30. Jahrgang Ausgabe: 03/2022

Land Rover Magazin

Das offizielle Club-Organ des
Land-Rovers of Switzerland

Geburtstag

LAND-ROVERS OF SWITZERLAND

SANTANA MOTOR

Range Rover Land Rover Range Rover Land Rover

AUTOLAND

Ihr Partner für alle Ersatzteile

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

Kompetent
zuverlässig
schnell

Autoland AG
CH - 8620 Wetzikon
Zürcherstrasse 53

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

Range Rover Land Rover Range Rover Land Rover

SANTANA MOTOR

Aus dem Inhalt

Seite / page 10
British Car Meeting in Mollis

Seite / page 46
Defender am Stromkabel
Land Rover Electric Defender (c) Land Rover Media

Seite / page 52
Ein Liebesbrief

Seite / page 56
Auf der Reise nach Portugal

Titelbild: LRoS Jubilee Feier bei Panja und André ©Seraina Boner

Am Steuer des LRoS
Au volant du LRoS 4

Kurznews 6

Serie-Beratung 8

35 Jahre LRoS 16

Fundstück 54

Impressum, Neumitglieder
Agenda und Clubshop 64

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, Brichte abzuändern, zu kürzen oder zu streichen. Kontakt: clubmagazine@lros.ch.

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

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

SHVF SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

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

LAND ROVER ASSOCIATION OF LAND ROVER CLUBS

Am Steuer des LRoS

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde

In den letzten Wochen dieses schönen Sommers wurde bereits wieder intensiv gearbeitet. Kaum ist unser Jubi vorbei, fand auch schon das BCM in Mollis statt. Und jetzt ist September… dieser Monat tönt bereits ein bisschen nach Endspurt, zumal auch schon die Vorbereitungen für die GV am Sonntag, 29. Januar 2023 laufen.

Das Jubiläum war ein gelungener Anlass. Rund 200 Clubmitglieder und Freunde verbrachten herrliche Tage im Zürcher Oberland. In dieser Ausgabe findet Ihr einen tollen Rückblick. Ebenso hat Olaf viele Fotos auf der Webseite veröffentlicht.

Eine solche Veranstaltung ist ein Puzzle mit vielen Teilen. Die Aufgabe ist es, die richtigen Teile dafür überhaupt zu finden und dann auch noch passend einzufügen. Es lässt sich kaum vermeiden, dass ein paar Stücke nicht genau passten. Das ist leider bedauerlich. Aber alles in allem ergab sich doch ein harmonisches Gesamtbild, was uns durch die zahlreichen Rückmeldungen im Nachgang bestätigt wurde. Ich hoffe, Ihr behaltet ein paar schöne Momente der Erinnerung in Euren Herzen.

Und wie heisst es so schön: Nach dem Jubi ist vor dem Jubi. Der Club hat in fünf Jahren wieder ein Jahrzehnt voll. Schon länger sind dafür erste Ideen zum Konzept notiert. Die neue Feier wird dann möglicherweise in einem etwas anderen Rahmen aufgezogen, also wenn Du mit dabei sein willst und Deine Puzzleteilchen dazu beitragen möchtest, bist Du dann gerne im neuen OK willkommen.

Auch der Sonntag in Mollis war toll. Endlich konnte Olivier mit seiner Truppe das British Car Meeting wieder durchführen und wir waren mit gut 150 Fahrzeugen mit dabei, einige von uns trafen bereits am Samstag zum Höck ein. Vielen Dank allen Teilnehmern, Helfern und vor allem auch dem BCM-OK!

Ich wünsche Euch viel Spass beim Durchstöbern des neuen Magazins und erholsame Zeitinseln mit Eurem Landy, Euren Freunden und Familien. Ich wünsche Euch allen einen entspannten, sonnigen und ereignisreichen Sommer und freue mich auf schöne Momente mit Euch.

Herzliche Grüsse,
Eure Babs

Au volant du LRoS

Chers amis du club

JLes dernières semaines de ce bel été ont déjà été marquées par un travail intensif. Notre jubilé est à peine terminé que le BCM a déjà eu lieu à Mollis. Et maintenant, c'est septembre... un mois qui ressemble déjà un peu à un sprint final, d'autant plus que nous avons déjà les préparatifs de l'AG du dimanche 29 janvier 2023 en cours.

Le jubilé a été une réussite. Près de 200 membres du club et amis ont passé de magnifiques journées dans l'Oberland zurichois. Vous trouverez dans ce numéro une superbe rétrospective. Olaf a également publié de nombreuses photos sur le site web.

Un tel événement est un puzzle avec de nombreuses pièces. La tâche consiste à trouver les bonnes pièces et à les insérer correctement. Il est difficile d'éviter que quelques pièces ne soient pas exactement adaptées. C'est malheureusement regrettable. Mais au final, l'ensemble était très harmonieux, ce qui a été confirmé par les nombreux commentaires que nous avons reçus par la suite. J'espère que vous garderez quelques beaux moments de souvenir dans vos cœurs.

Et comme on le dit si bien : après le Jubi, c'est avant le Jubi.... Dans cinq ans, le club aura atteint une nouvelle décennie. Les premières idées de concept sont déjà notées depuis longtemps. La prochaine fête se déroulera peut-être dans un cadre un peu différent, alors si tu veux y participer et apporter ta pièce au puzzle, tu seras le bienvenu dans le nouveau comité d'organisation.

Le dimanche à Mollis a également été formidable. Olivier et sa troupe ont enfin pu organiser à nouveau le British Car Meeting et nous étions présents avec 150 véhicules, certains d'entre nous étant déjà arrivés le samedi pour le Höck. Un grand merci à tous les participants, aux bénévoles et surtout au BCM-OK !

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à parcourir ce nouveau magazine et des moments de détente avec votre Landy, vos amis et vos familles.

Chaleureusement
Votre Babs

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

Nicer Touch

BIS INS DETAIL – Die Borduhr hat auch einen neuen Touch erhalten. Insgesamt leistete das Team von Land Rover Classic ganze Arbeit, die Fahrzeuge zu modifizieren, zu verbessern und in ihren einzigartigen Outfits auf den Markt zu bringen.

Nur 25 Exemplare hat Land Rover Classic Ende Juli 2022 angekündigt. Die V8 Trophy II Defender sollen vor allem an die zahllosen Expeditionen und Trophys erinnern, die der Defender absolviert hat.

Jedes Fahrzeug ist mit einer einzigartigen Tarnung versehen, die 23 Orte repräsentiert, die der Geländewagen in 70 Jahren Abenteurergeschichte befahren hat, darunter Orte wie die Camel Trophy, The First Overland und die G4 Challenge. Das Design zeigt auch eine Reihe von versteckten Land Rovern und ihre Form als Silhouette, damit die Besitzer sie identifizieren können.

Verfügbar sind die Fahrzeuge als 90er, 110er und 110er Double Cab Pick-Up Versionen. Die Classic Defender Works V8 Trophy-Modelle sind aden Jahren 2012-2016.

Text: Olaf Grewe Bild: Land Rover Media

Farewell Her Majesty The Queen

Die Queen ist tot!

Dabei erschien uns allen die Britische Queen Elisabeth II fast schon unsterblich. Uns, die nur sie als Regenten des Commonwealth kannten, wird sie stets in Erinnerung bleiben. Als Königin aber auch als Liebhaberin der Land Rover.

Schön finde ich diesen Nachruf des Australischen Premierministers Anthony Albanese: «Und im Laufe von bemerkenswerten sieben Jahrzehnten war Ihre Majestät eine seltene und beruhigende Konstante inmitten rasanter Veränderung. Inmitten des Lärms und der Turbulenzen der Jahre verkörperte und verströmte sie einen zeitlosen Anstand und eine beständige Ruhe.»

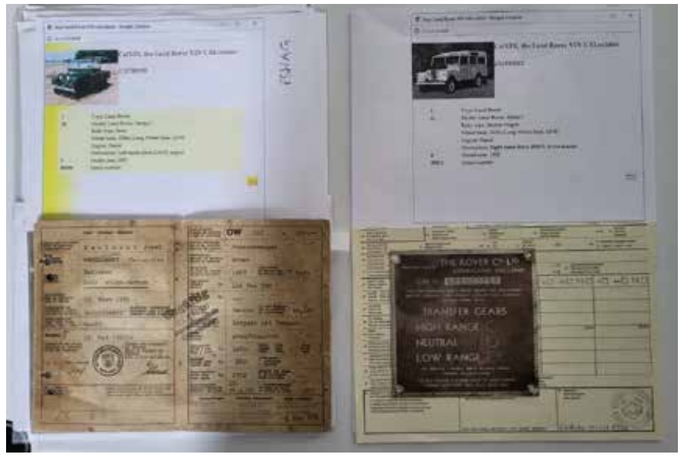
Rest in Peace, her Majesty!

Text: Olaf Grewe

Vom Club und anderen Dingen

Text und Bilder: Patrick Amann

Samstag, während sich die «Bösen» im Sägemehlkreis in Pratteln messen, ich mich durch das Verkehrs-Chaos in unserer Region zur Arbeit gekämpft habe, verbringe ich den Tag mit Arbeiten. Glücklicherweise ist es ruhig und ich habe auch noch Zeit, meinen Bericht zu schreiben.



An: seriesone@lros.ch
Betreff: 2 Land Rover Serie 1 in Teilen, teilrestauriert

Guten Tag Herr Amann

Wir verfügen über zwei zerlegte Land Rover Serie 1 teilrestauriert, welche in unserem Gebäude eingelagert sind.
Der Einkaufspreis sämtlicher Teile beläuft sich auf über 60'000.--.
Bei sofortiger Wegnahme bieten das gesamte Material für CHF 40'000.—an (nur en Bloc.)
Sollten Sie im Club Interessierte haben, lassen Sie es uns bitte wissen.
Besten Dank

Freundliche Grüsse

GENERATIONEN – Fiona und Melina Gasser auf meinem neu restaurierten Series I in Finsterhennen im September 2000.

Links: Fahrzeugpapiere und ein (un)moralisches Angebot. Vielleicht hat jemand Interesse?

Zuerst möchte ich gerne zurückblicken auf das 35-jährige Jubiläum. Für mich, der nicht im OK war, ein schönes gemütliches Land Rover Fest. Ich habe viele alte Freunde getroffen und durfte auch neue Freundschaften schliessen.

