27. Jahrgang Ausgabe: 01/2019

Land Rover Magazin

Das offizielle Club-Organ des Land-Rovers of Switzerland

DEM ABENTEUER AUF DER SPUR

LAND-ROVERS OF SWITZERLAND

SANTANA
MOTOR

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
MOTOR

Seite / page 8
Coverstory – Von Trophys und Rallyes

Seite / page 29
Die Land Rover Geschichte en Miniature

Am Steuer des LRoS / Au volant du LRoS	4
Member of the Year - Martin «Tinli» Fäh	6
Landyschruuber: Restauration Teil II	18
Der Raclette-Höck in der Epper Garage	24
Höck bei Anna: Die Notapotheke für den Landy	26
Gastbeitrag: Jeeps in Tanzania (Jeepclub CH)	32
Agenda Treffen / Rencontres & Höcks	38
Serietipps / Conseil de Série	40
Generalversammlung und Jahresbericht	42
Technikecke von Indulis	50
Schatztruckli von Martin «Tino» Eggenberger	54
Willkommen im Club / Kontakt & Informationen	56

Titelbild: Mitten in den Karpaten während der Superkarpata mit Ruedi Ringger.
Bild: Ruedi Ringger

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 | Druck: Ast&Fischer AG, Bern | Auflage: 850 Ex.
Editeur: Land-Rovers de la Suisse (LRoS) | Révision et mise: Olaf Grewe | L`Annonce: Barbara Glück | Imprime: Ast&Fischer AG, Berne | Edition: 850 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, liebe Clubfreunde

Es ist mir eine Freude und eine grosse Ehre, mich an dieser Stelle an Euch zu wenden. Ja, die GV im Saalbau war ein wichtiger Tag für mich, und ich denke auch für Christian Geissmann und alle anderen vom Vorstand.

Über das Clubjahr 2018 haben Dani und die anderen Vorstandsmitglieder an der GV berichtet, den Jahresbericht und die wichtigsten Infos aus dem Protokoll findet Ihr hier im Heft.

Über die Vergangenheit gibt es bei mir nicht viel zu schreiben. Ich habe Ende 2017 (Olaf und ich hatten gerade «unsere» erste Ausgabe vom Clubmagazin rausgeschubst) in einem Verein und einem Dachverband meinen Rücktritt aus den Vorständen per Ende 2018 erklärt. Ich wollte nach Abschluss meines 4jährigen Studiums mehr Zeit für Familie, Freunde und Business gewinnen. Auch Projekte stehen an: mein Pickup wird dieses Jahr 30 Jahre alt und es gibt so einiges zu tun, denn irgendwie möchte ich irgendwann zum FIVA Pass für dieses Fahrzeug gelangen. Und Reiseziele gäbe es auch genügend.

Der erste scheue Gedanke an ein Engagement im Vorstand kam so gegen Ende März, viel Zeit verging danach gefüllt mit anderen Sachen, im Frühsommer wurden Gespräche geführt, und im September fällten wir dann die definitive Entscheidung. Seither raste der Kalender vorwärts und schon darf ich diese ersten Zeilen an Euch richten.

Ich habe mir auch Ziele gesetzt, die ich mit meinen Vorstandskollegen zeitnah besprechen und dann laufend ausdefinieren werde. Ich hoffe, dass wir dann alle gemeinsam für und mit Euch viele von diesen Zielen auch umsetzen können.

Wie Heraklit schon sagte: Nichts ist so beständig wie der Wandel. An der Generalversammlung hat Paul seinen Rücktritt aus dem Vorstand per GV 2020 bekannt gegeben. Ebenso möchte Harry Sigel in ein bis zwei Jahren den Shop an eine neue Person übergeben. Wer sich also vorstellen könnte, ein spannendes Amt als Webmaster/-in oder als Shopverantwortliche/-n zu übernehmen und bei uns im Vorstand aktiv mitwirken möchte, möchte sich bitte melden.

In diesem Sinne wünsche ich Euch einen wunderbaren Frühling und viele tolle Erlebnisse mit Euren Landys. Vor allem würde es mich freuen, viele von Euch am Wochenende vom 27./28. April 2019 irgendwo auf der Strasse zu treffen (vgl. Seite 40)

Herzlich,
Eure Barbara «Babs» Glück

AU VOLANT DU LRoS

Chères amies, chers amis du Club

C'est une joie et un grand honneur pour moi de m'adresser à vous en ce jour. Pour moi, l'assemblée générale de Saalbau a été un jour important, ainsi que pour Christian Geissmann et tous les autres membres du conseil.

Dani et les autres membres du conseil d'administration ont fait un bilan de lannée 2018 lors de notre assemblée générale annuelle. Le rapport annuel et les informations les plus importantes du procès-verbal se trouvent dans les pages suivantes.

Je n'ai pas grand-chose à écrire sur le passé. Fin 2017 (Olaf et moi venions de sortir «notre» premier numéro du magazine du club), j'ai annoncé ma démission du conseil d'administration fin 2018 dans deux autres associations afin de gagner plus de temps. Plus de temps pour ma famille, les amis et le travail après mes 4 années d'études. Des projets sont également en attente : mon Pickup aura 30 ans cette année et il y a beaucoup à faire, parce que d'une manière ou d'une autre j'ai envie d'obtenir le Pass FIVA pour ce véhicule un jour. Et il y aurait aussi suffisamment de destinations de voyage qui m'intéresseraient !

La première idée incertaine d'un engagement au sein du conseil est venue vers la fin du mois de mars. Beaucoup de temps s'est écoulé par la suite rempli d'autres choses. Des discussions ont eu lieu au début de l'été, et en septembre nous avons pris la décision finale. Depuis lors, les choses avancent et je peux déjà vous adresser ces premières lignes.

Je me suis également fixée des objectifs que je discuterai avec mes collègues du conseil d'administration sous peu, puis que je définirai de façon continue. J'espère que nous serons alors tous en mesure de mettre en œuvre bon nombre de ces objectifs ensemble pour et avec vous.

Comme le disait Héraclite, rien n'est aussi constant que le changement. Lors de l'assemblée générale, Paul a annoncé sa démission du conseil d'administration lors de l'AG 2020. Harry Sigel aimerait également céder le magasin à une nouvelle personne dans 1 à 2 années. Si vous vous imaginez que vous pourriez occuper un poste de Webmaster ou de responsable du magasin et que vous souhaitez jouer un rôle actif dans notre conseil, n'hésitez pas à nous contacter.

En ce sens, je vous souhaite un merveilleux printemps et beaucoup de belles découvertes avec vos Landys. Surtout, je serais ravie de rencontrer beaucoup d'entre vous le week-end du 27/28 avril 2019 quelque part dans la rue (page 40)

Amitiés, votre Barbara «Babs» Glück

Ein riesiges Dankeschön nochmals an Dani, Töbi und Manuel für ihr grossartiges Engagement in den letzten Jahren für den Club.
Un grand merci encore à Dani, Töbi et Manuel pour leur grand engagement ces dernières années pour le club.

Martin «Tinli» Fäh

Der Petrol Head und Serie-Spezialist ist Member of the Year

Text: Olaf Grewe Bilder: Martin Fäh, Paul Vock

Als Member of the Year zeichnet der LRoS die Mitglieder aus, die sich intensiv für den Club eingesetzt haben und immer wieder einsetzen. Martin Fäh, genannt Tinli, ist einer davon.

Auf vielen Ebenen setzt sich Martin seit seinem Eintritt in den Club 2001 ein. Uns ist er als Autor der «Landyschruuber» Rubrik im Magazin bekannt. Denn er engagiert sich seit Jahren unermüdlich für den Erhalt der Series One und schreibt für jede Ausgabe des Clubhefts einen Beitrag.

In seiner Werkstatt ist er ebenfalls aktiv und schraubt an seinem Landy. Doch nicht nur das: Tinli ist als FIVA-Oldtimer Experte unterwegs und begutachtet Oldtimer, hilft unter anderem zusammen mit Patrick, unseren Mitgliedern einen FIVA-Pass zu erlangen.

Ganz nebenbei organisierte der noch die Series-Ausstellung an unserem Jubi und amtete im LRoS als Kassenrevisor. Wir finden, das ist Grund genug, ihm die Ehre als Member of the Year zukommen zu lassen. Herzlichen Glückwunsch!

Martin, erzähl uns doch bitte, was Dich am Club besonders begeistert?
Der LRoS ist ein Club, der versucht, die Sprachregionen in der Schweiz zu verbinden. Das ist aufwendig, doch es lohnt sich. Mir ist noch ein Club bekannt, der ebenfalls „bilingue“ funktionierte. Als Organisator habe ich jahrelang als Organisator die Regatta „Trans Morat“ mitgestaltet.

Wie kommt es zu Deiner Begeisterung für Land Rover?
Das erste Mal habe ich einen Series III bei meinem Schwiegervater gefahren, der Mitbesitzer einer Zimmerei im Berner Mittelland war. Beim ersten Treffen der Schwiegereltern stellten wir uns gegenseitig vor; ein neues «Familienmitglied» war auch gleich der hellgrüne Serie III, den mein Schwiegervater uns zeigte. Auch Viktoria, meine liebe Frau, sah das neue Auto damals zum ersten Mal! Es war auch sein erster Ausflug mit dem neuen Landy. Vorher fuhr er Series One und II .

Der «Ueli»...

Übrigens: Das Datum dieses ersten Zusammentreffens jährt sich im Juni 2019 genau zum 50. Mal!

Richtig eingenommen haben mich die Landys nach dem plötzlichen Tod des Grosätti, wie ihn unsere Söhne liebevoll nannten. Als einziger «Billet-Besitzer» mit Landy und Langholzanhänger, verteilte ich bei der Kundschaft noch die letzten, abgebundenen Dächer und Scheunenteile. Dies machte ich zusammen mit den Söhnen, die damals dort in den Ferien weilten und in der «Sagi» mithelfen konnten. Ironie des Schicksals: Nur noch die Buben wussten, wohin das Holz musste.

Dann sahen wir im Warenhaus «Rheinbrücke» in Basel (heute MANOR) ein Ausstellungsobiekt: ein übertünchter Series one 80“ 1949, mit falschem Grill! Nach kurzem Familienrat kauften wir gemeinsam unseren «Ueli», den wir so nennen, weil mein Schulkamerad Ueli der vorletzte Besitzer war.

Neben Deinen Aufgaben als Landyschruuber und LRoS Clubmitglied, was machst Du noch alles in Deiner Freizeit?
Nicht so viel (lacht):

- Ich spiele seit 1963 Piccolo in einer Fasnachtsgesellschaft in Basel. Dort stehe ich mittlerweile auch der Sujet-Kommission der Alten Garde vor.
- Dann betreue ich eine Wandergruppe von Pensionierten aus meiner Arbeitszeit bei der Basler Chemie.
- Beim TCS BeiderBasel, Untersektion Youngtimer&Classic bin ich Beisitzer im Vorstand und für Programm und Ausfahrten zuständig.
- Als Grosseltern hüten wir gemeinsam 2 ½ Tage die Woche unsere Grosskinder.
- Auch führe ich seit 35 Jahren mit ehemaligen Arbeitskollegen ein Jassturnier durch.

Im Bild Alwin Arnold an der Camel Trophy 1992 von Brasilien nach Guyana.
©Hannes Schmid

WO SIE STECKEN BLEIBEN, KOMMEN ANDERE NICHT HIN

Der Traum auf vier Rädern – unsere Landys - erfüllen unsere Träume. Zumindest die vom Abenteuern und Grenzerfahrungen.

Text: Olaf Grewe

Jeder von uns verbindet einen Traum mit seinem Landy. Für den einen ist es das Daktari-Feeling, für den anderen ist es das wilde Offroad-Abenteuer. Für mich war es der grosse Traum meiner Kindheit, mit einem Land Rover die Camel Trophy zu fahren. Den Matsch zwischen den Zähnen, mit den Schlangen und Spinnen als Passagiere und das Auto quer über Stock und Stein zu fahren.

Doch weder Camel Trophy noch die Rallye Paris-Dakar haben in der Form überlebt und ich bin bis heute keine Trophy gefahren. Zumindest ist aber der Landy-Traum erfüllt.

Der Rallye Wunsch in uns Allen
Trotz allem haben Trophys und Rallyes, wie die legendäre Paris-Dakar, nach wie vor den Nimbus des Abenteuers auf vier Rädern. Im Rampenlicht stehen die mutigen FahrerInnen, die weder Tod noch Teufel zu scheuen scheinen und ihre robusten Fahrzeuge.

Das bestätigen die vielen leuchtenden Augen der Zuschauer an unserem Jubi in St. Stephan, wenn Trophy-erprobte Fahrzeuge anrollten. Da glänzten Kinderaugen aber auch die der eingefleischten Landy-Fahrer. Denn eigentlich sollen unsere Landys das ja auch sein: Fit für das Abenteuer.

Weshalb sonst rüsten wir unsere Fahrzeuge auf? Manch einer braucht seine Seilwinde niemals – vielleicht, um Büsche und Bäume im Garten auszureissen. Doch wie sagte Töbi mir einmal so schön treffend: «Sie sieht einfach nur huere-geil aus!» Und recht hat er damit. Eine Winde gehört ans Auto. Man weiss ja nie…

Ausrüstung für alle Fälle
Selbiges gilt für Sandbleche und so manchen Überrollkäfig. Und das ist auch gut so. Wir müssen ja Spass an den Fahrzeugen haben und sie sollen uns gefallen. Natürlich müssen die Autos verkehrssicher sein. Denn dann kann uns die Meinung der anderen da egal sein. Und dann stehen wir auch drüber, wenn irgendwer unsere liebevoll hochgerüsteten Landys «Eisdielen-Auto» nennt. Ich find's geil.

Also, schauen wir tief in uns rein, dann wollen wir mit unseren Landys etwas Abenteuer auf unsere heimische Strasse bringen, viel mit ihnen erleben. Manche von uns aus dem Club gehen noch weiter und leben den Traum von Trophy und Co. Und davon profitierten auch heute noch viele Veranstalter von derartigen Wettbewerben.

Individuelle Entscheidung
Das ganze Thema ist also eine sehr individuelle Betrachtung und macht jeden so glücklich, wie er es will. Und daher interessiert mich das sehr, was die Menschen an diesen Herausforderungen begeistert. Warum nehmen sie die Mühen auf sich? Was verändert sich für einen selber, wenn die Trophy oder Rallye hinter einem liegt. Aber auch, haben diese Veranstaltungen noch eine Daseinsberechtigung? Dem wollte ich nachgehen.

Mitglieder und ihre Abenteuer
Von vielen Mitgliedern des LRoS kennen wir die Geschichten. Von HP haben wir schon viel gelesen, wie die Wüste Marokkos zur Rallye-Strecke wurde, wie er mit dem Team Bowler Freundschaften schloss und die tollsten Dinge erlebte.

Oder die Geschichten von Kurt und HP, wenn es im Schlamm oder im Sand hoch her ging. Das sind die Geschichten, die abends am Lagerfeuer wieder die Zeit verfliegen und die Sehnsucht nach Abenteuer aufflammen lassen.

Ungebrochene Abenteuerlust
Auch heute fahren viele unserer Club-Freunde durch die Karpaten, schlagen sich durch die Sahara oder nehmen an Rundfahrten teil, die nicht minder hart für Mensch und Maschine sind.

Martina und Ruedi zum Beispiel sind mit dem «Frosch» schon viele Male in den Karpaten gewesen. Sie haben viele Dinge erlebt, den knallgrünen Landy im Feld repariert oder schlicht und ergreifend den Weg freigeschnitten. Paul und Sandra Vock kennen die Karpaten ebenso in- und auswendig und Paul Egloff ist seiner Zeit die legendäre Camel Trophy gefahren.

Der Landy des Schweizer Camel Trophy 1992er Teams im Matsch.

©Hannes Schmid

Ruedi Ringger und sein Team finden in den Karpaten den Weg.

Aktuell sucht unser Clubmitglied Oliver Sittel Sponsoren, um 2022 an der Rallye Dakar teilzunehmen. Cindy und Christian bereiten aktuell einen ihrer Landys für die Santana Trophy vor (Bericht folgt dann in Heft 3/2019). Die Lust am Abenteuer ist also voll da.

Umgehört

Da ich selber mit meinem Defender wahrscheinlich keine Trophy bestreiten werde, tu ich das, was ich am besten kann: Ich frage nach, was unsere Mitglieder so erlebt haben. Freut Euch auf Antworten von Ruedi und Oliver. Auch Indulis habe ich gefragt, der damals Vorstandsmitglied der ausserordentlichen Mitglieder des Camel Trophy Participants Clubs war. Persönliches Highlight sind die Antworten von Urs Bruggisser, der 1994 mit Alwin Arnold die Camel Trophy gefahren ist und gewann. Ob er Schlangen und Spinnen mit an Bord hatte? Das lest selber nach.

Dakar

Eine Rallye der besonderen Art. Als Klassiker hat sie sich etabliert und wurde neu erfunden. Oliver Sittel will 2022 dabei sein und startet dieses Jahr seine Vorbereitungen.

Gespräch: Olaf Grewe mit Oliver Sittel Bild Copyright: ASO / A.Vincent / DPPI

Oliver Sittel ist fasziniert vom Abenteuer und plant, an der Rallye Dakar 2022 teilzunehmen. Bis dahin bedarf es der Vorbereitung. Angefangen bei der Sponsorensuche, um Fahrzeug, die Rallye selbst und vor allem auch die vorbereitenden Rennen zu finanzieren. Denn ohne Training und das für die Dakar ausgelegte Fahrzeug wird es nicht gehen. Sein Ziel: An der Rallye teilzunehmen und am Ziel anzukommen.

Olaf: Du bist eifrig dabei, Sponsoren für die Teilnahme an der Dakar zu sammeln. Warum reizt Dich die Rallye?

Oliver: Eine Rallye mitzufahren war schon immer ein Wunsch, seit ich als kleiner Junge mal an einer Rallye zugeschaut habe, die über unser Dorfgebiet führte. Mir geht es um das Abenteuer und das Miteinander von Gleichgesinnten. Der Wettbewerb ist zwar auch interessant, aber mit den Werksteams mitzuhalten ist Utopie.

Im Januar 2006 habe ich die Rallye Dakar live erlebt, als sie in Portugal Station machte. Seither habe ich alle möglichen Artikel und Webseiten zur Dakar gelesen, Videos über die Rallye Paris-Dakar gesucht und geschaut und auf Eurosport die Berichterstattung verfolgt.

Was ist für Dich das Besondere an der Dakar – oder anders gefragt, Warum die Dakar?

