

LAND ROVER MAGAZIN

DAS OFFIZIELLE CLUB-ORGAN DES
LAND-ROVERS OF SWITZERLAND

TERMIN DES JAHRES GENERALVERSAMMLUNG

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



Seite / page 12
Serieberatung im Modell



Seite / page 16
Hubraum und Dieselrauch
ein Cummins-Landy



Seite / page 28
Die spezielle Reise
des BlueLandy



Seite / page 36
Rückblick GV 2022

Titelbild: Blick in den Innenhof
des Verkehrshauses an der GV des
LROS ©Seraina Boner

Inhaltsverzeichnis

Am Steuer des LROS	
Au volant du LROS	4
Kurznews	6
Technikecke mit Indulis	8
Bergrennen Hemberg	27
Adventure Thenissey	52
Impressum, Neumitglieder Agenda und Clubshop	54

Impressum

Das Clubmagazin des Land-Rovers of Switzerland (LROS) erscheint viermal jährlich mit Beiträgen von Clubmitgliedern oder Land Rover Freunden. Sendet uns Eure Geschichten über Reisen, Umbauten und Erlebnisse zu. Die Redaktion behält sich das Recht vor, 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



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



AM STEUER DES LROs



Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde

Das war vielleicht ein Auftakt – über 220 Personen nahmen an unserer Generalversammlung im Verkehrshaus teil. Es war uns eine Freude, Euch so zahlreich begrüssen zu können und gemeinsam einen super Start in das neue Clubjahr hinlegen zu können. Danke schön!

Wir freuen uns vor allem, dass wir mit Christof ein neues Vorstandsmitglied erhalten haben und auch Claus Coester, Patrick Gerber und Roland Stöckli sich als Revisoren zur Verfügung gestellt haben. Das ist nicht selbstverständlich und wir schätzen das sehr! Nur mit Euch zusammen und Eurem Engagement für den Club können wir als LROs funktionieren. Mich und den gesamten Vorstand freut das ungemein, dieses Mit- und Füreinander zu erleben. Die GV hat uns das spüren lassen.

Und nun ist das Clubjahr schon fulminant gestartet und es geht Schlag auf Schlag weiter mit einem reich gespickten Jahresprogramm von Euch und für Euch.

Im Heft findet Ihr die gefüllte Agenda vom 1. Halbjahr. Damit Thomas die Arbeit nicht ausgeht, meldet Eure Ideen für Anlässe oder Höcks weiterhin gerne bei ihm an. Wie an der GV gesagt, wir machen gerne mehr Anlässe, um Allen etwas bieten zu können.

Aber auch «hinter den Kulissen» wird gearbeitet. Der Vorstand hat inzwischen getagt und jeder hat mal alle Karten auf den Tisch gelegt. Eine ganze Reihe von Vorschlägen und Themen wurden bearbeitet und auch terminiert. Über Neuigkeiten halten wir Euch auf dem Laufenden.

Nun wünsche ich Euch und uns eine gute Zeit und einen hoffentlich baldigen schönen Frühling.

Herzliche Grüsse,
Eure Babs

AU VOLANT DU LROs

Chères amies et chers amis du club

C'était peut-être un lancement - plus de 220 personnes ont participé à notre assemblée générale au Musée des transports. Nous avons été ravis de vous accueillir en si grand nombre et de démarrer ensemble la nouvelle année du club en beauté. Merci beaucoup !

Nous sommes surtout heureux d'avoir accueilli Christof, qui a rejoint le comité et Claus Coester, Patrick Gerber et Roland Stöckli, qui se sont proposés comme réviseurs. Cela ne va pas de soi et nous l'apprécions beaucoup ! Ce n'est qu'avec vous tous et votre engagement pour le club que nous pouvons fonctionner en tant que LROs. Moi-même et l'ensemble du comité sommes très heureux de vivre cette collaboration et ce soutien mutuel. L'AG nous l'a fait sentir.

Et voilà que l'année du club a déjà brillamment démarré et qu'elle se poursuit avec un programme annuel riche et varié, fait par vous et pour vous. Vous trouverez dans le magazine l'agenda bien rempli du premier semestre. Pour que Thomas ne soit pas à court de travail, n'hésitez pas à nous faire part de vos idées de manifestations ou de rencontres. Comme nous l'avons dit lors de l'AG, nous aimerions organiser davantage de manifestations afin de pouvoir offrir des activités à tous.

Également derrière les coulisses, on travaille. Le comité s'est déjà réuni et chacun a exposé son point de vue. Toute une série de propositions et de thèmes ont été traités et des dates ont été fixées. Nous vous tiendrons au courant des nouveautés.

Je vous souhaite à vous et à nous une bonne période et, je l'espère, un beau printemps.

Votre Babs





PARK-REGELN



Aus Mollis (siehe Heft 3/2022) erreichte uns die Kunde, dass Land-Rover Fahrerinnen und Fahrer schlecht im Parkieren seien.

Wir sehen auf den beiden Bildern a) zwei Defender präzise in zwei Parkfeldern platziert und b) ein Automobil aus kontinentaleuropäischer Fertigung irgendwie etwas liederlich abgestellt. Nicht einmal die Linie ist mittig getroffen.

Text & Bild: Thomas Schlup

TREFFSICHER? – Nicht wirklich. Der weisse nicht tropfende fahrbare Untersatz ist deutlich schwächer eingeparkt worden, als unsere britischen Schlacht-rösser.



TISCHTUCH-MALEREIEN

Zu Zeiten der Höhlenmenschen war es Usus, dass Szenen aus dem Leben und für das Leben in Malereien verewigt wurden. Gefunden wurden die Malereien zumeist Jahrhunderte wenn nicht sogar Jahrtausende später.

Anders nun in diesem Fall. Ziemlich präzise lassen sich diese seltenen Funde von LROS-Kunstwerken datieren: 29. Januar 2023. Da fanden Franziska und Jan van Oosterhout diese Zeichnungen auf den Tischtüchern der Tische im Versammlungssaal des Luzerner Verkehrshauses. An der Generalversammlung hinterliessen uns Nachwuchskünstler und kommende Landy-Fahrer diese tollen Bilder. Vielen Dank an die Entdecker aber vor allem an die Künstlerinnen und Künstler.

Text: Olaf Grewe Bild: LROS-Nachwuchskünstler



GESUCHT – Der Herr mit Bart, Brille und Ohrring möge ich bitte melden. Ein Abgleich zwischen einem Passbild und diesem auf das Tischtuch im Verkehrshaus gezeichneten Phantombildes muss hergestellt werden.





Das Problem

Unser Titelfoto zeigt es deutlich: ein 40 Jahre alter Getriebeölverlauf, stetig von oben aus dem Deckel (keine eigene Teilenummer, dafür: NSS = Not Served Separately; das bedeutet, dass LR den Deckel nur in Verbindung mit dem gesamten Getriebegehäuse 606881 bzw. FRC7967 liefert) der Schaltwellen kommend, sich an der Getriebeölablass-Schraube (540870, 608246) sammelnd, um dann auf den Boden zu tropfen. Im Laufe der Zeit hat sich das Öl (SAE 90 EP) so stark in das Gussgehäuse des Getriebes ‚gebrannt‘, dass es viel Mühe bedarf, den Bereich ordentlich zu säubern. Ein Prüflingenieur wird gleich mit dem Zeigefinger auf die Laufnase zeigen, denn der Verdacht liegt ja durchaus nahe, dass dort weiterhin das Öl läuft.

Erste eigene Lösungsversuche

Ich nehme es vorweg: die eigenen Lösungsversuche hielten schon eine Weile, aber eben nur eine Weile. Der erste Gedanke war eindeutig: der Deckel braucht eine neue Dichtung.

Nur: der Deckel hat keine Dichtung und es gibt auch keine Dichtung dafür von Land Rover. Natürlich kann man sich eine Papierdichtung selbst zuschneiden, aber es wäre ein Fehler. Eine Dichtung, auch wenn sie sehr dünn wäre, würde den Deckel etwas anheben und die Gummi O-Ringe der Schaltwellen würden nach oben jede Menge Spritzöl durchlassen. Also müssen die O-Ringe der Schaltwellen getauscht werden. Und Ja, ich habe sie alle nach und nach durchprobiert, die von Land Rover (272596/FRC6468 für den 1./2. Und 3./4. Gang; 272597/TRS1114L für den Rückwärtsgang und die beiden seitlichen Dichtungen der Schaltwellenverriegelung 5852), AllMakes4x4, jetzt zu BritPart gehörend, Bearmach, seit Oktober insolvent und BritPart. Alle Dichtringe haben gehalten, jedoch nur für einen kurzen Zeitraum.

Die Lösung – doppelte Dichtungen

Manchmal helfen ja auch Zufälle – und so auch hier. Über die Internetseite www.land-rover-serie.de bin

ich zu Christof Reuter gekommen. Auch er hat sich ausgiebig mit dem Problem beschäftigt und durch Tüfteln Dichtungen gefunden, die den permanenten Ölverlust deutlich bis ganz reduzieren. Der Clou ist, dass er jeweils zwei Dichtungen nutzt, um dem Übel ein Ende zu bereiten. Die erste Dichtung, die aufgeschoben wird, ist im Querschnitt rund, also wie gehabt. Doch dann folgt, genau angepasst eine weitere Dichtung, die im Querschnitt quadratisch ist, ein sogenannter X-Ring bzw. Quadring. Die Seitenwände des Ringes sind nach innen gewölbt, passen sich somit genau der zuvor montierten runden Dichtung an. Aber nicht genug, denn Christof Reuter verwendet auch andere Halbleche für die Dichtringe. Serienmässig sind zwei dünne, 1,6mm dicke Bleche (241598) verbaut. Jetzt kommt ein einteiliges, neu gefertigtes Blech zum Einsatz, das 3,0mm dick ist.

Ich habe von Christof Reuter (christof@land-rover-serie.de) einen kompletten Montagesatz gekauft. Die neuen Dichtungen für 7,00 EUR, dazu zwei originale Seitendichtungen zu je 0,75 EUR



AUSGETROPFT

Dem Getriebe auf die Schliche gekommen.
Endlich kein Öl mehr aus den Schaltwellen.

Text: Indulis Vesmanis Bilder: Eigene und Christof Reuter (November 2022)

Wer Land Rover Serie fährt, der kennt das Problem mit tropfendem Getriebe und Motor. In der Tat, es ist mir immer oberpeinlich, wenn ich zum Beispiel meine Schwester besuche und als erstes eine Pappe unter den Land Rover 88D schieben muss, damit ich sie hoffentlich mal wieder besuchen darf – ohne den erhobenen Zeigefinger. Das geht eigentlich gar nicht und so haben nicht nur ich, sondern viele von uns sich ausgiebig mit dem Problem des austretenden Öles aus den Schaltwellen des LT76 Getriebes befasst.



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 !

und das neue Halblech für 5,50 EUR, alles bei weltweitem Versand von 2,80 EUR. Die aufgerufenen Preise sind nicht übersteuert, ganz im Gegenteil.

Nun, die Montage ist, mal so' nicht zu machen. Es dauert schon eine ganze Weile und wer sich zuvor über irgendwas in der Welt aufgeregt hat, der sollte den Tausch der Dichtungen verschieben. Denn garantiert fällt dann eine der drei Schaltwellenkugeln (1643) bei der Demontage der drei Schaltwellen ins Getriebe und dann heisst es: «Sorry, we have

a problem». Mit einem Magnetstab, Glück und Geduld kann man die Kugel aus dem Getriebe fischen.