Was mich aber am meisten gefreut hat, dass es auch unter den «jüngeren» Land Rover Besitzern immer noch Enthusiasten gibt! Enthusiasten, die Spass daran haben, das Kulturgut von alten Fahrzeugen zu pflegen und erhalten. Wer genau hingeschaut hat, der konnte einige interessanten Fahrzeuge sehen, die vor dem Jahr 1990 produziert wurden. Speziell ist mir der Forward Control mit dem Marte-Aufbau aufgefallen. Es existieren nur noch wenige von diesen Fahrzeugen. Hoffen wir, dass wir in fünf Jahren wieder ein schönes Fest mit vielen Land Rover aus allen Epochen feiern können. Die ersten Schritte für diesen Anlass sind schon in die Wege geleitet.

Clubleben

Wie ihr sicher wisst, hat sich der Vorstand für ein Weekend getroffen, um die Zukunft des Clubs zu planen. Wie sich herausstellt, ist es gar nicht so einfach das Clubleben nach der Pandemie wieder in Gang zu bringen. Alle wollen wieder Raus und etwas konsumieren, aber keiner will etwas machen. Ich weiss, dieser Satz ist vielleicht etwas hart, aber trotzdem steckt ein bisschen Wahrheit dahinter. Ich kann euch auch gleich zwei Oldtimer-Veranstaltungen sagen, die mangels Helfer abgesagt werden mussten! Ja du hast richtig gelesen, nicht mangels Teilnehmer, sondern weil niemand helfen /organisieren wollte!

Es verhält sich genau gleich mit unserem Club Heft, ihr könnt lesen, was jemand von euch hineinschreibt. Wenn alle nur lesen wollen, dann gibt es da nichts. Also macht was daraus, es ist euer Heft.

Series I

Genug «gejammert». Ich habe wieder einmal etwas Interessantes von der Series I Front zu erzählen. Ich habe ein Mail erhalten, dass zwei Series I zu verkaufen seien. Am Anfang war ich ein wenig überrascht, über den Preis. Erst ein paar Tage später habe ich dann den Anhang erhalten mit diversen Fotos.

Die beiden Ausweise und die weiteren Unterlagen sind vielversprechend. Sicher ein Preis, der sich nicht jeder leisten kann. Auf jeden Fall ist die Sache interessant, wenn man einen Series I anschaffen und restaurieren will. Zumal von den SI 107 bei uns nicht viele auf der Strasse sind. Vielleicht wird es ein Gemeinschafswerk?

Lesetipp

Weiter kann ich auch das neue Buch von James Taylor empfehlen «Factory-original Land Rover Series I, 80-inch Models» (Erschien 25.11.2021). Meine Restauration des Series I habe ich vor über 25 Jahren begonnen und vor 22 Jahren beendet. Als Vorlage diente mir das Buch «Original Land Rover Serie I» das auch James Taylor verfasst hat. Das neue Buch ist mit vielen Updates und Erkenntnissen aus den letzten Jahren ergänzt worden. Ein Muss für jeden der ein Series I restauriert.

Von der SHVF kann ich nichts neues berichten. Mein «Selbstversuch» einen neuen FIVA-Pass zu beantragen, stockt immer noch mangels Zeit. Auch die versprochene Ausbildung für die Fahrzeuginspektoren, die in diesem Jahr hätte stattfinden sollen, konnte nicht eingehalten werden.

Ich bin froh, dass nach mehr als sechs Monaten wenigsten die letzten «Papieranträge» von der SHVF bearbeitet wurden und die Fahrzeugbesitzer ihren FIVA Pass haben. Ich kann im Moment nicht sagen, wie es weiter geht. Vielleicht erfährt Babs mehr am Präsidenten-Soiree im September. Ich halte euch auf dem Laufenden in der nächsten Ausgabe.

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

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

BCM & LRoS

Text und Bilder: Thomas Strebel

Das British Car Meeting in Mollis konnte 2022 wieder stattfinden. Bei fast schon idealem Wetter strahlten die Klassiker aus Grossbritannien um die Wette.

Es hatten sich rund 20 Fahrzeuge für die Übernachtung auf dem Flugfeld registriert. Die Helfer standen bereits am Samstag um 13.00 auf Platz und die Teilnehmer trafen ab 16.00 noch trocken oder die anderen etwas später durchnässt ein.

Bei Regen, tief-fliegenden Flugzeugen welche trotz gesperrter Piste noch über unsere Köpfe donnerten und eigenem Grillgut begann das feucht-fröhliche Fest unter den Markisen, im Zelt oder mit regenfester Kleidung, bis sich der Glarner Himmel wieder lichtete und uns seine Sterne zeigte.

«Reise, reise, aufstehen!»

Fast schon nach nautischem Vorbild waren wir alle nach einem kurzen Weck-Mikrofon-Check wach. Raus ging aus aus unseren Dachzelten, Hubdächern oder den Land Rovern und auf in den Tag. Während der erste Morgan aus Deutschland seinen Parkplatz bezogen hatte, begannen wir Kaffee aufzusetzen und Brot zu schneiden oder den Cereal-Killer zu wecken.

Als die letzten Land Rover Fahrer noch in den Federn lagen dröhnten bereits erste TR7, Lotus und auch einige spezielle Land Rover auf den Platz, welche einen prominenten Parkplatz bekamen.

Das schöne am British Car Meeting ist, dass jene die früher kommen und früher abreisen jenen Platz machen die später kommen und so konnte man die Ausstellung zwei Mal besuchen und sah immer wieder neue Fahrzeuge.

Danke für die 150 Land Rover, die es nach Mollis geschafft haben. Der BCM-OK-Präsident verlieh uns am Nachmittag auch den Reward der schlechtesten Parker. Kein Wunder, denn normalerweise parken Landies nicht auf Flugfeldern zwischen filigranen Sportwagen und wir haben auch keine Rückfahrkameras…

Land-Rovers of Switzerland LROS

Land-Rovers of Switzerland LROS

EIN KLASSIKER – Britische Fahrzeuge soweit das Auge reicht. Mittendrin und als Special Guest der LRoS.

Selbst bei Starkregen machte es den Clubmitgliedern nichts aus, die Nacht am Flugfeld zu verbringen und gemütliche Stunden zu erleben.

Dss Briten vielleicht höflich sind aber so manchmal die britische politische Unkorrektheit durchkommt, das zeigt sich an einigen Aufklebern in den Fahrzeugen. Welche Art von «fetten Hennen» gemeint ist, das überlassen wir dem «Urban Dictionary» und verweisen auf den rustikalen Sprachgebrauch. Dass ihre Autos auch «F*** schnell sein können oder sie den «heiligen Stuhl» beschwören, auch hier sind wir sprachlich wieder grosszügig, schreiben die wahre Bedeutung hier aber nicht in diese Bildunterschrift.

Wenn schon Britisch, dann richtig. Die schottischen Dudelsackspieler mögen sich vielleicht als unabhängig vom Commonwealth betrachten, gehören dennoch fest zum Bild des BCM. Kurzum: Ein toller Anlass.

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
- Carrosseriesattler-Arbeiten

TravelTech GmbH | Fahrzeugtechnik/Reisen | Obernauerstrasse 4 | 6010 Kriens | www.traveltech.ch

SWISS ADVENTURE TECH

Swiss Adventure Tech GmbH
Hämmerli 10
CH-8855 Wangen SZ

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

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

www.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

© Patrik Amann, 2022

Der LRoS feierte Anfang Juli das 35. Jubiläum in Gündisau. Dabei waren rund 200 Land Rover von Freundinnen und Freunde des LRoS sowie Vertreter der Clubs aus Grossbritannien, Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Italien und Frankreich.

Hier sind Eure Geschichten.

Organisations-Talent

Text: Thomas Strebel Bilder: Patrick Amann, Seraina Boner

Das Jubiläum des LRoS sollte gefeiert werden. Aber wie? Die Planungsunsicherheit war gross und die Möglichkeiten für eine Feier im gewünschten Rahmen nicht immer klar. Aber: Dank des grossen Einsatz des Organisationskommitees sowie viel Flexibiltät und Engagement von Euch hat es doch geklappt.

Als wir im Oktober 2021 mit der Planung des 35. Jubilée Meetings begannen, sahen die Aussichten nicht rosig aus: Keine Anlässe mit mehr als 100 Personen, Maskenpflicht und Covid-Zertifikate. Die Durchführung war alles andere als sicher. Wir konnten uns nicht darauf einlassen, einen teuren Camp-Ground zu mieten oder langfristige Zusagen einzugehen.

Engelsgleiche Hilfe

Als sich Panja und André Schärz bereit erklärten ihr kleines Paradies für unser Meeting zur Verfügung zu stellen, hüpften unsere Herzen höher. Offerten für Catering, Zelt, Toiletten, Strom, Band, Wasser, Bewilligungen und Sicherheit wurden eingeholt. Eine Webseite wurde programmiert und eine Orientierungsfahrt geplant. In Sitzungen bis spät in die Nacht wurde diskutiert, abgewogen, über Futter ausgetauscht, die Protokolldisziplin verletzt, weil wir einmal wieder abgeschweift sind, um über Reifen, Zwischengetriebe oder Reiseziele zu sprechen.

Panikmoment

Es war Anmeldeschluss und lediglich 50 Anmeldungen waren eingegangen. Sollten wir das Meeting absagen? Wir beschlossen das Meeting zu «verkleinern», und auch Anmeldungen nach dem Anmeldeschluss nach Möglichkeit mit einzubeziehen. Es wurden aus zehn Fahrtrainings deren drei und später wieder vier und aus einem Festzelt mit Boden eines ohne und statt Duschen gab es wasserlose Toiletten und Musik brauchten wir auch keine…

Kurz vor dem 8. Juli erreichten uns noch zahlreiche Anmeldungen, welche es nicht immer einfach machten für die Koordination. Der sorgfältig ausgewählte Caterer, bei welchem wir auch vorab zwei Versuchsreihen machten, plante wohl für die Hälfte der Leute, während der Toilettenmann auch die Entsorgung des Caterings grundlegend unterschätzte. Das OK konnte dank der Hilfe eines Mitgliedes die Toilettensituation retten, doch das Catering bleibt wohl etwas schmalbrüstig in Erinnerung – auch wenn die Warteschlangen länger waren als die Bremsspuren eines TD4 bei 140 km/h…

Danke! Danke! Danke!