Warum die Dakar, fragst Du? Weil es DIE Marathonrallye ist. Wenn ich Offroad fahren will, nehme ich ja auch keine Kopie oder Möchtegern-SUV, sondern suche mir sozusagen Originale aus. Davon gibt es zwar ein paar, aber eine Rallye Dakar gibt es nur einmal. Daher würde ich mir auch sehr wünschen, dass die Dakar wieder von Südamerika zurückkommt und in der senegalesischen Hauptstadt endet.

Dafür bedarf es Veränderungen am Konzept. Etwa mehr soziales Engagement, so dass die lokale Bevölkerung etwas davon hat.

Ja, diese genannten Sozialprojekte sind leider nicht wirklich was für das jeweilige Land. Da bekommen nur ein paar Leute was von zu spüren. Da muss noch was gehen.

Oliver, vielen Dank für das Gespräch. Wir wünschen Dir bei Deinem Vorhaben viel Erfolg!

Rallyes und Trophys

Die Geschichten von den Rallyes und Trophys füllen Bücher und sorgen für spannende Abende am Lagerfeuer. Doch das Geschäft mit dem Abenteuer bringt auch soziale Verpflichtungen mit sich.

Gespräch: Olaf Grewe mit Indulis Vesmanis Bild Copyright: Hannes Schmid (an der Camel Trophy 1992)

Als ich mit Indulis Vesmanis über die Idee meiner Cover-Story sprach, wartete er gleich mit einem spannenden Thema auf. Das Thema, das Oliver bereits angesprochen hat: Wie entwickeln sich die Rallyes weiter? Warum ist die Camel Trophy nicht mehr zeitgemäss?

Olaf: Indulis, Du warst Vorstandsmitglied der «ausserordentlichen Mitglieder im Camel Trophy Particpants Club. Dort bespracht Ihr, wie es mit der Camel Trophy weiter gehen kann.

Indulis: Oh ja, ich bin damals mit der Vorstellung an den Camel Trophy Particpants Club (CTPC) herangetreten, dass man die Trophy auf eine neue Ebene stellt. Es sollte also um mehr gehen, als nur zu versuchen, von A nach B zu fahren, sondern die Trophy mit einer Aufgabe zu versehen. Sei es nun humanitär, oder wissenschaftlich. Diese Zukunftsvision hat dem Gremium gefallen und ich wurde ins Team genommen

Man sah es schnell, dass die «alte» Paris-Dakar so keine Zukunft mehr hatte. Heute wird wieder diskutiert, zurück nach Afrika zu gehen. Das ist schon der richtige Schritt, aber der zweite Schritt muss lauten, zurück zu serienmässigen Autos zu gehen. So ist das ein Materialschlacht. Und dann muss noch dazukommen, dass man den Ländern für alle sichtbar und spürbar etwas Humanitäres zurück gibt, was auch ankommt.

Aus Deiner Sicht, was war der Grund für das Aus?

Wer setzt sich heute noch spät abends an den Fernseher und schaut sich im Sportkanal an, wie sich Motorad-, Quads-, Special Vehicle- und LKW-Fahrer in den Dünen und im Schlamm scheitern und eventuell auch noch sterben? Die Luft ist aus solchen Hetzjagden raus. Der Zuschauer sieht die Substanz nicht mehr, nur noch, dass die Kosten davonlaufen und Länder aussteigen. Der Klassiker wurde schlicht und ergreifend überzüchtet und zu stark kommerzialisiert.

Dennoch ist das noch sehr tief verwurzelt. Camel Trophy, Paris-Dakar sind Klassiker.

Es sind durchaus emotionale Geschichten, die eigentlich in jedem Land Rover Besitzer im Innern weiter leben. Kein Mensch muss in Europa mit Zusatzkanistern und Sandblechen und Astabweisern herumfahren, aber, man macht es. Warum? Gewiss nicht, weil man ein Spinner ist, wohl aber, weil man ein Abenteuer sucht, das es so nicht mehr gibt.

Es gibt aber in der Szene viele, die alles können und wissen, aber, wenn Du diese Mitmenschen reden hörst, dann weisst Du, dass die ihre Schuhe nicht selber zugebunden haben. Die echten Camel Trophy Abenteurer halten durch das Erlebte zusammen. Das ist ein anderer Zusammenhalt, als ‹show and shine›.

Dennoch: Alle haben ihre Daseinsberechtigung und von allen können wir etwas für uns selber mitnehmen. Respekt und Toleranz heissen hierzu die Stichworte, die uns als Land Rover Familie einen.

Indulis, vielen Dank für das Gespräch!

CLASSIC CARS
Brechbühl

Exklusiver Vertriebspartner der
TimeMAX-Produkte in der Schweiz

ROSTFREI FÜR IHREN LANDY

ZUVERLÄSSIGER SCHUTZ MIT DEN BEKANNTEN PRODUKTEN VON TIMEMAX

In unserer Werkstatt entfernen wir den alten Unterbodenschutz schonend mit Trockeneis. Die nach dem Strahlen zum Vorschein gekommenen Rostschäden werden fachmännisch repariert und ihr Fahrzeug vor weiterer Korrosion geschützt. Exklusiv in der Schweiz bieten wir die Möglichkeit, den Unterboden Ihres Fahrzeugs in Wagenfarbe mit TimeMAX Color oder neu mit TimeMAX UBS Clear (transparent) langfristig vor weiterer Korrosion zu schützen. Kritische Stellen und Hohlräume werden anschließend mit den bewährten Korrosionsschutz-Produkten von TimeMAX behandelt.

Weitere Infos unter www.bccars.ch

★ TROCKENEISSTRAHLEN ★ UNTERBODEN- UND ROSTSCHUTZ ★ HOHLRAUMVERSIEGELUNG

Brechbühl Classic Cars GmbH / CH-8241 Barzheim / Tel. +41 (0)52 640 00 66 / info@bccars.ch / www.bccars.ch

Camel Trophy

Das Schweizer Duo Alwin Arnold (li) und Urs Bruggisser (re) gewann 1992 die Camel Trophy. Die legendäre Trophy führte von Manaus nach Guyana

Gespräch: Olaf Grewe mit Urs Bruggiser; Bilder: Hannes Schmid

Bei der Suche nach einem Gesprächspartner zur Camel Trophy stiess ich auf Urs Bruggisser. Der Schweizer Berufspilot von der Edelweiss gewann 1992 die Camel Trophy 1992 (Guyana), also Bleistift zücken und ein paar Fragen formulieren.

Olaf: Urs, Du hat mit Alwin Arnold die Camel Trophy gewonnen. Was hat Dich dazu gebracht, daran teilzunehmen?

Urs: Mitgemacht habe ich aus reiner Abenteuerlust, als ich mich in der BWL-Schreibbank der Uni Zürich doch etwas zu sehr zu langweilen begann, bzw. der Drang nach Natur und Wildnis in mir vehement anklopfte. Ahnung hatte ich absolut keine und Erfahrungen auch nicht. Mit meinen damals 25 Jahren hatte ich aber immerhin gelernt, einen Militärjet zu fliegen, was mir eine gewisse Gelassenheit für bevorstehende Stresssituationen gab.

Wie hast Du Dich dann vorbereitet?

Anläufe gabe es nur einen und die Vorbereitung wurde praktisch von der damaligen Schweizer Eventorganisation übernommen, Martin Krauer war ein sehr geschätztes Mitglied. Wir trainierten 1992 durch stetige medial inszenierte Selektionen in immer kleineren Gruppen an diversen Orten. Unter anderem in der Schweiz, Frankreich, England, Portugal oder Marokko bis das finale Zweierticket bekannt war. Das war noch die alte PR Schule, vor Zeiten von Social Media und Internet, Gott sei Dank!

Die Auswahl des Teams ist ja das Eine. Das Andere ist es, doch selber fit zu werden.

Richtig. Ich war dann auch öfters im Kraftraum der Uni zu sehen und hab mir ein paar Survival Bücher zugelegt. Der Austausch mit erfahrenen Dschungelbesuchern hat aber mit Abstand am meisten gebracht, um die Vorstellung davon zu bekommen, was auf einer Camel Trophy so alles passieren kann und soll.

So ist mir ein alter Special Force Agent aus England in eindrücklicher Erinnerung. Er hatte auf seinen Missionen mehr als drei Jahre im dichten Dschungel verbracht. Leider war auch mit allerhand Tricks kein Inhalt aus ihm herauszuklopfen, aber es schien ab und zu blutig gewesen zu sein.

Na, das macht doch Mut. Ich hoffe, dass es für Euch nicht zu blutig war. Was ist Dir nach dem Sieg besonders in Erinnerung geblieben?

Nach dem doch eher überraschenden Sieg 1992 blieben einige sehr schöne Beziehungen und Freundschaften bis heute bestehen. Es schweisst einfach zusammen, wenn man an äussserst abgelegenen Orten dieser Welt interessante Erlebnisse mit anderen teilen darf – kann ich auch jedem Heiratswilligen wärmstens empfehlen und zwar mit dem/der Zukünftigen ;-). Vor allem, wenn es noch dazu mit Menschen von allen Kontinenten und Kulturen ist. Und die Britische Organisation Global Event Management GEM mit Jan Chapman und seinen Jungs war ein sehr cooler Haufen während Guyana.

Was passierte nachher? Wie geht man mit solchen Erlebnissen um?

Da gab es verschiedene Dinge. So waren unter anderem die Einladung an den Automobilsalon in Genf, Dia-Vorträge über den Event oder auch Offroad Instruktionen spannende Plattformen, um die erbrachten Leistungen zu reflektieren und auch kritisch einzuordnen.

Wie ich eingangs sagte: Ich wollte auch immer mal durch den Dschungel fahren und das Auto mit Spinnen und Schlangen teilen - so meine wilden Phantasien. Wie war das bei Euch?

Halb so wild war es :-) Wir sind einmal an Hornissennestern vorbeigeschrammt, das war fast das Gefährlichste. Und wenn wir die Notdurft im Busch verrichteten, ist dem einen oder andern mal eine Schlange begegnet. Aber an Spinnen erinnere ich mich nicht. Das ist aber auch kein Wunder, denn das Getier hat oft auch Reissaus genommen, wenn der Camel Trophy Convoy heranbrauste. Wir war ja nicht auf Samtfüssen unterwegs.

Urs, herzlichen Dank für das Gespräch und Happy Landings.

Das richtige Auto hat er gefunden. Urs an «seinem» Discovery.
©Hannes Schmid

Eine eindrucksvolle Kulisse. Urs, Alwin und ein französischer Fahrer vor einem riesen Wasserfall.
©Hannes Schmid

Auch das gehört dazu: Präsentationen auf dem Autosalon nach und vor allem Reparaturen am Fahrzug während der Trophy.
©Hannes Schmid

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
- ...vieles mehr!

OVERLAND technics

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

Super Karpata

Ruedi Ringger ist eines von vielen Clubmitgliedern, die die Super Karpata absolvierten. Er bereitet sich gerade wieder auf die 2019er Trophy vor.

Gespräch: Olaf Grewe mit Ruedi Ringger; Bilder: Ruedi Ringger

Ganz anders als die Camel Trophy und denn doch nicht ist die Super Karpata. Die Trophy ist mit Sicherheit herausfordernd, führt durch die wilden Gegenden der Karpaten. Ruedi und Martina sind als Team «Nici un pic normal im Cap» immer wieder unterwegs und bringen sich und ihre Fahrzeuge ans Limit. Mit Ruedi habe ich darüber gesprochen, was die Faszination Trophy für ihn bedeutet und warum er sich das immer wieder antut.

Olaf: Ruedi, Du fährst immer wieder die Super Karpata. Was ist es, was Dich daran begeistert?

Ruedi: Es ist für mich eine ganz persönliche Herausforderung. Klingt banal, ist es aber nicht. Denn bei jeder Trophy erlebe ich es, dass ich an meine eigenen Grenzen, komme mich mit meinen Ängsten auseinandersetzen muss und dann diese Grenzen überwinde. Es ist also ein sehr tiefer Kontakt mit mir selber.

Alleine gewinnt man aber keine Trophy.

Richtig. Bei der Super Karpata kommt es auf das Team an. Alleine geht es nicht. Gemeinsam als Team müssen wir die Aufgaben bewältigen und gemeinsam Ideen entwickeln, um ans Ziel zu kommen. Hier spielen dann die verschiedenen Techniken zusammen und der Austausch mit dem Teampartner ist mega wichtig.

Und warum Super Karpata?

Die Trophy bietet neben den fahrerischen Herausforderungen vor allem viele wunderschöne Erlebnisse in der freien Natur und Begegnungen mit einer anderen Kultur, die wir mit einer urtümlichen Lebensweise erleben. Es ist auch das Gefühl von grosser Freiheit mit einer extremen nächtlichen Stille gepaart mit einem sagenhaft schönen Sternenhimmel.

Mehr Naturerlebnisse als Fahren?

Nein, sicher nicht. Aber die besinnlichen Stunden am Lagerfeuer nach grosser Anstrengung sind eindrücklich. Und noch schöner: Gemeinsam findet man einen Weg und es zählt nicht nur die Technik, sondern auch Ideen und Kreativität.

Ganz viel Erfolg bei den weiteren Super Karpatas!

Eindrücke von der Super Karpata von und mit Ruedi. Sieht nach Spass aus.

RBI ASSOCIATION PRÄSENTIERT

DISCOVERY

SEI EIN TEIL DER RALLYE UND FOLGE DER ROUTE MIT DEINEM ATV, SSV ODER GELÄNDEWAGEN

RALLY FEELING
ADVENTURE
OFF-ROAD FUN

Die neue Discovery Klasse bietet die Möglichkeit, den Offroad-Sport ohne zeitlichen Druck und Speed auf den originalen Rallyestrecken kennenzulernen. Melde Dich an, erlebe pure Rallye-Emotionen, teile Deine Erlebnisse! Das alles ist möglich mit einem nahezu serienmässigen 4×4 Fahrzeug – alles im Rahmen einer professionell und sicher organisierten Rallye.

ANGEBOT VERFÜGBAR FÜR DIE EVENTS:

BRESLAU POLAND RALLYE

01–05.07.2019

www.rallye-breslau.com

BALKAN OFFROAD RALLYE

14–20.09.2019

www.balkanoffroad.net

Im Wandel der Zeit: vom Armee-Landy zum Feuerwehr-Landy
Quelle: links M. Fäh, Aufnahme im HAM, rechts P: Greminger, der Ist-Zustand

Die Restaurierung eines Land-Rovers

Wie restauriert man einen Landy – Teil 2

Text und Bilder: Prisca Gremiger, Landyschruuber landyschruuber@gmx.ch

Verschiedentlich werden wir von der IG Landyschruuber mit der Frage angegangen: Wie restauriert man einen Landy? Auch die Redaktion unseres LRoS Club Magazins ist mit der Bitte an uns gelangt, im Rahmen unserer Landyschruuber-Seiten einen Artikel über die Restaurierung eines Landys zu erstellen. Daraus ist eine Artikelserie entstanden, von der hier die zweite Tranche veröffentlicht wird.

Unsere Fahrzeugrestauratorin mit eidg. Fachausweis, Prisca Greminger, schreibt in diesem Teil über die Vorbereitung und die Planung der Restaurierung mit verschiedenen Varianten.

Teil 2: Restaurierungsplanung

Steht eine Restaurierung an, möchten wir instinktiv gleich loslegen und mit der Zerlegung beginnen. Doch bevor die erste Schraube gelöst wird, sollten zwei wichtige Programmpunkte angegangen werden: Die Historienrecherche und das Erstellen eines Restaurierungskonzepts. Zum einen ist es für uns als Besitzer sehr spannend etwas über die Vorgeschichte zu erfahren und allerhand neue Details zu entdecken, zum anderen ist es eine wichtige Hilfe um Entscheidungen bei der Restaurierung zu treffen. Gerade wenn verschiedene Optionen zur Auswahl stehen hilft ein Blick in die Vergangenheit. Zu einem stimmigen Restaurierungskonzept gehört es herauszufinden, welche Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen wurden und wie es für wie lange genutzt wurde.

Historienrecherche

Wird ein FIVA-Pass angestrebt, ist dieser Punkt unumgänglich. Das Ziel ist es, möglichst die ganze Geschichte zu recherchieren und festzuhalten. Dies ist keine Strafaufgabe für den jetzigen Besitzer, sondern soll vorallem bei seltenen und teuren Fahrzeugen (sprich: eine Fälschung lohnt sich) jeden Schritt und jede Veränderung nachvollziehbar machen. Es soll verhindert werden, dass mehrere Fahrzeuge mit der gleichen Chassisnummer im Umlauf sind oder dass Betrug stattfindet. Dies ist für uns Landyfahrer und -besitzer vielleicht jetzt noch nicht besonders relevant. Jedoch kann es zukünftigen Generationen helfen die Dokumentation jetzt zu erstellen, denn die Informationen die heute verfügbar sind, können schon bald verschwinden oder nicht mehr verfügbar sein. Archive können abbrennen oder die Erben entsorgen nach dem Tod des Fahrzeugbesitzers scheinbar wertlose Dokumente zum Fahrzeug im Altpapier.

Es gibt mehrere Strategien, wie eine Historienrecherche angegangen werden kann. War der Land Rover schon immer in der Schweiz eingelöst, können mit dem Formular AA9 die Vorbesitzer ausfindig gemacht werden. Dies dauert meist 4-8 Wochen und kostet etwa CHF 100. Aber Achtung: es werden nur Halter aufgeführt, die den Landy auch eingelöst hatten.

Stand er ein paar Jahre nicht eingelöst in der Scheune, erscheint dies nicht auf dem Auszug. In den allermeisten Fällen hat man jetzt einen guten Startpunkt um mit der detaillierten Recherche zu beginnen. Nun gilt es allfällige Lücken zu schliessen und die Vorbesitzer um genauere Auskunft zu bitten. Telefon, Mail oder Brief sind bisher unsere Mittel der Wahl gewesen. In hartnäckigen Fällen haben wir auch schon den Freundes- und Bekanntenkreis um Mithilfe gebeten. Sind Informationen spärlich, ist Kreativität gefragt, um zum Ziel zu gelangen. Und manchmal hilft auch der Zufall mit. So bekam ich auch schon ungefragt alte Bilder von meinem Landy per Mail. Darüber habe ich mich sehr gefreut.

Besitzer eines ehemaligen Armee-Landys sollten auch bei dieser Quelle nachforschen: Das Strassenverkehrsamt der Armee oder das HAM in Burgdorf haben möglicherweise noch Dokumente.

