

Land-Rovers of Switzerland



LAND-ROVERS
of
SWITZERLAND

Das Clubmagazin

34. Jahrgang Ausgabe 1/2026

Quell des
heiligen «Klonk»



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



Inhaltsverzeichnis



Seite / page 14
Fondue auf der Axalp



Seite / page 16
Ronnys Balkan Reise I



Seite / page 28
Burgund Offroad Anlass



Seite / page 34
Bericht von der GV

À propos	4	Fire & Ice	46
Kurznews	6	Shop	53
Motorkollaps	8	Die LROs Karte	56
Technikecke mit Indulis	24	Impressum, Neumitglieder	59
Babs sagt Farewell	30		

Titelbild: So sehen die äusseren «Eingeweide» eines wunderbaren Motors aus.
Bild: Urs Spielhofer

Impressum

Herausgeber Land-Rovers of Switzerland (LROs); Brunnenwiese 38, 8132 Egg b. Zürich

Verteilung innerhalb des Clubs, an Inserenten und Freunde.

Leiter Redaktion Olaf Grewe, Buechbergstrasse 20a, CH-9425 Thal; clubmagazine@lros.ch

Text und Bildredaktion gemäss Artikelangabe

Aboverwaltung Clubsekretariat secretary@lros.ch

Erscheinungsweise Vier Ausgaben im Jahr

Druck Ast&Fischer AG, Bern
Auflage 850 Exemplare in deutsch; digital in Englisch und Französisch.

Disclaimer: Die Redaktion behält sich das Recht vor, Berichte abzuändern, zu kürzen oder zu streichen. Die Artikel und Inserate entsprechen nicht unbedingt der Meinung des Vorstands oder der Redaktion.

Datenschutz lros.ch/datenschutz/

Hinweis Texte und Illustrationen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdrucke, auch auszugsweise, fotomechanische Wiedergabe und Übersetzung sind nur nach schriftlicher Zustimmung seitens der Redaktion und mit Quellenangaben erlaubt.

Redaktionsschluss Nr. 2/2026: 20. Mai 2026



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





À propos: Willkommen

À propos : bienvenue

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde

Sapperlot! Was ist denn hier passiert? Das fragte ich mich in der Tat nach der Generalversammlung Ende Januar im Diemtigtal. Irgendwie alles neu und doch alles wieder so wie immer?

Nicht ganz. Denn als Erstes seht Ihr nun mein Gesicht hier in dieser Rubrik. Ach die ist ja auch neu und heisst «à propos». Denn wir wollen hier alle zu Wort kommen lassen, die ein Vorwort

schreiben möchten. Und den Anfang darf ich machen. Ich, der Heftlischruuber. Welch eine Ehre!

Neu ist auch unser Präsident Thomas. Soneu nun aber auch wieder nicht. Der Vize rückte auf und hat seinen Stuhl Interessierten angeboten. Doch mehr als einen Interessenten haben wir noch nicht. Und wie alle Land-Rover-Fahrer: Wir wünschen uns «Ersatzteile». Also, meldet Euch!

Gewohnt seid Ihr schon, dass ich immer mal wieder am

Layout rumspiele. So auch jetzt. Inspiriert wurde ich durch meine Redaktionskollegen der Land-Rover-Clubs in den Niederlanden und aus Deutschland. Danke, meine Freunde!

Last but not least: Danke an Indulis! Freund und seit Jahrzehnten verlässlicher Autor im Magazin. Neu: Er ist Mitglied des Jahres.

Viel Spass bei der Lektüre.
Euer Olaf

Chères amies et chers amis du club,

Sacrebleu! Que s'est-il passé ici? C'est la question que je me suis posée après l'assemblée générale fin janvier dans le Diemtigtal. Tout semble nouveau, et pourtant tout est comme avant?

Pas tout à fait. Car c'est désormais mon visage que vous voyez ici, dans cette rubrique. Ah, elle aussi est nouvelle, et s'appelle «à propos». Nous voulons en effet donner la parole à toutes

celles et tous ceux qui souhaitent écrire un éditorial. Et c'est moi qui ouvre le bal. Moi, le «Heftlischruuber». Quel honneur!

Notre président Thomas est lui aussi nouveau. Enfin, pas si nouveau que ça. Le vice-président a pris la relève et a proposé son siège aux personnes intéressées. Mais nous n'avons pas encore plus d'un candidat. Et comme tout bon conducteur de Land Rover: nous cherchons des «pièces de rechange». Alors, manifestez-vous!

Vous avez l'habitude que je joue de temps en temps avec la mise en page. C'est encore le cas ici. J'ai été inspiré par mes collègues rédacteurs des clubs Land Rover des Pays-Bas et d'Allemagne. Merci, mes amis!

Last but not least: merci à Indulis! Un ami et un auteur fidèle du magazine depuis des décennies. Nouveauté: il est membre de l'année.

Bonne lecture.
Votre Olaf



Wüsten- krieger



Ähnlichkeit?

Auch ein schönes Heck. So manche Design-Komponente kommt mir irgendwie bekannt vor.

Jetour T2 – kennt kaum jemand, dabei lohnt ein zweiter Blick. Eine Bekannte aus Tunesien hat mir diesen eigentlich chinesischen SUV gezeigt, der in Tunis von Wallys Car sehr erfolgreich verkauft wird.

Unter der Haube: als 4x4 Plug-in Hybrid 620 PS. Aussen 4,78 Meter Länge, LED-Scheinwerfer, wuchtige Optik. Innen: Leder, Panoramadach und alle nötigen elektronischen Spielereien.

Wo in Europa Defender oder Ineos Grenadier rumpen, fährt man in Nordafrika offenbar pragmatisch.

Text: Olaf Grewe Bilder: Wallyscar.com



Premiere gelungen

Defender Rally hat die Dakar 2026 gewonnen und das gleich doppelt: Platz 1 und 2 in der Stock-Klasse. Rokas Baciūška und Oriol Vidal fuhren eine Gesamtzeit von 58:09:45 Stunden; Sara Price und Sean Berriman folgten direkt dahinter.

Das Fahrzeug: der Defender Dakar D7X-R, abgeleitet vom Serien-OCTA. Gleiche D7x-Karosserie, gleicher 4,4-Liter-V8-Twinturbo, ergänzt durch breitere Spur, mehr Bodfreiheit und modifiziertes Fahrwerk.

Herzlichen Glückwunsch!!

Text: Olaf Grewe Bilder: Land Rover Media



Gewinner

Die Gewinner Teams der Dakar 2026.





Glück im Unglück. 100 Meter weiter unten oder weiter oben, und wir wären im Radio als Ursache einer Autobahnsperrung erwähnt worden...

Motorkollaps

Der TD4 macht schlapp

Text & Bilder: Urs Spielhofer

Glück im Unglück Teil 1 Erstens kommt es anders...

Wir hatten den Plan, mit dem Wohnwagen am Defender nach La Chaux-de-Fonds zu fahren, um anschliessend am Bodensee ein paar Tage Campingferien zu machen. Doch auf der Autobahnrampe zwischen Biel-Ost (Bözingenfeld) und dem Anschluss 23 Biel im Taubenloch begann meine Emily heftig zu nageln.

Ich wusste gleich, dass ich sofort anhalten musste, aber wo nur? Dort ist alles einspurig, wegen Baustellen. Anita rief: «Hier rechts ist Platz!», und so konnte ich beim dortigen Kreisel mein Gespann weg von der Strasse auf die Anfahrt zu den Kraftwerksbetrieben stellen.