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Helfern, den tapferen Barkeepern, den Einweisern, den Samaritern, der Fötzel-Truppe, den Ori-Steckern, den Shop-Menschen, den Ausstellern, den Zelt-Aufbauern und Abräumern, den RC-Parcouristen und ganz speziell bei Panja und André bedanken.

Es war eine Freude mit einem so tollen Team im OK zusammen zu arbeiten. Danke für all die Protokolldisziplin, den Teamgeist und die Geduld! Der grösste Dank gebührt den Teilnehmern, die keine Sauerei hinterliessen, Verständnis und Geduld zeigten für Herausforderungen und vor allem für die Teilnahme.

→

© Seraina Boner, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Olaf Grewe, 2022

© Patrik Amann, 2022

Kinderträume
Tom und Luky von Landyeggen bauten einen Offroad Parcours für ihre Fernlenk-Offroader. Ein Heidenspass für Kinder und die jung gebliebenen Spielkinder war das. Denn bei dem Parcous en miniature war Geschick gefragt.

Rampen, Brücken, holprige Holzpfade und die sandigen Strecken mussten so schwungvoll wie auch behutsam befahren werden. «Wer einfach drauflos donnert, der versenkt das Fahrzeug», so lautete Lukis knappes Briefing an die Kids. Dann konnten sie loslegen und die kleinen Offroader durch das Gelände «prügeln».

Bilder: Seraina Boner

Finde den Weg - von Simon Züst
Mit Karte, Massstab und Roadbook ausgerüstet, starteten die Teilnehmer mit ihren Landys in die Ori. Vor der Abfahrt mussten aber noch einige Rätsel gelöst werden. Dafür standen Prisca und Simon mit Rat und Tipps zur Seite. Denn hier war präzise Kartenarbeit und gute Augen gefragt, um alle richtigen Punkte auf der Karte zu finden und über die korrekten Strässchen zu verbinden.

Danach ging es mit brummenden Motoren los: Auf kleinen Strässchen erkundeten die Teams mit Ihren Landys das Zürcher Oberland. Von Gündisau über Hittnau, hinunter ins Tösstal und in einem Bogen durch die steilen Hügel wieder zurück nach Gündisau. Dabei wurden die aufmerksamen Teams mit den gelben Tafeln belohnt: Je mehr dieser Tafel in der richtigen Reihenfolge aufgeschrieben wurde, desto erfolgreicher das Team.

Nach etwa drei Stunden Fahrt kehrten ein Team nach dem anderen zum Festplatz zurück. Die einen mit mehr aufgeschriebenen Tafeln, die anderen mit etwas weniger. Aber alle mit einem zufriedenen Lachen im Gesicht.

Bilder auf dieser Seite: Seraina Boner

© Prisca Greminger, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Seraina Boner, 2022

© Prisca Greminger, 2022

© Seraina Boner, 2022

Über Stock und Stein
Begleitend zum Jubile des LRoS konnten sich die Teilnehmenden noch für ein Schnupper-Fahrsicherheitstraining oder für ein Schnupper-Offroadtraining bei TCS Training&Events anmelden. Beim Fahrsicherheitstraining ging es darum brenzlige dynamische Fahrzustände und Situationen mit dem Landrover zu meistern. Die Instruktorin Claudia Sailer war begeistert von den motivierten Teilnehmenden. Im Gelände konnten Fahrerinnen und Fahrer dann Erfahrungen mit Ihren Fahrzeugen sammeln und wieder einmal Untersetzung und Längssperre einsetzen. Die Fahrzeuge durften da wieder einmal artgerecht bewegt werden. Allen Teilnehmenden ein grosses Dankeschön für das morivierte mitmachen.
Euer Peter «Speedy»

Bilder: Seraina Boner

© Prisca Greminger, 2022

© Patrik Amann, 2022

© Serafina Boner, 2022

© Prisca Greminger, 2022

Gemeinschaft spüren
Es war seit viel zu langer Zeit mal wieder soweit und wir konnten uns persönlich sehen, sprechen, spüren. Und diese Gelegenheit haben wir uns nicht nehmen lassen. Ausgiebig wurde gesprochen, gefeiert und gelacht.

Die Atmosphäre war entsprechend locker. Alle Teilnehmenden waren froh, mal wieder im Dachzelt, Auto oder Camper zu übernachten und ihre Autos vorzuführen. Unsere Fotografin wurde von der Stimmung förmlich eingesogen und ihr gelangen Bilder, die eines zeigen: Menschen, die gemeinsam das Glücklichsein des Miteinanders genossen.

Raum für das gechillte Geniessen des Augenblicks war da. Das Wetter meinte es gut mit uns, so dass die Zigarre in der Abendsonne, das Schläfchen mit dem Kind oder einfach das Beieinandersitzen ein Vergnügen war.

Genug der Worte. Lassen wir die Bilder sprechen.
Olaf

Bilder: Seraina Boner

The Classics &
ICED Cappuccino
ICED Espresso
APAS
COFFEE

ZH 316867

See you at the beach

Jubi-Campleben

Text: Tina Braun Bilder: Patrick Amann, Seraina Boner

Endlich ist es wieder so weit. Land Rover aller Art rollen auf die grüne Wiese und suchen nach einem geeigneten Platz, um sich für das Wochenende häuslich einzurichten.

Dachzelte werden aufgestellt, Hubdächer aufgeklappt, Campingtische und Stühle platziert. Gegen die Sonne hilft, hier und da, eine schattenspendende Markise und gegen den Durst ein kühles Bier.

Die Campside füllt sich langsam und die Stimmung steigt. Wer eine Runde über den Platz dreht stellt fest, kein Land Rover gleicht dem anderen. Hier treffen sich Gleichgesinnte zum gemütlichen Beisammensein. Man trifft alte Bekannte und neue Gesichter, aber all haben das gleiche Thema: die Landys. Innenausbauten werden bestaunt, technische Details geklärt und über das ein oder andere Anbauteil diskutiert.

Sobald die Sonne hinter dem Wald verschwunden ist, wird es gemütlich im Camp. Kleine Gruppen bilden sich und viele verschiedene Campinglichter sorgen für ein romantisches und behagliches Ambiente. Von der anderen Seite des Festplatzes tönt die gedämpfte Musik der Bar hinüber und so nimmt die Nacht ihren Lauf.

Doch nicht mehr lange, dann kündigen die ersten Sonnenstrahlen einen neuen LRoS Jubi-Tag an. Schon bald wird die Luft von einem leckeren Kaffeeduft erfüllt und es kehrt Leben auf dem Platz ein. Kinder spielen im Gras, ein Hund springt durch die Wiese und die ersten Landys machen sich bereit für die Orientierungsfahrt oder das Offroad-/Strassentraining. Und das Leben auf der Campside hat wieder begonnen.

Dinner und Party:

Aber nicht nur auf der Campside ist etwas geboten. Nach einem ereignisreichen Tag mit Trainings- und Orientierungsfahrten steht am Abend das Driver-Diner auf dem Programm.

Mit einem erfrischenden Apéro starten wir in einen Abend der viel verspricht. Im festlich geschmückten Partyzelt erwartet uns ein herrliches Drei-Gänge-Menü mit allem was das Herz (und der Magen) begehrt. Es wird gegessen, getrunken und geplaudert. In Erinnerungen geschwelgt und neue Freundschaften geknüpft.

Zu späterer Stunde geht die Party in der Bar weiter. Bei Gin Tonic, Bier oder Wein wird gefeiert, getanzt und gelacht. Mit einer wunderbar ausgelassenen Stimmung will auch dieser Jubi Tag nicht zu Ende gehen und es wird gefeiert bis in die frühen Morgenstunden hinein.

XP 4465

© Seraina Boner, 2022

© Philippe Amstuz, 2022

© Seraina Boner, 2022

© Patrickk Amannr, 2022

Alle Bilder © Patrik Amann, 2022

Alle Bilder © Patrik Amann, 2022

Franziska und Jan am Jubi

Text und Bilder: Franziska und Jan van Oosterhout Hindelbank bei Bern

Bei schönstem Sommerwetter fahren wir am Freitag Nachmittag mit unserem Land Rover Defender aus dem Bernbiet ins Zürcher Oberland, wo uns in der unmittelbaren Nähe des kleinen Ortes Gündisau eine herrliche Wald-, Wiesen-und Hügellandschaft erwartet (erinnert fast ans Emmental…..). Jan und ich sind zum ersten Mal in dieser Gegend und wir finden es saumässig schön!

Am späteren Nachmittag oder frühen Abend treffen einzeln oder in kleinen Gruppen zahlreiche Gäste ein, die meisten mit ihrem individuell gestalteten Land Rover. Eine stattliche Anzahl von ca. 120 Fahrzeugen beziehen ihren Campingparkplatz. Auf dem Gelände gibt es mehrere Campierplätze, die in der idyllischen Landschaft von den Gastgebern mit Liebe vorbereitet worden sind.

Der Apero um 18 Uhr bildet den ersten Treffpunkt der Teilnehmerschar und wird (wie auch am Samstag) vom Club finanziert. Herzlichen Dank!

Später gibt es Im Festzelt Pastabuffet und draussen werden Feuerschalen angezündet, wo mitgebrachtes Grillgut grilliert werden kann. Am späteren Abend wird dann noch die Bar in der Werkstatt der Gastgeber eröffnet und mit Fackeln gut signalisiert, damit man und frau den Weg findet…

Der erste stimmungsvolle Tag geht mit Austauschen und Fachsimpeln früher oder später zu Ende und jeder findet Ruhe am eingerichteten Schlafplätzchen.

Zweiter Tag

Am Samstagmorgen gibt es in der Festhütte ein Zmorgeplättli, frisch vom Beck zu kaufen oder nach Lust und Laune Brot und Gebäck , oder auch Kaffeevariationen vom Shop im Land Rover!

Die Orientierungsfahrten, die tagsüber stattfinden für alle Interessierten, sind vom Organisationsteam sorgfältig vorbereitet. Nach guter Instruktion geht es mit Karte und Kompass auf die Strecke.

Wer nicht teilnimmt geniesst die Zeit ibeim Erkunden der Umgebung oder im Camp. Luky Aebi mit Familie zeigt Kids und Erwachsenen wie man mit ferngesteuerten Land Rovers in der Grösse 1:16 über Stock und Stein fährt , Steigungen erklimmt und Schotterpisten bezwingt. Eine super Sache auch zum selber ausprobieren. Im Clubshop gibt es T-Shirts und vieles mehr zum Kaufen.

