29. Jahrgang Ausgabe: 02/2021

Land Rover Magazin

Das offizielle Club-Organ des
Land-Rovers of Switzerland

Heilende Hände
Landy Intimpflege

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

Aus dem Inhalt

Seite / page 36
Serie: Vom Willys Pneu zum Land Rover Reifen

Seite / page 47
Der Lord of Mud

Titelbild: Der Defender «Lucy» von Olaf entkernt und entbeint. Parat für die Renovation.
Bild: Anna Heinze

Am Steuer des LRoS / Au volant du LRoS	4
RIP Prinz Philipp	6
Ein Wort des «Heftlischruubers»	7
Entrosten und Getriebereviision	8
Rost, Rost, Rost	17
Unterwegs mit Michael	26
New Defender spielt	29
Technikecke - Ölfilter	30
Impressum, Neumitglieder, Agenda und Clubshop	32
GV	44
Serie Beratung: Alte Zeiten	50

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) I Redaktion und Layout: Olaf Grewe I Anzeigen: Barbara Glück I
Druck: Ast&Fischer AG, Bern I Auflage: 850 Ex.
Editeur: Land-Rovers de la Suisse (LRoS) I Révision et mise: Olaf Grewe I L`Annonce: Barbara Glück I
Imprime: Ast&Fischer AG, Berne I Edition: 850 Ex.
Redaktionsadresse / Adresse de la rédaction: Olaf Grewe, Dorngasse 43, 8967 Widen

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

AM STEUER DES LROS

Liebe Freunde

Siehst Du das Licht am Ende des Tunnels auch? Ich habe mich schon riesig gefreut, Euch die letzten beiden Mails mit den Events zu senden. Und es gibt noch mehr. In den letzten Magazinen waren die Seiten der Agenda einfach leer, aber jetzt ist dort wieder einiges los. Das Ganze ist zwar noch mit Vorsicht zu geniessen und es können jederzeit Änderungen bekannt werden, die unsere Anlässe allenfalls einschränken. Am Verbindlichsten ist deshalb die Agenda auf der Webseite des LRoS.

Ein Wehmutstropfen im Kalender für das zweite Halbjahr 2021 ist jedoch, dass wir davon ausgehen können, das British Car Meeting in Mollis sei zu zweiten Mal in Folge abgesagt. Die definitive Entscheidung steht noch aus, aber das OK teilte uns mit, dass die Vorschriften für einen so grossen Anlass nicht umsetzbar seien. Unsere Teilnahme als Gastclub ist aber auch für das nächste Jahr gesetzt.

Es gibt aber noch mehr positive Nachrichten: Der Vorstand freut sich sehr, dass wir ein Mitglied gefunden haben, das uns im Vorstand unterstützen möchte. Thomas Strebel. Seit Anfangs 2020 ist er mit seiner Frau Rose Mitglied und war schon an verschiedenen Anlässen mit dabei. Er hat von Berufes wegen viel mit Organisation und Projekten zu tun und kann in diesem Bereich viel mitbringen, das Wichtigste ist aber die Begeisterung für Landrover und unseren Club. In unserem Magazin, Ausgabe 2/2020, hatten wir die «Happy Camper» vorgestellt. Thomas wird in nächster Zeit bereits bei uns im Vorstand reinschauen und mitwirken, wir werden ihn dann an der nächsten GV für die Wahl in den Vorstand aufstellen.

Geniesst die sommerlichen Tage, viel Spass beim Reisen und Campen und man sieht sich hoffentlich bald wieder an einem Lagerfeuer.

Herzliche Grüsse,
Eure Babs

AU VOLANT DU LROS

Chers amis du club

Voyez-vous aussi la lumière au bout du tunnel ? J'ai été très heureuse de pourvoir enfin vous envoyer deux courriels avec l'agenda des prochains événements au programme. Et il y en a d'autres. Dans les derniers magazines, les pages de l'agenda étaient juste vides, mais à présent la situation s'améliore. Le tout reste à prendre avec des pincettes et des changements peuvent être annoncés à tout moment, ce qui peut affecter nos événements. Le site Internet de LRoS contient donc un agenda actualisé en fonction de la situation.

Malheureusement, ce qu'il manque dans ce deuxième semestre 2021 est le fameux Britisch Car Meeting. Les organisateurs du British Car Meeting de Mollis se voient en mesure d'annuler pour la deuxième fois consécutive. La décision finale n'a pas encore été prise, mais le Comité d'organisation nous a dit que le règlement d'un tel événement n'était pas réalisable. Cependant, notre participation en tant que club invité est prévue pour l'année prochaine.

Mais il y a d'autres nouvelles positives : Le conseil d'administration est très heureux d'annoncer que nous avons trouvé un membre qui souhaite nous rejoindre au conseil. Thomas Strebel. Il est membre avec son épouse Rose depuis le début de l'année 2020 et s'est déjà impliqué dans divers événements.De par sa profession, il a beaucoup à faire avec l'organisation, les projets et peut apporter beaucoup dans ce domaine. Le plus important est son enthousiasme pour Landrover et notre club. Dans notre magazine, numéro 2/2020, Thomas et sa femme ont été présenté: les «Happy Campers». Thomas rejoindra le conseil d'administration prochainement pour se familiariser et nous le proposerons à l'élection du conseil d'administration lors de la prochaine AG.

Profitez des jours d'été, amusez-vous bien en voyage et en camping, et espérons que nous vous reverrons bientôt autour d'un feu de camp.

Bien cordialement
Votre Babs

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

FAIR WINDS AND FOLLOWING SEAS!

RIP PRINCE PHILIP

Am 9. April 2021 verstarb Prinz Philip, Prinzgemahl der britischen Königin Elisabeth II. Mit ihm verstarb nicht nur der langjährige Ehepartner von Queen Elisabeth II., sondern auch ein wichtiges Bindeglied der königlichen Familie.

Ganz nebenbei war Prinz Philip ein glühender Verehrer der Land Rover. Den Sarg trug ein vom Prinzen eigens für diesen Zweck umgebauter Land Rover Defender 130 Gun Bus, der 2016 von Foley Specialist Vehicles für Prinz Philip gebaut wurde.

Ruhe in Frieden Prinz Philip!

CLUBLEBEN WIRD WIEDER HOCHGEFAHREN
NEUE THEMEN GESUCHT
Landy at Work - Wir wollen Eure Arbeitstiere sehen

Text und Bild: Olaf Grewe

Die «Saure-Gurken-Zeit» sollte zu Ende sein und wir haben uns im Magazin ganz gut geschlagen. Dank Euch haben wir es geschafft, immer wieder ein wenig das Clubleben zu zeigen und Euer Magazin mit Sinn und Verstand zu füllen. Dafür möchte ich Euch für Eure Mitarbeit herzlich danken.

Ich möchte speziell hier denen danken, die immer wieder mit grossem Einsatz Beiträge verfassen. Dazu gehören die Clubfreundinnen und Clubfreunde von der IG Landyschruuber mit Tinli und Prisca, Indulis mit seinen Technik-Beiträgen, Peter, der uns mit Schmankerl von der Axalp versorgt sowie den Vorstandskolleginnen und Kollegen, die ebenfalls helfen, dem Magazin Leben einzuhauchen. Und natürlich allen anderen Editoren! Vielen Dank!!

Coverstory

Ihr seht auf dem Cover sowie hier auf den folgenden Seiten eine etwas andere Coverstory. Mein Landy brauchte eine Intimpflege. Ich berichte darüber, dann lasse ich Anna und Luky zu Wort kommen. Indulis geht dann noch intensiver auf das Thema Rost ein. Das Fazit dieser Geschichte: Kümmert Euch um Eure Gesundheit und um die Eurer Landys. Es lohnt sich.

Neues Thema

Andi, der Heftlischruuber des Deutschen Clubs wollte vor gut einem Jahr die Rubrik «Landy at Work» mit mir als gemeinsames Projekt aufbauen. Das ist leider durch einige Umstände - wir wollen sie nicht näher erwähnen - nicht zum fliegen gekommen. Ich werde jetzt drei möglichen Geschichten wieder nachgehen, freue mich aber über Eure Hilfe. Kennt Ihr Landys, die ihren Dienst auf Feld, Wald und Strasse tun? Dann her mit den Geschichten. Meldet Euch einfach bei mit unter clubmagazine@lros.ch oder ruft mich an.

Wir freuen uns auf Eure Bilder und Geschichten. Und auf Euer Feedback!

Danke für Euren Support, Eure Geschichten und Euer Feedback.

ROSTE ES, WAS ES WOLLE

NÖTIG WURDE ES

Das Getriebe leckt und knarzt und der Rost muss weg. Ein Erfahrungsbe

Text: Olaf Grewe Bilder: Anna Heinze und Lukas Aebi

ericht.

Demontiert offenbaren viele Teile, dass hier eine Revision nötig ist. Vom Rost wollen wir hier noch schweigen.

Die Protagonisten

Lucy
Defender TD4, BJ 2014

Anna Heinze
Schrauberin mit dem sechsten Sinn

Lukas Aebi
Mech aus Leidenschaft und Konservator

Sichtbarstes Zeichen des beginnenden Verfalls ist und bleibt die Hecktraverse. Im schönsten Rostrot ist sie der Indikator dafür, dass nun Hand angelegt werden muss.

Die Geschichte des Rosts an meinem Defender TD4 hat eigentlich drei verschiedene Anfänge. Beim ersten geht es um den Vergleich zum TD5, beim zweiten um eine rot «leuchtende» Hecktraverse und beim dritten um einen kleinen feinen Ölfilm auf einer Wasserlache.

Doch der Reihe nach. Vor gut drei Jahren lag Kurt fluchend unter meinem Auto und montierte den Diffschutz an der Vorderachse. Mein Defender TD4 2.2l, Bj 2014, sei in einem schlechteren Zustand, als sein deutlich älterer TD5, schimpfte er. Vermutlich hatte er schon da recht. Denn so einige Stellen erschienen mir bereits nach vier Jahren in Verwendung recht rostig.

Zeig dein Heck

Doch noch war es nicht dramatisch und es ist ja schon wie beim Zahnarzt: Zur Dentalhygiene geht man dann ja doch jährlich (die Inspektion) zum Doc dann selber eher ungern (Werkstatt). Mir schwante ja immer Übles, wenn ich die Werkstatt aufsuchte. Mal meinten sie, dass die Bremsen vorne hinüber seien oder hinten (das bedeutet dann ja auch jeweils gut 1500 CHF an Kosten), mal war es die Halterung vom Schmutzfänger hinten, die von heute auf morgen abfiel (auch wieder Geld), oder die MFK-Vorbereitungen wo ich einfach nur ein doofes Gefühl hatte.

Also schaut man sich die wirklich wichtigen Dinge dann an, wenn man das nötige Kleingeld hat und auch die Zeit. Meine Planungen beim Clubfreund Buffy den Unterboden zu präparieren, zerschlugen sich in den Vorjahren immer wieder. Entweder ging es bei mir beruflich nicht, oder eine Pandemie verhinderte das Reisen über die Grenze nach Österreich. Also kam das Thema auf die lange Bank. Wir erinnern uns an den Vergleich mit dem Zahnarzt: Erst wenn es schmerzt, dann geht man hin.

Und es fing richtig an zu schmerzen. Nämlich dann, als Heini Matti an der Tour durch das Emmental meine Hecktraverse anschaute. Sie «leuchte» doch schon arg rot, meinte er. Seinem Kennerblick entgingen die anderen «Schwachstellen» nicht und sein Rat war klar: Lass das mal lieber machen.

Rotes Eis

Der «finale» Stupser kam dann von Luky auf der Axalp. Wir standen bei den Autos und besprachen die verschiedenen Farben. Mein Keswick Green wurde viel gelobt. Die rote Hecktraverse setzte das Grün vom Rest des Autos auch so richtig schön in Szene – es fehlte nur noch, dass Rost auf das Eis tropfte. Also startete das Fachsimpeln über Rost. Gesagt getan, ich bat Luky ein Angebot zu machen, um meine siebenjährige «Lucy» zu entrosten und zu konservieren. Eine Behandlung schien mir nun doch schlussendlich die beste Entscheidung zu sein. Und die paar tausend Franken sollte mir mein Auto wohl wert sein.

Es schillert

Den doch eher unerwarteten Nachschlag lieferte allerdings ein Tropfen Öl auf dem Parkplatz. Nicht, dass ich es nicht schätze, wenn «Lucy» ihr Revier markiert, aber bitte nicht aus

Drama Teil 1

Das Chassis vorher und nachher

Drama Teil 2

Das Getriebe

Links sieht man den Unterschied zwischen dem zerfressenen Chassis und dem dann behandeltem Leiterrahmen. Sämtliche Teile wurden lackiert und Hohlräume versiegelt.
Das geöffnete Getriebe rechts zeigt schnell, dass die Wellen und das Diffgetriebe ersetzt werden müssen.

dem Getriebe. Denn genau diese Stelle war schon einmal undicht. Noch zu Garantiezeiten liess mich mein Händler wissen, dass sie das mal abdichten. Haben sie auch gemacht, aber ohne dass sie das Getriebe abmontiert hätten. Das war auch nicht weiter dramatisch, war ja dicht und alles gut.

Auch das Rumpeln beim Schalten, das kupplungslose Schalten in den dritten Gang und das gelegentliche Haken beim Übergang vom ersten in den zweiten Gang – wozu braucht man den eigentlich, ausser zum Anfahren? – betrachtete ich als Ergebnis der Kombination aus britische Ingenieurskunst und Ford-Getriebe. Ausserdem hat doch jeder Landy sein eigenes individuelles Schaltverhalten. Doch dieser Tropfen machte mich stutzig, das Schillern des Öls auf den Regenpfützen des Parkplatzes machten des Vermieter hellhörig. Also, ging es auch hier los und ein Doc war nötig.

Ein Rat mit Weitblick

Das anschliessende Telefonat mit Anna Heinze war dann entscheidend. In Anbetracht der Laufleistung des Autos, 120'000 km, empfahl Anna, das Getriebe und die Kupplung anzuschauen und nötigenfalls zu revidieren, respektive die üblichen verdächtigen Komponenten auszutauschen. Denn wenn das Getriebe schon zum Abdichten demontiert wird, dann kann man auch gleich mal in das Innere schauen. Denn die Erfahrung zeigt, dass der Ford Motor und das Land Rover Getriebe nicht unbedingt das ideale Paar sind. Ein Rat, der sich als richtig erweisen und Annas sechsten Sinn beweisen sollte.

Klar ist das eine Entscheidung, die erst einmal im Hosensack wehtut, denn unerheblich sind die zu erwartenden Kosten nicht. Aber dennoch, es wurde klar, dass ich etwas tun musste und das möglichst konzertiert. Denn so könnte Luky eine «Patientin» untenrum freigelegt serviert bekommen, und Anna hätte mit soviel Zeit rechnen können, alle benötigten Ersatzteile zu beschaffen oder zu revidieren.

Ballett

Was folgte war ein wahres Meisterwerk an abgestimmten Aktionen, fast wie in einem Ballett. Anna koordinierte mit

Luky, wann er das freigelegte Auto bekommen könnte, Luky organisierte den Transport hin und zurück, Anna informierte mich über die nächsten Schritte, Luky entrostete und informierte mich über den Stand der Dinge – und die durchgerostete Ölwanne. Anna wiederum bekam von Luky Bescheid, dass die Wanne ersetzt werden müsse, Anna organisierte alle Ersatzteile und schraubte alles wieder an seinen Platz zurück. «Lucy» ist also in einem besseren Zustand als bei der Auslieferung, was das Chassis und das Getriebe betrifft.

Rechnung

Natürlich tun die Kosten weh. Natürlich war die Entscheidung zur Revision eine Art Lotterie. Denn wie beim Spiel weiss man nicht, ob man recht hat oder nicht. Anna hatte recht, wie Ihr in den Bildern sehen könnt. Es war gut, es jetzt zu machen. Es war gut, alles miteinander machen zu lassen. Ich freue mich jetzt auf einen tollen Sommer, wo der hoffentlich dann dichte Landy tropfenfrei neue Abenteuer erleben wird. Und dann mag ich auch wieder Kurt am Landy schrauben lassen, denn fluchen sollte er dann nicht mehr.

EXPERTEN IM GESPRÄCH ÜBER DEN «FALL LUCY»

LUKAS UND ANNA

Die Renovierungsarbeiten an «Lucy» haben bei mir ein paar Fragen aufgeworfen. Zum einen natürlich die Aussage von Kurt, dass mein TD4 im schlechteren Zustand sei als sein TD5. Aber auch grundsätzlicher Natur, wie zum Beispiel, was wir Fahrer tun können, damit unsere Autos möglichst lange leben. Ich habe Anna und Lukas zum Gespräch gebeten.

Lukas, wir haben vor gut vier Jahren von Daniel Brechbühl hier im Magazin gelesen, wie er ein Auto konserviert. Worauf hast Du bei «Lucy» wert gelegt?
Lukas: Das Vorgehen unterscheidet sich nicht grossartig. Bei «Lucy» war die Situation etwas anders, da ich das Auto fahruntüchtig und «entbeint» bei Anna in Empfang genommen habe.