Notfallabwürgen

Da der Motor trotz abstellen durchdrehen wollte, würgte ich ihn ab. Mir wurde sogleich klar, dass dies eine gröbere Sache ist, und wir die Reise zum Swiss National so nicht machen konnten. Es war wohl Öl aus dem Kurbelgehäuse in den Ansaugkreis geraten, was das Durchbrennen erklärt. Zudem trat auf der Frontseite des Motors Öl aus, was eine kleine Schweinerei verursachte.

Zeit braucht man

Also rief ich um 14:50 Uhr die Pannenhilfe an und erklärte meine Situation. Ich wurde weiter verbunden und durfte Situation und Standort erneut erklären. Etwa eine Stunde später erhielt ich einen Anruf der Einsatzzentrale und wurde erneut nach Standort und Situation gefragt, worauf es hiess, ein Abschlepper werde organisiert.

Dieser meldete sich um ca. 17 Uhr, ich erklärte ihm unseren Standort erneut und zudem den Umfang des Gespanns. Darauf versprach er, einen Lastwagen loszuschicken. Dieser meldete sich um 20 vor 18 Uhr telefonisch, dass er unterwegs sei, er erschien dann auch um 10 vor 18 Uhr.

Entgegen der üblichen Praxis, Pannenfahrzeuge nur bis zur nächsten Garage zu transportieren, führte uns der nette Mann nach eingehender Bitte von Anita samt Gespann bis zu meiner Werkstatt in Messen. Das ist echte Hilfsbereitschaft!

Was Emily wirklich fehlte, wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht, mein Mechaniker Luky war noch bis Anfang Oktober in den Ferien, danach hatte er echt was zu tun!



... und zweitens als man denkt

Die Campingferien am Bodensee waren somit nicht ins Wasser, sondern ins Öl gefallen. Immerhin schafften wir es so, am Samstag mit «Old Faithful», unserem Serie II-A 88er doch noch für einen Tag ans Swiss National zu fahren, wir hatten ja Hilfe in der Küche versprochen.

Glück im Unglück Teil 2 Ölstand checken!

Bei den alten Benzinmotoren der Serie-Land-Rover checkt man den Ölstand, damit die Lager nicht trocken laufen, weil vor allem alte Motoren kräftig Öl verbrauchen.

Beim TD4 empfiehlt sich ebenfalls eine gelegentliche Kontrolle. Ölverbrauch ist hier kein Thema, meine Empfehlung hat einen gegenteiligen Grund. Es ist bei den modernen dünnflüssigen Leichtlaufölen – in diesem Fall 5W-30 – nicht ganz einfach, den Ölstand nach dem Betanken korrekt zu bestimmen, weil das Führungsrohr beim Herausziehen des Messstabs verölt wird. Bei meiner Emily war der Ölmesstab bei solchen Kontrollen immer bis über den geriffelten Bereich oben hin schwarz.



Erweiterte Kontrolle des Ölniveaus

1. Ölmesstab nur bis Marke 1 ins Führungsrohr schieben: das Niveau MUSS innerhalb des geriffelten Bereichs liegen!
2. Wenn erst ab zweiten Marke der obere Teil des Messstabs frei bleibt, ist ein Werkstattbesuch unumgänglich! Hinterher ist man immer gescheiter.
3. Bei dieser Marke (15 cm über Normalniveau!) stand das Öl bei meiner Emily nach dem Motorkollaps.

Ursache

Beim Ablassen des Motoröls flossen ca. 12 bis 14 Liter in den Kessel! Nominale Einfüllmenge für Motoröl ist 6,5 Liter. Diese Menge Diesel konnte unmöglich über die Zylinderwände in die Ölwanne gelangt sein. Eine solche Fehlfunktion der Einspritzdüsen hätte einen äusserst hässlichen Motorlauf zur Folge gehabt, die Maschine lief aber bis zum Kollaps recht gesittet.

Die einzige Quelle, aus der eine solcher Menge Diesel ins Carter gelangen kann, ist die Hochdruckpumpe. Alle übrigen Wege des Diesels laufen aussen um den Motor herum.

Alles bisher Geschriebene bezieht sich allein auf die TD4-Motoren. Bei diesen treibt die Steuerkette der Nockenwellen auch die Hochdruckpumpe für die Common-Rail Einspritzung an. Wird diese Pumpe undicht, fließt der Diesel via Antriebswelle in die Ölwanne.

Wenn das Ölniveau derart hoch ist, dass es von der Kurbelwelle vernebelt wird, gelangt der Öldieselnebel über die Kurbelgehäuseentlüftung in den Ansaugtrakt, von wo ihn der Turbolader in die Brennräume bläst.



So kennen wir es.

Gewohntes Bild bei Kontrolle: bis oben verölt.



Nicht gut.

Ölstand 15 cm über Maximalniveau!

Dies führt zu heftigem Nageln und unkontrolliertem Durchbrennen des Motors, welches sich nur durch sofortiges beherztes Loslassen der Kuppelung bei eingelegtem Gang abstellen lässt!

Schäden

In meinem Fall habe ich den Motor noch rechtzeitig abgewürgt. Alle vier Zylinder verdichten noch mit gesunden Werten, so dass sich die Baustelle auf die äusseren Bestandteile beschränkt. Dies verursacht immer noch genügend Aufwand. Um an einem modernen Dieselmotor den kompletten Ansaugtrakt auszubauen, schraubt man intensiver als wenn man an einem Serie 4-Zylinder den Motor komplett ausbaut und zer-

legt, was ja auch eine recht aufwändige Prozedur ist.

Schauergeschichten Die blutige Hand an der Friedhofsmauer

In der Zeit nach dem 2. Weltkrieg konnte man am Kiosk mehr oder weniger dicke Heftchen kaufen. In Deutschland hiessen sie «3-Groschen-Romane», wir Schweizer nannten sie etwas respektlos «Schundromane». Eines dieser literarischen Werke hatte den Titel «Die blutige Hand an der Friedhofsmauer».

Da ich während Emilys Kur bei Luky als Handlanger mithelfen durfte, machte ich meine ersten Erfahrungen mit den Besonderheiten moderner Motoren. Ein alter deutscher Motoren-Guru

– er entwickelte vor über 50 Jahren Rennmotoren für Porsche – nannte die abenteuerlichen Riementriebe moderner Motoren einmal etwas verächtlich «Gedärm».

Riemengedärm

Der Riementrieb beim TD4 ist tatsächlich um einiges verworrener, als derjenige meiner Series 2.

Was der Porsche-Guru damals bei seinen luftgekühlten 6-Zylinder-Boxern nicht kannte, war ein weitaus schlimmeres Gewusel von Schläuchen und Kabeln!

Die blutige Hand am Motorblock

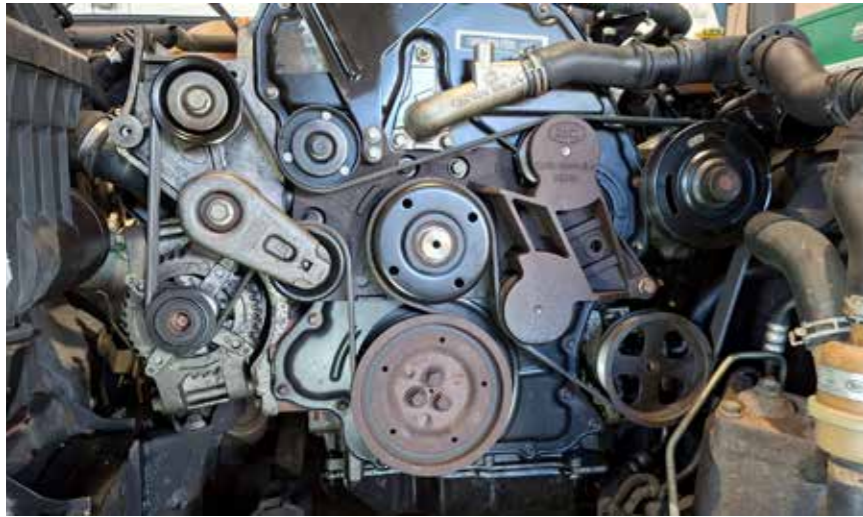
Bis alle Schläuche, Stecker und das sehr verknorzt eingebaute AGR-Ventil gelöst und entfernt waren, hatte ich mir ganz schön die Hände blutig zerkratzt.