Besonders wertvoll im Hinblick auf eine Restaurierung sind Fotos und originale Dokumente. Anhand dieser lässt sich am besten rekonstruieren, wie der Landy früher einmal ausgesehen hat. So bekommt man Stück für Stück einen Eindruck vom Werdegang des Fahrzeug-Ist-Zustandes. Es kristallisieren meist wichtige Stationen oder Besitzer heraus, die die Geschichte hauptsächlich geprägt haben.

Persönlich halte ich es für wichtig, bei einer Restaurierung den Charakter des Fahrzeugs zu erhalten. War der Landy schon immer ein repräsentatives Fahrzeug und immer beulenfrei und auf Hochglanz poliert, dann soll es das auch in Zukunft sein. War der Landy hingegen zum Beispiel im Forstbetrieb oder auf einem Bauernhof und hat er die eine oder andere «Kampfspur», so bin der Meinung dass dies (solange es keine grössere Beschädigung ist) durchaus erhalten bleiben darf, da dies beim normalen Gebrauch entstanden ist. Eine kleine Beule oder von Hand reparierte Sitzpolster erzählen eine spannende Geschichte und stehen für Authentizität. Würde ein solches wohlverdientes Arbeitspferd glattgebügelt wie mit einem übertriebenen Lifting beim Beautydoc, erhält man alsbald ein aufgetakeltes Zirkuspony, welches sich selbst im Spiegel nicht mehr erkennt. Meist ist in solchen Fällen weniger, mehr.

Zielzustand wählen

Durch die manchmal etwas langwierige Historienrecherche hast du als jetziger Besitzer deines Land-Rovers hoffentlich viele Informationen gesammelt und einen Überblick gewinnen können über sein bisheriges Dasein. Nun geht es daran die Epoche zu bestimmen in welche du den Landy zurückversetzen willst. Es gibt verschiedene Kriterien dafür und manchmal ist es nicht leicht sich zu entscheiden. Dies können zum Beispiel folgende Anhaltspunkte sein: wichtigster oder berühmtester Besitzer, längste Zeit in jenem

Das Fahrtenbuch ist ein unschätzbar wertvolles Dokument für die Historienrecherche. Quelle: Prisca Greminger

Diese historische Reparatur wurde von Hand mit einem einfachen Vorstich ausgeführt. Ästhetisch nicht perfekt, aber als Zeitzeuge wertvoll. Quelle: Prisca Greminger

Der Dormobile-Umbau ist eine erhaltenswerte Modifikation im Sinne der Charta von Turin. Quelle: bringatrailer.com

Die genaue Beschriftung der Funktionen durch Armee und Feuerwehr ist typisch für ein Fahrzeug mit wechselnden Fahrern. Quelle: Prisca Greminger

Rekonstruktion der Rücklichter im Laufe der Zeit: v.l.n.r. Armee 1972-1981, Feuerwehr 1987-2013, Besitzer U.B. 2015/16, schrittweiser Rückbau durch mich. Quelle: Prisca Greminger

Zustand, erhaltenswerte historische Modifikation, am besten dokumentierter Zustand, Teilnahme an wichtigem Ereignis, etc.. Was unbedingt vermieden werden soll, sind Mischzustände verschiedener Epochen oder noch schlimmer, Fantasie-Zustände welche niemals existiert haben (Stichwort: erfundene Historie).

Anhand meines eigenen Land-Rovers illustriere ich den Weg der Entscheidungsfindung und zeige die Gedankengänge auf. Ich besitze einen Serie 2a 109" 6 Zylinder. Dieser wurde 1971 in Solihull hergestellt und direkt an die Schweizer Armee geliefert. Zur Ausstattung ab Werk gehörte eine verstärkte Vorderachse und die Lackierung war bereits olivgrün (nahezu RAL 6014). Noch vor der Erstinverkehrssetzung wurde er in Thun bei der Kriegsmaterialverwaltung mit dem standardmässigen Umbau militärtauglich gemacht.

Der Kabelbaum wurde verändert, indem Drücksicherungen im Armaturenbrett montiert wurden und er bekam die runden Rücklichter mit Tarnlicht und dazugehörigem Schalter und einen speziellen Blinkerschalter, welcher die kombinierte Brems- und Blinkleuchte bedienen konnte. Alle diese Elemente sind auch heute noch vorhanden. Über den Standort oder die Truppenzuteilung weiss ich noch nichts Gesichertes, vermutlich war der Landy bei dem Festungswachtkorps. Wartungsunterlagen sind leider auch nicht mehr vorhanden.

Sein Dienstende ist durch die Versteigerung 1981 dokumentiert. Ein Garagist aus Ufhusen ersteigerte ihn und richtete ihn für den Einsatz bei der Feuerwehr her. Zeuge davon ist ein sehr zweckmässiger «Ganovensprutz» in Feuerwehrrot und die Erweiterung des Kabelbaums für Drehlicht und Martinshorn. Im Fond kam ein Ausbau hinein, welcher leider zum Verlust der Sitzbänke führte. Die Türen wurden mit dem Logo der Feuerwehr Ufhusen beschriftet.

Ab 1987 stand der Landy aktiv im Einsatz und es wurde jede einzelne Fahrt im Fahrtenkontrollheft eingetragen. 2013 endet der Dienst in der Feuerwehr. Der Landy wurde an LRoS Mitglied T.B. verkauft, welcher ihn nicht einlöste und ein Jahr später weiterverkaufte an LRoS Mitglied U.B. Letzerer liess diverse Reparaturen durchführen und die militärischen Rücklichter zurückbauen. Anderthalb Jahre später wurde ich die neue Besitzerin.

Ich habe mich intensiv mit der Historie befasst und diverse Konzepte geprüft und folgende Varianten näher betrachtet:

- a Fabrikzustand
- b Militär-Zustand
- c Feuerwehr-Zustand

Entschlossen habe ich mich schlussendlich für Variante d, aber dazu später mehr.

Betrachtungen zu a: Das Fahrzeug in den Fabrikzustand zurückzuversetzen macht in meinem Fall keinen wirklichen Sinn. Schon vor der ersten Einlösung wurde es umgebaut und existierte nie im diesem Fabrik-Zustand. Für andere Fahrzeuge ist es eine prüfenswerte Option, wenn es länger in diesem Ur-Zustand war oder mit nur leichten Veränderungen versehen wurde. Auch wenn alle Informationen zur Historie fehlen oder nichts mehr zu retten ist, ist dies eine valable Option.

Betrachtungen zu b: Für den Militär-Zustand spricht, dass die meisten Kilometer gefahren wurden, die Armee eine wichtige Besitzerin war und dass das Fahrzeug für diesen Zweck gekauft wurde. Viele Veränderungen aus dieser Epoche sind bis heute erhalten. Dagegen spricht, dass die Feuerwehr-Historie ausgelöscht wird und dass der Landy einer von vielen weiteren feldgrauen Landys würde.

Betrachtungen zu c: Durchaus seine Berechtigung hat auch der Feuerwehr-Zustand. Die allermeisten Jahre verbrachte der Landy im Dienste der Brandbekämpfung. Die Zeit ist durch das Fahrtenkontrollheft gut dokumentiert und einige Modifikationen sind noch erhalten. Zum Ausbau im Fond habe ich keine Daten. Gegen diesen Zustand spricht, dass der Nutzwert auf 3 Plätze reduziert wird und kein weiteres Material zugeladen werden kann.

Nun zu Variante d: Dadurch, dass kein wirklicher Handlungsbedarf für eine Restaurierung besteht, habe ich mich für eine Konservierung und Stabilisierung entschieden. Ich finde die Geschichte meines Landys spannend und möchte alle Elemente erhalten. Reparaturen wie das Ersetzen der defekten Türdichtungen mache ich nach und nach, um weitere Schäden durch eindringendes Wasser zu vermeiden. Auch suche ich nach historischem Zubehör welches mal zum Landy gehört hat. Dies muss nicht zwingend verbaut werden, sondern wird aufbewahrt, wie zum Beispiel der Tarnscheinwerfer.

Do's und dont's

Grundsätzlich kann man als Besitzer frei entscheiden, was man mit seinem Auto machen möchte. Als Oldtimer-Besitzer hat man aber auch eine Verantwortung und muss sich bewusst sein, dass wir ein Stück technisches Kulturgut besitzen. Dieses in bestmöglichem Zustand für die Nachwelt zu erhalten ist unsere Aufgabe, genauso wie wir es mit einem Gemälde oder einem historischen Gebäude machen. Wie Kunstrestauratoren müssen auch wir uns genau überlegen, was wir tun bevor wir es tun.

Ob historisch wertvoll oder nicht entscheidet der Zeipunkt des Umbaus. Quelle: pinterest.ch

Eine Hilfe dazu ist das Ampelsystem, welches ich in meiner Weiterbildung zur Fahrzeugrestauratorin kennenlernte:

Eingriffe, die unbedenklich sind im Sinne der Charta von Turin

- erhält und ergänzt historische Substanz
- schonende und reversible Arbeit
- Verwendung von historischen Materialien und Arbeitstechniken
- Austausch von Verschleissteilen
- Substanzschonender / reversibler Einbau von Sicherheitselementen (z.B. Blinker)
- Dokumentation aller Veränderungen

Eingriffe bei denen im Sinne der Charta ein möglichst guter Kompromiss gefunden werden sollte

- Vorübergehender Einbau von jahrgangsfremden Teilen, damit Auto gefahren werden darf
- Einsatz moderner Materialien und Techniken
- Reversible Modifikationen, die die Fahrzeugführung erleichtern (z.B. kraftsparender zu bedienende Membrankupplung statt Schraubenfeder-Kupplung)
- Zeitgenössischer Umbau im historischen Stil (z.B. Nachrüstung mit historischem Zubehör)

Eingriffe, die nicht im Sinne der Charta von Turin sind

- besser als neu, überrestauriert
- Mischzustände (z.B. V8 Motor im Serie 1)
- Tuning, Komplettumbau zum Hotrod
- Entfernen und zerstören von Typenschildern, Kennzeichen und historischen Informationen
- «Zombies»: Stark verrottete Autos
- «Frankensteins»: Aus mehreren Autos verschiedener Jahrgänge zusammengebastelt
- Eingriffe aller Art ohne Dokumentation

Die Betrachtungsweise, ob etwas als wertvoll angesehen wird, kann sich mit der Zeit durchaus verändern. Ein Beispiel dafür ist der Bell Aurens Longnose V8: Im Jahr 2008 wurde der Prototyp auf der Basis eines Land Rover Serie 2 aufgebaut und mit einem Range Rover Classic V8-Motor versehen. Die Karosserie erinnert von der Form an den Land Rover, wurde aber stark verändert und hat nicht mehr viel mit dem Fabrikzustand gemeinsam. Aus heutiger (restaurationsethischer) Sicht ist es eine Katastrophe, da beinahe die ganze historische Substanz vernichtet wurde und dafür sogar mindestens zwei Fahrzeuge geopfert wurden. Mit einem zeitlichen Abstand von

Land Rover Bell Aurens Longnose V8,
Quelle: SUNDAY-GAZETTE 421

50 oder 100 Jahren zum Komplettumbau kann dieser wieder interessant werden als Ausdruck des damaligen Wunsches nach Individualität und einem eigenen Spassmobil. Ob dies nun ein verbasteltes Auto oder ein wertvoller Zeitzeuge ist, entscheidet sich erst in der Zukunft. Ob der individuelle Mehrwert es wirklich wert ist, etwas historisches zu vernichten, muss jeder für sich entscheiden. Dies sollte reiflich überlegt werden

Beachtet man diese Grundsätze, ist schon viel für den Erhalt des technischen Kulturgutes Automobil getan. Ich hoffe, dass ich damit Überlegungen anregen konnte und eine Hilfestellung im Dschungel der vielen Möglichkeiten bieten konnte.

PS in eigener Sache: Falls ein Defender im Raum Basel seit ca. 2015 mit einem für ihn abgeänderten Dachträger von meinem Serie 2a herumfährt: Bitte melde dich!

LAND ROVER

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

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

Claudia und Kuno haben verdankenswerterweise nicht nur einen neuen Ort für den Höck gefunden, sondern auch wieder für die erstklassige Verpflegung gesorgt.

Käselust zum Jahresende

Der traditionelle Raclettehöck feierte Premiere am neuen Ort

Text und Bilder: Olaf Grewe

Raclettekäse in allen Varianten, SIlberzwiebeln und Speck, Geschwellti und Zopf – kurzum, alles, was das Herz begehrte fuhren Claudia und Kuno auf. Doch dieses Jahr war alles gleich und doch ganz anders und Freud und Tränen lagen eng beieinander.

Denn die gut 110 Clubmitglieder fanden sich im Ende November erstmals in Luzern in der Epper Garage ein. Der traditonelle Höck wird nicht mehr bei Kuno stattfinden und brauchte einen neuen Ort. Und den haben Claudia und Kuno bei Stefan Epper in der Land Rover Vertretung gefunden.

Ein Abschied

Der LRoS musste nicht nur vom üblichen Ort Abschied nehmen, sondern auch vom bisherigen Präsidenten Daniel Hotz. Es war also der letzte offizielle Höck, den Dani in seiner Funktion als Präsident eröffnen durfte. Und der fand in einer mehr als würdigen Umgebung statt. Und die Wehmut schwang mit, als Dani den Höck eröffnete.

Dani bei der Eröffnung des Raclette Höcks. Rechts im Bild der neue Gastgeber Stefan Epper.

Ein gutes Sechstel der gesamten Clubmitglieder war anwesend und freute sich auf den feinen Racelette Plausch.

Nicht vollgefuttert vom feinen Raclette ist er, sondern vielmehr interessiert, wie die Welle der Seilwinde unterm Pick-up verläuft.

Lukas Aebi
Eidg. dipl. Landmaschinenmechaniker, Mech aus Leidenschaft
Hänseleggen 2, 3226 Treiten, 079 384 84 69,
landyeggen@bluewin.ch, www.landyeggen.ch

Unterhalt und Reparaturen von Landrover, Defender und Serienfahrzeugen (auch Landcruiser Starrachser sind herzlich willkommen) sowie Oldtimer jeder Fahrzeugkategorie.

Mechanische Arbeiten und Reparaturen aller Art.

Rostschutz und Hohlraumbehandlung von Chassis und Carrosserie.

Hier wird geschraubt mit viel Leidenschaft und Erfahrung, egal wie ausgefallen die Idee, das Alter oder der Zustand des Fahrzeuges ist.

Ich freue mich auf deinen Anruf.

Ich packe meine Koffer mit...

Auf Reisen ist guter Rat teuer und Ersatzteile fern – Tipps für die Reise

Text und Bilder: Anna Oetiker

Im Oktober 2018 präsentierten Margrit und Rolf beim Höck bei Anna den ein oder anderen Einblick in ihre Fernreisen.Die beiden sprachen auch davon, dass sie froh waren, eine Hausapotheke für ihren Landy dabei gehabt zu haben. Und so kam es, dass ich Anna bat, Tipps für das nötige Reparaturmaterial zu geben. Hier nun Annas Empfehlungen.

Welche Ersatzteile packe ich in meinen Land Rover? Jeder Land Rover Typ hat seine Spezialteile, jedes Fahrzeug ist individuell umgebaut und der Umfang hängt auch von der Fertigkeit der Reisenden und der Ersatzteilversorgung während der Reise und am Reiseziel ab.

Basics

Die folgenden Ersatzteile gehören für mich in jeden Land Rover, egal ob für einen Wochenendtrip oder eine Weltreise:

- Luftfilter
- Dieselfilter
- Sicherungen (Zusatzsicherung z.B. für Seilwinde)
- 1L Motorenöl
- Fahrzeuge mit Wegfahrsperre, Ersatzbatterie für Fernbedienung
- Reifenflick Set

Für zwischendurch

Improvisation ist oft die beste Fehlerbehebung für Unterwegs. Somit gehören die folgenden Materialien in jeden Land Rover:

- Kabelbinder
- Metalldraht
- Rescue-Tape
- Gewebeklebeband
- Schlauchbriden
- ggfs. Silikon zum Abdichten und 2-Komponenten Kleber

Wenn es mal länger dauert

Für längere Reisen empfiehlt es sich, zusammen mit seiner Werkstatt ein angepasstes Ersatzteilpaket zu schnüren.

- Keilriemen (Bei Fahrzeugen mit Mehrfachrippen Riemen verlangt der Wechsel oft den Spann- und Umlenkrollen Austausch)
- Radlagerset mit den passenden Simmerringen
- Stossdämpfergummi
- Deckel Kühlwasser
- Brems/Kupplungsflüssigkeit
- Bei älteren Fahrzeugen einen Gaszug
- Kupplungszylinder oder Reparatur Set
- Reparatur Set Kraftstoffleitungen (Kraftstoffschlauch, Schlauchverbinder, Verschlusszapfen)
- Ersatz Kraftstoffpumpe
- TD4: Unterdruckpumpe (Bremskraftverstärker)
- Ölfilter, wenn man Unterwegs einen Service plant
- Bei Benziner Zündkerzen, ggfs Zündverteiler Deckel / Unterbrecher / Kondensor

- Kreuzgelenk Kardanwelle
- Reparatur Set Anlasser / Alternator
- Lichtschalter
- Bremsenreiniger, um z.B. Alternator vom Schlamm reinigen

Wichtig ist auch das passende Werkzeug, um zum Beispiel einen Kraftstofffilter und Stossdämpfer zu wechseln. Die normalen Werkzeugkoffer enthalten kein Zoll-Werkzeug. Die Kardanwelle ist bei allen Defender 9/16 Zoll Schrauben befestigt und je älter die Fahrzeuge sind, desto eher muss man zum Zoll-Werkzeug greifen.

Gute Reise und allzeit sichere Fahrt!

Soviel ist es gar nicht. Hier eine Auswahl von dem, was in die Notfallapotheke gehört.

4x4 MANUFAKTUR

Ob Service, Reparaturarbeiten, Umbauprojekte
oder Speziallösungen wir freuen uns auf deinen Auftrag

4x4manufaktur GmbH
Bubikonerstrasse 41a
8635 Dürnten

Anna Oetiker

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

BERGRENNEN

15. & 16. JUNI 2019 HEMBERG

Land-Rovers of Switzerland am Bergrennen Hemberg

Gemeinsames LRoS Camp
Wochenendtickets für LRoS Mitglieder
und ihre Familien (Fr. 25.–)

Infos und Anmeldung: Vicepresident@lros.ch

1. Lauf Schweizer Bergmeisterschaft

www.bergrennen-hemberg.ch

Dinky Toys Series 1 mit Anhänger «Lights behind the Grill» ab 1950.

