse der Eigentümer und von Veranstaltern von Anlässen werden alle wichtigen Daten von solchen Fahrzeugen international gesammelt und damit den zukünftigen Generationen als Kulturgut-Dokumentation erhalten.

UT

Als Modifikationen gelten alle Abweichungen von dem Zustand, in dem das Fahrzeug vom Hersteller ausgeliefert wurde. Diese werden auf der FIVA Identity Card dokumentiert. Falls nachvollziehbar mit Zeitpunkt und Umbauer.

Soweit so klar, aber was bringt diese FIVA Identity Card für mich als Land Rover Fahrer wenn ich nicht an internationalen Treffen teilnehme?

Das Ziel des FIVA Identity Card-Programmes ist es, kraftfahrtechnisches Kulturgut für die heutige und kommende Generationen zu dokumentieren und zu erhalten sowie dem Eigentümer ein präzises (wenn auch nicht unfehlbares), unabhängig geprüftes und ausgefertigtes Dokument über die Identität und Geschichte seines historischen Fahrzeuges bereitzustellen. Basis dafür ist der FIVA Technical Code in der jeweils gültigen Fassung und die dazugehörigen Zusatz-Unterlagen.

Gründe oder Vorteile für ein FIVA ID

- Umfangreiche Dokumentation der Fahrzeugdaten durch unabhängige Stelle
- Änderungen und Umbauten sind auf der Karte festgehalten
- Daten und Bild sind eindeutig dem Fahrzeug zugeordnet
- In der Schweiz hilfreich zur Erlangung des Veteranen-Eintrages (Code180)
- Internationale Anerkennung erlaubt z.B. Einfahrt in deutsche Umweltzonen
- Begrenzte Gültigkeit (10 Jahre oder Besitzerwechsel) erhöht die Glaubwürdigkeit

Die ID Card kann von Strassenverkehrsämtern für den Nachweis des Original-Zustandes und Authentizität verlangt werden. Authentizität bedeutet Echtheit im Sinne von «als Original befunden». Bei speziellen Fahrzeugen lässt sich nachweisen, dass sie das sind, was sie zu sein vorgeben und vom Hersteller so produziert wurden. Dies ist besonders bei Spezialfahrzeugen von Bedeutung.

Wenn ich die Vorteile einer FIVA-ID Karte sehe und sie für mich von Nutzen ist, wie komme ich zu einer solchen Karte?

Was steht in dieser FIVA ID:

- alle wichtigen Informationen über das Fahrzeug
- gibt Auskunft über die bekannte Geschichte des Fahrzeuges
- beschreibt die Änderungen / Modifikationen nach der ersten Auslieferung
- dokumentiert diese Tatsachen als unabhängige Stelle

Le Gîte des Gambes

Zwischen Wiesen und Wäldern auf einer Anhöhe bei einem Aussichtspunkt, ungefähr 150 km von Basel entfernt Richtung Dijon, vermieten wir im geschmackvoll renovierten Bauernhaus vier ruhige Gästezimmer inkl. Frühstück. Abendessen servieren wir auf Vorbestellung. Camper sind herzlich Willkommen.

Als Land Rover Besitzer freuen wir uns auf gleichgesinnte Gäste. Mitglieder des LRoS erhalten einen Spezialtarif.

Weitere Informationen findest Du auf unserer Website.

Wir freuen uns auf Deinen Besuch!

Yvonne & Christian Vetsch



Kontakt
Yvonne und Christian Vetsch | Lieu Dit Les Gambes | 70000 Echenoz-le-Sec
www.gitedesgambes.fr | yvonne.vetsch@wanadoo.fr | Tel: +33 384 78 35 39

Grundsätzlich muss das Fahrzeug folgende Punkte erfüllen, damit die FIVA eine ID ausstellt:

- es muss mindestens 30 Jahre alt sein,
- in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet sein,
- die Nutzung nicht auf täglichen Gebrauch ausgelegt ist.

Dokumentationspflicht

Weiter schreibt die FIVA in ihrem Reglement: Es ist die Pflicht des Eigentümers, der FIVA stichhaltige Belege und Informationen zur Verfügung zu stellen, damit diese das Fahrzeug dokumentieren und eine FIVA Identity Card ausstellen kann. Die Ausstellung einer FIVA Identity Card setzt eine physische Inspektion durch die FIVA oder deren Stellvertreter in Verbindung mit einem entsprechenden Prüfbericht voraus. Dabei wird ausgehend von der Fahrzeug-Identität der ursprüngliche Zustand geklärt und danach mit dem Fahrzeug verglichen, wie es sich zum Zeitpunkt der Inspektion darstellt.

Eine wichtige Zielsetzung der Bemühungen der FIVA ist es, die materiellen und immateriellen Elemente der Vergangenheit eines Fahrzeugs zum Nutzen heutiger und zukünftiger Generationen mit der FIVA Identity Card zu dokumentieren. Es ist die Pflicht des Eigentümers, ein historisches Fahrzeug als Artefakt des technischen Kulturerbes zu behandeln und die historischen Informationen des Fahrzeugs zu sichern. Das Vorhandensein geschichtlicher Informationen zu einem Fahrzeug stellt einen wichtigen Nachweis für die Authentizität und die Identität desselben dar.

Das heisst konkret für dich, du setzt dich mit der Geschichte und der Identität deines Fahrzeuges auseinander. Wenn du nicht der Erstbesitzer deines Land Rovers bist, so kennst du wahrscheinlich noch den Vorbesitzer, denn von dem hast du das Fahrzeug gekauft. Falls es aber noch weitere Vorbesitzer gab und die nicht bekannt sind, so empfehle ich die Daten beim ASTRA mit dem Formular AA9 zu beantragen. (<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/fahrzeuge/fahrzeughalterregister.html>).

Übersicht

Wenn du Glück hast, dann erhältst du da eine Liste von Vorbesitzern und kannst die im Internet oder durch Telefonate noch ausfindig machen. Ich denke jeder freut sich, wenn er sein Fahrzeug auf alten Familienfotos vom Vorbesitzer sieht. Dies gehört auch zur Geschichte eines Fahrzeuges.

Als nächsten Schritt musst du dein Fahrzeug fotografieren. Für die FIVA Identity Card brauchst du folgende Fotos:

- A1.1 Fahrzeug 3/4 Ansicht von vorne Fahrerseite
- A1.2 Fahrzeug 3/4 Ansicht von hinten Beifahrerseite
- A1.3 Herstellerschild(er)
- A1.4 eingeschlagene Fahrzeug Identifikation Nummer (Chassis-Nummer)
- A1.5 Motor-Nummer (eingeschlagen oder Gussnummer)
- A1.6 Motor / Motorraum von rechts gesehen
- A1.7 Motor / Motorraum von links gesehen



DOMAINE DE

Maison Blanche

YVES DE MESTRAL
VIGNERON-ENCAVEUR

1185 MONT s/ROLLE
SUISSE

Tél.: ++41 21 825 44 72
Fax: ++41 21 825 47 72
Portable: ++41 79 204 18 72
www.domainemaisonblanche.ch
info@domainemaisonblanche.ch



Für Ihr Fest in guter Gesellschaft: denken Sie an uns!

Entdecken Sie auf unserer Website die grosse Vielfalt unserer Produktion!

Lors de vos fêtes de sociétés locales, pensez à nous !

Découvrez sur notre site web la grande variété de notre production !

- A1.8 Armaturen Brett / Instrumententafel wie vom Fahrer gesehen
- A1.9 Ansicht des Interieurs durch die Fahrertür

Es ist nicht immer einfach, diese Fotos zu machen. An manchen Stellen kommt man mit der Digitalkamera fast nicht hin, aber die heutigen Mobiltelefone machen in der Zwischenzeit gute Fotos und sind handlicher. Achtung: vom Foto A1.1 wird ein Ausdruck auf Fotopapier 9x13 in vierfacher Ausführung benötigt! Dieses Foto kommt in die ID Card und dient als «Passbild».

Weiter musst du das Formular von der Seite der SHVF herunterladen. Ich empfehle ein leeres Formular zu drucken und es von Hand auszufüllen, da das elektronische Formular nicht gespeichert werden kann (https://shvf.ch/images/docs/fiva-id/Formular_ED_ANF_LogoSHVF.pdf). Hier werden alle technischen Daten gesammelt.

Den historischen Teil und die Geschichte deines Fahrzeuges und die verlangten Fotos werden in einem separaten Dokument eingereicht. Hier hat es auch Platz um die Restauration und Modifikationen zu dokumentieren. Ich habe für den LRoS eine Vorlage in einem Word-Dokument erstellt, die du bei mir beziehen kannst. Spätestens jetzt wird es Zeit, mit mir Kontakt aufzunehmen, dass ein/e FahrzeuginspektorIn dein Fahrzeug begutachten und die gesammelten Daten mit dir besprechen kann. Ich bin mir sicher, dass er oder sie dir noch weitere Tipps geben und Angaben machen kann, so dass du alles korrekt ausfüllen kannst.

Der Abschluss

FahrzeuginspektorInnen nehmen eine Klassifizierung deines Land Rovers nach dem FIVA Technical Code vor und unter-

schreiben den definitiven Inspektionsbericht. Jetzt wird es Zeit, der SHVF das Geld für die ID zu überweisen. Da der LRoS Mitglied der SHVF ist, betragen die Kosten SFR. 170.-. Den definitiven, unterschriebenen Inspektionsbericht, das Word-Dokument mit der Historie, eine Kopie deiner Einzahlung an den SHVF und die 4 Papierfotos 9x13 schickst du dann an die technische Kommission der SHVF. Wenige Wochen danach hast du die FIVA Identity Card in den Händen.

Was kostet mich die FIVA Identity Card?

Vor allem viel Fleiss und einige Stunden an einem PC. Das Zusammentragen der Geschichte, das Ausfüllen der Formulare und das Erstellen des Zusatzdokumentes sind nicht zu unterschätzen. Finanziell sind die SFR. 170.- für die ID-Card dem SHVF zu bezahlen und den FahrzeuginspektorInnen eine Wegentschädigung je nach Anfahrtsweg. Der LRoS wird aber für jedes inspizierte Fahrzeug vom SHVF rückentschädigt. Ein Teil deiner Ausgaben fliesst also wieder zurück an den Club.

Zusammenfassung

Mit etwas Aufwand, der nicht im Verhältnis steht mit den Stunden die du für dein Fahrzeug aufwendest, kannst du deinen Land Rover als ein historisches Kulturgut der Nachwelt dokumentieren. Du erhältst dafür einen Ausweis, der dir für zehn Jahre gewisse Vorteile verschafft. Nach diesen zehn Jahren oder bei Halterwechsel kann die FIVA Identity Card auf der Basis des ersten Antrages einfach verlängert werden. Falls du Fragen zur FIVA Identity Card hast, darfst du mich gerne anrufen oder schreiben (061 971 64 32 oder seriesone@lros). Ich gebe dir gerne Auskunft.



Fachgeschäft für:

- Kochmesser
- Klappmesser
- Taschenmesser
- Jagdmesser
- Gränsforsäxte
- Reparatur und Schleifereiservice

MESSERSCHMIEDE
Thomas Künzi
Gelernter Messerschmied

Kronengasse 6 | 4500 Solothurn | Schweiz

Tel. +41 (0)32 622 26 79 | Fax +41 (0)32 622 29 74

thomas@messerschmiede-kuenzi.ch | www.messerschmiede-kuenzi.ch



FAHRZEUGRESTAURATORIN: BERUF UND BERUFUNG

Kundenbedürfnisse und restorationsethische Prinzipien im Einklang

Text und Bilder: Prisca Greminger

Die Schweiz ist ein Land voller Oldtimer-Enthusiasten: Etwa 78'000 Oldtimer und 140'000 Youngtimer sind hierzulande immatrikuliert und es werden jährlich mehr. Auch der LRoS hat einen beachtlichen Oldtimer-Anteil, obwohl er kein Oldie-Club ist. Die Hälfte aller Fahrzeuge der Clubmitglieder sind älter als 20 Jahre und 36 Prozent der Landys sind sogar über 30 Jahre alt.

Doch wer wartet, repariert und restauriert diese Fahrzeuge heute und in Zukunft? Moderne Autowerkstätten sind nicht mehr für die alterwürdige Technik eingerichtet. Welche Werkstatt hat heute noch einen Abgastester oder weiss noch wie einen Unterbrecher einstellen? Dieses Wissen wird nicht mehr an den Berufsschulen unterrichtet und geht langsam verloren. Vielerorts kümmert sich noch der Seniorchef um die betagte Technik. Doch was passiert, wenn der Seniorchef in Rente geht

oder stirbt? Um diese Lücke gar nicht erst entstehen zu lassen, ist 2011 die Interessengemeinschaft Fahrzeugrestauratoren Schweiz (IgFS) entstanden. Zusammen mit dem Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS | UPSA) und dem Schweizerischen Carrosserieverband (VSCI) wurde in den folgenden Jahren die Weiterbildung zum Fahrzeugrestaurator entwickelt. Diese zweijährige berufsbegleitende Weiterbildung richtet sich an Berufsleute mit einem Lehrabschluss aus dem Bereich Automobil, Motorrad, Landmaschinen oder Polymechanik, welche ihr Wissen und ihre Fähigkeiten erweitern wollen.

Zum ersten Mal von dieser neuen Weiterbildung habe ich im Frühling 2015 erfahren. In der Clubzeitschrift der Freunde alter Motorräder (FAM) erschien ein Artikel, welcher sofort mein Interesse weckte. Zwei Informationsveranstaltungen



später entschloss ich mich das Abenteuer zu wagen und gleich mit dem ersten Lehrgang zu starten. Zu diesem Zeitpunkt war ich noch als Motorradmechanikerin tätig und hatte an der damaligen Arbeitsstelle nur selten mit Oldtimern zu tun. Zeitlich optimal passend auf den Beginn der Weiterbildung konnte ich die Arbeitsstelle wechseln und bei der Garage Walder AG anfangen, welche sich auf Citroën-Oldtimer spezialisiert hat.

Im November 2015 war es endlich soweit. Der erste Schultag fand in Weinfelden statt und vermittelte uns viel Wissen rund um Getriebe, Kupplung, Kardanwelle und Differentiale. Vor allem anfangs verlangte mir die Weiterbildung alles ab. Als gelernte Motorradmechanikerin kannte ich mich nicht aus mit Automatik-Getrieben und musste mir das Wissen Stück für Stück erarbeiten. Auch das Fahrwerk eines Autos unterscheidet sich sehr von dem eines Motorrades.

Toller Zusammenhalt

Mit der Zeit gewann ich mehr und mehr Erfahrung während des Arbeitens und auch mein Chef und Werkstattchef nahmen sich immer wieder Zeit, um meine Wissenslücken zu stopfen. Der ausserordentlich gute Zusammenhalt der Klasse erwies sich zudem als Glücksfall. Egal wer, was auch immer wissen wollte, einer in der Klasse wusste es bestimmt und half aus. Mit dieser vielseitigen Unterstützung und viel Wissensdurst waren die restlichen Module, welche in der ganzen Deutschschweiz verteilt waren, anspruchsvoll, aber machbar. Sehr viele wertvolle Inputs konnte ich von der Restaurierungsberatung mitnehmen. Dies hat mich ermutigt, mich zusätzlich als FIVA-Inspektorin für den LROs zu engagieren.

Der Mühen Lohn

Die Abschlussprüfungen fanden Ende Januar 2018 in Bern statt. Während einer Woche wurden alle 15 Absolventen der Weiterbildung auf Herz und Nieren geprüft. Es galt, alle vier Prüfungsteile mit einer genügenden Note zu bestehen. Nebst zwei technischen Prüfungsteilen wurden die Restaurierungsberatung geprüft und die Präsentation der Vertiefungsarbeit wurde bewertet. Für neun meiner Kameraden und mich waren die Anstrengungen von Erfolg gekrönt und wir durften im April 2018 unseren langersehnten Fachausweis entgegennehmen.

Für mich persönlich war diese Weiterbildung eine wunderbare Möglichkeit, Hobbies und Interessen mit meiner beruflichen Laufbahn zu verbinden. Es hat mich sehr gefordert aber zugleich sehr glücklich gemacht, da ich sehr gerne neues Wissen erschliesse und es liebe zu lernen. Sehr gut finde ich, dass ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt wird, denn die beste mechanische Arbeit hilft nichts, wenn sie nicht den Bedürfnissen des Kunden entspricht oder nicht im Einklang mit den restorationsethischen Prinzipien steht.





FAMILIENPROJEKT

Wenn der Vater mit dem Sohne einen Serie I wieder zum Laufen bekommt.

Das Gespräch mit Walter sen. und Walter jun. führte Olaf Grewe; Bilder: Walter Schmied

Als ich Thoko und Walter Schmied senior sowie deren Sohn Walter an einem LRoS Höck bei Fritz zum ersten Mal traf, offenbarten sie mir ein wundervolles Projekt. Gemeinsam haben sie einen 86er Land Rover Serie I von 1956 komplett auseinander genommen. Ziel: Das Schmuckstück soll wieder schnurren wie ein Kätzchen. Das Ziel haben sie erreicht. Grund genug, diese schöne Geschichte zu erzählen.