Das Fahrzeug wird gründlich auf einem Lift von unten mit Hochdruck heiss gewaschen und die Hohlräume gründlich ausgespült. Vorgängig habe ich die bestehenden Löcher im Chassis aufgebohrt und an den neuralgischen Punkten, wie bei den Chassiswölbungen, noch zusätzliche gebohrt. Ich möchte ja das Chassis von Innen trocken haben und auch im Betrieb sollte sich kein Schmutz im Leiterrahmen festsetzen können.

Auch wenn Dein Auto schon um recht viele Anbauteile erleichtert ankam, so habe ich alles Störende entfernt, dazu gehören der Tank, Federn, Stossdämpferaufnahmen und Zusatzausrüstungen wie die Seitenschweller usw. Dann kam die Nadelpistole zum Einsatz, um losen Rost und Lackreste zu entfernen. Die Nadelpistole ist ein sehr ehrliches Werkzeug, bei dem dann allfällige Durchrostungen nicht verborgen bleiben. Wenn der Rost weg ist und allfällige Löcher repariert sind, behandle ich den Oberflächenrost mit Brunox, ein Rostumwandler und Epoxygrundierung. Nun wird grundiert damit die Farbe auch vernünftig haftet und zum Schluss wird alles mit einer guten Industriefarbe gespritzt inkl. der demontierten Teile. In dieser Zeit konnte das Chassis innen auch richtig austrocknen. Jetzt kommt die wirkliche Konservierung. Ich habe alle Hohlräume mit einem Rostschutzwachs ausgesprüht und alle neuralgischen Ecken auch von aussen behandelt. Deine «Lucy» ist nun in einem besseren Zustand als sie ausgeliefert wurde.

Gibt es aus Deiner Erfahrung einen Qulitätsunterschied zwischen Td5und Td4?
Von den technischen Merkmalen abgesehen gilt nach meiner Erfahrung, je neuer der Landy ist, desto schlechter ist er verarbeitet. Das Rückgrat, also das Chassis, ist bei den letzten Fahrzeugen im besten Falle schlecht grundiert und diverse Anbauteile nicht mal grundiert, somit blättert die Farbe schon mal ab. Wenn noch weniger Farbe gegangen wäre, dann hätte man es bestimmt gemacht! Bei den Abschlussblechen an der

«Entkernt» transportiert Luky Aebi «Lucy» aus dem Zürcher Oberland zu seiner Werkstatt und retour. Fahrtüchtig war «Lucy» nicht.

→

Heckwanne oben und hinten ist häufig nicht mal Grundierung auf der Innenseite und das schon seit dem Td5.

Frühe 90 / 110 Defender Tdi und Td5 Modelle waren recht ordentlich verarbeitet. Als dann der Sparstift im grossen Stil angesetzt wurde, ist es nur schlimmer geworden und die Td4 sind rosttechnisch die Krönung. Was aber meiner Meinung nach besser ist bei den Td4 als beim Td5, das sind die Ganzstahltüren. Diese fallen wenigstens nicht der Kontaktkorrossion zum Opfer. Abschliessend ist aber zu sagen, dass alle Jahrgänge ein Rostproblem haben. Nur eine vernünftige Konservierung und gute Wartung können den Zerfall bremsen. Stoppen können wir es alle nicht!

Was sind die schlimmsten Dinge auf die man achten soll?
Das schlimmste ist Winterbetrieb und nie waschen!! Die Waschstrasse reicht für eine gründliche Reinigung leider nicht, spätesten beim Ende der Salzsaison sollte ein Landy vor allem unten gründlich gewaschen werden auch in den zugänglichen Hohlräumen. Am besten man mietet sich bei einer Garage mit Lift und entsprechendem Waschgerät für zwei Stunden ein oder gibt das Auto dem Fachpersonal des Vertrauens für eine Reinigung. Auch hier gilt, ist das Personal nachher noch zu erkennen, dann ist das Auto nicht sauber. Das abtropfende Wasser sollte auch nicht mehr salzig schmecken.

Wie oft muss ich da ran und die Investition sichern?
Eine jährliche Rostkontrolle ist mit oder ohne Konservierung zu empfehlen. Die besten Autos sind die, welche von neu an eine Form von Rostkonservierung erfahren haben. Es gilt also je früher desto besser. Wenn dann mal richtig behandelt wurde, dann hält eine gute Konservierung bei guter Pflege ca. 10 Jahre. Vor allem bei viel Winterbetrieb und hartem Offroad-Einsatz leidet auch die Konservierung. Ich fahre einen 28jährigen Defender im Alltag Sommer und Winter mit 430000km mit ungeschweisstem Chassis. Behandelt wurde er bis jetzt zweimal, wobei die weiteren Behandlungen in der Regel nicht mehr ganz so aufwändig sind da es sich mehr um Nachbessrungen handelt.

Man muss also immer wieder mit hohen Kosten rechnen?
So eine Konservierung kostet natürlich einiges und je nach Zustand und allfälligen Durchrostungen kann da locker ein fünfstelliger Betrag daraus werden. Aber nochmal, je früher ich anfange zu konservieren, desto günstiger sind die Kontrollen. Für mich ist die Konservierung von Fahrzeugen eine Herzensangelegenheit. Denn ich möchte die Autos so lange wie möglich erhalten.

Mein jüngstes Studienobjekt ist ein Freelander 1 Td4 mal schauen, ob es der erste wird mit Veteraneneintrag.

Gewaschen, entrostet, grundiert und frischlackiert... «Lucy» genoss die Behandlung, denn in der Tat soll sich die kostspielige und aufwendige Renovation langfristig lohnen. Die Hecktraverse ist nach der Behandlung fast wie neu, wahrscheinlich in Sachen Konservation sogar besser.

Der eine Tropfen Öl unter dem Auto, der das Fass zum Überlaufen brachte. Das Verteilergetriebe leckte und daher bat ich Anna, dieses abzudichten. Die Frage war nur: Was kostet mich das alles? Und was ist zu tun?

Olaf: Du hast mir anfangs gesagt, dass wir idealerweise alles einmal anschauen und revidieren. Auch das Innenleben des Verteilergetriebes und die Kupplung. Warum ist das sinnvoll?
Anna: Wenn schon einmal das Haupt- und das Verteilergetriebe unten ist, dann lohnt sich der Blick ins Detail. Und die Demontage des Getriebeblocks ist eine ideale Vorbereitung, da der Defender hinterher bei Luky noch eine Restbehandlung bekommt. Um das Verteilergetriebe abzudichten, muss dieses teilweise auseinander gebaut werden, da reicht eine neue Dichtung oder etwas Dichtmasse nicht. Nun gibt es eine kostengünstige Variante, in welcher die Zwischenwelle des Verteilergetriebes ausgebaut wird, die beiden abdichtenden O-Ringe getauscht werden und die Zwischenwelle wieder eingebaut wird. Doch leider ist die Zwischenwelle im Verteilergetriebe nur einseitig befestigt, und auf der nicht befestigten Seite schlägt der Gehäusesitz durch die Vibrationen der Welle aus, was dazu führt, dass der O-Ring nicht mehr dichtet. Die Folge: Tropfen Öl am Boden.

Diese wiederkehrende kostengünstige Abdichtung des Verteilergetriebes kann durch die teure Variante eliminiert werden. Dies erreicht man durch das Anbringen einer Einpassbuchse am ausgeschlagenen Gehäusesitz. Für dieses Verteilergetriebe Upgrade muss dieses komplett zerlegt werden, ein grösseres Loch in den Gehäusesitz gefräst, die Einpassbuchse eingebaut und alles sauber ausdistanziert werden. Da alles schon auseinander gebaut ist, lohnt sich auch die Kontrolle/Austausch der Lager und weiterer Teile wie das Mitteldifferenzial. Land Rover wollte wohl im letzten Baujahr des Defenders Kosten sparen und man hat eine schwächere Bauweise des Mitteldifferenzial verbaut. Die Ingenieure dachten wohl, dass die 2015er Modelle nicht mehr artgerecht im Gelände bewegt werden.

Land Rover markieren häufiger ihr Revier, so sieht man zumindest, dass noch Öl drin ist. Aber ist es wirklich nötig alles runternehmen und tauschen?
Im Grunde ja – wenn schon, denn schon. Aber Achtung, der TD4 hat noch eine zweite Zwischenwelle. Die, wie oben erwähnte Zwischenwelle im Verteilergetriebe und eine Zwischenwelle zwischen Hauptgetriebe und Verteilergetriebe, die Adaption vom Ford Hauptgetriebe auf das Land Rover Verteilergetriebe.

Die Zwischenwelle im Verteilergetriebe ist der häufigste Übeltäter für Öl unter dem Getriebeblock, da ist auch der TD5 davon nicht befreit. Die Welle zwischen Hauptgetriebe und Verteilergetriebe verliert kein Öl, sondern im Extremfall ist der Antrieb weg. Der Übergang dieser Welle vom Verteilergetriebe ins Hauptgetriebe ist quasi gesteckt und nicht geschmiert an diesem Punkt. Somit nützen sich die Zähne mit der Zeit ab, die Verzahnung wird spitz und dreht leer. Die Folge: keine Kraftübertrag mehr.

Aber auch hier gibt es ein Upgrade im Zubehör. Die zweiteilige Zwischenwelle zwischen Hauptgetriebe und Verteilergetriebe wird durch eine einteilige Welle ersetzt – der Schwachpunkt ist so eliminiert. Die Abdichtung mit dem Upgrade beider Zwischenwelle dauert einen Tag, die Demontage und Montage kommt dann noch dazu.

Bei mir habt Ihr die Kupplung auch gleich mit kontrolliert. Warum?
Die Kupplung bei deinem Auto war in einem gebrauchten aber noch guten Zustand. Die Lebensdauer einer TD4 Kupplung hängt vom Einsatz und dem Fahrer ab und liegt zwischen 80'000 und 200'000km.

Waren diese Arbeiten wirklich notwendig?
Für den Austausch der Kupplung muss immer das Haupt- und Verteilergetriebe demontiert werden. Da der Getriebeblock nun schon mal unter war und man die verbleibende Lebensdauer der Kupplung nicht eindeutig abschätzen kann, lohnt sich der Austausch.

Auslöser für die Getrieberevision ist oft der ausgeschlagene Gehäusesitz der Verteilergetriebe Zwischenwelle, detektierbar durch Öl unter dem Getriebe oder am Gehäuse. Schäden am Ford/Land Rover Adapter oder dem Mitteldifferenzial sieht man erst beim Auseinanderbauen oder wenn sich das Auto nicht mehr bewegt.

Ist denn der TD4 anfälliger als der TD5?
Die Befestigung der Zwischenwelle im Verteilergetriebe ist auch beim TD5 nur einseitig. Dies ist schon immer so bei den Defender und seinen Vorgängern. Aber ganz untätig waren die Ingenieure bei Land Rover nicht, seit der Serie wurden die Lager und andere Teile modifiziert und somit robuster gestaltet. Diese Schwachstelle ist nun bei dir mit der einteiligen Welle behoben. Ein weiteres schwächelndes Teil beim TD4 ist der Kupplungszylinder mit Zentralausrücker, die werden immer mal wieder undicht.

Wie sollten wir Land Rover Fahrer auf unsere Autos schauen und periodisch kontrollieren?
Die wichtigste Sache ist, dass die Autofahrer selber auf die Kleinigkeiten und das berühmte «Klonk» achten. Hat der Antriebsstrang zu viel Spiel, verändern sich Geräusche oder das Kupplungsverhalten? Dann ist der Zeitpunkt gekommen, um mit der Werkstatt Kontakt aufzunehmen.

Oben links originales Mitteldifferenzial verbaut bei Land Rover Defender Modelljahr 2015. Diese Getriebe sind recht schwach und eher für den Autobahnverkehr ausgelegt und nicht für ruppiges Gelände gedacht. Bei mir wurde nun ein selbstsperrendes, gehärtetes Ashcroft Mitteldifferenzial verbaut.

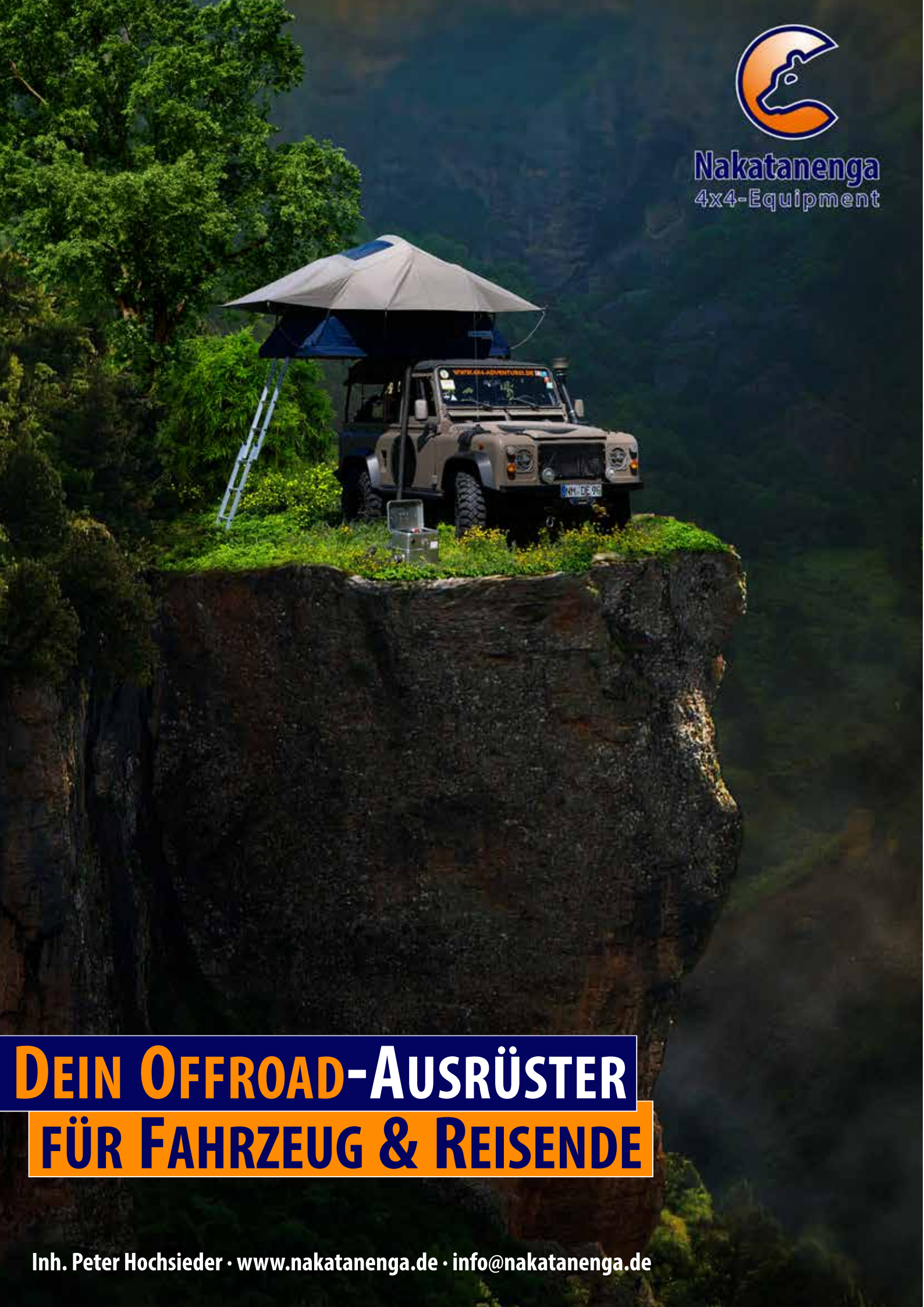
Das zerlegte Verteilergetriebe wartet in der Rakobox auf den Zusammenbau.

Oben in der Mitte ist die neue einteilige Zwischenwelle (Adaptor) zu sehen.

Frisch revidiert und ohne Ölflecken wird der Getriebeblock wieder montiert.

Sinnvolle Upgrades und eine gute Option, um langfristig Kosten zu sparen: Verteilergetriebe mit Einpassbuchse. Auch die Ausgangswelle wurde aufgrund Abnutzung ausgetauscht.

Anmerkung: Dieser Beitrag beruht auf einer wahren Begebenheit. Ich habe für die Publikation hier im Magazin oder auf meinem Blog keine Vergünstigungen erhalten.


Nakatanenga
4x4-Equipment
DEIN OFFROAD-AUSRÜSTER
FÜR FAHRZEUG & REISENDE
Inh. Peter Hochsieder · www.nakatanenga.de · info@nakatanenga.de

Wenn der Zerfall zum Kunstwerk wird...

LAND ROVER SERIE UND DEFENDER

WER RASTET, DER ROSTET

Der Kampf um das Überleben – Kampf dem Rost

Text und Bilder: Indulis Vesmanis, Bilder: eigene, Jan Vesmanis, Lukas Aebi, Anna Heinze und Internet (Mai 2021)

Land Rover – aufgeblühtes Aluminium – Kontaktrostfrass – Rahmenrost: das sind die Alpträume der Besitzer. Doch, scheinbar ist es so, dass wir den Kampf nicht gewinnen können. Aber, wir können dem Rostvirus Mittel entgegensetzen, die ihm das Leben schwer machen und wir somit dennoch viel Freude an unseren alten Land Rovern haben.