Legenden en Miniature

Teil Zwei der Spielzeugautogeschichte mit Matchbox, Corgi und Dinky

Text und Bilder: Harald Sigel

Die wohl mit Abstand bekannteste Bezeichnung für Modellautos ist Matchbox. Vermutlich fast so geläufig, wie die Bezeichnung Jeep für alles, was Allradantrieb hat…

Dabei hat alles im wahrsten Sinne ganz klein angefangen: im Jahre 1947 gründeten die Brüder Leslie und Rodney Smith die Firma Lesney Products. Als Zulieferfirma stellten sie, wie viele andere Betriebe in London auch, kleinere Gussteile her. Das damalige englische Steuersystem sah aber vor, dass die belieferten Firmen jeweils zum 1. Januar aufgrund des Lagerbestandes besteuert wurden. Das hatte zur Folge, dass die Aufträge an diese Zulieferfirmen von Herbst bis Januar massiv einbrachen.

Um die Auslastung in dieser Zeit hoch zu halten, begannen die Firmen, auf ihren Maschinen Spielzeuge herzustellen. So entstanden auch bei Lesney Products die ersten Spielzeugmodelle. Anfänglich waren diese noch viel grösser als die späteren Matchbox Modelle, diese «Early Lesney Toys» sind deshalb heute gesuchte Raritäten.

Kleines Spielzeug erwünscht

Zu den beiden Brüdern gesellte sich bald John Odell. Ob die folgende überlieferte Geschichte wahr ist, weiss ich nicht: An der Schule von John Odells Tochter, nahm die Grösse der Spielwaren, die die Kinder jeweils mitbrachten (Puppen, Reifen, Bälle etc.) überhand und so wurde beschlossen, dass nur noch Spielzeug mitgenommen werden durfte, das in eine Streichholzschachtel passte. Sie erzählte das daheim und so wurde die Idee der kleinen Modelle in den Streichholzschachteln geboren - den Match Boxes. John Odell ist also quasi der Erfinder von Matchbox…

Die Verpackung konnte Lesney allerdings nicht selber herstellen und so nahmen sie Kontakt mit der von Moses Kohnstamm gegründeten Firma Moko auf. Diese übernahm von 1953 bis 1959 die Verpackung und den Vertrieb. So steht auf den frühen Schachteln «a Moko Lesney Product».

Zum Sammeln ist vor allem die Matchbox Serie 1 bis 75 interessant. Die Modelle wurden fast ab Beginn nummeriert

Zwei Landys inklusive Fahrer schrumpfte die Firma Lesney Products auf Streichholzschachtelgrösse. Seither steht der Name Matchbox für eine ganze Kategorie: Spielzeugautos.

und es wurden in Folge 75 verschiedene Modelle produziert. Innerhalb der Modellreihen gab es immer wieder Anpassungen. So wurde zum Beispiel ein London-Bus (Modell Nr.5) zwischen 1954 und 1969 in vier verschieden Längen, mit Metall- oder Plastikrädern in unterschiedlichen Farben, mit elf verschieden Beschriftungen sowie weiteren Unterscheidungsmerkmalen und natürlich mit wechselnder Verpackung produziert.

Wenn ein neues Modell aufgenommen wurde, so hat man ein bestehendes aus dem Sortiment genommen. Es gab also immer nur 75 Modelle. Später kann dann die Reihe «Models of Yesteryear» dazu und ab 1960 die King Size Modelle. In beiden Reihen waren die Modelle grösser und nicht mehr so differenziert.

Der weitere Verlauf der Geschichte von Lesney gestaltete sich ähnlich wie bei allen anderen Spielzeugpionieren aus England. 1969 kamen die ersten Modelle von Mattel auf den Markt, bald folgte Konkurrenz aus Asien und 1982 wurde die Marke nach Hongkong verkauft.

Für reine Land Rover-Sammler ist leider bei Matchbox schnell fertig. In der Serie 1 – 75 wurden mit der Nummer 12A ein Serie 1, mit der Nummer 12B ein Serie 2 88 und mit 12C ein Serie 3 109 Station produziert. Mit Nummer 57C kam dann später noch ein Fire Truck dazu, Aufbau vermutlich auf Basis eines FC 109. Bei den späten King Size Modellen gab es noch Flughafen-Rollfeld Defenders (Follow Me…) von den Flughäfen London Heathrow und Frankfurt.

Corgi Toys

Im Jahre 1933 gründeten die deutschen Emigranten Philip Ullmann und Arthur Katz die Firma Mettoy in Northampton, England. Beide hatten schon in Nürnberg bei einem Spielzeughersteller zusammengearbeitet. 1956 entstand daraus dann die Firma Corgi Toys, benannt nach einer englischen Hunderasse. Als direkter Konkurrent von Dinky Toys ist dieser Hersteller vor allem durch seine Modelle im Massstab 1:43 bekannt geworden.

Zwar nicht von Anfang an dabei, dafür aber mit umso mehr Liebe zum Detail, hat Corgi Toys 1956 die ersten Modelle mit geformten Windschutzscheiben hergestellt. Weitere Details

Strukturierte Informationen finden sich in den Katalogen.

kamen hinzu wie Türen, Motorhauben und Kofferraum zum öffnen, Reflexscheinwerfer und vieles mehr.

Den Hersteller zeichneten eine hohe Detailtreue für reale Vorbilder und gleichzeitig viele exotische Fahrzeuge aus. Anfänglich wurden vor allem Modelle von britischen Fahrzeugen hergestellt. Später kamen dann deutsche Marken aber auch Flugzeug-Modelle und Sets mit Militärfahrzeugen hinzu. Der Produktionszeitraum passte genau in die Anfangszeit von Land Rover und so gibt es von Corgi Toys die vermutlich breiteste Auswahl an verschieden Land Rover Modellen.

Ab 1965 begann Corgi Toys dann mit grossem Erfolg mit der Produktion von Modellen aus Fernsehserien oder Kinofilmen. Der Aston Martin DB5 aus Goldfinger hatte zum Beispiel ausfahrbare Maschinengewehre, Schleudersitz und drehbare Nummernschilder. Viele weitere Filmfahrzeuge wurden hergestellt, von Batman über Kojak bis natürlich zum Land Rover aus Daktari war alles dabei.

Aber auch Corgi konnte sich nicht gegen die Konkurrenz aus Asien behaupten. Anfang 1980 brach der Markt ein, 1989 wurde das Unternehmen an Mattel verkauft.

Dinky Toys

Frank Hornby, der Erfinder vom Meccano und Hersteller von Modelleisenbahnen, produzierte ab 1933 seine ersten Modellautos, damals noch unter dem Namen «Hornby Modelled

RAC Radio Rescue, Basis für alle Corgi Land Rover bis 1960 war der Series 1, Radstand 107

Abschleppwagen: ab 1962 diente der Series 2 109 als Modellbasis

Miniatures». Ab April 1934 wurde dann die Produktion von Modellen unter dem Namen Dinky Toys in England und gleichzeitig Frankreich gestartet. Die Modellreihen waren in den beiden Ländern nicht immer gleich, länderspezifisch wurden viele eigene Modelle produziert. So sind bei Dinky France Modelle von Citroen, Peugeot oder Berliet entstanden. Die wurden in England nicht produziert und umgekehrt genauso. Die Land Rover Modelle gibt es nur «Made in England», aber keine «Made in France».

Während des Zweiten Weltkrieges war die Produktion in beiden Werken komplett zum Stillstand gekommen. Das englische Werk war im Krieg und das französische von den Deutschen besetzt. Die Produktion startete dann erst wieder 1946.

Auch bei Dinky Toys ist es für Land Rover-Sammler schnell fertig, nur ungefähr sechs verschiedene Modelle im Massstab 1:43 wurden produziert. Die ersten beiden Modelle, ein roter Serie 1 der Mersey Tunnel Police und dann ein offener Serie 1 mit Anhänger waren noch sehr einfach, ohne bewegliche Teile oder Glas. Aber dafür sehr authentisch. Vor allem den offenen Serie 1 gab es dafür in mindestens 20 Farbzusammenstellungen!

Die späteren Modelle versuchen die Detailtreue von Corgi Toys zu übernehmen, haben es aber leider nie ganz geschafft. Im November 1958 wurde dann noch versucht, mit einem kleineren Massstab an den Erfolg von Matchbox anzuknüpfen. Der Massstab 1:76 lehnte an die Verwendung mit den Modelleisenbahnen von Hornby an.

Von dieser kleinen Reihe, genannt Dublo Dinky, wurden nur 15 verschiedene Modelle hergestellt. Aber zum Glück befand sich darunter auch ein Modell von Land Rover (sehr knuffig übrigens), ein Serie 2/88 in grün mit Truck Cab, verkauft als Set zusammen mit einem orangen Pferdetrailer inklusive Pferd.

Die Produktion von Dinky in der bekannten und berühmten Qualität wurde Anfang der siebziger Jahre in England und Frankreich eingestellt. Die Marke wurde in der Folge mehrmals verkauft.

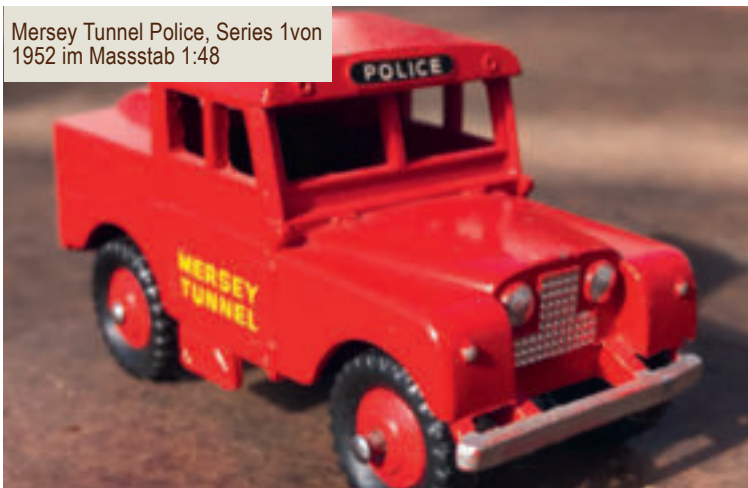
Das ist was los in der Vitrine. Ein Schmuckstück neben dem anderen.

Fazit

Es werden von allen bekannten Herstellern weiterhin Modelle, teilweise immer noch unter den bekannten Namen hergestellt. Namen wie Matchbox, Dinky Toys oder Gorgi Toys sind heute noch ein Begriff und deshalb wertvoll, aber es sind halt oft nur noch Modelle und keine Spielwaren mehr. Und es steht nirgends mehr «Made in Great Britain» drauf.

Das was heute als Spielwaren hergestellt und verkauft wird, findet wohl kaum jemals den Weg in eine Sammlervitrine. Und den reinen Sammlermodellen fehlt es an Geschichte und damit zumindest für mich an Emotionen.

Dinky Dublo im Massstab 1:76 mit Trailer und Pferd



Mersey Tunnel Police, Series 1von 1952 im Massstab 1:48

Der Transport in Mazumbai

Ein historischer Abriss der Transportgeschichte auf einer Plantage

Text und Bilder: Hannes Tanner - Ein Gastbeitrag von den Freunden des Jeep Club Zentralschweiz

Mazumbai liegt in den östlichen Usambarabergen im Norden von Tanzania. Ab der vorletzten Jahrhundertwende bis zum zweiten Weltkrieg betrieb eine deutsche Familie dort eine Kaffeeplantage, nach dem zweiten Weltkrieg unsere Schweizer Familie eine Kaffee-, Chinin- und Teeplantage. Anlässlich der historischen Aufarbeitung dieser Geschichte erhielt ich den Auftrag die Entwicklung des Transportwesens in Mazumbai zu beschreiben. Selber dort aufgewachsen, konnte ich die Entwicklung bis 1980 verfolgen.

Die Einrad-Sänfte hatte zur Entlastung der Träger direkt unter dem Passagiersitz ein Rad platziert. So konnten auch enge Waldwege befahren werden.

Nicht immer war das Transportwesen in den Usambarabergen gleichzusetzen mit Motorisierung. In früheren Zeiten wurden Personen- und Sachtransporte auch per Manneskraft oder Ochsengespanne ausgeführt. So wurde der Plantagenmanager öfters auch per Einrad-Sänfte fortbewegt (links im Bild).

Überhaupt gelangten Europäer zur deutschen Zeit ab der Küstenregion nur auf Esels Rücken nach Mazumbai. Ein erster Teil der Reise konnte aber damals schon mit der im Bau befindlichen «Usambara-Bahn» zurückgelegt werden. In Mazumbai selber wurden aufgrund der Höhe von 1500 Meter über Meer auch Pferde gehalten. In der Ebene war dies wegen der Tse-tse Fliegen nicht möglich. Die Reise per Pferd ist dann auch bekanntlich einiges einfacher als per Esel.

Auf den etwas breiteren Wegen wurden Ochsen- und Eselwagen in verschiedenen Konfigurationen eingesetzt. Der Antrieb des Ochsentransportes lieferte Handei, der nördlichste Weiler in Mazumbai. Die dort gelegene grosse Wiese lieferte die Energie für alle dort einquartierten Ochsen. Der zuständige Hirte und Ochsenflüsterer, Hassani Kichaa, oblag die sehr mühsame Aufgabe die recht wilden Tiere an Gehorsam und Zugarbeiten zu gewöhnen. Wurde das Gefährt mit vier oder sogar mit sechs

Ochsen bespannt waren jeweils mehrere Leute und viel Geschrei nötig, um die Transporteinheit in Bewegung zu halten.

Vormarsch des Verbrennungsmotors

Doch sehr rasch haben dann nach dem Zweiten Weltkrieg die per Verbrennungsmotor angetriebenen Vehikel Fuss respektive Rad gefasst. Für Mazumbai hiess das aber zuerst 16 km Fahrstrasse zu bauen. Alles von Hand mit Hacke und Schaufel. Die Strasse führt einen langen, steilen, nach Osten gewendeten Hang entlang. Immer hinein in die Täler und wieder hinaus um die Geländenasen herum. Da der Hang steil ist, musste viel Boden von der Berg- zur Talseite geschafft werden. An manchen Stellen musste die Fahrbahn durch Trockenmauern gestützt werden. Dazu wurden mit Hammer und Meissel rechteckige Blöcke aus dem Fels zurechtgehauen. Viele Wasserdurchläufe waren nötig um während der Regenzeit die grossen Wassermengen auf die Talseite der Strasse zu leiten.

Angefangen hat der motorisierte Personentransport in Mazumbai etwa 1947 mit einem International Harvester Personenwagen mit Holz Karosserie. Bei dieser Fahrzeugart liefert der Hersteller nur ein Chassis mit einem Frontaufbau inklusive Frontscheibe, den Rest erstellte der Schreiner. Diese unter dem Ausdruck «Woody» kursierenden Fahrzeuge sind heute sehr hoch geschätzte Sammlerobjekte. In Mazumbai wurde dieses Fahrzeug mit dem wuchtigen Reihen-6-Zylindermotor für alle möglichen Transportaufgaben eingesetzt.

Der Willys kommt

Aufgrund der sehr schlechten und in der Regenzeit auch schlammigen Strassen folgte dann fast gleichzeitig ein weiterer Amerikaner, ein geländegängiger Willys Overland CJ-2A, auch besser bekannt als ziviler Militärjeep. Dieser Willys spielte über eine sehr, sehr lange Zeit eine wichtige Rolle in Mazumbai. Sowohl bei Safaris bis weit in den

Bequemes Reisen in der Kutsche.

Schön sieht «Woody» schon aus...

....nur fehlte dem «Woody» einfach manchmal der Allradantrieb.

Süden vom damaligen Tanganjika, wie auch als Fahrschulwagen. Transport von kranken und verletzten Afrikanern und Europäern in das entfernt liegende Spital. Transport tausender Tee-Setzlingen quer durch den Urwald, ohne jegliche Strassen, dafür mit Traktionsketten an allen vier Rädern.

Für die Warentransporte löste sehr bald ein normaler International Harvester Traktor mit Zweiachsanhängern die ungeliebten, störrischen Ochsengefährte ab. Der etwas umständliche und aufgrund seines Dreiradfahrwerks auch recht gefährliche Traktor fand später sein Einsatzgebiet nur noch beim Antrieb des Hobel- und Sägewerkes, dann aber auch beim Betrieb einer mobilen Getreidemühle.

Warentransporte

Für die grösseren Warentransporte zur Küste, mit den Hafenanlagen in Tanga, wurde ab etwa 1950 ein Bedford Kleinlastwagen eingesetzt. Dieses Vehikel spielte eine unscheinbare Rolle, darum ist auch nur ein Symbolbild vorhanden. Ein kapitaler Motorschaden, bei dem sich ein Kolben durch die Seitenwand aus dem Kurbelgehäuse «entfernte», setzte dann den Schlusspunkt unter das Thema Lastwagen

Der International Harvester Traktor mit Zweiachsanhängern.

in Mazumbai. Für grössere, weitere Transporte wurden fortan entsprechende Transportunternehmen berücksichtigt.

Ein Mercedes Benz Unimog (**Uni**versal **Mo**tor **G**erät) wurde 1953 beschafft. Chininrinden, Baumstämme, Kaffeebohnen, Brennholz und vieles mehr wurden auf einem Anhänger und auf der Ladebrücke transportiert. Sogar zwei Anhänger, beladen mit schweren Baumstämmen wurden dem kleinen Kraftprotz zugemutet.

Auch Jagdtrophäen in Form einer geschossenen Wildsau oder Maissäcke der örtlichen Bevölkerung fanden auf der bis zu einer Tonne belastbaren Ladebrücke Platz. Steckengebliebene Fahrzeuge aller Art wurden geborgen und mit einem angehängten Grader die Strasse «gehobelt». Links unten ist das im Bild zu sehen mit dem Autor am Steuer.

Um die immer grösseren Mengen von Schwarztee-Blättern zur 20 km entfernten Verarbeitungsanlage zu transportieren wurden zuerst zwei Volkswagen Pickup nacheinander eingesetzt. Später folgte ein ISUZU Kleinlastwagen für diese Aufgabe. Dieses japanische Fahrzeug hat sich wacker durch die Bergstrassen gekämpft. Öfters war jedoch der Antriebsstrang diesen Strapazen nicht gewachsen. Viele Reparaturen waren die Folge. Trotzdem transportierte der ISUZU viele Jahre lang unzählige von Tonnen Teeblätter durch die Usambaraberge.

Beim Personentransport wurde allmählich der grösser werdenden Familie Rechnung getragen. Nach dem International Harvester «Woody» folgte 1956 ein Volkswagen Pickup mit Blachenverdeck. Wie Bild zeigt war die Kommunikation innerhalb der Familien während der Reise etwas «schwierig». Und die Aussicht bei Regenwetter mit heruntergelassener Blache sehr eingeschränkt, genau genommen überhaupt nicht vorhanden.