Walter, Du hast zusammen mit Deinem Sohn das grosse Projekt gestemmt. Wie habt Ihr das organisiert?

Wir haben einen Tipp vom LRoS Clubkollegen Andreas erhalten und den 86er Serie I von einem Bauern aus der Hirzelregion als Ruine übernommen. Schnell war klar, dass wir hier eine komplette Restauration vor uns hatten und jedes Teil zerlegen mussten. Die Restaurationen habe ich dann zusammen mit Walter junior in den Ferien, an Wochenenden und Abenden durchgeführt.

Von wann bis wann hat das Projekt gedauert?

Gekauft haben wir das Fahrzeug im Oktober 2014 und sind pünktlich auf das 30 Jahre Jubi des LRoS 2017 fertig geworden. Wir konnten in St. Stephan mit einer Tagesnummer anreisen.

Warum wolltest Du das Projekt mit Deinem Sohn machen?

Walter sen.: Ich wollte Walter jun. und mir eine sinnvolle gemeinsame Freizeitgestaltung bieten. Ich denke, dass es toll ist, etwas gemeinsam zu machen und dem pubertierenden Junior, noch etwas anderes als gamen und rumhängen zu zeigen. Und da Walter schon als kleines Kind an alten Fahrzeugen interessiert war, lag es nahe.

Walter jun.: Es freut mich, mit dem Vater zusammen viel handwerkliche Erfahrung zu sammeln und schmutzige Arbeiten haben mir nie etwas aus gemacht. Ein besonderes Highlight

**We make
outdoor people
happy**

WWW.ATW.CH

GUT GERÜSTET REISEN

ATLAS TRAVEL SHOP AG

Bahnhofstrasse 76

3232 Ins Tel.: +41 (0)32 313 44 07

Gut gerüstet Reisen

AUSRÜSTUNG für Outdoor und Off-Road

KURSE & BERATUNG für Individualreisende

ABENTEUER-TOUREN in Wüste & Wildnis

DACHZELTE Direktimport, grosses Lager & Montage



war es, das Getriebe wieder zusammen zu bauen. Und natürlich Weihnachten 2016 den Schlüssel zu drehen und den Motor zu starten.

Das glaube ich sofort. Wie habt Ihr Euch die Arbeiten aufgeteilt? Oder hattet Ihr keine feste Einteilung?

Walter sen.: Grundsätzlich hatten wir keine feste Arbeitsaufteilung. Aber Werkzeuge aufzuräumen war meine Arbeit.

Habt Ihr alles alleine gemacht?

Nein, einige Aufgaben haben andere machen müssen. Andreas hat uns das Chassis geschweisst. Brogli hat uns geholfen, dem Motor neue Lager und Kolben zu machen und die Ventile einzuschleifen. Viel Rat und Tat sowie Unterstützung über das ganze Projekt hinweg haben wir von Moto Schmied in Wildeggen erhalten. Das Verzinken hat dann auch die Verzinkerei Lenzburg übernommen. Und natürlich gab es immer viele Inputs von LRoS Mitgliedern. Allen vielen, vielen Dank an dieser Stelle!

Dein Vater hat Dir viele Aufgaben übertragen, die Du dann hervorragend gelöst hast. Wobei hast Du am meisten gelernt?

Ich habe bei allem etwas gelernt. Aber am meisten konnte ich mein technisches Verständnis und mein handwerkliches Geschick verbessern. Und natürlich lernen, Geduld zu haben.

Es war ein echtes Vater-Sohn-Projekt. Wem gehört das Fahrzeug denn jetzt?

Der LR Serie I gehört Walter junior. Ich selber habe noch



Walter junior stolz im Chassis seines Serie I Baujahr 1956.

viele Projekte die ich noch realisieren möchte, müsste aber 200 Jahre alt werden, um alle zu Ende zu bringen.

Walter junior, wenn Du Gleichaltrige triffst, dann hast Du denen ja viel voraus. Auf was bist Du besonders stolz?

Stolz bin ich schon ein wenig auf das ganze Projekt. Aber noch immer ist der Series nicht vorgeführt... Wenn ich dann noch den Fahrzeugausweis in der Hand habe, dann bin ich richtig stolz darauf. Seitdem meine Kollegen vom Projekt wissen, werde ich immer wieder um die Hilfe gebeten, wenn Kollegen Töffprobleme haben.

Und Du, Walter sen, auf was bist Du besonders stolz?

Stolz, ja das wir das Projekt als Laien durchgezogen haben.

WALTER SCHMIED SENIOR UND JUNIOR



Walter jun. fing im August 2018 seine Lehre als Fahrzeugschlosser bei Graf in Möriken an. Walter sen. ist Schreiner und hat seit 1984 ein kleines Montageunternehmen. Mitglied im LRoS sind sie seit 2010.

«Aber ich war schon immer ein Hobbyschrauber, so habe ich 1979, zwei Motocrossseitenwagen strassentauglich und TÜV-mässig zusammengebaut. Mit zwei Kollegen bin ich dann von hier nach Johannesburg und retour gefahren.»





FAMILIENZUWACHS

Wenn Harald und Daniel auf Shoppingtour nach England und Portugal gehen

Text und Bilder: Harald Sigel

Projekt 1: Land Rover Forward Control 101 GS, Linkslenker, 12 Volt
Standort: Shaftesbury, Südengland, ca. eine Autostunde südlich von Bristol, ca. 1000 km von zuhause.

Wie alles begann...

Die Idee von mir, so ein Fahrzeug besitzen zu wollen, ist noch nicht sehr alt, eigentlich wollte ich meinen Fahrzeugpark noch mit einem Serie I ergänzen. Allerdings haben mich diese grossen und kantigen Viecher mit dem grummelnden V8 Motor immer wieder fasziniert.

In freier Wildbahn sind sie eher selten aufzuspüren, vor allem an internationalen Meetings (wie zum letzten Mal in Holland) verlassen ab und zu einzelne Exemplare die schützende Deckung. Wo man früher vermutlich tage- oder wochenlang im Hochsitz ausharren musste, genügt heute ein Klick auf Google und schon hat man erste Sichtungen...

So geschehen am 13. Juli 2018. Das Fahrzeug wurde auf Ebay England zum Verkauf angeboten. Da sich meine Englischkenntnisse vor allem schriftlich eher bescheiden halten, habe ich mich für erste Anfragen an Dani gewendet. Er hat spontan zugesagt, mich bei dem Projekt zu unterstützen und bei einer Zusage auch mit nach England zu kommen. Und dann ging alles plötzlich ganz schnell.

Mit der Versicherung des Verkäufers, dass das Fahrzeug in einem sehr guten Zustand sei sowie ein paar Fotos, habe ich mich zwei Tage später zum Kauf entschlossen.

Nach einer kurzen Analyse unserer Termine haben wir dann bereits für den folgenden Freitag, 20. Juli, zwei Plätze ab Basel in der Maschine nach Bristol gebucht. Da das Fahrzeug ja in einem guten Zustand war, konnte eine Überführung auf der Strasse (850 km) wohl problemlos in Angriff genommen werden. Wir reisten deshalb nur mit leichtem Gepäck (Handgepäck) an, das einzige Werkzeug war ein Taschenmesser und ein Nagelknipser...

Anreise nach Bristol inkl. Fahrt zu Martin

Die Anreise hat reibungslos geklappt, zumindest bis zum Flughafen Basel. Dort hätten wir es auch fast bis an Bord des Flugzeugs geschafft, hätten die Techniker nicht kurz davor an der Maschine ein kleines Ölleck entdeckt. Einen Land Rover Fahrer kann das nicht aus der Ruhe bringen, der Kapitän der Maschine war aber offenbar keiner und deshalb haben wir geschlagene 4 Stunden bis zum Boarding gewartet. Zum Glück hatten wir Speedy-Boarding gebucht, so konnten

Typisch Englisch – Ein Strassenzug irgendwo in England.



wir zuvorderst warten. Endlich im Flugzeug hatten wir dann für weitere 50 Minuten keine Startfreigabe und irgendwann mitten in der Nacht auf dem Flughafen Bristol angekommen, warteten wir wieder 20 Minuten in der Maschine, bis ein Busfahrer aufgetrieben werden konnte.



Ein erster Blick ins Cockpit offenbarte viel Platz.

Der Verkäufer des Fahrzeuges, Martin, hatte uns angeboten, dass er uns am Flughafen abholt. Der gute Kerl hat tatsächlich rund 6 Stunden auf uns gewartet! Nach einer wilden Fahrt im BMW seiner Frau bei Nacht und leichtem Regen über Nebenstrassen und durch Wälder, sind wir morgens um 1.00 Uhr mit mehr als sechs Stunden Verspätung endlich bei ihm angekommen.

Fahrzeugübernahme, Besichtigung und Probefahrt

Überzeugt, dass wir nun schon einiges an Pech eingezogen hatten und es nun nur noch besser werden kann, konnten wir am nächsten Tag gestärkt mit Kaffee und Toast das Fahrzeug besichtigen und auch Probefahrten machen. Das Fahrzeug

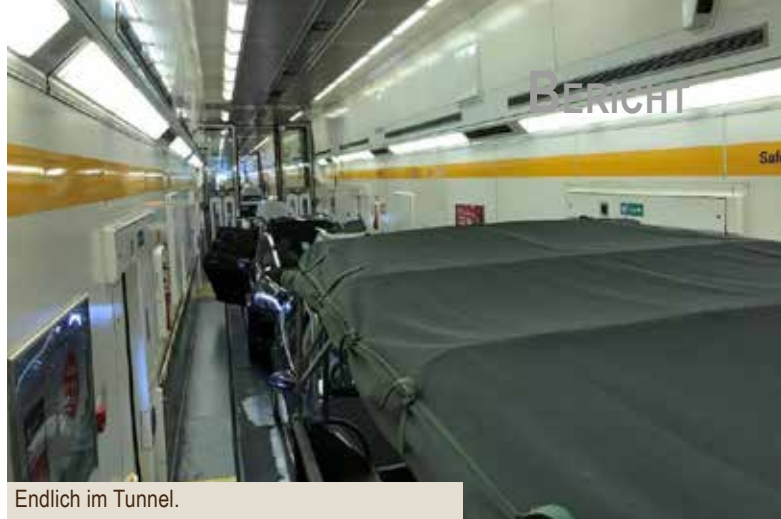


Very British – typisch Englisch startet der Tag.

war zumindest optisch wie beschrieben, ob die Technik hält, würde sich dann auf der Reise zeigen. Nach Instruktion und natürlich den administrativen und finanziellen Details sind wir dann am 21. Juli nachmittags um 14.00 Uhr losgefahren.

Reise von England nach Hause

Von Shaftesbury in Südengland bis zu unserem ersten Zwischenziel, der Verladestation des Eurotunnel, hatten wir rund 300 km vor uns. Mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 80 km/h und der gewählten Route südlich über Southampton und Brighton inklusive Stau rund 5 Stunden. Schön essen in einem Pub und vor allem ein paar Stunden in einem guten



Endlich im Tunnel.

Bett schlafen war auch noch auf dem Programm. Die Überfahrt nach Frankreich haben wir deshalb auf den folgenden Tag, also Sonntag, geplant. Für die Übernachtung haben wir eine wunderbare Unterkunft in einem Privathaus bei einer älteren Dame gefunden, die uns am nächsten Morgen mit einem umfassenden englischen Frühstück verwöhnt hat.

Dadurch sind wir nicht ganz so früh wieder unterwegs gewesen wie geplant und erst gegen Mittag an der Verladestation aufgetaucht. Leider waren an diesem Weekend die Ferien zu Ende. Die Frage der Dame an der Schranke nach einer Buchung mussten wir verneinen, unseren Zeitplan nach einem alten Fahrzeug, Pubs und dann noch Zugfahrplänen zu richten wäre dann doch etwas zu weit gegangen. Und so haben wir dann wieder über drei Stunden auf einen freien Platz auf dem Zug gewartet.



Freie Fahrt für unseren Präsi Dani.

Auf dem Kontinent

Gegen Abend, endlich in Frankreich galt es nun, etwas Zeit gutzumachen. Das Fahrzeug läuft weiterhin einwandfrei, auf der Autobahn können wir teilweise bis 90 km/h fahren. Dabei gilt es aber die Strasse keine Sekunde aus den Augen zu lassen, bedingt durch die grossen, grobstolligen Reifen ist die Spurhaltung eher dürrtig. Stopps sind weiterhin nur für das leibliche Wohl und natürlich für das durstige Fahrzeug nötig (Verbrauch Strasse ca. 22Liter/100km).



Zwischenstopp, Verpflegungsaufnahme für Mensch und Maschine.

Abends auf Frankreichs Strassen wird ja Licht am Fahrzeug von den Franzosen nur zur Dekoration eingeschaltet, es wird fast bis zur vollständigen Dunkelheit mit Standlicht gefahren. Das

IHR LANDROVER SPEZIALIST IM GLARNERLAND!

GARAGE FRIDOLIN ALTMANN

Brunnernstrasse 19 · 8867 Niederurnen

Ihr 4x4-Spezialist im Glarnerland

Telefon 055 610 40 23

f.altmann@bluewin.ch

www.altmann-garage.ch



Service

Licht an unserem Fahrzeug war aber auch bei Volllicht nicht viel heller als bei den anderen mit Standlicht. So sind wir dann mit etwas mehr als gemütlicher Kerzenbeleuchtung noch bis zwei Uhr morgens durchgefahren. Was sich der dickliche Nachtconcierte in dem 24 Stunden-Hotel gedacht hat, als um diese Zeit zwei Herren ein Doppelzimmer bestellt haben, will ich lieber nicht wissen.

Am andern Morgen sind wir dann guten Mutes wieder ins Fahrzeug gestiegen. Das mahlende und knackende Geräusch, das beim Anfahren aus der Region des Antriebsstranges an unsere Ohren drang, vermieste uns die gute Laune allerdings geringfügig. Nach einem kurzen Kontrollgriff war klar, dass die Lager der vorderen Kardanwelle komplett ausgeschlagen sind. Uns ist schleierhaft, dass wir das am Abend vorher nicht gehört haben. Es gab nur eine Lösung: die Welle musste raus.



Diagnose: Ausgeschlagenes Lager.
Behandlung: Amputation.



Mit Nagelknipser, Panzertape und Citroën Werkzeug rücken wir der Kardanwelle zu Leibe.

So, nun hatten wir also 300 km vor der Grenze zur Schweiz ein technisches Problem das zuerst behoben werden musste. Ich erinnere an unser Bordwerkzeug:

Nagelknipser, Rollgabelschlüssel (auf der Reise gekauft) Schraubenzieher (Geschenk von Martin) und Panzertape. Das Taschenmesser haben wir mittlerweile verschenkt, hätte aber auch nicht geholfen.

Im Schrittempo sind wir dann rund einen halben Kilometer zu einer Citroën-Garage (was Besseres gab's nicht) gefahren und haben um Werkzeug gebeten. Die Franzosen waren hilfsbereit, trotz nicht optimalem Werkzeug (für die Schrauben der Kardanwelle gibt es extra ein verlängertes Werkzeug) gelang der Ausbau der Welle. Nach einer telefonischen Rückversicherung bei Sepp Marty (Bösch Hinwil) haben wir uns dann mit nur noch Heckantrieb auf den Weg nach Hause gemacht.

Einreise, Zoll

Durch den erneuten Zeitverlust wegen der Reparatur ist der vorgesehene Zeitplan erneut strapaziert worden. Die ursprüngliche Reserve für die ganzen Zollformalitäten waren fast aufgebraucht. Am Zoll angekommen, hat uns dann der freundliche Beamte auch geraten, dass er uns hier nur eine provisorische Einfuhrbestätigung ausstellt und ich dann die detaillierte Anmeldung mit Import, Steuer, Formularen etc. entweder innert 48 Stunden hier in Basel vornehme oder das an einer Innland-Zollstelle mache. Diesen Vorschlag habe ich natürlich gerne angenommen zumal es eine solche Zollstelle in Aarau hat, eine halbe Stunde von meinem Wohnort entfernt.

So sind wir dann also mit diesem provisorischen Papier nach rund 20 Minuten weitergefahren und am Montagabend gegen 19.00 Uhr geschafft aber glücklich zuhause angekommen!

Die anschliessende Verzollung am Mittwochmorgen in Aarau hat dann noch gut eine Stunde gedauert, hat aber reibungslos geklappt. Mit der Aushändigung des Formulars 13.20 stehen nun der Inverkehrsetzung meines 101er nur noch ein paar technische Details im Wege, um die kümmert sich aber nun die Garage Jakob Bösch in Hinwil.