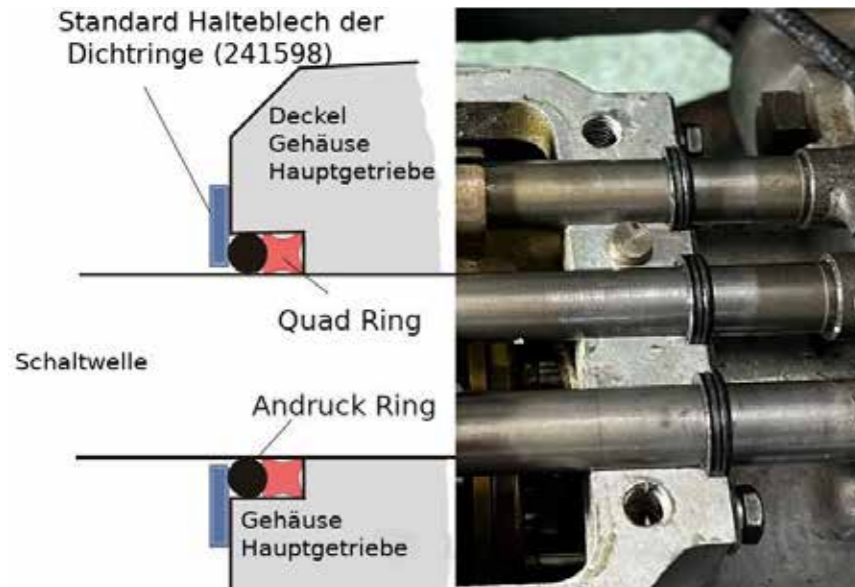
Ich habe die Montage durchgeführt, folgte dabei der Anleitung, die Christof Reuter unter www.land-rover-serie.de/lt76/ geschrieben hat. Seine Anleitung umfasst 33 beschriebene und bebilderte Schritte – die beste Anleitung, die ich je gesehen habe. Und ein dünn aufgetragenes Dichtmittel (z.B. blaues Hylomar M) kommt zum Schluss auf die Gehäusekantenanten (und nur dort).

Fazit

Neuartige Schaltwellenabdichtungen, in Verbindung mit einem verstärkten Halblech für die Dichtungen, helfen tatsächlich. Sie minimieren das Tropfen des Getriebes aus dem Schaltwellendeckel, hervorgerufen durch die Schleuderschmierung, dass man dem Land Rover Getriebe (LT76) mit gutem Gewissen bescheinigen kann, dass es ‚trocken‘ ist – und das zu einem kleinen Preis, also Daumen hoch.



Standard Halblech der Dichtringe (241598)



BLICK AUF DIE LÖSUNG – Links oben sieht Ihr drei doppelte neue Schaltwellendichtringe in Position. Darunter sind in der Grafik neue Schaltwellendichtungen abgebildet. Die runden O-Ringe, darunter die X-Ringe/Quadringe und unten die beiden seitlichen Abdichtungen.

Rechts oben sind die serienmässig verbauten Halbleche (1,6mm dick) für die Dichtringe zu sehen, darunter das neue, einteilige Halblech, 3mm stark.



DEIN OFFROAD-AUSRÜSTER FÜR FAHRZEUG & REISENDE



Nakatanenga
4x4-Equipment

info@nakatanenga.de
www.nakatanenga.de



DIE FALSCHER ABZWEIGUNG?
NEIN, GENAU DIE RICHTIGE!

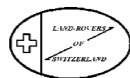


VON MODELLEN UND OLDTIMERN

Text und Bilder: Patrick Amann

Nun ist die GV auch schon wieder Geschichte und ich danke Euch für meine Wiederwahl in den LROS- Vorstand. Gleichzeitig freue ich mich aber auch, dass ich mit Prisca Greminger meine Nachfolge in die Wege leiten konnte. Sie wird mich in diesem Jahr ein wenig begleiten, um anschliessend meine Aufgaben übernehmen zu können.

LAND-ROVERS OF SWITZERLAND
CLUB-ZEITSCHRIFT 1/2003



Modell- und Sammler-Ecke

Corgi mit neuen Formen!

Nun baut Corgi auch einen Defender in 1:43 und in verschiedenen Versionen. So gibt es einen schlicht grünen 110er Station, einen vom englischen AA auch in der Farbe und Bedruckung und je einen von Polizei und Feuerwehr. Jeden einzeln zu beschreiben wäre zu aufwendig. Hier nur einige Details. Feuerwehr und Polizei haben vor den Hauptscheinwerfern noch Lampenschutzgitter. Die Feuerwehr ist auch ein 110 Hardtop, alle anderen sind 5türen Station. Die Fahrzeuge der Kommunen sind sehr aufwendig bedruckt und bemalt. Angekündigt sind die Modelle von März bis Juni 2003. Die Preise liegen bei ca. 30 Euro.

Corgi Toy Collection

Diese Bezeichnung steht für zwei neue 109 Serie III Modelle im Maßstab 1:36. Es sind dies ein 109 mit Pferdeanhänger, seitlich etwas Schmutz und wieder ein LR vom britischen AA.

Corgi Showcase Collection

Dies sind Militär-Fahr- und Flugzeuge, die auf verschiedenen Kriegsschauplätzen im Einsatz waren. Maßstab ca. 1:60? Einer dieser Modelle, die es immer nur im ViererSet gibt, beinhaltet einen 88er S II mit Plane. Ein anderes Set, das nichts mit Krieg zu tun hat, sondern vier verschiedene Feuerwehrmodel-

le aus vier verschiedenen Ländern beinhaltet, hat auch einen Landy im Programm. Dies ist ein 88er S II Pickup mit Feuerwehraufbau. Reserverad auf der Haube, ein, ich denke mal Saugschlauch, liegt von Kotflügel zu Kotflügel und auf der Ladefläche ist eine Schlauchtrommel angebracht. Das Modell in der Grundfarbe rot ist an den Seiten silbern abgesetzt. Schläuche und Reifen sind in schwarz. Man spricht davon, dass diese Sets nur für den amerikanischen Markt bestimmt sind. Das kann ich nicht glauben, da verschiedene Händler die Ländys einzeln anbieten. Auch auf guten Börsen sind sie zu finden.

Neues auch von Eagle's Race in 1:18

Abgesehen davon, das sich der Name auf der Verpackung geändert hat, ist das Modell wie alle anderen auch in Schön-

(Fortsetzung auf Seite 32)



Ich habe vor langer Zeit vom ehemaligen Heftli-Schruuber Urs Spielhofer eine Schachtel erhalten. Darin hat er mir ein paar alte Fotos zurückgegeben, die er in den alten Ausgaben von unserem Landy-Heft verwendet hat. Damals war das nicht so einfach mit Fotos ins Heft bringen. Das meiste Bildmaterial war auf Papier im Format 9x13 und für eine schöne Collage hat man Schere und Leimstift verwendet. Nicht zu vergleichen mit heute, wo jede Handy-Kamera bessere Bilder macht. Mit ein paar Klicks sind die Bilder im Heft. Aber jetzt schweife ich ab, das ist Olafs Metier.

Fundstücke

Aus dieser Zeit sind mir ein paar Papier-Bilder in die Finger geraten von einem Holz-Land-Rover im Massstab 1:16. Gleich kamen mir die Erinnerungen hoch, dass ich damals von Uwe Rohlfing vom Deutschen Land Rover Club e.V. einige dieser Model habe schicken lassen und in der Schweiz verkauft habe. Aber nicht nur das, damals gab es bei uns im Landy-Heft eine eigene Rubrik für die Modellauto-Sammler «Modell- und Sammler-Ecke». Nein ich rede nicht von den ferngesteuerten Modellen die Heute bis aufs letzte Detail nachgebaut werden können. Ich rede von den Modellen im Massstab 1:64 oder 1:160 die man in die Vitrine stellen konnte. Modelle von den Marken Bush, Corgi, Matchbox, Solido. Uwe hat da einiges geschrieben und unser Heft aufgewertet.



MODELLE AUS EINER ANDEREN ZEIT – Modelle, in denen noch viel Liebe steckt. Zwei Modelle aus Holz im Massstab 1:16. Daneben die Corgi und Matchbox Modelle.



Aktuelle Leidenschaft

Damals war der Land-Rover noch viel mehr präsent in den Medien und auf der Strasse. Daher gabes auch von den diversen Spielzeug-Herstellern fast jeden Monat etwas Neues. Ich kann mich erinnern, dass viele Mitglieder von uns gespannt darauf gewartet haben, auf die Neuerscheinungen oder andere Entdeckungen.

Die Modellautos waren Diskussions-themen in gewissen Kreisen bei jedem Höck und es wurde auch fleissig getauscht. Als Vorlage der Lieferanten waren vor allem bekannte und gängige Modelle auf der Strasse, die in Miniaturen auf den Markt kamen.

Heisse Ware

Damals war die Camel-Trophy noch sehr aktuell und entsprechend gab es auch eine Camel-Trophy Uhr (Merchandising). Diese Uhr wurde in der Auslage der Uhren-Geschäfte mit

einem Land-Rover angeboten. Einige von uns Sammler waren wild auf dieses Modell aber nicht auf die Uhr. Die Händler wurden angewiesen das Modell nicht zu verkaufen. So kam es, dass die wenigen verfügbaren Modelle, die es auf dem Schwarzmarkt gab, zu horrenden Preisen gehandelt wurden.

Dies ist ein Hype, der in der letzten Zeit etwas abgeflacht ist. Nicht nur die Jagd auf Camel-Trophy Land-Rover sondern allgemein die Lust am Sammeln von Land-Rover Modellautos. Ich habe festgestellt, dass ich da auch ein wenig zu den Dinosauriern gehöre und mich auf einem aussterbenden Pfad bewege.

Trotzdem freue ich mich aber über die Modelle von Corgi, die bei mir in der Vitrine stehen. Einfach, weil es Kindheitserinnerungen sind und ich selbst als kleiner Junge noch damit gespielt habe. Der 109 Pickup von Corgi war damals in meiner Kindheit ideal am Dinge zu transportieren.

Heute steht er in der Vitrine und es wird nicht mehr damit gespielt, wenn auch mein Enkel sich schon begeistert vor die Vitrine gestellt hat.

In der Zwischenzeit sind mir alle meine Stücke in meiner Vitrine ans Herz gewachsen, nicht nur mein 109 Pickup von Corgi. Fast zu jedem Model kann ich eine Geschichte erzählen, wie ich zu dem Modell kam. Da gibt es die kleinen Modelle aus Silber, die ich im Jahr 2000 von meiner Norwegenreise von einer Silberschmiedin nach Hause brachte; aber auch den ganz alten Matchbox, den ich auf einer Börse in Olten 1998 gekauft habe. Ja, das sind nur zwei Beispiele von meiner fast 800 Fahrzeuge umfassenden Sammlung.

Wie sieht das bei euch aus, gibt es noch die Sammler unter euch? Gibt es noch Leute, die sich Vitrinen füllen mit Dingen, die einfach schön zum ansehen sind? Ich würde mich auf eine Antwort freuen.



FIVA Update

Am 28.1.2023, gleich vor der GV des LRoS sind alle Fahrzeuginspektoren, die euch helfen einen FIVA-Identity-Card zu erhalten, an der Ausbildung in Baden gewesen. Neu heissen wir nicht mehr Fahrzeuginspektoren, sondern «Scrutineers».