Mich interessierte speziell der Landy Serie 1 , also frage ich Patrick, ob ich mal mitfahren dürfe. Was daraus wird ist eine Testfahrt mit Jan am Steuer, ich als Beifahrerin und Patrick hinten als Fahrlehrer.

Mit Gästen aus dem In- und Ausland wird der Jubiläumsfestakt am Samstag abend zum tollen Event!

Patrick gibt Jan «Fahrstunden» im Serie 1 Land Rover. Die Testfahrt kann beginnen.

Besonderer Dank gebührt dem Organisationsteam des Land-Rover Clubs Schweiz zusammen mit den Gastgebern vor Ort für die kompetente Planung und Durchführung des Grossanlasses! Darauf ein Prosit stellvertretend mit Babs, Roli und Panja.

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

THE LAND ROVER STORY

Levočská 109, Prešov, Slovakia
www.heyus.com / info@heyus.com
+421 918 808 889

Heyus
THE LAND ROVER STORY

Strom

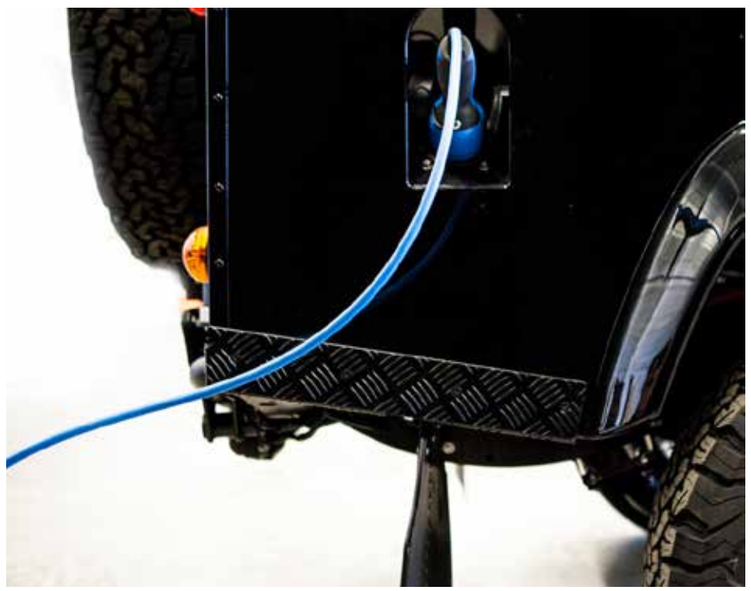
Der Defender an der elektrischen Leine

Text: Indulis Vesmanis Bilder: Internet, Firmenbilder (November 2020)

Der Elektroantrieb wird die automobile Welt revolutionieren, so, oder ähnlich versucht man es uns zu vermittelt. Alle Autohersteller stürzen sich, von der Politik befeuert, auf diese wiederentdeckte Idee und vernachlässigen die Weiterentwicklung des Ottoantriebes, die Weiterentwicklung des Treibstoffes und alternative Antriebsarten werden auf kleiner Flamme gehalten. Die Zukunft wird uns lehren, was sinnvoll ist und was nicht. Wir sind gespannt und auch gerne bereit dazuzulernen.

Experimentierfeld: «New Defender Sport» und «Baby Defender»

Dass Land Rover selbst an einem rein elektrisch angetriebenen New Defender experimentiert, ist bekannt und wundert auch nicht. Der New Defender ist ohnehin ordentlich mit Elektronik aufgerüstet worden und dokumentiert die Entwicklung der automobilen Neuzeit. Bereits im Dezember 2019 wurde bekannt, dass Land Rover mit der Elektrifizierung liebäugelt.



Es wird vermutet, dass etwa in vier Jahren die New Defender Familie Zuwachs bekommt. Es soll ein Top-Modell werden, im sechsstelligen Preissegment, mit luxuriösem Innenraum und rein elektrisch angetrieben. Hierfür wurde eine neue Plattform namens MLA (Modular Longitudinal Architecture) entwickelt, auf der alle Elektroautos des Konzerns aufgebaut werden, auch die PHEV (Plug-in-Hybrid Electrical Verhicle) und Mildhybride.

Ein PHEV ist ein Fahrzeug mit Hybridantrieb, dessen Akku sowohl über den Verbrennungsmotor als auch am Stromnetz geladen werden kann. Bei den Mildhybriden unterstützt der Elektromotor den Verbrennungsmotor für kurze Zeit. Der rein elektrisch angetriebene Jaguar XJ basiert auch auf dieser neuen Land Rover Plattform. Die Bezeichnung des elektrischen New Defenders steht noch nicht fest, man munkelt, dass er als Defender Sport angeboten werden wird.

Ein anderes Konzept, das Land Rover zurzeit verfolgt, ist ein Defender, der am unteren Preissegment angesiedelt ist. Ein Baby Defender, der intern den Code L860 trägt. Möglich, folgt man der Mutmassung der englischen Zeitschrift Autocar, dass das neue kleine Auto nicht in die jetzige Defender Familie integriert wird, sondern eine

Das PanTerra Projekt
Ein gut gefüllter elektrischer Motorraum

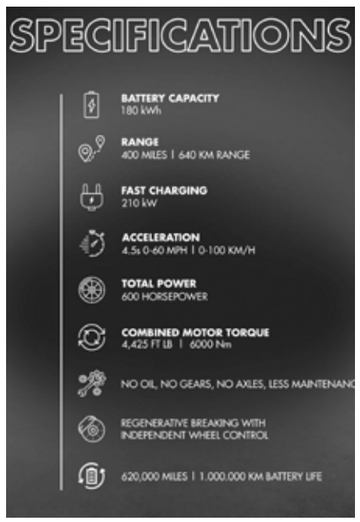
eigene Modellreihe bilden wird und in Anlehnung an unsere Serien Land Rover, den Namen Land Rover 80 tragen wird.

Von der Technik ist bekannt, dass auch dieses Auto eine neue Montageplattform hat, Omega-Arc (Optimal Modular Efficient Global Advanced Architecture). Die indische Konzernmutter Tata nutzt bereits diese Plattform für ihren Tata Harrier, ein SUV. Der kleine Defender soll vielleicht schon 2021 an den Start gehen, wird mit einem neuen 3-Zylinder Ingenium Motor mit 1,5 Liter Hubraum angetrieben werden. Über eine Plug-in-Modellvariante wird zurzeit auch spekuliert.

Im Programm hat Land Rover den New Defender unter der Bezeichnung P400 als einen Mild-Hybriden. Der 6-Zylinder Motor wird hier durch einen E-Motor kurzfristig unterstützt. Das Bordnetzt hat 48 Volt. Zu

Das PanTerra Projekt
Die Truppe von PanTerra ist darauf spezialisiert, Land Rover für Abenteuer aufzubereiten, zu renovieren und allgemein reisetauglich zu machen. Als neue Herausforderung haben sie sich der Elektifizierung verschieben. Eine imposante Sache, schaut selber.

SCAN ME



einem späteren Zeitpunkt wird ein Plug-in-Hybrid kommen, als Reichweite werden rein elektrisch 50 km angegeben.

Elektrifizierungen am alten Defender

Mit einem Umbau des Defenders als Elektrofahrzeug haben sich neben Land Rover selbst, auch einige andere Firmen beschäftigt und erfolgreich Fahrzeuge auf die Strasse gebracht. Durchgesetzt haben sie sich allerdings nicht, es blieb bei Einzelexemplaren. Nachfolgend wollen wir Euch einige Beispiele vorstellen:

Bereits 2013 wurde auf dem Genfer Salon von Land Rover ein elektrifizierter Defender 110 vorgestellt, von dem nur fünf Stück gebaut wurden. Der Auftrag kam von Land Rover Süd Afrika und trug den Namen «Land Rover Defender Safari EV Concept».

Entwickelt wurden der E-Defender von der Firma Barker Performance Products in Zusammenarbeit mit Technikern von Land Rover UK. Der Elektromotor ist ziemlich klein, 70 kW (= 95 PS), die Lithium-Ionen-Akkus haben ein ordentliches Gewicht von 410 kg. Der Elektro-Defender soll gut fahren, entwickelt er doch ein maximales Drehmoment von 330 Nm. Ein Getriebe, wie wir es kennen, gibt es nicht. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 65 km/h und die Reichweite wird mit gerade 80 km (plus 20 km Reserve) angegeben. Somit ist schon von vorne herein der Einsatzbereich sehr begrenzt.

Versuch macht kluch

Aber Land Rover ging es bei den fünf «Testfahrzeugen» vielmehr darum, zu lernen, ob ein E-Antrieb überhaupt in einem Geländefahrzeug sinnvoll eingesetzt werden kann. Acht Stunden sollen die Batterien den Defender am Leben erhalten. Verbaut hat Land Rover eine Differentialsperre und das uns schon bekannte Terrain Response System ist auch an Bord. Überraschend ist die Wattiefe von 80 cm und übertrifft somit die Fähigkeiten eines Diesel Defenders. Es bleiben also Experimentierfahrzeuge für Land Rover und wir können sicher sein, dass die gewonnenen Erfahrungen in den New Defender einfliessen werden.

EDC Automotive Design (bekannt als East Coast Defenders) arbeitet eng mit der britischen Firma Electric Classic Car zusammen und hat einen EV Defender erfolgreich gebaut. Der Elektromotor stammt von Tesla und die 100 kWh Akkus geben sehr viel Power an den Motor, so haben wir eine sportwagenähnliche Beschleunigung. Mit einem 3-Phasen-Ladegerät können die Akkus in fünf Stunden komplett geladen werden, als Reichweite werden 354 km angegeben.

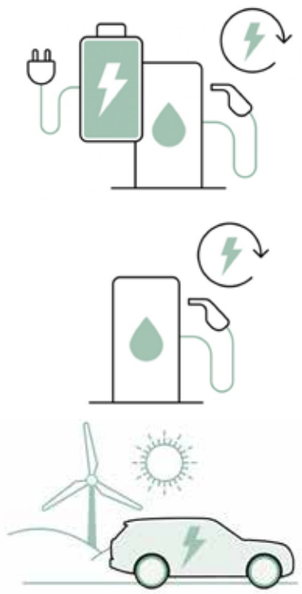
Kleine Firmen – interessante Lösungen

Es gibt eine ganze Reihe kleiner Firmen, die sich über die Elektrifizierung des Defenders Gedanken gemacht haben und auch tatsächlich so viel Mut hatten, Fahrzeuge auf Kundenwunsch umzurüsten. Wir haben aus der Vielzahl einige als Beispiel ausausgepickt.