Fazit

Vielleicht sind wir etwas blauäugig an das Ganze herangegangen, aber man weiss ja sowieso nie zum Voraus, was alles passiert, für Improvisation und spontane Entscheidungen war viel Platz. Alleine hätte ich das nie gemacht, solche Projekte sollten immer mit einem guten Freund realisiert werden, und den habe ich mit Dani hier gehabt!



Zum Wohle!

Deshalb habe ich ihm auch versichert, sollte er jemals etwas ähnliches vorhaben, auf mich kann er zählen!

Projekt 2: Land Rover Forward Control 101 GS, Rechtslenker, 12 Volt, Nokken-Winde

Standort: Leiria ca. 1 Autostunde nördlich von Lissabon, Portugal, ca. 2100 km von zuhause!

Das Fahrzeug übt eine gewisse Faszination aus, und nach der Fahrt von Südengland nach Hause ist der 101er nicht nur mir ans Herz gewachsen. Auch Dani hat sich sehr mit dem Fahrzeug identifiziert. So war es denn



auch nicht verwunderlich, dass er, wie ich kurz zuvor, mal «unverbindlich» im Internet die Fühler ausgestreckt hat. Dass er dann fast gleich schnell wie ich Nägel mit Köpfen macht, hätte ich mir ja denken können!

Dani hat ein offensichtlich taugliches Fahrzeug in Portugal ausfindig gemacht. Auch hier hat der Verkäufer versichert, dass das Fahrzeug in einen einwandfreien Zustand ist und eine Überführung auf der Strasse möglich sein sollte.



Dani am Steuer seiner Neuerwerbung. Noch schaut er kritisch.

Etwas mehr Vorbereitungszeit war dann aber schon vorhanden. Von der ersten Kontaktaufnahme zwischen Dani und Antonio (der Verkäufer in Portugal) Anfang August bis zum effektiven Reisetermin sind rund drei Wochen vergangen, genügend Zeit also das Vergangene zu rekapitulieren und etwas besser vorbereitet, die neuerliche Reise in einem 101er anzutreten..

Handgepäck: Werkzeug

So sind wir dieses Mal mit zweimal 30 kg Gepäck geflogen, das meiste davon Werkzeug, halt alles, was wir wie durch ein Wunder auf der ersten Reise nicht gebraucht haben: metrische und englische Schlüsselsätze, Schraubenzieher, Zangen, Reparatur-Material für die Elektrik, Schmiermittel, Kabelbinder, Starterspray etc.

Dazu kommt, dass mit dem Fahrzeug aus Portugal noch zwei Kisten voll mit Ersatzteilen mitverkauft wurden, darin hat es unter anderem Teile für Zündverteiler, Bremsbeläge, Kupplungsscheiben und mehr. Uns kann also gar nichts passieren, die Reise ist ein Klacks.

Anreise nach Portugal inkl Fahrt zu Antonio (Taxi)

Im Gegensatz zum letzten Flug ist dieses Mal bei der Anreise alles wie geplant verlaufen. Abflug in Zürich Freitag 24. August morgens 06.20 Uhr, Ankunft planmässig in Lissabon, Taxi organisieren, genaue Adresse angeben und los. Aufgrund der Adresse hat der Taxifahrer die Reisezeit mit gut einer Stunde angegeben, Kosten rund 120 Euro. In Ordnung, finden wir. Anfänglich ist der Taxifahrer still, er kann offenbar nicht gut Englisch. Nach einer halben Stunde wird er aber plötzlich gesprächig, erzählt von seinem Leben, wie wenig man hier verdient als Taxifahrer, sein Sohn hätte auch kein Job etc. etc. Saubere Trinkgeldvorbereitung für die beiden Schweizer.



BRICAT
Land Rover parts



Main mendeuse
Defender
18.-

Compresseur de
suspension Disco III, IV,
Range Sport 880.-



Carburateur Solex
32 Serie I replica
390.-



Comodo phares
Defender Lucas
55.-



Feu Defender 1994 on
4.-



DA6004 Kit service Td5 Britpart 35.-
DA6004P kit service Td5 premium 55.-



BRICAT
Route des Diligences 15
1967 Bramois
078 659 00 26
www.bricat.com
Shop en ligne!

Blöderweise hatte er weder von der Geografie, noch von Kartenwerk oder Navigationsgeräten eine Ahnung. Wir versuchten ihn zu lotsen, aber er wollte von GoogleMaps nichts wissen. So hat er sich verfahren, die telefonische Rücksprache mit Antonio wegen des genauen Weges hat darin gegipfelt, dass sich die beiden am Telefon auf portugiesisch angeschrien haben, wir haben nichts verstanden.



Nur eine von vielen Reparaturen auf
unserem Weg in die Schweiz.

Als wir nach hitzigen Diskussionen (es war immerhin 35°C) endlich am Ziel waren, ging die Diskussion über das Geld los.

Er hat sich zwar verfahren, wir sind aber schuld und er will nun plötzlich 190 Euro. Er droht mit Polizei, Antonio droht mit seinem Hund. Dani gibt ihm 150 Euro und wir verziehen uns.

Fahrzeugübernahme, Probefahrt

Antonio kann kein Englisch, aber er hat einen Kumpel dabei, der Englisch kann und so laufen die Gespräche und Verhandlungen recht flüssig. Antonio zeigt uns seine weiteren Fahrzeuge aus

dem Hause Land Rover. Es macht zwar alles einen verbastelten Eindruck, aber trotzdem scheint er von Mechanik ein wenig zu verstehen. Nach einer kurzen Probefahrt mit dem 101er einmal um den Block (max. zehn Minuten) ist er mit Dani zurück und lädt uns auf ein typisches Mittagessen in einer kleinen Kneipe ein. Gegen 14.00 Uhr fahren wir los, das Navi programmiert, es zeigt 2'030 km bis nach Hause an.

Seinen Hinweis vor der Abfahrt, dass wir die Temperatur im Auge behalten sollen, haben wir beherzigt. Vor allem auch weil offenbar die originale Anzeige in den Armaturen nicht funktioniert und er deshalb eine separate Anzeige eingebaut hat. Diese hat dann auch prompt nach rund 50 km Fahrt Überhitzung angezeigt, der Kühler kocht! Das fängt ja gut an. Nach Überprüfung der möglichen Ursachen ist eine Fehlfunktion des Thermostaten die wahrscheinlichste, also muss der Thermostat raus. Bei heissen Motoren in heissen Ländern auf Kiesplätzen in der prallen Sonne nicht gerade das was wir uns vorgestellt haben.

Rückfahrt mit Hindernissen

Dies war allerdings nur die erste Havarie, weitere sollten folgen... im Verlaufe der Reise haben wir unter anderem Kühler, Leitungen und Motor gespült (Autowaschanlage mit Reinigungslanze), immer wieder Wasser nachgefüllt, den Zündverteiler mehrmals zerlegt, nachgefeilt (Nagelfeile), frisch eingestellt, elektrische Kontakte geschmiert (Ringel-



Welch Schönheit, da erblassen die anderen vor Neid.

blumensalbe) etc. In unseren Ersatzteilen war zwar ein neuer Unterbrecher sowie ein neuer Rotor für den Zündverteiler vorhanden, allerdings haben die Teile nicht gepasst.

Je länger die Fahrt dauerte, blieb das Gaspedal immer mal wieder hängen, selbst WD40 an allen möglichen Stellen hat nicht mehr geholfen, also V8 mit Vollgas runterschalten... dank eines defekten Auspuffs haben auch andere Verkehrsbenutzer unsere Ankunft jeweils zur Kenntnis genommen.

Die Qualität der Lichtanlage dieses Fahrzeuges war übrigens ähnlich wie bei der ersten Überführung mit dem Unterschied, dass hier bei Volllicht nur eine Lampe funktionierte. Ersatzlampen hatten wir zwar dabei, allerdings sind die Lampentöpfe inklusive der Schrauben so dick mit undefinierbaren Schichten aus Farbe, Unterbodenschutz und Dreck überzogen dass wir auf den Versuch eines Lampenersatzes verzichtet haben. Stattdessen haben wir an der Stossstange einen kleinen akkubetriebenen LED



Kurz vor Frankreich ist die Welt noch in Ordnung und die Autobahn frei.

Scheinwerfer montiert, der mindestens gleich viel Licht brachte wie die funktionierende Lampe (also quasi Tarnlicht). Die restliche Beleuchtung war in Ordnung, dafür funktionierte von den Anzeigeeinstrumenten und Armaturen kein einziges.

Risslein, Risslein an der Wand

Am zweiten Tag der Reise haben wir dann zufällig bemerkt, dass der Vorderreifen links von vielen kleinen Rissen durchzogen ist, vermutlich stand

das Fahrzeug die letzten paar Jahre immer gleich in der Sonne. Die anderen drei sowie der Reservereifen waren in Ordnung, Reifenwechsel war angesagt, also ab in den nächste Fachhandel und einen Wagenheber kaufen.

Die ganze Reise wurde also immer wieder unterbrochen von Stopps für Reparaturen, zum Glück mussten wir keine

Fahren oder sonstigen fixen Termine einhalten. Die Übernachtungen haben wir frei improvisiert, einmal war es ein kleines Hotel, in dem wir ausser dem Besitzer vermutlich die einzigen Gäste, waren die nicht aus Nordafrika stammten. Aber auch Zelt respektive Übernachtungen auf der Brücke des Fahrzeuges haben wir ausprobiert.

Trotz Hege und Pflege der Zündung war irgendwann keine Leistung mehr vorhanden, der Motor stottere nur

Eine wundervolle Fahrt durch Spanien.



- Buchführung und Jahresabschlüsse für KMU
- Mehrwertsteuer
- Saläradministration
- Steuererklärungen für natürliche und juristische Personen
- Nachfolgeplanungen
- Markenmeldungen und Schutzrechtsverwaltung
- Allgemeine Sekretariatsaufgaben

Glück Treuhand

Barbara Glück
Hofwiesenstrasse 6, 8634 Hombrechtikon
T 055 552 00 80, gluecktreuhand.ch



Lagerplätze: Im Fahrzeug oder im Bodenzelt (unten) konnten sich Harry und Dani von den Strapazen erholen.

noch. Mögliche Ursache gemäss Telefonsupport Sepp: Kondensator in der Zündung defekt. Kein Problem, Zündung zum X-ten Mal öffnen, Kondensator raus, Ersatzkondensator rein (von irgendeinem alten Renault, müsste gehen gem. Sepp)

Freud und Leid

Lange hat das dann aber nicht mehr geholfen, in einer kleinen verschlafenen Ortschaft an der TGV-Linie Paris-Lyon war endgültig



Schluss, uns sind die Ideen und die Ersatzteile ausgegangen, 300 km vor der Schweizer Grenze.

Immerhin, rund 1'700 km haben wir geschafft. Auf der Reise gab es immer wieder Euphorie, er läuft, wir bringen ihn heim, das muss einfach funktionieren! Aber auch Tiefs, zum Beispiel als er am ersten Morgen nicht mehr Ansprang, hätten wir ihn am liebsten zurück gebracht.



Es wurde heiss!

Den Rest der Reise haben wir also in einem Mietwagen zurückgelegt. Danis 101er wird irgendwann in den nächsten Wochen Huckepack in die Schweiz überführt und muss dann wahrschein-

lich zuerst mal ein Rundum-Wohlfühlpaket erhalten, vorzugsweise in der Land Rover Wellnessoase Bösch Hinwil. Die Kosten für Mietwagen und Rückreise des Fahrzeuges dürften sich in Grenzen halten. Zum grossen Glück konnte Dani vor Reisebeginn für die gesamte Rückführung eine umfassende Versicherung abschliessen, in der auch dieser Fall vorgesehen war. Die Zollformalitäten stehen noch an, aber das wird auch noch klappen.



Nichts ging mehr. Aber heimgekommen ist der Forward Control dann doch noch. Aber später.

Vom Start unserer Reise am frühen Freitagmorgen sind bis zu unsere Ankunft am Dienstagabend rund 110 Stunden vergangen. Wenn auch nicht ganz alles so geklappt hat wie wir uns das vorgestellt haben, so sind wir zwar müde aber insgesamt zufrieden wieder zuhause angekommen.

Wir haben viel über das Auto gelernt, aber auch über uns selbst. Mit einer super Kameradschaft und ein wenig technischem Improvisationstalent ist fast alles möglich, Danke!



LAND ROVER FORWARD CONTROL 101

- Produktion zwischen 1975 und 1978, Solihull GB
- Produktion ausschliesslich für militärische Zwecke
- Aufbauten GS, Ambulance- und Radio Body
- Insgesamt wurden nur 2'666 Stück hergestellt
- Es gibt 12 Volt und 24 Volt Modelle
- Motor Rover 3,5 Liter V8 Benzin (Ex Buick-Motor)
- Verbrauch Strasse rund 22 Liter/100 km
- 4 Gang Getriebe, Geländeuntersetzung
- Radstand 101 Zoll, Reifendimension 9.00 x 16
- Höhe Modell GS (Blache) 2.30 m, Breite 1.85 m
- Lebergewicht Modell GS (Blache) 1924 kg



ON- UND OFF-ROAD SETUPS FÜR IHREN LAND ROVER DEFENDER



WEBASTO WASSERSTANDHEIZUNG

Passgenaue und komplette
Einbausätze für Webasto Thermo
Top C/P und Evo mit Einbauservice

FAHRWERK

In jeder Situation den richtigen
Kontakt zum Untergrund.
Fahrwerke perfekt auf Ihre
Bedürfnisse abgestimmt



SEPAR- KRAFTSTOFFFILTER

Einbausätze mit oder ohne Diesel-
heizung und Einbauservice vor Ort



DIEBSTAHSICHERUNG

Durch einen kleinen Eingriff in
die Fahrzeugelektrik wird es un-
möglich das Fahrzeug zu starten.



DOPPELBATTERIESYSTEM

Die Basis intelligenter Energie-
versorgung und das Herzstück der
gesamten elektrischen Anlage



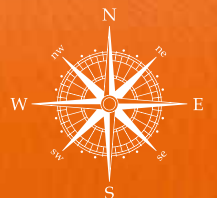
SEILWINDENSTOßSTANGE

Dreiteilige Seilwindenstoßstange
mit integriertem Unterfahrschutz,
unauffällig und extrem robust



LEICHTE UND DURCHDACHTE AUSBAUVARIANTEN FÜR IHR EXPEDITIONSFahrzeug.
KOMBINIERT MIT EXTREM ROBUSTER OFFROAD-TECHNIK IN HÖCHSTER QUALITÄT.

ENTREQ.DE | INFO@ENTREQ.DE | +49 (0)7556-9664435
GEWERBESTRAßE 5B | 88690 UHLINGEN - MÜHLHOFEN | DEUTSCHLAND



ENTREQ
GEAR FOR YOUR ADVENTURE

AUF ACHSE

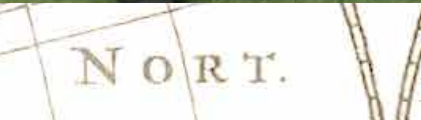
Feriestestinationen mit dem Landy

Der Sommer ist vorbei und die Eindrücke der Ferienzeit sind noch in unseren Köpfen sehr präsent. Sei es die Tour durch die Westalpen, die Reise auf der Grand Tour, Kroatien, die Wüsten Afrikas oder auch einfach die Trouvailles der Schweiz.

Dank Euch allen haben wir nun eine bunte Collage mit Bildern zum träumen. Lasst die Seele baumeln, genießt die Bilder und freut Euch auf die nächste Reise.



