27. Jahrgang Ausgabe: 04/2019

Land Rover Magazin

Das offizielle Club-Organ des
Land-Rovers of Switzerland

SCHLAMMBAD MIT DEM CLUB

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

Aus dem Inhalt

Seite / page 30
Die Geschichte des Sir Pinky Green

Seite / page 38
Generalversammlung 2020

Titelbild: Ein Schlammbad tut immer gut.
Bild: Paul Vock

Am Steuer des LRoS / Au volant du LRoS	4
Offroad in Thenissey	6
Eine Frage des Profils	10
Abenteuer ONE Trophy	12
Land Rover Legenden	18
Landyschruuber	26
Agenda Treffen / Rencontres & Höcks	36
Technikecke von Indulis	44
Besondere Termine 2020	48
Standheizung von Webasto	50
Ein Fundstück im Zürcher Museum	52
Willkommen im Club / Kontakt & Informationen	54

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

SHVF SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

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

LAND-ROVER ASSOCIATION OF LAND ROVER CLUBS

AM STEUER DES LROS

Liebe Clubfreundinnen, liebe Clubfreunde

Geht es Dir auch so? Wo ist das Jahr 2019 geblieben? Für mich ist es vorbeigerauscht wie in einem Fahrzeug aus der Formel 1, statt gemütlich wie in einem Serie voran zu tuckern. Gerade schrieb ich doch noch die letzten Zeilen für das Magazin 3/19.

Ich freue mich sehr, dass das Editorial auch gelesen wird, vielen Dank, dass Du Dir die Zeit nimmst, Dich mit meinen Gedanken auseinander zu setzen. Zusammen mit meinem Aufruf und dem Beitrag von Olaf können wir nun mitteilen, dass wir mindestens 3 Rückmeldungen für Berichte erhalten haben, neue Storys und Reiseerlebnisse von Euch werden die nächsten Magazine befüllen. Seid gespannt und bitte weiter so!

Der Höck im Oktober bei Anna und ihrem Team weckte definitiv nochmals das Abenteuervirus und Reisefieber. Auch Themen für Vorträge an Höcks sind immer wieder willkommen. Wenn Du etwas Spannendes hast, oder jemanden kennst, der etwas für einen interessanten Vortrag hätte, melde Dich doch bitte bei Christian.

Einen ersten Ausblick aufs 2020 wage ich auch bereits. Ein abwechslungsreiches Jahresprogramm wird Dir laufend im Heft vorgestellt oder dann natürlich an der Generalversammlung im Januar. Nebst den «angestammten» Anlässen werden wir am letzten Wochenende im April im Rahmen der Swiss Historic Vehicle Days einen kombinierten Landy-Jaguar-Ride organisieren. Im Weiteren ist der LRoS am 31. August 2020 Gastclub am British Car Meeting in Mollis. Dazu findest Du in diesem Magazin noch weitere Infos.

Nun wünsche ich Dir einen friedlichen Jahresausklang mit frohen und besinnlichen Festtagen. Ob im Sand, im Schnee oder in der warmen Stube, ich wünsche Dir und Deinen Lieben einen fantastischen Rutsch ins neue Jahr und hoffe, Dich an der Generalversammlung als ersten Anlass vom neuen Clubjahr zu treffen.

Herzlich, Eure Barbara «Babs» Glück

AU VOLANT DU LROS

Chères amies, chers amis du Club

Comment allez-vous ? Mais où est passé 2019 ? Pour moi, cela revient à piloter une Formule 1 au lieu de rouler tranquillement dans une Série. Je finis d'écrire les dernières lignes pour le magazine 3/19 comme si c'était hier.

Je suis très heureuse de constater que l'éditorial soit également lu. Merci beaucoup d'avoir pris le temps ! Avec mon annonce et la contribution d'Olaf, nous avons maintenant 3 retours pour des reportages, de nouvelles histoires et des expériences de voyage de votre part qui seront publiés dans les prochains magazines. Soyez curieux et continuez sur cette lancée !

La rencontre d'octobre avec Anna et son équipe a définitivement ranimé l'envie de l'aventure et du voyage. Les sujets pour nos rencontres des «Höcks» sont toujours les bienvenus. Si vous avez quelque chose d'excitant, ou si vous connaissez quelqu'un qui a un sujet pour une présentation intéressante, veuillez contacter Christian.

J'ose déjà me projeter en 2020. Un programme annuel varié vous sera présenté dans le magazine et bien sûr à l'Assemblée générale annuelle de janvier. En plus des manifestations «traditionnelles», nous organiserons le dernier week-end du mois d'avril une randonnée combinée Landy-Jaguar dans le cadre des Journées suisses du véhicule historique. Egalement en août (31.08.20), dans le cadre du British Car Meeting à Mollis, le LRoS sera un club invité. Vous trouverez de plus amples informations dans ce magazine.

Je vous souhaite déjà une fin d'année paisible avec des vacances heureuses et reposantes. Que ce soit dans le sable, dans la neige ou dans une pièce chaleureuse, je vous souhaite, à vous et à vos proches, un excellent début d'année et j'espère vous rencontrer à l'assemblée générale comme première occasion de la nouvelle année club.

Amitiés, votre Barbara «Babs» Glück

Le Gîte des Gambes

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

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

Weitere Informationen findest Du auf unserer Website.

Wir freuen uns auf Deinen Besuch!

Yvonne & Christian Vetsch

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

OFFROAD SPEKTAKEL IN THENISSEY

Der Graf des Chateau von Thenissey in der Nähe Dijon hat zur Offroad Tafel geladen. Der LRoS darf in seinem Vor-Schlossgarten campen und natürlich die Fahrzeuge auf ruppigem Gelände ausfahren!

Text: Rolf Baumgartner Bilder: Gian Goldhirsch; Martina Schwarzenbach; Paul Vock

Der Schlamm war nach dem Offroaden nahezu überall im und am Fahrzeug zu finden – am Fahrer dann natürlich auch.

Wenn im Schlamm gespielt werden darf, dann ist der LRoS nicht weit weg. Und diese Möglichkeit in der Nähe von Dijon unserer Passion, dem freien unlimitierten Offroaden zu frönen haben viele Clubmitglieder stets fest eingeplant. Das über 350 Hektar grosse Gelände wird dem Land-Rovers of Switzerland Club dieses Wochenende exklusiv vom Schlossherrn zur Verfügung gestellt. Alles ist vorbereitet und auch die sanitären Anlagen, wie Duschen und WC, sind tip top geputzt und wollen benutzt werden.

Kaum da und schon im Matsch

Kaum am späteren Freitagnachmittag angekommen, sind die Fahrer auf ihren ersten Runden im Gelänge umhergefahren. Später kommen dann auch die ersten schlammverschmierten Landys gegen 20 Uhr zurück zum Basecamp. Die Passagen, welche bei nasser Witterung und bei teilweise lehmigem Boden mittelschwer bis schwer zu passieren sind, scheinen dieses Jahr anspruchsvoll aber ohne grössere Windeneinsätze passieren zu sein.

Auch wenn wir in diesem Sommer viel eher Staub geschluckt haben als das wir am wegdriften waren, so konnten wir uns schon richtig freuen. Denn einige Passagen sind mit Schlamm und Wasser gefüllt. Schlammfreunde kamen sicherlich zum Zuge und der schlosseigene Wasserschlauch für die ersten Grobreinigungen am Fahrzeug wurde rege genutzt.

Camp-Feeling

Die erste Übernachtung war sehr angenehm, da die Temperatur ab dem Nachtessen gegen 22 Uhr unter die 20 Grad Marke gefallen ist. Das Lagerfeuer, mit einheimischem gesammeltem Holz aus dem Wald um Thenissey, regte zu Geselligkeit und Fachgesprächen an.

Die Sonne lachte ab Sonnenaufgang voll in unsere Zelte. Die Frauen und Männer krochen aus ihren Lagern heraus und begannen Kaffee zu kochen. Die Küche bereitete das leckere Morgenessen vor und verköstigte uns mit Speck und Eiern.

Dann begann das Defilieren der Fahrzeuge am Rande der Zufahrt zum Schloss hin. Die Gruppenfotos bei schönstem Wetter sind bald im Kasten und die ersten geführten Runde zum Trailplatz beginnen. Bei bester Stimmung genossen wir alle den Tag und auch die ersten Blessuren und Motorenstillstände nahmen wir gelassen hin.

Schlammpassagen

Die nächsten Schlammpassagen mit bis zu zwei Meter tiefen Fahrspuren sind schon schwerer und die Winden kamen oft und gern zum Einsatz. Wir teilten uns in zwei Gruppen auf und starteten die individuellen Erkundungstouren im Gelände. Die Fahrspuren von leicht, mittel bis schwer sind erkennbar auf der zuvor verteilten Geländekarte des Grafen. Immer wieder treffen sich beim Fahren im Gelände Fahrzeuge und es bilden sich Gruppen je nach Stärkenklassen und Ansprüche an das Gelände. Um alle Wege und Passagen zu fahren sind gut und gerne eine Tagestour nötig, so gross ist das Freigelände des Grafes.

Mittagessen ist individuell im Schlosspark angesagt und immer wieder kommt eine Gruppe oder ein einzelnes Fahrzeug vom Fahrgelände runter. Der Tag neigt sich und die Sommerhitze ist langsam aber sicher auf dem Höhepunkt angelangt, doch im Wald ist die Hitze erträglich und angenehm.

Sterne-Verpflegung

Das feine Nachtessen welches die Küche aus dem Eintopf zaubert und jeder individuell auf dem Grill sein Fleisch braten wird ist auf ca 22 Uhr angesagt und der Apero auf 21 Uhr fix eingeplant. Die feinen Häppli auf der Steinmauer serviert sind innert wenigen Minuten in den hungrigen Mäulern der Teilnehmer verschwunden. Sehr lecker war‘s, vielen Dank der Kochfrauschaft.

Die riesigen Steaks werden genüsslich auf dem Grill gebraten. Wichtigste Frage: Wem gehört dieses und wem jenes Fleisch? Die Fleischesser um den Grill herum können teilweise ihre Speise nicht mehr zuordnen und das gibt es Unordnung am Grillrost. Erheiternde Szenen doch am Schluss sind alle satt und zufrieden. Die Nachtruhe startet durch die über 20 Grad warme Nacht nach Mitternacht.

Sonntagmorgen

Wieder eine sternenklare Nacht und wieder ein wunderschöner Sonnenaufgang. Das Entfalten der Körper aus den Schlafsäcken ist eine Wohltat. Die Mitglieder haben das Ritual des Aufwachens, Kaffeebrühen und trinken inklusive dem Gang zu Küche, wo gekocht wird, im Blindflug gemeistert.

Einige der Teilnehmer bereiten sich für das Heimfahren vor und verlassen das Gelänge am späteren Vormittag. Die Letzteren bewegen ihre Flotten nochmals ins Gelände in den Wald hoch, um die letzten gefälligen Passagen nochmals zu fahren und dem Off-Roadfieber zu verfallen. Dann ist das Heimfahren vielleicht mit weniger Wehmut leichter zu bewerkstelligen und man findet sich im Alltag besser zurecht. Wir schwärmen heute noch von diesem Wetterglück in Frankreich und kommen gerne wieder. Es sind auf dieses Jahr wieder die üblichen Blessuren an den Fahrzeugen zu beklagen. Die Heimfahrten der Leichtlädierten fiel entsprechend länger aus als angedacht.

THENISSEY MACHT ES DEUTLICH. ALLES EINE FRAGE DES PROFILS

Schlammfahrten und die generelle Reifenfrage

Text: Olaf Grewe Bilder: Paul Vock

Paul hat in Frankreich beim Offroaden wundervolle Bilder gemacht. Die will ich Euch natürlich in diesem Heft nicht vorenthalten. Aber die Bilder erzählen noch eine ganz andere Geschichte. Nämlich die, dass es immer wichtig ist, die richtigen Reifen zu wählen.

Und da bereits im August klar war, dass der Winter kommen wird, habe ich die Gunst einer ruhigen Stunde genutzt und über Reifen nachgedacht. Bis anhin fuhr ich Ganzjahresreifen, die Cooper Discovery gingen in ihr fast fünftes Jahr, Buffy hatte sie mir damals verkauft. Und das ist zu alt. Der Gummi wirkt schon nicht mehr gut. Also entschied ich mich statt Ganzjahresreifen für reine Winterreifen, nämlich die Nokian Hakkapeliitta LT2. Ich denke, eine gute Wahl.

Gummiwahl

Die Entscheidung für die guten Reifen fällte ich nach einem Gespräch mit einem Produktmanager bei Goodyear Dunlop. Er erklärte mir die Welt der Reifen, der Details und was technisch da alles im Reifen bei der Fahrt passiert und worauf es ankommt. Selber fährt er auch einen Offroader und weiss, worauf es ankommt.

Doch zuerst ging es um die Basics und darum, worin der Unterschied zwischen einem Billigreifen und einem Premium-Reifen besteht. Und ja, da gibt es himmelweite Unterschiede, angefangen dabei, dass die Reifen optimal an die lokalen Bedingungen angepasst sind. Also Vorschriften und Komfortwunsch der Fahrer, wie etwa auch die Lärmemission. Grundsätzlich aber sind die Billigreifen oft einfach vom Material her nicht optimal und die Unterschiede werden schnell bei Nässe oder schwierigen Untergründen deutlich.

Profil oder nicht Profil

Patrick und Kurt erinnern sich noch gut an eine Ausfahrt bei unseren gallischen Freunden Yvonne und Christian. Dort wollten wir im Wald für das Galliertreffen recognoszieren und mein Landy rutschte auf dem nassen Laub und leichtem Matsch mehr, als das er fuhr. Bei einem leichten Anstieg spulten die Reifen ordentlich. Und hier kommen dann wieder die Bilder von Paul aus Thenissey ins Spiel. Die Profile der Reifen sind ausschlaggebend darfür, ob ein Fahrzeug «sauber» durch die Fahrrinne kommt oder eben die Winde zum Einsatz kommen muss.

Fazit

Kurzum, es sind vor allem zwei Faktoren, die mich zu der Premiummarke Nokian – sorry Goodyear, Eure Reifen waren bei meinem Händler nicht verfügbar – und vor allem zu Winterreifen gebracht haben: Gummimischung und Innenleben sind optimal auf kalte Temperaturen abgestimmt. Bremswegwert und Rollwiderstände sind entsprechend ausgelegt. Im Vergleich zum Ganzjahresreifen doch ein klarer Vorteil. Das heisst dann aber auch, dass ich Sommerreifen benötigen werde. Und hier steht wieder die Wahl an: All Terrain oder Mud-Terrain.

Zweitens: Ich habe gelernt, was alles an Wissen, Forschung und Entwicklung in so einem Reifen steckt. Und mit welchem Aufwand europäische Hersteller Reifen entwickeln. Das war mir vorher in dieser Tiefe nicht bewusst und ich denke, dass wir das unterstützen sollten. Und vor allem: viele vom Produktmanager vorgebrachten Details überzeugten mich, eine gute oder Premiummarke zu wählen. Von daher, danke für das «Aufschlauen». Also, Winter, lass uns spielen.

Die Schlamm- und Wasserdurchfahrten hatten es in sich. Nicht selten blieben die Autos stecken und mussten geborgen werden. Cindy musste ordentlich Hand anlegen, um den Landy mit dem Seil aus der Fahrrinne zu ziehen. Glücklich war, der die richtigen Reifen am Fahrzeug hatten. Und da hatten Nicolla de Stefani (li) zusammen mit Nicolas Kaiser sichtlich Spass (Bild unten Mitte)..

DIE WICHTIGSTEN BESTANDTEILE EINES REIFENS

Karkasse und Innerlining

Die Karkasse bildet das Grundgerüst des Reifens und besteht aus gummierten Textilgeweben. Die Karkasse sorgt (in Verbindung mit dem Luftdruck) für die Tragfähigkeit des Reifens.Das Innerlining ersetzt bei modernen Reifen (Tubeless) den früher üblichen Schlauch und dient zur Abdichtung des Reifens

Stahlgürtel und Abdeckung

Der Gürtel besteht aus mehreren Lagen gummiertem Stahlcords. Wird auf die Karkasse aufgelegt und erhöht die (Form)Stabilität des Reifens. Dadurch Verbesserung der Fahreigenschaften und der Lebensdauer des Reifens. Bei Hochgeschwindigkeitsreifen wird die der Laufflächenbereich mit zusätzlichen Nylon- bzw. Aramid-Fasern verstärkt. Sonderform: Endloswicklung (JLB)

Wulst und Kernreiter

Der Wulst sorgt für den festen Sitz des Reifens auf der Felge. Besteht aus Wulstkern (Stahl) und Kernreiter (Gummi). Dieser befindet sich über dem Wulstkern und beeinflusst die Stabilität der Reifenflanke, somit auch die Lenkpräzision.