Auch die holländische Firma Plower aus Almere, gegründet von den Brüdern Philip und Wessel Ploegmakers, hat sich mit einem elektrischen Umbau befasst. Die Daten lesen sich wie folgt: 214 bhp (also die Netto PS-Leistung, wobei 1 bhp 1.0139 PS entsprechen) bei einem Drehmoment von 380 Nm im Maximum. Im ständigen Betrieb stehen immerhin 160 bhp zur Verfügung bei 300 Nm. Das Batteriesystem wird gekühlt und die Reichweite wird mit 260 km angegeben, Rund 300 kg schwerer soll der elektrische Defender sein, gegenüber einem Defender 90 mit herkömmlichen Antrieb.

Aus den Niederlanden kommt auch der elektrische Defender von Emke Engineering, mit maximal 70 kW, bei 300 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit soll 80 km/h betragen, die Reichweite ca. 90 km, für die Ladezeit werden 5 Stunden veranschlagt.

Zum Revolution Projectpanterra haben wir leider kaum Informationen gefunden, nur, dass hier an allen 4 Rädern Elektromotoren verbaut wurden, der Defender 600 hp leistet und die Batterien 180 kWh haben.



Plug-In-Hybrid (PHEV)
Ausgestattet mit einem Benzinmotor und einem Elektromotor. Fahrerinnen und Fahrer könnwn von rein elektrischen Alltagsfahrten ohne Abgasemissionen zu einer Kombination aus Benzin und Strom wechseln, um die Emissionen auf längeren Strecken zu senken. Der Elektromotor eines PHEV-Modells kann zu Hause oder am Zielort geladen werden.

Mild-Hybrid (MHEV)
Kein Laden erforderlich. Die Land Rover MHEV-Fahrzeuge, die von einem kleinen Elektromotor unterstützt werden, verbessern Effizienz und Fahrverhalten der Benzin- und Dieselmotoren durch Rückgewinnung von Bremsenergie.

Vollelektrische Land Rover ab 2024
Ab 2024 wird es sechs neue vollelektrische Land Rover geben. Dies ist ein wichtiger Schritt zum Ziel, die Umweltverschmutzung drastisch zu reduzieren und eine wirklich nachhaltige Zukunft zu schaffen.

Renewable Technologies

Die englische Firma Indra Renewable Technologies bedient sich bei der Umrüstung des Defenders des Nissan Leaf Systems, mit Erfolg. Das 24 kWh Batteriepaket kann in 45 Minuten am Schnell-Lade-System aufgetankt werden, für rund 60 Meilen reicht die Kapazität aus.

Bollinger

Hersteller Bollinger aus den U.S.A. hat mit dem B1 einen interessanten Umbau auf die Füsse gestellt. An jeder Fahrzeugachse treibt ein starker E-Motor den Defender vorwärts mit beeindruckenden Werten: 614 PS mit 905 Nm und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Beschleunigung ähnelt der eines Sportwagens, von 0 auf 100 km/h in nur 5 Sekunden. Das 120 kWh Akkupaket soll eine Reichweite von 320 km garantieren.

In Planung ist der Einbau eines 2ten Akkupaketes, das dann die Reichweite auf über 500 km ausdehnen wird. Mit dem Schnell-Ladegerät sind die Akkus in 75 Minuten voll, an der heimischen Steckdose benötigt man gute 10 Stunden bis die Akkus wieder ihre Leistung haben.

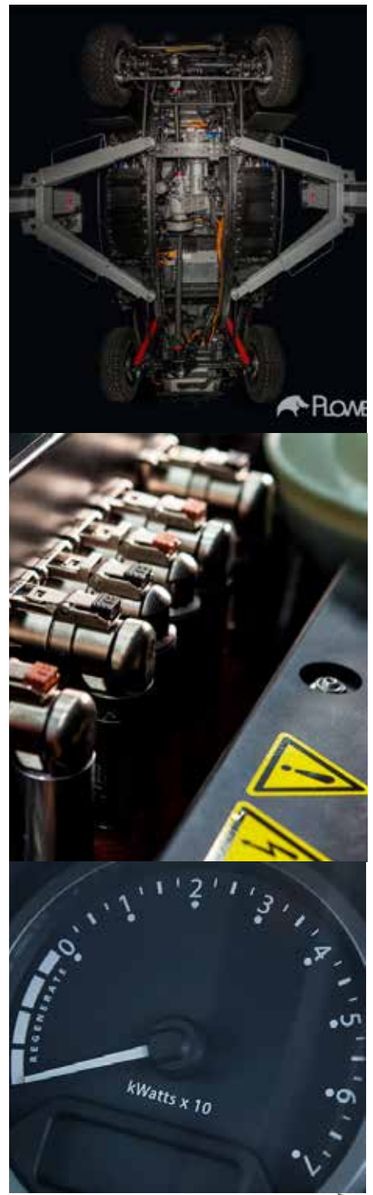
Jaunt

Dort, wo aus unserer Sicht die ausgewachsenen Defender, mit drei angetriebenen Achsen und grossvolumigen Motoren unterwegs sind, in Australien – da hat das Aussie Startup Jaunt Unternehmen den alten Defender (so werden dort auch die Land Rover Serien Fahrzeuge genannt) in ein «state-of-art electric vehicle» umgebaut. Sie bedienen sich ausgereifter Technologie, dem Tesla Model S Batterie System und des NetGain Hyper9AC Elektrikmotors, der 100 kW entwickelt.

Auf der Suche nach der Moderne

Die Antriebswelt hat sich in den letzten Jahren rasant verändert, die Entwicklungszeiten werden immer kürzer. Es stellen sich Fragen: Was ist

Von Bollinger Motors kommt nun ein elektrifiziertes Fahrgestell für Nutzfahrzeuge bis 6,35 Tonnen. (Bild: Bollinger Motors)
Rechts: Ein E-Defender von unten, ursprüngliche Antriebskomponenten kombiniert mit einem E-Antrieb. Darunter ein Bild, das die Starkstromer unter uns erfreut.
Eine Folge der Elektrifizierung: neue Instrumente sind nötig. So soll das neue Rundinstrument von Land Rover aussehen.



eigentlich modern? Wo fängt modern an und wo hört es auf? Ist das denn wirklich so sinnvoll, was jetzt entwickelt wird, oder …..?

Back to the Roots

Zurück zu unseren Land Rovern: Die Serien-Fahrzeuge darf man mit gutem Gewissen als reine Geländefahrzeuge bezeichnen. Für die Strassen hatte Land Rover den Range Rover entwickelt. Die Serie kam ohne Elektronik aus, man muss schon gut suchen, um in den späten Modellen ein Relais zu finden.

Mit der Einführung des Defenders, über die Zwischenstufe Land Rover 90/110, schlichen sich so nach und nach immer mehr elektronische Komponenten in das Fahrzeug ein. Oftmals war es plötzlich nicht mehr möglich mit dem Fahrzeug zu reden und ein spezielles Auslesegerät musste uns die Probleme bezeichnen.

Mit dem New Defender erklimmen wir die nächste Evolutionsstufe, das Fahrzeug ist voll gestopft mit elektronischen Regelmechanismen, die nun auch in den Fahrmodus eingreifen. Wir werden teilweise gefahren und dürfen brav die Luft anhalten und beobachten, wie der New Defender Steigungen und Gefälle selbsttätig bewältigt. Diese hohe Entwicklungsstufe wird nun erweitert mit elektrischen Hilfsmotoren bis hin zum bevorstehenden rein elektrischen Antrieb in den nächsten Jahren.

Handshake der Moderne

Ich (Indulis) bin in den letzten zehn Jahren rasant gealtert, denn ich halte immer noch am meinem Heiligtum, den Metrinch Schlüsselkasten und der Schieblehre mit Uhr fest, wurde einfach mal so von der digitalen Welt überholt. Doch manchmal habe ich immer noch ein Lächeln, denn dann, wenn an der digitalen Schieblehre die Batterie zu Ende ist und ich mit meinem uralten Teil, auf 0,02mm genau, aushelfen kann. So gibt sich die alte und die neue Welt die Hand und beide sind zufrieden. Sehen wir also den Entwicklungen positiv entgegen und werten nicht voreilig ab, was wir nicht kennen.

Oben sehen wir einen E-Motor von Emke Engineering. Der Landy wurde gemeinsam mit der in Sambia domizilierten Mukambi Safari Lodge entwickelt. Die Betreiber der Lodge wollten möglichst leise Pirschfahrten ermöglichen und ihren Gästen im Kafue National Park ein besonderes Erlebnis bieten.

Der Akkupack im Motorraum von Emke Engineering ist schon recht ansehnlich, der E-Landy auch.

Statt Reservekanister kommt etwas schwereres Geschütz zum Einsatz: Mobile Ladestation für den E-Defender von Land Rover, schnelle Hilfe im Gelände.

Eine FC110 schreibt... ...einen Liebesbrief

«Ich bin Industria, Jahrgang 1970 und ich mag sehr gerne Benzin.»

Text: Industria Industry; Bilder: Jean- Claude Horlacher (Juni 2022)

Als Jean-Claude vor gut 20 Jahren seinen Toyota Crown Supersaloon 2.8, defekt nach Afrika verkaufen musste, konnte er sich nicht vorstellen ein neues Auto zu kaufen. All diese modernen Fahrzeuge, mit ihren vorwiegend runden Formen haben ihm nicht gefallen.

Zum Glück ist er gerade in dieser Zeit an einer Garage in Rickenbach im Kanton Solothurn vorbei gefahren, wo ich zum Verkauf stand. Rot, eckig, beschriftet mit OELWEHR. Er dachte: «WOW… nur anschauen, das ist bestimmt teuer, sicher so ein Mowag oder Dodge mit 6lt. Motor.»

Falsch. Ich bin eine Landrover FC 110, 9'500km jung, kleiner 2.2Lt. Motor, und war zu einem zahlbaren Preis zu haben. Als er mich auf dem Platz besuchte war auch ihm klar. Ich bin für ihn.

Nach Überführung ins Zürcher Oberland, mit vorerst kleinem Service und MFK machte er in meinem Innenraum kleine Änderungen und baute elektronisches Studioequipment für Tonaufnahmen und Musikproduktionen ein. Ausgestattet mit kleiner Matratze und Grill ging es dann von Kiesgrube zu Kiesgrube, von Industriegebiet zu Industriegebiet, um Experimente mit allerlei Geräuschen zu machen. Sogar meine grossen Pneus dienten als Bass-Pauke.