RAFFAELE CICCOCIOPPO WEBER
NORWEGEN UND LOKKEN DÄNEMARK



HOLGER WOLFHART
EINFACH UNTERWEGS



TINO LEUTWYLER
ZENZERHEIDE



ON THEROAD SOON,
BIELERSEE



MARCO PIACENTINI
ITALIEN



MARCELLE BORER THERMO,
LAKE TRICHONIDA
GRIECHENLAND



STEFAN LOELIGER
MALBUN LICHTENSTEIN



BEN HÜRLIMANN, AUSTRALIEN



SHAWNA FLETCHER BURLEY,
HOLMSLEY, GB

MARCO TRUNINGER MARROKKO
ERG CHEBBI



JACQUELINE LOP
DESSUS DE PATRA



RÉGIS PERRIN KELMARSH BELGIEN



PETER STADELMAN IN DER SCHWEIZ



DIDIER BREGNARD, ITALIEN



MARKUS BIGLER, SIZILIEN



GIAN GOLDBIRSCH SCHLAMMERE AN DER GRENZE
MAROKKO-MAURITANIEN



MARCO JUD IN SÜD AUSTRALIEN



MARKUS ALPHORNKUSI FRAUEN-
KNECHT, FRANKREICH DROME



CINDY BRÜTSCH UND ROSCHTI, GÜNDELHART



BUSSY MUPP, LUXEMBURG



UELI SPRING IN TUNESIEN



EZ PISTE AU
AS



GORTY NIE ARKADIA
GRIECHENLAND



JOHANNA IN TUNESIEN



MANUEL BUCHSER IN MAROKKO



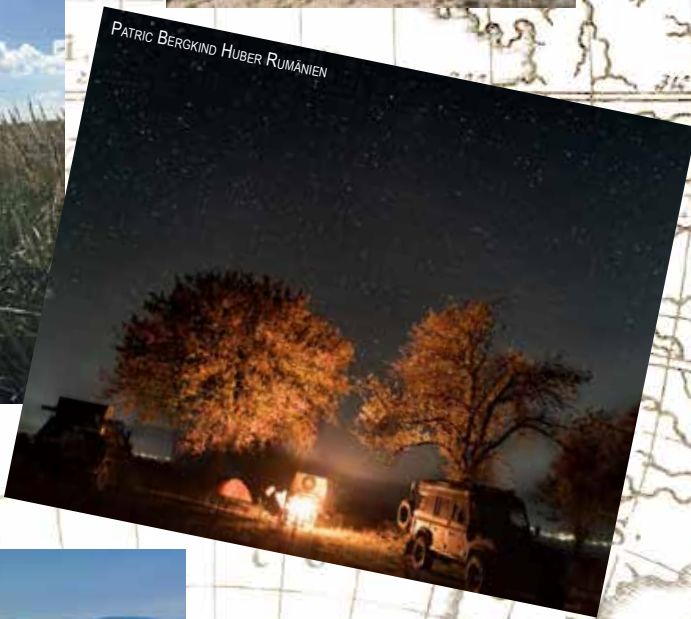
JAN ALEXANDER BAUER STILFSERJOCHPASS 3000 M.O.M



BERNARD MATTHEY-DORET, ISLAND



CLAUDIO BENEDETTI, INSEL RÜGEN



PATRIC BERGKIND HÜBER RUMÄNIEN



BUFFY LAMPRECHT, LIGNJAN MARLERA



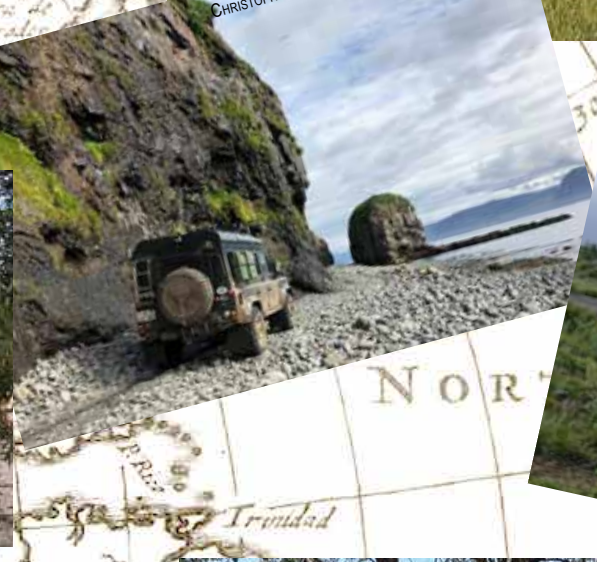
BERNARD MATTHEY-DORET, ISLAND



RACHAEL COOK, SCHWEDEN



CHRISTOPH FREY, ISLAND



STEFAN POTH, SLOWENIEN



STEFAN SIEGENTHALER NAMIBIA BOTSWANA



HP, COL ROSEAL



BRIGITTE AUFDERECCEN, SCHAFFHAUSEN



FLORIAN SCHÖBER KARPATEN



RAFFAELE CICCOCIOPO WEBER SANDVIK



OLAF GREWE, KORSIKA SERRA-DI-FIUMORBO



KATRIN SIEGENTHALER-HÄNI BOTSWANA CHOBÉ
NATIONAL PARK JRG



ELVIRA INHOF ÖLAND



KURT WEIBEL IN GRIECHENLAND



MARCO JUD INSEL IKARIA GRIECHENLAND NATIONALPARK



PATRICK FLURI IN SOLOTHURN

D-DAYS

Le plaisir de conduire pour tous les

Land Rovers

Texte et photos : Coralie Hugi

Beaucoup d'entres-vous connaissent déjà l'événement bisannuel « les Séries en Helvétie » qui regroupe les séries roulantes de toute l'Europe !

L'organisation, qui est inlassable, s'est lancée dans l'organisation, aussi bisannuelle, du D-Days : Defender Days, ouvert à tous modèles Land Rover.

Un weekend des plus convivial, qui a regroupé cette année 63 Land Rover sur le magnifique terrain de Bière, canton de Vaud, au pied de la chaîne montagneuse du Jura.

Le terrain d'évolution attenant au bivouac est un terrain relativement facile mais comporte certains pièges, dont la zone Piranha. Zone infranchissable durant ces dernières années, mais vaincue pour la première fois cette année !

Séries en Helvétie : du 5 au 8 juillet 2019. Plus d'infos sur : www.series-helvetie.ch



Ils sont prêts à partir.



Erreur de trajectoire ?



Tous Land Rover bienvenus.



Range Classic: Efficacité tout en souplesse.



A pris l'eau...



Petite montée en marche arrière, les séries sont aussi de la partie.



Follow Bearmach



Bearmach is pleased to offer

Land Rovers of Switzerland

A **10%** discount code to use on our website
www.bearmach.com

USE DISCOUNT CODE: **LR0S10**

Subject to Bearmach's Terms and Conditions. 10% discount does not apply to clearance stock.
Cannot be used in conjunction with any other offer.

 **TRUSTPILOT**



Rated as Excellent

Discover what our customers
think about us



Worldwide Shipping

Same day international dispatch with
3 day courier to the US



Bild: Johannes Weyand

OFFROADEN DER EXTRAKLASSE

Erlebnisbericht aus dem Matsch von Thenissey

Text und Bild: Jonathan Neiningner

Thenissey beginnt für mich nicht erst am Tag des Anlasses, nein, viel mehr müssen jedes Mal intensive und langwierige Verhandlungen in der Firma geführt werden, ob die Möglichkeit bestehen würde, frei zu bekommen, was mir zum Glück bis anhin immer gelang. Meine Chefin sah auch dieses Mal den immensen Mehrwert für die Menschheit und meiner Wenigkeit ein, mich an einen naturverbunden und hoch kulturellen Anlass in die Gegend von Dijon zu entsenden.

Nach dem ersten Etappensieg steigerte sich die Vorfreude bei mir jeweils um ein Vielfaches, somit wurde das Datum ganz fett in der Agenda eingetragen und farbig hinterlegt. Von Tag zu Tag rückte der Tag der Abreise näher und die Freude steigerte sich weiter, dies auch bei jedem Blick auf die Wettervorhersage. Diese prophezeite ein perfektes sonniges Weekend mit angenehmen 30 Grad.

Anreise

Der Vortrupp, bestehend aus Hanspeter, Marcelle, Therese und mir, traf sich am Donnerstagmittag in Aarberg, um gemeinsam nach Thenissey zu fahren. Schon die Anfahrt durch das malerische Jura mit all seinen Schluchten und kleinen Steindörfern wäre eine Reise, respektive ein Anlass für sich wert. Nach einem kleinen Verpflegungsstopp in Morteau nahmen wir das letzte Teilstück in Angriff bis hoch nach Thenissey.

Am Freitag folgte unter der Leitung von Marcelle der Gross-einkauf für die Vollverpflegung aller Teilnehmer. Hanspeter, Theres und ich rannten unter Befehlsausgabe von Marcelle quer durchs Einkaufscenter und versuchten, alle Zutaten zu finden. Was gar nicht so einfach ist, wenn man der komischen Sprache nicht mächtig ist und nicht einfach mal jemanden Fragen kann wo zum Beispiel die Zahnstocher, die Abwaschbürsten, oder sonstige Spezialzutaten sind, welche es für so einen Anlass bracht. Nach etlichen Stunden und mehreren gefüllten Einkaufswagen war der Landy voll bis unter die Decke und ich am Ende meiner sportlichen Laufleistung. Die ganze Aktion erinnerte mich an die Orientierungsläufe während meiner Pfadfinderzeit.



Marcelle sorgte mit einer straffen Planung für das Wohlergehen der TeilnehmerInnen.

Bild: HP Bleuer

Das strikte, detaillierte Programm, welches Hanspeter organisierte, wurde minutiös und ohne Abweichungen von allen Teilnehmern unter grosser Mühe getragen und umgesetzt. Das Programm bestand aus „freiem Fahren im Gelände“ und „gemütlichem Beisammensein“ sowie „mach was dir gefällt und wozu du Lust hat“.



Ohne Mampf kein Kampf. Damit die Kräfte im Gelände nicht nachlassen, verpflegt sich die Gruppe ordentlich zwischendurch. Bild: Jonathan Neining

Kulinarisch im Gelände

Um die Strapazen etwas zu lindern, wurden wir von der Küche mit Köstlichkeiten überhäuft, nicht wie von zu Hause gewohnt: Spaghetti mit Tomatensauce und wenn ich Glück habe liegt irgendwo noch Reibkäse rum, nein es gab – eine Vorspeise: bestehend aus selbst zubereiteten Fleischbällchen, dazu noch Bruschette und Oliven abgerundet durch den Ausschank eines Weissweins oder wahlweise Bier. Danach folgte der Hauptgang bestehend aus Fleisch und Risotto (ja selbstverständlich wurde hier an genügend Reibkäse gedacht) und zu Dessert gab es noch Schokoladencreme mit Birnen.

Nicht nur das leibliche Wohl wurde gefördert, auch kulturell gab es ein Highlight. Therese organisierte eine Führung durch das angrenzende Schloss auf welchem Grund sich der Camping befindet und zu welchem die ganze Waldparzelle mit dem Offroadgelände gehört.

Historisches und kulturelles Leckerli

Die Führung fand eine grosse Resonanz, sodass sich eine grosse Truppe Teilnehmer vor dem Eingang einfand. Der Schlossherr führte durch das Anwesen und Therese übersetzte simultan ins Deutsche und ergänzte architekturgeschichtliche Details aus ihrem Wissensschatz.

Einige Kulturbanausen schwänzten die Lektion „Kultur“ und begaben sich direkt mit ihren Autos ins Gelände. Man mag ja denken, dass das Gelände nicht sonderlich gross zu sein vermag, dennoch suchte ich die Gruppe um Nicolas und Hanspeter, nach der Führung durchs Schloss, fast einhalb Stunden, dies sicherlich auch gegeben durch den Umstand, dass die Gruppe nicht mehr wirklich in Bewegung war während dieser Zeit, da es in einem der Fahrzeuge zu einem gröberen internen Disput kam. Nein nicht wie Sie nun vielleicht denken, dass sich Fahrer und Beifahrer nicht

mehr verstanden, vielmehr waren es die Ölpumpe und der Turbolader. Dies führte dazu, dass der Turbolader mit zu wenig Öl versorgt wurde was dieser nicht goutierte und als nicht sonderlich angenehm empfand und seinen Dienst abrupt quittierte.

Nicolas und Patrik, welche notabene zusammen im nun ungewollt parkierten Auto anreisen, mussten danach kurzum in die Schweiz einen Anhänger holen gehen. Leider kann ich die Spitzenzeit, in welcher die Beiden den Hin- und Rückweg gemeistert hatten, hier nicht öffentlich publizieren, eventuell



Wenn schon Schlamm, dann auch richtig. Später versank noch ein Auto und war dann fahruntüchtig. Bild: Daniel Maurer

könnte der gute Kopfrechner unter euch die genannte Stundenzahl mit der zurückgelegten Distanz in Verbindung bringen und es wäre nicht ganz ausgeschlossen, dass dies gegen geltende Strassenverkehrsrecht verstossen könnte.

Didier bot mir, aufgrund der nun spontanen Abwesenheit meines Landys zwecks Anhänger Holung, seinen Beifahrersitz für den Nachmittag an. Zusammen im Konvoi erkunden wir das Gelände

BERICHT / REPORTAGE

und nutzten das Wissen und die Erfahrung der Altherwürdigen um die Grenzen oder zumindest die Grenze der alltäglichen Komfortzone unserer Landys aufgelegt zu bekommen.

Abendstimmung mit Unterhaltung

Auch an diesem Abend freuten sich alle über das kühle Bier und die feudale Verpflegung, sowie die gemütliche Zeit rings um das grosse Lagerfeuer, für dessen Brennstoff Nicolas, wieder einmal den halben Wald zusammentrug. Pünktlich zum Mitternachtsbier waren die beiden Spassvögel, Nicolas und Patrik, wieder auf Platz, was wir noch kurz und durstig feierten bevor es in die Horizontale ging.

Der Nachteil eines Feldbettes besteht darin, dass man keinen Schutz vor bösen Raubtieren hat, in meinem Fall der kleine Hund von Marcelle welcher mir, während ich noch im Land der Träume war, das ganze Gesicht abzuschlabbern begann, was meinen süssen Traum etwas unsanft beendete. Ein weiterer grosser Nachteil sind Freunde, welche finden, dass man nun genug geschlafen hat und dich samt Feldbett und Schlafsack an die bereits hoch am Himmel stehende Sonne platzieren, was aus deiner angenehm warmen Wohlfühloase plötzlich eine Art Fegefeuer macht. An dieser Stelle ein guter Rat: Immer genügend Stacheldraht rings um sein Feldbett verlegen!

Am Sonntagmittag löste sich das Feld der Teilnehmer langsam auf und man begab sich Richtung Heimat. Meiner führte mich im gemächlichen Tempo, da wir nun einen Hänger mitsamt einem 110er obendrauf ziehen mussten, über Basel auf meinen Berg.



Die ganze Rückführaktion nahm doch einige Zeit in Anspruch was dazu führte, dass ich so spät zu Hause war, das an eine Reinigung des eigenen Autos nicht mehr zu denken war. Somit stellte ich den Landy im Original-Thenissey-Look auf meinen Parkplatz und ging schlafen.



Lagerfeuerromantik - wer sagt denn, dass harte Landy-Fahrer nicht auf Romantik stehen. Bild: HP Bleuer

Für das Image von Land Rover Schweiz war dies ein geniale Werbeaktion, denn jeder staunte, dass so viel Dreck an einem Auto haften und dass jemand im Anzug einigermaßen sauber daraus entsteigen kann. Auch hier sorgte Adventure Thenissey 2018 ausserhalb des Teilnehmerfelds für ein breites Grinsen im Gesicht und vielen lustige Gespräche.

Persönlich möchte ich hier meinen Dank dem Organisator, der Küche und den Teilnehmern aussprechen und hoffe, Euch alle 2019 wieder zu sehen.



Im Schatten des zum Schloss Thenissey gehörenden Gebietes nehmen die TeilnehmerInnen jede Hürde in absoluter Eleganz – ganz royal und manchmal königlich dreckig, so wie Patrick das von 2017 noch gut belegen kann. Bilder: Daniel Maurer (l), Jonathan Neining (r) Patrick Suter (u.r.)





Wir sind ein kleines Team, welches sich mit Herzblut
um die Legende Land Rover kümmert.

Unsere Stärke ist die individuelle Beratung und massgeschneiderte Lösungen.
In unserer für 4x4 Fahrzeuge ausgestatteten Manufaktur verbinden wir
Professionalität, Kreativität und bewährtes Handwerk zu einem Ganzen.

Wir suchen einen

Automechaniker

mit Leidenschaft für 4x4 Fahrzeuge

Deine Aufgaben:

Reparatur- und Servicearbeiten
Diagnose und Behebung von technischen Problemen
Umbauprojekte planen und durchführen

Was bringst du mit:

Automechaniker / Automonteur mit eidg. Fachausweis
Du möchtest reparieren, nicht nur austauschen
Selbständige und exakte Arbeitsweise
Schnelle Auffassungsgabe
Teamgeist und Kundenorientierung

Fühlst du dich angesprochen?

Sende uns deine Bewerbungsunterlagen per eMail oder Post

4x4manufaktur GmbH
Bubikonerstrasse 41a
8635 Dürnten

Anna Oetiker

+41 55 265 16 16
info@4x4manufaktur.ch
www.4x4manufaktur.ch



IM LAND DER «EISENSCHWEINE»

Britische Edelmarke Land Rover trifft auf DDR Kraftpaket P3 - Teil 1

Text und Bild: Cindy Geissmann

Alles fing mit einer fixen Idee meines Vaters an, der seit seiner Zeit im Militärdienst (NVA) davon träumte, einen P3 zu besitzen – und sich diesen Traum auch erfüllte. Als ich etwa 14 Jahre alt war, stand eines Tages ein Tieflader mit einem eckigen, grossen, grünen Ungetüm vor dem Haus und mit Hilfe unseres Traktors zogen wir das fahrtüchtige Gefährt in die Scheune.

Mit viel Herzblut brachte mein Vater unter meinen staunenden Blicken den P3 wieder zum Laufen – und spätestens als das Auto zum ersten Mal tatsächlich auf allen 6 Zylindern lief, war es um mich geschehen. Mit diesem Auto, welches auch heute noch liebevoll «Eisenschwein» genannt wird, durfte ich meine ersten Offroad-Fahrversuche unternehmen und diverse Spuren in den Sand des Fläming pflügen.