Später übernahm dann ein Land Rover Typ 107 den Familientransport, ebenfalls ein Pickup mit Blachenverdeck. Dieselbe Holzbank wurde aus dem VW verwendet, nur musste den nun vorhandenen Radkästen Rechnung getragen werden. Wie üblich in Mazumbai, rize-raze mit der Säge, wurden kurzerhand die nötigen Aussparungen herausgesägt. Damals wurde bei solchen Themen nicht lange gefackelt. Leider ist kein Bild von diesem Land Rover verfügbar.

Für die Schönwetterperioden fanden dann aber auch zwei reine Personenwagen den Weg nach Mazumbai. Ein Mercedes Benz Typ 170D und später ein Typ 190. Beide Fahrzeuge brachten etwas mehr Fahrkultur in den sonst recht rustikalen Fuhrpark.

Für den Allwetter Personentransport folgt jetzt die grosse Zeit der Willys Overland Stationwagen. Ab 1954 wurden im Abstand von vier Jahren gleich zwei dieser universellen, sehr geländegängigen Fahrzeuge angeschafft. Beide Fahrzeuge standen ungewöhnlich lange in wechselnder Ablösung sowohl für Personentransporte, Safaris und daneben auch für den Teeblättertransport bei schlechtem Wetter im Einsatz.

Zusammen mit dem kleinen CJ-2A haben die drei Willys zweifelsohne den grössten Beitrag zur Entwicklung des Transportwesens in Mazumbai beigetragen.

Infolge der nicht mehr existierenden Willys-Markenvertretung in Tanzania und auch des besseren Federungskomforts wegen, wurde 1974 einer der Willys Stationwagen durch einen britischen Range Rover ersetzt. Dieser Range Rover bildete von nun an die tragende Rolle im Personentransport, sowohl in Mazumbai, wie auch bei den Safaris in ganz Tanzania.

Der Range Rover bildete später eine tragende Rolle im Personentransport in Tanzania.

Der Willys Overland Stationwagen in seinem Element.

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 Christian an / S'inscrire à Christian : vicepresident@lros.ch

	LRoS Anlässe	Weitere spannende Anlässe
April	**19.04. - 22.04.2019, Les Gambes, Échenoz-le-Sec (F)** GALLIERTREFF an Ostern – Asterix & Obelix in Frankreich, Elsass / Rencontre des Gaulois Asterix & Obelix en Alsace à Pâques **26.04.2019, Augst** Höck/Stamm April: Thema Technik bei Heinz und Vreni / Stamm d'avril chez Heinz et Vreni, thème technique	**27.04 - 28.04.2019,** «Historic Vehicle Days» Ausfahrt der Oldtimer in der ganzen Schweiz **27.04.2019** Land Rover Meet, Ace Café Luzern
Mai	**24.05.2019, Endingen** Höck/Stamm Mai: bei Paul & Tonia in der Waldhütte von Endingen / Stamm chez Paul & Tonia dans la cabane forestière de Endingen	**17.05. - 19.05.2019 Ampflwang (A)** Internationales Landrovertreffen 2019 im Hausrückpark / Rencontre internationale au Hausrückpark
Juni	**28.06.2019, Thenissey** Adventure Thenissey 2019	**15. - 16.06.2019** Bergrennen Hemberg mit LRoS Camp **20. - 23.06.2019** Offroadmesse Abenteuer & Allrad, Bad Kissingen (D)
Juli	**05.07.2019, Bière** «Series en Helvetie» 2019 in Bière	
August	**30.08.2019** LRoS Höck	**25.08.2019** British Car Meeting Mollis
September	**27.09.2019** LRoS Höck	**06. - 08.09.2019** Swiss National (LRC Edelweiss) Finsterhennen

Neuheit 2019
Hybrid-Dachzelt
RoofLodge® MAIKHAN
RoofLodge® EXO
Wieder lieferbar!
Das Schnellaufbauzelt
aus dem Dachzelttest 2018
des Explorer-Magazins.
RoofLodge® Evolution II
Das Erfolgsmodell
geht in die
nächste Runde.
Nakatanenga
4x4-Equipment
Inh. Peter Hochsieder e. K. - Ludwig-Erhard-Ring 30
92348 Berg bei Neumarkt - fon +49 (0) 9181 - 466644
info@nakatanenga.de - www.nakatanenga.de

Zu Verkaufen

Land Rover Defender 90
(50 Jahre Jubiläumsmodell 1998)

Aus zweiter Hand (seit 2006 in meiner Hand)
Rarität, nur an Liebhaber zu verkaufen
KM-Stand: 128'000 km
8 Zylinder, Benzin, 4.0 Liter, Automat
Nummer D072 von 180
1. Inverkehrsetzung: 28.04.1999
Letzte MFK: 11.08.2017

Preis: nach Vereinbarung

079 439 66 76 Mobil
roger.kaelin@ggs.ch

OFFROAD MONKEYS

Nie wieder verrostete oder ausgeschlagene Türscharniere!

Hol dir High Quality Parts made in Germany!

PARTS, BUILT FOR EXTREME USE

- Türschaniere
- Hecktürschaniere
- Scheibenrahmenhalter
- Motorhaubenhalter
- uvm.

Weitere hochwertige Zubehör-Teile für Land Rover Defender auf www.offroad-monkeys.de!

Pöttmeser Str. 166
86669 Köngismoos

Tel.: +49 (0) 84 33 / 2 49 00 10
info@offroad-monkeys.de

Mitglieder erhalten 5% Rabatt auf ihren ersten Einkauf

LAND-ROVERS SWITZERLAND

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°

Augst

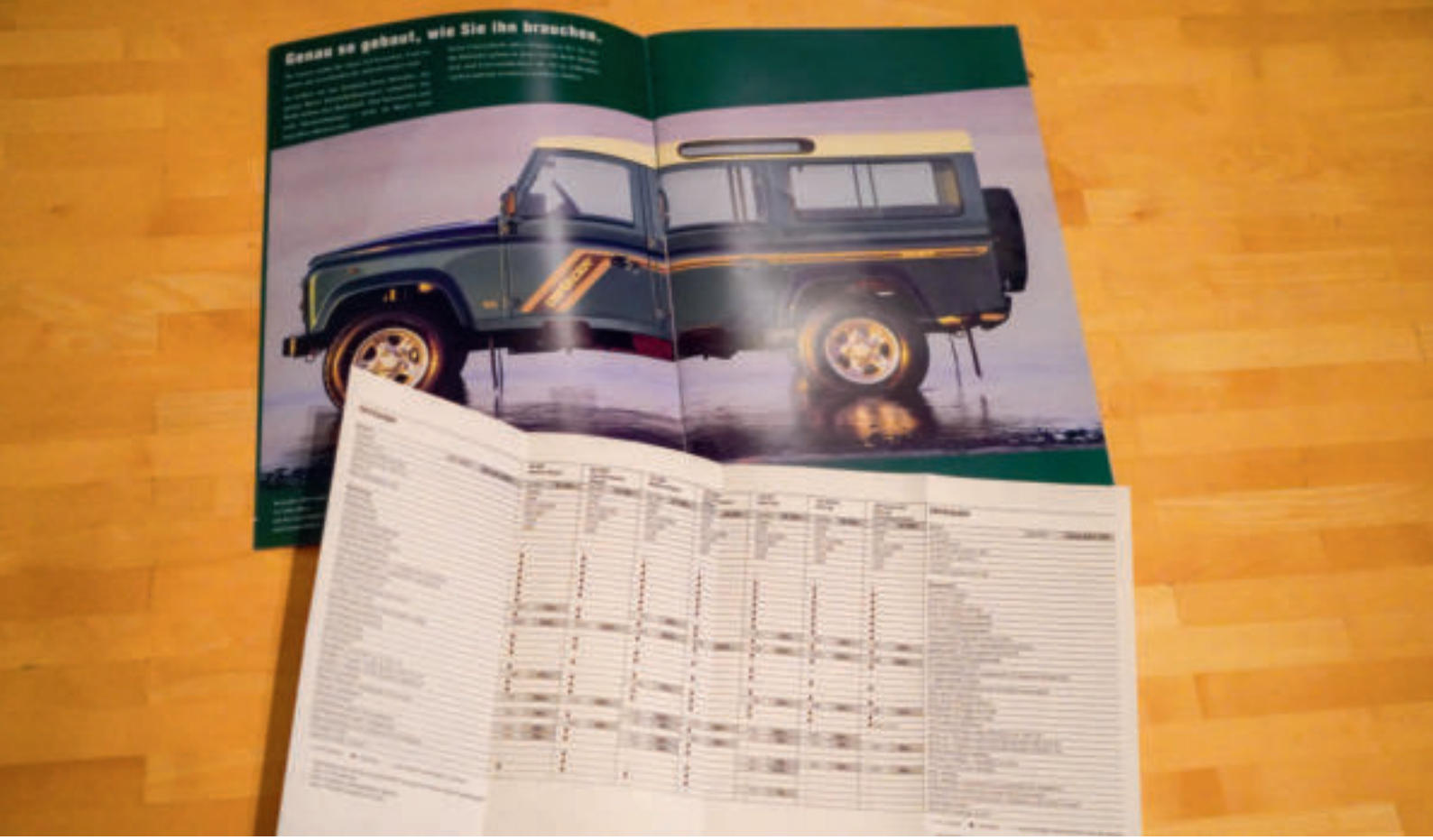
Schulstrasse 10 (Parkplatz bei Schulhaus)
Google Maps Link: https://goo.gl/maps/Wkewqh9NqqP2
Koordinaten: N 47.53326° E 7.71831°

Reinach – GV-Ort

Saalbau, Hauptstrasse 29, 5734 Reinach
Google Maps Link: https://goo.gl/maps/gAU8Fx2wtkQ2
Koordinaten: N 47.254200° E 8.182639°

Luzern – Raclette Ort

Epper AG, Horwerstrasse 81, 6005 Luzern
Google Maps Link: https://goo.gl/maps/oymAdY4gkzs
Koordinaten: N 47.036092° E 8.302755°



Auf ins Jahr 2019

Ein kleiner Rückblick in die 1990er Jahre und ein Ausblick auf ein tolles Jahr

Text und Bilder: Patrick Amann

Nun sitze ich also wieder mal vor dem PC und schreibe den Bericht für unser Magazin. Das ist für mich im Moment nicht sehr einfach, denn ich schreibe diese Zeilen ein paar Tage vor der GV des LRoS, also einige Zeit vor der Ausgabe des ersten Club-Heftes in diesem Jahr. Daher kann ich Euch auch noch nicht erzählen, ob ich nun in Australien einen Land Rover gefahren bin oder nicht. Das werde ich aber in der nächsten Ausgabe nachholen.

Wie schnelllebig die Zeit ist habe ich in den letzten Tagen wieder mal erleben dürfen. Ein Arbeitskollege, den ich über all die Jahre meines Arbeitslebens immer wieder mal in diversen Firmen traf, durfte im vergangen Jahr seine Pension antreten. Er ist ein aktiver Mensch, dem es in der Pension sicher nicht langweilig wird.

Preislisten und Zubehör

Beim Aufräumen seines Arbeitsplatzes hat er Unterlagen gefunden, die er mir überlassen hat. Wer kann sich noch an die Firma STREAG AG erinnern? Wie ihr sehen könnt war die Firma STREAG AG die Ansprechstelle wenn man sich in den 1990er Jahren für Land Rover interessierte (Diese Firma hat auch über viele Jahre die Rückseite unseres Landy Club-Heftes gesponsert). So hat es auch mein ehemaliger Arbeitskollege getan, nachdem ich ihm von meinen Reisen in Afrika und den Alpentouren erzählt habe. Die Firma hat ihn dann mit allen nötigen Unterlagen versorgt.

Interessant finde ich in solchen Fällen immer die Preisliste. Ende der 90er Jahre kostetet der 110er Station Wagon SFr. 37'000.- für weitere SFr. 640.- bekam man dann noch ein Stereo Radio/Kassettengerät ab Werk dazu. Wer sich den 110er County Station Wagon für SFr. 40'000.- nicht leisten konnte, konnte die seitlichen Zierstreifen vom County für SFr. 160.- nachbestellen. Auch die Tatsache, dass man sich entscheiden musste, ob Klimaanlage oder Radio/Kassettengerät bringt mich heute zum Schmunzeln. Das war eben eine ganz andere Zeit, wenn es auch erst 20 Jahre her ist.

Was gibt es Neues vom SHVF

Am Samstag vor der GV des LRoS, am 26. Januar also, war wieder der Ausbildungstag aller Fahrzeuginspektoren in Baden. Sie haben sich weiter gebildet, dass wir weiterhin FIVA-Identity Card erstellen können.

Aufruf Historic Vehicle Days

Weiter haben wir folgende News vom Verband erhalten. «Die SHVF lanciert für 2019 und die folgenden Jahre ein nationales Wochenende der historischen Fahrzeuge, ganz nach dem Vorbild von Frankreich, England und Schweden. Der Dachverband ruft alle Clubs und ihre Mitglieder auf, Samstag 27. und Sonntag 28. April einen Beitrag an die «Historic Vehicle Days» zu leisten. An diesem Wochenende soll das historische Fahrzeuge in den Vordergrund treten. Wir wollen unsere Fahrzeuge auf den Strassen sichtbar

machen und dafür einstehen, dass unsere mobilen Kulturgüter uns und vielen Kindern und Erwachsenen grosse Freude machen können.»

Der LRoS hat in diesem Jahr kein Anlass geplant, nichts desto trotz denke ich, dass jeder einzelne an diesem Wochenende sein Old- oder Joungtimer auf der Strasse zeigen soll. Wer unschlüssig ist was er machen soll, kann auch eine der offiziellen Veranstaltungen besuchen (https://www.shvf.ch/images/Bilder/Publikationen/Liste-Aktivitaeten-Hist.VehicleDays2019_oP.pdf). Wichtig ist einfach, dass wir zeigen, dass es viele Oldtimer gibt, die auf der Strasse unterwegs sind.

In diesem Sinne wünsche ich eine gute Zeit und bis zum nächsten Mal.... falls ihr mich dann an der GV wieder gewählt habt. ;-)

Happy Landrovering
Patrick Amann

HISTORIC VEHICLE DAYS CH 27./28.4.2019

SHVF
SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

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 !

Das Clubjahr 2018

Jahresbericht des Präsidenten, Januar 2019

Text: Daniel Hotz; Bilder: Paul Vock

Liebe Clubfreundinnen, liebe Clubfreunde

Auch im 2018 durften wir als Club viele schöne Anlässe im In- und Ausland erleben. Mit stattlichen Delegationen fuhren wir an die Jubiläums-Treffen des Land Rover Club Holland und des Land Rover Club Luxemburg. Einige von uns nahmen an der Reise in den Osten Deutschlands mit Besuch des P3 Clubs und abwechslungsreichem Kulturprogramm teil. Andere bewegten ihre Land Rover im Gelände von Chateau Thenissey in Frankreich oder in den Westalpen. Schöne Ausfahrten und gemütliche Stunden wurden auch in Gstaad und beim Besuch einer Whiskey-Destillerie geboten. Auch die traditionellen Monats Höck wurden regelmässig durchgeführt.

Das ist nicht selbstverständlich bei der Anzahl Teilnehmern, die wir unterdessen jeweils begrüssen dürfen. Uns ist es als Vorstand wichtig, die Höcks auch weiterhin als gemütliche Treffen im privaten Rahmen mit Verpflegung zum Selbstkostenpreis durchführen zu können. Wir wollen auch für Familien ein attraktiver Verein bleiben.

Clubleben

Ein grosser Dank an dieser Stelle an die Organisatoren, Gastgeber und alle die in Form von Vorträgen oder wie auch immer unsere Anlässe und Höcks ermöglichen und bereichern. Immer öfters sind es die Firmen unserer Mitglieder, die uns den Platz für unsere Höcks zur Verfügung stellen, bitte berücksichtigt diese entsprechend.

Das vielseitige Programm und der ansprechende Auftritt des LRoS kommen in der Land Rover Szene offenbar weiterhin gut an. Auch letztes Jahr durften wir mehr Mitglieder im Club willkommen heissen als wir verabschieden mussten. Damit ist der LRoS das sechste Jahr in Folge seit 2013 gewachsen auf heute 653 Mitglieder. Das wir als Club so erfolgreich sein dürfen, verdanken wir einem engagierten Vorstand.

Mitgliedschaften	2018	2017	2016	2015
Familienmitglieder	304	294	255	223
Einzelmitglieder	278	290	250	241
Passivmitglieder	48	43	40	37
Ehrenmitglieder	18	18	18	18
Freimitglieder	4	4	3	3
TOTAL	**652**	**649**	**566**	**522**

Eintritte	2018	2017	2016	2015
TOTAL	**48**	**90**	**55**	**82**

Austritte	2018	2017	2016	2015
TOTAL	**45**	**15**	**15**	**14**

Die Arbeit im Vorstand

Töbi Maag, der als Vizepräsident und Programmverantwortlicher immer für alle Anliegen und Ideen ein offenes Ohr hat, koordiniert, organisiert, motiviert, informiert und dafür sorgt, dass wir ein abwechslungsreiches und schönes Jahresprogramm anbieten können. Danke Töbi, dass Du dich vor sechs Jahren von mir auf dem Campingplatz von Saignelégier hast überreden lassen, in den Vorstand zu kommen. Danke für die ungezählten Stunden, die wir persönlich oder am Telefon zu den unterschiedlichsten Themen der Vorstandsarbeit und des Clublebens debattierten. Töbi wird sich nicht mehr zur Wahl stellen und ich freue mich gemeinsam mit ihm, dass wir mit Christian Geissmann einen engagierten Nachfolger finden konnten.

Paul Vock, der als Webmaster nicht nur unsere schöne und informative Webseite gestaltet und verwaltet, sondern auch das Forum und unsere Facebook Seite betreut. Da hilft es natürlich, dass Paul nicht nur beim Schreiben seine Begabung unter Beweis stellt, sondern auch schöne Bilder mit seiner Kamera schiessen kann. Diese Fähigkeiten habe ich an Paul schon bewundert, als er noch die Webseite der Schweizer Superkarpata-Teams betreute. Er fragte mich damals an, ob ich während der Rallyes – an denen er und Sandra selbst teilnahmen – bereit wäre, die per SMS eintreffenden News vom Rennen auf die Webseite zu übertragen. Das machte ich natürlich gerne. Im Gegenzug bat ich Paul, sich im Vorstand des LRoS als Webmaster zu engagieren. Danke Paul, dass Du „ja“ gesagt hast!