Glück im Unglück Teil 3

Am Freitag, 7. November war es soweit. Nach gründlicher Kontrolle und ein paar Korrekturen meiner Handlangerarbeiten durch Luky rollten wir die Emily aus der Werkstatt.

Bevor der Motor das erste Mal ansprang, wollte er ordentlich georgelt werden. Das ist durchaus normal, weil nach einem sol-





Ein Kunstwerk
Riemengedärm beim TD4

chen Eingriff das ganze Einspritzsystem noch mit Luft gefüllt ist. Gesunde Batterie und Anlasser vorausgesetzt hilft das auch, das Schmieröl schon mal überall hin zu fördern.

Dann sprang er an! Von Anfang an gesunde Drehzahl ohne Stottern oder Galoppieren. Ich konnte es mir nicht verkneifen, unseren allseits bekannten Alt-Bundesrat Adolf Ogi zu zitieren:

Freude herrscht!

Ein herzliches Dankeschön an Luky, Astrid und Familie sowie an Anita, die mich während diesen Tagen kaum noch zu Gesicht bekam!

On the Road again!



Joa... wo geht was hin?
Gedärm aus Schläuchen und Kabeln



Nakatanenga
4x4-Equipment



**Ausrüstung, mit der
du weiter kommst!**



Unterfahrschutz, Stoßstangen, Seitenschutz, CargoBear Dachträger, Transportboxen, Schubladensysteme, Heizboxen, Standheizungen, Komplettfahrwerke, Schnorchel, Lenkungsdämpfer, Federn, Stoßdämpfer, Hauptscheinwerfer, Arbeitsscheinwerfer, Innenbeleuchtung, LED-Signalleuchten, Anfahrhilfen, Seilwinden, Bergeseile, Reserveradhalter, Schmutzfänger, Leitern, Tritte, Komplettradsätze, Felgen, Schneeketten, Dachzelte, Sonnensegel, Markisen, Reparaturen, Umbauten, Rahmentausch, Motorüberholungen und vieles mehr!

Unsere beste Werbung? Tausende zufriedene Schweizer Kunden.

www.nakatanenga.de

info@nakatanenga.de

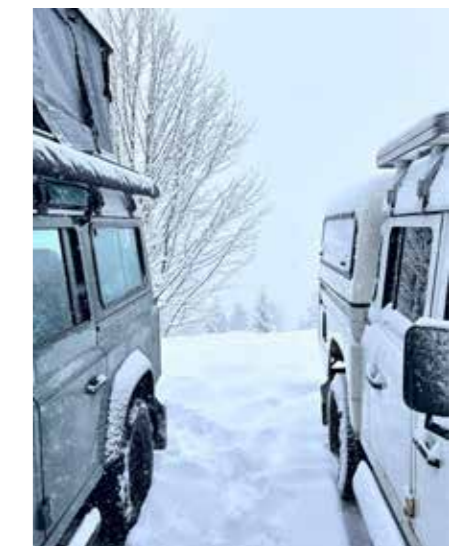


Das Fondue dampft genauso heiss wie der Hot Pot. Peter hat alles für die Menschensuppe und den Käse vorbereitet.

Weisser Rauch

Der Hot Pot qualmt, dann heisst es: Habeums Fondue

Text: Olaf Grewe Bilder: Miriam Witter, Olaf Grewe



Artikel

Es gibt Clubanlässe, von denen gibt es eigentlich nicht mehr viel zu erzählen. Denn zum einen bleibt auf der Axalp, was auf der Axalppassiert. Und zum anderen, viel wichtiger: Es ist ein Anlass, den man einfach erleben muss.

Corinne und vier weitere helfende Hände rüsteten den Knoblauch, der dann von Peters Familie im Käsefondue verarbeitet wurde. Was dann folgte war das gelungenste Käsefondue des Clubjahres.

Bemerkenswert

Zwei Dinge waren allerdings bemerkenswert. Wir waren nun zum 31sten Mal bei Familie Rubi zu Gast. Einstimmig haben die Anwesenden den Corona-Anlass, das war ein Chäsbrätele und kein Fondue, als gültigen Anlass erkoren.

Bemerkenswert auch: Es lag viel Schnee! Pünktlich zum Anlass gab es ausreichend davon.

In dem Sinne: Danke Peter!



Berge des Balkans

Eine Reise mit allem, was dazu gehört.

Text und Bilder: Rony Bachmann

Am 6. April 2025 um 5:15 Uhr begann meine Reise in der Schweiz. Über Chiasso, Como und Bergamo fuhr ich zum Lago d'Iseo und weiter bis Pilzone, wo ich auf dem Campingplatz Olivello die erste Nacht verbrachte. Die nächsten Tage

genoss ich die italienische Küche in Padua, bevor es weiter nach Triest an die kroatische Grenze ging.

Vom 10. bis 17. April hatte ich in Istrien (Kroatien) eine Wohnung gebucht. Von dort aus unternahm

ich Tagesausflüge, um die römische Geschichte in Pula zu erkunden, insbesondere das beeindruckende Amphitheater.

Die Gegend hier in Kroatien ist im April noch touristisch ruhig, das Prob-

lem ist das viele Camping Plätze noch geschlossen sind, und ungestörtes Wild Camping schwierig ist.

Offroad-Abenteuer in Bosnien-Herzegowina

Am 17. April setzte ich meine Fahrt über Rijeka an der kroatischen Küste entlang bis Senj fort. Von dort ging es Richtung Zeljava, wo ich die Grenze nach Bosnien-Herzegowina überquerte. Im Una-Nationalpark begann mein Offroad-Abenteuer mit Strecken, die meist durch dichte Wälder führten.

In diesem Tal waren noch Spuren des Krieges sichtbar: verlassene Häuser und Granatkrater. Die Nacht verbrachte ich im Tal oberhalb des Kampfgebiets des Bosnien Kriegs 1992–1995. Nach dieser doch unruhigen Nacht ging es am Morgen weiter durch Wälder, welche noch nicht abgeholzt wurden.

Schneeflöckchen

Bei Glamoc zieht sich die Strasse weiter auf dieser Hochebene bis Kukes. Bei einer Militär Basis



Brücke? Brücke!

Zuerst musste ich den Landy über diese Brücke manövrieren, bevor ich auf die Strecke entlang dem Fluss ging, das Tal hoch.



Narben des Krieges

In diesem Tal sieht man noch die Spuren des Krieges, Häuser wurden nicht mehr aufgebaut und sind verlassen.