Viele namhafte Firmen haben sich Gedanken zur Rostschutzvorsorge gemacht, das Angebot an Produkten ist recht gross. So ist auch gut nachvollziehbar, dass jeder von uns seine eigenen Erfahrungen gemacht hat und somit sein bevorzugtes Rostschutzmittel gefunden hat. In zahlreichen Foren wird über Rostschutz berichtet, auch emotional diskutiert. Zeitschriften, die sich mit Oldtimern beschäftigen, greifen diese Thematik auf, führen aufwendige Langzeittests (5-10 Jahrestest) durch und lehren uns, dass Hohlraumwachs nicht gleich Hohlraumwachs ist.

Es gibt also gravierende Unterschiede, Unterschiede, die wir als Nutzer nicht erkennen können, denn positive, oder gar frustrierende Ergebnisse zeigen sich erst nach vielen Jahren. Hersteller, die schlechte Noten bekommen (mangelhaft und ungenügend sind keine Ausnahmen) bessern ihre Produkte eiligst nach und stellen sich erneut zum Vergleich. Aber: Es gibt eine tendenzielle Richtung, doch davon später im Text.

Mein Ausflug in die Rost- und Korossionsgeschichte an unseren Land Rovern kratzt nur an der Oberfläche der Gesamtproblematik. Es würde den Rahmen sprengen, die einzelnen Rost- und Korrosionsarten, die auftreten können, zu besprechen, denn Rost ist nicht gleich Rost. Ähnlich sieht es mit der Philosophie Rostbekämpfung aus.

Rost und Korrosion – was ist das eigentlich ?

Um unseren Erzfeind zu bekämpfen, müssen wir ihn erst einmal kennenlernen. Ich lerne selbst dazu, denn Rost ist eine ernst zu nehmende Wissenschaft für sich, mit vielen Facetten. Laut Definition ist Rost ein Korrosionsprodukt,

das aus Eisen oder Stahl durch Oxidation mit Sauerstoff in Gegenwart von Wasser entsteht. Die Rostbildung wird im Winter durch das Streusalz in Verbindung mit Wasser sehr stark beschleunigt. Jede Art von Luftfeuchtigkeit ist Nahrung für den porösen Rost. Um also unseren Rost einzudämmen, müssen wir verhindern, dass die befallenen Bauteile weiterhin mit Luft und Wasser in Verbindung kommen. Hierfür gibt es verschiedenen Möglichkeiten und auch völlig unterschiedliche Ansichten, die auch daher rühren, dass sich ein positives bzw. negatives Ergebnis sich erst nach fünf bis zehn Jahren zeigt.

Unter Korrosion (kommt vom lateinischen corrodere = zernagen) versteht man die Reaktion eines Werkstoffs mit seiner Umgebung, die eine Veränderung des Werkstoffs bewirkt und somit durchaus zu einer gravierenden Beeinträchtigung der Funktion eines Bauteils führen kann. Glas kann also auch korrodieren. Die bekannteste Art der Korrosion ist jedoch das Rosten, also die Oxidation des Eisens, eine sogenannte Sauerstoffkorrosion.

Aluminium und Kontaktkorrosion

Wir kennen es zur Genüge, das aufgeblühte Aluminium, z.B. bei den Türscharnieren, oder auch an den beiden Verbindungslaschen der Hecktraverse zum Oberbau. Wie jedes Metall bildet Aluminium im Kontakt mit Sauerstoff eine Oxidschicht. Jedoch kommt diese sehr dünne Schicht zum Stillstand und schützt somit das Aluminium vor Korrosion. Wird diese 2,5 bis 4nm Schicht jedoch beschädigt, kommt es willkürlich zur Korrosion, insbesondere dann, wenn wir einen Kontakt mit edleren Metallen haben. Vermieden kann die Kontaktkorrosion, wenn beide Metalle gegeneinander isoliert werden. Die Korrosion tritt immer am unedleren der beiden Metalle auf, in unserem Fall bei den Land Rovern eben am Aluminium.

Ein Beispiel ist die Verwendung von Edelstahlschrauben in Verbindung mit Aluminium. Die Schrauben müssten gut isoliert sein, auch der Kopf der Schrauben. Verzinkte Schrauben wären hier die bessere Lösung. Ich verwende schon seit 30 Jahren Edelstahlschrauben und hatte keine Korrosion zu beklagen. Offensichtlich liegt es wohl daran, dass ich generell alle Schraubverbindungen mit Montagepaste setze.

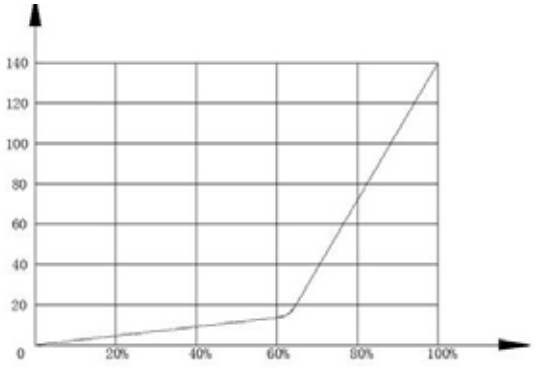
Kultstatus: Mike Sanders

Korrosionsschutz und Mike Sanders, das gehört zusammen. Das gelbliche Konservierungswachs, erstmals vor rund 50 Jahren von Mike Sanders gemixt, gilt für die einen unter uns als Wundermittel, andere wollen davon nichts wissen. Es ist also an der Zeit, die ganze Sache einmal emotionslos zu betrachten.

In zwei Mischungen, dünnflüssig und etwas zäher, wird das Wachs angeboten. Mike Sanders betrachtet es als Konservierungsmittel, ein Mittel das den jetzigen Zustand weiterhin erhält. Das Wachs ist nicht als Restaurations-

Werkstoff (Überzug) Bauteil / Schraube Werkstoff (Überzug)	Stahl (verzinkt)	Nickel/ Stahl (vernickelt)	Kupfer/ Stahl (verkupfert)	Messing/ Stahl (vermessingt)	Aluminium	Stahl (Dacromet/ Deltatone)	Rostfreier Stahl (A2/A3;A4/ A5)
Stahl (verzinkt)	+	-	-	-	●	+	-
Stahl (vernickelt)	-	+	+	●		-	+
Stahl (verkupfert)	-	+	+	●	-	-	●
Stahl (vermessingt) Messing				+			
WIROX	+	-	-	-	+	+	-
Aluminium		-	-		+	●	-
Stahl (Dacromet/Deltatone)	+	-	-		●	+	-
Rostfreier Stahl (A2/A3 ; A4/A5)	●	+	+	●	●	●	+

- Intensive Kontaktkorrosion
● Keine nennenswerte Kontaktkorrosion
+ Keine Kontaktkorrosion



Die Tabelle zeigt die Kombination von Metallen und ihre Verträglichkeit untereinander. In der Darstellung daneben zeigt sich die Zunahme von Korrosion in Abhängigkeit der Luftfeuchtigkeit. Die magische Schwelle liegt bei ca. 60%, denn ab 60% beginnt massiv die Korrosion
Rechts unten zeigt sich unser Sorgenkind Nummer eins, der Bereich der Hecktraverse. Versiegeln nutzt hier nicht viel, eventuell kann es durch schweissen und anschliessender Hohlraumkonservierung nochmals gerettet werden

objekt gedacht. Bei nahezu allen Langzeittests ging das «Wundermittel» als Testsieger hervor. Bevorzugt wird es für die Hohlraumkonservierung genommen, denn die Kriechfähigkeit des Wachses ist nahezu unschlagbar. Verarbeitet wird es bei 120°C. Der Umgang erfordert etwas Geschick, denn ein zu dicker Auftrag ist nicht vorteilhaft.

Mike Sanders bietet selbst und über ein Händlernetz komplette Do-it-yourself-Sets an. Verarbeitungsratschläge sind in den Foren und im Internet ausführlich beschrieben. Das Wachs zeichnet sich dadurch aus, dass es immer kriechfähig bleibt, somit immer in alle Falze und Ritzen kriechen kann und bei Blechüberlappungen stellt sich eine Kapillarwirkung ein. Auf kaltem Blech erstarrt etwas das Wachs, bleibt aber immer noch weich. Eine Nachprüfung der versiegelten Hohlräume wird alle zehn Jahre (!) empfohlen.

Bei unseren Defendern, die mit einem Radkastenschutz ausgerüstet sind, kann ich mir eine Behandlung unter dem Plastik sehr gut vorstellen. Hier würde ich eine Auftragung im kalten Zustand mit dem Pinsel vorschlagen.

Die Schutzwirkung des Mike Sanders Wachses ist unumstritten. Es bleibt ein Punkt, der nicht gefällt: Gerade im Sommer wird das Wachs wieder «lebendig» und beginnt zu fliessen. Positiv, denn es sorgt so immer dafür, dass eine komplette schützende Wachsschicht in den Hohlräumen garantiert wird. Nachteil: Es tropft unterm Fahrzeug. Und so stellt sich die Frage – was wichtiger ist. Ein Tropfen Fett, oder ein Stück heruntergefallenes Rostplättchen. Bei dieser Fragestellung muss man auch sich selbst hinterfragen, ob bei der Konservierung die Hohlräume nicht vielleicht überfüllt wurden. Bei sachgemässer Anwendung sollte das Nachtropfen kein weltbewegendes Thema sein.

Seilfett und ölhaltige Produkte

Auch über die Verwendung von Seilfett wird recht kontrovers diskutiert. Gerade in unseren Alpenländern wird das Fett (als Anbieter seien Liqui Moly, Petec, EuroLub, Tectane, Elaskon, Förch u.a. genannt) recht gerne angewendet. Es handelt sich um ein sehr klebriges Fett, das mit viel Lösungsmittel durchsetzt ist und somit in der Dose dünnflüssig bleibt.

Die Verarbeitung ist einfach und wenn die Lösungsmittel verdunstet sind, bleibt eine dünne Fettschicht auf der Oberfläche übrig. Es gibt einen Nachteil im Vergleich zum Wachs von Mike Sanders: Das Seilfett kriecht nur kurzzeitig und reagiert nicht so stark auf Temperaturschwankungen. Sind die Hohlräume zu stark mit Rost durchsetzt, ist Seilfett wegen der eingeschränkten Kriechfähigkeit nur bedingt einzusetzen. Vorteilhaft ist, dass es sich kalt verarbeiten lässt und es nicht so stark nachtropft, wie das Wachs von Mike Sanders. Bei den einschlägigen Langzeittests ist Seilfett immer vorne mit dabei, also keine schlechte Wahl.

Parallel zum Seilfett bieten sich ölhaltige Konservierungsmittel an, besonders als Hohlraumversiegelung. Sie haben eine vernünftige Kriechfähigkeit, können im kalten Zustand verarbeitet werden und tropfen nicht stark nach. Zu nennen wäre hier z.B. Fluid Film. WD40, Caramba und auch das bekannte Waffenöl Ballistol wirken dem Rost entgegen. Aber diese Mittel sind nur für den kurzfristigen Gebrauch sinnvoll, nicht für eine längerfristige Konservation. Zu schnell werden sie vom Fahrzeug abgewaschen. Ich erinnere mich hier sehr gut an meine Studentenzeit, wo VW Käfer, der R4 und die 2CV Ente gefahren wurden. Immer zu Winterbeginn hatte die örtliche Tankstelle Hochsaison, da man hier für ganz kleines Geld den Unterboden der Fahrzeuge mit Öl einsprühen liess. Dies in der Hoffnung, mit dieser Konservierung gut über den Winter zu kommen.

Hohlraumwachs

Das Angebot von Hohlraumwachs ist riesig. Neben den bekannten Markenherstellern (zu nennen wären z.B. Dinol, Holts, Berner, Technolit, Akemi, Würth, 3M, Hammerite, Teroson, Liqui Moly, Brunox, Elaskon, Tectyl) gibt es ungezählte Hausmarken von Ersatzteilehändlern. Die Qualität ist sehr unterschiedlich, für uns eigentlich nicht zu beurteilen, denn mal schneiden sie gut ab in den Langzeittests, mal weniger gut bis hin zu ungenügend.

Wie alle Konservierungen werden auch Wachse ständig weiter entwickelt. Wachse schneiden in den Tests dann schlecht ab, wenn die Firmen den Schwerpunkt in Richtung der flüchtigen Aerosole verlagern. Das bedeutet, dass sich diese Aerosole nach dem Auftrag in wenigen Tagen verflüchtigen, zurück bleibt eine sehr dünne Wachsschicht, die oftmals nicht flächendeckend ist. Das Produkt fällt somit bei den Langzeittests durch. Leider können wir nicht erkennen, was und wieviel der Hersteller genau in seinem Gebinde zusammengemischt hat. Hersteller geben in der Regel nur das an, was ihnen der Gesetzgeber abverlangt. Wir müssen also bei den Produkten auf die Testergebnisse und die Erfahrungen anderer Land Rover Eigner zurückgreifen.

Die Wachse eignen sich sehr gut für die Fahrzeugbodenkonservierung, denn sie fliessen sehr langsam und bilden bei sorgfältigem Auftrag nach der Verdunstung der Aerosole eine einheitliche Schicht. Wachse tropfen kaum. Ich selbst verwende Wachse gerne auch in den Türen meiner Land Rover Serie, da es nicht so toll ist, wenn beim Öffnen der Türe ein leicht fliessendes Konservierungsfett auf die Füsse und eventuell Kleidung tropft.

Da das Wachs meist transparent bzw. honigfarben ist, lässt sich eine Unterrostung schnell erkennen. Eine Kombination, zuerst ein fetthaltiges Mittel, das in alle Ritzen kriecht und dann nach einigen Wochen ein wachshaltiges Mittel, ist

→

FRUDE'S OFF ROAD

www.Frudes-Off-Road.ch

> FAIR > EHRLICH > GUT

WIR LEBEN & LIEBEN LAND ROVER

Der Fachmann Ihres Vertrauens

WIR BIETEN MEHR...

> ü30 Jahre Erfahrung
> Ersatzteillager
> Systemdiagnose
> Reparaturen & Service
> Abgastest Benzin & Diesel
> Zubehör, Um- und Anbauten
> Instandhaltung, Rostbehandlung

Jetzt Profitieren!
10% Rabatt im Online-Shop
exkl. für Mitglieder von
Offroad-BEO, LROS & LRCE

Rabattcode: MEMBER

SHOP.OFFROAD-BEO.CH

> Namensschilder
> Fahrzeugbeschriftung
> Offroad Accessoires
> Aufdruck nach Wunsch
> Kleider Druck Sortiment
> Pflege für Fahrzeug & Mensch
.... und vieles mehr... check it out.

Tel.: +41 33 681 00 33

FRUDES OFF ROAD / BURGHOLZ 52 / 3753 OEY BE

Hier hilft nur noch ein Reparaturblech, das inzwischen auch erhältlich ist. Mit einer ganz dünnen Sonde, kann man über die obere herausgedrehte Schraube des Türscharniers bislang unbekannte Hohlräume mit Wachs erreichen

Jedem bekannt, die durchgerosteten Federdome am Defender. Sie müssen ersetzt werden. Unter der Teile Nr. DA1186 bietet Britpart verzinkte Sätze an. Wenn alles schwarz lackiert ist, die Dome innen mit Wachs ausgepinselt, hat man eine Weile Ruhe. Ganz rechts sieht man den aufgeschnittenen vorderen Rahmenholm. Die Rostplatten lassen sich schon mit der Hand herausnehmen – eine Katastrophe

auch möglich. Da Wachs aber schnell im Spritzbereich des Fahrzeuges abgewaschen werden kann, ist eine jährliche Inspektion schon angeraten. Im Unterbodenbereich genügt eine zweijährige Durchsicht.

Bitumenhaltiger Unterbodenschutz

Der schwarze bitumenhaltige Bodenschutz wird sehr gerne im Kotflügelbereich eingesetzt, meist recht dick mit dem Pinsel aufgetragen. Er dient als Steinschlagschutz, soll Schmutz und Spritzwasser abhalten, den Kotflügel, bzw. den Unterboden zu beschädigen. Die zähe Masse bleibt lange elastisch, kann im Sommer auch leicht flüssig werden. Durchaus positive Aspekte, doch es gibt gravierende Nachteile: Im Laufe der Jahre wird der Unterbodenschutz spröde, reisst gerne auf und Wasser dringt in die Risse. Eine Unterrostung ist dann schnell vorprogrammiert und bleibt leider auch lange Zeit unerkannt, bis plötzlich der harte Unterbodenschutz in kleinen Platten abfällt, weil der Rost ihn hochgedrückt hat. Beginnt man dann mit einem Spachtel die Lage zu sondieren, löst sich der Unterbodenschutz in recht grossen Stücken ab und darunter blüht der Rost.

Ich kenne das von meinem Land Rover GNK-Sankey Trailer Cargo 3/4t Anhänger. Verschlimmern kann man die ganze Sache, indem der bitumenhaltige Unterbodenschutz auf rostigem Untergrund aufgetragen wird. Das zähe Material ist völlig ungeeignet, um den Rost zu durchdringen und beflügelt somit ein Weiterrosten im Verborgenen. Man kann versuchen den alten harten Unterbodenschutz mit einem kriechfähigen Rostschutzöl (Fluid Film, z.B.) zu behandeln. Das ölige Produkt wandert in die Risse und mindert ein Weiterrosten. Aber so richtig überzeugend ist dieser Lösungsansatz nicht, es wäre besser den bitumenhaltigen Unterbodenschutz zu meiden, wo immer möglich.