Nach dem unser vormaliger Clubshop-Verantwortlichen Thomas Huggler viel zu früh seinem Krebsleiden erlag, meldete sich Harry spontan, um den Shop zu übernehmen. Seither stellt sich Harry der Herausforderung, immer wieder neue attraktive Artikel im Shop anzubieten, ohne dabei Ladenhüter anzusammeln. Harry hat den Clubshop um viele tolle Produkte bereichert und mit zahlreichen innovativen Ideen weiterentwickelt. Und so ganz nebenbei hat er durch das Schleppen der vielen Shop-Kisten unzählige Kalorien verbrannt. Vielen Dank Harry, dass Du damals so spontan bereit warst, einzuspringen! Übrigens, Harry ist auch der perfekte Kumpel, um im Internet ersteigerte alte Land Rover aus den verschiedensten Ecken Europas in die Schweiz zu fahren.

Olaf Grewe, der als Redaktor unser Clubmagazin weiter professionalisiert hat und nun auch inhaltlich mit seinem hohen qualitativen und thematischen Anspruch noch spannender und informativer gestaltet. Olaf ist voller guter Ideen und haut gerne auch mal selbst in die Tasten, um ein Mitglied oder sein Fahrzeug zu portraitieren. Seine Texte zeugen von seiner Begeisterung für Land Rover und den LRoS. Olaf war uns schon vor seiner Zeit durch seinen Blog Suisse-Landy bekannt. Über einen gemeinsamen Bekannten kam Olaf schliesslich in den LRoS und meldete mir sein Interesse an der Mitarbeit am Magazin. Nach dem Rücktritt von Benel Kallen und der interimistischen Herausgabe des Jubi-Magazins durch Jana Nikitin übernahm Olaf die Verantwortung für das Club-Magazin. Unterstützt wird Olaf dabei von Babara Glück, die sich um die Inserenten kümmert. Vielen Dank Olaf und Barbara für Euren Einsatz!

Patrick Amann, unser dienstälteste Mann im Vorstand, der sich mit viel Hingabe und Wissen um die Belange unserer dienstältesten Fahrzeuge des Clubs kümmert. Patrick ist verantwortlich für die FIVA Fahrzeug-Pässe und koordiniert die SHVF Schulungen für unsere Fahrzeuginspektoren. Den Besitzern von Serie-Fahrzeugen steht Patrick mit seinem technischen Wissen, seinem Netzwerk und vielen guten Tipps immer gerne zur Seite. Vor einigen Jahren fuhr ich gemeinsam mit Patrick an ein Land Rover Treffen bei Eastnor Castle in England. Es war anlässlich des 60-Jahre Jubiläums von Land Rover, dass einige Serie 1 Besitzer aus der Schweiz den weiten Weg unter ihre Räder nahmen. Ich war beeindruckt, wie viele Bekannte Patrick in der englischen Serie-Land Rover Szene hat und wie gut vernetzt er in dieser Oldtimer Szene ist. Vielen Dank Patrick, dass Du dieses Netzwerk dem LRoS zur Verfügung stellst!

Manuel Massetti, unser Eventmanager. Er organisiert Club-Reisen in die Pyrenäen und die Westalpen und hilft tatkräftig bei allem, was anfällt. Wenn man Hilfe braucht, Manuel ist da. Ursprünglich war die Aufgabe des Eventmanagers das Unterstützen bei der Organisation und Durchführung von Clubanlässen. Mit der Digitalisierung wurde vieles einfacher und die meisten Clubhöcks werden heute an den immer gleichen Orten durchgeführt. Mit dem Entscheid von Manuel, sich nicht mehr für ein weiteres Amtsjahr zur Verfügung zu stellen, haben wir im Vorstand deshalb beschlossen, diese

Dani überreicht Martin die Auszeichnung «Member of the Year» 2018!

Funktion nicht mehr zu besetzen. Danke Manuel, dass ich Dich vor sechs Jahren während einer unserer Schrauber-Samstage in Deiner Garage für die Mitarbeit im Vorstand gewinnen durfte!

Tom Hunziker, unser Kassier. Er behält den Überblick über unsere Finanzen, zahlt die Rechnungen und führt gemeinsam mit seinem Vorgänger René Klingler, der im Hintergrund noch immer aktiv ist, die Buchhaltung. Darüber hinaus ist Tom als Informatiker auch für die IT-Belange des Vorstands mitverantwortlich. Tom lebt seinen Land Rover Traum und verbringt einen guten Teil des Jahres als ATW Tourenleiter in den verschiedensten Ländern Afrikas. Danke Tom, dass Du Dich von Töbi hast für dieses Engagement gewinnen lassen!

Claudia Frehner war schon als Jugendliche mit ihren Geschwistern und ihrem Vater Fritz im Club aktiv. Heute führt sie unser Sekretariat. Claudia verschickt den Neumitgliedern das Willkommens-Paket mit Clubmagazin, Clubkleber, Mitgliederausweis und Informationen zum Club. Zudem führt Claudia die Mitgliederlisten, verschickt die Informationsmails und an den Vorstandssitzungen führt sie Protokoll. Nach dem Rücktritt von Christoph Frey fragten wir Claudia, ob sie nicht Lust hätte, uns im Vorstand zu unterstützen. Sie sagte „ja“ und dafür danke ich Dir, Claudia!

Repräsentanz

Als Präsident durfte ich im vergangenen Jahr, begleitet von einer stattlichen Anzahl von Clubmitgliedern, den Präsidenten der Land Rover Clubs in Holland und Luxemburg zum Clubjubiläum gratulieren. Ich repräsentierte den LRoS wiederum an den Präsidenten-Soirée des Schweizer Dachverbandes der Oldtimer Clubs SHVF und an diversen Anlässen befreundeter Clubs in der Schweiz. Die Pflege unserer guten freundschaftlichen Kontakte zu anderen Land Rover Clubs auch in der französischen Schweiz, aber auch weiteren Clubs mit ähnlichen Interessen ist mir und dem ganzen Vorstand ein wichtiges Anliegen.

Zu meinen Aufgaben gehörten aber auch das Organisieren der Vorstandssitzungen und einem Vorstandswochenende, an dem nebst vieler Clubtraktanden auch die Pflege der Kameradschaft nicht zu kurz gekommen ist; das Schreiben des Editorials «Am Steuer des LRoS» und die Nachrufe auf verstorbene Clubfreunde. Auch gab es wiederum viele Anfragen unterschiedlichster Art zu beantworten. Es gab Anfragen nach Land Rover für Werbezwecke, Filmaufnahmen, Hochzeiten und vieles mehr. Ich versuchte, an möglichst vielen Anlässen die Neumitglieder persönlich zu begrüssen und den Organisatoren zu danken. Und natürlich gab es auch ausserhalb der offiziellen Clubanlässen schöne Kontakte zu Mitgliedern. Sei im persönlichen Gespräch, per Telefon oder via Email.

Gemeinsam mit meinen Vorstandkollegen durfte ich in den vergangenen 6 Jahren vieles bewegen. Der LRoS:

- bietet seinen Mitgliedern nun wieder ein abwechslungsreiches und vielfältiges Clubleben
- präsentiert sich mit einer attraktiven, informativen und aktuellen Webseite
- verfügt über einen rege belebten und beliebten Facebook Auftritt
- gibt ein professionelles und über die Clubgrenzen hinaus beachtetes Clubmagazin heraus

Töbi, der alte und Christian, der neue Vizepräsident im Gespräch mit Ueli.

- pflegt wieder gute Freundschaften zu anderen Clubs im In- und Ausland
- ist in der Zeit um die doppelte Mitgliederzahl gewachsen
- engagiert sich im SHVF dafür, dass wir unsere Fahrzeuge auch in Zukunft bewegen dürfen.

In der aktuellen politischen Debatte um die Zukunft der Mobilität, die nicht nur sachlich geführt wird, ist es wichtig für uns, gemeinsam mit anderen Interessengruppen ein Stimme in den entscheidenden Gremien zu haben, die gehört wird.

Und was uns besonders wichtig ist, der Club blieb trotz Wachstum und Veränderungen seinen Wurzeln und seinem Leitbild treu. Wir sind auch weiterhin der Club in dem sich Junge, Alte, Familien, Serie-Liebhaber, Schrauber, Reisende, Offroad-Freaks und überhaupt alle Freunde von Land Rover mit Freude und Toleranz begegnen.

Wenn ich mich heute nicht mehr zur Wahl stelle, dann nicht, weil mir die Vorstandsarbeit keine Freude mehr machen würde. Das Amt als Präsident des LRoS bereitet mir noch immer grosse Freude und erfüllt mich mit Stolz. Ich bin aber überzeugt, dass das Amt des Präsidenten von einem Wechsel nach ca. 5 Jahren profitiert. Während die meisten anderen Vorstandsressorts mit dem Wissen und der Erfahrung ihrer Inhaber über die Jahre gestärkt werden, sollte der Präsident nach meiner Auffassung nicht zu lange im Amt verbleiben. Sonst droht Stillstand.

Deshalb bin ich froh, dass sich mit Barbara Glück eine engagierte Frau für das Amt als Präsidentin zur Verfügung stellt. Ich bin überzeugt, Barbara wird den Club mit viel Engagement und vielen neuen Ideen weiter prägen und entwickeln. Ich wünsche Barbara in ihrer neuen Aufgabe viel Freude und Erfolg. Meinen Vorstandskollegen danke ich für sehr gute Zusammenarbeit und die schönen Momente, die wir immer wieder gemeinsam erleben durften. Den Mitgliedern des LRoS danke ich für das mir als Präsident entgegengebrachte Vertrauen und die vielen motivierenden und tollen Begegnungen!

Das Protokoll ist wie gewohnt auf der Website veröffentlicht.

Herzlich
Daniel Hotz; Präsident LRoS 28.1.2013 bis 28.1.2019

Die Abstimmung läuft.

L'année club 2018

Rapport annuel du président, janvier 2019

Texte: Daniel Hotz; Photos: Paul Vock

Chères amies, chers amis du club

Aussi en 2018, nous avons eu l'occasion de vivre avec le club de nombreux événements magnifiques en Suisse et à l'étranger. Avec de formidables délégations, nous avons assisté aux anniversaires du Club Land Rover Hollandais et du Club Land Rover Luxembourgeois. Certains d'entre nous ont participé au voyage en Allemagne de l'Est avec une visite au Club P3 et un programme culturel varié. D'autres se sont déplacés dans la région du Château Thenissey en France ou dans les Alpes de l'Ouest. De belles excursions et des moments de convivialité étaient également proposés à Gstaad ainsi que lors de la visite d'une distillerie de whisky. Aussi les traditionnelles rencontres mensuelles (Höck) ont été effectuées régulièrement. Cela ne va pas de soi étant donné le nombre de participants voulant s'y joindre. Il est important pour nous, en tant que comité de direction, que les « Höcks » puissent continuer à être une réunion sympathique dans un cadre privé avec des repas à vos propres frais au prix coûtant.

Nous voulons aussi rester une association attractive pour les familles. Nous aimerions profiter de cette occasion pour remercier les organisateurs, les hôtes et tous ceux qui nous ont permis d'organiser et d'enrichir nos événements sous la forme de conférences ou autres. De plus en plus souvent, ce sont les entreprises de nos membres qui nous fournissent l'espace pour nos rencontres et Höcks. Nous vous prions de les considérer en conséquence.

Dani übergibt Babs das Steuer am LRoS. Viel Erfolg!

Le programme varié et la présentation attrayante du LRoS continuent d'être bien accueillis par la communauté Land Rover. L'année dernière aussi, nous avons pu accueillir plus de membres au club que nous n'avons eu à leur dire au revoir. C'est la sixième année consécutive depuis 2013 que le LRoS compte 653 membres. Notre succès en tant que club repose sur un comité de direction engagé.

Töbi Maag, vice-président et responsable du programme, est toujours à l'écoute de toutes les suggestions et idées, coordonne, organise, motive, informe et veille à ce que nous puissions offrir un programme annuel varié et attrayant. Merci, Töbi, de m'avoir convaincu, il y a six ans, au camping de Saignelégier, de vous rejoindre au sein du comité. Merci pour les innombrables heures que nous avons consacrées, soit en personne, soit au téléphone, à débattre d'une grande variété de sujets liés au travail du comité et à la vie du club. Töbi ne se présentera plus aux élections et je suis ravi que nous ayons pu trouver un successeur engagé tel que Christian Geissmann.

Paul Vock, webmaster, qui non seulement conçoit et administre notre intéressant site web, gère aussi le forum et notre page Facebook. Bien sûr, cela aide que Paul ne fasse pas seulement preuve de son talent en écrivant, mais qu'il puisse aussi capturer de belles photos avec son appareil. J'admirais déjà ces capacités quand Paul était encore en charge du site web des équipes suisses de SuperKarpata. Il m'a demandé à l'époque si je serais prêt à transférer les résultats de la course sur le site web par SMS pendant les rallyes - auxquels lui et Sandra ont participé eux-mêmes. J'étais heureux de le faire, bien sûr. En retour, j'ai demandé à Paul de rejoindre le comité du LRoS en tant que webmaster. Merci Paul d'avoir dit oui !

Après le décès bien trop précoce de Thomas Huggler, notre ancien gérant du club shop, Harry nous a spontanément contactés pour lui succéder. Depuis lors, Harry a relevé le défi d'offrir constamment des articles nouveaux et attrayants dans le shop sans accumuler trop de marchandise non vendue. Harry a enrichi la boutique du club avec de nombreux produits de qualité et l'a remplie de nombreuses idées originales. Et au fait, il a brûlé de nombreuses calories en trimballant les nombreux cartons du shop. Merci Harry d'avoir été si spontané et prêt à intervenir ! D'ailleurs, Harry est aussi le meilleur équipier pour conduire de vieux Land Rover aux quatre coins de l'Europe et en Suisse, que vous avez achetés aux enchères sur Internet.

Olaf Grewe, qui, en tant que rédacteur en chef, a professionnalisé notre magazine du club et rend maintenant le contenu encore plus intéressant et enrichissant avec ses standards qualitatifs et thématiques élevés. Olaf est plein de bonnes idées et apprécie présenter dans le magazine un membre et son véhicule. Son texte prouve son attachement au Land Rover et au LRoS. Olaf nous était déjà connu de par son blog Suisse-Landy. Olaf a finalement rejoint le LRoS par une connaissance mutuelle et m'a fait part de son intérêt à travailler pour le magazine. Après la démission de Benel Kallen et la publication provisoire du magazine « Jubi » par Jana Nikitin, Olaf a repris la responsabilité du magazine du club. Olaf est soutenu par Babara Glück, qui s'occupe des annonces publicitaires. Un grand merci à Olaf et Barbara pour votre engagement !

Patrick Amann, notre plus ancien membre du comité de direction, assure avec cœur et savoir-faire l'entretien des véhicules les plus anciens du club. Patrick est responsable des passeports des véhicules FIVA et coordonne les formations SHVF pour nos inspecteurs de véhicules. Patrick est toujours heureux d'aider les propriétaires de véhicules de série avec ses connaissances techniques, son réseau et ses nombreux bons conseils. Il y a quelques années, j'ai accompagné Patrick à une réunion de Land Rover à Eastnor Castle en Angleterre. Ce fut à l'occasion du 60e anniversaire de Land Rover et certains détenteurs de Série 1 de Suisse ont pris le volant. J'ai été impressionné par le nombre d'amis anglais de Patrick et de son réseau dans ce monde des voitures classiques. Merci Patrick d'avoir mis ce réseau à la disposition du LRoS !

Manuel Massetti est notre responsable événementiel. Il organise des voyages du club dans les Pyrénées, dans les Alpes occidentales et participe activement à tout ce qui se présente. Si vous avez besoin d'aide, Manuel est là. À l'origine, le rôle du responsable événementiel était d'aider à l'organisation et à la conduite des événements du club. Avec la numérisation, beaucoup de choses sont devenues plus faciles et la plupart des réunions d'aujourd'hui se déroulent dans les mêmes lieux. Avec la décision de Manuel de ne pas se présenter pour une autre année, nous avons décidé de ne pas pourvoir ce

poste. Un grand merci Manuel de ton engagement! J'ai pu te convaincre il y a six ans, un samedi dans ton garage.

Tom Hunziker, notre trésorier. Il suit nos finances, paie les factures et gère les comptes avec son prédécesseur René Klingler, qui est toujours actif en arrière-plan. En tant qu'informaticien, Tom est également co-responsable des questions informatiques au sein du comité de direction. Tom vit son rêve de Land Rover et passe une bonne partie de

l'année comme guide touristique ATW (Atlas Travel World) dans différents pays africains. Merci Tom d'avoir laissé Töbi te convaincre de cet engagement!

Claudia Frehner était déjà active dans le club à l'adolescence avec ses frères et sœurs et son père Fritz. Aujourd'hui, elle est la secrétaire de notre club. Claudia envoie aux nouveaux membres la documentation de bienvenue avec le magazine du club, l'autocollant du club, la carte de membre et des informations sur le club. De plus, Claudia conserve les listes des membres, envoie les e-mails d'information et établit les procès-verbaux des réunions du comité. Après la démission de Christoph Frey, nous avons demandé à Claudia si elle souhaitait nous soutenir au sein du comité. Elle a accepté et j'en remercie Claudia !

Représentation
En tant que président, j'ai pu saluer les présidents des Clubs Land Rover en Hollande et au Luxembourg l'année dernière, accompagnés par un nombre impressionnant de membres du Club. J'ai de nouveau représenté le LRoS à la soirée présidentielle de l'organisation suisse des anciens clubs SHVF et à diverses occasions dans des clubs en Suisse. Le maintien de nos bons contacts amicaux avec d'autres clubs de Land Rover également en Suisse romande, mais aussi avec d'autres clubs ayant des intérêts similaires est une préoccupation importante pour moi et l'ensemble du comité. Ma tâche consistait également à organiser les réunions du comité de direction, à organiser un week-end durant lequel camaraderie et LRoS était à l'ordre du jour, à rédiger l'éditorial «At the wheel of the LRoS» et les avis de décès aux amis du club. De plus il y a eu de nombreuses demandes de renseignements de nature très différente auxquelles il fallait répondre. Il y a eu des demandes de Land Rover pour de la publicité, des tournages, des mariages et plus encore. J'ai essayé de saluer personnellement les nouveaux membres à autant d'occasions que possible et de remercier les organisateurs. Et bien sûr, de bons moments avec les membres en dehors des événements officiels du club: soit dans une conversation personnelle, par téléphone ou par email.