Seitenwand

Wird auch als Flanke bezeichnet. Die Seitenwand wird besonders stark verformt und muss dementsprechend flexibel sein, gleichzeitig aber auch stabil. Durch die Gestaltung der Seitenwand lässt sich das Dämpfungsverhalten und damit der Fahrkomfort eines Reifens beeinflussen. Hochbeanspruchte Reifen haben teilweise zusätzliche Verstärkerstreifen (z.B. Aramid). Die Seitenwand dient auch als «Informationsträger» des Reifens.

Lauffläche und Profil

Die Lauffläche ist der Teil des Reifens, der direkten Kontakt zur Fahrbahn hat, sorgt also für die Kraftübertragung (Lenken, Bremsen u. Beschleunigen). Das Profildesign hängt vom jeweiligen Einsatzgebiet ab und beeinflusst massgeblich die gewünschten Eigenschaften (Sommer, Winter, Off-Road), ebenso wie die Materialzusammensetzung der Lauffläche.

Diese Informationen wurden mir von Goodyear Dunlop Deutschland zur Verfügung gestellt.

Wo Hilfe gebraucht wurde, war Jonathan stets zur Seite und unterstützt.

ABENTEUER ONE TROHPY 2019

SOLIHULLS RACHE

Schweizer Team brilliert in Rumänien

Text und Bilder: Patrik Suter

Am 14. September 2019, nach langer Vorbereitungszeit von Mensch und Material war es dann endlich soweit, das Abenteuer Rumänien konnte beginnen. Ein Bericht mit Matsch zwischen den Zeilen.

Zuerst allerdings galt es die knapp 1500km von der Schweiz aus über Österreich, Ungarn und schliesslich Rumänien zu bewältigen. Wir fuhren in Etappen von zwei Tagen und erreichten schliesslich mit allen drei Gespannen inklusive Rallye Fahrzeugen am Samstag gegen Abend den Parkplatz für die Anhänger in Făget. Nachdem wir vom Pförtner ein Roadbook zum Camp ausgehändigt bekamen, beschlossen wir, erstmal noch eine Nacht in einer Pension zu verbringen, da wir alle ziemlich müde waren von der ganzen Fahrerei.

Früh am nächsten Morgen machten wir uns auf zurück zum Anhänger Parkplatz, um die Autos fertig zu beladen, zu tanken und Sprit zu bunkern. Die Beifahrer versuchten sich in der Zeit ins Roadbook hineinzuversetzen. Nachdem alles verstaut war, brachen wir auf in Richtung Nadrag bzw. Crivina zum ersten Camp.

Los geht's

Die ersten Kilometer Strasse verliefen ohne Probleme und nach kurzer Zeit und einiger Sucherei fanden wir auch den Einstieg in den Wald. Ab hier galt es, dem Roadbook Folge zu leisten, um den Weg zum Camp zu finden. Am Anfang bereitete uns dies ein wenig Mühe, da doch die Wege fast alle gleich aussahen, oder manchmal auch nicht als solche zu erkennen waren.

Der Weg zum Startpunkt der Trophy war nicht immer asphaltiert sondern eher rustikal. Der Sticker musste hart erarbeitet werden.

Nach rund drei Stunden kamen wir schliesslich im Camp an und bezogen Stellung. Danach folgte die Anmeldung und ein erstes Kennenlernen der anderen Teams. Insgesamt waren es 15 Teams, darunter viele Österreicher, Deutsche, Italiener und natürlich auch das eine oder andere Schweizer Team. An diesem Tag galt es, lediglich gemütlich anzukommen, sich einzurichten, die Autos zu bekleben und das rumänische Bier zu geniessen.

Nach einem feinen Gulasch am Abend stellte sich die Orga und der Veranstalter vor. Sie gaben bekannt, an wen die gesammelten Spenden gehen sollten. Ausserdem wurde erklärt, wie die Checkpoints aussehen, wie sie angefahren werden sollen sowie wie es sich mit den Checkpoints (CP) im Gelände verhält, die mit einem Stempel versehen waren. Denn je mehr Stempel man gesammelt hatte, umso weniger Strafpunkte gab. Danach galt es den Abend gemütlich auszuklingen.

Oftmals führen die Wege durch solch wundervolle Landschaften

Etappe 1: Offroad-Bäckerei

Nach einem reichhaltigen und kräftigendem Frühstück wurde am nächsten Morgen die erste Sonderprüfung bekanntgegeben. Es galt, in einem abgesperrten Sektor ohne fremde Hilfsmittel pro Team ein rund 300 Gramm schweres durchgebackenes, gutes essbares Brot zu backen. Dabei durfte pro Team verwendet werden: eine Schaufel, ein halber Liter Wasser, Salzstreuer, Feuerstein, 500 Gramm Mehl. Erst wenn die Sonderprüfung als erledigt betrachtet und das Brot von der Orga kontrolliert und probiert wurde, wurden die Roadbooks für die nachfolgende Etappe ausgehändigt. Die Sonderprüfung war für uns recht einfach. Nach kurzer Zeit brannte schon ein Feuer.

Gruppenbild muss sein.

Die Schaufel wurde erhitzt und der Teig sauber durchgeknetet, bevor er dann als Fladenbrot über die heisse Glut kam. Einige Zeit später befanden wir das Brot als durchgebacken, bereinigten die Feuerstelle, stellten die Grasnarbe wieder her und überreichten das Brot der Orga zur Kostprobe. Es wurde als sehr gut gebacken und somit essbar befunden. Das brachte uns eine extra Zeitgutschrift von 30 Minuten und gleichzeitig den Proviant für die erste Etappe.

Somit konnte es losgehen und wir folgten erstmal dem Roadbook aus dem Camp hinaus zum nahegelegen Dorf Nadrag, um den Nullpunkt zu finden, von wo aus das Roadbook startete. Nach einer kurzen schnellen Passage im Wald hiess es hinten anstehen. Stau im Wald, vor uns drei Teams und hinter uns zwei.

Die Herausforderung: zwei Felsstufen hochzuklettern, die einem kleinen Bachlauf ähnlich sahen. Als wir zum Zug kamen, kletterten wir mit dem ersten Fahrzeug soweit wie möglich hoch, zogen ihn mit der Winde herauf und hängten gleichzeitig das Windenseil vom zweiten Fahrzeug hinten an, da kein passender Baum in der Nähe war. Dies machten wir auch mit dem dritten Fahrzeug und nach wenigen Minuten hatten wir die Stelle passiert. Von jetzt an ging es weiter den Bachlauf/Holzfällerweg hinauf, immer steil nach oben bis zum ersten Checkpoint auf dem Hügel. Vorbei an einigen Teams die bereits die ersten kleineren Schäden hatten. Doch auch wir blieben nicht verschont.

Bei der einen Felsstufe hat sich wohl der eine Getriebesupportgummi an Patriks 90er verabschiedet, das machte sich sogleich bemerkbar. Nach einem kurzen Stopp und einer fachmännischen Reparatur mit einem grossen Spannset, um das Getriebe in Position zu halten, konnte es weitergehen.

Plötzlich waren wir wieder allein auf weiter Flur, nur ab und an hörte man Motorenlärm im Wald oder sah Reifenspuren von anderen Teams. So fuhren wir in den rumänischen Wäldern Checkpoint um Checkpoint an über steile Bergauf- und Abfahrten. Und das bis wir auf eine kleine Lichtung kamen, wo wir auf das Team Monterra trafen.

→

An einem ihrer dreiachsigen Pinzgauer hat sich eine Bremsleitung selbständig gemacht. Also boten wir Hilfe an und nach kurzer Schrauberei im Walde teilten sie uns noch mit, dass wir den falschen Weg genommen hatten und halfen uns auch gleich zurück auf die richtige Spur. Nach weiterem Auf und Ab in den Wäldern, was jeweils mit einer grandiosen Aussicht belohnt wurde, meldete sich der Stossdämpfer hinten rechts an Patriks 90er. Zum Glück hatten wir Ersatz dabei und wir konnten den Stossdämpfer schnellstmöglich ersetzen, da wir im Hintergrund schon das Motorengeräusch von einem nachfolgenden Team wahrnahmen. In rekordverdächtiger Zeit war uns dies geglückt und es konnte weitergehen.

Gruppenbild mit malerischer Kulisse.

Mittlerweile war es Abend geworden, jedoch hatten wir immer noch drei CPs anzufahren, zwei davon mit Textaufgabe als Wegbeschreibung, was die Suche im Wald nach dem richtigen Weg nicht unbedingt leicht machte. Nachdem wir einen CP im Dunklen noch gefunden hatten, gaben wir auf und machten uns auf den Weg zurück ins Camp. Schliesslich wurde zu spätes Erscheinen mit Strafminuten belegt, da es galt bis 22 Uhr im Camp zu sein. Mit nur wenigen Strafminuten schaften wir es zurück ins Camp. Die Roadbooks wurden abgegeben, wir bauten unser Nachtlager auf und nach kurzem Abendessen wickelten wir uns auch schon in unsere Schlafsäcke ein.

Etappe 2

Nach der gestrigen Etappe fanden wir uns auf dem neunten Zwischenrang wieder. Der Start in die zweiten Etappe sollte diese mal alphabetisch nach Teamname stattfinden. Um Stau zu verhindern, starteten die Teams in Abständen von fünf Minuten. Doch schon nach kurzer Zeit fanden wir etliche Teams wieder, die wie wir versuchten, einen Weg zu Checkpoint 1 zu finden, der sich auf einem Hügel befand

und jedoch kein ersichtlicher Weg dahinführte. Nach kurzer Planerei und Wegsuche entschlossen wir uns, den Holzfällerweg zu nehmen, der zwar auf der Karte nicht vorhanden, jedoch stets steil nach oben und somit zu CP1 führte. Wir lagen goldrichtig.

Nach steilem Aufstieg mit Hohlwegen und tiefen Spurrillen erreichten wir den ersten CP mit anderen Teams, die jedoch aus einer völlig anderen Richtung kamen. Und so ging es weiter in einer Kolonne voller Autos quer durch den Wald immer weiter über CP2 zu CP3 der auf dem höchsten Berg im Gebirge liegt, 1440m.ü.M. Der Ausblick von CP3 war fantastisch, auch wenn es ein wenig kühl war. Nach kurzer Pause und einem Bier von den Pinzgauer-Jungs, als Dank für die Hilfe mit der Bremsleitung, machten wir uns auf zu CP4 bzw CP5.

Bloss kein Fahrfehler – anspruchsvolle Wege ziehen sich durch die Wälder.

Der nächste CP bereitete uns ein wenig Kopfzerbrechen, so stand doch im Roadbook es gäbe keinen Weg zu CP4 was die Sache nicht unbedingt erleichterte. Zu allem Überfluss wurde der Stempel auch noch so gut versteckt was uns die Suche nicht gerade erleichterte. Nach ewiger Umherfahrerei hatten wir den Stempel endlich gefunden und es konnte weitergehen zu CP5. Der sollte sich in einem Bachlauf befinden und laut Google Maps sollte es eine offizielle Strasse Klasse drei sein, was sich jedoch nicht als solche zu entziffern war. Uns kamen etliche Teams entgegen die zwar den CP5 geholt hatten, jedoch die Ausweichroute fuhren, da der Ausstieg aus dem Bachbett zu Checkpoint 6 nicht gerade einfach beschrieben wurde.

Jonathans 90er nimmt ein morgendliches Bad.

Trotz spätem Abend und zunehmender Dunkelheit machten wir uns auf die Suche nach CP5 und nach kurzer Fahrstrecke im Bachbett hatten wir in gefunden. Von nun an galt es, den Bach hinter sich zu lassen und dem Weg zu folgen der einem auf eine Wiese führen sollte. Jedoch mit zunehmender Dunkelheit und als erstes Team gestaltete sich das schwieriger als gedacht, zumal der Weg teilweise mehr einem Sumpf ähnlich war, gefolgt von tiefen Spurrillen der Holzfäller und steilen Anstiegen. Als dann auch noch ein Windenseil am ersten Fahrzeug riss, beschlossen wir weiter oben unser Nachtlager aufzubauen und morgens früh bei Tageslicht den Weg zu suchen.

Da jedes Team auf dieser Etappe eine Pause von zwölf Stunden machen musste, welche in beide Tage mit einfliesst, konnten wir zwar am Morgen ein wenig länger liegenbleiben, mussten jedoch mit ansehen wie andere Teams an uns vorbeizogen. Un das während wir noch nicht fahren durften da die zwölf Stunden Pause noch nicht um waren. Kurz nach 9 Uhr Morgens hiess es dann auch für uns: Fahrer Motor!

Jetzt bei Tageslicht war es leicht, den zu fahrenden Weg zu finden und ihm zu folgen. Und so kam es, dass wir in relativ kurzer Zeit viele weitere Checkpoints hinter uns lassen konnten. Gegen 15 Uhr waren wir kurz vor CP 13, der es aber in sich hatte.

Wir trafen auf andere Teams und sie meinten, es wäre noch kein Team zu CP13 vorgedrungen. Denn dazu hätte man rund 700 Meter Fallholz freischneiden müssen, das auf dem Weg lag. Und das wäre in der knappen Zeit kaum zu schaffen gewesen, denn die Deadline galt: Ankunft im Camp um 17 Uhr. Wir berieten uns kurz darüber und kamen zum Entschluss, um nicht zu viele Strafminuten zu bekommen, noch vor der Rückfahrt ins Camp nur noch den letzten CP14 anzufahren. Nach langer Sucherei rannte uns die Zeit davon und wir mussten auch bei CP14 mit Strafminuten rechnen, da wir ihn nicht gefunden hatten.

Zwischenverpflegung

Bei Ankunft im Zwischenziel hiess es erstmal, Material zur Wertung abgeben, Fahrzeuge parkieren und den Durst zu löschen. Es wurde noch mitgeteilt wann Zwischenrangverkündigung und Abendessen war, und so beschlossen wir in die nächste grössere Stadt zu fahren. Wir füllten unsere Spritvorräte auf und kauften dass eine oder andere Essen ein.

→

Den Benzinverbrauch von Patriks 90er V8 wollen wir hier jetzt nicht auflisten, da es einfach zu viel wären. So galt es doch am nächsten Tag zwei weitere Tage draussen zu verbringen auf sich allein gestellt. Zurück im Zwischenziel bauten wir wieder einmal unser Camp auf, assen gemütlich zu Abend und lauschten danach gespannt der Rangverkündigung. Wir sind doch tatsächlich bis auf den 6. Rang vorgefahren, dabei hatten wir doch noch nicht einmal eine richtige Karten-Software für die Navigation.

Etappe 3

Voller Vorfreude auf den guten Zwischenrang starteten wir früh am nächsten Morgen in die letzte Etappe. Wieder zwei Tage, wieder zwölf Pause Pflicht und wieder 15 Checkpoints. Trotz der guten Startposition und praktisch nur starke Teams vor uns, war nach kurzer Zeit im Wald wieder Stillstand, Stau. Wir mussten einen ca. 400 Meter langen ausgewaschenen Weg mit starkem Gefälle und mittigem Graben herunterfahren. Nachdem diese heikle Passage mit allen drei Fahrzeugen bewältigt wurde, stand auch schon CP1 vor der Türe, kurz angehalten, Stempel geholt und zack weiter geht's. Doch schon nach kurzer Zeit vor CP2 war im Hang wieder Stillstand. Auch wieder war es ein ausgewaschener Weg mit tiefen Furchen und Gräben, als kleines Hindernis voraus, lagen zwei 90 Grad Kurven bergauf. Nach langer Warterei kamen wir endlich zum Zuge und wie soll es anders sein, in der Hektik passieren Fehler. In der ersten Kurve zu wenig stark eingelenkt und zack, schon liegt man im Graben, bzw der Landy liegt auf dem Chassis auf, kein Vor und kein Zurück mehr.

Mit tatkräftiger Unterstützung vom dritten Teamfahrzeug und deren Seilwinde plus Umlenkrolle und Winde vom eigenen Fahrzeug ging es dann doch noch gut und der 90er hatte bald wieder festen Boden unter den Rädern. Diese Bergeaktion kostete mächtig Zeit und die galt es nun wieder aufzuholen. Also fuhren wir nach CP2 gleich zu CP4, da gemäss Roadbook CP3 auch wieder ein Hohlweg gewesen wäre. Der Weg dahin gestaltete sich allerdings ein wenig schwierig, doch nach kurzer Sucherei fanden wir einen geeigneten Weg. Er war jedoch alles andere als einfach.

Den Anfang machte eine schmaler, knapp zwei Meter breiter Weg leicht schräg abfallend und stetig nach oben führend. Danach galt es, eine 90 Grad Kurve in den Abhang zu machen um dann ging es ca. 300 Meter fast 100% steil bergab. Natürlich hält man immer genug Abstand zum Vordermann bei so steilen Auf – und oder Abfahrten und hält stets nach einem geeigneten Baum Ausschau der einem im Notfall aufhalten könnte. Nachdem wir dies gemeistert und CP4 gefunden hatten, konnte es mit einer Peilung weiter zu CP5 gehen.