Landy:
Defender 110 TD5
Start KM: 201'200
Ende KM: 208'500
Total: 7300 km
Strecke Anfahrt:

- **Schweiz:** Seelisberg-Chiasso-Bergamo-Lago Iseo-Padua-Triest
- **Kroatien Istrien-Pula-Rijeka-Senj** BiH Zeljava-Bihac-Donj Lapac-Bosansko-Glamoc-Kupres-Gornj Vakuf-Prozor-Mostar-Brasina-Morine Plateau-Foca-Hum
- **Montenegro** Piva Plateau-Durmitor
- **Albanien** Koplik-Theth-Shkodra-Gjegjan-Puke-Kukes-Shistavec-Kolesjan-Fluss Drin-Peshkopia-Shupenze- Bulgiza-Klos-Elbasan-Devoll Tal-Pogradec-Korca See-Permet-Orum Tal-Corovode-Perat
- **Griechenland** Kon-tisa-Zentrales Pindos Gebirge-Aoos Stausee-Vikos Schlucht-Vovousa-Katara Pass-Metsovo-Christoi-Theodoriana-Tzoumerka Pass-Arta-Igoumenitsa-Sagiada
- **Albanien** Konsipol-Girocaster-Tepelena-Vlora
- **Italien** Brindisi
- **Schweiz** Seelisberg





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

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

geht's hoch in ein grosses Waldgebiet. Wo schon wieder eine nun sehr mächtige Tanne liegt. Die war nun definitiv zu gross für die Axt. Zum Glück konnte ich diese durch den Wald umfahren, sonst hätte ich umkehren müssen.

Nun geht es in offenem Gelände weiter auf wenig befahrener Strecke, zum Teil liegt noch Schnee. Von Kukes fahre ich bis Gornij Vakuf. Mein Plan ist es, von dort eine Passstrasse zu befahren, welche nach Prozor führt. Ich hoffe sehr, das oben kein Schnee liegt, weil von weiten sind die Bergspitzen noch teilweise sehr weiss mit Schnee bedeckt.

Mostar und die Heiduckische Mikrorepublik

Das Vranica Bergmassiv gehört zum Dinarischen Gebirge, der Gipfel Nadkrstac ist mit 2112 Meter Höhe der dritthöchste Berg in Bosnien-Herzegowina. Vom westliche Tal führt die Piste mit abenteuerlichem Verlauf steil den Hang hoch. Oben angekommen sind da kleine Hütten mit Alpwiesen, welche noch nicht in Betrieb sind, danach geht's nochmals höher am Hang entlang auf die Passhöhe.

Alpwiesen

Vom westliche Tal führt die Piste mit abenteuerlichem Verlauf steil den Hang hoch.

Artikel



Reste des Winters

Leider zu viel Schnee auf der Piste. Daher musste ich umkehren. Dafür entschädigt das Weltkulturerbe: Das mittelalterliche Gräberfeld Nekro-pole Dugo Polie (Stecci).



Oben angekommen sind da kleine Hütten mit Alpwiesen, welche noch nicht in Betrieb sind. Danach geht's nochmals höher am Hang entlang auf die Passhöhe.

Leider war knapp zwei Kilometer vor dem Pass Schluss mit der Fahrerei. Es lag noch zuviel Schnee und ich musste den Rückweg antreten. Daher verbrachte ich die Nacht weiter unten auf der Alpwiese. Eine gute Ausgangsbasis für meine Fahrt am nächsten Tag runter nach Gornij Vakuf. Eine geruhsame Teerstrasse, die M16.2, führte mich bis Prozor-Rama.

Der Weg nach Mostar

Von Prozor-Rama steht

heute eine spannende aber nicht besonders schwere Route bis Mostar an. Insgesamt 106 km durch die Heiduckische Mikrorepublik mit eigener Staatsflagge, gegründet im Jahre 2002 von Vinko Vukoja.

Heiducken galten in der Zeit des osmanischen Reichs als Gesetzlose, die sich in Banden organisierten. Sie bekämpften die Fremdherrschaft, und wurden später als Helden gefeiert, wahrscheinlich ähnlich wie die Eidgenossen damals.

Ausserhalb Mostar fand ich einen schönen Camping, als mit einer Flasche Rotwein als Willkommensgeschenk. Heute machte

Alleine und ohne Winde wurde es riskant.

ich noch Einkäufe in Mostar, besorgte mir auch ein Bären Pfefferspray, für alle Fälle. Oben in den Bergen hatte ich schon Bärenkot gesehen. Die sind jetzt hungrig, denn durch den lange Winter haben Sie Ihre Reserven verbraucht. Heute Nacht fand ich oberhalb Mostar bei den Windräder nahe der Militär Ruine meinen Nachtplatz.

Trubel an der Grenzbrücke nach Montenegro

Ab hier gibt es zwei Möglichkeiten der Weiterfahrt, auf der Strasse E762 unten durch die Tara Schlucht, oder nach den Zoll Formalitäten wieder retour und vor der Brücke die Offroad Piste hoch. Ich wählte die E762 da oben auf dem Kamm alles bewölkt war, also gab es da keine Traumaussicht auf die Schlucht.



Mostar

Die berühmte Brücke von Mostar. Es ist eine eindrucksvolle Gegend mit einigen schönen Pisten. Doch alleine wollte ich nicht zu viel wagen und drehte auf der Piste von Mostar nach Brasina um.



Grenzen

An der Grenze stehen sie alle und warten,





Tara Schlucht

Die Tara-Schlucht ist der Flusscanyon des Flusses Tara. Sie liegt grösstenteils in Montenegro sowie in Bosnien und Herzegowina. Der attraktivste Teil der Schlucht sind die hohen Felsen des Ljubišnja-Gebirges, die zum UNESCO-Weltkulturerbe Durmitor-Nationalpark gehören.

Die Tara Schlucht ist die grösste und tiefste in ganz Europa. Sie erstreckt sich auf einer Länge von 82km und hat eine höchst tiefe von 1300 Meter.

Abseits

Bald verliess ich die E762 es ging links ab auf die P14 welche ins Durmitor Gebirge führt. Nach 20km Teerstrasse und auf 1818 Meter geht die Offroad Piste rechts ab. Nach wenigen Meter um die Kurve war da noch ein langes Schneefeld von 300 Meter mit 1 Meter Schneehöhe, schon auf der Teerstrasse hatte es noch kleine Schneefelder. Die konnte

ich umfahren oder durchqueren, aber dieses hier ist doch relativ lang. Es gab schon eine Spur darin, nur das Wetter war mässig warm und es regnete. Die Schneefläche ist also ziemlich matschig, und ich weiss nicht ob diese Decke für 3.5t belastbar ist.

Ein absacken in der Schneedecke wäre fatal, und würde wohl Stunden/ Tage an Schaufeln bedeuten. Aber ich wollte weiter auf dieser Strecke, no Risk no Fun. Geschafft...der Weg ist frei und nun geht's bergab in tiefere Lagen.



Die Reise

Das war Teil eins von Ronys Reise. Den zweiten Teil lest Ihr in Heft 2/2026.



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.»





Anhänglich

Magnetische Ölablass-Schrauben bei der Serie

Text und Bilder: Indulis Vesmanis (Februar 2026)

Die Frage, ob eine magnetische Ölablass-Schraube Sinn macht, war schon zu meiner Studentenzeit Thema, denn damals war ich mit einem VW Käfer, VW Bus T1 und später mit dem VW 181 unterwegs. Fahrzeuge, die eigent-

lich keinen hochsensiblen Ölfilter hatten, sondern ein Metallgeflecht für's Grobe. Beim Getriebe sprach man von einer Lebensfüllung Der Ölwechselintervall vom Motoröl war vom VW Werk aus auf 5000 km festgelegt, wir wech-

selten damals schon nach 2500 km das mineralische Öl. Der Einsatz von einer magnetischen Ölablass-Schraube war damals «Kult» und hat sich bestens bewährt. Später wurde, gerade für die Fahrten nach Tunesien, ein Neben-

stromölfilter von Puro-lator nachgerüstet. Doch wie sieht es nun bei unserer Land Rover Serie aus? Macht das Sinn für den Motor, das Getriebe und die Achsdifferentiale?