Worst Case – Rost im Material und unter dem Lack

Mit unseren Land Rovern erleben wir auch Dinge, die man eigentlich besser nicht erleben möchte: Rost im Material, oder auch Rost unter dem «Schutzlack» der Sitzbänke bei der Serie und bei unseren neugekauften Türen.

Die verrostete Ölwanne von Olafs Defender Td4 ist ein gutes Beispiel. JLR verwendet minderwertiges Material, das in sich schon mit Rost durchsetzt ist. Nicht jeder von uns liegt wochenends unter seinem Land Rover und inspiziert das Fahrzeug, denn es gibt auch andere Dinge im Leben. Die Ölwanne tropft zunächst leicht, was durchaus auch nicht so schnell bemerkt wird, denn das Öl verteilt sich während

Der Stab muss nicht ersetzt werden. Den alten Bodenschutz maschinell abkratzen, Rostumwandler und Rostschutzgrundierung, dann Wachs

Bei Olafs Defender Td4 (MY2014) ist die Ölwanne durchgerostet, Teile-Nr. LR007598 (Original ca. 200 CHF, im Nachbau ca. 120 CHF). JLR hat hier eine Wanne mit schlechtem Material verbaut, der Rost steckt bereits im Eisen.

der Fahrt überall auf dem Unterboden. Irgendwann geht dann die rote Öldruckkontroll-Leuchte an und wenn dann noch im ungünstigen Fall das Rostloch sich vergrössert, weil ein weiteres Rostplättchen abgefallen ist, ist a) eine riesige Sauerei vorprogrammiert und b) ein kapitaler Motorschaden, wenn der Motor nicht augenblicklich abgestellt werden kann. Wir haben keine Chance, die Ölwanne zu konservieren, sie muss getauscht werden.

Neue Türunterteile gab es für meinen Land Rover 88. Sie sind schwarz lackiert, ich bezeichne den aufgetragenen Lack als Schutzlack. Der Schutzlack wurde angeschliffen, dann Marine-Blue lackiert. Endresultat nach einem Jahr: Nicht auf der Aluminiumaussenhaut, sondern überall auf dem Metallrahmen drücken kleine Punkte durch den Lack. Kratzt man an, kommt Rost hervor. Rost sitzt auch hier im Material und zusätzlich, als wäre das nicht genug, wurde über den Rost lackiert. Die Seite des Rahmens zur Aussenhaut ist natürlich nicht lackiert. Wie kann man diese Sache retten und erhalten? In die Innenseiten des Türrahmens habe ich mehrfach mit dünner Sonde Tectyl Multi Purpose Amber gesprüht. Es ist ein bernsteinfarbenes Rostschutzmittel auf Wachsbasis. Riecht nach Wachsmalkreide. Ob das nun das non-plus-ultra Mittel ist, wird sich nach 10 Jahren zeigen. Den Schutz wiederhole ich alle 2 Jahre.

Beim Lackieren des Türrahmens sieht es schon etwas aufwendiger aus. Der sog. schwarze Schutzlack muss komplett vom Rahmen abgeschliffen werden. Auf die blanken Flächen kommt im ersten Durchgang ein 2-Komponenten Epoxidharz. Nach dem Trocknen ein 2-Komponen Füller und danach wird erst der Endlack aufgetragen. Nur so können wir dem Rost eine wirkungsvolle Barriere entgegensetzen, eine Barriere, die auch einige Jahre hält.

Ja, es gibt inzwischen für die Land Rover Serie auch Türen mit verzinktem Rahmen. Eine gute Idee, die aber nur so lange gut ist, wie auch garantiert werden kann, dass Rost nicht im Ausgangsmaterial enthalten ist. Ist das Ausgangsmaterial schlecht, ist die Oberflächenverzinkung zwecklos.

Lack gegen Rost

Metallschutzlack – „ein dauerhafter Rost- und Witterungsschutz“, so steht es auf der Krautol Dose, die ich vor mir auf dem Schreibtisch habe. Der bekannteste Anbieter, Hammerite, geniesst einen ähnlichen Kultstatus, wie Mike Sanders mit seiner Wachsmischung. Einfach mal so und möglichst dick über den Rost drüberstreichen, das mag erst einmal recht gut aussehen, aber eine dauerhafte Lösung ist es wirklich nicht. Rost verhält sich wie ein Schwamm und saugt Wasser und Luftfeuchtigkeit auf, die Lebensgrundlage für Rost. Wenn man es mit einem Lack probiert, muss auf jeden Fall der lose Rost entfernt werden, denn der zähe Lack ist nicht in der Lage ihn zu unterwandern. Die zu behandelnde Stelle muss absolut trocken sein. Bleibt Feuchtigkeit unter dem Rost erhalten und man lackiert drüber, dann wird der Rost in recht kurzer Zeit den Lack anheben, es bilden sich die bekannten Lackblasen. Lacke sind nie 100%ig wasserdicht. Durch Fehlstellen und durch hindurchdiffundierendes Wasser bekommt der unter dem Lack schlummernde Rost neue Nahrung und kann sich ungestört ausbreiten.

Kompletter Bodenschutz am Defender mit Mike Sanders Wachs. Nicht jeder mag das gelbe Wundermittel.

Sehr sinnvoll ist das Behandeln der Radkästen unter dem Plastikschutz, hier mit Mike Sanders Wachs.

Kombiniertes Wundermittel?

Lack alleine auf rostigem Metall, so richtig kann das nicht überzeugen. Eine Lösung wäre eine Kombination, also eine Rostschutzgrundierung und Lack zugleich. Diese Lösung gibt es tatsächlich, nennt sich Brantho Korrux 3in1 und wird gerne erfolgreich bei der Behandlung von LKW Fahrgestellen eingesetzt. Das Produkt kann auf Oberflächenrost aufgetragen werden, trocknet schnell an, behält seine Elastizität auf lange Zeit und bildet somit, im Gegensatz zu reinem Lack, keine Micro-Risse, in die wiederum Wasser eindringen könnte. Eine Behandlung in drei Schichten hat sich bewährt. Fahrzeuge, die im Winterdienst eingesetzt werden, werden gerne mit dieser Rostschutzgrundierung neu aufgefrischt. Auch speziell für den Winterdienst hat Technolit auf Wachsbasis ein Kristall-Konservierer-Spray entwickelt und verspricht eine Gewährleistung von sechs Jahren.

Hecktraversenschutz LR Serie

Wenn wir über Rost an den Land Rover Serien und auch am Defender sprechen, taucht auf den vorderen Plätzen immer die Hecktraverse auf. Es ist durchaus richtig, dass die Hecktraverse durch aufgewirbelten Schmutz, Steine und Wasser (denken wir nur an unsere mit Salzlauge gestreuten Strassen im Winter) einer besonderen Belastung ausgesetzt ist. Die Problematik liegt in erster Linie darin, dass beim Bau der Traverse ein Material verwendet wird, das bereits den Rost in sich trägt. Es werden inzwischen Traversen aus dickerem Material angeboten, nur nutzt das recht wenig auf lange Sicht. Auch diese Traversen werden durchrosten, nur etwas später. Eine Tauchverzinkung wäre eine Lösung, aber nur, wenn das Grundmaterial der Traverse hochwertig ist. Alle Traversen sind von Innen unbehandelt und somit schon beim Kauf angerostet. Dem Zerfall können wir eine dünnflüssige Hohlraumversiegelung auf Fett-, oder Wachsbasis entgegensetzen. Man braucht schon eine sehr dünne Sonde, um nach Möglichkeit überall die Schlitze und Falze zu erreichen. Gleichgültig welches Wundermittelchen verwendet wird, eine jährliche Inspektion ist angeraten.

Bei den Land Rover Serien 88 und 109 gibt es eine recht interessante Lösung, um die Hecktraverse im Spritzbereich der Räder zu schützen. Dipl. Ing. Stefan Brandt (www.e-landy.de) stellt aus 1mm Alu ein speziell angepasstes Schutzblech für die rechte und linke Seite, auf Bestellung, her. Der Preis für das Paar liegt bei 60 Euro zzgl. Versand. In Kombination mit einer sorgfältigen Versiegelung ist dies in meinen Augen eine sehr gute Lösung.

Rost- und Korrosionsansätze im Innenraum

Feuchtigkeit im Innenraum ist uns gerade bei der Land Rover Serie sehr gut bekannt. Es beginnt schon vorne im Fahrzeug, wenn wir uns einmal die Rückseiten der Anzeigeinstrumente anschauen, den Fussraum vergessen wir lieber ganz schnell und endet hinten, wo die verzinkten Schraubenköpfe der querliegenden Sitzbänke nach einem Jahr schon rostig sind. Die Canvas Werkzeugtasche, die ich hinter der Fahrersitzlehne plaziert habe, fühlt sich feucht an, die Werkzeuge innen sind kalt und die Papiertücher nass. Das feuchte Innenraumklima ist die beste Nahrung für Korrosion, besonders auch an allen elektrischen Kabelsteckern. Viel können wir nicht dagegen tun, eine Behandlung mit Wachs scheidet im Innenraum aus. Ich versuche die Feuchtigkeit mit Luftentfeuchter in den Griff zu

→

bekommen. Der Handel bietet in unterschiedlicher Grösse diese Entfeuchter (Silica Gel) für das Auto an. Gleich 4 Säckchen habe ich in meinem LR88 plaziert, 2 bei den hinteren Sitzbänken und je eines hinter den vorderen Sitzlehnen. Alle Kabelstecker wurden mit Kontaktspray behandelt, danach mit Fett.

Fazit

Als ich auf die Idee kam, über Rost zu schreiben, dachte ich, dass der Artikel an einem Tag geschrieben wäre. Ich wurde belehrt: Man könnte ein ganzes, ergebnisoffenes Buch darüber schreiben. Streicht man die eigenen Fehler bei den Konservierungsversuchen und die emotionalen Bewertungen weg, erzielt man recht schnell einen passablen Weg. Der Rost mit seinen vielen Facetten an unseren Land Rovern muss wissen, dass wir uns aufgestellt haben und in der Lage sind, ihm recht gute Mittel in den Verbreitungsweg zu stellen. Fakt ist, dass der Rost nicht nur von aussen und innen am Material nagt, er sitzt sogar im Material. Fakt ist auch, dass jedes Konservierungsmittel besser ist, als gar keines. Man muss für sich gut und ehrlich abschätzen, was man in die Hohlräume hineinsprüht, denn: was einmal drin ist, ist später schwer zu entfernen. Bei neueren Land Rovern und bei restaurierten Serien Fahrzeugen ist sicherlich Wachs eine sehr gute Wahl.

Bei älteren Land Rovern, wo man schon den Ansatz von Blattrost in den Hohlräumen vermutet, greift man lieber zur fetthaltigen Konservierung, also einer Konservierung mit hoher Kriechfähigkeit, um dem schnellen Alterungsprozess etwas entgegen zu setzen. Bei der Verwendung von Unterbodenwachs ist eine jährliche Prüfung angeraten, eine Hohlrauminspektion alle 2 Jahre. Seilfett kontrolliert man in den Hohlräumen alle 4 Jahre, bei Mike Sanders Wachs genügt eine Durchsicht in den Hohlräumen nach 10 Jahren. Der Rostschutz bleibt eine never ending Story.

Nachtrag: Wenn Designer Evolution definieren – während wir uns Gedanken um den Rostschutz machen, bietet Land Rover Heritage für den New Defender Anbauteile zu abstrusen Preisen im «Rostlook» an. Egal, wie auch immer: wir sind und bleiben im Trend.

lle Falze und Schraubverbindungen mit Mike Sanders Wachs ausgiebig gepinselt. Danach kann ringsum auch ein anderes Wachs aufgetragen werden, wem das helle Mike Sanders Wachs nicht gefällt

Tropfendes Wachs aus den Türen, wenn hohe Aussentemperatur und ein zu grosszügiger Wachsauftrag zusammentreffen. Unangenehm auf dem ersten Blick, jedoch für einen Schutz gut, denn das Wachs härtet nicht aus. Abflusslöcher müssen immer freigehalten werden

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

FREIZEIT GLEICH LANDYZEIT

UNTERWEGS

Auf der Reise durch die Schweiz

Text und Bilder: Michael Keller

Michael Keller lässt uns an seinen Ausflügen teilhaben. Denn diese sorgten für Abwechslung in diesem doch wieder speziellem Jahr. Mit Landy und Familie ging es quer durch's Land, von der Rütliwiese im noch kalten Februar, auf die Axalp zum feinen Raclette bis hin nach Willisau. Auch wenn dort das Wetter nicht so ganz mitgespielt hat, so konnten sie die Zeit doch sehr geniessen.

Danke, dass Ihr uns mitnehmt auf diese Reise!

Ohne Verpflegung geht unterwegs nichts.

Die Rütliwiese lädt in ihrer ganzen Pracht und zum Wandern ein. Und wenn dann noch der Burgturm mit dem tiefen Brunnen ruft, dann sind auch die Kinder happy.

Landy-Zeit heisst Bastelzeit. Airlineschienen mit eigens optimierten gmb Kanisterhalterungen.

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 Versicherungsangeboten. Ergreifen Sie die Chance und lassen Sie sich informieren.

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

Allianz

NEW DEFENDER AUF SARDINIEN

ER WILL NUR SPIELEN

Der neue Defender ist wohl auf einem guten Weg, «seinen Mann zu stehen». Kürzlich habe ich ein aufgestelltes Ehepaar mit einem besagten Fahrzeug kennengelernt, beim Austesten ihrer und des Defenders Grenzen. Nun ja, mit dem Rausgucken auf das linke Vorderrad haperts noch ein bisschen, aber ansonsten haben sich alle drei schon ganz wacker geschlagen.

Es hat mich umso mehr gefreut, diese Bilder aus der ersten Reise des Trios nach Sardinien zu erhalten. Das hätte ich ja zu gerne mit eigenen Augen erlebt! Vielleicht sind sie auch bald Mitglied im Club und erzählen uns von ihren Erfahrungen.
Eure Babs

Ein originaler Land Rover Ölfilter im Serie III verbaut.

LAND ROVER SERIE III
UPDATE ÖLFILTER
Oder: Wenn das Motorenöl in den Hemdsärmel läuft

Text und Bilder Induls Vesmanis (April 2021)

Im Frühjahr steht meist der erste Ölwechsel bei den Serie Land Rovern an, meist ein Wechsel vom dünneren «Winteröl» mit SAE 15W40 auf das dickflüssigere «Sommeröl» SAE 20W50. Beide Öle mineralisch aufgebaut.

Von der Patrone zum Schraubfilter

Keine Frage, er funktioniert ja ganz prima, der Ölfilter in meiner Serie III. Nur der Wechsel bereitet keine grosse Freude. Hat man zuerst das Öl an der Ablass-Schraube komplett ablaufen lassen (ich lasse es gerne über Nacht leertropfen), ist der Ölfilter dran. Die lange Schraube des Gehäuses wird mit dem 5/8″ Schlüssel gelöst und meist beginnt hier schon das Öl zu tropfen, natürlich über die Hände und weiter, bis die Schraube komplett gelöst ist.

Das Gehäuse selber klebt oft an der im Querschnitt quadratischen Dichtung fest, muss dann gelöst werden und schon kommt der nächste Schwall Öl von oben. Nun, da ich das Öl 2x im Jahr tausche, sollte die Prozedur, verbunden mit einem kleinen Ölbad, verkraftbar sein. Es gibt aber seit Jahr und Tag eine Alternative aus dem Land Rover Regal, die auch gerne genutzt wird.

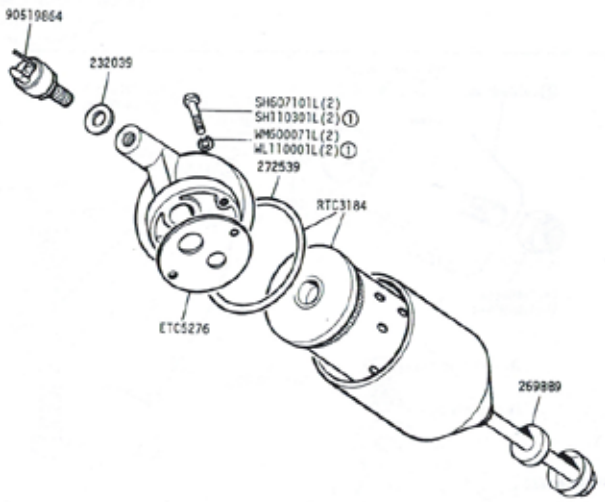
Saubere Lösung

Die Lösung bietet sich für alle 4-Zylinder 2,25 Liter Benzin- und Dieselmotoren der Serie an, gleichgültig, ob mit 3 oder 5 fach gelagerter Kurbelwelle. Getauscht wird der ursprünglich verbaute Patronenfilter und der dazugehörende Filteraufnahmebock gegen eine Aufnahme von einem 2,5 NA / TD / 200 tdi Motor. Natürlich mit neuer Dichtung und neuem Öldruckschalter mit metrischem Gewinde, passend zur neuen Aufnahme. Als Ölfilter verwendet man von Land Rover den Schraubfilter ERR3340, ERR 1168, ERC8721, ETC6559, GFE175, GFE187. Natürlich passen auch andere spin on/off Filter, wie Knecht OC261, Mann-Filter W930/20, Purflux LS284, Bosch 0 451 104 014, Blue Print ADJ132114, Alco SP1089. Also ein gängiger Filter, der in den Zubehörgeschäften auch gelagert ist.