Online First

Die wichtigste Neuerung für Euch sowie für den Erhalt einer FIVA-Identity-Card ist folgendes. Der Antrag kann nur noch online erstellt werden! Der Antrag muss von Euch selbst erfasst werden bei der FIVA unter www.fivamembers.org

Diese ersten Schritte können NICHT durch die Scrutineers erfolgen und müssen zwingend durch den Fahrzeug-Halter gemacht werden. Ich weiss, dass es dies nicht einfacher macht und gewisse Leute Mühe haben, Fotos und Dokumentationen im Drag-and-Drop-Verfahren online zu erfassen.

Wir vom Vorstand und den Scrutineers werden diese Problematik diskutieren. Es muss eine Möglichkeit geben, auch für PC-ungeübte Leute einen FIVA-Identity-Card zu erhalten. Wenn es auch durch Bezahlung des Aufwandes ist, den ein Scrutineer hat. Mehr darüber werdet ihr erfahren, sobald ich mehr weiss.

Mehraufwand

Wir Scrutineers müssen nun auch einer Datenschutzerklärung der FIVA zustimmen und wir haben auch eine Leistungsvereinbarung mit dem SHVF. Wie ihr seht, wird die ganze Sache für uns auch «seriöser» und aufwendiger. Nicht verwunderlich, da in einigen Kantonen der Status des Oldtimers nur noch mit einer FIVA-Identity-Card erteilt wird.

In diesem Sinne bin ich gespannt, wie es weiter geht.

Patrick Amann



VIELFALT – Bei Patrick versammeln sich die schönsten Modelle von Land Rover Fahrzeugen in den Regalen. Wer auch eine tolle Sammlung hat, darf sich gerne bei ihm melden.





Ihr Fachbetrieb für

VW • Audi • Seat • Skoda
Landrover • 4x4 • Wohnmobile

Reparatur-und Service aller Marken



Ihr Auto. Unsere Kompetenz.



FARAG AG 5073 Gipf-Oberfrick www.farag.ch 062 871 23 80

IM DIESEL-RAU(S)CH

Wie ein Cummins Motor in einen Land Rover kommt

Text & Bilder: Robert Stevenson (Januar 2023)

Cummins Motoren stehen für Leistung. Viel Leistung. Klar, dass ich einen Cummins in meinem 90er Defender haben wollte. Ich gehe hier mal ein wenig ins Detail.



DIE BASIS – Der grüne 90er Cab Defender weiss noch nicht, was aus ihm werden wird. Eine spannende Verwandlung wird es geben..



Mein 90er war mein ersten Landy – den ich 2005 als «stock» kaufte, also als Fahrzeug im Originalzustand. Damals war er noch grün und ein Cab mit einem 200tdi Motor. Den hatte schon der Vorbesitzer eingebaut. Ich habe in der Zeit mit dem Auto viel gelernt – angefangen beim Austauschen des Zahnriemen bis zum Kupplungswechsel. Zu diesen Zeiten war ich viel Offroad fahren und man bekam noch günstig an Ersatzteile.

Umbauwunsch

Nach einem Jahr wollte ich keinen Kasten mehr. Doch die Alternative mit Pritsche wäre mir im Innenraum, zu klein. Ich wollte eine Mischung, eine kleine Pritsche, um Abschleppseile oder Holz beim Camping zu transportieren, aber auch ein wenig Platz hinter den Sitzen, den ich für meinen Schlafsack und mein Zelt nutzen kann.

So war die Idee meines «KingCab» geboren, mit einem verkürzten Dach und Seitenteilen. Alle die einen 90er Cab ohne Fenster fahren wissen, wie gross der tote Winkel ist. Daher habe ich noch zwei kleine Fenster am Heck eingebaut.

Wie kam ich auf den Cummins-Umbau?

Der Cummins 6BT ist ein 5,883 cc, 6 Zylinder Motor der zwischen 1989 und 1998 von Cummins in den USA gebaut wurde. Eigentlich ist der Motor nur in LKWs von DAF und Traktoren von Case New Holland zu finden. Allerdings findet man ihn jetzt in ca. 120-150 Land Rovern. Die meisten befinden sich in Defender, aber es gibt schon welche in Discovery I & II und auch ein paar in 101ern.

Vor vielen Jahren hatte ich durch meinen Englischen Landy-Freundeskreis die Möglichkeit, mit einem Cummins-Landy mitzufahren. Das Erlebnis war unvergesslich – ich musste einfach einen selber bauen!

Als Vorwarnung – vieles was ihr gleich lest, ist leider nicht in der Schweiz in meiner Form zulassungsfähig. Das heisst nicht, das es nicht machbar ist. Es gibt schon den ersten Cummins-Landy in der Schweiz, genauer gesagt im Raum Bern. Der Eigentümer hat einen 6 Zylinder Cummins in einen 110er eingebaut.





FORTSCHRITTE – Die Reise des Land Rover Cummins begann mit einer Ruine. Der alte DAF LKW stand zum Ausschlichten bereit und enthielt den von Rob begehrten Cummins Motor. Natürlich musste dazu der alte Motor raus und der neue aufbereitet werden. Frisch lackiert und erstrahlt der in neuem, frischen Glanz. Der Einbau kann erfolgen. Aber auch dafür musste Rob noch einiges fertigen lassen und einstellen - unter anderem eine Nockenwelle..

eingebaut und hat ihn entsprechend in die Schweiz sauber zugelassen. Ich habe ihn natürlich mit einigem Material aus England geholfen, alles ist machbar! Falls ihr den Kontakt zu ihm haben wollt, dann könnt ihr mich gerne anschreiben.

Suche nach einem Motor

Der erste Schritt war, einen Motor zu finden. Dies war zu dem Zeitpunkt ziemlich einfach, da die alten DAFs so schnell wie ein Land Rover rosten! In UK waren zu dem Zeitpunkt (vor vier Jahren) überall in «Schlachthöfen» DAFs zu finden. Eines Tages bekam ich einen Anruf von einer meiner Landy-Freunde der sagte «Rob, I found you a proper engine, with more litres than you can buy your milk in!» («Rob, ich habe einen

richtigen Motor für dich gefunden, mit mehr Litern Volumen, als du für deine tägliche Milch brauchst!»). Heisst: Das ist richtig viel Hubraum!

Der Motor war noch im Lastwagen. Und ich wurde gewarnt: der ist gross! Für 650 Pfund wäre er zu haben, quasi das ganze vordere Teil vom LKW nur ohne Kabine. Folgendes gehörte dann mir: Motor, LKW-Rahmen, Kühler, Luft Tanks.

Leistung satt

Der Motor von einem Cummins wiegt 498kg, aber dafür bekommt man doppelt soviel Drehmoment wie einen 300Tdi. Das Drehmoment bei einem originale Cummins 6BT (ein wassergekühlter langhubiger 5,9-Liter-Reihensechszylinder Diesel-

motor) liegt bei ca. 548Nm mit 166PS gegenüber einen 300Tdi: 264 und 111PS. Ich musste das einfach machen.

Ich fing an, alles von meinem neugekauften LKW zu zerlegen. Dabei musste ich aufpassen, noch nichts wegzuschmeissen. Ich habe den Motor erst mal auf eine Palette gestellt, bis ich mir selber einen Motorhalter geschweisst hatte. Es gab einiges zu tun, bevor der einbaubereit war, einiges das gemacht werden musste und einiges das ich einfach machen wollte.

Die «will» Liste.

Als erstes wollte ich die Kardanwelle tauschen. Die Firma Cummins war zu dieser Zeit enorm wegen der Abgasnormendebatte unter Druck. Daher

wurden die 6BT Motoren mit einer «sanfteren» Kardanwelle in Europa gebaut. Es gibt aber eine Kardanwelle von «pre Euro 2» CPL Motor – ein kurzer Anruf bei Freunden, 80 Pfund ärmer und die Kardanwelle war bei mir.

Als nächstes auf der Liste stand es, die Ventile zu tauschen. Bei einem Cummins ist dies eine grössere Arbeit – der Motor muss aufgestellt werden. Der Motor muss auf dem Schwungrad sitzen, damit, wenn man die Kurbelwelle rauszieht, nicht alle Ventile in den Block reinfallen. Beim Wiedereinbau von den Ventilen und der Kardanwelle hat man die Möglichkeit, das Ventilöffnungszeiten nach vorne zu drehen.

Vorher sagte ich das Cummins wegen Abgasnormen in den 90er Jahren vieles

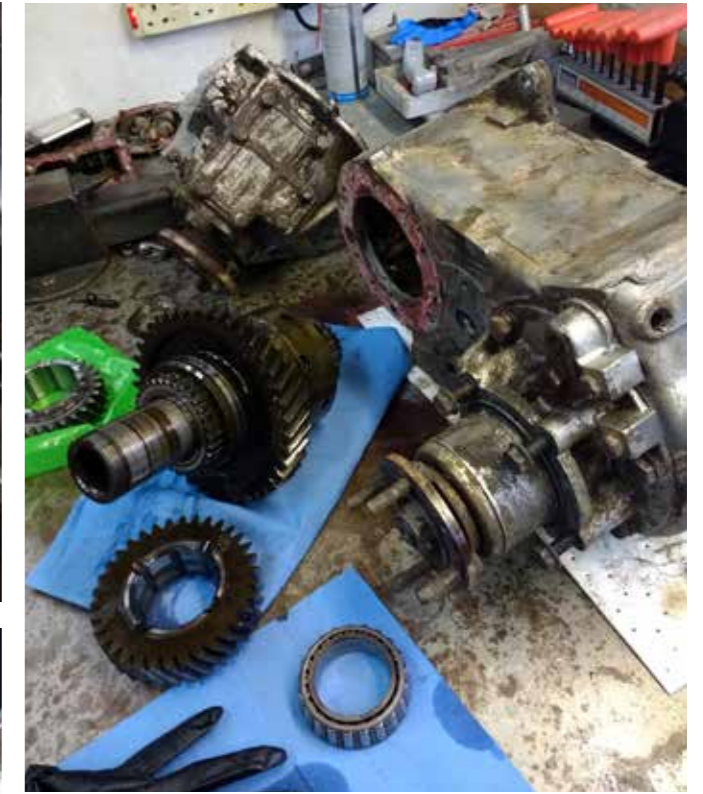
machen mussten. Eine dieser Massnahmen war es auch, die Einstellungen des Motors und der Nockenwellensteuerung zu verändern. Der Motor wurde in Europa mit einer «zurück getimten» Position ausgeliefert – heisst alle Ventil Einspritzpumpen auf allen B-Series Motoren waren auf das Timing «Position E» = Economy eingestellt. Nur so konnte Cummins seine Motoren unter die gesetzlich vorgeschriebenen NOx Werte bekommen.

Allerdings waren mir ein paar andere Sachen wichtiger. Und die Ziele wie z.B. aggressiver Rauch, mehr Leistung und einen besseren Verbrauch erreiche ich nur, wenn ich das Timing auf «Position C» ändere. Wie die Amerikaner sagen «more Cummins ,crack'« (grob übersetzt: Mehr Cummins-Rausch).