Suche nach einer Lösung

Meine Land Rover Serie III Fahrzeuge, mit dem 2.25 Liter Benzin- und Dieselmotor, sind alle mit einer nichtmagnetischen Ölablass-Schraube 536577 ausgerüstet. Wir finden sie auch beim 2.6 Liter Benzinmotor, ebenso beim 2.5 NA und 2.5 TD. Diese Schraube hat ein 3/8 BSF Gewinde. Endlos lange habe ich nach einer magnetischen Schraube gesucht, jedoch nie gefunden.

Gleiches gilt auch für die Getriebe- und Achsdifferentialschrauben. Und vor ca. 35 Jahren – somit schon eine Weile her – hatte ich Kontakt mit Herrn Eggers aus Hamburg, der u. a. den Peugeot Diesel Motor in die Serie baute. Leider ist Herr Eggers seit langem verstorben. Damals unterhielt ich mich mit ihm über mein Dormobile, das eben den 2.5 Saugdiesel von Peugeot hatte, den er selber in das Fahrzeug eingebaut hat. Zu den magnetischen Schrauben sagte er: «Kein Problem, ich mache

Dir welche, sende mir bitte nur die Schrauben zu“. Gesagt, getan und zurück kamen meine Schrauben mit einem Magneten.

Magnet ist nicht Magnet

Ein Rohmagnet ist die Basis für verschiedene Anwendungen. Angeboten werden diese Magneten in Scheibenform, als Zylinder, Quader, oder auch als Ring. Doch für manche speziellen Anwendungen werden Hartferrit-Magnete (HF) benötigt. Es sind recht preisgünstige Dauermagnete. Bei extremen Temperaturen kommen AINiCo

Magnete zum Einsatz, sie halten Temperaturen von -270°C bis 550°C aus. Bei den magnetischen Ablass-Schrauben verwendet man gerne Neodym-Eisen-Bor-Magnete (NdFeB), denn es sind die stärksten Permanentmagnete.

Bei meinen Einfüll- und Ablass-Schrauben wurden diese NdFeB Magnete verwendet, in zwei unterschiedlichen Abmessungen und Stärken. Die grossen Schrauben wurden mit einem Magneten mit 21mm Aussendurchmesser und 20mm Länge bestückt.



Varianten

Oben seht Ihr das Konvolut meiner magnetischer Einfüll- und Ablass-Schrauben. Beim Magneten ist nur der dunkle Innenkreis magnetisch. Und hier Teil 235592 Ablass-Schraube Zwischengetriebe, englische Bauart mit flachem Magneten.



Magnetisch ist jedoch nur der Innenkreis, in diesem Fall mit 12mm Durchmesser. Die rote Schicht aussen um den Magneten ist nicht magnetisch und es gibt noch einen Deckel dazu, der dann beim Einsatz der magnetischen Schraube entfernt werden muss.

Die Stärke habe ich im Titelfoto einmal demonstriert: der Magnet hält einen militärischen Schäkel, der ein Gewicht von 1,55kg hat. Die kleineren Einfüll- und Ablass-Schrauben haben einen Magneten von 17mm Durchmesser und eine Länge von 16mm. Der magnetische Innenkreis hat 10mm.

Montage des Magneten
Schrauben, die von vorne herein mit einem Magneten versehen werden sollen, können industrielle entsprechend vorbereitet werden. Hier werden

die Magnete meist in die Schraube mit Kleber eingepresst. Bei unseren Schrauben ist das nicht möglich. Unsere Magnete haben auf der Rückseite ein M5 Gewinde eingelassen. In unsere Land Rover Schrauben wird eine M5 Gewinde hineingedreht und mit einer eingeklebten und geschraubten kurzen M5 Stange kann der Magnet fest mit der Schraube verbunden werden.

Sinn und Zweck der Magnetisierung

Unsere Ölfilter beim Land Rover sind nicht schlecht. Sie filtern beim Motor die Schmutzpartikel heraus, jedoch die schweren Eisenpartikel bleiben gerne auf der Strecke. Ich habe auch eine magnetische Ölanlass-Schraube für den Motor damals machen lassen und bin bei jedem, aber wirklich bei jedem, Ölwechsel

erstaunt, wieviel ultrafeiner Abrieb am Magneten zu sehen ist. Zweifellos wird die Gesamtreinheit des Motoröls verbessert, die Lebensdauer verlängert und frühzeitige ‚Unheil‘ wird auch noch angezeigt.

Unsere Getriebe bei der Serie haben keine Filter. Bedenken wir, dass wir auch mit nicht synchronisierten Getrieben unterwegs sind, so liegt natürlich auch hier der Gedanke sehr nahe, magnetische Schrauben einzusetzen.

Da das Getriebeöl im Getriebe ordentlich herumgeschleudert wird, auch zur Kühlung, macht es durchaus Sinn, die Einfüllschrauben gegen magnetische zu tauschen. Meine Erfahrung zeigt, dass ich auch beim synchronisierten Getriebe der Serie III Metallabrieb an der Einfüllschraube vor-

finde. Gleiches gilt natürlich auch für das Neben-/Zwischengetriebe.

Die Differentiale der Vorder- und Hinterachse werden bei der Land Rover Serie gut belastet. Vorne natürlich wenig, wenn Freilaufnaben montiert sind. Es fällt auf, dass gerade das Öl des Hinterachsdifferentials schon nach recht kurzer Laufzeit die Farbe deutlich verändert hat, es wird dunkelgrau.

Auch hier ist man gut beraten mit magnetischen Schrauben zu arbeiten, ich finde bei jedem Wechsel feinen ‚Metallstaub‘ an der Ablass-Schraube.

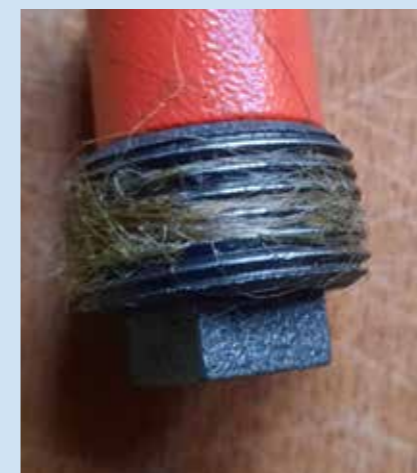
Angebot und Nachfrage
Die Nachfrage lässt sich schwer deuten. Fakt ist, dass ich noch nicht in England einen Anbieter für

magnetische Motorölablass-Schrauben für die Land Rover Serie gefunden habe. Nur einen Anbieter, die Firma Megasquirt-V8 (www.megasquirt-v8.co.uk), bietet eine magnetisierte Ablass-Schraube für das Getriebe an. Hier ist der Magnet flach gehalten, aber super stark.

Es sieht somit nicht günstig aus für die Land Rover Serie.-Unter der Teilenummer TYB500120 kann man von BritPart eine magnetische Schraube für die Achse des Defenders und des Discovery 2 erhalten. Preis schwankt zwischen 20€ und 30€ pro Stück.