In England sind komplette überholte und auch fabrikneue Umrüstsätze zu haben, ab 150 CHF aufwärts. Preisgünstiger geht es mit einer selbstbeschafften gebrauchten Filteraufnahme, z.B. von einem defekten Motor.

Die schematische Zeichnung zeigt den Ölfiltereinheit bei der Land Rover Serie III.

Unten ist ein Komplettsatz aus England mit dem Filter der deutschen Firma Mahle.



LANDY LUKYS AEBI EGGEN

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

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

Mechanische Arbeiten und Reparaturen aller Art.

Rostschutz und Hohlraumbehandlung von Chassis und Carrosserie.

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

Ich freue mich auf deinen Anruf.

Kontakte / Informationen

Präsidentin président	Barbara Glück, Widmen 20, 8634 Hombrechtikon M: 076 683 14 00 I president@lros.ch
Kassier caissier	Tom Hunziker, Bleichenbergstrasse 13, 4563 Biberist M: 079 315 05 58 I treasurer@lros.ch
Sekretär secrétaire	Claudia Frehner, Auensteinerstrasse 14, 5023 Biberstein M: 079 698 74 48 I secretary@lros.ch
Magazin Redaktion magazine	Olaf Grewe, Dorngasse 43, 8967 Widen M: 078 781 38 26 I clubmagazine@lros.ch
Magazin Anzeigen / Vertrieb magazine	Barbara Glück, Widmen 20, 8634 Hombrechtikon M: 076 683 14 00 I clubmagazine@lros.ch
Serie Beratung conseils techniques Séries	Patrick Amann, Chrummacherweg 4A, 4460 Gelterkinden M: 076 371 64 32 I T: 061 971 64 32 I seriesone@lros.ch
Webmaster webmaster	Tina Braun Kaiser, Obere Buckstrasse 5, 8215 Hallau M: 078 866 60 24 I webmaster@lros.ch
Technische Beratung / Ersatzteile conseils techniques / pièces détachées	Heinz Degen, Schulstrasse 10, 4302 Augst T: 061 811 20 12 I M: 079 337 57 11 I techinfo@lros.ch

DOMAINE DE

Maison Blanche

YVES DE MESTRAL

1185 MONT s/ROLLE

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 !

ANLÄSSE

Alle Anlässe unter / Toutes les occasions: http://www.lros.ch/events
Kontakt / contact : president@lros.ch

Freitags Höck
2. Juli bei Heinz und Vreni

Les Série's en Helvètie. The Swiss Serie's meeting!
8. - 12. Juli

Beastdrivers und LROS: Autokino in St. Moritz
16. Juli

Grillen & Chillen an der Kander mit LROS und Offroad BEO
24. Juli @ ab 14:00

Weekendtreffen bei Panja und André Schärz mit Teileflohmarkt
28. - 29. August in Russikon

24. Swiss National 2021
10. September - 12. September

Online-Anmeldungen / Inscription on-line: www.lros.ch/mitglied-werden

Das offizielle Magazin der Land-Rover of Switzerland wird im 29. 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: 30.03.2021 I 02: 29.06.2021 I 03: 28.09.2021 I 04: 01.12.2021
Redaktionsschluss	01: 22.02.2021 I 02: 24.05.2021 I 03: 28.08.2021 I 04: 31.10.2021

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.

WIR BEGRÜSSEN UNSERE NEUEN
CLUBFREUNDE

per 30.5.2021

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux amis du club !

Monsieur André Marchand
1875 Morgins

Familie Dario Widmer und Sandra Albisser
6005 Luzern

Herr Marco Mameli und Frau Silvia Lüthi
8046 Zürich

Familie Michael und Barbara Widmer
1874 Champéry

Herr Romano Salvisberg
3065 Bolligen

Frau Franziska Holliger
8915 Hausen am Albis

Familie Carmen und Reto H. Walser
2575 Hagneck

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: 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.

Roschti sucht ein neues Zuhause!

Range Rover Classic (1989) zu verkaufen!

- MFK 28.06.2019
- Anhängelast ungebremst: 750kg
- Stützlast: 250kg

im Preis inklusive:
- 4x neue BF Goodrich All-Terrain T/A Geländereifen
- 5x Reservereifen gebraucht
- Dachgepäckträger Stahl schwarz
- vorne LED Lightbar / hinten LED Scheinwerfer
- Paddock Unterfahrschutz Vorderachse
- kompletter Innenausbau für Offroad-Reisen
- Doppelbatterie-System T-Max
- ECTIVE SSI102 Sinus Wechselrichter inkl. Landstromeingang
- CB-Funkgerät mit montierter Funkantenne
- Handfeuerlöscher
- 2 Getränkehalter
- komplette 2. Sitzreihe
- 2x Differential-Schutz
- diverses Ersatzteil-Zubehör

Ohne Dachzelt und Seitenmarkise!

Interesse? Lust auf eine Besichtigung?
Schnapp dir dein Telefon, hüpf zum PC und melde dich bei uns:

Martin & Cindy Brütsch
+41 79 759 20 10
martin.bruetsch@gmx.net

TRAVELTECH
Ein gutes Gefühl sicher unterwegs zu sein.

Eure kompetente Anlaufstelle für:
- Reparaturen- und Wartungsarbeiten
- Fahrzeug-Abnahmen für die MFK
- Fahrzeug-Upgrades, Einbauten und Spezialumbauten
- technische Beratung für Reisen im Land Rover
- Fahrzeug-Checks
- Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen
- Carrosserie+sattler-Arbeiten

TravelTech GmbH | Fahrzeugtechnik/Reisen | Obermauerstrasse 4 | 8010 Kriens | www.traveltech.ch

Maurice Wilks suchte lange, bis er die richtigen Reifen für den Land Rover gefunden hatte. Bild: Land Rover Media

BEREIFUNG BEI DER SERIE

GIB GUMMI

Felgen und Räder bei der Land Rover Series I

Text und Bilder Martin Fäh (wenn nicht anders angegeben)

Bei der Entwicklung des Prototypen zum LR 80" verlief ja der Weg über das Jeep-Chassis mit dem Centresteer-Alu-Aufbau; ein wahrer Hybrid! Das bedeutete für die erste Bereifung vorerst die Räder und Pneus des WWII-Jeep: solche, wie wir sie aus dem Militärdienst kennen, also mit sehr grobem, rundlichen Stollenmuster.

Nun versuchte Maurice Wilks, der Konstrukteur und «Vater» des Land-Rovers, ein Zwischending zu finden, zwischen dem groben Jeep-Goodyear-Pneu und dem, auf dem Rover-PW aufgezogenen Strassen-Pneu von Avon. Die Traktoren boten eine rasante Konkurrenz zum Entwicklungsziel von Land-Rover. Bei Traktorenbauer waren Feld – Kraft – Anbauten gefragt und Wilks hatte Ziele für den Land-Rover im Bereich: Kraft – variable Geschwindigkeit – Feld&Strasse – mehrere Personen – Fahrkomfort!

Wenn wir heute das Ziel des Fahrkomforts in einem S1 suchen, merken wir rasch: bezüglich PW natürlich

Beim Willys MB von 1941 sieht man das typische Profil deutlich. © Jeep Media

weit daneben, aber im Vergleich zum seinerzeitigen Konkurrenten «Traktor» mehr als erfüllt. Wie wir wissen, wurde vom Prototyp bis zum Ende Series one 80" diverse Änderungen vorgenommen ohne den genauen Zeitpunkt zu protokollieren.

Räder

Über die Räder schreibt John Smith im Buch THE FORMATIVE YEARS 1947-1967 (sinngemäss ins Deutsche übersetzt):

Avon 6.00 x 16 «Traktions»-Reifen waren bei den ersten 10'000 Land-Rovers Standardausrüstung, mit der Option, 7.00 x 16 «Supertraktion» für landwirtschaftliche Arbeiten zu montieren. Diese wurden an einer Felgengrösse nach internationalem Standard angebracht, der sog. «4.50 E 16»-Felge (Strassenrad Teile-Nr. 217629), die leicht daran zu erkennen ist, dass die Ventilposition neben einem Schlitzabschnitt liegt. (Diese Felgen sind oft noch mit den «Näpfli für die Radkappenmontage» ausgerüstet.) Um die Mitte des Jahres 1949 wurde diese Felge durch die üblichere 5-Zoll-Felge ersetzt, um den grösseren Dunlop 6.50 x 16 «Trakgrip T29» aufzunehmen, der jetzt für WD* Land-Rover (WD: War Department - Kriegesministerium) des Versorgungsministeriums bestimmt war.

Unter dem (Beschaffungs)-Vertrag «6/Veh/3659» des Versorgungsministeriums vom 2. Mai 1949, wurden ab Juni 1949 Land-Rover für den Einsatz in der Armee mit einer Rate von 50 Stück pro Woche ausgeliefert, beginnend mit R8667261.

Dies war ein Viertel der gesamten Produktion zu jener Zeit. Alle WD Land-Rover waren nicht mit Avon-Reifen ausgestattet, sondern mit Dunlop 6.50 x T29 «Trakgrip»-Reifen.

Avon-Tyres Reklame, hier die hintere Umschlagseite OPERATION MANUAL 1950 TP Land-Rover Bild: Ebay

Rechts: Tyres change from Avon to Dunlop Bild: J. Smith

Blaue Felge 1/57 (86/107") > Ventilloch = bei Steg
Rote Felge, mit 3 Näpfli für Radkappenmontage, (Rover Car, Vorserie bis Mitte 1949) > Ventilloch zwischen Steg!

Series one 5.00 x 16 -Felge März 1950

Das neue Profilmuster war höchstwahrscheinlich ein vom WD zugelassenes Muster. Auf der Grundlage der vom Fahrzeughersteller angegebenen, erwarteten Nutzungs- und Belastungszahlen war es Aufgabe des Reifenherstellers, geeignete Reifen zu erarbeiten. Die neuen 5.00 x 16-Felgen, die für Land-Rover des Ministeriums geliefert wurden, stammten aus der Kategorie 5K «International Wide-Base Felgen» mit den empfohlenen Reifengrössen 6.00, 6.25, 6.40, 6.50, 6.70 und 7.10. Der verbleibende Bestand an Avon 6.00 x 16-Reifen und 4.50 E 16-Felgen wird weiterhin für zivile LR-Modelle bis zum Fahrgestell R0612200 verwendet.

Die Felgen 5.00 x 16 sind datiert, die Felgen 4.50 E 16 nicht.

Bis Oktober 1949 sind alle Avon-Reifen durch Dunlop 6.00 x 16 «Trakgrip T28» -Reifen für zivile Modelle abgelöst worden. Diese hatten ein weniger aggressives Profil, was eher für den normalen Strassengebrauch geeignet war. Dunlop 7.00 x 16 «Trakgrip T25» wurde für landwirtschaftliche Arbeiten optional.

Rover empfahl dementsprechend, den Reifendruck von zuvor 22-24psi (lbs/sq.in.) zu ändern bis 20psi vorne und 26psi hinten, für den normalen Strassen- und Geländeeinsatz und ab 15psi rundum bis 15psi vorne und 20psi hinten auf aussergewöhnlich weichem Untergrund. (ende Zitat)

Reifendruck

Um hier das Durcheinander ein wenig zu entflechten: zitieren wir aus WikiPedia:

Pound-force per square inch oder pounds per square inch («Pfund pro Quadratzoll»), ist eine in den USA & GB gebräuchliche Masseinheit des Drucks. Es handelt sich um eine Einheit des angloamerikanischen Masssystems, die nicht zum internationalen Einheitensystem (SI) gehört. Sie kommt bei Druckangaben im Alltag zum Einsatz. Ein

→

Beispiel ist der Reifendruck. In der Wissenschaft wird meist die SI-Einheit Pascal verwendet.

Pound-force per square inch ist definiert als der Druck, den die Gewichtskraft einer Masse von einem anglo-amerikanischen Pfund (lb) bei Normfallbeschleunigung auf eine Fläche von einem Quadratzoll ausübt. Die Bezeichnung der Einheit ist lb.p.sq.in., p.s.i. oder kurz psi. Dies steht abkürzend für «pound-force per square inch».

Umrechnung in andere Einheiten des angloamerikanischen Masssystems: 1 lb.p.sq.in. = 1 psi = 144 lb.p.sq.ft = 1/2000 tn.sh.p.sq.in = 1/2240 tn.p.sq.in

Mit der Normfallbeschleunigung gn = 9,80665 m/s2 und der Umrechnung 1 lb = 0,4536 kg ergibt sich der Umrechnungsfaktor von psi in das internationale Einheitensystem:

$$1\,\mathrm{psi} = 1\,\frac{\mathrm{lbf}}{\mathrm{in}^2} = 1\,\frac{\mathrm{lb}\cdot g_n}{\mathrm{in}^2} \approx 6\,895\,\mathrm{Pa} \approx 0{,}07\,\mathrm{bar}$$

In umgekehrter Richtung ist der Umrechnungsfaktor:

$$1\,\mathrm{Pa} \approx 1{,}4504 \cdot 10^{-4}\,\mathrm{psi}$$
$$1\,\mathrm{bar} \approx 14{,}5\,\mathrm{psi}$$

Häufig wird die Einheit noch präziser mit psia (pounds-force per square inch absolute) für den Absolutdruck oder psig (pounds-force per square inch gauge) für den relativen Druck (Überdruck) angegeben, um schon alleine mit der Bezeichnung den Anwendungsfall, die Druckmessmethode zu charakterisieren, entsprechend den – veralteten – deutschen Bezeichnungen ata und atü für Atmosphäre absolut bzw. Überdruck. Bei grösseren Drücken oder Spannungen wird in manchen Fällen die Einheit kilopound per square inch (ksi) = (1 ksi = 1000 psi) verwendet.

Druckangaben auf den Felgen und in verschiedenen Varianten auf der Felge und der Skala.

Die Felgen sind während der Dauer der Series one mit Monats- und Jahrzahlen gepunzt worden. Später wurden die gleichen Felgendimensionen auch auf der SII und SIII verwendet, aber ohne Datum. Auch die Teilenummer ist eingestempelt, bereits zum Teil parallel zu den Jahrzahlen, später ohne Jahrzahl... Diese PartNr. sind in unterschiedlicher grösse gestempelt! Neben den Felgenrädern aus zusammengenieteten Stahlteilen gibt es noch die teilbaren Felgen. Nicht zu verwechseln mit den LKW-Trilex-Felgen! Die Beschreibung zu diesem Separatzubehör ist in den Handbüchern sehr exakt beschrieben! Vorallem jener Teil, dass der Reifendruck vor dem Öffnen der Teilfelgen abgelassen werden muss...

Ausschnitte aus dem Handbuch für 86", 88", 107", and 109", TP/178/E, das auch Abschnitte in Französisch, Deutsch, Spanisch, und Portugiesisch enthält!

RAEDER.

Als Standardausrüstung werden Tiefbettfelgen montiert, aber auch teilbare Felgen, erkennbar durch den Ring von Bolzen, die die beiden Hälften zusammenhalten, sind als Originalausrüstung als Zusatzausstattung auf Wunsch erhältlich. Beide Arten von Rädern können mit 6,00–16 oder 7,00–16 Reifen verwendet werden, obwohl 7,00–16 Traktorreifen sich am leichtesten auf die geteilte Felge passen lassen. Gummischutzeinlagen müssen verwendet werden, wenn teilbare Felgen benützt werden.

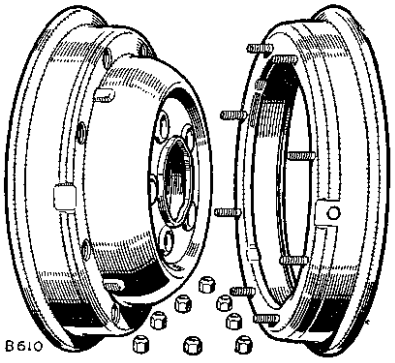


Bild 39.
Teilbare Felge

Anmerkung : TEILBARE FELGEN. Unter keinen Umständen dürfen die Haltemuttern, welche die beiden Hälften der Felge zusammenhalten, gelockert werden, bevor alle Luft aus dem Reifen entwichen ist. Unterlassung dieser Vorsichtsmassregel kann eine Beschädigung dieser Ausrüstung hervorrufen und bringt sicherlich die Gefahr einer Körperverletzung mit sich.