Als letztes auf der «Wunschliste» stand es, den Motor zu lackieren. Nachdem die o.g. Arbeiten fertig waren, und ich den Motor wieder als Rumpf zusammengebaut hatte, wurde er grundiert und schwarz lackiert. Ein/zwei Teile wollte ich dennoch unbedingt in der gleichen Farbe wie meinem 90er haben.

Eng, enger, Defender

Es ist schwer einen LKW Motor in einen Defender einzubauen. Der Anlasser für das riesige Schwungrad liegt 5cm weiter links von meinem linken Kupplungsfuss (Ich habe die Fahrerseite rechts), dazu musste ich ein kleines Dreieck von dem Fussblech ausschneiden und neu einschweissen und der sechste Zylinder ist nur 20 cm entfernt. Es gibt einiges zu machen, um alles einzubauen.



ZAHNRÄDER – Oben sieht man deutlich, welche Arbeiten im Getriebetunnel nötig waren. Rechts oben und links unten sieht Ihr dann, wie ich die einzelnen Zähne zählte, um die passende Übersetzung zu erreichen. Das Verteilergetriebe habe ich auf 1:003 umgebaut und das Timing auf C umgestellt. Unten links und rechts möchte ich Euch das Endergebnis vorstellen. Gelungen, oder?

Die «muss» Liste

Dann gab es einige wichtige Dinge zu erledigen. So musste ich die Ölwanne um 180 Grad drehen, da sie sonst von der Vorderachse getroffen wird.

Das heisst, dass das Rohr der Ölzufuhr auch verlängert werden musste – dies gab es für unter 50 Britische Pfund zu kaufen. Dann musste der Ölmesstab auch nach hinten gebracht werden und ich musste dazu dann ein neues Loch in der Ölwanne finden.

Spannung

Nächste Herausforderung: Die Stromversorgung. Ein LKW läuft mit einer Spannung von 24 Volt, mein Landy mit 12 Volt. Heisst, Anlasser, Lichtmaschine und der Abstellhubmagnet müssen auf 12 Volt geändert werden.

Ich habe einen Lichtmaschine von einem TD5 genommen, da der TD5 eine Vakuumpumpe für die Bremsen benötigt. Um den passenden Anlasser zu bekommen, musste ich die Zähne auf dem Schwungrad

zählen und dann eine Firma beauftragen, das für mich so zu bauen. Mittlerweile sind sie für Cummins-Umbauten leicht verfügbar.

Übersetzung

Ich wollte den Allradantrieb behalten, aber wie soll ich das Verteilergetriebe hinten auf das riesige LKW-Getriebe (ZF) bekommen? Auch hier gibt es ein Adapterplatte aus CNC gefertigt für ca. 250 Pfund zu kaufen. Alles was man braucht, ist entweder gegen Geld oder Zeit machbar – typisch Landrover!

Allerdings gab es noch eine zusätzliche Komplexität: die Verteilergetriebe im Landrover sind normalerweise mit einem «input gear» von 1:410, ausser in einem Discovery 1:211 (viele Defender verwenden ein Disco Verteilergetriebe mit 1:211, um die Drehzahl für angenehme Autobahnfahrten zu reduzieren). Aber für einen Cummins braucht man einen «input gear» mit einem Verhältnis

von 1:1003. Seit kurzem gibt es auch Lösungen mit einem Verhältnis von 0:9 – dies ist aber teuer und zu dem Zeitpunkt meines Projekts gab es nur 1:1003.

Also habe ich diesen gewählt, mein Verteilergetriebe überholt und dann eingebaut. Übrigens, es gibt auf der Ashcroft Webseite ein Verhältnis-Rechner, mit dem man ganz viel Zeit ver-

bringen kann! Kann ich nur empfehlen. Vor allem denjenigen, die mit dem Übersetzungsverhältnis spielen wollen.

Spezialanfertigung

Kommen wir zu den Kardanwellen – die musste eine Firma in UK speziell für mich anfertigen. Dies, da der Motor deutlich weiter hinten platziert ist (der Motor, ZF Getriebe mit VTG ist ja auch



DRUCKLUFT – Gelb hält Rob die Luftdruckschläuche. So ist stets ersichtlich, wo die entsprechenden Leitungen entlangführen. Die Herausforderungen sind nicht zu unterschätzen aber lösbar. Wenn auch mit viel Einsatz und einigen Kosten. Es lohnt sich! Der 90er Cummins ist kein wirkliches Familienfahrzeug, mein weisser 130er hingegen schon.

länger als der vorherige 200Tdi!) was auch zweifach wichtig ist:

1. ich benötige ca 2-3cm vorne, um den Keilriemen drauf zu bekommen und,
2. um das extra Gewicht über beide Achsen so gut wie möglich auszugleichen.

Ich musste auch aus diesem Grund einen «X-Brake» Handbremse montieren (Scheibe) statt die normale Trommelbremse da ich hinten auch nur 2-3cm Platz habe.

Kleinarbeiten

Dann kam der ganze vermeintliche Kleinkram dran. Die elektrischen Leitungen sind massiver, die Dieselröhre mussten grösser sein, die Batterie ist von Odyssey mit 1150 CCA, um die Stärke zu generieren damit der Motor anspringt, die zusätzliche Anzeigeinstrumente für Öldruck, Luftdruck, Turbo usw. Getriebe Schalthebel, ein neuer Getriebetunnel musste gebaut werden (der ZF Getriebe ist ein bisschen grösser!), verstärkte Federn, Motorhalterungen. Der Kühler ist von einem V8 Landy, der ist schön

schmal mit grossen Rohren und passt damit toll zu einem 5,9L Cummins. «Kleinkram» eben.

Atem

Dann kam noch das ganze Luftsystem. Die Kupplung bei einem Cummins ist so gross, dass viel Luft benötigt wird, um die Kupplung ordentlich reinzulassen. Das heisst, für einen Cummins Umbau muss man ein komplettes Luftsystem an Bord haben.

Am Motor gibt es einen Kompressor, der direkt über den Motor betrieben wird. Um die erzeugte Druckluft aufzubewahren, habe ich hinten unter die Pritsche einen kleinen Lufttank eingebaut (20l). Das ganze System hat immer einen Druck von ca. 140psi. Die Leitungen habe ich extra in gelber Farbe gewählt und verlegt, damit die ersichtlich sind, wenn ich irgendwann schnell dran muss.

Abluft

Als letztes stand das Auspuffrohr an. Der Cummins frisst so viel Luft vor dem Turbo, dass der Einlass zum

Turbo mindestens 3-5 Zoll gross sein sollte. Heisst das Auspuffrohr muss gleich oder grösser sein.

Ein 4 Zoll Auspuffrohr in einen Cummins und den dann nach hinten zu bauen, das ist nicht einfach und ist über meinen Kompetenzen. Ein guter Kumpel von mir hat mir hier geholfen. Er hat einen vier zölligen Auspuff aus Edelstahl gebaut. Aber da ich für einen berühmten Schlepper und Mähdrescher Hersteller arbeite, wollte ich auch noch zwei Auspuffrohre von einem unserer Schlepper haben, die seitlich hinter der Kabine nach oben führen.

Um das zu realisieren, ist hinter der A-Säule ein Kugelgelenk und Aufteilung im Auspuff damit die seitlich dann über den Rahmen an der Pritsche rauskommen.

Danksagung

Ich habe vielen Leute zu danken, die mir geholfen haben – einer meine besten LR-Freunde : Phil Martin, Mark Wright (Central Land Rover Conversions) und die ganze Cummins Land Rover Group auf Facebook – wo es ganz viele Umbauten und Kenntnisse gibt.



Mein Cummins ist echt ein Spielzeug, viele Stunden habe ich hier reingesteckt und ich liebe es. Ich wünschte ich hätte mehr Zeit mit dem Auto, aber als Zweisitzer und mit einer kleinen Familie kommt der Cummins nur raus, wenn ich was Grösseres ziehen oder Berge hochfahren will – oder einfach so, «to burn Diesell!»

Ich bin sehr stolz auf das, was ich erreicht habe, es war nicht einfach.

Im Auto stecken viele lange Nächte und viel Hilfe von meinen Landy-Freunden. Nach eineinhalb Jahren habe ich es endlich geschafft. Ich überlege schon, was ich als nächstes mache, eventuell eine Luftfederung, da ich die Luft ja schon an Bord habe. Aber in der Realität, mit einer kleinen Familie und noch zwei weiteren Landys, da geht erst mal wahrscheinlich nichts mehr. Es gibt immer was zu tun, aber das ist das Landy-Leben!

Habt Ihr noch Fragen? An diejenigen die Interesse haben, den Cummins live zu sehen habe ich ein Angebot: Ich werde ihn in diesem Sommer für einige Monate von UK in die Schweiz bringen – hoffentlich treffe ich dann auch zu ein paar von Euch am Höck oder so. Bitte kommt vorbei und sagt «hello» (oder auch Grüezi – Deutsch funktioniert auch!)



ROBERT STEVENSON – Ich heisse Robert und bin 34 Jahre alt. Ich wurde als Sohn einer deutschen Mutter im Heimatland des Land Rovers, in Grossbritannien, geboren. Seit zwei Jahren wohne ich mit einer Familie im Raum Schaffhausen. Da ich auf dem Land aufgewachsen bin, war ich seit jeher von den Land Rovern fasziniert und konnte 2005 meinen Traum zum ersten Mal erfüllen. Heute besitze ich drei Landys. Als erstes – einen Defender TD5 130er, der bei mir in die Schweiz ist. Danke an diese Stelle an Peter und Tina Braun, die mir bei der Überführung, dem Zoll und den Nummernschildern geholfen haben. Auch an Anna von der 4x4 Manufaktur, die mir mit der Zulassung / MFK – also mit allem, was man als Engländer nicht so gut kennt - geholfen hat! In UK habe auch noch zwei Land Rover stehen: einen 300tdi 110er «Special Vehicles» Jahrgang 1994 und einen umgebauten Cummins 6BT 5,9L 90er. Wenn Ihr mehr wissen wollt oder Herstellerkontakte in England benötigt, meldet Euch bei mir: robert.stevenson@live.co.uk



Exklusiver Vertriebspartner der TimeMAX-Produkte in der Schweiz

ROSTFREI FÜR IHREN LANDY

ZUVERLÄSSIGER SCHUTZ MIT DEN BEKANNTEN PRODUKTEN VON TIME MAX

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

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



VERANSTALTUNGSHINWEIS

BERGRENNEN

Landy-Camp am Bergrennen Hemberg

Text & Bilder: Christian Schmid (Januar 2023)

Christian verbindet seine Leidenschaften Land Rover und Bergrennen miteinander. Deshalb gibt es am diesjährigen Bergrennen Hemberg ein eigenes Landy-Camp. Denn eigentlich sind ja alle Allrad-Fans eine grosse Familie. Für alle die Freude an alten und neuen Rennwagen haben, genau das Richtige!

Das internationale Bergrennen Hemberg findet vom 9. bis 11. Juni 2023 statt. Von Freitag bis Sonntag stehen drei Dörfer in der Ostschweiz auf dem Kopf, mit 240 Rennfahrern, alles voll mit Fahrerlagern, Zelten, Campern, Rennwagen und Verpflegungsständen. Ein buntes Dorf fest für Jung und Alt. Am Bergrennen Wochenende sind alle auf den Beinen!

Speziell für diejenigen LRoS-Mitglieder, die einmal Lust haben eine etwas andere Motorsportveranstaltung zu besuchen, steht den Land Rovern ein

Platz zum Campieren in der Nähe des Zuschauerhangs gratis zur Verfügung.