Fazit
Magnetische Ablass-Schrauben sind bei modernen Fahrzeugen Stand der Technik und auch, da metrisches Gewinde, in grosser Vielzahl auf dem Markt

zur eventuellen Nachrüstung zum annehmbaren Preis erhältlich. Dagegen sieht es bei der Land Rover Serie so richtig schlecht aus, obgleich es eine sehr wertvolle Sache wäre, es informiert frühzeitig über Verschleiss und hält Motor, Getriebe und Differentiale sauber.



Parade

Von links nach rechts verschiedene Schrauben. Artikel 235592: Ablass-Schraube Zwischenge triebe, Vorderachs- und Hinter achsdifferential, 540870 (230960): Getriebe Ablass-Schraube; 608246 (FRC3412) Ablass-Schraube mit Innenvierkant, Hinterachsdifferential LR III 109; 607172: Schraube mit Aussenvierkant, Hinterachsdifferential LR III, 109; 3292: Getriebe Einfüllschraube mit Aussenvierkant.



Die richtigen Reifen, das richtige Fahrzeug und der perfekte Untergrund für eine Menge Spass. Mit Nicolas und Cindy geht es am 1. Mai ins Burgund.

Spass am Dreck

Am Tag der Arbeit im Burgund

Text & Bilder: Nicolas Kaiser und Cindy Gaismann

Wann und wo

Datum: Vom 1. Mai bis 3. Mai 2026

Ort: Espace Tout Terrain les Combes Grondées, 71710 St. Symphorien de Marmagne, Frankreich

Kosten pro Fahrzeug: 150,- Euro

Überweisen an: Cindy und Christian Geissmann; Wiesenweg 4, 5614 Sarmenstorf, CH93 0023 2232 1019 67M1 U

Anmeldung: Nicolas / Cindy

Artikel

Jetzt habe ich den Salat! Bereits ein einziges, kurzes Telefonat mit unserem neuen Präsidenten hat ausgereicht, um mich zum Schreiben zu verdonnern und mich völlig ratlos vor der Tastatur sitzend wiederzufinden. Nun, soll es halt so sein...

Protestieren war gestern. Dräckchelen ist heute.

Wer dieses Jahr zum 1. Mai keine Lust auf das alljährliche Demonstrieren oder zuhause Herumsitzen hat, ist recht herzlich eingeladen, seine wertvolle Freizeit mit uns zu verschwenden.

Immer wieder zieht es uns neben Saverne und Thenissey in Richtung St. Symphorien de Marmagne zu Éric, dem Besitzer und Betreiber des grossartigen «Espace Tout Terrain Les Combes Grondées», wo schon so mache Räubergeschichte ihren Ursprung gefunden hat.

Einige kennen es sicher noch aus früheren Zeiten, als Austragungsort des French National.

Überzeugt

Trotz des eigentlich randvollen Kalenders konnten wir Éric 3 Tage exklusiver Nutzung der ganzen Anlage zu einem wirklich fairen Preis entlocken.

Das Fahrgelände bietet nahezu alles, was das Off-roadherz höherschlagen lässt. Auf dem 47 Hektar grossen Areal finden sich neben breiten Pisten mehrheitlich sandige und steinige Hindernisse von lächerlich bis furchteinflössend, auch eine zünftige Portion Wald ist vorhanden.

Feuerholz

Ach ja, Wald... Lieber Nick, lieber Lewis, die Menge Totholz im Wald macht euer Kommen als Pyromanenduo eigentlich zur Pflicht! Wir haben vor, euch mehrheitlich frei fahren zu lassen, aber auch einige kleinere und grössere Herausforderungen für alle Motivierten auszustecken.

Direkt am Fahrgelände gibt es einen Campingplatz mit Feuerstelle. Duschen und Toiletten sind vorhanden.

Bitte sorgt selber für eure Verpflegung, wir möchten den Preis von 150 Euro für die Nutzung des Geländes ohne Aufschlag an euch weitergeben.



Farewell, Babs!

Auf Wiedersehen, Adieu, Adiós

Text und Bilder: Barbara Glück

Auf Wiedersehen, Adieu, Adiós

Die Generalversammlung vom Januar 2026 war ein spezieller Moment für mich. Ich freue mich sehr darüber, dass das Amt des Präsidenten nun durch

Thomas Strebel besetzt wird. Ich wünsche ihm viel Ausdauer, alles Gute und weiterhin viel Erfolg auf allen Rädern. Einen herzlichen Dank möchte ich ihm und dem gesamten Vorstand für den stetigen Einsatz aussprechen.

Es war mir eine Freude und eine Ehre, liebe Clubfreunde, in den letzten Jahren für Euch da zu sein, mit Euch durch Höhen und Tiefen zu gehen, Gelungenes und Unperfektes mit Euch umzusetzen. Bleibt kreativ und mutig.

Unsere Umgebung hat sich inzwischen verändert, die Neuausrichtung ist in vollem Gange. Die Mandelblüte ist eine Pracht, und Gartenarbeiten im Februar bei 20 Grad Celsius machen Spass. Unser «Werner» wird uns zukünftig auch in einem neuen Wirkungskreis unterstützen.

L'assemblée générale de janvier 2026 a été un moment particulier pour moi. Je suis très heureuse que Thomas Strebel occupe désormais le poste de président. Je lui souhaite beaucoup de persévérance, bonne chance et beaucoup de succès sur toutes les roues. Je tiens à lui exprimer, ainsi qu'à l'ensemble du comité, mes sincères remerciements pour leur engagement constant.

Ce fut un plaisir et un honneur, chers amis du club, d'être à vos côtés ces dernières années, de traverser avec vous des hauts et

Die Dattelpalme, die mir als Abschiedsgeschenk überreicht wurde, ist noch in der Schweiz in einem passenden Winterquartier. Sie wird Anfangs April mit dem nächsten Transport auf die Finca kommen und ihren sonnigen Lebensplatz beziehen.

des bas, de réaliser avec vous des projets réussis et imparfaits. Restez créatifs et courageux.

Notre environnement a changé entre-temps, la réorientation bat son plein. La floraison des amandiers est magnifique et le jardinage en février à 20 degrés Celsius est un vrai plaisir. Notre « Werner » nous soutiendra également à l'avenir dans un nouveau domaine d'activité.

Le palmier dattier qui m'a été offert en cadeau d'adieu est encore en Suisse, dans un quartier d'hiver appro-

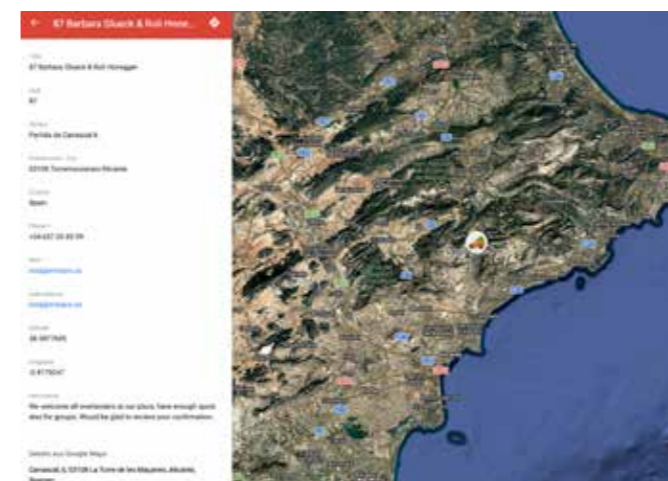
Wer uns besuchen möchte – seid willkommen. Platz für Landy-Freunde und Overlander haben wir genügend. Auf LR Free Camps sind wir der erste Spot in Spanien.