Avec mes collègues du comité de direction, j'ai pu beaucoup évoluer au cours des six dernières années. Le LRoS :

- offre à nouveau à ses membres une vie de club diversifiée et variée
- se présente avec un site Web attrayant, informatif et à jour
- a une apparence vivante et populaire sur Facebook
- publie un magazine de club professionnel qui est respecté au-delà des frontières du club.
- entretient de bonnes amitiés avec d'autres clubs au pays et à l'étranger.
- s'est développé avec le temps et le nombre de membres à doubler
- s'est engagée dans la SHVF à faire en sorte que nous puissions continuer à rouler nos véhicules à l'avenir.

En ce moment, dans le débat politique sur l'avenir de la mobilité, qui n'est pas seulement mené objectivement par toutes les parties, il est important que nous ayons notre mot à dire dans les instances décisives qui se font entendre.

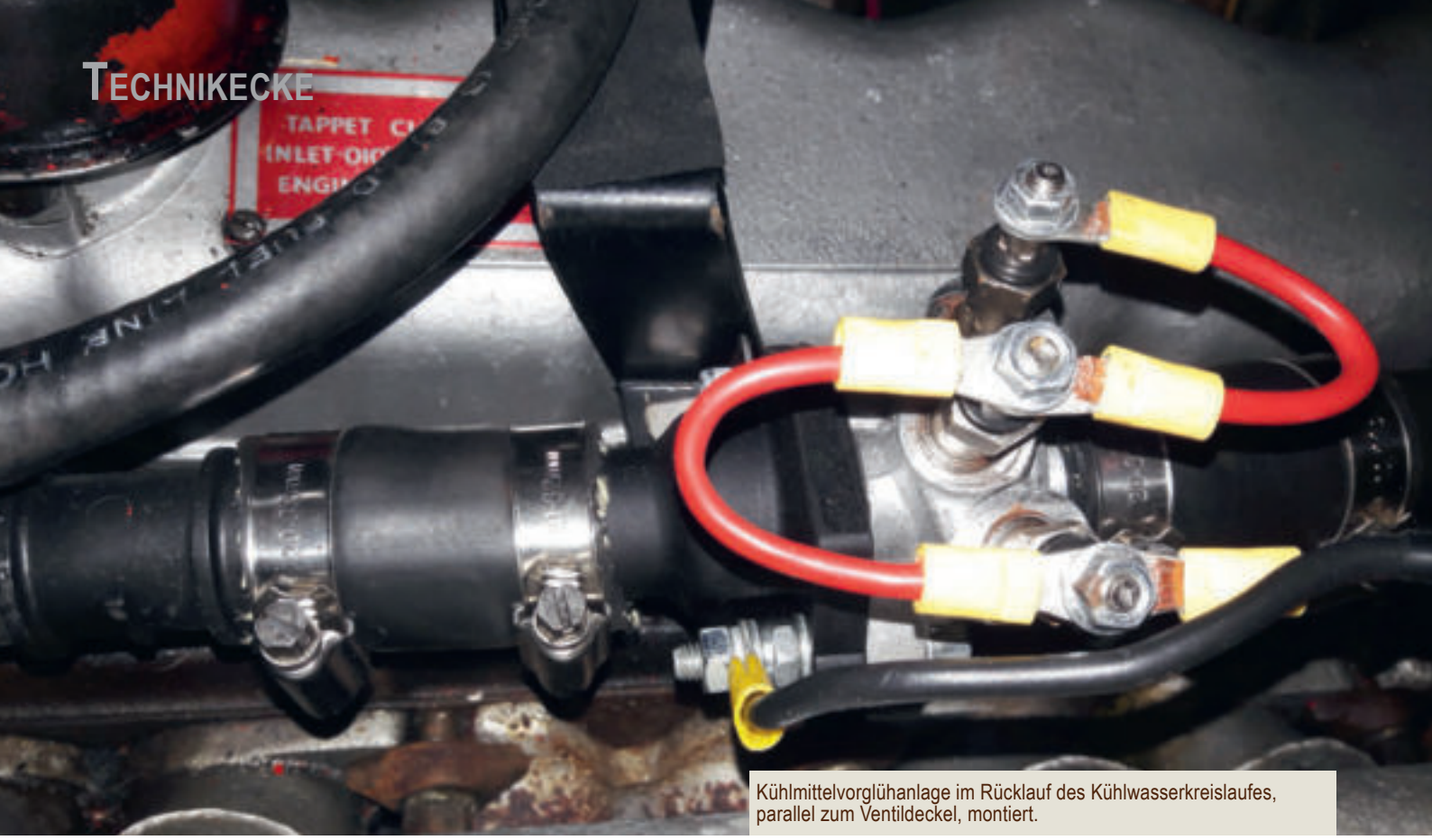
Et ce qui est particulièrement important pour nous, c'est que le club soit resté fidèle à ses racines et à sa mission malgré la croissance et le changement. Nous continuons d'être le club où les jeunes, les vieux, les familles, les amateurs de séries, les voyageurs, les passionnés de tout terrain et tous les amis de Land Rover se retrouvent avec joie et tolérance.

Si je ne me présente plus aux élections aujourd'hui, ce n'est pas parce que je n'apprécie plus le travail du comité. Le poste de président du LRoS me procure toujours un grand plaisir et me remplit de fierté. Je suis toutefois convaincu que le poste de président doit être renouvelé après 5 ans. Bien que la plupart des autres départements du comité de direction soient renforcés grâce aux connaissances et à l'expérience de leurs responsables au fil des ans, je pense que le président ne devrait pas rester en fonction trop longtemps. Dans le cas contraire, il existe un risque de stagnation. C'est pourquoi je suis heureux que Barbara Glück, une femme engagée, se soit portée volontaire pour le poste de présidente. Je suis convaincu que Barbara continuera à présider et à développer le club avec beaucoup d'engagement et de nouvelles idées. Je souhaite à Barbara beaucoup de joie et de succès dans sa nouvelle tâche. Je tiens à remercier mes collègues du comité de direction pour leur très bonne coopération et les moments merveilleux que nous avons pu vivre ensemble. Je tiens à remercier les membres du LRoS pour la confiance qu'ils m'ont accordé en tant que Président et pour les nombreuses rencontres passionnantes et enrichissantes !

Le protocole est publié comme d›habitude sur le site web.

Cordialement,
Daniel Hotz; Président LRoS 28.1.2013-28.1.2019

Der neue Vorstand (v.l.) Harry, Babs, Christian, Paul, Tom und Claudia. Im Bild fehlen Patrick und Olaf.



Kühlmittelvorglühanlage im Rücklauf des Kühlwasserkreislaufes, parallel zum Ventildeckel, montiert.

UPGRADE BEIM SERIE-DIESEL

Glühkerzenerwärmung des Kühlwassers – Rauch am Heck unerwünscht

Text und Bilder: Indulis Vesmanis

Der Diesel lebt von der Wärme. Springt er unwillig bei kühlem Wetter an und raucht, so kann das verschiedene Ursachen haben:

- Batterie schwach
- Anlasser müde
- Glühkerze(n) eventuell ohne Funktion
- Einspritzpumpe falsch justiert
- Defekt in einem Düsenstock

Eine Batterie kann jeder selbst prüfen, mit einem Voltmeter. Läuft das Voltmeter während des Startvorganges gegen 10 Volt, dann darf man sich über eine neue Batterie Gedanken machen. Wenn die Batterie gut ist und der Anlasser dennoch langsam dreht, dann gilt es, die Masseverbindungen in Augenschein zu nehmen und die Kontakte am Magnetschalter. Wenn alles gut ist und der Anlasser nimmt keine Geschwindigkeit auf, dann ist ein Tausch fällig. Eine Verbesserung kann man hier mit einem Powerlite Anlasser erzielen, RAC 447, der durch eine intelligente Übersetzung mehr Durchzugskraft hat und über eine höhere Drehgeschwindigkeit verfügt. Zudem verbraucht er weniger Strom beim Startvorgang. Preislich liegt dieser Anlasser bei ca. 250 EUR.

Die Prüfung der Wendelglühkerze geschieht auch mit dem Voltmeter. Da die Kerzen in Reihe geschaltet sind, kann jede einzelne auf Durchgang getestet werde. Bei der Prüfung der Einspritzpumpe muss das Handbuch hinzugezogen werden, wobei ich festgestellt habe, dass die vom Hersteller eingeschlagene Markierung an der Einspritzpumpe nie so richtig stimmt und somit viel Gefühl gefragt ist. Nicht einfach. Den Düsenstock gibt man zur Prüfung zum Dieselspezialisten. Zwar gibt es Geräte für ca. 70 EUR zu kaufen, doch lohnt das nicht, denn alle Komponenten müssen in einer speziellen Prüfflüssigkeit aufgehoben werden, sonst verharzen sie mit der Zeit. Das bedeutet, dass auch eingelagerte Einspritzdüseneinsätze in die Prüfflüssigkeit müssen und eigentlich auch eine eingelagerte Einspritzpumpe.

Hat man diese Positionen geprüft und läuft das Teil endlich, so wird man eine bläulich-weisse Fahne aus dem Auspuff beobachten, die auch unterschiedliche Ursachen haben kann:

- Kühlwasserverbrauch
- Ölverbrauch
- unsauber arbeitende Einspritzdüse, tropft gerne nach (weisser Rauch)
- keine Betriebstemperatur und dadurch unverbrannter Dieselkraftstoff

Der Verbrauch an Kühlwasser und Öl ist schnell überprüft, eine nachtropfende Einspritzdüse kann schon etwas mehr Kopfzerbrechen bereitet. Aus eigener Erfahrung kann ich berichten, dass mein Land Rover ohne Vorankündigung plötzlich eine riesige weiss-blaue Wolke ausstiess und ich vor

Schreck den Land Rover sofort abstellte, zumal auch noch die Leerlaufdrehzahl unruhig wurde. Nach einem Neustart lief der Land Rover ohne Qualm, aber ich hatte ein lautes Hämmern im Motorraum, so, als würde jemand mit einem 10-gr Hammer auf den Motorblock klopfen. Das sind Momente, die jeder Schrauber kennt und die beste Lösung ist, dass man den Land Rover für eine Woche abstellt und in Ruhe lässt.

Positive Ferndiagnosen erhielt ich nicht, nur Schreckensmeldungen, wie: Motor ist schrott, Steuerkette umgesprungen etc. Die Lösung jedoch war, dass ein Düsenstock nicht richtig arbeitete und die Einspritzdüse nachtropfte. Das Tropfen waren die sogenannten Hammerschläge und der im Brennraum angesammelte überschüssige Diesel hatte sich entzündet und pustete eine weiss-blaue Wolke aus dem Auspuff. Aber nun zurück zu unserem eigentlichen Anliegen, der fehlenden Wärme.

Woher die Wärme nehmen?

Eine recht preisgünstige Möglichkeit ist die Montage eines Schutzes vor dem Kühler. Glücklich kann sich der schätzen, der noch ein originales Kingsbury Wintershield findet, denn dieser Schutz wird noch nach der «Old School»-Methode mit speziellen Messingteilen, Lederschutz für den Grill und speziellen Plastikmuttern befestigt. Die Montageteile verbleiben immer am Grill und somit kann der Winterschutz leicht angebracht oder entfernt werden. Der Winterschutz anderer Hersteller wird mit Plastikbindern verzurrt, die dann beim Entfernen des Schutzes durchgeschnitten werden müssen und weggeworfen werden. Das ist heute modern. Dieser Winterschutz bewirkt schon ein schnelleres Aufwärmen, aber es gibt in Kombination noch wirkungsvollere Methoden.

Eine andere Möglichkeit ist es, im Winter den Kühlventilator auszubauen. Diese Massnahme erfordert den Einbau eines elektrischen und thermostatgesteuerten Kühlventilators (Saharafreunde benutzen gerne den elektrischen Ventilator zusätzlich zum serienmässigen starren Ventilator, um die Wärme besser in den Griff zu bekommen).

Anheizen

Viele Diesel Land Rover haben sie schon, die Dieselwarmwasserheizung. Gleichgültig, von welchem Hersteller auch immer, sie ist sehr wirkungsvoll. Preisgünstiger geht es auch mit einer elektrischen 220V Kühlwasserheizung, wobei hier die mit eingebauter Pumpe zu bevorzugen sind (siehe LRoS Magazin 4/2018). Das Kühlwasser wird auf ca. 60°C vorgewärmt, doch sobald man den Motor startet, verteilt sich das vorgewärmte Kühlwasser durch die starke Wirkung der Wasserpumpe sehr schnell im ganzen Motor und aus den 60°C werden vielleicht 30°C im gesamten Kühlsystem. Fährt man dann los, kühlt der Motor, wenn er ohne Last vorsichtig gefahren wird, zunächst noch weiter runter, bevor die Temperatur wieder stetig steigt. Resultat: Trotz Vorwärmung haben wir eine weiss-blaue Fahne, die uns zeigt, dass der Motor immer noch nicht die optimale Verbrennungstemperatur hat. Man muss einfach eingestehen, dass unsere alten Vorkammerdieselmotoren unter sehr ungünstigen klimatischen Verhältnissen im Brennraum arbeiten.

Grün beleuchteter Schalter mit Plakette.

Hilfe mit der Glühkerzenvorheizung

Auch ein moderner Diesel würde rauchen, bis er die Betriebstemperatur erreicht hat. Er tut es aber nicht, weil man zu einem Trick gegriffen hat: Man heizt in der Kaltlaufphase das Kühlwasser zusätzlich zeitnah mit Glühkerzen an. Die Glühkerzen werden über ein Zeitrelais, oder über einen Temperaturfühler im Kühlwasser, gesteuert. Man kann nicht eine beliebige Glühkerze nehmen. Wendelglühkerzen sind dazu völlig ungeeignet, es muss eine Stabglühkerze sein, die vom Hersteller als nachglühfähig ausgewiesen ist, also über eine längere Zeit glühen darf, ohne Schaden zu nehmen.

Anwendung bei der Serie

Was bei modernen Diesel möglich ist, ist bei unseren alten 2.25l Diesel auch machbar, ebenso bei Land Rover 90/110 mit dem 2.5NA Diesel Motor. Das hier vorgestellte System wird von Roland Hermann, Seelhofstrasse 36, D-79539 Lörrach geliefert und besteht aus dem Zuheizungselement mit 25mm Wasseranschlüssen. Reduzierungen auf 18mm sind erhältlich. Drei Glühkerzen, RP-D4452, zu je 200 Watt sorgen für die Wassererwärmung. Notwendig ist ein 70 Amp. Lastrelais, das den Strom zu den Glühkerzen schaltet, eine Streifensicherung von 50 Amp. sichert das System ab. Es bieten sich mehrere Möglichkeiten an, die Glühkerzen an- und auszuschalten:

1. ...über einen Bimetallschalter, der bei ca. 70°C schaltet,
2. ...einen Thermoschalter im oberen Kühlmittelschlauch,
3. ...einen beleuchteten Kippschalter.

70 Amp. Lastrelais auf Relaissockel in Batterienähe.

Die genannten Möglichkeiten kann man auch kombinieren. Die Verwendung des kleinen Bimetallschalters, der unmittelbar am Ausgang der Heizung mit Wärmeleitpaste auf eine metallische Reduktion montiert werden muss, ist nicht ganz einfach, denn es stellt sich die Frage der Befestigung. Am sichersten wäre anlöten. Ich

36mm Adapter für den oberen Kühlerschlauch mit 1/8 NPT-Anschluss für einen Temperaturschalter. Die Kreuzschraube ist für den Minusanschluss.

Vorglüh-/Blatt-/Streifensicherung im Sicherungshalter in Batterienähe.

70°C Bimetallschalter.

Entlüfterventil mit Staubschutzkappe im Wasserkreislauf.

konnte mich dafür nicht begeistern, zumal meine Reduktionen aus hartem Kunststoff sind und somit die richtige Wärmeübertragung nicht gegeben ist. Der Thermoschalter, z.B. von VDO, mit einem geeigneten Adapter (die Tuningfirma RAID liefert solche Adapter) in die obere Kühlwasserleitung, wäre eine Option. Ich habe die für mich sicherste Option gewählt, den beleuchteten Kippschalter, denn «An» ist eben «An» und «Aus» ist «Aus».

Alternativ kann auch eine andere Zuheizung für Wasser genommen werden. Sie stammt vom KIA Carnival 2.9 CRDI und hat die Teilenummer OK55A15700. Sie besteht ebenso aus drei Glühkerzen, baut aber kleiner, hat kleine Anschlussdurchmesser (22mm). Somit sparen wir uns die Reduktionen. Ein Flansch zur Befestigung ist auch vorhanden. Für beengte Verhältnisse ist dies eine sehr gute Option. Ich stiess auf diesen Zuheizer, nachdem ich schon das andere System verbaut hatte.

Suche nach dem Platz

Vorne weg: die gesamte Montage ist nicht bei einer Tasse Tee gemacht, wie vielleicht Erzählungen und Beschreibungen postulieren. Das Problem beginnt schon bei der Suche nach einem geeigneten Platz. Obgleich unser Motor nur vier Zylinder hat und der Motorraum recht gross erscheint, es mag sich kein geeigneter Platz finden. Da wir ja primär den Motor vorheizen wollen, muss das Heizelement in den Rücklauf der Heizung geschaltet werden, so nahe wie möglich am Rückfluss in den Motorblock. Das Heizelement hat eine Gesamtlänge von ca. 120mm. Nimmt man die Reduktionen auf beiden Seiten hinzu, kommen wir schnell auf 250mm. Hinzugerechnet werden muss noch der Platzbedarf der Formschläuche (90° Bögen). Und: das Heizelement muss irgendwie ordentlich befestigt werden. Die Aussage, mal einfach an einer geraden Stelle den Wasserschlauch durchzuschneiden und das Element einzufügen, bewirkt bei uns nur ein Kopfschütteln. An meinem rechtsgelenkten LR88D bot sich die Möglichkeit an, das gesamte «Konstrukt» parallel zum Ventildeckel zu montieren. Hierzu war die Konstruktion eines Halters für das Element notwendig, fest verschraubt mit der mittleren Schraube des Ventildeckels. Ein Entlüfterventil in der Kühlwasserleitung soll verhindern, dass eine Luftblase die Heizwirkung herabsetzt. Gewonnen haben die Besitzer eines LR90/110 mit dem 2.5l Saugdiesel, denn dort bietet der Motorraum wirklich genügend Freiraum.

Die Elektrik

Wir sollten immer vollisolierte Kabelstecker verwenden und Kabel mit angemessenem Querschnitt. Die Leitungen, die die Glühkerzen versorgen, müssen mindestens 4mm im Querschnitt haben, wegen der grossen Wegstrecke verwende ich hier 6,3mm. Die Kabel, die das Relais versorgen benötigen dagegen nur 1,5mm im Querschnitt.