Programm: Es ist alles sehr ungezwungen, ein Familienanlass für alle mit Benzin (oder Diesel) im Blut.

Zufahrt/Standort: StaO LRoS Camp: 47°17'10"N / 9°11'13"E (alter Skiliftparkplatz Mistelegg)

Anreise am Freitag jederzeit möglich. Zufahrt von Wattwil her nach Hemberg Wichtig für die Anreise am Samstag: die Zufahrt zum LRoS Camping führt

via Rennstrecke! Das heisst die Landys welche erst am Samstag anreisen, fahren während einem Rennunterbruch, gemeinsam und vom Rennleiter geführt an das Camp.

LRoS Spezialpreis; 25.- pro Person.

Weitere Informationen
• www.bergrennen-hemberg.ch
• www.lros.ch



SCAN ME





BLUELANDY

Wenn es trotzdem weiter geht!

Text & Bilder: Kai und Irati Fuchs

Es ist laut, es ist heiss, es ist hoffnungslos! Seit Tagen sitzen wir in einem kleinen Büro im Hafen von Mombasa fest und die Hoffnung schwindet. Mit unserem Leidensgenossen, der versucht sein Motorrad zurück zu bekommen versuchen wir mit allen Mitteln unser Zuhause auf vier Rädern, einen blauen Defender TD5, wieder zu sehen. Beide Fahrzeuge sind im Hafen von Mombasa in einem Container, zu welchem wir keine Papiere haben. Afrika? Wir hätten nie gedacht, dass wie hier enden!



Wir (Kai & Irati) sind kinderlos, ungebunden, haben genug Ersparnis und ein fertiges Reisefahrzeug vor der Tür. Mit unserem Defender TD5 110 «The Bluelandy» wollen wir die Welt entdecken.

Seitdem ich die Reportage der Studenten aus Oxford und Cambridge gesehen hatte, die in den 50zigern von London nach Singapur gefahren waren, schlummerte in mir der Gedanke, «sowas will ich auch mal machen». Süd-Ost-Asien war nicht allzu interessant mit dem Auto und dazu noch schwer zu erreichen, daher entschieden wir uns, weiter nördlich zu bleiben und von Deutschland nach Vladivostok zu fahren. Die Route sollte grob entlang der alten Seidenstrasse gehen und uns durch Vorderasien in den Iran führen, von dort weiter Richtung des Pamir Highways, um dann eines meiner Traumziele zu erreichen: die Mongolei. Von dort aus ist es ja quasi nur noch ein Katzensprung nach Vladivostok. Hier würden wir die Fähre nach Korea oder Japan nehmen und von dort verschiffen. Der Plan stand also, was jetzt?

Wir haben oft gelesen, dass Leute für die Planung einer Weltreise ein bis zwei Jahre benötigen, was ich bis heute nicht verstehe.

Wir hatten eine Route, ein Fahrzeug, ausreichend Camping- und Offroad-Erfahrung, was braucht man mehr?

Ok, am Ende kam noch etwas mehr Ausrüstung dazu (Satellitennotruf, eine Tasche fürs Dach und andere Kleinigkeiten) und natürlich eine Auslands-Krankenversicherung. Ein halbes Jahr vor unserem geplanten Start wurde es dann plötzlich ernst. Wir mussten Kündigungen schreiben für Jobs, Wohnung, Versicherungen und all die Dinge, die man auf einer Weltreise eben nicht braucht. Es wurde plötzlich real.

Die ersten Abstriche

Die Ernüchterung liess nicht lange auf sich warten: Was wir uns erträumt hatten, hielt der bitteren Realität



IM CONTAINER – Der «Bluelandy» ist im Container verpackt, das agile Motorrad ebenso. Eigentlich kann bei einer Verschiffung nicht allzuviel schief laufen. Wenn da nur das Wörtchen «wenn» nicht wäre...

nicht stand: Die Post-Pandemie-Containerpreise von Asien nach Europa oder Amerika hatten Fantasiepreise erreicht. An eine Verschiffung aus Asien war nicht mehr zu denken.

Wir änderten die Route auf Deutschland–Mongolei retour, verkauften auf Ebay unser Hab und Gut, welches ersetzbar ist und fühlten uns gut, unser Leben zu entschlacken. Drei Wochen vor der Abreise es gibt noch so viel zu tun die Anspannung ist hoch: Wir übergeben unsere Jobs, die Wohnung

ist fast leer und der Landy ist in der Werkstatt und bekommt nochmal TÜV.

«Am 24. Februar 2022 marschiert Russland in die Ukraine ein», das ist ein Problem: Können wir es mit unserem Gewissen vereinbaren «in den Urlaub zu fahren», während in Europa Krieg herrscht? Die Mongolei ist nicht mehr über den Landweg zu erreichen, da die Route über Russland unpassierbar wird und China mit Zero Covid abgeschottet ist: «Wir fahren trotzdem, auch wenn es nur bis zum Pamir Gebirge geht!»



«On the way East»

Am 17. März 2022 fahren wir mit einer Woche Verspätung in Richtung Südosten in eine ungewisse Zukunft. Auch der Pamir Highway ist gesperrt, da Turkmenistan und Aserbaidschan die Landesgrenzen geschlossen haben.

Wir fahren zügig durch Europa und freuen uns über jedes Land, in dem der Diesel etwas günstiger wird. Der Frühling ist eine entspannte Reisezeit. Es hat nur wenige Touristen

und trotzdem gutes Wetter an der Adria-Küste, in Griechenland und in der Türkei. In Istanbul verlassen wir das geographische Europa und setzen auf asiatischem Boden auf, folgen der Küste bis nach Antalya und biegen ins Hochland ab. Mit dem Zwischenziel Georgien vor den Augen sind wir von der Schönheit der Türkei begeistert: zum ersten Mal erfahren wir die unendliche Weite Asiens.

Georgien und der Kaukasus fühlen sich merkwürdig vertraut, aber

gleichzeitig auch nach weit weg von zu Hause an. Wir geniessen unsere Zeit, bevor wir nach Süden abbiegen.

Wir haben schon viel über die Gastfreundschaft des Irans gehört und wollen es selbst erleben. Mit dem Visa in der Tasche machen wir uns auf den Weg: Der Iran überrascht uns in jeglicher Hinsicht, die Gastfreundschaft übertrifft unsere Erwartungen, landschaftlich ist das Land unheimlich abwechslungsreich, von schneebedeckten 4000ern bis zu glühenden

Wüsten mit über 50°C gibt es alles. Wir verbringen fast eineinhalb Monate im Iran legen mehr als 10'000 km zurück. Die Tankfüllung von 110 Litern Diesel kostet umgerechnet 1,80 Euro – da darf man ein wenig weiter fahren.

Krisensitzung!

Unsere Planung hält dem geopolitischen Minenfeld nicht stand: Nachdem wir kreuz und quer durch den Iran gefahren sind, stellen wir fest, dass der Süden eine «NoGo-Zone» für uns ist: Als wir uns im Juni nach Shustar, nahe an der Grenze zu Kuwait und dem Irak wagen, klettern die Temperaturen in unserem Fahrzeug auf 54°C. Die Gegend um den Persischen Golf ist für uns im Hochsommer zu heiss und wir flüchten nach Norden ans Schwarze Meer.

Aus dem Iran blicken wir nach Aserbaidschan: Die Pandemie bedingte Grenzschiessung wurde von April auf Juni, dann auf Juli und schliesslich auf Oktober verlängert. Wir versuchen unser Glück mit einem Transit-Visa, um in Baku eine Fähre nach Kasachstan nehmen zu können. Unsere Bemühungen für das Visa sind erfolglos. Wir sind gestrandet! Der Weg nach Nord-Osten ist versperrt, der Weg nach Süden in Richtung der Arabischen Halbinsel ist im Sommer nicht möglich. Der Weg zurück nach Europa fühlt sich wie ein Scheitern an.

Durch die Hilfe von Freunden im Iran können wir den Defender bei ihnen parken und fliegen nach Deutschland um kältere Temperaturen abzuwarten. Schweren Herzens streichen wir den Pamir Highway von unserer Routenplanung und richten den Reisekompass mit «Azimut Afrika».

«On the way South!»

Den Pamir haben wir abgeschrieben und folgen nun dem Reiseziel Afrika. Wir hatten bei der initialen Planung von einer Reise nach Afrika abgesehen wegen der Komplexität und der Problematik des Kontinents. Unter den gegebenen Umständen wuchs das Interesse für das Abenteuer und wir wollten Surfen und neues Erkunden.

Überraschung und Probleme – die nächste Krise

Das zweite Kapitel unserer Reise beginnt holprig: Eines unserer Iran-Visa wird abgelehnt. Irati entscheidet sich, trotz der aufflammenden Proteste in den Iran zu fliegen und das Auto durch den Irak nach Kuwait zu fahren. Die Entscheidung war nicht einfach und angespannte Tage folgten.

Es dauerte eine Woche, bis wir uns in Kuwait treffen: «It was a hell of an adventure». Wir konnten neu starten und Saudi-Arabien erkunden, ein Land das bisher noch kaum Touristen gesehen hat. Wer denkt, hier gibt es nur Öl und viel Sand, liegt falsch! Landschaftlich beeindruckt uns KSA etliche Male. Wir treffen viele hilfsbereite Menschen, die uns voller Begeisterung ihre Kultur zeigen. Saudi-Arabien ist unser Geheimtipp.

Kenia – das kleine Hafengebäude

November 2022, Äthiopien wird nach einer Gesetzesänderung unpassierbar: Zusätzlich zum Carnet de Passage müssen Ausländer bei Einreise den fünffachen Autowert als Sicherheit hinterlegen. Wir entscheiden uns, aus Jordanien nach Kenia zu verschiffen.

VIRUS, HITZE, KRIEG – Fast schon wie die Apokalyptischen Reiter zwingen und geopolitische Ereignisse, eine Pandemie und der Sommer zu Änderungen unserer Route. Aber: Aufgeben gibt's nicht..



Des Dramas Höhepunkt

Wir verschiffen unseren Land Rover im gleichen Seecontainer mit Jonas Motorrad, der ebenfalls nach Ost-Afrika will. In Windeseile sollen wir am Folgetag verschiffen, wobei Jonas noch immer unterwegs nach Jordanien ist. Als einige Papiere aus der Hauptstadt fehlen, verschieben wir die Verladung um eine Woche. Der Container geht auf dem Seeweg nach Kenia, während wir im Flieger sitzen. Der Broker ist bezahlt und wir sind guter Dinge den Container zu empfangen.

In Mombasa angekommen realisieren wir, dass sich unser Broker in Kenia mit unserem Geld aus dem Staub gemacht hat und die Jordanier den Container nicht freigeben wollen, da dieser noch unbezahlt ist. Die Stimmung ist auf dem Tiefpunkt, wir sitzen im erwähnten Büro bei einer neuen Agentur und versuchen, händeringend an den Container zu kommen.

Wir sind gespannt wie und ob es weiter geht. Die Fortsetzung der Geschichte und die Videos des Textes findet ihr auf unserem YouTube Kanal oder via Instagram. Folgt den QR-Codes.