Herzliche Grüsse
Babs Glück &
Roli Honegger

prié. Il arrivera à la finca début avril avec le prochain transport et emménagera dans son nouvel habitat ensoleillé.

Si vous souhaitez nous rendre visite, vous êtes les bienvenus. Nous avons suffisamment de place pour accueillir les amateurs de Land Rover et les overlanders. Sur LR Free Camps, nous sommes le premier spot en Espagne.

Cordialement,
Babs Glück &
Roli Honegger





Jahresbericht

Auf Wiedersehen, Adieu, Adiós

Text und Bilder: Barbara Glück

Liebe Freunde

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge verlese ich heute meinen letzten Jahresbericht als LRoS-Präsidentin. Dieser Bericht soll keine Aufzählung der Ereignisse des vergangenen Jahres sein – dafür wird Tho-

mas Euch wie gewohnt durch die Anlässe und Begegnungen führen.

Sieben gemeinsame Clubjahre

Ich möchte vielmehr den Blick zurück auf sieben gemeinsame Clubjahre richten. Seit 2019 durfte

ich dem LRoS vorstehen. Und ich bereue keinen einzigen Moment dieser ereignisreichen Zeit.

In diesen Jahren zählte unser Club konstant rund 650 Mitgliedschaften – das sind etwa 800 Menschen, die sich mit Herz,

Leidenschaft und Emotionen für einen gemeinsamen Nenner namens Land Rover begeistern. Diese Zahl ist für mich mehr als eine Statistik. Sie steht für Begegnungen, Gespräche, Hilfsbereitschaft, Kameradschaft und viele unvergessliche Momente.

Nicht alle Jahre waren einfach. Teilweise mussten wir mit Einschränkungen leben, improvisieren und umdenken. Und trotzdem haben wir nie den Mut verloren. Wir haben uns getroffen, wenn es möglich war, und wir haben sogar ein Treffen mit 200 Personen organisiert, das trotz erschwelter Umstände stattfinden konnte – vielleicht nicht perfekt, aber mit viel Herzblut.

Wachsende Anlässe

Unsere Anlässe, inklusive der Generalversammlungen, erfreuten sich wachsender Beliebtheit. Die Teilnehmerzahlen und auch die Anzahl Events stiegen stetig. Damit verbunden waren höhere Kosten bei gleichbleibenden Einnahmen – eine Herausforderung, der sich der Vorstand immer wieder mit grossem Engagement gestellt hat.

Nach dem Jubiläum 2022 entstand der Wunsch, das nächste Fest wieder in grösserem Rahmen zu feiern.

Generalversammlung

Auf der Suche nach einem passenden Ort bin ich auf die wunderbare Lokalität im Goms gestossen. Heute freue ich mich sehr, dass mit Patrick Amann ein engagierter OK-Präsident gefunden wurde und sich nun viele helfende Hände aktiv einbringen. Ich wünsche dem LRoS eine gelungene, fröhliche und unvergessliche Geburtstagsparty.

2025

Die letzte Generalversammlung verlief lebhaft. In den darauffolgenden Tagen galt es, viele Eurer Anliegen aufzunehmen, zugleich wurde ich mit einem Trauerfall in meiner engsten Familie konfrontiert. Das war für mich sehr belastend. Umso dankbarer bin ich meinem Vorstand, der mir den Raum für eine notwendige Auszeit ermöglicht hat. An dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön für diese Unterstützung. Meine Entscheidungen habe ich stets im Sinne des LRoS getroffen, viele neue Anlässe unterstützt und sehr viel Zeit und Begeisterung in unser gemeinsames Hobby und das Clubleben investiert.

Im vergangenen Jahr durfte ich Verantwortung übernehmen, aus der Situation lernen und meinen

Beitrag dazu leisten, dass der Club seinen Weg in Ruhe weitergehen kann.

Mir ist wichtig zu betonen, dass auch in diesem Jahr im Vorstand sehr viel gearbeitet wurde und Euch im Verlauf des Jahres wie auch heute an der GV zahlreiche Lösungen präsentiert werden konnten. Besonders freuen wir uns über die positiven Zahlen in der Jahresrechnung.

Ursprünglich war mein Plan, mein Amt nach dem Jubel-Jahr 2027 zu übergeben. Die Entwicklungen im LRoS, aber auch die familiären Veränderungen, haben mich dazu bewogen, diesen Schritt früher zu machen. Damit verbunden habe ich ab diesem Jahr auch meine berufliche Nachfolgeplanung und meine Wohnsituation angepasst.

Ich freue mich sehr darauf, künftig als beinahe «normales» Mitglied – oder besser gesagt als Auslandsmitglied – Teil dieser grossen Landyfamilie zu bleiben.

Danke für Euer Vertrauen. Danke für Euer Dasein. Danke für die Begegnungen. Danke für die gemeinsame Zeit.

Hasta luego
Barbara

Rapport annuel de la Présidente

Au Revoir, Adieu, Adiós

Chers amis,
C'est avec un rire et une larme que je vous présente aujourd'hui mon dernier rapport annuel en tant que présidente. Ce rapport n'a pas pour but d'énumérer les événements de l'année écoulée – Thomas vous guidera, comme à l'accoutumée, à travers les rencontres et les moments forts.

Sept années de club partagées

Je souhaite plutôt jeter un regard en arrière sur ces sept années passées ensemble. Depuis 2019, j'ai eu l'honneur de présider le LRoS, et je ne regrette aucun instant de cette période si riche en événements.

Durant ces années, notre club a compté en moyenne environ 650 adhésions – soit près de 800 personnes passionnées, investies de cœur et d'émotions autour d'un dénominateur commun appelé Land Rover.

Ce chiffre représente bien plus qu'une statistique pour moi. Il incarne des rencontres, des échanges, de l'entraide, de la camaraderie et une multitude de moments inoubliables.

Toutes les années n'ont pas été faciles. Il nous a parfois fallu composer avec des restrictions, improviser, repenser nos manières de faire. Et pourtant, jamais nous n'avons perdu courage.

Nous nous sommes retrouvés dès que cela était possible, et nous avons même organisé une rencontre avec 200 personnes, qui a pu avoir lieu malgré les circonstances difficiles – peut-être pas parfaite, mais pleine de passion et de cœur.

Des événements en pleine croissance

Nos événements, y compris les assemblées générales, ont connu un succès croissant. Le nombre de participants et d'événements

n'a cessé d'augmenter.

Cela s'est accompagné de coûts plus élevés alors que les revenus restaient stables – un défi que le comité a toujours relevé avec beaucoup d'engagement.

Après la fête du jubilé de 2022, le souhait est né d'organiser à nouveau la prochaine célébration dans un cadre plus grand. Dans ma recherche d'un lieu approprié, j'ai découvert le magnifique site du Goms.

Je suis aujourd'hui très heureuse qu'un président de comité d'organisation aussi dévoué que Patrick Amann ait été trouvé et que de nombreuses mains se soient déjà engagées activement.

Je souhaite au LRoS une fête d'anniversaire réussie, joyeuse et inoubliable.

2025

La dernière assemblée générale a été animée. Dans les jours qui ont suivi, il



m'a fallu accueillir plusieurs de vos propositions, tout en traversant un deuil au sein de ma famille proche – une période très éprouvante pour moi.

Je suis d'autant plus reconnaissante envers mon comité, qui m'a permis de prendre le recul nécessaire. Je leur adresse ici mes remerciements les plus sincères pour leur soutien.