Welche Verbindung habe ich zu der Szene?

Das «Eisenschwein» gibt es immer noch, nur leider hatte die Zeit auch an ihm seine Spuren hinterlassen, so

dass ich mich vor einigen Jahren im Internet auf die Suche nach Ersatzteilen machte und dabei auf die «P3-Freunde» stiess. Im Mai 2016 durfte ich an ihrem jährlichen Treffen teilnehmen und wurde mit offenen Armen empfangen.

Beim Fahren in der Kiesgrube, wofür ich nach fast 20 Jahren Abstinenz wieder auf einen P3-Fahrersitz klettern durfte, brachte mich der mittlerweile gut 50-jährige Veteran zum Staunen, dessen Technik der damaligen Zeit voraus war und der die Hindernisse souverän bewältigte. Als ich hinterher im Freundeskreis davon schwärmte, wurde die Idee geboren, die

ehemaligen «Klassenfeinde» Sachsenring P3 und Land-rover Serie II gegeneinander zu testen.

Die Reise in den wilden Osten

Nachdem mir die Planungsphase ein geschlaflose Nächte beschert hatte, starteten mein furchtloser Mitfahrer Thomas und ich am 9. Mai mit meinem feuerwehrroten Stage One in Richtung Nordosten, um am





nächsten Tag in einem kleinen Dorf bei Wittenberg die übrigen Teilnehmer zu empfangen.

Wir staunten nicht schlecht, als wir vor Ort

eintrafen und auf der Wiese hinter dem Haus zwei voll ausgestattete Defender mit bereits aufgestellten Dachzelten voranden: Bruno, Ruth, Heini und Lorly sassen mit meinen Eltern, die als Gastgeber fungierten, auf der Terasse bei Wein und Knabbereien und lachten über unsere ungläubigen Gesichter.

Am nächsten Tag trafen dann nach und nach Hanspeter, Martin und Eva sowie Gian und Ruth ein. Nach einem ruhigen Tag mit guten Gesprächen, reichlich Essen und einem fröhlichen Grillabend brachen wir am nächsten Morgen zur obligatorischen Stadtführung im historischen Wittenberg auf, von der

wir etwas fusslahm ins nahegelegene Fisch Spa pilgerten, um uns dort unter viel Gelächert die Hornhaut von den Füßen nagen zu lassen.

Entspannt wurde zu-

sammengeräumt, mein Vater stieg zu Hanspeter ins Auto und gemütlich fuhren wir im Konvoi die 260 km nach Dömitz bei Schwerin. Beim Anblick von fünf Landys im Rückspiegel ging mir das Herz auf und auf der Autobahn wurden wir oft von Leuten mit offenen Mündern überholt – ihr kennt dieses Phänomen vermutlich auch.

Als wir im Evita Forum in Dömitz ankamen, wies uns Peter, der Organisator des Treffens, sogleich unsere Stellplätze zu: dann standen wir nun mit unseren Autos vis a vis einer eindrucksvollen Zu-

sammenstellung von etwa 20 P3, 5 G5 sowie einem W50 Kranwagen. Als ich mich nach dem Aussteigen umschaute, waren die Mitglieder unserer kleinen Gruppe schon überall in Gespräche verwickelt, hielten die ersten Thüringer Rostbratwürstchen in der einen und die erste Flasche Bier in der anderen Hand. Und das war erst der Anfang eines langen, unterhaltsamen, feucht-fröhlichen Abends.

Der Samstag war dann straff organisiert: die Landys blieben nach dem Frühstück verwaist auf ihren Plätzen stehen, während die «Landroveristen» munter auf die verschiedenen P3 verteilt wurden, die anschliessend zu einer Ausfahrt über Feld- und Wiesenwege aufbrachen. Leicht staubig starteten wir das anschliessende Kulturprogramm: zunächst besuchten wir das Oldtimer-Museum in Grossraden, wo bei dem einen oder anderen Kindheits- und Jugenderinnerungen hochkamen, danach führte uns ein willkommener Spaziergang durch Laubwälder zu einer nahegelegenen Slawenburg, wo wir in der Mittagssonne bereits dem Met zusprachen und dementsprechend gut gelaunt und leichtfüssig den Rückweg zu den P3 antraten.

Bei strahlendem Sonnenschein fuhr der P3-Konvoi durch kleine Dörfer, wo die staunenden Bewohner stehenblieben und die Kinder winkten, an ein Seeufer, wo die Versorgungsmannschaft bereits unter einem an einem Kranwagen aufgespannten Fallschirm Tische und Bänke aufgestellt und ein hervorragendes Mittagessen gekocht hatte.

Teil 2 beschreibt den Fortgang dieser Reise in den Osten.



FAHRZEUGINFO IFA P3

Insgesamt etwa 3000 P3 wurden von 1962-1966 als «moderne geländegängige Mehrzweckfahrzeuge» für den militärischen Einsatz gebaut. Sein 6-Zylinder-Reihenmotor mit einem Hubraum von 2.5 l brachte 75 PS, die das 1860 kg schwere Fahrzeug im Gelände optimal nutzen konnte. Technisch glänzt der P3 durch Differenzialsperren an Vorder- und Hinterachsen, zuschaltbarem Allradantrieb und Einzelradaufhängung mit Drehstabfederung. Auch die Steigfähigkeit von 65% ist beeindruckend. Zusammenfassend ist der P3 ein technisch aufwendig konstruiertes Fahrzeug, welches seiner Zeit weit voraus war.





UNTERWEGS IN DEN WESTALPEN

Traumwelt, Schotter und kühle Sommernächte

Text und Bild: André Heinze

Ob das Erklimmen von Berggipfeln, wo sich die Skifahrer im Winter bei Cafe Schnaps und Pommes treffen oder über alte Militärstrassen durch das Gebirge – die Westalpen sind mit ihrer beeindruckenden vielfältigen Landschaft immer eine Reise wert, abseits des Massentourismus und bei kühlen Übernachtungstemperaturen auf über 2000 Meter über dem Meer.

Sehr beeindruckend war der Cime de Caron im Val Thorens, bei welchem sich der Land Rover auf fast 3200 Meter über Meer problemlos zur Bergstation hochkämpfte. Die Piste zur Bergstation ist wirklich gut zu befahren. Eine Stelle mit losen Steinen und Geröll erwies sich als etwas schwieriger, lag aber vor allem an den 3.4 bar Reifendruck.

Schnee im Hochsommer

Im Weiteren besuchten wir mit dem noch teilweise schneebedeckten Col de Sommelier, der Assietta Kammstrasse oder dem Col du Parpaillon weitere Klassiker der Westalpen. Im Gebirge wurden wir vereinzelt von Gewitter und Hagel überrascht, aber dank dem Reparaturhandbuch für Wassereinbrüche von Land Rover und einem Scheibenreinigungstuch, war die Sicht fast immer frei.

Manchmal auch leider, denn Fahrer und Beifahrer leiden an Höhenangst. Ein Höhepunkt war die ligurische Grenzkammstrasse, welche sich auf einer Länge

von mehr als 60km meistens bei über 2000 Meter über Meer entlang der französischen und italienischen Grenze schlängelt.

Der Verkehr mit geführten Offroad Touren hielt sich in Grenzen und wir kreuzten nur wenige Gruppen oder auch Einzelfahrzeuge auf den engen Bergstrassen.

Wer die Berge liebt, Abstand vom Tages-Tumult sucht und lieber fährt als wandert, sind die Westalpen eine Reise wert. Routentipps findet man im Internet (z.b. alpenrouten.de) oder im Denzel Alpenstrassenführer zur Genüge. Insidertipps zu Touren gibt es sicherlich auch von Clubmitgliedern.





Living Outdoor

Draußen hausen 2018



mobile Küchen
OUTDOORKÜCHEN

mobile Schlafplätze
ROOF LODGE DACHZELTE

mobile Heizung
DIESEL-/ LUFTHEIZUNG PLANAR 2D12



Nakatanenga 4x4-Equipment

Inh. Peter Hochsieder e. K.
Ludwig-Erhard-Ring 30
92348 Berg b. Neumarkt
Germany



fon +49 (0) 91 81 - 46 66 44
fax +49 (0) 91 81 - 40 77 60
info@nakatanenga.de

www.nakatanenga.de



CLUBHÖCK IM SCHOGGI-PARADIES

Höck bei Heini mit kulinarischen und touristischen Höhepunkten

Text und Bild: Paul Vock, Manu Affanni

Wenn Willi Wonka leben würde, hätte er sich sicher im Saanenland niedergelassen. Warum? Heini hat es am August Höck sehr anschaulich gezeigt, mit einer wundervollen Ausfahrt durch das Saanenland und einem Besuch in der echten Schoggi-Fabrik bei Cailler.

Es war schon fast ein Paradies, das die rund 30 Teilnehmenden erleben durften. Viele übernachteten vor Ort und waren daher am Samstag früh fit für die Ausfahrt und die Besichtigung des Maison Cailler. Stoni konnte sich zumindest gerade noch zurückhalten, um nicht den kompletten Laden leer zu kaufen.



WELTREKORD

Land Rover am Laufmeter

Text : Olaf Grewe Bild: Land Rover Experience

Sagenhafte 632 Fahrzeuge und über 1500 Teilnehmende haben es möglich gemacht – sie haben den Weltrekord der längsten Parade geknackt. Im deutschen Bad Kissingen fanden sich Teilnehmer auch LRoS Mitglieder ein. Anlass war der 70. Geburtstag von Land Rover, zu dem Land Rover Experience den Weltrekord versuchte. Insgesamt bildeten die Autos eine mehr als sieben Kilometer lange Parade, die vom deutschen Schauspieler Heino Ferch angeführt wurde.

Doch die Land Rover Freunde in Grossbritannien übertrumpften auch den Rekord mit 912 Fahrzeugen. Der Rekord ist wieder im Mutterland der Land Rover angekommen .



RETTUNG IN NOT – MIT EINER KARTOFFEL

Wie eine Knollenfrucht einen Land Rover wieder zum Laufen bringen kann

Text : Indulis Vesmanis Bild: Copyright by Daily Mail

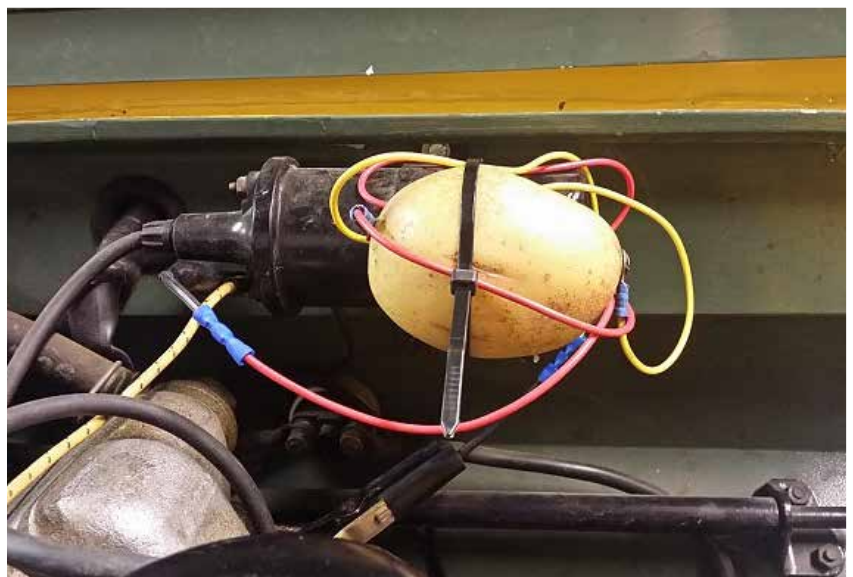
Auf einer Farm in England wollte ein 50 Jahre alter Land Rover Light Weight Serie II nicht mehr anspringen. Der herbeigerufene Mechaniker vom Strassendienst lokalisierte den Fehler, ein defekter Kondensator an der Zündspule. Der Reparaturversuch mit leitender Folie, Silikon und Klebeband schlug fehl.

Mit einer ausgefallenen Idee brachte der Mechaniker Papademetriou den Light Weight wieder zum Laufen: Er nahm von der Farm eine Kartoffel, fixierte sie mit Kabelbinder an die Zündspule und steckte die elektrischen Kontakte in die Kartoffel. Sie wirkte wie ein Kondensator und der Fahrzeugbesitzer fuhr damit problemlos zur 12 Meilen entfernten Werkstatt.

Mechaniker Papademetriou gewann den jährlich ausgelobten Preis für die einfallsreichste Reparaturidee.

Erklärung: Wenn man zwei unterschiedliche Materialien, z.B. ein Kupfergeldstück und eine Zinkunterlegscheibe in eine Kartoffel steckt und ein schwaches Lämpchen dazwischen klemmt, brennt es. Es fließen Elektronen über das Wasser als Leiter in der Kartoffel vom Kupfer (wirkt als

Pluspol) zum Zink (Minuspol). Man kann von einer kleinen Kartoffelbatterie sprechen und es funktioniert auch mit



anderem Gemüse und Obst. Im beschriebenen Fall puffert die Kartoffel kurzzeitig die Energie und wirkt wie ein Kondensator.



ANLÄSSE

Die angegebenen Daten und Orte sind Stand der Drucklegung des Clubmagazins. / Les dates et les lieux sont spécifiés au moment de l'impression du magazine du club. / The dates and locations are specified at time of printing of the club magazine.

Alle Anlässe unter / Toutes les occasions:

<http://www.lros.ch/agenda/kalender/> <http://www.lros.ch/fr/agenda/calendrier/>

Meldet Euch bei Töbi an / S'inscrire à Töbi : vicepresident@lros.ch

LROS Anlässe		Weitere spannende Anlässe
Oktober 2018	26.10.2018, Dürnten Höck/Stamm Oktober: bei Anna in der 4x4manufaktur / Stamm d'octobre chez Anna 4x4manufaktur 47.000 Km – Mit dem Landy nach Südostasien“	
November 2018	30.11.2018, Horw Höck/Stamm: Raclette / Stamm de novembre : soirée raclette Land Rover Luzern	
Januar 2019	27.01.2019, Rheinach (AG) Generalversammlung / assemblée générale	
Februar 2019	22.02.2019, Oberkulm Höck/Stamm: bei Fritz	
März 2019	16/17.03.2019, Axalp Wochenendtreffen bei Peter & Michaela auf der Axalp / Rencontre hivernale de l'Axalp	
	29.03.2019, Oberkulm Höck/Stamm: bei Fritz	



MONATSHÖCK / RENCONTRES MOIS

Jeweils am letzten Freitag im Monat treffen wir uns. An diesen Treffen haben wir unterschiedliche Themen und Aktivitäten. Hinweise zu Anmeldungen, Thema und Ort immer aktuell auf: www.lros.ch

Tous les derniers vendredis du mois, on se rencontre. Lors de ces réunions, nous avons différents thèmes et activités. Applications Notes, le thème et le lieu toujours à jour sur: www.lros.ch

OBERKULM

Oberstegstrasse 26

Google Maps Link: <https://goo.gl/maps/CeJKMpLz5o52>

Koordinaten: N 47.29208° E 8.12517°



HORW

Allmendstrasse 5 (Traveltech)

Google Maps Link: <https://goo.gl/maps/EEKAZk4Bv672>

Koordinaten: N 47.01935° E 8.30767°



AUGST

Schulstrasse 10 (Parkplatz bei Schulhaus)

Google Maps Link: <https://goo.gl/maps/Wkewqh9NqqP2>

Koordinaten: N 47.53326° E 7.71831°





SOMMERZEIT GLEICH FERienzeIT...

Aber ist die Sommerzeit wirklich die Ferienzeit?

Text und Bild: Patrick Amann

Wenn ich mir in den sozialen Medien so ansehe, wie und wo unsere Mitglieder unterwegs sind, dann kann man getrost sagen, dass dies nicht mehr stimmt. Sicher sind einige im Sommer unterwegs, aber ich sehe das ganze Jahr Bilder von Leuten, die mit dem Land Rover unterwegs sind.

Apropos Ferien, auch ich war in der Sommerzeit für einen Kurztrip weg. Als ich nach Hause kam, war der Briefkasten voll. Nein, nicht nur Werbung sondern auch Rechnungen und andere wichtige Briefe waren da vorhanden. Aber ganz besonders habe ich mich über einen Umschlag gewundert von der Emil Frey AG. Ja bestimmt hat das etwas mit Land Rover zu tun, aber ich habe nichts erwartet. Als ich den Umschlag öffnete, traute ich meinen Augen nicht. Vor mir lagen zwei Land Rover Prospekte aus dem Jahre 1955 in französisch, das Instruktion's Manual 86/88 107/109 in vier Sprachen (Part No. 4103) und die Emil Frey Hauszeitung mit einem Artikel über 70 Jahre Land Rover. Sehr gefreut habe ich mir über die Prospekte. Alte Prospekte oder Nachdruck...?