In den letzten neun Monaten auf Achse haben wir eins gelernt, dass es unter den globalen Umständen Flexibilität benötigt, um auf Eventualitäten zu reagieren. Langfristige Planungen haben keinen Bestand und sind zum Scheitern verurteilt. Es war richtig, sich im Vorfeld nicht mit jeder Entwicklung verrückt zu machen. Vieles arrangiert sich am Ende von selbst.

«Fahr einfach los und sei bereit für ein Abenteuer. Dein Defender ist es auf jeden Fall!»



SCAN ME

Hier findet Ihr BlueLandy auf YouTube.



SCAN ME

Folgt BlueLandy auf Instagram.

Wir Kai und Irati, sind eine internationales Paar aus Deutschland und Spanien, wir reisen in unserem blauen Land Rover Defender um die Welt. Wir sind ausgezogen um das Abenteuer abseits der Touristenströme zu suchen. Wir hoffen andere inspirieren zu können ein bisschen mit zusammen zu nehmen und ins kalt Wasser zu springen und einfach los zu fahren auch wenn nicht alles im Vorfeld durchgeplant ist!





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.

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
- Fahrzeug-Checks
- Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen
- Carrosseriesattler-Arbeiten

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

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

AST&FISCHER
GEMEINSAM DIE ZUKUNFT DENKEN.



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



GV 2023

Abschluss des Clubjahres im Verkehrshaus Luzern

Text: Der Vorstand Bilder: Seraina Boner, Patrick Bauer

Mit der Generalversammlung im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern hat das Clubjahr sein offizielles Ende gefunden. Im Folgenden berichten wir gemäss Statuten über die Ergebnisse (Protokoll), Ihr lest den Jahresbericht der Präsidentin Barbara Glück. Ferner berichten wir von den «Member of the Year» Panja und André Schörz. Wir möchten Euch ebenfalls den neuen Vorstand vorstellen. Wir freuen uns auf ein tolles neues Clubjahr 2023 mit Euch!



JAHRESBERICHT

der Präsidentin des LRoS

Text: Barbara Glück Bilder: Seraina Boner (Januar 2023)

Liebe Freundinnen und Freunde!

Ich freue mich sehr, Euch den heutigen Jahresbericht wieder mündlich vorzutragen. Die letzte Generalversammlung, die wir schriftlich-digital durchgeführt haben, war für die meisten von uns etwas Neues. Für viele war die Situation befremdend, aber wir haben tapfer durchgehalten.

Diesen Herbst haben wir meinen englischen Patienten einer umfassenden Entrostung und Konservierung unterzogen. Irgendwann beim Gespräch mit dem Pinsel, unter dem Lift verrenkt, um alle Spalten und Ecken des Landys zu erreichen, hörte ich mich sagen «dann gehen wir halt ins Verkehrshaus». Wie bitte? Genau. Verkehrshaus. Im Rahmen der Delegiertenversammlung der SHVF, die jedes Jahr im letzten April-

Wochenende stattfindet, pendeln die Delegierten jeweils eben genau hierhin an die Lidostrasse in Luzern. Kurz darauf hatte ich die zuständige Person am Telefon und erklärte ihm, welchen Anlass ich kenne und in welcher Form ich mir unsere Veranstaltung vorstellte. Und gut drei Monate später sind wir nun hier. Eure Wertschätzung an den Club und an die Lokalität wird mit der grossen Anwesenheit heute offenbart, ich danke Euch sehr.

Rückblick Juni 2022

Vorsichtig tauchten wir ins letzte Jahr ein. Die frischgebackenen Vorstandsmitglieder Karin und Thomas arbeiteten sich mit grossem Elan in ihre Aufgabengebiete ein. Karin holte bei mir den Shop ab und die Hauptaufgabe von Thomas war die OK-Leitung für das Jubi. Unsere Planungsunsicherheit war nicht nur die zwei letzten Jahre, sondern auch das Wetter. Bei jeder OK-Sitzung hat es aus Kübeln geschüttet. Nun ja, wir haben uns dann gesagt: den ganzen Sommer 2021 hat es geregnet, an jeder Sitzung hat es geregnet, am Jubi ist deshalb nur Sonnenschein. Und tatsächlich, eine Woche vor dem Jubi wurde die Prognose täglich besser. Petrus fährt sicher selbst «oben ohne» und bescherte uns deshalb ein Festival-Wetter, es hätte besser nicht sein können!

Im Herbst-Magazin und auf speziellen Webseiten haben wir ausführlich über unser Jubi berichtet. Nochmals ein grosses Dankeschön an die rund 200 Anwesenden für das herzliche, friedliche Wochenende. Und übrigens, ein Helfer Anlass ist noch in der Pipeline.

Verschiedene Anlässe

Ende August verzeichnete das BCM in Mollis einen Besucherrekord in Sachen Land Rover. Wir durften endlich der Einladung folgen und als Gastclub auftreten. Etwa 150 Landys waren anwesend, ein Infostand mit einem kleinen Shop rundeten unseren Auftritt ab. Wir durften sogar am Samstag auf dem Gelände übernachten und so fand der August-Höck auch gleich da statt, Thomas organisierte einen grossen Grill. Leider hatten wir am Abend einen ungebetenen Gast namens Regen.

Insgesamt dürfen wir auf ein Jahr mit einem ausgewogenen Programm zurückblicken. Höcks bei Fritz, Harry und Anna sowie auch Fondue und Raclette kamen nicht zu kurz. Es

freut uns insbesondere, dass wir wieder zwei Anlässe mit Schlammanteil durchführen konnten, Daniel Maurer und seine Helfer haben wieder etwas Spezielles in Thenissey durchgeführt und nach ein paar Jahren Pause heissen wir Nikola Sonderer mit Team in Bure zurück.

Vorstandsarbeit

Der Vorstand hat sich im letzten Jahr viermal getroffen. Um Tinas Nachfolge zu besetzen, hielten wir Ausschau nach einem Nachfolger, der sich zuerst auch abzeichnete. Nach einigen Diskussionen war dann aber klar, dass wir diese Zusammenarbeit nicht aufnehmen.

Toms Rücktritt als Kassier war bereits gesetzt. Aber eigentlich wollten wir ihn ja nicht so einfach ziehen lassen, deshalb fragten wir Tom an, ob er weiterhin im Vorstand als Webmaster mitwirken würde? Er sagte zu und so konnte auch das restliche Jahr mit gemeinsamen Wirken von Olaf, Tom und Thomas in Sachen Webseite und Social Media überbrückt werden.

Nun war weiterhin die Vakanz als Kassier vorhanden. Wir überlegten verschiedene Varianten, wie wir weiter vorgehen sollten, um die Buchhaltung vom Club in fachlich

geübte Hände zu geben. Wir haben sogar diskutiert, die Dienstleistung einzukaufen. Am BCM war auch unser Clubmitglied Christof Kummer mit dabei. Wir haben ein bisschen geplaudert und da kam mir plötzlich die Idee, dass er die passende Person sein könnte. Zwar wurde er an der letzten GV von Euch als Revisor gewählt, aber das war ja für das Geschäftsjahr 2022 und die Kasse ist ab 2023 neu zu besetzen. Unsere Gespräche verliefen erfolgreich und ich durfte ihn Euch letzte Woche per Mail vorstellen. Ihr habt später die Möglichkeit, ihn für dieses Amt zu bestätigen.

Ich möchte meinen Vorstandskollegen und Kolleginnen von Herzen für die vertrauensvolle und lässige Zusammenarbeit danken! Wir haben besonders im letzten Jahr gemerkt, wie das Miteinander funktioniert. Danke!

Liebe alle, ich freue mich sehr, dass wir eine so grosse Gemeinschaft rund um unsere britischen Lieblinge pflegen dürfen. Ich hoffe, dass wir auch weiterhin ein so breites Angebot von Euch und für Euch bieten können, das unsere Community am Leben erhält. Ich wünsche allen ein gefreutes Clubjahr 2023 und heute eine gute Generalversammlung und einen tollen Tag!





RAPPORT ANNUEL

de la présidente du LRoS

Text: Barbara Glück Bilder: Seraina Boner (Januar 2023)

Chers amis

Je suis très heureuse de vous lire oralement le rapport annuel de cette année. La dernière assemblée générale, que nous avons tenue par écrit et sous forme numérique, était quelque chose de nouveau pour la plupart d'entre nous. Pour beaucoup, la situation était déconcertante, mais nous avons tenu bon.

Cet automne, nous avons soumis mon « patient anglais » à un important travail de dérouillage et de conservation. A un moment donné, contorsionné sous le lift pour atteindre toutes les fissures et tous les recoins du Landy, je me suis entendu dire « alors on va aller au Musée des Transports ». Pardon, quoi ? Exactement. Le Musée des Transports. Dans le cadre de l'assemblée des délégués de la SHVF, qui a lieu chaque année le dernier week-end d'avril, les

délégués se rendent justement ici, au musée des Transports de Lucerne. Une demi-heure plus tard, j'avais la personne responsable au téléphone et je lui ai expliqué de quel événement il s'agissait et sous quelle forme je me représentais notre manifestation. Et trois bons mois plus tard, nous voilà. Votre grande estime pour le club ainsi que pour cette place est démontrée par votre présence aujourd'hui, je vous en remercie beaucoup.

Rétrospective du jubilé 2022

Avec prudence nous avons débuté l'année dernière. Les nouveaux membres du comité, Karin et Thomas, se sont mis au travail avec beaucoup d'enthousiasme. Karin est venue chercher la marchandise du shop chez moi et la tâche principale de Thomas a été de diriger le comité d'organisation du jubilé. Notre incertitude en matière de planification ne concernait pas seulement les deux dernières années, mais aussi la météo. A chaque réunion du comité d'organisation, il pleuvait des cordes. Eh bien, nous nous sommes dit : il a plu tout l'été 2021, il a plu à chaque séance, le Jubi ne sera donc que soleil. Et effectivement, une semaine avant le Jubi, les prévisions s'amélioraient de jour en jour. Petrus lui-même roule certainement «topless» et nous a donc offert une météo qui n'aurait pas pu être meilleure !

Dans le magazine d'automne et sur certaines pages spécifiques du site web, nous avons parlé en détail de notre jubilé. Encore une fois, un grand merci aux quelque 200 personnes présentes pour ce week-end chaleureux et paisible. Et d'ailleurs, un événement pour les bénévoles est encore en préparation.

Diverses occasions

Fin août, le BCM de Mollis a enregistré un record d'affluence en matière de Landrover. Nous avons enfin pu répondre à l'invitation et nous présenter en tant que club invité. Environ 150 Landys étaient présents, un stand d'information et une petite boutique ont accompagné notre présence. Nous avons même pu passer la nuit sur le site le samedi et le pique-nique du mois d'août s'est donc déroulé sur place, Thomas ayant organisé un grand barbecue. Malheureusement, le soir, la pluie s'est invitée.

Dans l'ensemble, nous pouvons nous réjouir d'une année marquée par un programme qui fut très varié. Les rencontres chez Fritz, Harry et Anna ainsi que la fondue et la raclette n'ont pas été négligées. Daniel Maurer et ses assistants ont à nouveau organisé quelque chose de spécial à Thenissey et, après une pause de quelques années, nous accueillons à nouveau Nikola Sonderer et son équipe à Bure.

Travail du comité

Le comité s'est réuni quatre fois l'an dernier. Nous cherchions un successeur à Tina, ce qui s'est avéré être le cas dans un premier temps. Mais après quelques échanges, il est apparu que nous n'allions pas poursuivre cette collaboration.