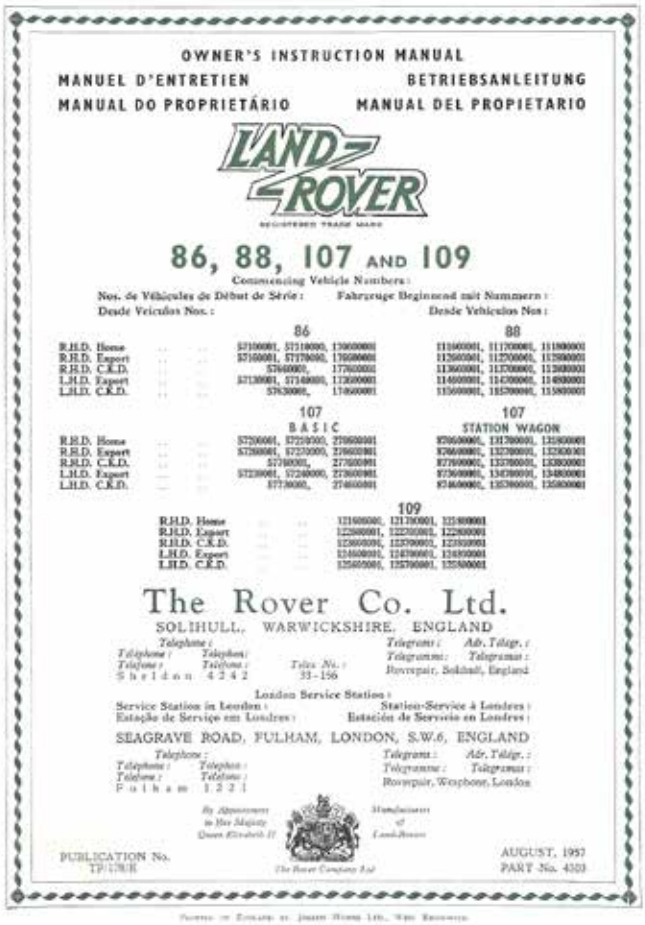
Swiss Adventure Tech
Hämmerli 10
CH-8855 Wangen SZ

+41 (0)55 511 88 12
joerg@swiss-adventure-tech.ch
swiss-adventure-tech.ch

SWISS ADVENTURE TECH

DIE SPEZIALWERKSTATT FÜR
LAND ROVER & REISEMOBILE

Wir sind die neue Spezialwerkstatt für Landrover und Reisemobile in Wangen/SZ.
Ob Service, Reparatur oder Spezialauftrag – wir geben alles,
damit ihr bald wieder unterwegs sein könnt.
Kommt vorbei, wir freuen uns auf Euch und eure Wegbegleiter! Joerg Boesinger & sein Team!



OWNER'S INSTRUCTION MANUAL
MANUEL D'ENTRETIEN — BETRIEBSANLEITUNG
MANUAL DO PROPRIETÁRIO — MANUAL DEL PROPIETARIO

LAND ROVER

86, 88, 107 AND 109

Commencing Vehicle Numbers:

	86	88
R.H.D. Home	57100001, 57150000, 176000001	111600001, 111700001, 111800001
R.H.D. Export	57150001, 57170000, 176500001	112500001, 112700001, 112800001
R.H.D. C.K.D.	57160001, 176000001	113600001, 113700001, 113800001
L.H.D. Export	57130001, 57140000, 173000001	114600001, 114700001, 114800001
L.H.D. C.K.D.	57830001, 174000001	115600001, 115700001, 115800001

	107 BASIC	107 STATION WAGON
R.H.D. Home	57200001, 57250000, 270000001	87000001, 131700001, 131800001
R.H.D. Export	57250001, 57270000, 270600001	87600001, 132700001, 132800001
R.H.D. C.K.D.	57260001, 271000001	87700001, 133700001, 133800001
L.H.D. Export	57230001, 57240000, 273000001	87300001, 134700001, 134800001
L.H.D. C.K.D.	57730001, 274000001	87400001, 135700001, 135800001

	109
R.H.D. Home	121600001, 121700001, 121800001
R.H.D. Export	122600001, 122700001, 122800001
R.H.D. C.K.D.	123600001, 123700001, 123800001
L.H.D. Export	124600001, 124700001, 124800001
L.H.D. C.K.D.	125600001, 125700001, 125800001

The Rover Co. Ltd.
SOLIHULL, WARWICKSHIRE, ENGLAND

Telephone: Sheldon 4242 — Telex No.: 33-156
Telegrams: Rovrepair, Solihull, England

London Service Station:
Service Station in London: / Estação de Serviço em Londres: / Station-Service à Londres: / Estación de Servicio en Londres:
SEAGRAVE ROAD, FULHAM, LONDON, S.W.6, ENGLAND
Telephone: Fulham 1221
Telegrams: Rovrepair, Wesphone, London

By Appointments to Her Majesty Queen Elizabeth II — Manufacturers of Land-Rovers

PUBLICATION No. TP/178/R — AUGUST, 1957 — PART No. 4310

Die Felgen sind soweit dicht, eignen sich aber nicht für schlauchlose Anwendung! Zur Schonung der Schläuche kann im Felgenbett eine Gummieinlage verwendet werden, bei teilbaren Felgen ist dies sogar zwingend vorgeschrieben. Da die Pneus mit einer Stahleinlage versehen sind, benötigt man zum Reifenwechsel mindestens zwei, grössere Pneuhebel, die im Werkzeugsatz mitgeliefert werden. Natürlich ist das in einer Garage im Trockenen einfacher als im Gelände; Reserverad also stets auch richtig gepumpt halten!

Pneulieferanten

Bei der Auslieferung sind also AVON und Dunlop Gummis montiert gewesen. Gummiteile unterliegen ziemlich hohe Zollkosten, weshalb in der Schweiz zur Ersatzteibeschaffung der Pneus zuerst auch die Schweizer Firmen berücksichtigt wurden.

Als bekannter Hersteller von Fahrzeuggummis ist die Firma FIRSTONE AG in Pratteln in Erscheinung getreten.
Bis Ende 1977, also Jahrzehntelang, waren im Werk von Firestone mit über 620 Mitarbeitern Pneus produziert worden – zu guten Zeiten zwischen 8000 und 9000 pro Tag. Am Radio wurde die erste Massenentlassung von Mitarbeitern vom Amerikanischen Reifenhersteller Firestone in der Schweiz bekanngegeben.Der starke Franken setzte dem Reifenhersteller derart zu, dass er die Fabrik in Pratteln schloss.

In Gelterkinden firmierte die Herstellerin MALOYA, die zuerst Fahrradreifen und später auch Reifen für Motorräder und Autos und Traktoren herstellte.

1936 nahm die «Schweizerische Velopneufabrik Fritz Maurer» die Produktion auf. Bereits 1938 testete die Armee die Reifen und wurde zu einem wichtigen Kunden.

Nach dem Krieg folgten bald Töffpneus, und 1949 rollte der erste Autoreifen aus der Fabrik in Gelterkinden. Waren es zuerst 100 Stück am Tag, erreichte man 1986 eine Tagesproduktion von 2000 Exemplaren. Anfang der 70er-Jahre produzierte man bei Maloya alles, vom Traktorreifen bis hinunter zum Trottinet-Pneu. Hinzu kamen Schuhsohlen, Panzerstollen für die Schweizer Armee, Gummiteile für Handgranaten, Gummi-Bodenbelag für den Flughafen Kloten, Kugelfangsysteme und technische Gummiteile wie Schwellenschuhe für die Schienenmontage in Tunnels.

Noch 1986 hatte die Pneu- und Gummiwerke Maloya AG zum 50-Jahr-Jubiläum eine Festschrift publiziert, die mit Stolz zurück und mit Optimismus in die Zukunft blickte. Damals beschäftigte man im letzten Schweizer Pneu-Werk 400 Personen. Nur sieben Jahre später, 1993, wurde die Firma liquidiert.

So erlitt die Gummifabrik Maloya schliesslich das gleiche Schicksal wie 15 Jahre zuvor das Firestone-Werk in Pratteln. Beide wurden letztlich geschlossen, weil die Produktion von Massenware mit dem teuren Franken – damals war es der Zerfall des Dollars –, dem hohen Lohnniveau in der Schweiz sowie den weltweiten Überkapazitäten und somit dem entsprechenden Preiskampf nicht mehr rentabel war. (Aus einem Zeitungsartikel in der BZ).

Herstellung

Die Pneuherstellung erfolgt auch heute noch auf die gleiche Weise, wie in der guten alten Zeit: Diverse «Felle» von Vorfabrikaten werden auf einer «Drehbank» in Lagen, zusammen mit Bindemitteln, vielfach noch von Hand oder mittels Automation, auf eine aufblasbare Innenform aufgelegt und mit Walzen blasenfrei angerollt. Dazwischen kommen Lagen aus Textilien und heute auch Stahlnetze. Jeweils in den Radwulst wird noch ein Ring aus Stahlseilen beziehungsweise Stahldrähten eingelegt.

Dieser klebrige, unprofilierte Rohgummiring wird in eine präzise Stahlform gestellt und darin aufgeblasen, beziehungsweise mit heissem Wasser aufgepresst. In dieser Form sind auch Hersteller-Marke, Datum und Dimensionen eingraviert, Sicherheitshinweise, Pneudruckangaben, Bedingungen für die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Tonnage der Gesamtbelastung inkl. Zuladung bezw. die Anzahl verstärkungen (Lagen/Plyrating), ggf. die Laufrichtung, solches ist so auf dem Pneu verewigen. Unter Druck und hoher Temperatur werden diese diversen Lagen zusammen «zusammengebacken», also «vulkanisiert». Nach geraumer Zeit wird der fertige, heisse Pneu aus der Form gelöst und abgekühlt.

Das wohl teuerste an der Reifenherstellung ist ja sicher die Stahlform, die zum ausbacken, das heisst zum vulkanisieren verwendet wird. Nach dem Ende der Aera der Reifenproduktion werden diese Bauformen zum Teil unter den Firmen ausgetauscht oder weiterferkauft. So kam es, dass nach der Auflösung von Firestone Schweiz AG und der MALOYA AG im Kanton Baselland, die Formen durch Firmen aufgekauft wurden, z.B. durch Vredestein BV in den Niederlanden, später durch Firmenkonglomerate in Tschechien.

Die Illustration zeigt sehr schön, wie sich der Aufdruck auf den Reifen enziffern lässt.

So kommt es, dass Lieferanten unsere Pneus von «MALOYA» und «Firestone» im gleichen Aspekt wie vor 40 Jahren auch heute noch herstellen und liefern können! Auch wieder solche aus England, mit entsprechender Aufschrift.

Zu den Pneudaten: Wir haben noch Sätze von Reifen, die wir ab den Felgen von Gebrauctwagen abmontieren liessen. Darunter sind solche von AVON aus den frühen 50er Jahren, wo zum Teil noch keine Datumangaben einvulkanisiert wurden.
Da sind Traktorreifen und Gelände/Strassenpneus darunter, die laut den heutigen Angaben der Verkehrsämter noch voll die Profiltiefe aufweisen! Der optische Aspekt zeigt keine Risse, weder in der Lauffläche noch in der Karkasse! Die neueren, die wir gekauft haben, zur Montage an unseren Series one-Landys sind auch bereits über 10 Jahre alt und klaglos in Betrieb. Experten von Pneuhäusern raten natürlich, zwecks Umsatzsteigerung, die Reifen periodisch zu wechseln. Der haptile Aspekt gibt den Experten und Verkäufern teilweise Recht: die Oberfläche ist nicht mehr so weich, wie neu. Die Griffigkeit ist dann auch auf der Strasse nicht mehr so gegeben, wie angedacht! Die Möglichkeit, dass sich der Bremsweg deshalb verlängert ist durchaus gegeben! Nun, was sagen die Gesetze und Verordnungen, und was sagten die Experten? Zum Ersteren: Nichts!

Es gibt keine gesetzliche Grundlage, die vorschreibt, wie alt ein Pneu sein darf, lediglich wird darauf hingewiesen, dass die Strassensicherheit gewährleistet werden muss. Die Experten auf der MFK sagen (Zitat TCS-Experte): Die Risse in den Pneus sollten nicht gröber sein als das Profil, sonst gilt der gesunde Menschenverstand

Auswuchtung

Um den Fahrkomfort und die Sicherheit zu erhöhen, wurden schon bald die zum Teil erheblichen Unwuchten am Rad ausgeglichen. Dazu wurden innen, in die Speichenzwischenräume, Gewichtselemente mit Bolzen eingeschraubt, die Gewichtssteinen aus der Sackwaage gleichen!

Heute verwendet man die zwischen Karkasse und Felgensaum eingeschlagenen Klammern mit unterschiedlichen Metallbeschwerungen. Früher waren die aus Blei, heute aus Zink.

Aufgummieren

Da die Beschaffung von Reifen eine kostspielige Angelegenheit darstellt, versuchen viele Fahrer, den Zeitpunkt der Neubeschaffung hinauszuzögern und fahren dann plötzlich mit zu wenig Profil, was den Bremsweg ungünstig beeinflusst! Alternativ hatt man früher oft, heute seltener, abgefahrene Reifen aufgummieren lassen, das ist gemäss Experten für

Tractor AVON Monarch, Laufrichtung, SKR, Made in England, 6.00 - 16, RECD NO 8729C
Traction AVON Mileage, M, Tube Type, AVBI, Rec° Design N° 865220, Made in England, E28691, 6.00 - 16, C 97/94L., 6 Ply Rating, Max Load Single 730kg (1610lbs) At 260kPa (52psi) cold, Max Load Dual 670kg (1478lbs) At 260kPa (52psi) cold, Loading Range C

Personenwagen keine ideale Lösung. Denn die Lauffläche solcher Reifen kann sich bei hohen Geschwindigkeiten schneller von der Grundstruktur lösen. Aufgummierte Reifen sollten höchstens für kleinere Autos oder nicht so häufig verwendete Zweit- und Drittfahrzeuge eingesetzt werden. Zudem verliert man das beim Aufgummieren gesparte Geld meist wieder durch den höheren Verschleiss.

ARMOUR, TM ®, Super Traction, 9801,
Tread 6 Plies Sidewall, 4 Plies Nylon, LPD:
Max Load Single 2420lbs At 76psi,
Max Load Dual 2123lbs At 76psi,
SAFETY WARNING! Serious Industry may result from
* Tyre failture due to under inflation/overloading follow owners manual or type placard in vehicle
* Explosion of tyre/rim asse mply due to improper mounting never exceed 40 psi ehen seating beaads
mount only on 16 inch rims, only specially trained personss should mount Tyres
* Mixing different tyre sizes or a radial and a non radial type on the same axle
7.00 - 16, 8 Ply Rating, Tube Type

DUNLOP MO, Airseal
(Schlauch mit Ventil zur Einlage in die Pneus)
Made under D.R.Co's Patents,
see conditions of limited licence,
Made in Great Britain
7. 7.00 - 16, 7.60 - 16

Schneeketten

Wenn das Profil der Räder zu-wenig greift, sei es im Morast oder im Schnee, dienen im allgemeinen Schneeketten zum besseren fortkommen. Diese haben für die entsprechende Reifendimension natürlich ihren Preis und auch ein spezielles Gewicht. Dass man, wegen dem 4x4 auch gleich 4 Ketten ordern sollte versteht sich von selbst!

Ersatzrad

Das Reserverad, das bei Motorfahrzeugen stets mitzuführen ist, kann in der Serie sowohl im Fahrzeug, wie auch auf der Motorhaube mitgeführt werden. Ganz edle, seltene Schutzvorkehrung ist dort der Rad-Dom, der vom Tickford her bekannt ist. Für die Motorhaube ist eine spezielle Halterung vorgesehen, auf der das Rad mit zwei Haken angeschraubt wird. Für das Fahrzeuginnere ist eine Halteeinrichtung hinter der Sitzwand des Fahrers vorgesehen. Bei den 80" steht dort das Rad in einer Mulde.

Pneureparaturen

Es kommt gelegentlich vor, dass der Pneudruck zu rasch entweicht. Zuerst müssen wir den Übeltäter finden, der zum Luftdruckverlust geführt hat. Heute kennen wir das nur noch vom Veloschlauch, den wir vielleicht noch selber reparieren. Zuerst tauchen wir das Rad in einen Brunnen oder ein grosses Becken (Schwimmbecken, Kinderplantschbecken) und beobachten, wo eventuell die feinen Luftblasen aufsteigen. Die einfachste Stele ist, wenn es nur am Ventil liegt. Sonst nuss der Schlauch aus dem Reifen ausgepackt werden und der Tauchvorgang mit dem aufgeblasenen Innenschlauch wiederholt werden. Sieht man das Löchli, wird dieses mit einer Ölkreide weiträumig umkreist. Dann suchen wir nach eventuellen, weiteren Löchern!

Die Gummioberfläche wird zur Reparatur gründlich aufgeraut und mit dem Kleber versehen und dann, gemäss Klebeanleitung, der Flick aufgesetzt und angedrückt. Die Arbeit sollte danach nochmals getaucht werden, um sicherzustellen, dass nun, vor dem Wiedereinbau, auch wirklich Iles dicht ist!

Beim schlauchlosen Pneus (TubelessTyre) ist die Reparatur etwas komplizierter: es gibt spezielle, „marzialische" Tools, die geeignet sind, für gewisse Löcher ein Stopfgummi einzubringen: mit dem schraubenähnlichen Teil wird das Loch

1. rund gemacht und
2. ausgeweitet.

Dann wird, gemäss Anleitung, eine Gummiwurst in die «Nadel» eingefädelt, der Klebstoff angebracht und die Nadel mit dem Gummi in den Pneu gestochen und wieder halb herausgezogen. Dann wird die Nadel durch Abschneiden der Schlaufe entfernt und der Flick ist fertig.