Aufstieg zum Ausblick

Mittlerweile war es schon Nachmittag. Da uns der Morgen so viel Zeit gekostet hatte, versuchten wir wieder Boden gut zu machen. Dies klappte recht gut, wobei zwischen CP5 bis CP9 viele Schotterpisten lagen, wo wir Knallgas fahren konnten. Von CP9 zu CP10 war es dann wieder ein wenig knifflig. Zuerst mussten wir ca 700 Meter einem Bachlauf hinunter ins Tal folgen, um dann durch einen V-Graben wieder aufzusteigen. Etliche Teams vor uns hatten mit ihm zu kämpfen, doch unsere Landrover zeigten keine Scheu. Nach kurzem, heftigem Anstieg waren wir oben und wurden wieder einmal mit einem herrlichen Ausblick über die Karpaten belohnt.

Von nun an ging es bis CP12 auf Schotterpisten weiter, das hiess Knallgas und somit Zeit gutmachen. Doch da passierte, was bei Staub und schlechter Sicht passieren musste: Wir übersahen ein grosses Loch. Bei starkem Einschlag war das Resultat klar: Das Motorlager an Patriks 90er riss aus und brach. Nach kurzer Diagnose beschlossen wir, das es noch bis zum Abend hält und fuhren vorsichtig weiter. Kurz hinter CP12 auf einer wunderschönen Hochebene schlugen wir unser Nachtlager auf, nicht weit entfernt von zwei anderen Teams.

Jetzt hiess es, das defekte Motorlager auszubauen und zu ersetzen. Dazu fällten wir einen ca acht Meter langen Baum, banden ihn auf die Dächer der zwei anderen Fahrzeuge und nahmen das havarierte Fahrzeug in die Mitte. Dann monitierten wir noch zwei Umlenkrollen und konnten mit dem einen Fahrzeug mit deren Winde und viel Gefühl den Motor langsam anheben, um so das Motorlager auszubauen. Blöderweise hatten wir diesmal kein Ersatz dabei, doch eine ausreichend lange M12 Schraube und eine Polybush-Fahrwerksbuchse plus Unterlagscheibe. Somit war der Motor wieder an Ort und Stelle und wir konnten uns ganz dem Sonnenuntergang, dem Feuer und unserem Nachtlager widmen.

Am nächsten Morgen dann taten wir uns ein wenig schwer, war doch die Nacht wieder einmal ziemlich kalt, naja also für einige von uns zumindest. Was bedeutete dass wir über eine Stunde Fahrzeit verschenkten weil

Es galt bei Reparaturen zu improvisieren. Entschädigt wurden wir Abends durch eine tolle Lagerfeuerromantik.

Das Qunintett: v.l.n.r: Marc, Cindy, Nicolas, Jonathan und Patrik

Endlich angekommen. mit der ein oder anderen Kampfspur.

Ein kleiner Fahrfehler hat oft grosse Auswirkungen

wir noch das Camp abbauen und die Autos wieder beladen mussten. Was dann folgte trug auch nicht gerade besten zu unserer Fahrzeit bei.

Wir fuhren in einen Steilhang da wir dort einen Weg vermuteten, doch wir wurden wieder enttäuscht. Dann meldete sich Nicolas in seinem 110er, Bremsversagen und das in einem Hang mit nahezu 90% Gefälle. Also haben wir ihn kurzerhand mit der Winde von Jonathans 90er wieder auf sicheren Boden gezogen und gesichert. Währenddessen die anderen zwei die defekte Bremsleitung reparierten, machten wir (Patrik und Cindy) uns mit Patriks 90er wieder auf Wegsuche. Immer mit der Hoffnung, möglichst rasch einen geeigneten Weg hinunter ins Tal zu finden. War es doch verboten die Hauptstrasse vom Dorf auszunehmen. Nach langer Suche, insgesamt mit Reparatur eine gute Stunde vertrödelt, machten wir uns dann alsbald auf zu CP13. Der Weg war zwar steil und nicht gerade als solchen erkennbar, aber er führte immerhin hinunter ins Tal. Um dann sogleich wieder aufzusteigen, um zu CP13 zu gelangen. Doch auch hier durften nicht alle Wege auf der Karte befahren werden. Jedoch fanden wir rasch eine Möglichkeit um nach oben zu gelangen.

Von hier aus peilten wir nun CP14 an, was sich im Nachhinein eigentlich als recht einfach herausstellte. Nach einigen Berechnungen durch unsere Navigatoren kamen sie gemeinsam auf den richtigen Nenner und wir fuhren wieder los. Immer gegen die Uhr, so mussten wir doch bis um 1500 Uhr im Ziel sein, wenn möglich vorher. Also haben wir nochmals alles gegeben und den letzten verbleibenden CP noch schnell mitgenommen, bevor es dann mehr oder weniger mit Highspeed zurück ins Camp ging.

Ankunftszeit im Camp und somit im Ziel 1330 Uhr. Von nun an hiess es, wieder alle Unterlagen abzugeben und zu warten, das die Siegerehrung erst am Abend war. Nachdem wir unsere Zimmer bezogen und uns eine Dusche gegönnt hatten, einige hatten es bitter nötig, sitzten wir gemütlich beisammen und schwatzten gemeinsam mit den anderen Teams bei einem kühlen Bier über das Erlebte.

Am Abend bei einem feinen Spanferkel vom Grill wurde die Rangverkündigung bekanntgegeben. Wir fanden uns auf dem neunten Platz wieder. Waren doch ein bisschen enttäuscht, dass es nicht zu mehr gereicht hatte, jedoch auch glücklich dass wir als Team das Abenteuer gemeinsam durchgestanden hatten, wo wir doch vorher noch nie so etwas verrücktes gemeinsam gemacht hatten. Am nächsten Morgen dann verabschiedeten wir uns von den Veranstaltern und machten uns auf zurück zu unseren Zugfahrzeugen und Anhängern. Was dann folgte war eine zweitägige Rückreise mit nur wenig Schlaf und doch einem Ziel, alsbald sofern als möglich wiederzukommen.

ONE TROPHY

Das Team

Land Rover 110 Td5: Nicolas Kaiser, Cindy Geissmann; Land Rover 90 Td5: Jonathan Neinninger, Marc Blaser; Land Rover 90 V8: Patrik Suter

Navigation

Jeweils zwei Tablets mit einer billigen Kartensoftwaren wo weder Wander- noch Fusswege verzeichnet waren. zwei Tripmaster, zwei Hand GPS zur Peilung und eine Karte des Veranstalters.

Die Trophy

Die One Trophy ist eine Offroad Veranstaltung in den rumänischen Karpaten und dauerte rund fünf Tage und bietet Offroad Fahrvergnügen in drei Etappen, zwischen 120 bis 180 km. Man muss versteckte Checkpoints finden und so Punkte sammeln.

ZWEITER AKT DER
LAND ROVER LEGENDE

Ein Überblick – Von der Serie III zum New Defender

Text: Patrick Amann Bilder: Archiv, Patrick Amann

Hier also nun der zweite Teil der Land Rover Geschichte. Ich versuche in diesem Teil die Serie III bis zum New Defender zu beschreiben. Was ich bewusst weglasse sind die ganzen Modelle von Range Rover aber auch Discovery und Freelander. Hier fehlen mir die fundierten Kenntnisse und Unterlagen.

Was ich auch diesmal vorwegschicken möchte: Es gibt fast keine "original" Land Rover und jeder hat kleinere oder grössere Anpassungen. Ich werde hier auch nicht im Detail auf die kleinen Änderungen eingehen können. Manchmal ist es schwierig, einen Land Rover auf den ersten Blick einem Modell zuzuordnen.

Land Rover wurde von der Firma Rover entwickelt und seit 1948 als separate Linie geführt. Wichtig ist zu wissen, dass Land Rover bis heute einige Male den Besitzer wechselte. Schon 1967 ging Land Rover, damals noch als Linie der Firma Rover, in die Fusion der British Leyland Gruppe. In der Automobilkrise in England der 70er Jahre, war Land Rover ein Erfolgsmodel und noch unter British Leyland wurde 1978 die «Land Rover Company» gegründet. Dies war die Abspaltung von Rover Car und damals fiel auch der Bindestrich der Marke. Aus Land-Rover wurde Land Rover.

Land Rover gehörte dann mal zur British Leyland Land Rover Group, wechselte dann wider zur British Leyland Rover Group, bis British Aerospace die Gruppe 1988 übernahm. Aber auch hier blieb Land Rover nicht lange 1994 wurde die Firma von BMW aufgekauft. Während viele bekannte englische Marken unter BMW auf der Strecke blieben, konnte Land Rover 2000 an Ford verkauft werden. Ford war aber nicht glücklich mit der Marke und suchte 2008 einen Käufer.

Land Rover Serie III Soft Top und Hard Top..

Am 18. Januar 2008 gründete Tata Motors, ein Teil der Tata-Gruppe mit Sitz in Indien, Jaguar Land Rover Limited als eine in Grossbritannien eingetragene 100%ige Tochtergesellschaft. Die neue Gesellschaft sollte als Holding für die Übernahme der beiden Geschäftsbereiche von Ford «Jaguar Cars Limited» und «Land Rover» genutzt werden. Der Kauf wurde im Juni 2008 abgeschlossen. Im Januar 2013 wurden die beiden separat geführten Firmen unter der Firma «Jaguar Land Rover» zusammengeführt und sind bis heute ein Teil der TATA-Gruppe.

Serie III

Als der Serie III eingeführt wurde, war von aussen, ausser dem Kunststoff-Grill der den Metallgrill ablöste, keine optischen Veränderungen sichtbar. Erst beim genauen Hinsehen bemerkt man, dass die Türscharniere flacher sind. An der Karosserie wurde aber nichts geändert. Der grosse Unterschied gab es im Innenraum. Zum ersten Mal war das Instrumentenpanel vor dem Fahrer installiert. Weiter war das Getriebe zum ersten Mal in allen Gängen synchronisiert. Die Modellreihen von 88", 109" und «109 One Ton» wurden im Serie III weitergeführt ebenfalls auch die Varianten Pickup, Hardtop und Station Wagon.

Acht Ventile

Der V8 Motor, den Land Rover schon seit 1964 besass und erfolgreich im Range Rover und im 101 Forward Control eingesetzt wurde, löste 1979 den 6-Zylinder Motor ab. Dies war natürlich nur möglich, weil der Kühlergrill nach vorne wanderte. Diese Serie III 109 bekamen den Namen «Stage one V8», weil sie unter dem «Stage one Investitionsprogramm» von British Leyland eingeführt wurden (also die Gründung der Firma Land Rover).

Der Erfolg vom Range Rover brachte die Japanische Autoindustrie auf die Idee, Luxusgeländewagen für Personentransporte im Low-price Segment zu entwerfen. Dies war ein Angriff auf den Station Wagon von Land Rover. Land Rover reagierte und ab 1982 gab es die Ausführung «County». Zum ersten Mal gab es Luxus in einem Land Rover. Teppiche am Boden, Stoffsitze und Kopfstützen waren innen das Merkmal, aussen war der «County» an den Seitenstreifen und am Schriftzug am Heck zu erkennen.

Im Laufe der Zeit wanderten die Rückspiegel beim Series III von den Kotflügeln an die Türe. Weiterhin gab es die Option das Reserverad beim Station Wagon an der Hecktür zu befestigen. Die letzten Modelle hatten sogar seitliche Blinker in den Kotflügel.

Einige Stage ONE Land Rover.

Ein grüner Stage ONE

Das rot steht dem County Series III gut.

Der Serie III war stark gefragt bei den Blaulicht Organisationen. Diverse Firmen machten Umbauten für Feuerwehr, Sanität und Polizei. Einzig Forward Control Umbauten auf der Basis vom Serie III Chassis waren rar.

Das Britische Militär war Grossabnehmer an Serie III Fahrzeugen, dies waren alles 109". Mit Ausnahme von der Doppelstossstange, der Reserveradbefestigung mit Stoffbändern und den Lampen unterschieden sich die militärischen Fahrzeuge nicht von den zivilen. Ausnahme waren Ambulanzfahrzeuge, die einen Aluminiumaufbau hatten.

Feuerwehr Serie III

Bei Santana gab es den Serie III erst ab 1974. Er entfernte sich mehr und mehr von seinem Muttermodel. Der Radausschnitt am Heck wurde anders geformt, die Radläufe bekamen Verzierungen und die Hecklampen waren unterschiedlich zum englischen Modell. Als Besonderheit gab es den Santana auch als 6 Zylinder Diesel.

Von den Serie III wurden in der Schweiz diverse PTT Land Rover umgebaut. «Schlepperfourgon» wie man sie nannte, sind nur ein Teil. Aber darüber kann unser Vizepräsi mehr erzählen.

Vom Serie III wurde von 1971 bis 1985 ca. 250'000 Fahrzeuge hergestellt. Es gab folgende Motorvarianten: 2286cc Benzin, 2286cc Diesel, 2625cc Benzin (6 Zylinder). Der 6 Zylinder wurde ab 1978 durch den 3528cc V8 ersetzt. Alle Fahrzeuge hatten Trommelbremsen, standardmässig Servo unterstützt beim 6 Zylinder und V8 und optional bei den anderen Modellen. Das Getriebe war in allen Gängen synchronisiert. Beim V8 wurde der zuschaltbare 4x4 durch einen permanenten Allradantrieb abgelöst.

Serie III als Ambulanzfahrzeug.

Militärischer 101 Forward Control

Der 101 FC wurde entworfen, um die militärischen Bedürfnisse zu erfüllen, einen Kanonentraktor für die 105mm Haubitze zu besitzen. Er wurde mit dem bekannten V8 Motor bestückt und wurde nur in der Militärischen Version gebaut. Die 9.00x16 Standard Reifen geben dem Fahrzeug eine grosse Bodenfreiheit. Einige Fahrzeuge wurden exportiert und in anderen Ländern als militärische Spezialfahrzeuge eingesetzt. Später wurde ein Ambulanzfahrzeug entwickelt und ganz wenige wurden mit einem Kastenaufbau versehen.

Die beiden letzteren Fahrzeuge waren bei der Ausmusterung aus der Armee beliebte Reisefahrzeuge. Viele 101 FC wurden vom Militär neu aufgebaut und den militärischen Bedürfnissen angepasst, um

wieder eingesetzt zu werden. Die letzten Fahrzeuge wurden erst in den späten 90er Jahren ausgemustert.

Der 101 FC wurde trotz einigen Bemühungen nie als zivile Version eingeführt. Einzig Santana baute mit dem Design des 101 FC einen «Santana 2000». Hier gab es die 6 Zylinder Version in Benzin oder Diesel. Eingeführt im Jahr 1981, verkaufte er sich aber nicht in grosser Stückzahl. Von 1974 bis 1978 wurden 2666 Fahrzeuge gebaut. Alle hatten den 3528cc V8 Motor, Servo unterstütze Trommelbremsen und einen permanenten 4x4

Die Coil-sprung Land Rover

Im März 1983 kam dann der 110er auf den Markt. Es war das erste Mal in der Land Rover Geschichte, dass das «grosse» Model (One Ten) vor dem «kleinen» (Ninety) zuerst vorgestellt wurde. Der grosse Unterschied zum Serie III war sicher die Verwendung von Schraubenfedern anstelle von Blattfedern. Diese Neuerung wurde vom Range Rover adaptiert, das Chassis aber nicht gross verändert. Weiter gab es vorne Scheibenbremsen und die Bremse war serienmässig Servo unterstützt. Es gab auch die Option einer Servo unterstützten Lenkung. Auch stilistisch gab es viele Änderungen. So war die Frontscheibe aus einem Stück, die ganze Front wurde neu gestaltet, mit einem schwarzen Plastikgrill versehen und über den Radläufen wurden die flexiblen Gummis

Military Series III

montiert. Erst 14 Monate später stellte Land Rover den 90er vor. Er bekam dieselben Anpassungen wie der 110er. Doch eigentlich hatte das «kleine» Modell einen Radabstand von 92.9 Inch aber einfachheitshalber wurde der Name bei 90er belassen. Hier ging Land Rover zum ersten Mal bei der Namensgebung einen Kompromiss ein.

Am Anfang waren die bekannten vier Zylinder Benzin und Diesel-Motoren und der V8 im Einsatz. Ab 1984 gab es dann den etwas

stärkeren 2494cc Diesel und kurz darauf auch den Benzin-Motor mit dem gleichen Hubraum. Ab 1985 konnte man sogar den V8 im 90er Modell haben. Da die Wirtschaftlichkeit und der Power immer wichtiger wurden gab es wenig später auch den Diesel-Motor mit einem Turbolader. Der Diesel Turbo war geboren.

County Linie und Anpassungen

Der Land Rover 90/110 konnte weiter als Standardausführung bestellt werden. Es gab aber weiterhin die «County» Linie. Hier offerierte man ab 1987 sogar ein Radiopanel. Als weitere Besonderheit wurde von Land Rover der «Ultra-long-wheelbase»entwickelt. Ab 1985 gab es den 127er. Er war beliebt bei Firmen die Flotten besassen wie Elektriker und Wasserwerke. Man konnte Personen und Material in grösserer Menge gleichzeitig transportieren.