Die erste grosse Fahrt ging dann nach Südfrankreich, wo ich auf den Namen «Industria Industry» getauft wurde.Es folgten viele schöne Fahrten, Partys und Konzerte im Freien, und immer wieder Besuche vom TCS. Von kleinen Reparaturen vor Ort, bis hin zum Abschleppen mit anschliessendem Frontscheibenbruch und «Huckepack-Fahrten» in die Garage Jak. Bösch in Hinwil war alles dabei. Ich hatte einfache ein paar Standschäden und war doch schon gut 30 Jahre alt.

Heute habe ich 50'000km auf den Achsen und meinen 50. Geburtstag hinter mir... aber vor Allem habe ich eine liebe und treue Beifahrerin. Sie heisst Sandra. Wir geniessen nun seit vier Jahren viele schöne Ausflüge in der Schweiz. Ob im Jura und im Welschland, oder im Wallis und am Bodensee. Dieses Jahr geht die Reise ins Tessin. Dank Sandra bin ich nun auch auf Facebook bekannt und habe so viele neue Freunde kennen gelernt.

Auf meinem Facebook-Blog «Industria und ihre Abenteuer» erzähle ich von unseren aktuellen Reisen und Erlebnissen. So könnt Ihr immer sehen wo ich bin und was ich mit den beiden so mache. Danke Sandra und Jean-Claude für die schönen Erlebnisse.

Ich freue mich auf viele neue Abenteuer
Eure Industria

Ul'ânovec

Wenn aus dem russischen GAZ-69 ein Syrischer Landy wird

Text: Indulis Vesmanis, in Zusammenarbeit mit Ilya Shchekin, Moskau; Archivbilder

In loser Folge wird die Reihe kurioser Land Rover Nachbauten und Eigenkonstruktionen fortgesetzt. Der Faszination sind eigentlich keine Grenzen gesetzt und ich bin selbst immer wieder erstaunt, wie kreativ und mit welcher Begeisterung man den alten Serie Land Rover nachgestaltet hat. Heute stelle ich mit Ilya eine ganz seltene Variante vor, den Land Rover Nachbau aus Syrien.

Im Jahr 1965 kaufte das syrische Unternehmen «Importas'on» in der russischen Fahrzeugfabrik Ulyanovsk regulär GAZ-69 Fahrzeuge, die dann in Syrien zu neunsitzigen Fahrzeugen umgewandelt wurden. Im Fokus stand die Funktionalität, nichts anderes.

Die Ähnlichkeit ist schon verblüffend, das Tropendach, die beiden Lüftungsklappen vorne, die geteilte Windschutzscheibe, die gesamte Seitensiluette mit den Türgriffen, die Heckansicht mit den runden Lichtern und den beiden Haltegriffen am Querträger. Über die Motorisierung haben wir keine Informationen, wir nehmen an, dass die GAZ-69 Technik beibehalten wurde.

Es ist nicht bekannt, wie viele Fahrzeuge auf diese Art und Weise entstanden, auch gibt es leider keine Bilder von Fahrzeugen, die die Zeiten überlebt haben. Die hier gezeigten Bilden stammen aus dem Archiv AMO ZIL, dem bekannten Hersteller von schweren Lastkraftwagen für zivile und militärische Zwecke und grossen Luxuslimusinen. Der syrische «Land Rover» hat sogar einen eignen Namen bekommen: Ul'ânovec.

Wie der tpische GAZ 69 sieht die syrische Variante nicht aus. Viel wurde verändert und umgebaut.

Marokko oder Algarve?

Text und Bilder: Thomas Strebel

Erstens kommt es anders und zweitens als geplant: Geplant waren zwei Wochen Expressferien in Marokko. Die Fähre war gebucht, das Covid-Zertifikat ausgedruckt und das Immigration-Formular bereit mit den Passfotos in der Klarsichtmappe. Es war etwas früh, bereits Mitte März in Richtung Afrika zu verreisen, doch mein Reisepartner ist in der Tourismusbranche, so mussten wir uns anpassen.

Die Schweiz hatte gerade afrikanischen Besuch: wir wurden von einem Sahara-Staub-Sandsturm heimgesucht. Die Witze im Büro liessen nicht auf sich warten: «Endlich sieht dein Auto mal Saharasand», «Wenn Du es nicht in die Sahara schaffst, holt sich das Auto eben die Sahara zu sich.» Mein Defender SVX TD4 sah tatsächlich nicht sehr gepflegt aus mit all dem Saharastaub und Regen auf der Hutze.

Ich mache nicht sehr gerne alleine Ferien, wollte aber trotzdem bereits am Donnerstag abdüsen und nicht bis Samstagabend auf meinen Reisepartner warten. So vereinbarte ich, in Grenoble (FR) frühere Arbeitskollegen zum Abendendessen zu treffen und in Barcelona (ES) mit einer ehemaligen Mitarbeiterin die Stadt zu erkunden.

In vielen Reiseforen wird empfohlen «ohne Wasser und Holz» loszufahren. Davon halte ich nicht viel. Es ist zwar ökologischer, verursacht unterwegs aber zusätzlichen Aufwand, den ich mir gerne erspare. So füllte ich das Auto mit Essen, Trinken, Brennholz, Wasser und den nötigen Medikamenten und fuhr mutterseelenalleine los. Das Wetter war grau, nass und so gar nicht frühlingshaft. Ich fühlte mich recht einsam hinter dem Steuer, nur die grüssenden Landyfahrer auf der Autobahn gaben mir ein besseres Gefühl von Zusammengehörigkeit.

Oft sind sie gemeinsam unterwegs: Patrick war mit seinem TD5 unterwegs, während Thomas seinen TD4 – dieses mal ohne Rose – bis nach Portugal fuhren. Gekocht wurde auf dem Kotflügel; bei welchem Auto geht das?

Wenn das Leben zuschlägt

In Estavayer-le-Lac hielt ich trotz vollem Kühlschrank für Junk-Food an und nahm dann etwas motivierter die Route nach Genf. Bei Cruseilles an der Raststätte traf ich Martin in einem blauen Ford Transit. Wir unterhielten uns über unsere Reiserouten, dass wir beide alleine unterwegs waren und Freunde treffen wollten. Meine Freunde aus Grenoble hatten abgesagt: «Covid» – das ganze Team!

Durch Regen und Nebel kämpfte ich mich mit meinen Dark Zebra in Richtung Valence (FR). Nach einer kurzen Pinkelpause an der Raststätte hatte ich genug von der Autobahn und nahm die Scenic-Route nach Süden.

Camp abseits der Route

Immer noch in Frankreich, in Montvendre, fand ich einen kleinen Offroad-Track, welchem ich folgte, bis eine Graspiste an eine Hecke führte. Dort stellte ich mein zu Hause ab und setzte den Skotti-Grill zusammen, warf zwei Würste drauf und trotzte dem eisigen Regen und Wind. Nach zwei Filmen im Auto und der Standheizung auf Vollgas legte ich mich schlafen, bis ich von ohrenbetäubendem Vogelgezwitscher, einem Fuchs und zwei hoppelnden Hasen geweckt wurde. Das Wetter war trocken, aber noch immer kühl, windig und garstig. Motor starten - Schlauch anschliessen und via Wärmetauscher nach rund 15 Minuten erst einmal warm duschen. Trotz eisigem Wind, war die Dusche eine Wohltat und der Tag konnte beginnen.

Mit Elan und viel mehr Motivation als am Vortag nahm ich die Räder unter das Auto. Meine Kollegin aus Barcelona sagte mir auch noch ab, doch das kümmerte mich nicht mehr. Ich hatte jetzt «meine» Ferien und würde mein Dark-Zebra bis ans Ende der Welt – oder wenigstens das Ende des Festlandes – reiten.

Route des Vins

So gab ich dem treuen Gefährten die Sporen und ritt mit der Untersetzung über Feld und Wiese, den Offroad-Track und die Nebenstrasse in Richtung Rhône. Über eine wunderschöne Steinbrücke erreichte ich die Westseite, besuchte einen lokalen Markt und folgte der «Route des Vins» Richtung Montpellier. Das Wetter war noch immer grau, aber es wurde wärmer.

An einer Tankstelle labte sich das Zebra, um die folgenden Kilometer zu überstehen, bekam etwas 5w30 und eine Massage mit dem Hochdruckreiniger, Schaumbad und Wachspflege. Die Sahara war wieder wo sie hingehörte – in der Wüste!

So ging es der Rhone entlang in Richtung Montpellier und nach einem kurzen französischen «Piquenique» folgte ich der Strasse nach Sète. Der Baleria Schalter war offen und in schönstem Schulfranzösisch erkundigte ich mich nach den Bedingungen der Fähre der Balearia von Algeciras nach Ceuta. «C'est compliqué!» war die Antwort. Das wusste ich auch, sonst wäre ich nicht nach Sète gefahren, sondern direkt nach Barcelona getuckert!

Umdisponieren

Nach einigem hin und her rückte sie mit der Sprache raus: «Keine Verbindung nach Marokko!» Ein neuer Reiseplan musste her. Etwas ernüchtert fuhr ich der Plage Marseillaise entlang, stoppte kurz in der Mitte beim einzigen defendertauglichen Parkplatz. Sie wollten 8 Euro für 24 Stunden. So lange wollte ich nicht bleiben und Wasser gab es auch keines.

Ab nach Agde zu einem Spaziergang dem Strand entlang. Ein paar hartgesottene Surfer waren in den Wellen und es gab wenige Fischer mit einer Angelrute im Sand. Hinter den Dünen lagen einige ganz spezielle Menschen auf der Yogamatte am Strand – ich stellte dann fest – ich war speziell, denn das war ein FKK Strand: Dafür war es mir zu kalt.

Neue Route

Mein Zebra wurde noch nicht ausgeraubt, so konnte ich via Agde durch die Camarque tuckern und über die Weinstrasse weiter bis nach Port Leucate. Es war wie ausgestorben – die Touristen befanden sich bis auf ein paar Rentner alle noch im tiefen Winterschlaf. Kurz nach Banyuls-sur-mer hielt ich an einer kleinen Bucht für ein paar Fotos und legte dann die Untersetzung ein, um mich durch ein kleines Strässchen dem Weinberg entlang hochzukämpfen. Teilweise war es etwas eng und wenn ich aus dem Fenster sah, ging es ziemlich steil runter. Zum Glück sah ich mein linkes Vorderrad in der Spur und konnte im 2. Gang den Abhang hinaufkraxeln.