Ich habe in den 1970er-Jahre ein ähnliches Set von GOOD YEAR erstanden und lange im Auto mitgeschleppt (siehe Foto). Als ich es dann anwenden wollte, war der Kleber hinüber... Solche Reparaturen dürfen an PW's nicht mehr gemacht werden (Sicherheitsgründe), damit bei Schnelllauf des Rades kein Unfall entstehen kann. Schlitzennen aber nicht selber repariert werden, hier muss der Reservereifen herhalten und ein Spezialist aufgesucht werden, ggf. neuer Reifen beschafft werden.

Hier zwei Links, für Videos, die die Pneuherstellung anschaulich vorführen und erklären:

Continental Reifenproduktion

SCAN ME

Reifenproduktion in den 1930er Jahren bei Continental

SCAN ME

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

GENERALVRSAMMLUNG 2020
TERMINABSAGE

2021 wird keine GV des LRoS stattfinden. Nächster Termin 30.1.2022

Text: Babara Glück

Die Generalversammlung vom Januar 2021 konnte aus bekannten Gründen nicht durchgeführt werden. Der Vorstand hat verschiedene Möglichkeiten zur Durchführung abgeklärt, wir haben dann aber schlussendlich die Entscheidung gefällt, die Generalversammlung definitiv ausfallen zu lassen.

Es wurde unter Fachleuten auch viel diskutiert, wie das die vielen Vereine in der Schweiz handhaben können oder sollen, es gibt zahlreiche Quellen mit Empfehlungen. Einem Ausfallenlassen der GV steht für dieses Jahr nichts im Wege, da von unserer Seite aus alles «rund» läuft (bzw. es lief ja im letzten Jahr praktisch gar nichts).

Die Jahresrechnung wurde wie üblich erstellt und wird in diesen Tagen von den Revisoren geprüft, selbstverständlich kann diese auf Verlangen auch eingesehen werden. Die Decharge für das Jahr 2020 wird dann an der GV im Januar 2022 beantragt.

Wir hoffen, mit diesen Ausführungen allen gerecht zu werden und freuen uns auf die nächste Generalversammlung am Sonntag, 30. Januar 2022.

Eure Präsidentin
Barbara

Assemblée générale pour l'année 2020

ANNULATION

Il n'y a pas d'AG du LRoS en 2021. Prochaine date 30.1.2022

Text: Babara Glück

L'Assemblée générale de janvier 2021 n'a pas pu avoir lieu pour des raisons connues. Le conseil d'administration a clarifié différentes possibilités pour la réalisation, mais finalement nous avons pris la décision d'annuler définitivement l'assemblée générale.

Les experts ont beaucoup discuté de la manière dont les nombreux clubs suisses peuvent ou doivent gérer cette situation. Il existe de nombreuses sources de recommandations. Rien ne s'oppose à l'annulation de l'AG cette année, car tout se déroule «sans problèmes» de notre côté (ou plutôt, pratiquement rien n'est passé l'an dernier). Les comptes annuels ont été préparés comme d›habitude et seront vérifiés par les auditeurs dans les prochains jours. Ils peuvent bien sûr être consultés sur demande. Le décompte pour l'année 2020 sera ensuite proposée lors de l'AG de janvier 2022.

Nous espérons avoir rendu justice à tout le monde avec ces remarques et nous attendons avec impatience la prochaine Assemblée générale le dimanche 30 janvier 2022.

Votre présidente
Barbara

Jubiläum des Land Rovers of Switzerland

SAVE THE DATE

35 Jahre LRoS wird wieder gefeiert

Text: Babara Glück

Unser Club wird 2022 35 Jahre alt. Grund genug, dass wir wieder ordentlich feiern. Daher reserviert Euch bitte schon jetzt den 8. bis 10. Juli 2022. Details zum Ort des Geschens werden alsbald folgen.

OK Mitglieder gesucht

Wir suchen für die Orgainsation des Jubis wieder Helfer und Organisationstalente. Meldet Euch bitte beim Vorstand. Mit Eurer Mithilfe wird das ein toller Anlass!

Wir freuen uns schon sehr!

RACKS BRAX®

TAKE OFF ON YOUR NEXT ADVENTURE

www.racksbrax.ch

GRANZELUS

THAT'S MY ADVENTURE

Vanlife & 4x4 Cars Tours · Trainings · Workshops · 4x4 4 Rent · Rooftop Tent 4 Rent

EIN AUSFLUG MIT FATALEN FOLGEN

OFFROAD, ABER RICHTIG

Wie ein Projekt Formen annahm und heute durchs Gelände pflügt

Text und Bilder: Nicolas Kaiser

Im März 2020 starteten Cindy, Jonathan und ich zu einem Kurztrip an die Welsh Xtrem (Beitrag im Heft 2/20). Man wollte ja nur mal naiv schauen gehen, wie es die Grossen so machen.

Verhängnisvoll! Anders kann ich das im Nachhinein nicht mehr betiteln. Bei jedem von uns hinterliess das Gesehene tiefe Spuren. Von den Eindrücken erschlagen machte sich in mir etwas zwischen Euphorie und Trauer breit. Einerseits masslose Begeisterung und der Drang, dem Gesehenen nachzueifern, und gleichzeitig die Tatsache, dass es in der Schweiz bis jetzt weder Teilnehmer, Autos noch Austragungsorte für Ähnliches gibt.

Winch Challenge

So nennt sich die in England recht verbreitete Disziplin, die es mir so sehr angetan hat. Wie es der Name schon sagt, geht es schlicht und einfach «nur» darum, eine Strecke unter Zuhilfenahme von Seilwinden möglichst schnell zurückzulegen. Das bedachte, ruhige Vorgehen der zweifelsohne sehr erfahrenen Teams haute mich komplett aus den Socken. Nirgends gab es Diskussionen, Geschrei oder gar gefährliche Raserei, dementsprechend hielt sich auch die Menge an ernsthaften Schäden sehr in Grenzen.

Für mich war klar, genau in diese Richtung muss es künftig gehen. Das schon länger in meinem Kopf kreisende Bauprojekt nahm also langsam aber sicher Formen an.

Los geht's

Keine zwei Monate nach unserer Rückkehr war es klar. Mein guter, alter 110er muss etwas Neuem weichen. Ständige Reparaturen, Ärger wegen unvermeidbaren Blechschäden und die unverrückbaren Grenzen eines seriennahen Fahrzeuges machten langsam, aber sicher keinen Sinn mehr.

→

Ein neues Chassis muss her!

Ich möchte nun alle Leser von einer Baudokumentation, in Spannung und Brisanz einem Telefonbuch in nichts nachstehend, verschonen. Wer sich für die Details interessiert oder ähnliches im Sinn hat, ist herzlich eingeladen, sich zu melden. Geheimnisse gibt es keine und meine gemachten Fehler müssen nicht unbedingt wiederholt werden.

Bei dem englischen Hersteller meiner Sympathie bestellte ich im Mai noch ohne genauen Plan ein neues Chassis. Es vergingen drei unendliche Monate, bis das Objekt meiner Begierde endlich beim Spediteur abholbereit war. Im Nachhinein ein Glücksfall! Die unfreiwillige Wartezeit liess mich mein Wunschauto Nacht für Nacht im Kopf bauen und erlaubte es mir, die fehlenden Komponenten Stück für Stück budgetfreundlich, teilweise vom Autoverwerter, zu organisieren.

Leider war auch recht schnell klar, dass ich wegen des bis jetzt ausgebliebenen Lottogewinns nicht darum herumkommen würde, meinen eigentlich heiligen, blauen Defender als Organspender zu degradieren. Der eigentliche Bau startete im August und ging erstaunlich flott von der Hand, so konnte bereits im Dezember die erste zaghafte Probefahrt mit dem sehr unfertigen Auto gemacht werden.

Wir haben ein Ziel

Nicht ohne etwas Wehmut verfolgte ich im Oktober auf Facebook, wie die Anmeldung zur kommenden Welsh Xtrem nach nur 30 Minuten wieder geschlossen wurde. Die 30 Startplätze gingen weg wie warme Semmeln und 20 traurige, gaskranke Briten hofften, auf Reserveplätzen irgendwie doch noch nachrücken zu können.

Fast wäre die Sache wieder vergessen und verdrängt gewesen, als es passierte. Beim Herumstöbern in der Startliste sah ich sie: «European Entries»!!! 12 Startplätze, reserviert für Nichtbriten, 2 davon angeblich frei. Es kam, wie es kommen musste. Das Auto war noch weit weg von fertig oder fahrbar und doch musste ich, weil man so verwegene Gedanken nicht laut ausspricht, ganz beiläufig und nebensächlich im Chat mit Cindy erwähnen, dass es da rein hypotetisch gesehen, falls man wirklich völlig von allen guten Geistern verlassen wäre, Optionen geben könnte.

Es war wohl als eine Art von «Ja» zu werten, dass sofort Diskussionen um mögliche Teamnamen entbrannten und Christian innert wenigen Tagen ein Ok abgerungen wurde. Noch aus ihrem Familienurlaub besorgte Cindy Rennlizenzen und meldete uns an. Leicht panisch vor dem sehr frühen Termin nahm der Bau plötzlich wieder mehr Schwung auf.

A Star is born - nur dieses Mal ist es nicht der Titel von Lady Gagas Film, sondern der Start des Projekts «Offroader Makre Eigenbau».
Der Rahmen ist geliefert, das Getriebe montiert, das Fahrzeug aufgeladen und die Anmeldung zu WelchXtrem ist gemacht. Los geht's. Das ist mindestens auch so gaga, wie Lady Gaga, schräg aber voll genial.

100% Offroad Einsatz geplant. Eine Strassenzulassung würde es für dieses Fahrzeug auch nicht geben.

Auf die Zulassung in Wales dürfen Nicholas und Cindy aber wohl zählen. Viel Erfolg!

Die Götter des Corona meinten es gut mit uns, als die Veranstaltung, eigentlich auf Mitte März angesetzt, auf den kommenden August verschoben wurde. Das Auto mehr oder weniger fertig zu bekommen, wäre gerade noch so zu machen gewesen. Allerdings bis im März einigermassen fit und eingeübt zu sein, das ging auf keinen Fall.

Zwischenbilanz

Stand heute ist das Auto nicht mehr so weit weg von fertig. Zwar wächst es ständig weiter, doch könnte man nun, ohne sich in Grund und Boden zu schämen, damit starten.

Im ständigen Kampf gegen Reisebeschränkungen, Ausgangssperren und Lockdowns konnten wir bereits einige grossartige Ausflüge mit dem neuen Gerät unternehmen und es auf Herz und Nieren testen. Bis auf wirklich kleine Kinderkrankheiten funktionierte alles besser als erhofft und wir konnten uns dem Allerwichtigsten widmen. Üben, üben, üben!!!

Gerade auf Cindy als Beifahrerin lastet der grösste Druck. Der Überblick als Fahrer ist dermassen schlecht, dass man sich blind auf die meist von aussen per Funk übermittelten Angaben des Beifahrers verlassen muss. Eine bessere Mitstreiterin hätte ich mir nicht wünschen können, so haben wir gemeinsam schon einige, bis vor kurzem überhaupt nicht denkbare Windenaktionen sicher und ohne Stress bewältigen können.

Sollte sich das Auto weiterhin gut bewähren und die aktuelle Situation noch ein paar Trainingsausflüge erlauben, erlaube ich mir bald schon, mich auf das hoffentlich kommende Abenteuer zu freuen.

Cindy und Nicolas als Duo auf Erfolgskurs.

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

EINE KLEINE REISE IN DIE VERGANGENHEIT

BLICK ZURÜCK

Inserate von damals und Diskussionen, die uns bekannt vorkommen

Text und Bilder: Patrick Amann

Während sich die Einen schon durch den Dschungel der Berechtigungen und Vorschriften auf der aktuellen Reise schlagen, sind die Andere noch am Planen für das Reisen später in diesem Jahr. Wir alle sind im Moment geprägt von Vorschriften und Massnahmen. Ach, wie war es doch früher viel besser...!! War es früher wirklich besser? Sicher hatten wir früher keine Corona Pandemie, aber ich bin da auf ein paar interessante Dinge gestossen, die ich euch gerne zeigen möchte.

Angefangen hat alles, als ich im Internet auf das Internationale Händlerverzeichnis von Land Rover aus dem Jahre 1961 gestossen bin. Ist übrigens bereits die 5. Auflage dieses Verzeichnisses. Damals gab es offiziell für Land Rover zwei Verteiler in der Schweiz. Für die Deutsche Schweiz war dies «E. Fehlmann & Co, Badenerstrasse 527, Zürich» und für die Französische Schweiz war die «Sares S.A., Garage des jordils, Chemin des Mouettes 2, Lausanne». Weiter sind in der deutschen Schweiz bereits 19 Vertretungen aufgeführt und in der französischen Schweiz weitere acht Vertretungen. Interessant finde ich, dass einige dieser Betriebe noch heute existieren, wenn auch nicht mehr als Land Rover Vertretungen, aber es gibt sie noch. Alleine in der deutschen Schweiz sind es immer noch neun Firmen, die existieren (Die Firma Sidler in Sarnen hat sogar noch dieselbe Telefonnummer). Es erstaunt aber auch, dass auch damals grosse Betriebe in der Zwischenzeit Konkurs angemeldet haben und nicht mehr existieren.

Weiter habe ich aus der «Schweizerischen Bauzeitung» vom März 1959 ein tolles, ganzseitiges Inserat gefunden. Also auch bei uns wurde der Land Rover auf dem Bausektor angeboten. Ich bekam eine Automobilrevue vom Oktober 1955 und suchte nach Land Rover. Leider waren zu dieser Zeit noch nicht viele Inserate betreffend Land Rover aufgegeben worden. Mir ist aber ein Inserat von Lucas für Nebelscheinwerfer aufgefallen mit dem Werbespruch: «Ein LUCAS-Produkt, in England, im Land intensivsten Nebels, entwickelt und erprobt.» →

Diskussion um Tempo 100

Der Beschluss des Bundesrates für einen mehrjährigen Versuch mit einer *generellen, unsignalisierten Ausserorts-Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h* (ohne Autobahnen) wird nach wie vor stark diskutiert. Während der soeben eröffneten Wintersession des neugewählten Nationalrates wird diese Massnahme zusammen mit dem gesamten, sonst unbestrittenen Paket «Verkehrssicherheit» des Bundesrates diskutiert werden, und zwar voraussichtlich in der *dritten Dezemberwoche*.

Bereits hat die zur Behandlung dieser Fragen eingesetzte *Kommission des Nationalrates* unter dem Vorsitz des Genfer Freisinnigen Henri Schmitt getagt. Zum «Tempo 100» äusserte sie sich noch nicht verbindlich, da nach teilweise lautstarker Diskussion beschlossen wurde, vorgängig ein «Hearing» mit aussenstehenden Fachleuten zu veranstalten.

An weiteren Meinungsäusserungen hat es in den vergangenen Tagen nicht gefehlt. *Zugunsten* von Tempo 100 äusserte sich die vom Bundesrat gewählte *ständige Strassenverkehrskommission*, die Dr. O. Schürch, Direktor der eidgenössischen Polizeiabteilung präsidiert, und zwar mit 30 zu 11 Stimmen. *Gegen Tempo 100* nahm der *ACS* in einer weiteren Verlautbarung Stellung, und Sektionen des gleichen Clubs haben Petitionen im gleichen Sinne sowie Meinungsbefragungen unter ihren Mitgliedern in die Wege geleitet. Eine Stimme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS *dagegen* und eine solche der BfU *dafür* publizieren wir nachstehend.

Die Diskussion hat zum Teil den sachlichen Rahmen gesprengt, und es muss auffallen, dass ausländische «Erfahrungen» als Beweis sowohl der einen wie der anderen These dienen müssen. Wir werden uns zu diesem umstrittenen Thema in kommenden Ausgaben nochmals äussern, möchten aber interessierte Leser auf die bereits erschienenen Veröffentlichungen hinweisen. Sie legen bereits dar, weshalb wir eine *generelle, unsignalisierte Höchstgeschwindigkeit* im Gegensatz zu gezielten Massnahmen *nicht* befürworten können. **Br.**

40 vor dem Bundeshaus — Um den neugewählten Parlamentariern und den Benützern des vor dem Bundeshaus stationierten Berner Wochenmarktes das Ueberschreiten der Bundesgasse zu erleichtern, wurde die Geschwindigkeit auf dieser heute nur noch für ehrbare Bürger und Bürgerinnen wichtigen Verkehrsader auf 40 km/h beschränkt. Die Nationalräte können sich eigenen Augen überzeugen, dass Tafeln ohne Ueberwachung nicht der Weisheit letzter Schluss sind. (Bild Keystone)

Der Standpunkt der BfU

Unter dem Titel «Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ausland erfolgreich» befasst sich die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung mit dem Beschluss des Bundesrates, während drei Jahren einen Versuch mit einer generellen, unsignalisierten Ausserorts-Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Nichtautobahnen durchzuführen. Sie bezieht sich dabei auch auf eine neue Veröffentlichung im Rahmen ihrer Schriftenreihe. Wir drucken nachstehend die Mitteilung der BfU unverändert ab. **Red.**

Weitere Untersuchungsergebnisse bestätigen die Richtigkeit des Bundesratsbeschlusses: während drei Jahren ausserorts max. 100 km/h. Während bisher nur über Teilergebnisse der von der Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung zum aktuellen Thema «Geschwindigkeitsbeschränkung ausserorts» angestellten Studie berichtet worden ist, stehen der Oeffentlichkeit nunmehr sämtliche Ergebnisse in Form von Heft Nr. VI der BfU-Schriftenreihe zur Verfügung.