Im Laufe der Jahre kamen diverse kleine Änderungen dazu. Zum einen wurden 1987 die Handmulden bei den Türen durch Griffe ersetzt, die Kotflügelverbreiterungen und der Grill waren ab 1988 in Wagenfarbe, das gerippte Dach bei den Hardtop-Modellen wurde ab 1989 durch ein flaches ersetzt und es gab keine hervorstehenden Nieten mehr am Aufbau. Im Jahr 1989 bekamen alle Land Rover ein Zierstreifen mit der Aufschrift 90 oder 110 und man konnte zwischen zwei Felgentypen wählen.

Das Militär hatte grosses Interesse am 110er, musste es doch die in die Jahre gekommenen 109er ablösen. Es wurden nicht nur einige 110er mit Softtop bestellt sondern es wurden auch diverse Spezial-Fahrzeuge erstellt. In Australien gab es sogar einen gestreckten 110er mit einem 6x6 und einem Isuzu 3.8 Liter Diesel mit Turbo direkt Einspritzung. Auch bei allen Blaulicht-Organisationen war das Fahrzeug in allen Versionen sehr beliebt.

Santana blieb bei den Blattfedern und es passte die Modelle weiter an. Und auch das neue Model IIIa entfernte sich weiter vom Original. Ende der 80er Jahre wurde nach einem Facelifting das Model IV eingeführt, das optisch mit dem 90er/110er mehr Ähnlichkeiten hatte. Im Jahr 1990 wurden die Modelle nach den zwei vorhandenen Motorvarianten umbenannt und im Juni kündigte Land Rover die Zusammenarbeit mit Santana. Dies war das Ende des spanischen Land Rovers.

Der 90er, 110er und 127er existierten von 1983 bis 1990. Es gab folgende Motorvarianten, 2286cc Benzin und Diesel, 2494cc Benzin und Diesel, 2494cc Diesel Turbocharged, 3528cc V8. Bis zum Jahr 1985 gab es ein voll synchronisiertes 4 Gang Getriebe, das dann durch ein 5 Gang Getriebe ersetzt wurde. Ausser den 4 Gang 110er Modellen hatten alle Fahrzeuge einen permanenten 4x4. Über die einzelnen Produktionszahlen ist nichts bekannt.

1: Der Santana Serie III macht auch eine gute Figur.
2: Die Post fuhr ebenfalls einen Serie III
3: Der letzte seiner Art: Ein Serie III
4: Der Land Rover 110 – One Ten.
5: Ein dreiachsiger 127er Militär Land Rover in Aktion.

Links sind zwei Land Rover 101 Forward Control in ganzer Pracht zu sehen. Oben zeigt sich die Vielseitigkeit in Form eines Feuerwehr Santana 2000..

Defender

Als im Jahr 1989 der Land Rover Discovery eingeführt wurde, gab es Anzeichen von zunehmender Verwirrung mit dem Namen Land Rover. War es nun ein Brand oder ein Model? Ab Herbst 1990 wurden die bekannten Modelle mit dem Namen Defender versehen und aus dem 127 wurde 130. Ab dem Modell 1991 bekam der 130er auch eine eigene Produktionslinie und wurde nicht aus dem 110er «geschnitten». So gab es nun den Defender 90/110/130. Die Soft-top Variante wurde wegen geringer Nachfrage aus dem Programm genommen und nur noch im militärischen Bereich angeboten.

Weitere Veränderungen kamen mit dem neuen Motor aus dem Discovery. Der alte Diesel oder Turbo Diesel wurde durch den 2495cc Turbo Motor mit Intercooler ersetzt. Die Geburt des Defender 200 Tdi. Weiter gab es die 4 Zylinder Benzinmotoren.

Im Jahr 1994 wurde der 200 Tdi verbessert und wurde zum 300Tdi. Aufgrund der neuen Dieselverordnungen musste Land Rover einen neuen Motor entwickeln. Aus der Entwicklung von diversen Motoren mit 4/5/6 Zylinder wurde bei der Übernahme durch BMW nur der 5 Zylinder weiter verfolgt. Der Td5 mit 2498cc löste dann im Jahr 1998 den 300 Tdi ab. Der 4 Zylinder und V8 Benzinmotor waren noch lange erhältlich, letztere waren vor allem wegen ihrer Kraft bei der Feuerwehr beliebt. Die Benziner und Saugdiesel verkauften sich immer schlechter.

Die Nachfrage aus dem militärischen Bereich war so gross, dass Land Rover ab 1996 mit dem Wolf eine Militärversion vom Defender anbot. Dieses Fahrzeug war mit diversen Anpassungen für den Militär Einsatz Grund ausgerüstet. Weitere Anpassungen konnten je nach Bedarf erstellt werden.

Weiterentwicklung des Td5

Für das Modelljahr 2002 nahm Land Rover weitere Verbesserungen am Td5-Motor vor, um die immer strengeren Emissionsvorschriften zu erfüllen. Weiter wurde auch der «XS» als Top-Spezifikation eingeführt und das Ausstattung «County» konnte auf jedes Modell angewendet

→

Ein Santana Series IV

werden. XS-Modelle sind mit vielen «Luxus-Eigenschaften» ausgestattet. Dazu gehörten die beheizte Windschutzscheibe, Sitzheizung, Klimaanlage, ABS und Traktionskontrolle sowie teilweise Ledersitze. Aber auch erstmalig elektrische Frontfenster für einen Defender.

Die erste grosse Veränderung erfuhr der Defender im Jahre 2007. Mit der Ablösung des Td5 Motors durch den Td4 mit 2401cc kam zum ersten Mal ein Aggregat zum Einsatz, das nicht im Hause Rover oder Land Rover entwickelt wurde (abgesehen vom V8). Auch das Getriebe wurde von 5 Gängen auf 6 erweitert. Durch den neuen Motor, der nicht ganz zwischen die Chassis-Holmen passt, bekommt der Defender ein «Buckel» in der Motorhaube. Weiter wurde das ganze Armaturenbrett und die Heizung überarbeitet. Dabei fielen auch die Lüftungs-Klappen unter der Frontscheibe weg. Neue Vorschriften liessen die Längsbänke im Heck verschwinden und Einzelsitze kamen zum Einsatz. Aus dem 90er 6-Sitzer wurde nur noch ein Vier-Sitzer und aus dem 110er 9-Sitzer wurde ein 7-Sitzer.

Weitere Abgasvorschriften und Bestimmungen führten dazu, dass der Td4 im Jahr 2012 durch den kleineren Td4 2198cc Motor ersetzt und ein Dieselpartikelfilter verbaut wurde. Ansonsten wurde nur das beliebte Softtop Modell wieder eingeführt. In all den Jahren blieb Land Rover mit dem Defender durch Sondereditionen im Fokus. Heritage 1998, Tom Raider 2000, G4 Edition 2003 oder Defender SVX 2008, um nur ein paar zu nennen.

Da Land Rover seit etwa dem Jahr 2000 nur noch damit beschäftigt war alle Vorschriften und Richtlinien betreffend Abgas und Sicherheit zu erfüllen, wurde klar, dass man nicht um eine Neuentwicklung herum kam. Im Jahr 2012 teilte das Unternehmen mit, dass man am Nachfolger arbeite und präsentierte das Konzeptauto DC100.

Am 29. Januar 2016 lief der letzte Defender, ein Defender 90 Softtop, in Solihull vom Band. Am 10. September 2019 präsentierte Land Rover an der IAA in Frankfurt den «New Defender». Ein moderner 4x4 der alle Abgas- und Sicherheitsbestimmungen erfüllt und wieder auf der ganzen Welt angeboten werden kann. Die Produktionsstätte wird in Nitra in der Slovakei sein.

Der Defender 110

Schlussgedanken

Diese nun also die Geschichte des Land Rovers. Ich hoffe ich habe beim Defender keine wichtigen Schritte vergessen. Für konstruktive Kritik bin ich offen. Dass der Land Rover in all diesen Jahren keine grossen Veränderungen erfahren hat wurde mir bei folgender Situation klar. Für meinen ersten Serie IIa 109 habe ich mir damals einen Rammschutz anfertigen lassen mit integrierter Stossstange. Als ein Kollege mit einem Td5 bei mir in der Garage stand ohne Stossstange hätte er den Rammschutz mit den Originalschrauben montieren können. Die Aufhängung der Stossstange wurde als sicher von 1961 bis 2007 nicht verändert!! Oder als ich einen Haken suchte um den Sitzdeckel meines Serie I mit Jahrgang 1950 zu ersetzen, wurde ich bei einem Teil fündig, das noch bis im Jahr 2006 bei den Längsbänken verwendet wurde. Mehr als 55 Jahr wurde das gleiche Teil verbaut!! Alles Zahlen die es wahrscheinlich beim neuen Defender nicht mehr geben wird.

Zwei Sondereditionen des Defender.

1: Ein Defender 130
2: ...und ein 130er als Pick-up.
3: Der Defender Wolf
4: Der Fireengine Defender mit 130"
5: Der Defender mit dem Buckel, der Td4.
6: Das Heck einer Sonderedition.
7: Der letzte Defender rollt vom Band. Eine Hommage an den ersten Land Rover.
8: Der New Defender von 2019.

Wechsel der Bremsflüssigkeit Vor der periodischen MFK-Prüfung (nach sechs Jahren) wurde bei Heinz Degen in Augst BL die Bremsflüssigkeit ausgetauscht

ERLEBNISSE MIT UND ZUBEHÖR FÜR FLORIAN

Die Restaurierung von Florian – Feuerwehrzubehör / FIVA-Pass

Text: Martin Fäh, Bilder: Martin Fäh, Theodor Aenishänslin, bez. landyschruuber@gmx.ch

Unbeschriftet, ohne Leiter, Martinshorn, Heizung/Lüftung, Blaulicht, etc. fuhren wir mit dem roten Feuerwehrmobil zu diversen Treffen und Anlässen. In der Zwischenzeit suchten wir im Netz und durch Networking diejenigen Teile zusammen, die laut Recherchen am Fahrzeug waren und beim Umbau zum Feuerwehrfahrzeug 1963 abmontiert oder beim Abgang bei der Feuerwehr Augst verworfen wurden. Einerseits hatten wir ja Zeit, bis zur nächsten periodischen MFK, andererseits liegen solche Teile ja nicht auf der Strasse.

Beschaffungen Feuerwehrzubehör

Bei unserer lokalen Elektrizitätsgesellschaft konnte ich eine 8m Holzschiebeleiter bekommen [ist auf Fotos 1963 zu sehen] , nachdem ich zuvor eine ältere 10m Leiter in einem Army-Liqu-Shop gekauft hatte. Diese war aber unbrauchbar, weil zu alt und zu schwer. Auch eine vom Zeughaus bereitgestellte Holzleiter von 5m Länge war zu schmal. Die alte Elektrizitätswerkleiter konnte abgelaugt, neu beschriftet und mit Leinöl behandelt werden. Das Seil und die Rollen waren in einwandfreiem Zustand!

In der Ostschweiz fanden wir ein Zweiklang-Kompressor mit Martinshörnern [Schalter noch vorhanden, Hörner defekt]: Wiederum erfolgte die Reinigung, elektrische Kontrolle, Suche der Montageorte für Hörner und Pumpe, farbliche Neugestaltung des Kompressormantels und Halterung, Konstruktion eines platzsparenden Hörnersupports, Schläuche und Brieden, finale Montage. Anschauungsmaterial und Inspiration fanden wir im HAM.

An einem Teilemarkt fand ich einen Smith-Heater in passablem Zustand. [Hahn und Kupferleitungen waren noch vorhanden, Rheostat (Ventilatorregler) noch montiert] Fehlten noch die Spiralschläuche und die Lüfterdüsen für die Fenster. Die Karton-Spiralschläuche kaufte ich bei einer Betriebsliquidations-Steigerung gleich den Restbestand von 10m...

Bei den Düsen erlebten wir dann wieder eine Überraschung: es gibt mindestens 5 Varianten! Welches Modell bei den 86“ und 107“ um 1955 eingesetzt wurden, musste zuerst recherchiert werden. Von der paarweisen Sammlung, die wir bereits im Fundus hatten, waren keine die Entsprechenden! Im Netz fanden wir einen Hersteller, der genau die richtigen neu herstellt ...

Das blaue Drehlicht [war laut den Fotos der Feuerwehr Augst, ein Typ der Firma BOSCH montiert]. Das entsprechende Modell mit dem runden Bauch fanden wir bei unserem Kollenen Diesel Fritz in Langenthal. Nur war dieses ein gelbes Drehlicht und hatte einen Motor mit 24V eingebaut. Als Ersatzteil konnten zwei passende, blaue Kalotten beschaft werden und von einem anderen Modell wurde der 12V-Motor eingebaut.

Drehlicht, Metamorphose... ganz rechts dann mit Abdeckung.

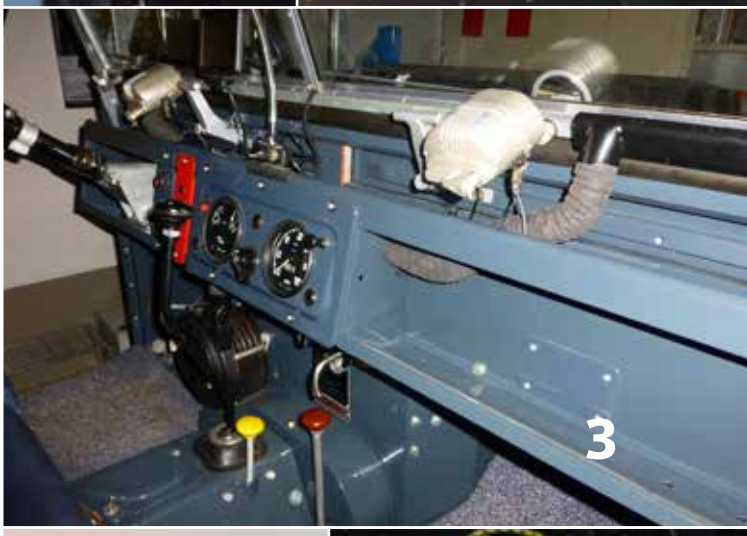
Mitunter der schwierigste Teil der Restaurierung!

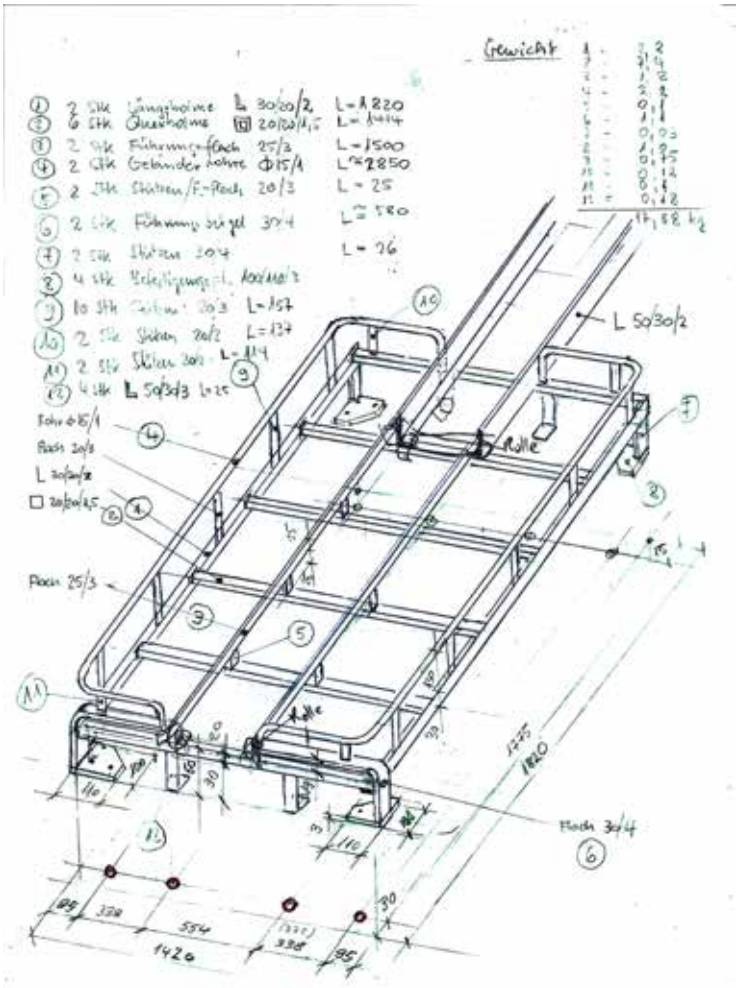
Mitte 2017 rekonstruierten wir anhand der Fotos von 1963 den Dachträger neu und montierten darauf die 8m bereits revidierte Holzleiter. [Pläne anhand der Fotos rekonstruiert]

Die Löcher im Mannschaftskabinendach waren für die Montage massgebend. Die Röhrlidimension legten wir auf eine maximale Belastbarkeit und niedrigstes Gewicht aus. Anhand der Fotos von Spritzwerk Buess und Feuerwehr Augst (1963)skizzierten wir die Anzahl Röhrli und Träger (vierkant), die Reeling (runde Röhrchen) und die Leiternschiene (gefaltetes Blech), die Halterungen für Leiter, Drehlicht und Dachträger am Bulkhead. Ebenfalls wurde die Stromführung für das Drehlicht eingeplant... (Variante «Duschischlüchli»).