Als ich den Stempel auf der Rückseite sah, «Automobiles SARES S.A., Garage des Jordils» war für mich klar, dass das Originalprospekte sein müssen. Irgendwie hat dieser Umschlag alle die anderen Rechnungen, die ich während meiner Abwesenheit erhalten habe, vergessen lassen. Natürlich war an diesen zwei Prospekten auch eine Notiz geheftet: «...liegt bei mir schon länger rum. Kannst du sicher besser gebrauchen. Gruss Marcel Jeep Club Switzerland». Zuerst mal ein grosses Dankeschön an dich Marcel, für

diese tolle Post, ich habe mich riesig gefreut. Und da soll einer sagen, dass man in der 4x4 Gemeinschaft nicht gute Kontakte pflegen kann, egal welches Fahrzeug man fährt!!

FIVA Update

Weiter gibt es eine erfreuliche Nachricht von der Front der FIVA Identity Card. Im Juni durfte ich einen Range Rover Vogue von 1985 ansehen. Da dies nicht gerade meine Stärke ist, nahm ich Heinz Degen mit, der in seiner Berufszeit noch auf diesen Fahrzeugen gearbeitet hat. Was wir da begutachten durften, war eine wahre Perle! Da war ein Range Rover, der von der ersten Minute gehegt und gepflegt wurde, mit original Lack und Ausrüstung. Selbst Heinz bekam fast feuchte Augen über ein solch schön erhaltenes Fahrzeug. Das Prachtstück ist beim neuen Mitglied auch in guten Händen und Benjamin hat interessiert Heinz zugehört, der ihm wichtige Tipps und Schwachstellen dieses Modells zeigen konnte. Die von Benjamin erstellten Unterlagen sind eingereicht, in wenigen Tagen sollte ein weiteres rollendes Kulturgut seinen FIVA Identity Card erhalten.



Hochzeits-Landy

Ganz erfreulich war für mich auch die Anfrage von Res Bauer. Er fragte mich, ob ich mein Serie I für die Hochzeit von Lukas Frick zur Verfügung stellen würde. Ich fühlte mich geehrt und trotzdem zögerte ich ein wenig. Lukas ist im Moment an einer Restauration eines Serie I und fragt mich ab und zu noch nach einem Rat. Wer Lukas kennt, weiss, dass er sehr genau arbeitet und dass dies sicher eine tolle Restauration werden wird. Wird Lukas es schätzen, mein Fahrzeug an der Hochzeit zu fahren, das ich vor mehr als 18 Jahren restauriert habe und schon einige Gebrauchsspuren hat? Ich sagte schlussendlich Res Bauer zu, denn es sollte ja eine Überraschung für Lukas werden.

Dass diese Überraschung gelungen war, hat mir das Brautpaar gleich in der folgenden Woche mitgeteilt. Meine Zweifel waren nicht begründet und ich konnte jemandem eine Freude machen. Und auch einen Motivationsschub geben, um die Restauration des eigenen Fahrzeuges zu beenden.

Jetzt wünsche ich euch eine schöne Ferienzeit oder Sommerzeit, denn meine Ferienzeit kommt noch. Während du diese Zeilen liest werde ich irgendwo in Griechenland mit dem 110er die kleinen Strassen unsicher machen.



Lukas und Marie-Madeleine haben sich getraut. Den Schritt hat standesgemäss ein Serie Land Rover begleitet.



Wir entwickeln Reiseequipment für Entdecker, Abenteurer und Individualisten.

Sie erhalten erprobte Qualitätsprodukte aus eigener Fertigung in edlem Design & langer Haltbarkeit - eine erstklassige Auswahl an Land Rover-Zubehör mit Tellegutachten.

SPACE-TEC® HUBDÄCHER

mit Stoff oder festen Seitenwänden (patentiert)

100% Ex-Tec Entwicklung | Das Original | geprüfte Qualität seit 2002

Sys-Tec Ausbauvarianten aus Aluminium, Fahrzeug-schutzteile, Windenstoßstangen, Rockslider, Reserveradhalter, Dachträger, Fahrwerke, Batteriesysteme, Standheizungen, Markisen, Sonderanfertigungen u.v.m.

- Ausführliche Beratung
- Alles aus einer Hand
- Hochwertige Verarbeitung
- Flexible Eigenfertigung
- Termintreue



SCHUTZ- & ANBAUTEILE



TECHNIK- & AUSSTATTUNG



ROBUST- & LANGLEBIG





EXPERIMENTE BEI DEN MOTOREN DER SERIES ONE

Text und Bild: Martin «Tinli» Fähr und Teilweise Textübersetzung aus Original Land-Rover Serie I, by James Taylor
landyschruuber@gmx.ch



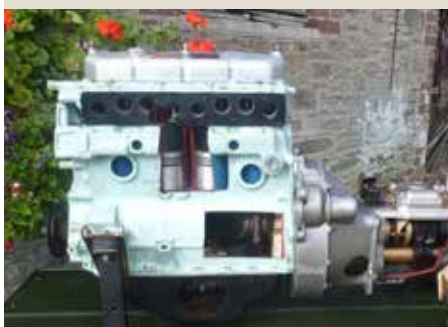
Zwei verschieden grosse Motoren wurden in den 80" Land-Rover eingebaut: ein «1,6 Liter-» und ein «2 Liter-Motor». Experimentiert wurde vorerst mit den Motoren des Rover P2 und dem P3 60 Salonwagen 1948-49. Vor Mitte des Jahres 1951 war der, in die LR80" eingebaute ein

1,6-Liter-Vierzylinder (1595ccm). Hub: 105mm, Bohrung: Ø 69,5mm. (CH-Typenschein 576; Rover, Land-Rover, Stationwagen [Thickford])

Von der Technik her ein sogenannter «siamese bore» Motorblock. Siam-Zylinder sind Motorzylinder, die so angeordnet sind, dass sie keine Kühlmittelkanäle zwischen sich haben, um Wasser oder anderes Kühlmittel zirkulieren zu lassen.



Oben links: 1595ccm Siamese-Motorblock ohne Kühlmittelkanäle zwischen den Zylindern. Rechts: 1997ccm Motor, aufgebohrte Version, auch ohne Kühlmittelkanäle!
Unten: Kühlmittelkanäle in der «spread-bore-engine»



Eine frühe Version der 2 Liter-Maschine wurde dann 1950 in eine Charge von 50 Prototyp-2-Liter-Modellen eingebaut. Dazu wurde der Siameseblock weiter aufgebohrt. Die grössere Bohrung wurde so ausgeführt, dass die gleichen Kurbelwellen verwendet werden konnten. Infolgedessen haben einige frühe Geländewagen einen von der Fabrik gelieferten «falschen» Motor.

Nachfolgende Land-Rover-Fahrzeuge - The Rover Co. Ltd. nennen ihre Modelle 1952 und 1953 - hatten einen grösseren Hubraum, also eine Version mit 2 Litern Hubraum (1997ccm).

Hub: 105mm, Bohrung: Ø 77,8mm. Der 80" Landy mit dem ersten serienmässigen 2-Liter Motor war jener mit den «Tür-fallen».

«siamesische Bohrung» Gegenstück.

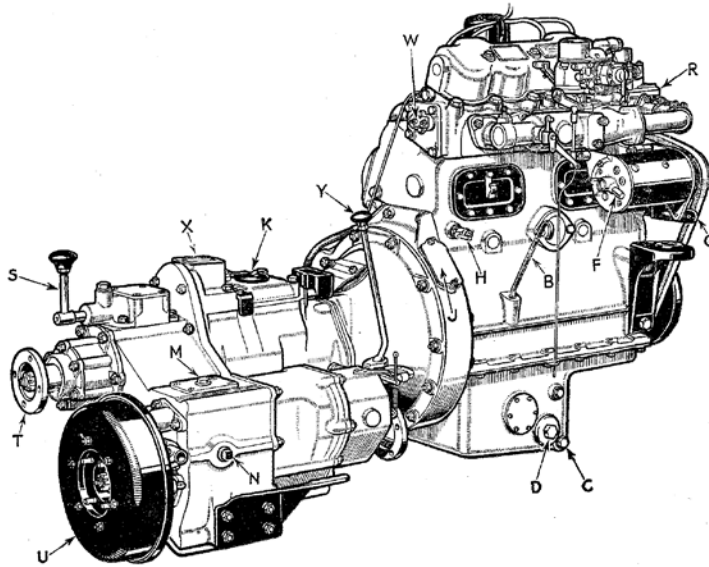


Fig. A-4. Engine unit (right-hand side).

A—Engine oil filler.
B—Oil level dipstick.
C—Oil drain plug.
D—Gauze suction oil filter.

E—By-pass pressure oil filter.
F—Dynamo lubricator.
G—Fan belt adjustment.
H—Cylinder block drain tap.

J—Timing inspection cover.
K—Main gearbox oil filler.
L—Gearbox oil level dipstick.
M—Transfer box oil filler.

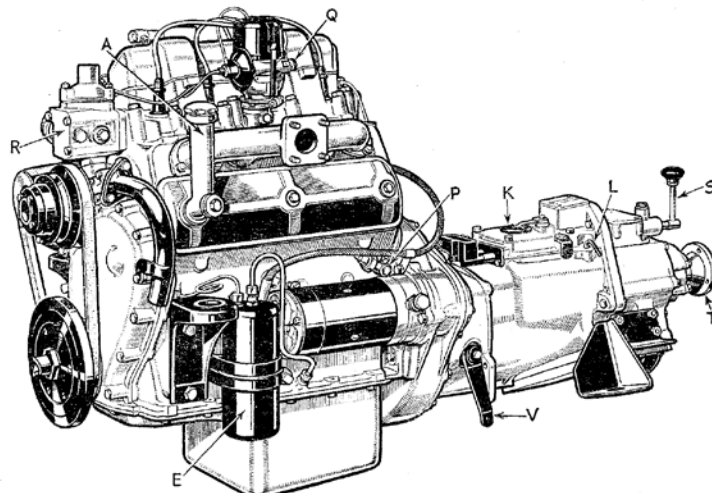


Fig. A-5. Engine unit (left-hand side).

N—Transfer box oil level plug.
P—Oil pressure warning switch.
Q—Ignition control.
R—Thermostat housing.

S—Power take-off control.
T—Power take-off output.
U—Transmission brake (handbrake).
V—Clutch operation lever.

W—Mixture control warning light switch.
X—Main gearbox inspection cover.
Y—Transfer gear change lever.

Zwei Ansichten des «side-plate» Motors.

Rover hat im März 1953 die Wartung des 1,6-Liter-Motors eingestellt, ab diesem Datum lieferte das Werk nur noch die 2 Liter Version, die leicht verändert in die 86" und 107" eingebaut wurden. (CH-Typenschein 803; Rover 2 Lt.)

Obwohl bei den aufgebohrten und den seriemässigen 2-Liter Motoren keine Überhitzungsprobleme auftraten, entschied sich das Land-Rover-Werk jedoch das Design des Blocks zu ändern und Wasserkühlung zwischen allen Zylindern einzuführen.

Dieses neue Design wurde als Land Rover 2 Liter «Spread-Bohrung» bekannt und hatte die gleichen Leistungs- und Drehmomentspezifikationen wie sein vorheriges

Die «Spread-Bohrung» wurde ab Ende 1954 in die Land Rover der Serie I eingebaut. Der 2-Liter-Motor mit «Spread-Bohrung» wurde bei der Einführung in die 86", 107" Serie I sowie in die 88", 109" Serie I eingebaut. Tatsächlich wurde der Motor sogar an die ersten 88" Serie II Land Rover von 1958 angepasst. Block, Kopf und Sumpf (1,6-Liter und 2-Liter) sind Unterscheidungsmerkmale

Die 1595ccm Maschine hat einen gusseisernen Block und Zylinderkopf, mit einem wassergeheizten Einlasskrümmer aus Aluminiumlegierung.

Es war ein fortschrittliches Motor-Design für jene Zeit, mit einer keilförmigen Brennkammer, die ideal für das Verbrennen von Benzin mit niedriger Oktanzahl geeignet ist, das in den frühen Nachkriegsjahren verfügbar war. Diese keilförmige Kammer wird durch eine zum Zylinderblock geneigte Oberseite und eine dazu passende abgewinkelte Stirnfläche am Kopf erreicht.

Die Kolbenkronen sind sorgfältig so geformt, und die Ventile sind so angeordnet, dass sie einen optimalen Gasfluss mit den Einlässen über den Kolben in den Zylinderkopf ergeben.

Diese Konfiguration von Einlass und Abgas wurde bereits in den 1930er Jahren von Coventry Climax und in den 1940er und 1950er Jahren auch von Rolls-Royce verwendet.

Die Einlassventile werden durch Stösselstangen gesteuert, während die Auslassventile direkt von der Nockenwelle betätigt

werden, welche durch eine Duplex-Rollenkette von einer Zahnradscheibe auf der Nase der Kurbelwelle angetrieben wird.

Die Land-Rover-Version dieses Motors hat ein etwas niedrigeres Verdichtungsverhältnis als die P3 Limousine-Version. (6.8:1 statt 7:1) und eine andere Nockenwelle.

Mit dem gleichen Vergaser (Solex 32 PBI-2) wie derjenige in der P3-Limousine, entwickelt er nur 50 PS anstelle von 60 PS, bietet aber eine wertvolle Steigerung des Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen, was in einem Arbeitsfahrzeug von Vorteil ist.



Ansicht eines Motors mit den runden Alu-Deckeln am Block und dem langen Ölmesstab.

Wie genau die Änderung der Verdichtung bewerkstelligt wurde, ist nirgends beschrieben. Eine Möglichkeit ist der Austausch der Kopfdichtung: diejenige mit Klingerit (früher Asbest) & Kupfer ist dicker, als die Kupfer & Stahl-Dichtung, die aufgrund ihrer verminderten Dicke ein kleineres Volumen produziert, daher eine höhere Gas-Verdichtung erzeugt...

Es gibt aber noch verschiedene Varianten des 1,6-Liter-Land-Rover-Motors:

Am offensichtlichsten sind die zwei Arten von Zylinderblöcken, wobei der frühere Motortyp seitlich zwei schwarze Platten hat, die an seiner Vergaserseite verschraubt sind (die sog. the side-plate engine), und der spätere Typ, der unbemalte Kernstopfen aus Aluminium in kreisförmigen Löchern hat.



Der Umstieg fand irgendwann um den Frühling oder Frühsommer 1949 statt, war aber nicht sauber datiert: Land-Rover hatte weiterhin den «Seitenplatten»



-Motor eingebaut, nachdem der «Kern-Zapfen»-Typ auch schon eingebaut wurde bis die Lieferung der früheren Motoren auslief...

Es gibt auch zwei Arten von Ölsumpf-Behältern (beide Ölwanne sind schwarz gestrichen), wobei der frühere Typ an der Vorderseite «abgestuft» ist und der spätere, verstärkte Typ eine leichte Krümmung von vorne nach hinten aufweist. Der Stufen-Sumpf ist der Typ für die P3-Salon und wurde so geformt, damit er mit dem Lenkgetriebe des P3 nicht kollidiert.

Der spätere Ölsumpf wurde bei den Motoren 1610 2272 und 1613 1449 bis zum Ende der 1,6-Liter-Produktion anno 1951 eingebaut und ist identisch mit dem Typ, der für die 2-Liter-Motoren verwendet wurde.



Die Ölpumpe unterscheidet sich auch von der der früheren Motoren. Der mit der «moderneren» Ölwanne ausgerüstete Ölmesstab ist nicht der gleiche wie bei den früheren Stufen-Typen:

Der erste Messstab hatte keine Verriegelungsfeder, der zweite (bei Motoren ab 86-5713) hatte eine Verriegelungsfeder, um die Staubabdichtung zu verbessern, und der dritte (mit dem 2-Liter-Wanne eingesetzte) hatte ein längeres Führungsrohr.



Es gibt auch Variationen am Thermostatgehäuse. Solche aus Stahlguss (im Foto ganz links, rot) und andere aus Aluminiumspritzguss. Die Thermostathäuser von 1948 bis Anfang 1949 haben zwei Blind-Gewindestopfen, die in den späteren z. T. fehlen. Jedoch wurde diese Art von Thermostat-

gehäuse weiterhin eingebaut, wenn ein Clayton-Heizgerät mitbestellt wurde, dabei wurde ein Gewinde Loch eingebohrt und der Hahn für den Heizungsabgang in das Innere des Thermostatgehäuses geschraubt.

Das Thermostatgehäuse, das Mitte 1950 an Motoren bis 061-12000 angebracht wurde, hatte ebenfalls Schrauben mit speziellem Gewindekopf, um die Halterung für die optionalen Motorsteuergeräte aufzunehmen. (Engine Governor und Speedlimiter). Gleichfalls ist bei jenen «Doppel-Gewinde-Wasserhäuser» auch ein Doppelpulley montiert um den zweiten Keilriemen für den Governor aufzunehmen.