Das Beispiel anderer Staaten

Grossbritannien. Nach verbindlichen Angaben des «Road Research Laboratory» ist seit Einführung der generellen Geschwindigkeitsbeschränkung im Jahre 1965 folgende Entwicklung festzustellen: 3,5 Prozent weniger Unfälle mit Personenschäden auf Hauptverkehrsstrassen, 21 Prozent weniger Unfälle mit Personenschäden auf Schnellstrassen, 20 Prozent weniger Unfälle mit Personenschäden auf Autobahnen. In Grossbritannien ist die Geschwindigkeit einheitlich auf 70 Meilen, also 112 km/h beschränkt.

Frankreich. Die Erhebungen der «Organisation nationale de sécurité routière» haben zu folgenden Schlüssen geführt: Bei ersten Versuchen auf 1600 Kilometern Hauptstrassen ausserorts im Jahre 1969 mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit (Ausnahme RN 13 mit 120 km/h) ging die Zahl der Unfälle um 40 Prozent zurück, diejenige der Todesopfer um 36 Prozent. Ergänzende Versuche mit einem weitaus grösseren Strassennetz und einer einheitlichen Geschwindigkeitslimite von 110 km/h führten ebenfalls zu positiven Ergebnissen.

Schweden. Das staatliche Verkehrsinstitut in Stockholm berichtet: Ausserorts besteht eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung. Ihre differenzierte Anwendung (70, 90, 100 km/h) hat zu einem Rückgang der Unfälle mit Sachschäden um 19 Prozent geführt; die Unfälle mit Personenschäden sind um 35 Prozent zurückgegangen.

Schweiz. Die partielle Geschwindigkeitsbeschränkung ausserorts hat für die betreffenden Strecken pro 1 Mio Fahrzeugkilometer eine bleibende Verminderung der Unfallzahlen um einen Drittel gebracht. Die Zahl der Toten konnte gar um drei Viertel gesenkt werden.

Schluss Seite 13

Neuer Steuermann beim ASF

Dipl.-Ing. Jules Jakob, Luzern, wird Nachfolger von Dr. Robert Ruckli

Der Bundesrat wählte am 24. November den Nachfolger des wegen Erreichens der Altersgrenze eigentlich schon auf Ende dieses Jahres zurücktretenden Direktors des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Dr. Robert Ruckli. Die Wahl von Dipl.-*Ing. ETH Jules Jakob*, Stadtingenieur von Luzern, ist allerdings vom Pressedienst des Departements des Innern nicht sogleich bekanntgegeben worden, da formell noch die Finanzdelegation der Eidg. Räte begrüsst werden musste. Da die Wahl so spät im Jahr erfolgte, wird Ing. Jakob sein neues Amt in Bern erst auf den 1. Juli 1972 antreten. Dr. Robert Ruckli bleibt bis zu diesem Zeitpunkt voll als Chef des ASF tätig.

Jules Jakob, der im 47. Altersjahr steht, ist ein gebürtiger *Appenzeller*, heimatberechtigt in Trogen (Appenzell Ausserrhoden). Er schloss seine Studien als Bauingenieur an der ETH ab und war dann Forschungsassistent am Centre National de la Recherche Scientifique in Paris. Während kurzer Zeit wirkte Ing. Jakob als Stadtingenieur-Stellvertreter in St. Gallen.

Schon 1955 wurde er als Stadtingenieur nach Luzern berufen. Sogleich hat er sich dort mit wichtigen Strassenplanungsarbeiten beschäftigt, war doch

Das Thema Geschwindigkeitsbegrenzung ist schon immer sehr emotional gewesen und wird immer emotional bleiben.

LAND-ROVER neu und Occasion

alle Modelle ab Lager

Komplettes Ersatzteillager.

Austausch: Motoren, Getriebe, Differential, ganze Achsen, Kupplung, Bremsen, Lichtmaschinen, Anlasser. 50(48,51,53

Total-Revision: 3 bis 4 Tage.

Kauf — Tausch sämtlicher Land-Rover (auch unfall- und reparaturbedürftige Fahrzeuge)

Peter Fuhrer, Land-Rover 3550 Langnau

Telephon 035 2 17 60/2 31 31 Ersatzteillager 035 2 37 94

«Alle Modelle ab Lager» dieses Vertriebskonzept funktioniert heute nur noch bei Vorführfahrzeugen. Ansonsten warten wir heute auf unsere Fahrzeuge.

Autoverkäufer ein einträglicher Job!

Vorausgesetzt, Sie bringen ein natürliches Verkaufstalent mit. Und sind bereit, stets am Ball zu bleiben.
Und natürlich vorausgesetzt, Sie haben eine attraktive, gefragte Wagenserie anzubieten. Wie z. B. unsere **Rover, Range-Rover** oder **Saab.**
Die sprunghaft steigenden Verkaufsziffern bedingen einen Ausbau unseres Verkaufsapparates. Als unser neuer 120(51

Juniorverkäufer

(etwa 24- bis 27jährig, verheiratet) sollten Sie Kontaktfreude und Verhandlungstalent, eine abgeschlossene Berufslehre und wenn möglich einige Fremdsprachkenntnisse besitzen.
Gerne geben wir Ihnen anlässlich eines persönlichen Gespräches nähere Details über die aussergewöhnlichen Verdienstmöglichkeiten in unserem Wagen-Detailverkauf, der aus Innen- wie Aussendienst besteht, über unsere moderne Organisation und vorzüglichen Sozialleistungen.

Rufen Sie uns an 01 52 44 55, und vereinbaren Sie mit Herrn H. Isler ein Rendez-vous.

TITAN

TITAN AG, 8048 Zürich
Badenerstrasse 527, Tel. 01 52 44 55
Ein Unternehmen der Fehlmann-Motor-Group

In alten Zeitschriften finden sich die kuriosesten Annoncen. So ist etwa der Job als Verkäufer ein «einträglicher» Job. Gut zu wissen.

Auch Anzeigen aktueller Inserenten und Clubmitglieder finden sich in den alten Magazinen

Eine spannende Liste der Land Rover Händler in der Schweiz.

SWEDEN—*continued*

AKTIEBOLAGET GJESTVANG & CO.,—*continued*

RONNEBY — Folkes Bilverkstäder AB, Karlshamnsväg. Telephone: 936
SKARA — AB Bröderna Petersson. Telephone: 10740
SKELLFTEÅ — R. Stålberg Bilaffär. Telephone: 17190
SKURUP — Kullenbergs Järnhandel K/B. Telephone: 41110
SOLLEFTEÅ — W. W. Rundgrens Smides & Bilrep. verkstad, Storg 2. Telephone: 10099
SUNDSVALL — AB Mossberg & Blomkvist, Köpmangatan 7. Telephone: 55915
TOMELILLA — Sture Perssons Bilverkstad. Telephone: 10911
UPPSALA — Bilbolaget i Uppsala AB, Norbyvägen 43. Telephone: 018/46400
VÄSTERÅS — Västmanlands Bil & Motor AB, Munkgatan 9. Telephone: 021/44160
VISBY — AB Emil Appelquist, Söderväg 2. Telephone: 15415
YSTAD — Ystads Autocentral AB, Sjömansgatan 17. Telephone: 0411/10371

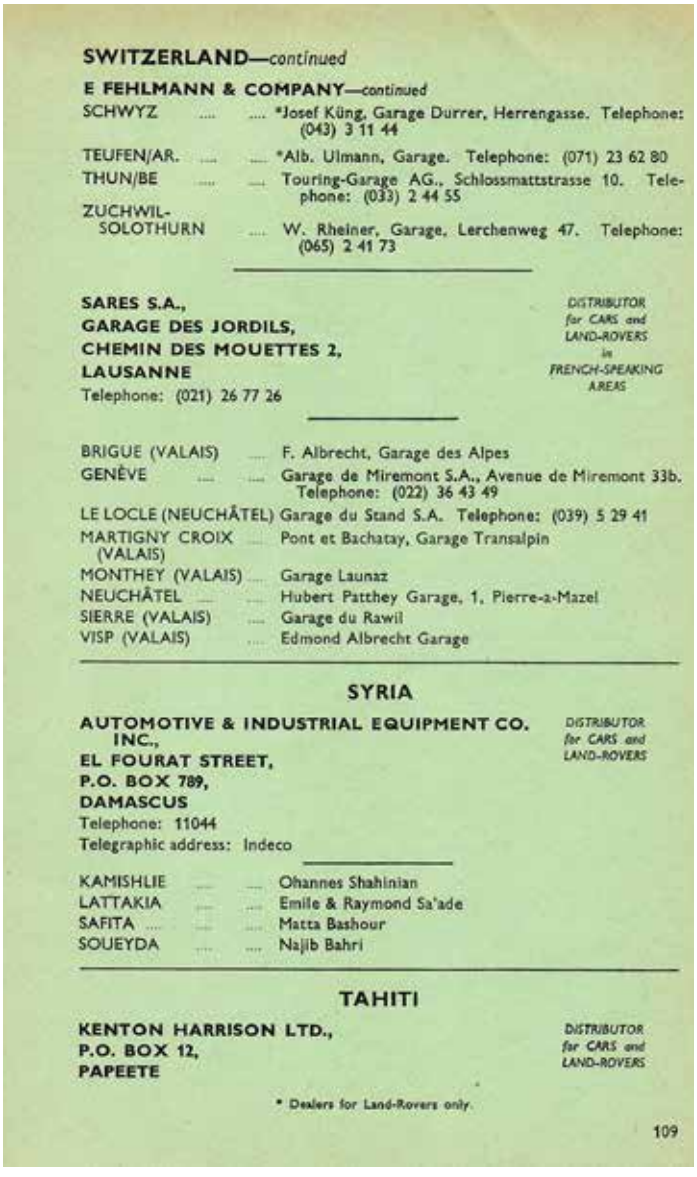
SWITZERLAND

E. FEHLMANN & COMPANY,
BADENERSTRASSE 527,
ZURICH
Postal address: Postfach 125 Zurich 43
Telephone: 051/52-44-55
Telegraphic address: Larovel, Zurich
Telex No.: Zurich 53313

DISTRIBUTOR for CARS and LAND-ROVERS in GERMAN-SPEAKING AREAS

ARIOLO — *E. Brasi, Garage. Telephone: (094) 9 21 77
BASEL — L. Bernhardt, Kannenfeld-Garage, Kannenfeldplatz 6. Telephone: (061) 24 44 77
BERN — W. Rohrbach, Garage, Balderstr. 24. Telephone: (031) 5 79 64
CHUR — M. Comminot, Garage. Telephone: (081) 2 29 29
" — *W. Tribolet, Garage Städeli. Telephone: (081) 2 12 12
FLÜELEN — P. Ziegler, Touring Garage. Telephone: (044) 2 12 59
GLARUS — *F. Schielly-Ryffel, Centralgarage. Telephone: (058) 5 18 34
JASSBACH-LINDEN — *H. Bachmann, Garage. Telephone: (031) 68 32 58
LANGNAU i.E. — P. Fuhrer, Garage. Telephone: (035) 2 17 60
LISETAL/BL. — *E. Hasenböhler, Garage Altmarkt. Telephone: (061) 84 17 20
LUGANO-CASSARATE — M. Vismara, Garage. Telephone: (091) 2 23 14
LUZERN — P. & A. Macchi, Royal Garage, Malhofstr. 41. Telephone: (041) 6 33 44
LYSS/BE — Willimann & Sohn, Garage. Telephone: (032) 8 43 20
OBERWIL-ZUG — *H. Speck, Garage. Telephone: (042) 4 12 18
SARNEN OBWALDEN — Mr. Clemenz Sidler, Autogarage. Telephone: 041/85 18 88

108



SWITZERLAND—*continued*

E FEHLMANN & COMPANY—*continued*

SCHWYZ — *Josef Küng, Garage Durrer, Herrengasse. Telephone: (043) 3 11 44
TEUFEN/AR. — *Alb. Ulmann, Garage. Telephone: (071) 23 62 80
THUN/BE — Touring-Garage AG., Schlossmattstrasse 10. Telephone: (033) 2 44 55
ZUCHWIL-SOLOTHURN — W. Rheiner, Garage, Lerchenweg 47. Telephone: (065) 2 41 73

SARES S.A.,
GARAGE DES JORDILS,
CHEMIN DES MOUETTES 2,
LAUSANNE
Telephone: (021) 26 77 26

DISTRIBUTOR for CARS and LAND-ROVERS in FRENCH-SPEAKING AREAS

BRIGUE (VALAIS) — F. Albrecht, Garage des Alpes
GENÈVE — Garage de Miremont S.A., Avenue de Miremont 33b. Telephone: (022) 36 43 49
LE LOCLE (NEUCHÂTEL) — Garage du Stand S.A. Telephone: (039) 5 29 41
MARTIGNY CROIX (VALAIS) — Pont et Bachatay, Garage Transalpin
MONTHEY (VALAIS) — Garage Launaz
NEUCHÂTEL — Hubert Patthey Garage, 1, Pierre-a-Mazel
SIERRE (VALAIS) — Garage du Rawil
VISP (VALAIS) — Edmond Albrecht Garage

SYRIA

AUTOMOTIVE & INDUSTRIAL EQUIPMENT CO. INC.,
EL FOURAT STREET,
P.O. BOX 789,
DAMASCUS
Telephone: 11044
Telegraphic address: Indeco

DISTRIBUTOR for CARS and LAND-ROVERS

KAMISHLIE — Ohannes Shahinian
LATTAKIA — Emile & Raymond Sa'ade
SAFITA — Matta Bashour
SOUEYDA — Najib Bahri

TAHITI

KENTON HARRISON LTD.,
P.O. BOX 12,
PAPEETE

DISTRIBUTOR for CARS and LAND-ROVERS

* Dealers for Land-Rovers only.

109

In einer Ausgabe der Automobilrevue von 1971, also 16 Jahre später gibt es schon mehr Inserate von Land Rover. Neben Verkäufen werben Garagen auch um Fachkräfte. Beim Durchstöbern der Zeitung bin ich dann auf eine Interessante Diskussion gestossen. Ach, wie kommt mir das alles so bekannt vor.

Tempo 100?

Da wird vom Bund vorgeschlagen auf den Strassen ausserorts die Geschwindigkeit von frei auf 100km/h zu beschränken für eine Versuchsperiode von drei Jahren. Ohh, auch damals fühlte man sich dadurch in den Rechten eingeschränkt und verletzt. Da gab es Petitionen und weiter heisst es in der Automobilrevue: «Die Diskussion hat zum Teil den sachlichen Rahmen gesprengt...» Ich konnte also damals für mindestens drei Jahre auf den Hauptstrassen nicht mehr so schnell fahren wie ich wollte, sondern maximal 100km/h. Im Jahre 1973 wird das Provisorium gestartet und wie wir alle wissen haben die ganzen Proteste und Petitionen nichts genützt. Im Jahre 1977 wurde die Geschwindigkeit bei den 100km/h definitiv eingeführt.

Schon damals gab es bissige Neben-Kommentare. Gleich unter dem Artikel von Tempo 100 gibt es folgenden Kommentar zu lesen. «Um den neugewählten Parlamentariern und den Benützern des vor dem Bundeshaus stationierten Berner Wochenmarktes das Überqueren der Bundesgasse zu erleichtern, wurde die Geschwindigkeit auf dieser heute nur noch für ehrbare Bürger und Bürgerinnen wichtigen Verkehrsader auf 40km/h beschränkt. Die Nationalräte können sich eigenen Auges überzeugen, dass Tafeln ohne Überwachung nicht der Weisheit letzter Schluss sind.»

Ja, damals stand sowas einfach in der Zeitung, was heute auf Facebook und Instagram steht. Aber auch schon damals hat man solche Kommentare verbreitet.

Wie war das damals, als alles besser war?

Ich habe in alten Zeitungen gestöbert und festgestellt, dass sich die Leute von damals ähnlich verhalten haben, wie wir uns heute verhalten. Vielleicht ein bischen weniger extrem, aber auch damals konnte man gewisse Entscheide nicht verstehen und hat sich zur Wehr gesetzt. Also waren die Zeiten besser? Ich denke nicht, die Zeiten waren einfach anders. Wir erinnern uns einfach nur an die schönen und guten Dinge aus dieser Zeit. Ganz einfach gesagt, wir erinnern uns nur an den Benzinpreis von CHF 0.55/l aber nicht an den Monatslohn von CHF 1750.- als Angestellter.

In diesem Sinne wünsche ich eine gute Sommerzeit und Kopf hoch, unsere Enkelkinder werden auch wieder von der guten alten Zeit reden, in der wir gerade leben.

Gesucht, gefunden? Was der eine sucht, hat der andere. So geht es bis heute. Und wenn etwas nicht da sein sollte, dann gibt es Händler, die alles an Lager haben..

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

Mit freundlichen Grüssen überreicht von