→

1: Florian nach der Veteranenprüfung.
2: Tönt wieder gut – Zweiklanghörner und Kompressor Betriebsbereit
3 :SMITH Heater mit Demister-Schläuchen und Düsen
4: SMITH Heater, Hahn, Kupferleitungen, DemisterDüsen.





Der Dachträger wurde anhand von Zeichnungen neu konstruiert. Jörg war beim Schweissen voll in seinem Element.

Bestehendes nutzen

Am Bulkhead war bereits von der früheren Montage ein Suport angeschweisst, der übernommen wurde. Berechnungen haben dann ergeben, dass der Dachträger das Gesamtgewicht des Fahrzeuges um ca. 30Kg erhöhen wird. Röhrchen bestellt, abgelängt, die Verzinkereilöchli verbohrt , gerichtet und zusammengeschweisst. Nach einer Probemontage ging die Teile in die Feuerverzinkerei. Nach einer weiteren Woche konnte die finale Montage erfolgen!

Parallel zur periodischen MFK, liessen wir auf Ende 2017 durch unsere LRoS-FIVA-Inspektoren Prisca Greminger und Patrick Amann das Fahrzeug bezüglich FIVA-Tauglichkeit prüfen. Dazu wurde die umfangreiche Dokumentation vervollständigt und als Beilage zum Antrag der FIVA-Kommission eingereicht. Der Pass wurde per 22.12.2017 ausgestellt und hat nun während zehn Jahren seine Gültigkeit.

Ein Suchscheinwerfer [war im Konvolut vorhanden]. Die entsprechende Steckdose wurde angeschlossen und für den Scheinwerfer ein Stativ und eine Lagerhalterung im Fahrzeug rekonstruiert.

Die Arbeit geht nicht aus! Um das Schmuckstück in Form zu behalten, sind jährliche Ölwechsel und periodische Wechsel der Bremsflüssigkeiten angesagt...

Wieder eine Besonderheit der MFK Beider-Basel: Wie auf dem Bild in der Werkstatt zu sehen ist, muss (soll) auf Allmend der Schriftzug «Feuerwehr Augst», abgedeckt werden. Zu diesem Zweck hat Viktoria zwei Hemmeli in elastischem Stoff, RAL 3000, mit Gummizügen konstruiert, die ich, ohne das Fahrzeug zu beschädigen, auf Allmend überziehen kann! Für die Abdeckung des Blaulichtes hat sie eine Hutze aus dem blauen Trim-Kunstleder geschneidert, die mit einem Lederriemli montiert und gesichert werden kann.

Die Angaben in [Klammern] beziehen sich auf die Begründung der Suche und Montage.

ES GIBT TÄGLICH NEUES ZU ENTDECKEN

FAHREN SIE DOCH MAL HIN

NUTZEN SIE IHRE PERSÖNLICHEN VORTEILE!

Dank der Partnerschaft mit der Allianz profitieren Sie von attraktiven Vorzugskonditionen.
Ergreifen Sie die Chance und lassen Sie sich informieren.

MOBILITÄT	WOHNEN UND FREIZEIT	WEITERE ANGEBOTE
– Autoversicherung – Motorradversicherung – Oldtimerversicherung	– Hausratversicherung – Privathaftpflichtversicherung – Wertsachenversicherung – Gebäudeversicherung	– Rechtsschutzversicherung (Privat- und Verkehrsrechtsschutz) – Private Unfallversicherung

Es gelten die vertragsrelevanten Bedingungen der Allianz Suisse.

Allianz Suisse Firmen-/Verbandsvergünstigungen
Postfach, 8010 Zürich
Tel. +41 58 358 50 50, Fax +41 58 358 50 51
verguenstigungen@allianz.ch

LAND-ROVERS of SWITZERLAND

Allianz

Ich durfte mit meiner neuen Familie raus in die Wildnis. Damit alle Platz haben, zog ich noch diesen süssen Wohnanhänger hinter mir her.

DOCH NIEMAND GRÜSST DAS UNGETÜM

Wiederbelebung eines Forward Control

Text und Bilder: Rahel und René Klingler

Ich sollte mich wohl erst vorstellen: Mein Name ist Pinky und ich bin ein Land Rover. Ja wirklich, ein echter Land Rover. Ausgeliefert wurde ich 1969 als ein 110" 2b Forward Control.

Zugegeben, den weiblichen Rundungen und den süssen Augen wurde ich rasch beraubt. Zusammen mit einigen meiner Artgenossen wurde ich von Fahrzeugbauern mit eigenartigem Deutsch für den Einsatz bei der Feuerwehr umgebaut, meine Rundungen begradigt und mein Rumpf für den Materialtransport optimiert. Gerne habe ich all diese Anpassungen über mich ergehen lassen, mein charakteristisches Aussehen eines 2b Fronti abgelegt und eine kantige, rein zweckmässige Hülle zugelegt.

Hierfür wurden wir Land Rover doch entworfen und gebaut. Egal was von uns erwartet wurde, wir waren und sind immer bereit, uns unserem Verwendungszweck anzupassen. Als Arbeitstier, als Allzweckvehikel, als Rettungsfahrzeug, als Reisemobil….

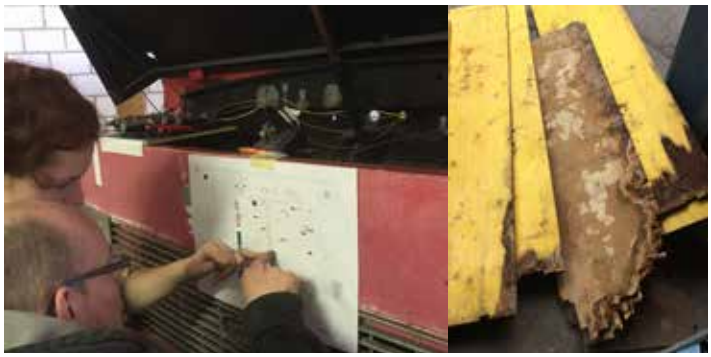
Meine Reise in die Schweiz

Von England her, gelangte ich über Österreich und Romanshorn nach Degersheim. Über dreissig Jahre durfte ich bei der hiesigen Feuerwehr meinen Einsatz leisten. Der Gemeinde und den Menschen in diesem Dorf in Notlagen beistehen.

Die Menschen, die mich dringend brauchten, freuten sich selten über die Umstände meines Erscheinens. Umso mehr schätzten sie meinen unermüdlichen Einsatz in diesen meist heissen Zeiten.

Nichts hält ewig, so, dass um die Jahrtausendwende herum ich meinen Platz an jüngere, kräftigere und wohl auch bequemere Einsatzfahrzeuge abgeben durfte. Irgendwie war ich ja auch froh darüber, hatte mein unsynchronisiertes Getriebe viele der jungen Männer doch etwas überfordert, und mir einiges an Schmerzen bereitet.

Übernommen hat mich dann ein Elektriker. Sobald es grob wurde kam ich zum Einsatz, wurde zwar nicht gepflegt, aber wenigstens gebraucht. Lange Zeit war ich als sein Gehilfe unterwegs, und alljährlich durfte ich ihn sogar auf den Markt begleiten.



Gemeinsam planen zwei meiner Freunde mein neues Leben. Doch vorher mussten sie mich von den Resten meines Vorlebens befreien. Wie etwa verschimmeltes Holz..

Lotterleben

All die kleinen Löcher in meiner Aussenhülle sowie die fehlende Zuneigung führten jedoch dazu, dass ich mehr und mehr verlotterte. Obwohl eigentlich noch neu – lediglich läppische 10‘003 km zierten meinen Tacho – wurde ich mit gebrochener Steckachse dann irgendwo im Bernischen hinter eine Scheune gestellt und einfach vergessen.

Irgendwann, ich glaube es war so 2016, wurde ich aufgeladen, durch die Schweiz kutschiert und in eine warme Halle gestellt. Was ich hier sollte wusste ich nicht, jedoch es war warm, und meine bald 50jährige Karosse war froh nicht mehr im Regen zu stehen.

Ich habe nie begriffen, woran der kahlköpfige Kerl neben mir den ganzen Tag arbeitet. Den Stuhl, den alten Tisch und so ein modernes viereckiges Teil nannte er jedoch mehrmals «sein Büro». Auch egal, wenigstens war ich nicht mehr allein. Ich hatte es warm und gemütlich. Diente hin und wieder sogar als Halter oder Pinnwand für irgendwelche Tunnelpläne.

Es war eigentlich ein Tag wie jeder andere, als das Garagentor geöffnet wurde und der Mann mit der grossen Stirn in meine Halle trat. «So, Pinky, jetzt geht’s los!» hörte ich. Doch, wer ist Pinky?, und was geht los?!?

Füdliblutt

Hätte ich nur nicht gefragt. Bis auf die letzte Litze haben sie mir meine Kabel rausgerissen. Ok, einige waren ziemlich verschmort und den Strom brachte ich nur selten ans richtige Ziel – aber gleich Alles zu ersetzen hielt ich dann doch für übertrieben. Wenigstens hat das Mädchen mit den rostigen Locken alles wieder so angeschlossen, dass die Ampere am richtigen Ort landeten.

Man kümmerte sich wieder um mich! Es sah so aus, als ob man hier zu mir schaut und mich pflegt. Doch es kam anders.

Ausgezogen hat man mich! Erst nur dieser Typ, dann auch noch drei weibliche Zweibeiner. Immer häufiger kamen sie vorbei, entfernten meine morschen Bodenbretter und sämtliche Innenverkleidungen. Türen, Dach und sogar die Frontscheibe. Jeden Abend an dem die Zweibeiner die Halle verliessen war weniger an mir dran. Selbst das letzte Bisschen meines Lackes entfernten sie.

Letztendlich stand ich da, nackt bis auf das blanke Aluminium und den angerosteten Stahl. Sollte dies mein Ende sein?

Nackt, wie Solihull mich schuf...

Frisch angemalt

Tage später stellten sie mich auf einen Anhänger. Der 90er der mich kutschierte war ein hilfsbereiter 200er Tdi, und obwohl in Begleitung meinesgleichen, hatte ich Angst vor dem was kommen mag.

Die Halle war stickig, dunkel und heiss, sie roch nach Chemikalien und Lösungsmittel. Was soll ich hier? Es war grauenhaft. Über 8 Stunden

→

Ich war gespannt, was nun auf mich zukam.

hat man mir dieses stinkende klebrige Zeugs bis in den hintersten Teil meiner Karosse gespritzt. Erst als ich dann bei unerträglicher Hitze alleine in dieser Halle stand, bemerkte ich, ich war wieder mit Farbe bedeckt! Dieser – etwas kleinere, jedoch umso nettere Zweibeiner – hatte stundenlang geschuftet, um mir meine Blösse zu nehmen. Tausend Dank!

Noch während ich mich über die neue Farbe freute, kamen die Zweibeiner zurück, montierten Türen und Schnauze und liessen mich mitten in der Nacht von diesem netten 90er wieder nach Hause chauffieren.

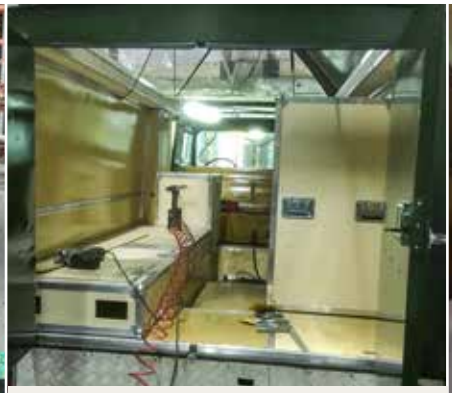
Die Sonne sendete ihre warmen Strahlen durch das Deckenlicht, erst jetzt konnte ich mein neues Erscheinungsbild wirklich erkennen.

Grün. Grün!... Grüüün? wirklich jetzt! Grün!?!

OK, mein altes rot war ja wirklich nicht mehr frisch, eher so schweinchenfarbig, worauf mein Übername «Pinky» wohl auch beruht. Dennoch, ein grünes Feuerwehrauto geht jetzt wirklich nicht! Das meine neue Farbe «Dark Bronze Green LR001» mittels Münzenwurf entschieden wurde tröstete da wenig. Ich für meinen Teil, hätte mich eher dem Vorschlag der jungen Zweibeinern angeschlossen und feuerwehrrot gewählt. Aber immerhin: lieber grün als nackt!

In den folgenden Wochen wurde mir viel Aufmerksamkeit geschenkt. Ich bekam eine neue Aussenhaut, neue Isolation (30mm X-Term) und eine neue Innenverkleidung (4.5mm Buche). Und obwohl ich mein drittes Türenpaar vermisse, kann ich mich langsam mit meinem neuen Aussehen anfreunden. Auch meine originale Sitzbank für vier Personen bekam ich frisch revidiert zurück.

Stundenlang werkelten sie an mir herum. Zwar nicht immer mit dem richtigen Fachwissen, dennoch merkte ich, wie ich langsam in meinen neuen Verwendungszweck hineinwuchs. Die Möbel wurden als Flightcase gebaut. Die Absicht dahinter war sicher, die krummen Schnitte der Stichsäge zu verstecken. Und der Trick scheint wahrhaftig gelungen zu sein. Für‘s Hubdach war man natürlich auf Hilfe angewiesen, doch egal ob Stahl (Nicolla) oder Stoff (Kurt) konnte mein neuer Freund auf die Hilfe anderer Zweibeiner zählen. Nicht auszudenken, wenn er hier auf sein Nicht-Fachwissen vertraut hätte.



Der Lackierer hat ganze Arbeit geleistet. Auch, wenn ich eher ein sattes Feuerwehrrot genossen hätte, konnte ich mich schon noch an das Grün gewöhnen.

Und mein Inneres konnte ab da auch endlich wieder schön gemacht werden.

Der Fachmann staunt, der Laie wundert sich, wie man einen Krümmer (1+2) zerstören kann. Und:
Der Meister wirds kaum glauben, man kann auch mit dem Hammer schrauben - oder Getriebe «rauspressen», äh, zerstören. (3-4)

Hey, lass das!

Weshalb dieser Typ mein Getriebe runterriss ist mir bis heute schleierhaft! Hallo! Ich bin ein Serie 2, logisch ist der Retourgang etwas laut! Und beim Ausbauen auch gleich so stark herumwürgen, dass mein Abgaskrümmer bricht?! Schaut Euch die Bilder an, das spricht Bände. Ich mag ja vieles verzeihen, aber solch groben Umgang liess ich mir nicht bieten. Zumal der Krümmer ein sehr seltenes Teil ist. Daran wird der Zweibeiner lange denken!!!

So ganz unter uns: Ich hatte und habe immer noch Zweifel, dass dieser Kerl wirklich weiss was er tut. Aber irgendwie hat er es doch geschafft alles Wichtige zu reinigen/reparieren. Meinen Zündverteiler wegen einer defekten Unterdruckmenbran durch eine 123ignition auszutauschen, war sicherlich nicht die schlechteste Entscheidung. Etwas «moderne» Elektronik darf auch ein altes Fahrzeug wie mich nicht stören.

Der Schuh drückt

So ganz konnte ich mich noch nicht mit meiner neuen Aufgabe als Reisemobil anfreunden. Und das Ganze dann noch in diesem Grün! Ich hatte mir ja geschworen, er werde seine Grobheiten mit dem Krümmer bereuen, erst diese Farbe und jetzt noch die zu kleinen Schuhe.

Ja, wirklich! Ich bekam winzig kleine Schuhe. Ein richtiger Fronti trägt 9x16 oder heutzutage 255/100 R16! Dieser Typ verpasste mir jedoch 255/85 um auf Steigungen mehr Kraft zu haben – Banause! Das war dann doch zu viel! Und schon bei der ersten Ausfahrt, habe ich es geschafft, beide Bolzenlöcher des dünnplanierten Krümmers zu sprengen! Wie du mir, so ich dir.

Lehrstunde für Hobbyschrauber

Ach ja, und für alle Hobbymechaniker. Lager presst man auf eine Welle. Der Fäustel ist hier das falsche Werkzeug! Sogar René – so heisst mein neuer Freund – weiss dies jetzt auch. Er durfte genau deshalb mein Getriebe ein zweites Mal herunternehmen. Bist du grob zu mir, bin ich grob zu dir! Ich denke es hat geholfen, wirklich grob hat er mich nachher nie mehr angefasst. Hatte ich übertrieben? Anstelle einer warmen Halle hatte ich plötzlich nur noch einen Parkplatz. Zwar gedeckt, aber habt ihr eine Ahnung wie kalt diese Winternächte sind! Werde ich jetzt wieder einfach stehen gelassen? Alleine? Nur wegen eines defekten Krümmers? Oder dem Ärger mit dem Getriebe?