La démission de Tom en tant que caissier était déjà annoncée. Mais nous ne voulions pas le laisser partir si facilement, c'est pourquoi nous avons demandé à Tom s'il voulait continuer à faire partie du comité en tant que webmaster. Il a accepté et c'est ainsi qu'Olaf, Tom et Thomas ont pu passer le reste de l'année à travailler ensemble sur le site web et les réseaux sociaux.

Le poste de trésorier restait donc vacant. Nous avons réfléchi à différentes solutions pour savoir

comment procéder afin de confier la comptabilité du club à des mains expertes. Nous avons même discuté de l'achat de ce service. Notre membre de club Christof Kummer était également présent au BCM. Nous avons bavardé un peu et j'ai soudain eu l'idée qu'il pourrait être la personne adéquate. Certes, vous l'avez élu comme réviseur lors de la dernière AG, mais c'était pour l'exercice 2022 et la caisse est à repourvoir à partir de 2023. Nos discussions ont été fructueuses et j'ai pu vous le présenter par e-mail la semaine dernière. Vous aurez prochainement la possibilité de le confirmer à ce poste.

Je voudrais remercier de tout cœur mes collègues du comité pour leur confiance, leur temps et leur travail ! L'année dernière en particulier, nous avons pu constater à quel point la collaboration fonctionne. Merci !

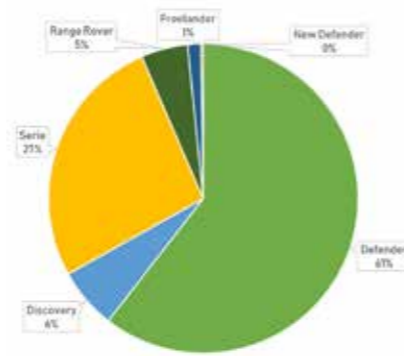
Chers tous, je suis très heureuse que nous puissions entretenir une si grande communauté autour de nos véhicules britanniques adorés. J'espère que nous pourrions continuer à proposer un programme aussi varié, par vous et pour vous, qui permette à notre communauté de rester vivante. Je vous souhaite à tous une heureuse année 2023 et, aujourd'hui, une bonne assemblée générale et une excellente journée !



Mitgliedschaften	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Familienmitglieder	304	309	291	304	304	294	255	223
Einzelmitglieder	290	283	258	276	278	290	250	241
Passivmitglieder	64	69	64	70	48	43	40	37
Ehrenmitglieder	22	21	21	21	18	18	18	18
Freimitglieder	4	4	4	4	4	4	3	3
TOTAL	684	686	676	675	652	649	566	522

Eintritte	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
TOTAL	39	49	42	75	48	90	55	82

Austritte	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
TOTAL	49	30	1	52	45	15	15	14



Per 31.12.2022 sind 684 aktive Mitgliedschaften registriert. Fahrzeugverkauf, Zeitmangel oder Todesfälle sind die häufigsten Kündigungsgründe. Die Verteilung der gemeldeten 923 Land Rover Fahrzeugen sieht per 31.12.2022 wie folgt aus: Defender 565, Discovery 54, Series 248, Range Rover 45, Freelander/Andere 9, New Defender 2. Meldet dich gerne Eure weiteren Land Rover Fahrzeuge nach, so dass das Bild realistischer wird.

Hinweis: Das Protokoll kann bei Babs angefordert werden.



© Patrick Bauer

Martin Fäh und Jean-Paul Egloff treten als Revisoren zurück. Als Präsidentin verdankt ihnen Barbara und überreicht ihnen ein Geschenk als Dank für ihr langjähriges Engagement. Die Nachfolge werden Claus Coester und Patrick Gerber sowie Roland Stöckli antreten. Vielen Dank!



© Seraina Boner

Am 35-jährigen Jubiläum sowie am BCM war der Shop vertreten, mal mit dem Volls Sortiment, mal mit einem kleineren. Die Anzahl der Bestellungen über den Webshop kommen noch oben drauf. Karin ist sehr zufrieden mit der Entwicklung. Auslaufmodell wie Shirts, Softshell Jacken, Kinder Shirts etc. werden günstiger verkauft. Neu im Shop sind Email-Tassen, Trinkflaschen und schwarze Military Caps.



© Patrick Bauer

Aktuelle Anlässe werden immer auf der Website publiziert. Thomas Strebel bittet die Mitglieder sich aus organisatorischen Gründen immer für die Freitagshöcks anzumelden um die Planung der Gastgeber zu erleichtern. Wer einen Anlass oder Höck organisieren möchte, melde sich gerne bei Thomas.



© Seraina Boner

An der LROS Generalversammlung durften wir Bernhard Taeschler begrüßen. Der Präsident des SHVF berichtet über die Aktivitäten und die Bedeutung des Dachverbands Historischer Fahrzeuge und erläutert die Tätigkeiten welches sie innerhalb des Verbands ausüben. Unter anderem kündigt er die elektronische Vignette an, die von Bundes-Bern «nur» noch freigegeben werden muss..



© Seraina Boner



© Seraina Boner



© Seraina Boner



© Seraina Boner

Die GV im Luzerner Verkehrshaus der Schweiz kam bei Gross und Klein gut an. Grund genug, den Ort für das nächste Mal zu reservieren. Der Vorstand freut sich wieder auf ein tolles Jahr mit Euch.



MEMBER OF THE YEAR

Panja und André Schärz

Gespräch: Barbara Glück Bild: Seraina Boner (Februar 2023)

2022 stellten Panja und André ihr Land für das Jubi zur Verfügung. Viel mehr noch, sie organisierten, beschafften Alles mit so grossem Effort, dass sie nun den Wanderpokal Member of the Year daheim haben.



Wir haben Euch an der GV als Member of the Year 2022 ausgezeichnet und überreichen Euch hiermit den Pokal.

Panja: Das ist eine riesige Ehre für uns und wir sind sehr überrascht! Der Pokal sieht total lässig aus, wir haben überhaupt nicht damit gerechnet und wir freuen uns sehr.

Ihr habt ihn verdient, denn es war grossartig, was ihr im letzten Jahr im Rahmen des Jubiläums geleistet habt. Danke für den Effort!

André: Das haben wir sehr gerne gemacht. Macht ja auch Spass.

Panja: Wir wohnen in einer wunderschönen Gegend und möchten das gerne mit anderen Leuten teilen. Gerade für die ausländischen Gäste ist es doch wundervoll, in dieser Gegend zu campieren. Da wir gerne in Gesellschaft sind und gerne Feste organisieren, hat es sehr viel Spass gemacht, das Jubi auf die Beine zu stellen. Die Community der Reisenden ist speziell und sehr angenehm, so dass wir unser Zuhause gerne teilen.

Ihr seid ja vor Eurem Land Rover Enthusiasmus eher Puch G und Patrol Fans gewesen. Jetzt aber Landy, warum diese Leidenschaft?

André: Das ist keine Leidenschaft. Panja: Das Leiden schon. (lacht). André: Es ist ein cooles Auto, gut ausbaubar, ein Kult. Richtig ist, angefangen haben wir mit einem Patrol, danach hatten wir zweimal einen Puch G.

Was kam dazwischen?

André: Ab einer Million Kilometer überlegst Du Dir, ob nochmals x Tausend Franken ins Fahrzeug investiert werden sollen. So haben wir uns entschieden, ein nigelnagelneues Fahrzeug zu kaufen und gingen auf die Suche.

Und die Entscheidung fiel für den Landy.

André: Wir haben das gut abgewogen. Puch kann man gut umbauen, Buschtaxi auch, die Entscheidung jedoch war simpel, am Ende ist es die Kostenfrage. Wenn Du schaut, was die Ersatzteile beim Defender im Nachhinein kosten, plus die Neuanschaffung, so bist Du bei einem Fahrzeug, wo Du am Anfang einige Dinge ändern musst, aber danach hast Du ein gutes Fahrzeug.

Warum Defender?

Der Vorteil vom Defender liegt auf der Hand, du bekommst alles. ALLES! Bei anderen Fahrzeugen wären noch weitere Erschwernisse dazugekommen (wie z.B. Abgasvorschriften) plus ca. 30'000 Franken mehr Auslagen. Und mit diesem Geld kann ich dem Defender einen kompletten Innenausbau verpassen.

Vielen Dank Euch Zweien. Wir freuen uns, dass wir in diesem Sommer nochmals bei Euch zu Gast sein dürfen und wünschen allzeit gute Fahrt!



DER NEUE VORSTAND

Text: Vorstand Bilder: Seraina Boner (Januar 2023)



Barbara Glück

Präsidentin • Presidente

Verbindungen zu anderen Clubs und Vereinigungen, das ist genau Babs' Ding. Sie steht dem LRoS vor und vertritt den Club in den verschiedensten Gremien und Verbänden. Zusammen mit dem gesamten Vorstand setzt sie sich dafür ein, dass alle Anliegen der Land Rover Fans ausgewogen berücksichtigt sind. Wenn Ihr Anregungen, Fragen oder Sorgen rund um den Club und das Clubleben habt, meldet Euch bei Babs.

46



Thomas Strebel

Vizepräsident • Vice Président

Ihr kennt Thomas als unseren Mann für die Anlässe. Er kümmert sich darum, dass alles läuft, geordnet und fristgerecht. Thomas steht Euch stets für Fragen rund um Ideen für Treffen und Höcks zur Verfügung. Kontaktiert ihn und freut Euch auf ein Gespräch mit dem Happy Camper.

Christof Kummer

Kassier • Caissier

Neugewählt ist Christof ab sofort derjenige, der Euch die Rechnungen schickt und für die Finanzen des Clubs zuständig ist. Als passionierter Autosammler weiss er genau, wie unsere Autos ticken und wo der Schuh drückt. Bei Fragen rund ums Finanzielle oder habt Ihr eine «Rechnung offen», ruft ihn an.



Patrick Amann

Series Beratung • Info Series

Im Club ist er für die Series-Fahrzeuge zuständig. Er berät unsere Mitglieder bei Fragen zu den historischen Fahrzeugen. Zusätzlich koordiniert Patrick unsere Aktivitäten um die FIVA-Identitätskarten und vertritt den Verein in den Organen der SHVF (Swiss Historical Vehicles Federation). Patrick plant demnächst zurückzutreten und schlägt Prisca als Nachfolger vor.

Karin Suter

Clubshop • Shop du Club

Karin ist die Herrin der Hemden, Aufkleber und Schlüsselanhänger. Kurz gesagt, ohne sie läuft der Clubshop nicht und wir alle würden ohne passenden Tenue an den Anlässen nackt rumlaufen. Sie hat ein Faible für den Aufbau und die Pflege des Angebots im Clubshop - online wie offline. Und vor allem: Ohne die richtige Produktqualität kommt nichts in unseren Shop. Habt Ihr Wünsche für den Shop, ruft sie an.



47



Claudia Frehner

Sekretärin • Secrétaire

Claudia führt unter anderem die Mitgliederkartei. Sie mutiert Adressen, erfasst Neumitglieder und stellt die Daten für den Heftversand und Rechnungen bereit. Neumitgliedern sendet sie ein Begrüssungsschreiben. Für Sitzungen und Versammlungen verfasst sie Einladungen, Traktandenlisten und Protokolle. Ihr wisst nun, wen Ihr im Fall der Fälle kontaktieren müsst: Claudia.