Jeder gegossene Motorblock bekam eine Nummer, die auf der Seite, mit grosser Schablonen-Schrift, gezeichnet war. Recherchen haben ergeben, dass diese Nummer nie mit der engine number übereinstimmt, also eine reine Fabrik-kennzahl darstellt.

Sowohl der Zylinderblock als auch der Zylinderkopf wurden vor der mechanischen Bearbeitung spritzlackiert, so dass ihre bearbeitete Oberfläche nicht lackiert war, die verbleibenden Oberflächen jedoch Farbe trugen. Bei den frühesten Motoren ist die Farbe dunkelblau-grün, aber die meisten Motoren sollten ein blau-graues Finish haben.

	1948 – 1958			
				
Hubraum	1,595l	1,997l	1,997l	1,997l
Kraftstoff	Benzin	Benzin	Benzin	Benzin
LR Typ	o.a.	o.a.	o.a.	o.a.
Bauart	IOE	IOE	IOE	IOE
Bauzeit	1948-1951	1952-53	1953-1954	1955-1958
Zylinder	4	4	4	4
Kompression	6,8:1	6,8:1	6,8:1	6,7/6,9:1*
PS	51-56 4000 U/Min	53 4000 U/Min	53 4000 U/Min	53 4000 U/Min
max Drehmoment bei Drehzahl	108,5 Nm (?) 2000 U/min	140 Nm 1500 U/Min	140 Nm 1500 U/Min	140 Nm 1500 U/Min
ZRF	1-3-4-2	1-3-4-2	1-3-4-2	1-3-4-2
ZZP statisch ****	15° voT / Normal	8° voT / Normal	10° voT / Normal	10° voT / Normal
ZZP dynamisch *****	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt
ÖZP No. 1 Auslass Max.	114° voT	114° voT	114° voT	114° voT
Öldruck bei km/h warm	2,8 bar 50 km/h	2,6-3,3 bar 50 km/h	2,6-3,3 bar 50 km/h	3,8-4,6 bar 50 km/h
Zündkerzen	Lodge HLN R	Lodge CLN	Lodge CLN 14mm entstört	Lodge CLN 14mm entstört
Kontaktabstand Quelle Lr Pub. No.	0,30 mm 4277	0,38 mm 4277, 506A	0,38 mm 4277, 156A, 506A	0,35-0,40 mm 4277, 506A

<http://www.serieblog.org/?s=motoren>



Ihr Spezialist für individuelle Reisemobile
Damit Ihre Reise garantiert ein Erfolg wird
www.impala-reisemobile.ch





PFLÄSTERLI FÜR DEN LANDY

Wie verbindet eine «Krankenschwester» ein insuffizientes Differential?

Text und Bild: HP Bleuer

Olaf hat mich gebeten einen Bericht über die Westalpentour vom August 2018 zu schreiben. Hier eine vor allem aus Bilder bestehende Anleitung wie «Mann» mit Hilfe der Bordapotheke (rechts im Bild) ein undichtiges Differential (siehe oben) repariert.



1. Alles Öl über Nacht auslaufen lassen – aber bitte auffangen und nicht in den Boden sickern lassen!
2. Mit dem Desinfektions-spray die undichte Stelle fettfrei machen.

3. Die letzten Kaugummis in das Loch drücken.



4. Einen Druckverband um den Diffgehäusedeckel anlegen.
5. Ein Gemisch aus gekochtem Kaffee und Hafergrützsuppe, ca. eine halbe Tasse einfüllen.
6. Zwei Tabletten gegen Durchfall einfüllen.
7. Anschliessend mit 140er Getriebeöl bis Niveau auffüllen.

8. Und dann beten, dass es hält. Und es hält, seither ca. 1000 km.

Beipackzettel: Bitte um fachgerechte Hinweise von Cindy, Doris sowie Elisabeth und alle mir nicht bekannten Krankenschwestern oder ÄrztInnen im Club, zu den getroffenen Massnahmen und eine Bitte um Nachsicht bei der Missachtung von Hygienevorschriften und anderen Unzulänglichkeiten.

overlandtechnics.ch
overlandtravel.ch
overbe.ch

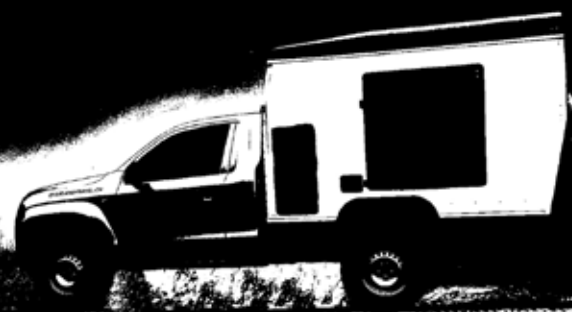
Der Profi für Geländefahrzeuge -
sicher, individuell, zuverlässig!

- 
- Service & Reparaturen
 - Umbauten aller Art
 - Überrollkäfige
 - Winden & Bergematerial
 - Sperren & Getriebeumbauten
 - Fahrwerke
 - Räder & Reifen
 - Unterbodenschutz
 - Fahrzeugelektronik
 - Tuning...

- Reisen
- Wohnkabinen
- Hubdächer
- Innenausbauten
 - Zusatztanks
 - Beleuchtung
 - ...viele mehr!



Overland 4tec AG
Betti 25
CH-8856 Tuggen
+41 (0)55 534 12 10





UND LUCAS SPRACH, ES WERDE LICHT!

Inspektionslampen für die Militär Land Rover

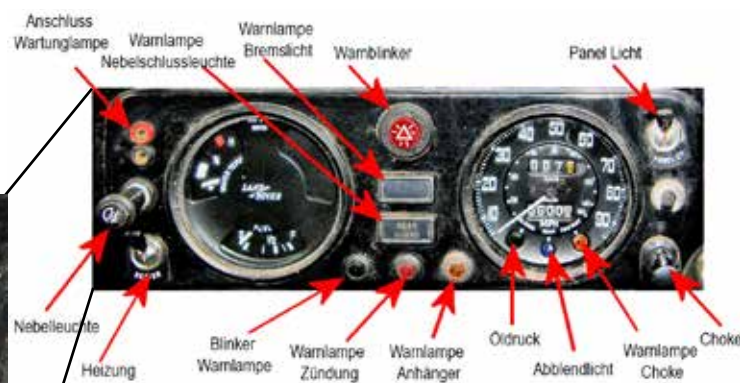
Text und Bilder: Indulis Vesmanis

Bei englischen Händlern, die sich mit dem Verkauf von Militärzubehör beschäftigen, kann man sie heute noch in der letzten Modelausführung erwerben, die Land Rover Inspektionslampe.

Die Inspektionslampe (wahlweise mit einer 12V, oder 24V Birne) zu betreiben, wurde schon vor dem Zweiten Weltkrieg von Lucas gebaut, für das Militär bis in die 80er Jahre als Standardausrüstung für die Land Rover. Zivil wurde die Lampe auch angeboten, verfügbar bis in die Defender-Ära hinein und bei vielen englischen Automarken verfügbar.

Ältere Ausführungen der Inspektionslampe, wie zum Beispiel der Typ 060103 in schwarz, oder 060120/6V und 060121/12V in beige, sind heute echte Raritäten geworden und schwer zu finden. Ganz zu schweigen von den Vorkriegsausführungen.

Ursprünglich gab es den 2-poligen unisolierten, später den vollisolierten Stecker. Beide Stecker sind sehr beliebt und so wird die Lampe meist ohne ihn angeboten, weil der Stecker eben wertvoller war. Die Stecker passen in die beiden (rot und schwarz) Steckverbindungen der Land Rover Instrumententafel, doch – Vorsicht: die stromführende Seite ist bei den zivilen Land Rovern nicht abgesichert, die Land Rover in der Militärausführung dagegen haben eine Sicherung. Eine Nachrüstung wäre hier für uns sehr zu empfehlen.



Im Land Rover waren zwei Anschlüsse vorgesehen, einer im Motorraum (li) und einer am Armaturenbrett (oben). Das Schema oben beschreibt das modifizierte Dashboard eines Serie II. Beim Serie III sind die beiden Hauptinstrumente in der Mitte eng beieinander gesetzt, so dass nur der Rücksteller für den Tacho dazwischen passt. Links geht es nur schmal zu. Es ist Platz für die beiden Pinne der sogenannten Steckdose unten und oben sind nur Lämpchen für den Blinker links.

Wir kümmern uns um Ihr Fahrzeug - Sie geniessen Ihre Ferien

TRAVELTECH

Ein gutes Gefühl sicher unterwegs zu sein

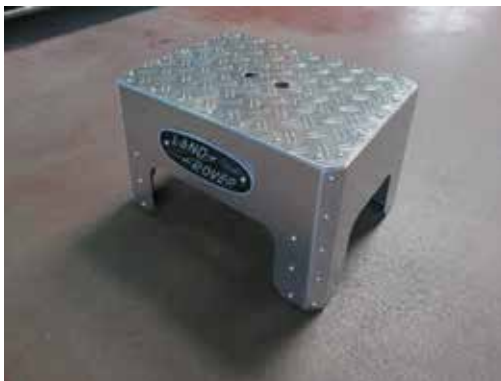
Fahrzeugtechnik / Reisen, 6048 Horw
www.traveltech.ch

SWISS **M** ADE

FEUERSCHUTZ
Feuerschutz Messer AG CH-3123 Belp



Massgefertigte, wasserdichte Kiste:
SFr. 495.- wie abgebildet
Grösse frei wählbar, auch mit
Handgriffen erhältlich



Massgefertigte Aufstiegstreppe:
SFr. 350.- wie abgebildet



Wir produzieren **NEU** in
unserer Werkstatt
Land Rover Zubehör!

Wir stellen auch diverse Carrosserie-
Teile her oder restaurieren das
Original (im Bild links: Heckklappe
80''), Referenzen gerne auf Anfrage

Tel. +41 (0)31 819 22 43
Fax. +41 (0)31 819 62 24
E-Mail: info@feuerschutz-messer.ch

www.feuerschutz-messer.ch

Feuerwehr- Magazineinrichtungen
Anhänger
Fahrzeug-Ausbauten (Feuerwehr,
Polizei)
Feuerwehr-Material





DÄNISCHER BESUCH

Zwischen Werkstatt, Couchsurfing und Olma-Bratwurst

Text und Bild: Johanna Friedli und Barbara Glück

Die Anmeldung auf der Website http://freecamp.dlrk.dk/index_D.htm war schon eine Weile her und ich hatte sie schon beinahe vergessen. Dann hat mich die Anfrage von Morten aus Dänemark eiskalt erwischt, zwischen eng getakteten Terminen und geplantem Abend am Openair auf der Werdinsel.

Er schrieb, er habe ein technisches Problem und braucht einen Schlafplatz für seinen Landy, seine Tochter und sich. Meine erste Reaktion war, dass es heute einfach nicht drin liegt (schon mit schlechtem Gewissen), aber dann schrieb er sehr sympathisch, ob er einfach nur sich vor mein Haus stellen darf um 20 Uhr. Das war der Moment, in dem ich alle weiteren Termine abgesagt habe, so dass ich inklusive Einkauf für das Abendessen pünktlich um 20 Uhr da sein konnte. Wir LandyfahrerInnen helfen einander ja schliesslich!

Das Gefühl der Landy-Familie

Daheim angekommen hat Morten schon auf mich gewartet und es war ab dem ersten Moment spürbar so ein bekanntes Gefühl von «da ist einer grad da aus der grossen Familie der Landyfahrer»! Sehr angenehm, sehr vertraut und sympathisch. Während die beiden eine ersehnte Dusche bei den tropischen Schweizer Temperaturen des Tages genommen haben, habe ich den Grill und den Salat vorbereitet: Olma-Bratwurst, logo!

Schliesslich hatten wir einen wunderschönen Abend, ein Kollege mit seinem Landy kam auch noch vorbei und die Gespräche am Gartentisch nahmen kein Ende bis weit nach Mitternacht. Viel Erfahrungs- und Erlebnisaustausch, sogar bis hin zu beruflichen neuen Erkenntnissen aus einem anderen Land. Morten hat dann nach mehrmaligem Anbieten das bequeme Bett im Gästezimmer letztlich gerne angenommen und mir hat sein Rücken am nächsten Morgen herzlich dafür gedankt. Freya, seine Tochter hat während des Abends die Szenen in ihrem Skizzenbuch festgehalten, sie plant eine künstlerische Karriere und sie hat definitiv das Rüstzeug dafür!

Couchsurfing

Nach einem gemütlichen Gartenfrühstück sind die Beiden dann in Richtung Barbara & Kurt

weitergezogen. Es war definitiv eine empfehlenswerte Erfahrung: Couchsurfing für LandyfahrerInnen; ich werde die Website demnächst auch für mich nutzen. So findet man neue Freunde und erlebt Spannendes sogar ganz ohne Dieselverbrauch.





Nach dem überraschenden Telefonat am Freitag Abend – wir waren soeben von zwei Wochen reisen zurückgekommen – wussten wir, dass Morten und Freya bei Johanna sorglos untergekommen waren. Auch wir hatten unsere Registration bei LR Free Camps eigentlich total vergessen, es war sogar noch unsere alte Adresse drin. So erwarteten wir die beiden dann mit korrekt angegebenen Adressdaten am Samstag Nachmittag. Das Motorengeräusch war in der Hitze nicht zu überhören. Nach einem ersten Welcome-Schwatz haben wir das Nachmittagsprogramm festgelegt, Morten sollte mit Auto zu Kurt in die Werkstatt, und Barbara erledigte mit Freya die Einkäufe. Freya wurde am Schluss überrumpelt, sie soll bitte ein Glacé für sich und ihren Paps auswählen und sofort haben wir die Leckereien in die Werkstatt überbracht. Der markierende Landy war nach einigen Stunden wieder weitgehend fit gemacht.

Ein feines Nachtessen und fröhliches deutsch-englisches Geplapper bis in die Nachtstunden rundeten diesen Besuch ab. Unsere Gäste verzogen sich dann auf Nachbars Anhöhe mit herrlicher Aussicht über den Zürichsee und konnten auch sehr gut schlafen.

Am Sonntag nach dem Frühstück und dem Austausch von fehlenden Adressangaben hiess es Abschied nehmen. Morten und Freya planten einen Platz an einem Fluss in der Nähe von Reutte anzusteuern, die gezeigten Bilder versprachen viel.

Das war ein schöner Abschluss unserer Sommerferien. Wir werden auf jeden Fall versuchen, bei einer nächsten Reise Freecamp einzuplanen, es ist so einfach, Gleichgesinnte kennen zu lernen. Registriert Euch doch auch als Freecamper.

LR-FreeCamp

Wie sind unsere Gäste auf die Kontakte in der Schweiz gestossen? Die Idee stammt aus Dänemark von Mette Eilstrup. Sie baute die Internetseite auf und fordert die Landrover-Familie in Europa auf, sich auf der Webseite zu registrieren, um durchreisenden Landrover-Campern die Möglichkeit für eine kostenlose Übernachtung zu bieten. Jedes Freecamp definiert selbst, was für die Besucher zugänglich sein soll. Einzige Regel: benimm Dich so, wie Du möchtest, dass andere sich bei Dir auch benehmen.

<http://freecamp.dlrk.dk/>



Die Garage Ihres Vertrauens



Ihr Spezialist mit langjähriger Erfahrung auf Land Rover & Jaguar

Frudes Off Road GmbH
Burgholz 52 / CH- 3753 Oey
☎ 033 681 00 33

> Fair > Ehrlich > Gut

www.Frudes-Off-Road.ch

- Service / Diagnose
- Klimaservice / Abgastest
- Restauration / Reparaturen
- Offroad Umbau / Ausstattungen
- Spenglerarbeiten / Lackierarbeiten
- Ersatzteillager / Reifen Einlagerung
- Gebrauchtwagenhandel / Occasionen



VOM ARBEITSTIER ZUM REISEMOBIL IN 15 MINUTEN

Martin Bühler stellt viele Anforderungen an seinen Defender

Text und Bilder: Barbara Glück und Martin Bühler

Martin, Du hast Dein Auto sehr umfänglich umgebaut. Erzähl uns doch etwas mehr darüber.

Die gestellte Aufgabe war die Möglichkeit, das Fahrzeug in 15 Minuten vom Arbeits- zum Reisefahrzeug umzubauen. Den Innenausbau habe ich somit selber genau geplant und gebaut (7mm Valca Platten), ebenso die Elektrik.

Dazu kamen diverse Teile wie Riffelbleche, Überrollkäfig, Zusatzstauraum am Heck aussen, Standheizung, Superwinch (5.5 Tonnen) mit selbst konzipierter Stossstange, diverse LED Arbeitslampen, Funk, Zusattank und vieles andere mehr.

Besonders wichtig ist für mich das Doppelbatteriesystem mit einem 1600 Watt Konverter. Diesen benötige ich sowohl für den Winkelschleifer während der Arbeit als auch für meine unverzichtbare Kaffeemaschine.