Allein, allein

Es wurde Frühling, doch keine Ausfahrt. Es wurde Sommer... und immer noch stand ich nutzlos herum. Wieder einsam. Wieder alleine. Mitte Sommer hat er dann angefangen, alles um mich herum abzutransportieren. Als er meinen Motor startete, befürchtete ich, der Schrottplatz wäre das Ziel.

Nichts da, eine neue Halle wartete auf mich, etwas zügig, aber ich fühlte mich gleich wohl. Empört war ich, als er mir einen Teil meines Hilfsrahmen rausflexte! Bald merkte ich, dass ich mir das selbst zuzuschreiben hatte. Passende Krümmer gibt es nicht mehr. Weder Original-Fronti noch für den Land Rover Sixpot. Der Mann ohne Haare – René – hat mir jedoch einen nagelneuen Rover-P4-Krümmer eingesetzt und hierfür musste halt Platz geschaffen werden. Die passende Auspuffanlage habe ich nun auch ausserhalb des Motorenraums. Dank den beiden Auspuff-Schweissern wird mir jetzt auch nicht mehr so schnell zu heiss.

Erste Lichtblicke

Momentan darf ich gerade meine neuen Freunde etwas durch die Schweiz begleiten. René und ich verstehen uns von Tag zu Tag besser. Er verzeiht mir meine Altersgebrechen, ich bin bei seiner fehlenden Fachkundigkeit etwas nachsichtiger. Mit den kleineren Latschen geht es jetzt viel einfacher die Pässe hoch, und falls es dann doch nur untersetzt geht, verspannt sich mein Antriebsstrang dank AVN-Freilaufnaben nicht mehr. Die wenigen Km, die ich die beiden täglich herumkutschiere, führen mich zu wunderschönen Plätzen. Sobald ich Rahel & René von meiner Einsatzbereitschaft überzeugt habe, reisen wir zusammen sicherlich auch ausserhalb der Schweiz. Bis all die kleinen Probleme gelöst und die Schönheitskorrekturen erledigt sind, wird wohl noch einiges an Zeit vergehen. Wichtig ist für mich jedoch einzig: Ich werde wieder gebraucht!

Obwohl ich jetzt viel Zeit auf der Strasse verbringe, fühle ich mich einsam! Jeden Tag werde ich von meinesgleichen ignoriert. Niemand grüsst mich. Kein anderer Land Rover erkennt mich als einen der Ihren. Unerkannt, ausgegrenzt und von der eigenen Familie verstossen.

René schwärmt mir immer wieder vor, welch wunderbare Gemeinschaft die Land-Rover und ihre Besitzer sind. Freundschaft und gegenseitige Hilfeleistung. Eine Gemeinschaft, in welcher jeder Land Rover willkommen ist: egal wie teuer, egal welchen Alters, egal wie er aussieht. Mein kantiges Gesicht als einen der euren zu erkennen ist sicherlich schwer. Umso mehr freue ich mich auf eure Grüsse bei unseren zukünftigen Begegnungen.

Euer Sir Pinky Green

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

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

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/events/

Eure Anmeldung sowie Ideen für Höck-Themen sendet an Christian an / S'inscrire à Christian : vicepresident@lros.ch

	LRoS Anlässe	Weitere spannende Anlässe
Januar	Generalversammlung • Assemblée Générale, Saalbau Reinach AG 26. Januar 2020 @ 09.00 - 14.00	
Februar	Höck/Stamm: bei Fritz, Oberkulm 28. Februar 2020 @ 18.00 - 23.00	
März	Wintertreff: bei Peter, Axalp 13-15. März 2020 Höck/Stamm: bei Fritz, Oberkulm 27. März 2020 @ 18.00 - 23.00	
April	Galliertreff 2.0: Yvonne und Christian in Echenoz-le-Sec (FR) 10-13. April 2020 LRoS Landyride 25. April 2020 - Informationen folgen	Historic Vehicle Days SHVF 25-26. April 2020 - Informationen folgen
Mai		Deutscher Land Rover Club • 45 Years 30. Mai 2020 - 1. Juni 2020 Offroad-Gelände Steinhagen bei Stralsund
Juni	Offroad Weekend Thennisey (FR) 26-28. Juni 2020	D-Days in Bière, www.series-helvetie.ch 26-28. Juni 2020
Juli	Höck/Stamm: Somerhöck bei Marcel 3. Juli 2020 @ 18.00 - 23.00	
August	Mollis British Car Meeting mit dem LRoS Höck in Mollis 30. August 2020	Treffen im Emmental mit Ausfahrt/Museumsbesuch 15./16. August

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°

LUZERN – RACLETTE ORT

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

REINACH – GV-ORT

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

Der LRoS Vorstand nach der Wahl 2019 v.l. Harald, Barbara, Christian, Paul, Tom und Claudia. Es fehlt Olaf im Bild.

TRAKTANDEN UND PROGRAMM DER GENERALVERSAMMLUNG

Bild: Paul Vock

AGENDA

Datum: Sonntag, 26. Januar 2020 ab 09:00 (Brunch) bzw. Start GV um 12.00h.

Ort: Saalbau, Hauptstrasse 29, 5734 Reinach AG, www.saalbau-reinach.ch

Anmeldung: Die wachsende Teilnehmerzahl bedingt eine Anmeldung zur Teilnahme am Brunch bzw. GV. Bitte sendet Eure Anmeldung bis spätestens 20. Januar 2020 an secretary@lros.ch

Wichtig: Der Stimmausweis wird auf farbigem Papier am Empfang ausgegeben. Der Club übernimmt die Kosten für den Brunch für Einzel- und Familienmitglieder. Nicht-Mitglieder und Passivmitglieder bezahlen Fr. 15.-, Kinder unter 16 Jahre gratis.

Anträge: Anträge sind bis am 23. Dezember 2019 an secretary@lros.ch zu senden.

TRAKTANDEN

1. Begrüssung und Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der letzten GV
3. Jahresbericht des Präsidenten 2019
4. Jahresrechnung 2019 und Budget 2020
5. Clubmagazin
6. Homepage
7. Shop
8. Land Rover Serie Beratung
9. Sekretariat
10. Wahlen des Vorstand und der Revisoren
    Für ein weiteres Jahr stellen sich zur Verfügung: Patrick Amann (Serie); Harald Sigel (Shop); Claudia Frehner (Sekretariat); Tom Hunziker (Kassier); Olaf Grewe (Magazin); Barbara Glück (Präsident); Christian Geissmann (Vize-Präsident)
    Neu: Wahl Nachfolge des Webmasters

*** Pause von ca. 20 Minuten ***

11. Ehrungen & Verdankungen
12. Jahresprogramm 2020
13. Verschiedenes

AGENDA

Date: Le dimanche 26 janvier 2020, dès 9h00 (Brunch) et dès 12h00 (AG)

Lieu: Saalbau, Hauptstrasse 29, 5734 Reinach, www.saalbau-reinach.ch

Inscription: Le nombre croissant de participants nécessite une inscription pour participer au brunch et/ou à l'AG. Veuillez nous envoyer votre inscription jusqu'au 20 janvier 2020 à l'adresse suivante: secretary@lros.ch

Important: Le bulletin de vote en couleur vous sera remis lors de votre arrivée à l'AG. Le club couvrira les frais du brunch pour les membres du club ainsi que pour les enfants et adolescents (<16 ans).Un montant de CHF 15.- sera à payer pour les membres passifs et non-membres.

Requêtes: Les requêtes et demandes doivent être envoyées jusqu'au 23. décembre 2019 à l'adresse suivante: secretary@lros.ch.

POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

1. Accueil et élection des scrutateurs
2. Protocole de la dernière AGO
3. Rapport annuel du Président 2020
4. Rapport financier annuel 2019 et budget 2020
5. Clubmagazin
6. Page d'accueil
7. Magasin
8. Conseil en Land Rover Serie
9. Secrétariat
10. Election du Conseil d'administration / Commissaires aux comptes
    Les personnes suivantes seraient disponibles pour une année supplémentaire: Patrick Amann (série); Harald Sigel (boutique); Claudia Frehner (Secrétariat); Tom Hunziker (Trésorier); Olaf Grewe (Magazine); Barbara Glück (Président); Christian Geissmann (Vice-président)
    Nouveau : Choix du successeur Webmaster

*** pause d'environ 20 minutes***

11. honneurs et récompenses
12. programme annuel 2020
13. divers

ES STELLEN SICH ZUR WAHL AN DER GENERALVERSAMMUNG

Wiederwahl und Neuwahl

Text und Bilder: Vorstand

Am 26 Januar 2020 an der Generalversammlung wird der Vorstand neu gewählt. Wie in der Agenda beschrieben, stellt sich Paul nicht mehr zu Wahl. Für den Shop suchen wir perspektivisch ebenfalls ein neues Vorstandsmitglied. Hier der Überblick. Zur Wiederwahl stellen sich

BARBARA GLÜCK, PRÄSIDENTIN

Ich wurde an der GV 2019 zur Präsidentin gewählt, weil ich mich dafür entschieden habe, mich für den LRoS zu engagieren. So kann ich mich einbringen, um unser Clubleben und Freundschaften weiterhin zu pflegen, mit dem Club verschiedene Plattformen zu bieten für einen Interessensaustausch. Ebenfalls setze ich mich so für den Erhalt des Land Rovers und die Akzeptanz in der Gesellschaft ein.

Inzwischen bin ich 48 Jahre jung, ich bin Treuhänderin mit eidg. Fachausweis und habe seit drei Jahren mein eigenes Treuhandbüro in Hombrechtikon. Die Hobbies kamen in letzter Zeit etwas zu kurz, ich bin gerne mit den Hunden unterwegs, hätte noch ein Klavier und ein gültiges Fitness-Abo…

In der Zeit, in der ich jetzt im Club bin, durfte ich vielen wunderbaren Menschen begegnen, Freunde, die man trifft an einem Höck, für einen Wochenendausflug oder man reist sogar zusammen. Die Mischung macht's aus und ich freue mich, dass auch immer neue Gesichter zum Club hinzukommen und wir diese an einem Anlass willkommen heissen dürfen.

Ich freue mich auf DICH. Ob man dich an einer Veranstaltung antrifft oder ob du dich gerne etwas mehr einbringen möchtest, im Vorstand hat es Vakanzen zu besetzen. Wir sind eine bunte Truppe und sind daran interessiert, die verschiedenen Interessen weiterhin unter einen Hut zu bringen. Melde dich doch.

CHRISTIAN GEISSMANN

VIZEPRÄSIDENT

Im Januar 2019 habe ich das Amt des Vizepräsidenten übernommen und bin verantwortlich für organisatorische Angelegenheiten wie zum Beispiel beim Zusammenstellen des Jahresprogramms.

Ich bin 50 Jahre alt und arbeite als Polizist in der kantonalen Notrufzentrale in Aarau. Neben dem LRoS beschäftige ich mich intensiv mit der Schweizer Postgeschichte und versuche, die Familie zu belustigen.

Mein Ziel ist, dass der Club offen ist und auch bleibt für alle Interessierten, egal ob Veteranenfahrzeugfan, Reiselustiger oder Rallybegeisteter.

CLAUDIA FREHNER

SECRETARY

Eine meiner Aufgaben als Clubsekretär(in) ist das Führen der Mitgliederkartei. Ich mutiere Adressen, erfasse Neumitglieder und stelle die Daten für den Heftversand und die Beitragsrechnungen bereit. Neumitglieder erhalten von mir ein Begrüssungsschreiben.

Für Vorstandssitzungen und die Generalversammlung verfasse ich Einladungen, Traktandenlisten und die Protokolle.

PATRICK AMANN, SERIE BERATER

Als Serie Berater gebe ich mein Wissen und meine Erfahrung über alte Land Rover (Serie III und älter) den Mitgliedern weiter. Vielleicht kann ich nicht immer direkt weiterhelfen, aber dann kenne ich bestimmt jemanden der dir weiterhelfen kann.

Viermal im Jahr schreibe ich eine Kolumne in unserem Clubmagazin und versuche ein Thema genauer zu beleuchten. Weiter vertrete ich den LRoS bei Anlässen des SHVF (Swiss Historic Vehicle Föderation) und bin zuständig für die Koordination der Fahrzeug-inspektoren der FIVA-Pässe. Als Urgestein im Vorstand kann ich mein Wissen meinen Vorstandskollegen weitergeben.

Meine Begeisterung für Motoren und Autos kamen bei mir erst spät. Im 1964 geboren hatte ich mit Fahrzeugen nicht viel am Hut, bis ich im Alter von 25 Jahren den Entschluss fasste, ein Jahr durch Afrika zu reisen. Als gelernter «Bürogummi» habe ich mein Schrauberwissen durch Arbeiten an meinem Serie IIA 109 6 Zylinder gelernt. Vertieft habe ich alles bei der Restauration meines Serie I. Bald kam zu meiner Ländi-Sammlung auch noch ein Buick und eine Harley dazu. Die neuste Anschaffung ist ein Puch 175 SV. Solange es einen Vergaser und einen Motor hat und wenig Elektronik bin ich begeistert. Wenn ich nicht gerade mit meinen Fahrzeugen beschäftigt bin, dann reise ich sehr gerne in Ferne Länder um neue Kulturen und Menschen kennen zu lernen. Um dies alles zu finanzieren zu können arbeite ich im Sicherheitsdienst einer grossen Basler Versicherung im Schichtdienst.

Ich finde es toll die Entwicklung des LRoS mitzugestalten. Als ich 1989 dem Club beitrat, kannte noch jeder jeden. Heute sind wir viel grösser und haben diverse Vorlieben. Trotzdem verbindet uns die Leidenschaft des englischen Kulturgutes Land Rover. Die gemeinsamen Reisen mit anderen Clubmitgliedern an diverse Orte werde ich nie vergessen.

Ich will mithelfen, dass wir die alten Land Rover noch lange auf der Strasse haben. Zum einen durch die Weitergabe meines Wissens an die Clubmitglieder zum anderen durch vorbringen unserer Anliegen beim SHVF. Die speziellen Fahrzeuge sollten alle einen FIVA-Pass erstellen, damit die Geschichte dokumentiert wird.

TOM HUNZIKER

KASSIER DES LROS

Ich bin verantwortlich für die Clubkasse. Nebst Budget und korrekten Jahresabschlüssen gehören auch der Zahlungsverkehr sowie Versand und Inkasso von Beitragsrechnungen zum meinem Aufgabenbereich.

HARALD SIGEL

LROS CLUB-SHOP

Meine Aufgabe ist es, an den Club-Events mit dem Shop anwesend zu sein, so dass die Clubmitglieder vor Ort einkaufen können. Ich suche auch neue Artikel für den Shop aus und kaufe ich diese ein. Dabei achte ich auf auf langlebige Produkte mit einem Bezug zum unserem Verein.

Natürlich kannst du telefonisch bestellen, aber auch via E-Mail oder schriftlich. Wir verlangen Vorkasse. Sobald das Geld eintrifft, versende ich die bestellte Ware.

OLAF GREWE, REDAKTOR DES LROS CLUB MAGAZIN

Seit 2015, gut drei Monate, nachdem ich meinen Td4 vom Händler abgeholt habe, bin ich im LRoS und habe erstmals das Heft Nummer 4/2017 für den Club erstellen dürfen. Seither habe ich das Club Magazin in vielen kleinen und grösseren Schritten weiterentwickelt und versuche, Euren Geschichten Platz zu bieten.

Ich bin 46 Jahre alt, bin mit Alessandra verheiratet und habe drei Kinder. Schon heute, hoffentlich noch etliche Jahre vor meinem Ableben, entbrennt der Erbstreit, wer den Landy erbt. Schau ich mir an, was sie mit dem Auto vorhaben – die Tochter will Offroaden, der älteste Sohn reisen, der mittlere eher mit einem Jaguar Spass haben – so mache ich mir keine Sorgen um die artgerechte Haltung. Ich arbeite bei der Geberit Gruppe und steuere dort die internationale Kommunikation und Social Media Aktivitäten.

Das Clubmagazin möchte ich immer näher an Euch heranbringen. Dazu möchte ich Eure Geschichten aufschreiben und ihnen einen Rahmen geben, um sie angemessen zupräsentieren. Dazu gehören auch Anpassungen am Layout. Diese Freiheit nehm ich mir und bin sehr froh und dankbar, dass Ihr mir diese Möglichkeit gebt, dem Club mit dem Magazin eine ansehnliche Präsenz zu geben.

ZUR WAHL DES WEBMASTERS STELLT SICH: TINA BRAUN-KAISER

Ich bin 43 Jahre alt und von Beruf Marketing Managerin.

Hobbys: Reisen mit dem Land Rover, unser Hund Emma und mein Pferd Lord.

Als Marketing Managerin gehört der Umgang mit der Webseite und den Social Media zum Tagesgeschäft. Somit kann ich hier als Nachfolge von Paul als Webmasterin des LRoS mein digitales «know how» und mein Hobby vereinen.

Ich bin gespannt auf das persönliche Kennenlernen an der GV und würde mich über die Wahl sehr freuen!