Nach einem kleinen Aperitif begann ich das Gemüse zu schneiden und das Fleisch anzubraten. Es gab Gulasch für einmal nicht aus dem Dutch Oven, sondern aus der Pfanne vom Gaskocher. Wie üblich braucht es dazu eine Flasche Wein für das Essen und eine Flasche Wein… nein, es waren nur ein paar Gläser. Nach rund einer Stunde war das Essen fertig und so genoss ich bei Regentropfen und stürmischer See die Aussicht und meinen Gulasch.

Nach dem Essen nutzte ich den noch warmen Motor für den Abwasch, setzte mich an den Tisch und begann genüsslich eine Vega Fina (Zigarre) zu rauchen. Trotz Wind und Kälte beschloss ich draussen zu bleiben und zur Zigarre einen passenden Film zu schauen. Als es langsam dunkel wurde, bekam ich die Antwort von meiner Reisebegleitung Patrick: «22.30 – bin losgefahren.» Zudem teilte er via Whatsapp seinen Standort. Als ich um 23.00 schlafen ging, war er gerade in Bern vorbei…

Reisebegleiter

Am nächsten Morgen war das Wetter immer noch kalt und grau, dafür sollte bald Gesellschaft eintreffen. Nach dem Frühstück kam die übliche Morgentoilette und als ich den Standort meines Compagnons prüfte, war er bereits im Longuedoc. Etwas übermüdet, nach nur zwei Stunden Schlaf, kam er endlich an. Wir besprachen als erstes, wie wir mit der Marokko-Situation umgehen wollten und entschieden dann spontan, einfach nach Portugal auszuweichen. Zum Mittagessen gab es profane Büchsen Ravioli, da diese in meiner Küchenzeile im Weg standen. Nach einiger Zeit brachen wir das Camp ab. Der Schrecken war gross: Patricks Auto wollte nicht starten. Nach einer Kurzdiagnose stellten wir fest: Anlasser defekt.

Towing

Zum Glück war das Abschleppseil zur Hand und das Zebra konnte den schwarzen TD5 anziehen. Wir fuhren der Küste entlang in Richtung Spanien. Wir deckten uns mit lokalem Wein ein, kauften Wasser und genügend Zwischenverpflegung, damit wir auch hinter dem Steuer nicht dem Hungerast verfallen.

→

Offroad-Stellplätze und ein feines Gulasch. Was begehrt man mehr?
Auch wenn der Aufbau des Camps länger dauern mag, im strömenden Regen erweist sich die Awning von Thomas als sehr hilfreich. Zumindest dann, wenn sie die Regenmassen aushält.

Über schlammige Küstenstrassen mit gigantischer Aussicht ging es immer weiter in Richtung der schönsten Gegenden und Strände.

Unter uns tobte die Brandung und das Meer brach donnernd gegen die Klippen. Die Strasse verlief in gewundenen Pfaden durch Kieferwälder, bis wir auf der rechten Seite eine steile Strasse entdeckten. Untersetzung und Differentialsperre rein, Schlammpiste hoch: Wir erreichten einen kleinen Platz etwa einen Kilometer oberhalb der Strasse.

Etwas Windgeschützt parkten wir die zwei Landies, klappten die Markise aus und staunten über den heftigen Regen. Wir hatten Ferien – also kein Verzagen! Campingtisch raus, Tarp montieren, damit wir einen kleinen Windschutz haben: Abendessen kochen. Da mein Gulasch aus der Pfanne mittlerweile erprobt war, gab es nochmals dasselbe zum Abendessen: Wir leerten zwei Pfannen und genossen einen guten Tropfen Wein, während die Wassersäcke auf der Markise immer wieder borsten und uns das ein oder andere nasse Gesicht bescherten. Da Patrick nicht viel geschlafen hatte, gingen wir bereits um 22.00 zu Bett – draussen tobte der Sturm!

Freund oder Parasit? Freund!

Am nächsten Morgen war die Situation nicht besser. Patrick klopfte an die Tür und sagte, er wisse dass er ein «Infra-

Wir sind definitiv ausserhalb der Saison hier.

strukturparasit» sei, aber ob ich doch die Güte hätte, meine Markise auszufahren. Es wäre kalt und er bräuchte ein Dach zum Unterstehen. Wie häufig ich mir doch Sprüche anhören musste, dass die Markise einfach zu schwer sei, zu unhandlich und man doch das garnicht bräuchte. Natürlich machte ich die Markise auf, baute den Tisch auf und unser Frühstück konnte beginnen. Rösti und Spiegeleier!

Der Regen intensivierte sich und so schwänzte ich die Duscherei. Difflock rein, steile, schmierige Piste runter zurück auf die Strasse. Auf der linken Seite das tosende Meer, auf der Rechten Seite die Kiefernwälder und vor uns eine wunderschöne Strasse. In Lloret (ES) quälten wir uns zurück auf die Autobahn – grobe Richtung Algarve und bäääääääääääää…. – bis wir die Botanik von Valencia steuerten und da unser Camp neben einer Orangenplantage aufschlugen. Die Früchte waren reif und lagen häufig einfach auf der Strasse. Nachdem die Markise offen war dauerte es nicht lange, bis erneut der Regen einsetzte: Fondue zum Abendessen!

Spanisches Leben

Nach einer warmen Dusche, frischem Orangensaft (aus den «verlorenen Orangen») und der letzten Rösti ging es zurück auf die Autobahn. Es war mühsam, langweilig und warm… – ich erspare dem Leser die Detailbeschreibung der einzelnen Strassenpfosten, Lastwagen und was man sonst noch so zählt, wenn es langweilig ist. Plötzlich standen wir im Stau: Überall fuhren Lastwagen ohne Anhänger auf der Autobahn, mit Leuchtwesten, Flaggen und lautem Hupen. Aktion: Google Fragen. Ergebnis: «In Spanien herrscht ein Generalstreik der Lastwagenfahrer – es finden Eskalationen im ganzen Land statt und in den Supermärkten sind die Gestelle leer – es gibt ein massives Sicherheitsproblem im Land.»

Funkspruch an Patrick, nächste Ausfahrt raus, volltanken – weiterfahren bis Cordoba und dort in den Carrefour: Der Parkplatz ist fast leer – oh nein – wir sind zu spät! Doch im Carrefour sind alle Gestelle bis zum bersten gefüllt und einzig ein Regal mit Trinkwasserflaschen auf Paletten sind gerade nicht so gut gefüllt. Einmal mehr, was Zeitungen schreiben entspricht einfach nicht der Wahrheit vor Ort. Wir kaufen gemütlich ein was wir noch benötigen, machen uns vom Acker an den Embalse de la Brena – ein wunderschöner See, welchen wir via schlammige Offroad-Piste erreichen.

Sonnenwetter

Zum ersten Mal scheint die Sonne, es ist warm und T-Shirt Wetter: Patrick räumt endlich sein Auto ein und entdeckt eine geborstene Büchse Tonic: Ganzes Auto klebt und braucht eine Reinigung. Ich lasse mal die Drohne fliegen und bin begeistert von der Aussicht und dem Sonnenuntergang. Wir duschen ausnahmsweise schon am Abend, da der Motor noch warm ist und Patrick dann keine Starthilfe benötigt fürs Duschen. Zum Abendessen gibt es ein Weissweinrisotto, das den Namen verdient (also mit einer Flasche Weisswein drin) und dazu Fleisch vom Grill.

Am Morgen scheint die Sonne – es gibt einfach nichts Besseres als den Tag gemütlich und mit Sonnenschein zu beginnen. Patrick räumt sein Auto nochmals ein und ich überlege mir, Kleider zu waschen, verzichte aber noch darauf. Es geht über Nebenstrassen in Richtung Algarve und heute sollten wir das portugisische Städtchen Sagres erreichen. Gleich nach der Grenze gibt es einen Kaffeestopp und wir spazieren über einen Holzsteg ans Meer: Weisser Sand, blaues Meer, weisse Schaumkronen – wir sind angekommen. Hinter uns – ein Disaster an Hotelburgen und Ferienwohnungen.

Ein Traum

Über Nebenstrassen und viel Verkehr tuckern wir der Küste entlang nach Sagres – dem äussersten Zipfel Portugals, welcher durch ein Fort bewacht wird: Maskenpflicht und Eintritt – ohne uns: Wir geniessen den Blick von der Klippe und bestaunen die Wellenbrecher – auf nach Norden, um unsere eigene Klippe zu becampen.

Nach rund einer Stunde fahrt über ausgetrampelte Kuhpfade und Offroad-Pisten erreichen wir eine Klippe auf welcher wir eine Wagenburg bauen – es regnet und ist windig – doch einmalig schön! Unter uns tost das Meer, vor uns versinkt die Sonne hinter Wolken und Meer und neben uns strahlt das Abendrot neben den blitzenden Gewitterwolken.

→

Ca. 100m neben uns parkt ein VW-Bus mit vier Deutschen Hippies: Sie versuchen im Wind etwas zu kochen, geben dann auf und verkriechen sich in ihrem Mobil, bis auch wir zu kalt haben und uns in die Landies legen, während der Wind am Auto rüttelt und die tosenden Wogen gegen die Klippen brechen.

Der Morgen ist kalt und grau. Die Hippies schlafen noch, als wir unser Frühstück kochen und im eiskalten Wind duschen. Der Tag verspricht nicht besser zu werden – doch wer im März campen geht, soll sich nicht beklagen: Über eine andere Piste finden wir auf den Asphalt zurück, nehmen die Küstenstrasse und erkunden noch einige Buchten.

Wo normalerweise 10-20 Camper stehen, steht jetzt ein verlassenes Feld von Abfalleimern. Die Holzstege zu den Aussichtspunkten sind menschenleer und die Restaurants sind alle geschlossen: Wir sind definitiv ausserhalb der Saison hier.

Fortsetzung folgt!

DOMAINE DE

Maison Blanche

YVES DE MESTRAL
VIGNERON-ENCAVEUR

1185 MONT s/ROLLE
SUISSE

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

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

Entdecken Sie auf unserer Website die grosse Vielfalt unserer Produktion!

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

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

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

«Dank **individualisiertem Marketing,** sichern wir Ihnen **messbare Vorteile** in der Kommunikation.»

AST&FISCHER
GEMEINSAM DIE ZUKUNFT DENKEN.