Der Umbau war sicher zeit- und kostenintensiv?

Bisher habe ich insgesamt etwa drei Wochen Planungs- und Ausführungszeit investiert und Kosten von rund CHF 20'000 ausgelegt.

Was ist der nächste Schritt?

Als Nächstes plane ich den Einbau einer Differentialsperre. Irgendwann mal würde ich gerne den Umbau zum Automatikgetriebe vornehmen.

Welche Produkte möchtest Du empfehlen?

Ein angenehmer Komfort und Witterungsschutz bietet die Foxwing. Auf der letzten Reise sind noch drei Seitenwände



Die Kaffeemaschine – ohne sie geht auf Martins Reisen so rein gar nichts.

dazu gekommen, diese haben mich auf einer Ausstellung überzeugt und ich kann ein solches System nur weiter-



Eine grosse Liegefläche sorgt für maximalen Schlafkomfort in seinem Defender. Der Innenausbau lässt da keine Wünsche offen, sind die Fenster doch mit blickdichten Vorhängen verhängt.

empfehlen. Wir haben beim Auf- und Abbau festgestellt, dass das Handling der Teile sehr einfach ist und diskutiert, dass eine solche Lösung sogar den Einsatz eines Dachzeltes ersetzen könnte.

Und was würdest Du nicht mehr nutzen?

Den jetzigen Dachträger. Es gibt schönere.

Was möchtest Du den Lesern noch mit auf den Weg geben?

Reisen ist nicht gleich Ferien machen.

MARTIN BÜHLER



Ich bin Martin Bühler aus St. Stephan, dort wo andere Leute Ferien machen. Ich bin seit dem 30 Jahre Jubiläum im Sommer 2017 in St. Stephan im Club dabei.

Fahrzeug

Ich habe einen Landrover Defender 110, TD4, Jahrgang 2015. In meinem Beruf als Rundholzbauer brauche ich ein Fahrzeug, mit dem ich im Forst arbeiten kann, das genügend Zugkraft und ausreichend Platz für die Werkzeuge bietet.

Daneben nutze ich als begeisterter Island-Fan den Defender als Reisefahrzeug und Sonntagsgefahr.



Garage Peter Fuhrer

Garage Peter Fuhrer
Sonnweg 14
3550 Langnau i/E
Tel. 034 402 31 31
Fax. 034 402 50 84
info@peterfuhrerag.ch
p.fuhrer@peterfuhrerag.ch

Reparaturen und Instandstellungen
Land und Range Rover
Ersatzteilverkauf Land und Range Rover



ZWISCHEN REISE UND SPASS

Der Landy als Reise- und Freizeitmobil

Das Gespräch führte Olaf Grewe mit Tina und Peter Braun, Bilder Tina und Peter Braun

Was hat Euch mit dem Landy-Fieber infiziert?

Ich glaube es ist und war bei uns beiden schon immer der Wunsch vorhanden, einmal einen Defender zu besitzen. Als wir 2010 zusammen gekommen sind, hatten dann schon zwei den Wunsch und die Erfüllung hat nicht lange auf sich warten lassen.

Der eigentliche Auslöser uns einen Defender zu kaufen, fiel dann recht spontan, als uns Freunde erzählten, dass sie 2011 mit ihrem Defender nach Island reisen wollten. Wir waren gleich begeistert von dieser Idee und haben uns spontan entschieden, mit zu gehen. Es kann ja nicht so schwer sein bis Anfang 2011 einen Defender zu finden und ihn noch bis zur Reise parat zu machen. Mit etwas Glück und fachkundiger Beratung unter anderem durch Overland Technics hatten wir tatsächlich nach nicht all zu langer Zeit ein entsprechendes Fahrzeug.



Tja, der Plan wurde kurzer Hand in die Realität umgesetzt, der Landy mehr oder minder reisetauglich gemacht, sei es mit geliehenem Dachträger und einem nur halb

fertigen Innenausbau, welcher noch auf dem Weg gen Norden komplettiert werden musste. Aber was solls, wir haben uns einen Traum erfüllt und auch wenn unser Landy damals noch nicht ganz auf dem Stand war wie wir uns das vielleicht vorgestellt hätten, ging es auf auf ins erste grossen Abenteuer... Eigentlich macht das ja gerade den Reiz am Abenteuer aus, dass nicht immer alles ganz nach Plan verläuft und auch nicht muss.

Mit Island 2011 war es dann definitiv geschehen und das Landy-Fieber hat uns gepackt und unser Leben verändert. Es blieb dann auch nicht lange bei einem Landy. 2013 haben wir dann den Land Rover 90 V8 zu uns genommen und seither des Öfteren mit 2x 4x4 unterwegs. Auch bei unserer Hochzeit im 2015 durften die Landys nicht fehlen.

Welche speziellen Erlebnisse verbindest Ihr mit Euren Landys?

Natürlich war unsere erste Reise mit dem Defender ein sehr eindrückliches Erlebnis, da alles neu war und Island einfach am besten mit dem Landy zu bereisen ist. Das können wir nur jedem empfehlen. Aber auch die anderen Reisen mit dem Landy waren und sind nach wie vor ein Erlebnis.

Beim Durchqueren der rumänischen Karpaten hat uns die Geländegängigkeit enorm beeindruckt und und auch die Freiheit und die Stille in unseren Camps auf den Waldlichtungen hat uns so gefallen, dass wir nicht nur einmal nach Rumänien gereist sind. Die tunesische Wüste ist ebenfalls ein Ziel, das uns nicht nur einmal in seinen Bann gezogen hat. Das erste Mal im Sand fahren war eine unbeschreibliche Erfahrung und auch

sehr witzig. Zum Glück hatten wir fachkundige Begleitung, die uns beigebracht hat wie man sich beim Fahren im Sand und in den Dünen verhalten muss.

Beide Gelände, die schlammigen Wege in Rumänien und die sandige Wüste in Tunesien, sind komplett unterschiedlich zu befahren, aber der Defender schafft beides und es macht immer wieder Spass zu spüren, wie das Fahrzeug sich verschränkt und die Kraft entsprechend verteilt, um im schwierigen Gelände nicht schlapp zu machen. Natürlich hatten wir auch oft genug Sandbleche und Seilwinde im Einsatz. Aber das gehört ja auch dazu, sonst hätte man ja Abends am Lagerfeuer nichts zu erzählen und zu lachen.

Eine Begebenheit ist mir jedoch in spezieller Erinnerung geblieben und ich muss immer wieder schmunzeln wenn ich daran denke. Es geht hier nicht ums Geländefahren oder um das Reisen an sich, ich denke hier eher an die Spaltmasse unserer Liebliche. Bei unserer ersten Tunesienreise gab es Nachts einen Sandsturm. Da wir damals noch im Auto geschlafen haben hatten wir oft die Fenster ein Stück weit geöffnet. In dieser Nacht nicht, da der Sandsturm vorausgesagt wurde. Als ich nach einer unruhigen Nacht aufwachte und zu Peter rüber schaute, er hat einen sehr guten Schlaf muss man an dieser Stelle erwähnen, habe ich laut loslachen müssen. Auf seiner Backe hatte sich, trotz geschlossenem Fenster, eine kleine Sanddüne gebildet. Aber er hat seelenruhig weiter geschlafen. So ist das eben, man schläft nirgends so gut wie im eigenen Landy.

Am Morgen nach dem Sandsturm standen alle Autos krumm und schief in der Landschaft rum und wir mussten erst mal unsere Fahrzeuge aus den Dünen graben. Ich könnte noch von so vielem mehr erzählen, aber das geht wohl jedem gleich der einen Landy fährt. Es wird eben nie langweilig.

Erzähl uns, wie Ihr zum Club gekommen seid?

Wir kannten vorher schon einige Schaffhauser Land Rover Fahrer wie Regi Meier, Töbi und Eva Maag und André Heinze, die uns dann zum 25. Jubi-Treffen mitgenommen haben. So sind wir in den Club eingetreten und haben festgestellt, was



für eine riesen Community der Club doch ist. Es ist richtig toll, so viele unkomplizierte Menschen mit den gleichen verrückten Ideen und Leidenschaften zu treffen.

Was ist im Clubleben für Euch wichtig?

Wir haben mittlerweile viele tolle Leute kennen gelernt und Freundschaften geschlossen, die auch ausserhalb des Clubs bestehen. Bei den Treffen trifft man immer wieder neue Landy und Reisebegeisterte und kann sich austauschen. Auch ist es für uns immer wieder schön, bei den Höcks und den Ausfahrten die Schweiz zu entdecken.

Was sind die nächsten Pläne mit dem Landy?

Aktuell ist der Innenbereich unseres Reisefahrzeuges komplett zurückgebaut, was schon etwas trostlos aussieht, wenn man auf das blanke Alu schaut. Jedoch haben wir über die letzten sieben Jahre einiges an Erfahrung gesammelt und haben entschieden, einen neuen Ausbau zu realisieren, welcher unseren gewachsenen Anforderungen gerecht werden soll. Da wir in naher Zukunft eine etwas längere Reisen mit unserem Landy antreten möchten, sollte dieser Details wie einen Wassertank, Aussendusche, Küchenauszug, Kühlschrank, etc. enthalten. Und natürlich, um die Wartezeit bis zu unserem grossen Reiseabenteuer zu verkürzen, werden wir bis dahin noch ein paar kleinere Reisen unternehmen.



STECKBRIEF

Tina & Peter Braun, Im Club seit Januar 2013

Hobbys: Natürliche unsere tierischen Begleiter Lord & Emma, Reisen, Wandern, Bergsteigen/ Klettern und Tauchen

Fahrzeuge: Reisefahrzeug Landrover Defender 110 SW, TD5 2.5L Diesel 2004; Land Rover 90 3.5L V8 Benzin, 1989; Das Eseli: Range Rover Sport, 3.0 SDV6 HSE, 2013

Modifikationen: Defender: Fahrwerk, externer Überrollkäfig, Winde, Riffelbleche, Dachzelt, Doppelbatteriesystem, Recaro Schalensitze, und vieles mehr... LR 90: noch nicht viel, ein paar Kleinigkeiten liegen bereit



LIEBE CLUBFREUNDE

Wir begrüßen herzlich nachstehende neue Clubmitglieder.

Ci-dessous la liste des nouveaux membres
à qui nous souhaitons la bienvenue.

HERR MICHAEL ENDRES
DE-66822 LEBACH

HERR MICHAEL SPARS
6214 SCHENKON
DEFENDER 90, COUNTRY SW 2.5L TD5
(1999)

HERR BEJAMIN SÜESS
8910 AFFOLTERN AM ALBIS
RANGE ROVER CLASSIC 101 SW, 3.5L (1985)
- VETERAN

HERR GIANIGN ARPAGAU
7460 SAVOGNIN
SERIE I SOFT TOP (1954) PROJEKT

FAMILIE JACQUELINE UND JÜRGEN ZIPFEL
4102 BINNINGEN
NOCH KEIN LAND ROVER, MÖCHTEN EINEN HABEN

FAMILIE ALEXIS TOURRON, JAGODA WISNIEWSKA
1008 PRILLY
DEFENDER SW 110 (2010)

FAMILIE JÖRG GUBSER, DENISE HAUSER
3097 LIEBEFELD
DEFENDER SW 110 TD5 (2004)

FAMILIE NIKLAUS HEINIMANN, CAROLE ISENEGGER
4431 BENNWIL
SERIE I 80ER, SOFT TOP (1950); RANGE ROVER
SPORT 3.6L V8 DIESEL (2006), DEFENDER 110
SW TD4 (2007) JUBILÄUMS MODELL 60 JAHRE

HERR GABRIEL DELACHARLONNY
1110 MORGES
NOCH KEIN LAND ROVER - KOMMT NOCH

FAMILIE NICOLAS DELECHAT
1148 MOIRY
DEFENDER 110 SW, TD4 (2009)



Aus Gründen des Datenschutzes veröffentlicht Land-Rovers of Switzerland (LRoS) keine Mitgliederlisten. Interessierte Mitglieder des Clubs können bei der Clubsekretärin Informationen aus der Mitgliederliste erfragen. Die Clubsekretärin erteilt – unter Einhaltung unserer Regeln und des geltenden Datenschutzes – gerne Auskünfte an unsere Mitglieder.

Präsident
président

Daniel Hotz, Eggenstrasse 22, 5616 Meisterschwanden
M: 079 400 58 41 | president@lros.ch

Vize Präsident
vice-président

Thomas Maag, Rain 16, 8222 Beringen
M: 079 357 98 73 | vicepresident@lros.ch

Kassier
caissier

Tom Hunziker, Weidweg 64, 3032 Hinterkappelen
M: 079 315 05 58 | treasurer@lros.ch

Sekretär
secrétaire

Claudia Frehner, Auensteinerstrasse 14, 5023 Biberstein
M: 079 698 74 48 | secretary@lros.ch

Magazin Redaktion
magazine

Olaf Grewe, Dorngasse 43, 8967 Widen
M: 078 781 38 26 | clubmagazine@lros.ch

Magazin Anzeigen / Vertrieb
magazine

Barbara Glück, Widmen 20, 8634 Hombrechtikon
M: 076 683 14 00 | clubmagazine@lros.ch

Serie Beratung
conseils techniques Séries

Patrick Amann, Chrummacherweg 4A, 4460 Gelterkinden
M: 076 371 64 32 | T: 061 971 64 32 | seriesone@lros.ch

Events Supporter
Events support

Emanuele Massetti, Ländern 415, 5708 Birrwil
M: 079 815 30 46 | T: 062 771 62 77 | events@lros.ch

Ländi Shop
Boutique

Harald Sigel, Schorenstrasse 22, 5734 Reinach AG
M: 079 610 81 18 | shop@lros.ch

Webmaster
webmaster

Paul Vock, Bäuml matt 5, 5103 Wildegg
M: 079 321 79 42 | webmaster@lros.ch

Technische Beratung / Ersatzteile
conseils techniques / pièces détachées

Heinz Degen, Schulstrasse 10, 4302 Augst
T: 061 811 20 12 | M: 079 337 57 11 | techinfo@lros.ch

ONLINE-ANMELDUNGEN / INSCRIPTION ON-LINE: www.lros.ch/club/mitgliedschaft/online-anmeldeformular/

Das offizielle Magazin der Land-Rover of Switzerland wird im 26. Jahrgang publiziert und erscheint 4x jährlich. Der Umfang beträgt zwischen 40 und 60 Seiten und die Auflage beträgt 800 Exemplare pro Ausgabe. Davon gehen ca. 550 Exemplare an die Mitglieder und der andere Teil an Inserenten, Händler und zur Verteilung an Events/Treffen.

Erscheinen des Magazin	01: 29.03.2018 02: 28.06.2018 03: 27.09.2018 04: 13.12.2018
Redaktionsschluss	01: 21.02.2018 02: 24.05.2018 03: 24.08.2018 04: 31.10.2018

Inseratekosten pro Ausgabe		
210 x 74 mm (1/4 Seite)	CHF 100.00	auch randabfallend, 3mm Anschnitt
210 x 148 mm (1/2 Seite)	CHF 150.00	
210 x 297 mm (1/1 Seite)	CHF 250.00	
Umschlag Innseiten (1/1 Seite)	CHF 300.00	nur für 4 Ausgaben (Jahr) buchbar
Umschlag Aussenseite (1/1 Seite)	CHF 400.00	nur für 4 Ausgaben (Jahr) buchbar
Textinserat (Land-Rover Börse)	CHF 20.00	für Aktivmitglieder gratis (kein gewerblicher Inhalt)
Versandbeilagen (druckfertig) ab	CHF 200.00	Wir stehen Ihnen gerne beratend zur Verfügung

Die Inserate nehmen wir als druckfertige High-End PDF-Daten entgegen. Der Druck erfolgt im Offsetdruck (CMYK). Selbstverständlich sind wir Ihnen gerne behilflich bei der Umsetzung Ihrer Werbebotschaft.

RANGE ROVER SPORT SVR

LEISTUNG AUF EINER GANZ NEUEN EBENE.



ABOVE & BEYOND



Von 0 auf 100 in 4.5 Sekunden. 575 PS. Höchstgeschwindigkeit 280 km/h.
Noch nie war ein Land Rover schneller, stärker, dynamischer. Dabei glänzt er
mit Luxus und Geländetauglichkeit, womit er seit je Massstäbe setzt.

**Erleben Sie Performance auf einem
neuen Niveau bei einer Testfahrt.**



Emil Frey AG, Autohaus Zürich-Altstetten

Badenerstrasse 600, 8048 Zürich

Tel. 044 495 23 11, www.altstetten.landrover-dealer.ch

Range Rover Sport SVR 5.0 V8 Supercharged, 575 PS, Normverbrauch gesamt: 12.8 l/100 km, 294 g CO₂/km (Durchschnitt aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeuge: 139 g/km),
Energieeffizienz-Kategorie: G, empfohlener Nettoverkaufspreis CHF 155'700.-.