Nakatanenga 4x4-Equipment
Inh. Peter Hochsieder e. K.
Ludwig-Erhard-Ring 30
92348 Berg b. Neumarkt
Germany
fon +49 (0) 91 81 - 46 66 44
fax +49 (0) 91 81 - 40 77 60
info@nakatanenga.de
www.nakatanenga.de

Maikhan Winter-Rabatt

-25%* mit Rabattcode MAI2020

ab 2.205 EUR (inklusive Vorzelt)

** gültig bis Mai 2020 oder solange der Vorrat reicht*

Die Planar-Heizung für unterwegs! Diese Standheizung ist die ultimative portable "Standalone"-Lösung für all jene, die schnell ins Frieren geraten. So können Sie nicht nur in kurzer Zeit den Innenraum Ihres Wohnmobils, Campers oder Busses beheizen, sondern auch für eine angenehme Wohlfühltemperatur im Dachzelt und sogar in der verschneiten Berghütte sorgen. Die Warmluft gelangt über ein hochflexibles und wasserfestes Warmluftrohr in den zu beheizenden Raum.

mobile Standheizungen

Planar-Heizungen für unterwegs

Der Anlasser von Land Rover. Bekommt er genug Strom, dann ist das Anlassen des Motors auch in der kalten Jahreszeit kein Problem.

THE SAME PROCEDURE AS EVERY YEAR

Wenn der Anlasser nur noch «klack» macht

Text und Bilder: Indulis Vesmanis

Wir erleben es jeden Winter: wenn das Thermometer erstmals unter 0°C fällt, dann kann es vorkommen, dass unsere Land Rover Fahrzeuge streiken. Der Zündschlüssel wird gedreht und wir hören bestenfalls nur noch ein Klack-Geräusch aus dem Motorraum. Der Anlasser steht.

Streikende Anlasser sind und es bieten sich gleich mehrere mögliche Ursachen an:

- Batterie leer
- Spannungsabfall zwischen Batterieplus und Anlasser
- Spannungsabfall zwischen Anlasser und Karosserie
- Defekt am Magnetschalter/Solenoid
- Defekt an dem Anlasser

Über den Themenbereich Batterie ist in den LRoS Magazinen schon mehrfach geschrieben worden [2000: 8(3): 27,28; 2018: 26 (2): 18-19]. Die Technologie ist nicht stehen geblieben, die Batterietechnik wurde durch die Verwendung von Lithium auf eine neue Stufe gehoben. Das hat natürlich auch seinen Preis, der sogar mich erschreckt hat.

Aufgabe der Batterie

Die Aufgabe einer Batterie ist klar umrissen: Sie muss die von der Lichtmaschine zugeführte Energie speichern und diese dann bei Bedarf (z.B. Startvorgang) wieder abgeben können. Sie versorgt im Fahrzeugstillstand verschiedene Verbraucher, wie Radio, Standlicht, Innenraumbeleuchtung etc. Im Fahrbetrieb jedoch, ist es die Aufgabe der Lichtmaschine, jeglichen Strombedarf zu decken und mit überschüssigem Strom die Batterie nachzuladen.

Selbstentladung, der plötzliche Totalausfall

Sobald eine Batterie mit 37,5%iger Schwefelsäure befüllt wird, beginnen im Inneren chemische Abläufe und die Batterie beginnt sich langsam, je nach Umgebungstemperatur, zu entladen. Auch dann, wenn sie nicht am Fahrzeug angeschlossen ist. Es kann also durchaus vorkommen, dass die Batterie, neu gekauft und befüllt, nach 3-5 monatiger Standzeit nicht mehr genügend Leistung hat, um das Fahrzeug zu starten. Vor Jahren wurden vorwiegend trocken vorgeladene Batterien verkauft, die Säure gab es in Flaschen dazu. Dieser Trend hat sich gewandelt in unserer Weg-

Eine High-Tech Variante eines Anlassers.

werfgesellschaft, Batterien werden nahezu überall bereits befüllt angeboten, ein lukratives Geschäft offensichtlich. Aber, wenn die Batterie in einem Geschäft mit geringem Umsatz ein halbes Jahr gelagert hat, dann taugt sie leider nicht mehr viel – und das sieht man ihr äusserlich leider nicht an. Tiefentladene Batterien, auch wenn sie nie in Gebrauch waren, sind oftmals nicht mehr in der Lage, Energie zu speichern, eine Auffrischung mit einem Ladegerät nutzt nichts mehr. In der Batterie lagern sich Bleisulfatkristalle an den einzelnen Platten an und tragen zum Kapazitätsverlust der Batterie bei. Parallel dazu verringert sich beim stetigen Entladen der Säureanteil der Batterieflüssigkeit und der Wasseranteil nimmt zu. Bei Erschütterungen, ich denke gerade dabei wieder an unsere Land Rover, platzen die Sulfatkristalle von den Platten ab, sinken auf den Boden der Batterie und können dort eine leitende Verbindung zwischen Plus und Minus herstellen, was den urplötzlichen Totalausfall unserer Batterie erklärt. Rüttelfeste Starterbatterien sollen dem entgegenwirken.

Testmöglichkeiten

Drei gängige Testmöglichkeiten der Batterie bieten sich an:

- Über das Multimeter (rechts oben im Bild)
- Mit einem Säureheber (rechts unten im Bild)
- Belastungstest

Recht einfach ist die Prüfung mit dem Multimeter. Eine ordentlich gut gefüllte Batterie sollte über 12,66 Volt anzeigen. Aber: Die Anzeige von über 12,66 Volt sagt noch nicht aus, ob die Batterie auch den Anlasser gut drehen kann. Daher muss eine zweite Messung gemacht werden, während der Anlasser betätigt wird. Sinken die vorher angezeigten 12,66 Volt unter 8 Volt, dann muss man sich um eine neue Batterie kümmern. Wir erkennen, dass der Test mit dem Multimeter, die Spannungsmessung, uns lediglich eine Aussage über den augenblicklichen Ladezustand gibt, aber nicht eine Aussage über eine zu erwartende Lebensdauer und Leistung der Batterie. Eine schlechte Batterie, die kurz vorher geladen wurde, zeigt kurzfristig die gleichen Voltwerte an, wie eine neue Batterie.

Mit dem Säureheber entnimmt man etwas Batterieflüssigkeit. Dadurch, dass beim Entladen sich der Säureanteil der Batterieflüssigkeit abnimmt und der Wasseranteil zunimmt., kann das Mass der Säuredichte sehr gut als Zeiger für den Batteriezustand genommen werden. Schon für rund 5 € kann man einen Säureheber erstehen. Zeigt die Skala eine Dichte von 1,28 Kilo je Liter an, dann ist die Batterie in einem guten Zustand. Eine halbgeladene Batterie würde eine Dichte von 1,20 kg/l anzeigen und bei einer Anzeige von nur 1,12 kg/l ist die Batterie entladen.

Ein weiterer Test, der hauptsächlich in Werkstätten vorgenommen wird, ist der Belastungstest, der sog. Entladungstest. Dieser Test der Batterie gibt uns Auskunft über die Batteriekapazität. Der Tester enthält Belastungswiderstände, die parallel geschaltet sind. Je grösser die zu prüfende Batterie, desto mehr Widerstände. Man misst dann zwischen den beiden Batteriepolen die noch erreichte Spannung. Bei einer Anzeige von 7 bis 9 Volt ist die Batterie im defekten Zustand, 9 bis 11 Volt sind grenzwertig und bedeuten Handlungsbedarf.

Moderne Technologie in alter Bauform

Wenn die Batterie nun defekt ist, dann müssen wir nach einer neuen Ausschau halten. Das Angebot ist riesig, die Preise sehr unterschiedlich, die Qualität äusserlich nicht unbedingt erkennbar. Während früher die Batterien einen Hartgummikasten hatten, mit einem Deckel, der mit einer Teerschicht vergossen war, haben wir es heute mit Kunststoffkisten zu tun, die erhebliche Vorteile bieten. Die Batterien sind sehr dicht, eine Matte unter der Batterie ist heute nicht mehr nötig.

Früher lagen die Zellenverbinder oben auf, freiliegend also. Heute ist alles geschlossen kompakt und es sind auch Löcher für die Plastikpolkappen vorhanden. Wenn der Pluspol heute nicht abgedeckt ist, gibt es keine Plakette. Inzwischen werden aber auch Batterien im Oldtimer-Look angeboten, innen mit moderner Technik ausgestattet, das bedeutet auch eine hohe Startleistung und wartungsfrei sind sie obendrein. Das passt natürlich gut für unsere Serie I Land Rover.

Da die modernen Batterien etwas kleiner bauen, können wir durchaus auf eine Batterie mit mehr Ampere auf der Bodenplatte des Land Rovers befestigen. Das hat schon Vorteile. Für jeden Bedarf gibt es Batterien. Der eine möchte gerne auf die bekannten Optima Batterien zurückgreifen, der andere schwört auf eine handelsübliche Säurebatterie mit hoher Kaltstartleistung.

The Best of the Best – Lithium Technology

Aus der Vielfalt möchte ich nur einen Batterietyp herausgreifen, der wohl selten in unseren Serie Land Rovern zu finden sein wird, weil, Achtung: 850,00€ teuer! Es ist eine 12V Lithium Classic Batterie in originalem old-school-look, handgefertigt von einer deutschen Firma. Verbaut wird die neueste Lithium LiFePO4 Technologie (fragt mich nie, was das bedeutet, ich weiss es nicht) mit Schutzelektronik in einem Hartgummigehäuse. Vorteile gegenüber anderen Batterien:

- Im Oldtimer Classic Hartgummi-Gehäuse
- Keine Säureschäden
- 10 bis 15 Jahre Lebensdauer
- Hochwertige Leistungselektronik Kurzschlussfest
- Tiefentladungsschutz
- Wartungsfrei, etc.

Spannungsabfälle als Ursache

Dass der Starter nicht mehr dreht, kann auch im Spannungsabfall liegen. Spannungsabfall zwischen Batterie und Anlasser, aber auch Spannungsabfall zwischen Anlasser und der Karosserie. Mal ehrlich – und ich greife mir da auch gerne an meine eigene Nase: Fettet jeder von uns die beiden Batteriepole? Und die Kontakte am Anlasser? Eher nicht. Die Batterie der Serie, die im Motorraum verbaut ist, hat man noch im Blickfeld und kann Veränderungen an den Polen schnell erkennen, aber die Batterie unterm Sitz schlummert meist völlig unbeachtet dahin. Der Fehler muss an den Verbindungen liegen, denn an der Kabeln haben wir nichts verändert. Natürlich kann auch ein oxydiertes Anlasserkabel einen erheblichen Spannungsabfall verursachen. Es fällt bei den frühen englischen Kupferkabeln auf, dass sie gerne innen schwarz werden.

Nur mal ein Beispiel aus dem Rechenbuch (siehe Infobox): Wir geben mit einem Netzteil mit einer Leistung von 100 Watt eine Spannung von 12 Volt auf ein Kabel, das einen Querschnitt von 2,5 Quadratmillimeter hat. Nach 10 Metern kommen am Ende keine 12 Volt an, es sind nur noch 10,8 Volt. Und wenn das Kabel obendrein vergammelt ist, dann sinkt die Spannung drastisch ab. Doch schauen wir uns unsere Ver-

1

1: Magnetschalter von einem Land Rover Diesel Anlasser
2: Aus deutscher Kleinserienfertigung: die 12 Volt Lithium Batterie zum Preis von 850€ !
3: Die neu aufgelegten Bosch Batterien im schwarzen Gummigehäuse mit neuer Technologie.
4: Der quadratische Natoblock wird gerne als Zusatzbatterie verwendet.
5:Die Optima Batterie als Starter- und Zusatzbatterie ist für Land Rover sehr geeignet.

2

3

4

5

bindungen an: An den Batteriepolen können sich gerne weisse Kristalle bilden. Dies ist ein Zeichen dafür, dass die Batterie um die Pole herum nicht mehr ganz gasdicht ist und Säuredämpfe treten aus. Es passiert meist dann, wenn die Polklemmen ungefettet sehr fest sitzen und man sie in Ermangelung eines Abziehers irgendwie abhebelt.

Ein weiterer Verursacher der Kristallbildung kann die Lichtmaschine sein, deren Regler nicht mehr richtig arbeitet und die Spannung in der Batterie zu hoch wird. Es ist nicht verkehrt auch die Minusverbindungen zu kontrollieren. Die Verschraubung des Kabels zur Karosserie gammelt mit der Zeit gerne. Eine Reinigung mit einer Drahtbürste und anschliessende Neuverschraubung mit Kupferpaste kann Wunder bewirken.

Fehlerquelle Anlasser

Schwer und klobig waren die Anlasser der frühen Land Rover Serie, der Dieselanlasser mit angebautem Magnetschalter und die Anlasser der Benziner mit weggebautem Schalter. Inzwischen gibt es neue Baureihen im Angebot, die kleiner, leichter und kräftiger sind. Sollte tatsächlich der Anlasser defekt sein, wäre ein Wechsel auf einen neuen high-tech Anlasser eine Option. Um zu verstehen, warum der Anlasser trotz voller Batterie nicht drehen will, betrachten wir zunächst seine Funktion.

Der Magnetschalter

Der Magnetschalter, Solenoid genannt, ist eines der drei wesentlichen Bestandteile des Anlassers. Er ist bei Serie Dieselmotor direkt an den Anlasser geschraubt. Drei Kontakte fallen auf, zwei herausragende Stehbolzen mit M8, bzw. 5/16 UN Gewinde und ein 6,3mm Steckkontakt. Alle drei Kontakte müssen frei von jeglicher Korrosion sein. Am oberen Stehbolzen kommt die Plusleitung von der Batterie an. Am unteren Stehbolzen führt eine kurze Leitung direkt zum Anlasser. Die Leitung vom 6,3mm Steckkontakt führt direkt zum Zündschloss und steuert den Magnetschalter in Anlassstellung. Hier kann eine erste Fehlerquelle sein. Es gilt zu prüfen, ob an diesem Anschluss in Anlassstellung Strom kommt. Wenn nicht, dann ist der Fehler im Bereich des Zündschlosses zu suchen. Der Steckkontakt muss richtig fest sitzen, denn er kann abrutschen oder wackeln und der Magnetschalter nicht angesteuert werden.

Der Anlassermotor

Wenn der Magnetschalter arbeitet, doch der Anlasser keinen Mucks macht und das Pluskabel warm wird, dann hat der Anlasser selber eine zu hohe Stromaufnahme und muss getauscht werden. Es können die Anlasserkohlen abgenutzt sein oder wir haben einen Windungsschluss. Das Erneuern der Kohlen ist möglich, aber meist ist auch der Kollektor eingelaufen und muss überarbeitet werden, eine Aufgabe für die Fachwerkstatt. Manchmal verklemmen sich die Kohlen und so kann ein Klopfen mit dem Hammerstiel auf den Anlasser helfen. Dies wäre aber eine Notlösung.

Bei dieser Gelegenheit sei auch einmal daran erinnert, dass wir unsere Land Rover Serie auch ohne Anlasser starten können. Wenn die Batterie schwach ist und wir dickflüssiges Öl im Motor haben, dann kann es auch vorkommen, dass der Anlassermotor nicht mehr den nötigen Schwung aufbaut, um den Motor zu starten. Eine Überholung eines einzelnen defekten Anlassers in einer Fachwerkstatt ist teurer, als der Einkauf eines überholten Anlassers von einem Grossanbieter wesentlich günstiger.

Antriebsritzel defekt

Das Anlasserritzel muss sich leicht bewegen lassen. Sobald Plus auf dem Magnetschalter liegt, wird das Ritzel in Richtung Schwungscheibe auf den Zahnkranz bewegt. Der Anlasser beginnt langsam zu drehen, bis das Ritzel richtig im Zahnkranz einrückt. Sobald der Magnetschalter voll angezogen hat, bekommt auch der Anlasser vollen Strom und beginnt seine Arbeit. Im Anlasserritzel ist noch ein sog. Klemmrollenfreilauf eingebaut. Er verhindert, dass der Anlasser bei laufendem Motor mit dreht. Es würde den Anlasser sofort zerstören.

Fazit

Wenn der Anlasser nur noch ein Klack-Geräusch von sich gibt und die Kontrollleuchten im Tacho nur noch schwach glimmen oder ausgehen, dann liegt meist der Fehler bei der Batterie. Mit einer Kontrolle der Ladung lässt sich der Zustand der Batterie dokumentieren. Wenn bei guter Batterie und sauberen Kontakten der Anlasser dennoch seinen Dienst verwehrt, dann bahnt sich meist ein Tausch an.

Leiterschurchschnitt

Damit am Verbraucher ausreichend Strom ankommt, muss das Kabel korrekt dimensioniert sein. Dies ist nötig, da das Kabel einen Widerstand aufweist, der von Länge und Stärke abhängt. Ergebnis der Berechnung ist der benötigte Durchschnitt des Leiters, in vielen Fällen ein Kupferkabel, und die Kabellänge.