Tom Hunziker

Webmaster • Webmaster

Tom beherrscht die Website und das ganze technische Online-Zeug. Kein Wunder, er ist ja auch ITler. Seit Jahren ist er im Club aktiv, zuletzt als Kassier. Weniger mühsam ist die neue Aufgabe nun nicht. Dennoch ist das Web geduldiger und hört auf ihn. Stimmt etwas nicht beim LRoS Webauftritt? Habt Ihr Anregungen? Dann zögert nicht und ruft ihn an.



Olaf Grewe

Clubmagazin • Magazine du Club

Wie kommen die Artikel aus Euren Schreibfedern und die Bilder Eurer Reisen ins Club-Magazin? Die Antwort kennt Olaf als Redaktor. Er steht in Kontakt zu den Redaktionen anderer Clubs, tauscht sich mit den LRoS Mitgliedern aus und sucht immer die nächste Geschichte für das Magazin. Ihr sollt ja was zu lesen bekommen. Helft bei der Suche und kontaktiert Olaf, wenn Ihr was für das Heft habt.



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



Vente de pièces et accessoires

BRITPART, OEM OU LAND ROVER

BRICAT
Land Rover parts



TOUTES LES PIECES DONT VOUS AVEZ BESOIN

eshop

WWW.BRICAT.CH

info@bricat.com

BRICAT Sàrl
rue du Rawil 66
CH- 1950 SION

+41 27 543 24 74
+41 79 286 53 11 (Deutsch)



**PARTENAIRE
POUR LA SUISSE**

BRITPART

The quality parts for Land Rovers

We work hard, for your easy ride.

“We are precise and persisted since our urge to work is as high as our passion for Land Rover”

Are you a Land Rover enthusiast looking for an opportunity to turn casual ride into an amazing journey? Meet heyus.

Find our website [heyus.com](https://www.heyus.com) and your adventure can begin. Interested in more info now? Feel free to call us! +421 918 808 889

BIENVENUE UND HALLO!

FAMILIE MARTIN BÜTIKOFER
6333 HÜNENBERG SEE

HERR MARKUS HOHL
9404 ESCHLEN

CHRISTIAN BOPP,
5023 BIBERSTEIN

FAMILIE THOMAS SPYCHER
4466 ORMALINGEN

HERR BEAT HUTTER
9444 DIEPOLDSAU

FAMILIE RENÉ LENGGENHAGER
8712 STÄFA

HERR MANFRED SUTER
8135 LANGNAU AM ALBIS

HERR RUDOLF WÜTHRICH
4104 OBERWIL

HERR JAN BAUER
8155 NASSENWIL

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.

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

Das offizielle Magazin der Land-Rover of Switzerland wird im 31. 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: 14.04.2023 02: 29.06.2023 03: 28.09.2023 04: 01.12.2023
Redaktionsschluss	01: 22.02.2023 02: 24.05.2023 03: 28.08.2023 04: 31.10.2023

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.

Text & Bilder: Daniel Maurer (Februar 2023)

Schon fast eine Tradition ist das Offroad-Abenteuer im französischen Thenissey. Dieses Jahr organisiert Daniel Maurer vom 27.-30.Juli 2022 das Offroad-Abenteuer Wochenende im «Domaine du Château Thenissey» in Frankreich.

Rahmenprogramm:

Donnerstag, 27. Juli: Anreise für die Ungeduldigen

Freitag, 28. Juli: Anreise – Tipps & Tricks – Gelände im Konvoi erkunden – freies Fahren – Nachtessen

Samstag, 29. Juli: Frühstück – Schnitzeljagd / Schatzsuche – Nachtessen

Sonntag, 30. Juli: Frühstück – Gruppenfoto – freies Fahren – individuelle Rückreise

Ihr könnt im Schlosspark campen, Toiletten und warme Duschen sind vorhanden. Die Verpflegung übernimmt wie 2022 Urs Lehmann am Freitag- und Samstagabend. Freut Euch drauf.

Am Samstag- und Sonntagmorgen wird jeweils Frühstück angeboten. Bitte bringt eigenes Geschirr mit. Die restliche Mahlzeiten bestreitet Ihr aus der eigenen Bordküche.

Kosten: 150.- Euro pro Fahrzeug, in diesem Preis sind zwei Übernachtungen, Nachtessen am Freitag und Samstag, das Frühstück am Samstag und Sonntag sowie die zwei Tage Geländefahren inbegriffen. Teilnehmern, welche bereits am Donnerstag, 27. Juli anreisen oder erst am Montag, 31. Juli abreisen möchten, wird die dritte Nacht offeriert. Eine vierte Nacht kostet zusätzlich 20.- Euro pro Fahrzeug.

Wichtiges: Zugelassen sind strassentaugliche und gesetzlich zugelassene

Fahrzeuge bis max. 3.5 Tonnen Gesamtgewicht. Die Teilnehmerzahl ist auf maximal 60 Fahrzeuge limitiert.

Der Veranstalter lehnt jegliche Haftung ab, jeder Teilnehmer fährt auf eigene Verantwortung. Dem LRoS einen riesigen Dank an der finanziellen Beteiligung an diesem Event!



SCHLOSS & MATSCH

L'aventure de Thenissey



Präsidentin / présidente	Barbara Glück, Brunnenwiese 38, 8132 Egg b. Zürich, 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	Christof Kummer, Schützenstrasse 33, 4900 Langenthal, M: 079 32832 82 treasurer@lros.ch
Webmaster /webmaster	Tom Hunziker, Bleichenbergstrasse 13, 4563 Biberist, M: 079 315 05 58, treasurer@lros.ch
Sekretär / secrétaire	Claudia Frehner, Brummelmattstrasse 11, 5033 Buchs, 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
Serie Beratung / conseils techniques Séries	Patrick Amann, Chrummacherweg 4A, 4460 Gelterkinden, M: 076 371 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, M: 079 337 57 11 techinfo@lros.ch

ANLÄSSE ERSTES HALBJAHR

Alle Anlässe unter / Toutes les occasions: <http://www.lros.ch/events>
 Kontakt / contact : vicepresident@lros.ch
 Wir informieren via E-Mail / Nous informons par e-mail



Höck bei Fritz
 31. März 2023, ab 18 Uhr
 Obersteg 26, Oberkulm



Höck bei Heinz und Vreni Degen.
 28. April 2023, ab 18 Uhr
 Wir informieren via E-Mail



SHVF Weekend
 29/30. April 2023, ganztags
 Seid auf der Strasse mit Euren historischen Fahrzeugen.



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



Höck bei Franziska und Jan
 26. Mai 2023, ab 18 Uhr
 Lindenrainweg 1, 3324 Hindelbank



Drei Pässefahrt
 24/25. Juni 2023
 Wir informieren via E-Mail



Höck bei Evelyn Heller und Marcel Schmid
 30. Juni 2023 ab 18 Uhr Schmid Moto, Industriestrasse 24, 5103 Wildegg
 Reisebericht Polen. Grill und Bier stehen zur Verfügung. Übernachtungsmöglichkeiten auf der Wiese neben dem Geschäft Anmeldung: moto.schmid@bluewin.ch



Series in Helvetie 2023
 14.- 17. Juli 2023, Biere
 Wir informieren via E-Mail



Adventure Thenissey
 27. - 30. Juli 2023, Thenissey (Frankreich)
 Siehe Bericht im Magazin



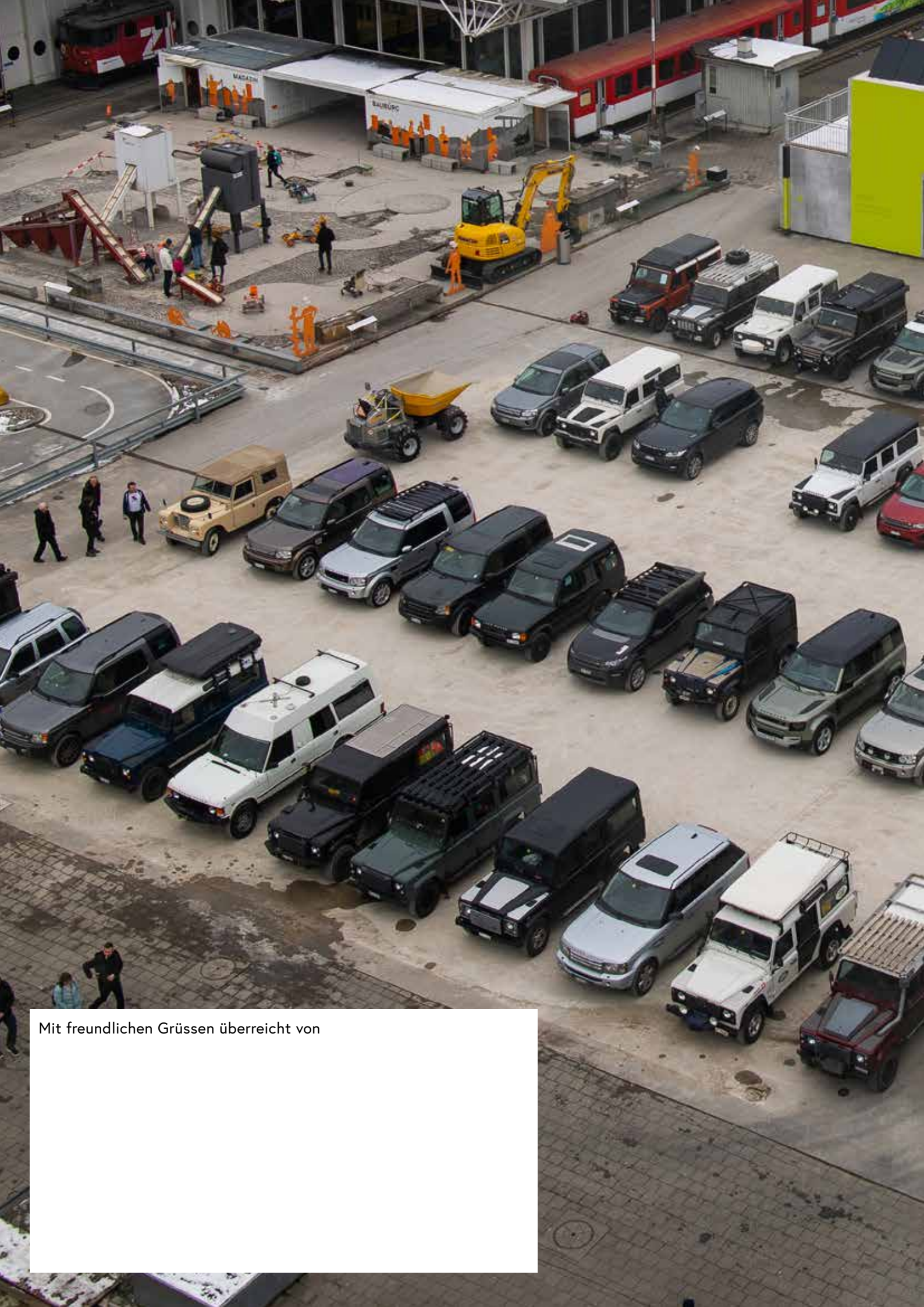
Treffen bei Panja und André Schärz
 5. August 2023, Holenrainstrasse Gündisau (Gelände vom Jubi)
 Siehe Website



British Car Meeting Mollis
 27. August 2023, Mollis
 Wir informieren via E-Mail

4x4 MANUFAKTUR

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



Mit freundlichen Grüßen überreicht von