Das Schaltschema (siehe rechts) ist einfach: von der Batterie geht es zur Streifensicherung, die in einem eigenen Gehäuse untergebracht ist. Von der Streifensicherung weiter zum Lastrelais, Kontakt 30, das ist der Anschluss mit der 9,5mm breiten

Fahne. Vom Anschluss 87, auch breite Fahne, läuft die rote Leitung zur ersten Glühkerze. Die Glühkerzen werden parallel geschaltet. Das Metallgehäuse des Zuheizers muss mit einem 6,3mm Kabel (schwarz) gut geerdet werden. Die Klemme 85 des Relais, 6,3mm breit, wird geerdet. Von der übrig gebliebenen Klemme 86, 6,3mm breit, geht es nun zu meinem Kippschalter mit der LED Beleuchtung. Der Kippschalter hat drei Positionen: Ground, ACC und Power. Die Klemme 86 des Relais wird an ACC (= Accessory) des Kippschalters verdrahtet, der Anschluss Power des Kippschalters gehrt zur Position D+ der Lichtmaschine. Das bedeutet, dass nur dann Strom fliesst, wenn auch der Motor läuft. Eine andere Schaltung, nicht über D+ und bei stillstehendem Motor, ist nicht zulässig, denn die Batterie wäre in kürzester Zeit leer und es käme durch das Nichtzirkulieren des Kühlwassers zu einer unkontrllierten Überhitzung. Auch ein Land Rover kann abbrennen! Ground am Kippschalter ist die nötige Minusleitung für die LED-Leuchte. Vertauscht man beim Verdrahten den Power- und ACC-Anschluss, dann leuchtet die LED auch bei Schalterstellung «off» dauerhaft und zeigt uns so das Versehen an.

Ordnung muss sein

Wenn man die Verkabelung geschafft hat, insbesondere die Kabel zum Kippschalter, den ich in die mittlere Zusatzschalttafel montiert habe, kommt man auf eine neue Idee: Endlich den Kabelsalat hinter den beiden grossen Instrumenten zu revidieren, so, dass man nur drei bis vier Kombistecker löst und die Tachowelle und dann die komplette Instrumententafel abnehmen kann. Wenige haben das bislang versucht und hatten den Mut und die Ausdauer dafür aufgebracht. Im Sommer werde ich es angehen und das wird dann eine neue Geschichte werden.

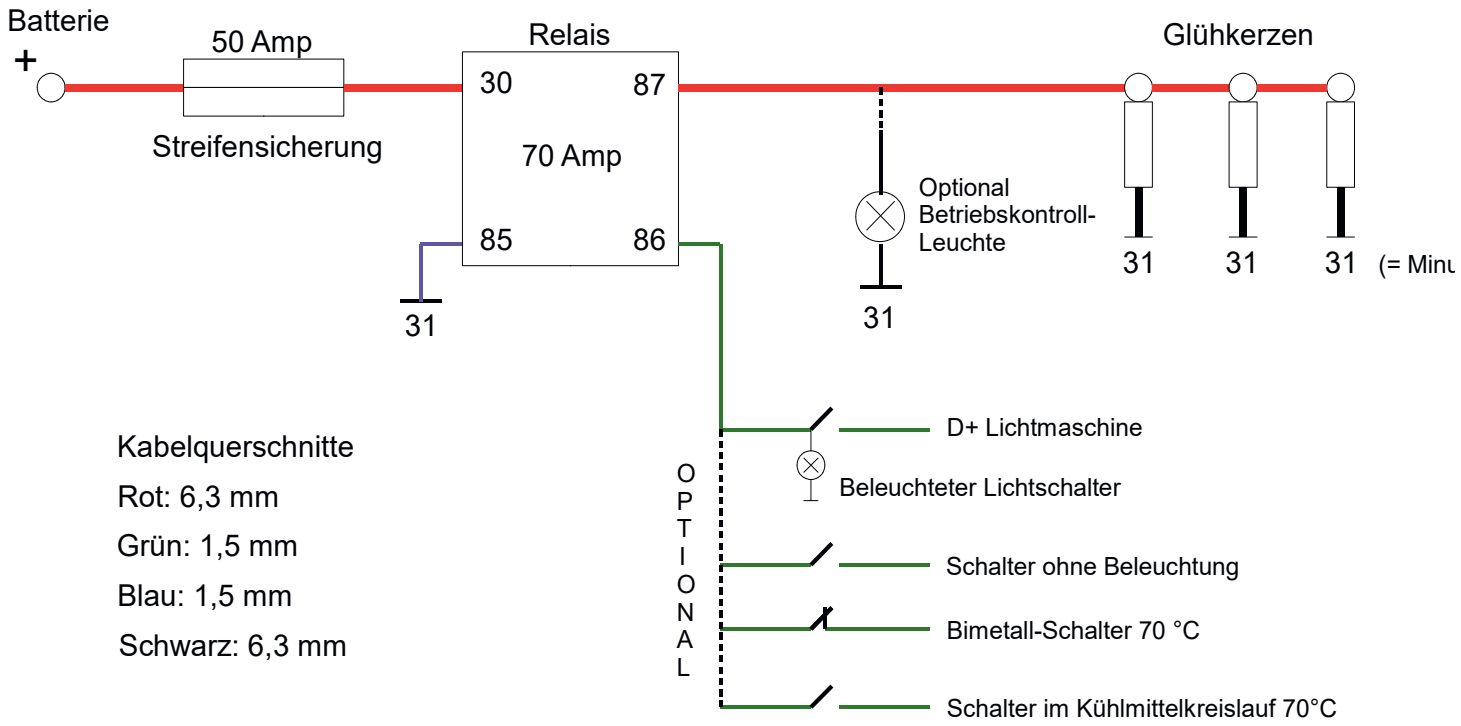
Noch ein kurzes Wort zum Relais. Es muss ein Lastrelais sein und ein Markenteil. Der zu schaltende Strom für die drei Glühkerzen ist nicht zu unterschätzen. Nimmt man ein Schaltelais für Fern-, oder Nebellicht mit 15 oder 30 Amp., weil kein anderes momentan zur Hand war, ja, dann „pufft“ es mal – und das ist nicht gut. Zur Montage von Relais verwende ich gerne Relaissockel, mit dem Vorteil, dass alle Stecker gut geschützt sind und das Relais selber lässt sich bei Bedarf leicht tauschen.

Abgaswartung

Die Glühkerzenzuheizung reagiert sehr schnell. Nach ca. 30 Sekunden ist das Aluminiumgehäuse schon handwarm, nach fünf Minuten ist das Gehäuse sehr warm. So gerüstet kann man einer fälligen Abgasuntersuchung etwas beruhigter entgegensehen.

In der Schweiz bleiben trotz der Lockerung der Abgaswartung im Januar 2013 die Abgaskontrollen obligatorisch. Das Abgaswartungsdokument muss immer mitgeführt werden. Alle zwei Jahre werden Dieselfahrzeuge ohne OBD-System geprüft. Befreit sind Dieselfahrzeuge nur dann, wenn sie im Fahrzeugausweis unter Punkt 72 «Emissionscode» den Vermerk B04, B5a, B5b, B6a, B6b, B6c, A04, A05, A07 haben. Wurde der Motorwagen erstmals vor dem 1. Januar 1976 zugelassen, besteht keine Abgasuntersuchungspflicht.

In Deutschland ist die Abgasuntersuchung (AU) seit Januar 2010 Bestandteil der Hauptuntersuchung. Eine gesonderte Plakette am vorderen Nummernschild wird nicht mehr angebracht. Befreit sind alle Fahrzeuge mit Kompressionszündmotor und Erstzulassung vor dem 1. Januar 1977. Übrigens: Ein «smoky» Diesel wird in England ohne «Wenn und aber» einkassiert und bekommt keinen MOT.



UNTERWEGS MIT GITARRE UND LANDY

Tino Eggenberger ist seit 1986 mit dem «Blue Hotel» unterwegs.

Text: Olaf Grewe Bilder: Martin Eggenberger

Es ist ein Auto, wie für die einsamen Highways gemacht. Und es heisst auch gleich so, wie das Lied von Chris Isaak: «Blue Hotel». Und mit genau diesem «Blue Hotel», einem Land Rover Baujahr 1965, hat Tino Eggenberger viel von der Welt gesehen.

«Nie richtig ganz, nie ganz kaputt»
Für Tino war klar, dass sein Auto zweierlei sein muss: wie ein Hotelzimmer sein und vor allem zuverlässig. Gut, letzteres ist relativ zu sehen. Zumindest aber ist das Fahrzeug leicht wieder in Bewegung zu halten. Ob er nach einem Kabelbrand die Leitungen überbrückt und weiterfährt oder die Kardanwelle zu der Hinterachse schlicht abmontiert, um mit einem Antriebsdefekt dennoch nach Hause zu kommen, Tino hat mit seinem Landy alles durchgemacht.

So begann auch die Beziehung zu seinem «Blue Hotel». Doch bevor das Auto den Namen bekam, stand viel Arbeit an. «Ich bekam das Auto quasi im Rohzustand», erinnert sich Tino. «Die Verkabelung fehlte und gefüllt war es mit vielen Teilen, die ich erst einmal wieder zusammensetzen musste. Der Zustand des Fahrzeugs war so elendig, dass meine Grossmutter mir sogar drohte, mich zu enterben.»

Doch das hat Tino nicht abgeschreckt, mit viel Engagement über Monate hinweg an seinem Projekt zu arbeiten. Und schaut man sich das Ergebnis an, dann muss man sagen, es hat sich gelohnt.

Treuer Weggefährte

Einmal fertig restauriert rollt Tino damit über die Strassen und durch die Welt. Sein Hotelzimmer bei sich und voller Tatendrang, doch natürlich rumpelte es anfangs noch gewaltig im Gebälk des Landys.

«Auf meiner ersten grossen Reise rechnete ich ständig damit, dass mir der ganze Wagen plötzlich um die Ohren fliegt», schmunzelt Tino. «Doch ich bin Mech, ich kann zur Not die rustikale britische Technik wieder flott bekommen. Da reicht bei dem Landy in der Tat etwas Draht und zur Not eine Schnur.»

Und so baute der Vollblutmusiker sein persönliches Hotelzimmer aus: Mit Kurzwellensender, Decken und Ventilator. Eigentlich ein sehr bequemes, rollendes Hotelzimmer. Und wie gemacht, um an einamen Stränden und den schönsten Orten zu übernachten. «Und das mache ich in meinem Landy gerne, schliesslich weiss ich genau, dass mein «Blue Hotel» und ich immer weiter rollen werden.»

Ein funktionales Hotelzimmer ist es geworden. Und das Beste daran: Es hat vier Räder und brint Tino zuverlässig dahin, wo er hin will.

TINO EGGENBERGER

Martin «Tino» Eggenberger ist Gründungsmitglied des LRoS und ist mit seinem «Blue Hotel» über die Clubgrenzen hinweg bekannt.

Im Laufe seines Landy-Lebens hatte Tino zahlreiche Landys, die er teilweise vor dem sicheren Tod rettete und mit seiner Mechanikerseele und seinen Geschick wieder neues Leben einhauchte. Die Mittelland Zeitung titelte einmal: «Ihn stoppt weder Kabelbrand noch Getriebeschaden». Und da ist was dran.

Willkommen im Club / Bienvenue au club

per 28.02.2019

Liebe Clubfreunde

Wir begrüssen herzlich nachstehende neue Clubmitglieder.

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

Herr und Frau Jimmy Kohler und Adriana-Estela Rubelt de Kohler
6343 Rotkreuz
Range Rover Evoque 2017

Famille Herbert Güntert und Anita Güntert
4132 Muttenz
Discovery , Station Wagon, 2,7 TDV6 Diesel 2009
Es ist NUR eine S Version mit Handschaltung, aber mit Luftfederung

Herr Keith Anthony Holland
6718 Olivone
Range Rover Sport, 2.7l, 2007

Herr Mani Buchser
5022 Rombach
Serie III, 88“ Station Wagon, 2.3L Benziner, 1973

Herr Thomas Nadler
5722 Gränichen
Defender 110“, Station Wagon, 2.2l, 2015

Herr und Frau Roland Vogel und Anja Klak
4413 Düren
Defender, 110“ Station Wagon, 2.2l, 2015; Discovery 3, 2.7l Diesel, 2007

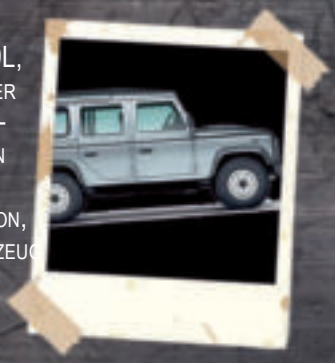
Familie Frank Pirker und Christiane Meyer
7472 Surava
Defender 110“, Station Wagon, 2.2l, 2015

Herr Marko Kessler
8854 Galgenen
110“, Station Wagon, 2.2l, 2012

Herr Beat Brechbühl
3011 Bern
Defender 90“, County Station Wagon, TD5, 2001, Tomb Raider Sondermodell

Herr Markus Bachmann
4600 Olten
Serie III, 88“ Soft Top, 2.25l Diesel, 1980, Modell Lightweight
Defender 110“, Hard Top, 2.2l, 2012

Herr Michel Bauer
8953 Dietikon
Range Rover Classic, 130“, 3.9L, V8 Benziner, 1982, Range Rover Classic Ambulance mit Reiseausbau; Ninety (LR 90), 90“ Station Wagon, 3.9L V8 Benziner
Discovery I, 107“, Station Wagon, 3.5L V8 Benziner, Grubenfahrzeug



Herr Joost Bruns
9479 Buchs

Herr Mirco Tiri
7151 Schluein
Defender 110“ SW, 2.4l, 2007

Familie Michel Manfred Brand und Franziska Brand-Moratti
3792 Saanen
Defender 110“ SW, 2.4l, 2007

Herr Jean-Claude Marchand
1204 Genf
Serie 1, 80“ SW 1.6l, 1950

Frau Aslim Sengün
6110 Wolhusen

Familie Monika und Stefan Wiesner
6182 Escholzmatt
Defender 110“, Hard Top, 2.5l

Herr Adriat Morina
6110 Wolhusen

Herr Ivan Wigger
6102 Malters

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.

Im Namen des LRoS gratulieren wir zum Jubiläum!

30 Jahre im Club sind
Patrick & Jeannette Amann

25 Jahre dabei sind
Christian Dinkel
Rolf Frei
Urs Spielhofer
Jürg Zellweger

20jähriges Jubiläum feiern
Patrick & Doris Bauer
Benny & Regula Frank
Martin Frey
Peter Gubler
Emil & Margrith Nef
Ivo Schillig
Jürg & Marie Schwengeler
Patrice & Monika Wandfluh
Emanuele Massetti

15 Jahre im LRoS sind
Roland & Nicole Waser
Christian & Silvia Hauswirth
Robert & Christina Leutwyler
Nikitin Daniel & Jana Hotz
Markus Engelhardt

Zehnjähriges Jubi feiern
Niklaus Wyss
Christoph & Doris Derrer
Marco Piacentini
Andrea Huggler
Samuel Christen
Urs & Angelika Wieland
Thomas Maag
Rémy Pellet
Harald Sigel & Daniela Marzohl
Fritz Zuber
Christoph Frey
Michael Streit & Christine Salzmann
Adrian und Mirjam Zaugg
Jürg Rieder
Carl-Johan Francke
Christian Norman
Fred Stalder & Doris de Marco
Peter Fischer
Clau & Isabelle Degonda-Caminada
Martial Neyroud
Daniel Mutti
George Stierli
Kristina Hofer
Mike Graas

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

GARAGE ALTMANN

Service

GARAGE JAK. BÖSCH AG

Geländefahrzeuge und Anhänger

Ihre Spezialgarage für
Landrover und Anhänger
im Zürcher Oberland

LAND ROVER

8340 Hinwil
Tel. 044 937 47 63
www.boesch-defender.ch

Präsidentin président	**Barbara Glück**, Widmen 20, 8634 Hombrechtikon M: 076 683 14 00 | president@lros.ch
Vize Präsident vice-président	**Christian Geissmann**, Wiesenweg 4, 5614 Sarmenstorf M: 079 515 33 79 | 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
Ländi Shop Boutique	**Harald Sigel**, Schorenstrasse 22, 5734 Reinach AG M: 079 610 81 18 | shop@lros.ch
Webmaster webmaster	**Paul Vock**, Bäumlimatt 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 27. Jahrgang publiziert und erscheint 4x jährlich. Der Umfang beträgt zwischen 40 und 60 Seiten und die Auflage beträgt 850 Exemplare pro Ausgabe. Davon gehen ca. 650 Exemplare an die Mitglieder und der andere Teil an Inserenten, Händler und zur Verteilung an Events/Treffen.

Erscheinen des Magazin	01: 29.03.2019 | 02: 28.06.2019 | 03: 27.09.2019 | 04: 06.12.2019
Redaktionsschluss	01: 22.02.2019 | 02: 24.05.2019 | 03: 23.08.2019 | 04: 25.10.2019

Inseratekosten pro Ausgabe

213 x 76 mm (1/4 Seite)	CHF	100.00	auch randabfallend, inkl. 3mm Anschnitt
213 x 152 mm (1/2 Seite)	CHF	150.00	
213 x 303 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 PLUG-IN-HYBRID

FAHREN AUF EINEM NEUEN LEVEL.

ABOVE & BEYOND

Der Range Rover Sport Plug-in-Hybrid kombiniert selbstbewusste Leistung mit modernster Technologie. 74 g/km CO_2 und 51 km Reichweite im EV-Modus machen ihn noch attraktiver für den Stadtverkehr. Erleben Sie neue Massstäbe in Sachen Leistung, Effizienz und sportlicher Komfort.

Vereinbaren Sie noch heute eine Probefahrt.

Emil Frey
Ihr Fachmann seit 1924.

Emil Frey AG
Autohaus Zürich-Altstetten
Badenerstrasse 600, 8048 Zürich
Tel. 044 495 23 11, Fax 044 495 23 99
www.altstetten.landrover-dealer.ch

Range Rover Sport Autobiography P400e Plug-In-Hybrid, aut., 404 PS (297 kW), Normverbrauch gesamt: 3.2 l + 21.7 kWh/100 km, 74 g CO_2/km, Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenwagen: 133 g CO_2/km, 47 g CO_2/km aus der Treibstoff- und Strombereitstellung, Energieeffizienz-Kategorie: G, Nettoverkaufspreis: CHF 120'960.– (inkl. Sonderausstattungen).