Formel: $A = (2 * L * I * \cos) / (y*Ua)$

Legende: A = Leiterquerschnitt [mm²]; L = Leiterlänge [m]; cos = Wirkungsgrad; I = Leiterstrom [A]; y = Leitfähigkeit des Leitermaterials [z.B. Kupfer: ...]; Ua = Spannungsfall [V]

Ratgeber Batteriekauf:

- Abmessungen müssen zur Land Rover Bodenplatte gut passen
- Die Lage von Plus- und Minuspol muss dem Original entsprechen
- Die Batteriekapazität in Amperestunden muss mindestens der für unseren Land Rover vorgegebenen Wert entsprechen
- Der Kälteprüfstrom (er sagt aus, wieviel Stromstärke in Ampere die Batterie bei -18°C für 30 Sekunden liefern kann, ohne dass die Spannung pro Batteriezelle unter 1,5V absinkt) soll hoch sein. Hierin unterscheiden sich die preiswerten Batterien von den teuren Markenbatterien.

SPANNENDE ANLÄSSE 2020 BITTE VORMERKEN

Neuauflagen, neue Ideen und interessante Club-Anlässe

Text: Christian Geissmann Bild: Paul Vock

Wir haben für Euch das Jahresprogramm 2020 vorbereitet und haben einige altbekannte Anlässe neu gestaltet und einige neuen Anlässe basierend auf Euren Wünschen weiterentwickelt. Merkt Euch die folgenden Termine vor.

Axalp

Das Treffen bei Martina und Peter auf der Axalp zum gemeinsamen Fondue Plausch ist eines der Winterhighlights. Ab 2020 startet das Treffen neu ab Freitag. Somit können wir länger die Winterlandschaft geniessen und mit unseren Freunden aus Luxemburg feiern. Der Preis wird geringfügig angepasst und der Club übernimmt einen Teil der Mehrkosten für Euch. Wir freuen uns!

Galliertreff 2.0

Das erste Treffen bei Yvonne und Christian 2019 war schon ein super schöner Anlass. Nun startet das Galliertreffen 2.0 in Echenoz-le-Sec (FR) an Ostern 2020 und unsere Gastgeber füllen das Programm wieder mit kulinarischen und Offroad-Freuden.

Jaguar & LRoS Ride

Der Landy-Ride musste pausieren und wird nun im April neu aufgelegt. Wir werden gemeinsam mit den Freunden vom Jaguar-Club den Menschen mit Behinderung einer Stiftung oder Wohnheims durch das Zürcher Oberland fahren und ihnen eine Freude bereiten. Wir freuen uns auf viele Fahrzeuge, um möglichst vielen Menschen die Chance zu bieten, mit den britischen Fahrzeugen mitzufahren.

Mollis

Der LRoS wird am legendären British Car Meet in Mollis 2020 als Partner dabei sein. Wir nutzen die Gelegenheit, um bereits am Vorabend unseren Clubhöck dort abzuhalten und dort zu übernachten. Zeigt Euch und Eure Fahrzeuge!

Offroad Weekend Thennissey

Hanspeter hat die Organisation an Daniel Maurer abgegeben. Daniel stellt 2020 das Offroad Weekend im französischen Thennissey auf die Beine (siehe Bericht im Heft). Eine tolle Chance, unsere Autos im Dreck spielen zu lassen.

Emmental Treffen

Ein weiteres Highlight wird das Treffen des LRoS im Emmental bei Klaus sein. Es erwarten uns spannede Lagerfeuer-Geschichten, Land Rover-Erlebnisse und eine Menge Spass.

Merkt Euch diese Termine bitte vor, damit wir uns und unseren Club angemessen vertreten. Alle Termine online www.lros.ch/events/

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

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 !

FRUDE'S OFF ROAD

www.Frudes-Off-Road.ch
Die Garage Ihres Vertrauens

Erfahrung ist unbezahlbar, nicht bei uns!
> Fair > Ehrlich > Gut

Frudes Off Road GmbH
Burgholz 52 / CH- 3753 Oey
Tel.: +41 (0)33 681 00 33
info@frudes-off-road.ch

Ihr Spezialist auf Land Rover
Offroader & 4x4 Fahrzeuge

Abgastest Diagnose
Reifen Service
MFK Prüfen
Klima Service
Offroad Umbau
Chiptuning Leistung
Land Rover Ersatzteil-lager

*** Für LROS und LRCE Mitglieder 10% Rabatt auf Material ***

Zusammenbau des Systems auf einem speziellen Halter, Heizung, Kühlmittelpumpe und Kabelsatz.

ELEKTRISCH VORGEWÄRMT DURCH DEN WINTER

High-End Standheizung: Webasto eThermo Top Eco

Text und Bilder: Indulis Vesmanis Bilder: Webasto Group

Seit der Vorstellung einer Auswahl von einigen rein elektrischen Kühlwasservorwärmungen im Wintermagazin, 26 (4): 52-53, hat sich auf dem Markt einiges getan.

Die Heizungen von Calix, Defa, OWL und die älteren Exemplare von Bosch sind im Schnitt teurer geworden. OWL hat die elektrischen Anschlüsse überarbeitet, mitgeliefert wird nun ein gepanzertes Stromkabel und eine Anschlussbuchse für die Fahrzeugfront. Neue Anbieter aus Fernost drängen nun in den Verkauf und bieten die elektrischen Heizungen mit einer integrierten Pumpe zu Preisen um 50 CHF an.

Als Premiumhersteller von Luft- und Wasserstandheizungen hat nun Webasto auch eine rein elektrisch betriebene Standheizung herausgebracht, die eThermo Top Eco. Beworben wird diese Vorwärmung auch mit dem Argument, dass sie preislich günstig ist. Stimmt, wenn man sie mit den kraftstoffbetriebenen Luft- und Wasserstandheizungen von Webasto oder Eberspächer vergleicht. Mit viel Glück kann man die kleinere eThermo Top Eco 20P für 380 EUR, die grösere Eco 30P für 430 EUR, jeweils ohne spezielle Kits erhalten und mit Einbau in einer Vertragswerkstatt werden dann schon knapp 1000 EUR fällt. Das ist schon mal eine Ansage.

Selbstverständlich, dass die Heizung alle CE-Freigaben hat, ebenso ist auch eine ECE Nummer vergeben und eine EG-Typgenehmigung ist vorhanden. So steht einem legalen Betrieb nichts im Weg.

Einbau und Zubehör

Da diese Heizungen emissionsfrei arbeiten, sind sie für geschlossene Räume geeignet, also überall verwendbar, wo ein 220V Anschluss zur Verfügung steht.

Schaut man sich die Webasto Heizung an, glaubt man eigentlich nicht, dass es ein Zubehörnachrüstteil ist. Sie sieht in ihrem Design wie ein Originalteil des Fahrzeuges aus, das serienmässig dazugehört. Da kommt nicht irgendwo aus dem Heizkörper ein 220V Kabel heraus, das in einem kurzen Schukostecker endet, wie wir es von anderen Herstellern her kennen, es gibt auch keinen Steckanschluss von irgendeinem Bügeleisen oder Computernetzgerät. Webasto verwendet selbstverständlich geschützte Stecker und Kabel.

Gleich zwei Leistungsstufen bietet Webasto seinen Kunden an, eine 20P mit 2kW Leistung und eine 30P mit 3kW Leistung. Für die

kleinere Version ist eine Absicherung im Haus mit 10A nötig, die grössere Heizung verlangt nach einer 16A Sicherung. Die Heizung wiegt 1,4kg und hat die Abmasse 181x91x133mm. Für unsere Land Rover bedeutet das, dass wir keine Platzprobleme bekommen beim Einbau. Hinzu kommt noch eine mit 12V (10,5-17V) betriebene separate 109mm lange Wasserpumpe.

Seitenansicht der elektrischen Webasto eThermo Top Eco und rechts davon ein Konvolut an verschiedenen Einbauteilen aus dem Universaleinbau-Kit und Ergänzungsteilen aus dem Klima-Kit

Im Gegensatz zu allen anderen Anbietern hat das Webasto-System noch eine Besonderheit: Es wird nicht nur das Kühlwasser vorgeheizt und das Heizungsgebläse gesteuert, sondern auch die Fahrzeugbatterie wird über eine integrierte Ladungserhaltung nachgeladen. Die maximale kontinuierliche Betriebsdauer sollte nicht über zwei Stunden liegen. Gesteuert wird die Heizung mit einer mechanischen, oder digitalen Zeitschaltuhr, die nicht mitgeliefert wird.

Als «Basis» erwirbt der Kunde das Heizgerät, den Kabelbaum, die Umwälzpumpe mit Halter und eine Dokumentation. Das «Universal Einbaukit» umfasst zusätzlich einen Kühlwasserschlauch, Halter, Kabelbaum, Verbinder und verschiedene Kleinteile (Preis ca. 100 EUR). Auch ein «Klima- und Gebläsekit» steht zur Verfügung (auch ca. 100 EUR). Es beinhaltet 3 Kabelsätze, Relais, Sicherungen und KBB Gateway LIN PWM. Das Kit wird zur Ansteuerung des Gebläses bei Fahrzeugen mit Klimaautomatik benötigt. Das Kit muss fast immer speziell für das Fahrzeug programmiert werden, mit spezieller Hard- und Software. Das ist dann eine Aufgabe für den Webasto Vertragshändler. Fahrzeugspezifische Kits und Einbauvorschläge gibt es für viele PWK, jedoch nicht für Land Rover Serie und Land Rover Defender. Das bedeutet, dass wir neben der «Basis» noch das «Universal Einbaukit» erwerben müssen. Bei den gehobenen Fahrzeugen Land Rover Discovery Sport und auch beim Range Rover Evoque bietet Webasto spezielle Einbauanweisungen für die treibstoffbetriebenen Standheizungen Thermo Top Evo an. Diese Anweisung kann auch für die eThermo Top Eco genutzt werden, denn bei beiden Heizungstypen ist der Einbauort gleich, auch die Anbindung an das Kühlwassersystem. Damit kann man sich sehr gut helfen.

Fazit

Zweifelsfrei, die Webasto eThermo Top Eco ist in allen Features der Mercedes unter den elektrischen Kühlwasserheizungen. Wer Wert auf höchste Fertigungsqualität, Werksgarantie und -betreuung legt, ist mit der eThermo Top Eco vorzüglich bedient. Allerdings: Das hat auch seinen Preis.

P.S. Es ist mir ein besonderes Anliegen und Bedürfnis, Alice Röhler, Communications Manager der Webasto Group, für Ihre ausserordentlich freundliche und umfangreiche Mithilfe zu danken, ohne die dieser kleine Bericht nicht zustande gekommen wäre.

4X4 MANUFAKTUR

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

4x4manufaktur GmbH
Bubikonerstrasse 41a
8635 Dürnten

Anna Heinze

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

AUCH KLEIN EINE GUTE FIGUR

Passt zu Gärtnerei

Text: Thomas Schlup, Bilder Thomas Schlup und Stefan Zweidler

Drei mal drei Buchstaben sind es, welche den Bahnverkehr in der Schweiz charakterisieren: SBB CFF FFS. Unsere «Schweizerische Bundesbahn», die 1902 nach einer Eidgenössischen Volksabstimmung an Stelle der sich konkurrenzierenden und oft genug schwer defizitären Privatbahnen ihren Betrieb aufnahm.

Im ‹Museum für Gestaltung› an der Ausstellungsstrasse in Zürich ist bis am 5. Januar 2020 dazu eine thematisch gegliederte Werkschau zu Design, Architektur und Visueller Kommunikation der SBB zu sehen. Es ist ein spannender Rundgang durch die Bahn- und Industriegeschichte unseres Landes inklusive Kurzfilmen mit Sir Roger Moore, der sich stilgerecht mit «Mein Name ist Abo. Halbtax Abo.» vorstellt.

Teil dieser Ausstellung ist eine grosse, von mehreren Mitgliedern des Vereins ‹Spur-N-Schweiz› aufgebaute und betriebene Modulanlage in der Spur respektive Nenngrösse ‹N› im Massstab 1:160 (1:148 auf der Insel). Das ergibt bei der SBB Standardspur von 1,435mm eine Modellspur von 9mm. Damit lässt sich schon auf relativ kleinem Raum eine respektable Anlage aufbauen mit einem längeren Schienennetz, mehreren gleichzeitig fahrenden Zügen, Landschaften, Strassen und Fahrzeugen – darunter unsere geliebten Land-Rover. Drei Modelle sind hier vertreten: die hier abgebildeten Serie I 80" (da ist der Radstand ca. ½ Zoll je nach Massstab) und ein 88er Serie II mit einem 110er (beide in rot-beige).

Der 110er sei «von Busch (No. 8372) und der 88er von Wiking», wie mir Stefan Zweidler schrieb. Für sein Modul war er «9 bis 10 Monate» an der Arbeit, und ganz fertig sei es wohl nie. Beat Winiger ist der Erbauer des Doppelmoduls mit dem Serie I. Er schätzt den Zeitbedarf dafür «auf sicher über hundert Stunden» von der Idee bis zum Bau. Im Moment sei er daran, auch auf den Modellstrassen für Betrieb zu sorgen, was aus technischen Gründen aber erst mit Bussen klappe und noch relativ störungsanfällig sei. Winiger selbst fährt keinen Landy, aber «mein Nachbar ist Fan und hat zwei Stück davon.» Der Srs. I wurde ausgewählt, weil er «nun mal gut zu einer Gärtnerei gepasst hat», und dürfte von Oxford Diecast (Wiking) stammen. Passen tut er, der Kleine, tut er nicht?

Ausschnitt aus dem Doppelmodul in der Nenngrösse ‹N› von Beat Winiger mit der Gärtnerei und dem stilechten Serie I 80"

Ausstellungshinweis

Ausstellung: ‹SBB CFF FFS›
Museum für Gestaltung (Ausstellungsstrasse)
bis 05. Januar 2020 | www.museumgestaltung.ch

Links Modelleisenbahnen und Oxford Diecast::
https://www.fremo-net.eu
https://www.spur-n-schweiz.ch
https://www.oxforddiecast.co.uk/

Sound:
Mani Matter ‹Yr Ysebahn› – zeitlos

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

WIR BEGRÜSSEN UNSERE NEUEN
CLUBFREUNDE

per 15.11.2019

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux amis du club !

Familie Marlis und Michael Keller
8630 Rüti
Discovery II, SW Td5, 1999

Frau Bettina Ursula Roth-Amstutz
497 Melchnau
Range Rover Sport, SW, 3l Diesel, 2015
Frau Marlis Amann
2555 Brügg

Herr Samuel Stucker
3053 Münchenbuchsee

Herr Markus Berger
8352 Schottikon
Defender 110“, 2.2l, SW 2014, Adventurer;
Defender 110“, 2.4l, Pick-Up CrewCab 2011

Familie Pia und Daniel Tschudin
4443 Wittinsburg
Defender 110“, 2.5l, SW 1999, 3-Türer

Frau Agnesa Kadrija
4657 Dulliken

Herr Patrick Ingold
3065 Bolligen
Range Rover Sport, SDV8 - Diesel, 2015,
Autobiography

Frau Shkendije Buliqi
5600 Lenzburg

Herr Mischa Scheurer
2505 Biel-Bienne
Defender 110“, Td5, SW 2004; Range Rover
Evoque, 2015

Herr Simon Hugener
6314 Unterägeri
Defender 110“, SW, Td4 2.4, 2008
Serie IIA, 88“, Soft Top, 2.25lt, 1971

Herr Marc-Simon Gutjahr
8047 Zürich
Defender, 110“, County Station Wagon, 300tdi, 1997

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.

CLUBSHOP

Kontakt: Harald Sigel Mobile: 079 610 81 18 / shop@lros.ch

Am besten kaufst du an einem unserer Club-Anlässe ein. Wir schicken die Artikel auch direkt zu dir nach Hause. Du kannst das Bestellformular verwenden oder die Bestellung per Mail schicken.

Kontakte / Informationen

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: https://www.lros.ch/join-us/

Das offizielle Magazin der Land-Rover of Switzerland wird im 28. Jahrgang publiziert und erscheint 4x jährlich. Der Umfang beträgt zwischen 56 und 64 Seiten und die Auflage beträgt 850 Exemplare pro Ausgabe. Davon gehen ca. 700 Exemplare an die Mitglieder und der andere Teil an Inserenten, Händler und zur Verteilung an Events/Treffen.

Erscheinen des Magazin	01: 30.03.2020 | 02: 29.06.2020 | 03: 28.09.2020 | 04: 01.12.2020
Redaktionsschluss	01: 21.02.2020 | 02: 22.05.2020 | 03: 28.08.2020 | 04: 30.10.2020

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.

NEVER STOP DISCOVERING

DER NEUE DISCOVERY SPORT

LAND ROVER

ABOVE & BEYOND

Mit dem neuen Discovery Sport lassen Sie den Alltag hinter sich. Dank seiner legendären Geländegängigkeit entdecken Sie unbekannte Welten mühelos und souverän.

Erleben Sie ihn jetzt auf einer Probefahrt.

Emil Frey

Emil Frey AG
Autohaus Zürich-Altstetten
Badenerstrasse 600, 8048 Zürich
Tel. 044 495 25 13, Fax 044 495 23 05
www.altstetten.landrover-dealer.ch