Shopping
Neues aus dem Clubshop

Text: Karin Suter Bilder: Karin Suter

Karin hat den Clubshop von Harry übernommen und aktualisiert aktuell das Angebot. Ihr könnt Euch auf Neues und wieder neu Aufgelegtes freuen. Alle Angebote unter www.lros-shop.ch

Der Shop-Bestand hat sich nach dem 35 Jahre LRoS Jubiläum stark reduziert und die Nachbestellung insbesondere im Bekleidungssektor erweist sich sehr schwierig.

Bei den Herren Hemden und Damen Blusen können wir keine Nachbestellungen bei dem Lieferanten mehr tätigen und ich bin mit Hochdruck dabei, Alternativen in einer ähnlichen Ausführung zu suchen. Ich hoffe, dass bis Ende Jahr einige neue Produkte in der Rubrik Bekleidung im Shop verfügbar sind.

Neuprodukte

Aufgrund der vielen positiven Rückmeldungen zu den am Jubiläum verschenkten Tassen, habe ich diese für den Kauf über den Shop nachbestellt. Und da das Logo wirklich sehr gelungen ist, habe ich ebenfalls mit diesem Logo coole Thermotrinkflaschen anfertigen lassen. Beide Produkte sind ab sofort im Shop erhältlich!

per 8. September 2022

Wir begrüssen unsere neuen Clubfreunde
Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux amis du club !

Herr Alexander Strub
9042 Speicher

Herr Marco Hunziker
7031 Laax

Herr Martin Wild
8634 Hombrechtikon

Herr Sandro Pozzi
8910 Affoltern am Albis

Herr Adrian Beck
3400 Burgdorf

Herr Mario Branzanti
8080 Zürich

Herr Brunio Gmür
8322 Madetswil

Frau Liliana Hermes
6370 Stans

Herr Sascha Dede
4051 Basel

Herr Reto Baumgartner
7000 Chur

Familie Urs und Lisbeth Lischer
6006 Luzern

Jubiläum: 30 Jahre
Frick Lukas
Hänzi Erich & Ursula
Hess Erich & Sandra
Jauch-Winzeler Mathias, Conny & Tim
Ming Anton & Heidi
Stoller Ulrich & Therese
Zürcher Jürg

Jubiläum: 25 Jahre
Bleuer Hanspeter
Hagenbucher Karl-Heinz
Ringger Cyrill
Ruchti David
Schnyder Kuno
Spring Marc
Triebs Stefan
Vesmanis Indulis Evalds

Jubiläum: 20 Jahre
Zimmermann Christian
Schmid Tobias
Locher Richy
Bürki Bruno J.
Schaad Benjamin
Mathier Amédée
Vorwerk-Arnold Peter
Rüegg Albert
Bitterli-Fünfschilling Stephan & Katrin
Burri Andreas
Steinke Markus
Dolf Burkhard & Andrea
Winkler Niklaus
Klotz Mohammed
Waldispühl Roland
Quintel Harald & Andrea
Oberholzer Florian

Jubiläum: 15 Jahre
Süss Stefan
Oppliger Ueli
Schmid Christian
Kohli Benno
Hermann Dominik
Reitzer Daniel
Lambert Romain
Salvenmoser Mischa
Aebi-Fuster Lukas & Astrid
Künzi Thomas & Cornelia
Beutler Christian
Zysset Peter & Elsa
Zollinger Ernst
Schneider Reto

Jubiläum: 10 Jahre
Brettschneider Rolf
Bänziger Werner Max
Buri Ernest
Alther Christoph & Anita
Schürch Hans
Walser Enrico
Egloff Jean-Paul & Tonia
Schmid Mike
Lüscher Daniel
Bürgi George
Gobel Cédric
de Bros Pascal
Müller Michael
Noth Daniel & Antje
Hochuli Roman
Aebi Rolf
Cortiula Daniele

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.

Präsidentin président	Barbara Glück, Widmen 20, 8634 Hombrechtikon M: 076 683 14 00 | president@lros.ch
Vize Präsident Vice-président	Thomas Strebel, Schulstrasse 4, 8415 Graeslikon M: 078 615 30 00 | vicepresident@lros.ch
Kassier caissier	Tom Hunziker, Bleichenbergstrasse 13, 4563 Biberist M: 079 315 05 58 | treasurer@lros.ch
Sekretär secrétaire	Claudia Frehner, Auensteinerstrasse 14, 5023 Biberstein M: 079 698 74 48 | secretary@lros.ch
Magazin Redaktion magazine	Olaf Grewe, Dorngasse 43, 8967 Widen M: 078 781 38 26 | clubmagazine@lros.ch
Magazin Anzeigen / Vertrieb magazine	Barbara Glück, Widmen 20, 8634 Hombrechtikon M: 076 683 14 00 | clubmagazine@lros.ch
Serie Beratung conseils techniques Séries	Patrick Amann, Chrummacherweg 4A, 4460 Gelterkinden M: 076 371 64 32 | T: 061 971 64 32 | seriesone@lros.ch
Shop Boutique du club	Karin Suter, Mattenweg 1, 5040 Schöftland M: 079 611 42 13 | shop@lros.ch
Technische Beratung / Ersatzteile conseils techniques / pièces détachées	Heinz Degen, Schulstrasse 10, 4302 Augst T: 061 811 20 12 | M: 079 337 57 11 | techinfo@lros.ch

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.

Anlässe

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

Oktober Höck bei Anna / 4x4 Manufaktur
28. Oktober 2022, ab 18 Uhr
Bubikonerstrasse 41a in CH-8635 Dürnten

Happy Driving Day am Waffenplatz Bure
12. November 2022
Ankunft im Biwak am 11. November ab 18:00 Uhr in der Waldhütte von Fahy

Raclette bei Kuno
25. November 2022, ab 18 Uhr
Traveltech, Obernauerstrasse 4, 6010 Kriens

SAFE THE DATE: 35 Jahre LRCH (Niederlande)
18.-21. Mai 2023
Infos: www.lrch.nl/35yrs

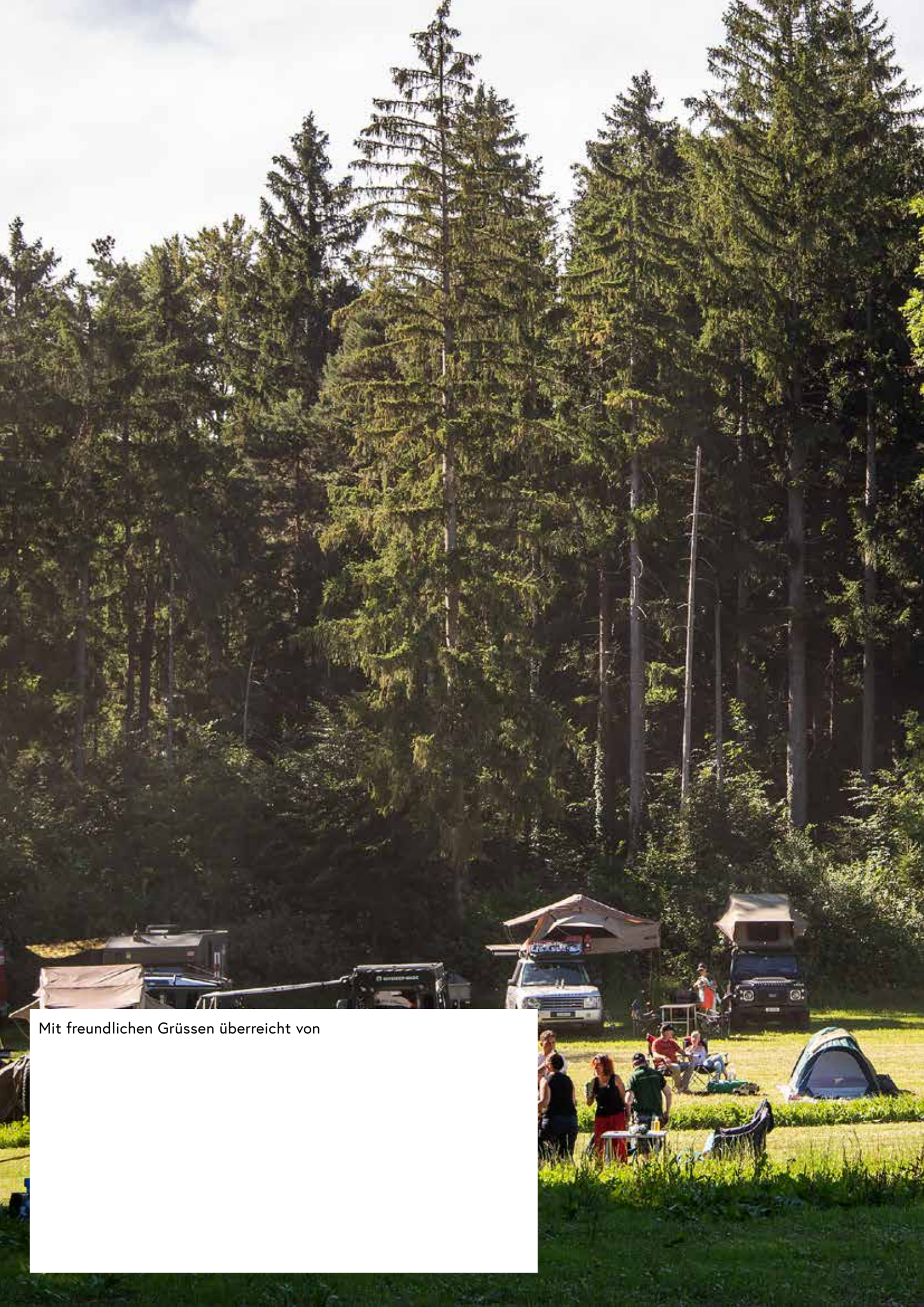
Online-Anmeldungen / Inscription on-line: www.lros.ch/mitglied-werden

Das offizielle Magazin der Land-Rover of Switzerland wird im 30. 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: 14.04.2022 | 02: 29.06.2022 | 03: 28.09.2022 | 04: 01.12.2022
Redaktionsschluss	01: 22.02.2022 | 02: 24.05.2022 | 03: 28.08.2022 | 04: 31.10.2022

Inseratekosten pro Ausgabe			
213 x 76 mm (¼ Seite)	CHF	100.00	auch randabfallend, inkl. 3mm Anschnitt
213 x 152 mm (½ 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.



Mit freundlichen Grüssen überreicht von