Toutes mes décisions ont toujours été prises dans l'intérêt du LRoS. J'ai soutenu de nombreux nouveaux événements et investi beaucoup de temps et d'enthousiasme dans notre passion commune et la vie du club.

L'année écoulée m'a permis d'assumer des responsabilités, d'apprendre des situations rencontrées et de contribuer à ce que le club puisse poursuivre son chemin sereinement.

Je tiens à souligner que cette année encore, le comité a accompli un travail remarquable, présentant de nombreuses solutions tout au long de l'année et aujourd'hui encore à l'assemblée générale. Nous nous réjouissons particulièrement des chiffres positifs de la clôture des comptes.

À l'origine, je prévoyais de transmettre mon poste après l'année de jubilé

2027. Cependant, l'évolution du LRoS ainsi que des changements dans ma vie familiale m'ont conduit à avancer ce pas. J'ai donc adapté, dès cette année, ma planification professionnelle ainsi que ma situation de logement.

Je me réjouis beaucoup de rester à l'avenir membre – presque « normal » – ou plutôt membre à l'étranger de cette grande famille Landy.

Merci pour votre confiance. Merci pour votre présence. Merci pour toutes les rencontres. Merci pour le temps partagé.

Hasta luego,
Barbara

Indulis Vesmanis

Mitglied Nr. 209 wird Member of the Year!

Text: Olaf Grewe
Bild: Indulis Vesmanis

Indulis Vesmanis, Ihr kennt ihn als regelmässigen Autor des Clubmagazins, wurde zum Member of the Year erkoren!

Wir vom Club können uns glücklich schätzen, ihn in unseren Reihen zu haben, denn er steht für Verlässlichkeit, Engagement und Liebe zur Marke.

Inhalt statt Blabla

Wenn ich an die ersten Momente unserer Zusammenarbeit denke – damals hatte ich gerade die Chefredaktion des Magazins übernommen – fällt mir sein Hinweis ein. Der Hinweis, dass wir noch cirka 30 Artikel von ihm nicht publiziert haben. Das hat mich damals gerettet. So konnte ich die Seiten des Magazins füllen und das mit Inhalt. Nicht mit Bla bla.

Indulis liefert nicht einfach Beiträge. Er liefert Substanz. Seine Artikel über Technik, Modelle und internationale Highlights gehen in die Tiefe – ohne dabei uns Lesende zu verlieren. Im Gegenteil: Sie machen neugierig, sie erklären, sie begeistern. Ohne seine Texte wäre unser Magazin unlesbare, technisch fundierte Inhalte ärmer. Und ich persönlich wäre um einen meiner wertvollsten Sparringspartner ärmer.

Ein Mann mit Substanz

Denn mit Indulis kann man reden. Wirklich reden. Über Spitzmäuse im Mittelmeerraum – er ist studierter Biologe. Über Politik, gesellschaftliche Verwerfungen, die kleinen Freuden des Alltags. Oder natürlich über Land Rover, stundenlang, wenn es sein muss. Diese Vielsei-

tigkeit, diese Neugier, diese Fähigkeit, Brücken zwischen Themen zu schlagen – das macht ihn aus.

Indulis ist kein Mensch der grossen Bühne. Aber er ist einer, auf den man zählen kann. Regelmässig, zuverlässig, mit Anspruch. Das macht einen Club wie den unseren stark. Und das zeichnet den Menschen und meinen Freund Indulis aus.

Danke, Indulis und herzlichen Glückwunsch!





Ein Rückblick

Die 38. GV aus Sicht des neuen Präsidenten, Thomas

Text: Thomas Strebel
Bilder: Rose Strebel

Der Schock sass tief, als Miriam fünf Tage vor der Versammlung erfuhr, dass wegen feuerpolizeilichen Auflagen, die Generalversammlung nicht am geplanten Ort auf dem Horboden stattfinden kann. Mit Hilfe der Gemeinde und der guten Vernetzung

im Ort, gelang es Miriam ohne Mehrkosten die Generalversammlung in der heimeligen Halle in Oey durchzuführen. Ein bodenständiges Buffet, mit Rösti, Müesli, Instant-Kaffee, Zopf, Gipfeli und freundlichem Service erwartete uns. Die Generalversamm-

lung wurde statt in Doppelprojektion nur noch auf einem Beamer übertragen und der Tontechniker war unser Webmaster Tom.

Im Vorfeld gab es zahlreiche Abmeldungen. Teils aus verständlichen Gründen, ist die Anreise aus

dem Kanton Graubünden tatsächlich weit, während andere Angst vor dem Salz auf der Strasse hatten. Es scheint zwischen dem Wohnort gewisser Teilnehmer und dem Verkehrshaus weniger Salz auf den Strassen zu geben, während im Berner Oberland das kristalline Gift für unsere Autos wohl intensiver vorhanden sein muss.

Die Teilnehmerzahlen haben es gezeigt: Unser Club will die Generalversammlung «zentral» und am liebsten «downtown» abhalten. Wir werden uns um eine zen-

trale Lösung für das nächste Jahr bemühen.

Der grosse Dank

Trotz mehrerer Schreiben an den ganzen Club, hat sich lange niemand gemeldet für den Verkehrsdienst. Schliesslich ist es ein «Drecksjob» sich in der Kälte die Schienen in die Haxen zu frieren, während die anderen drinnen tafeln und schwafeln. Am Ende haben sich zwei tapfere Helden gefunden, die den bezahlten Verkehrsdienst unterstützt haben. Ein herzliches Danke an Andres Bauer und Jürg Junker.

Der 3x Extra-Zwanziger
An der Generalversammlung wurde unter anderem nochmals darüber abgestimmt, ob die Mitglieder über drei Jahre (2025 / 2026 / 2027) zusätzlich 3x CHF 20.00 in die Clubkasse auf ein Extra-Konto einbezahlen wollen als Sicherheit für Grossanlässe. Diese Position wurde nicht nur im Vorstand, sondern auch mit ehemaligen Mitgliedern (die deshalb den Austritt eingereicht haben), im OK und unter Freunden diskutiert. Selbst im Vorstand war man sich nicht einig. Die Wiederholung der Abstimmung



Übergabe

Barbara tritt zurück und übergibt das Präsidentenamt an Thomas. Der übergibt ihr eine Dattelpalme für ihr spanisches Domizil. Die Mitglieder stimmten für ihn.



Zünftig

Passender als die heimatliche Musik kann der Einstieg in die GV für den Schweizer Club nicht sein. Der Dank gebührt allen Helferinnen und Helfern, die Miriam als Organisatorin geholfen haben, die GV auf die Kette zu bekommen. Ohne Euch läuft es nicht. Vielen Dank!

mung hat einen Mehrheitsentscheid zugunsten der extra 3x CHF 20.00 ergeben. Danke an dieser Stelle für das grosse Vertrauen in unsere Zukunft.

Die Neuerungen

Bislang gehörte das «Vorwort» mit dem Titel «Am Steuer des LROS» dem

Präsidenten. In Zukunft wird das Editorial durch Mitglieder und den Vorstand geschrieben. Damit erhalten alle Stimmen ein Sprachrohr zum Club, da wir gemeinsam für den Club stehen und nicht eine einzelne Person oder der Vorstand.

Patrick Amann wurde nach zwei Jahren Auszeit erneut in den Vorstand gewählt. Er übernimmt als OK-Präsident für das 40th Anniversary diese Aufgabe in erster Priorität und wird in zweiter Priorität für den Aufbau eines jüngeren Nachfolgers für die «Serie-Beratung» sorgen. Allenfalls ist zu überlegen, ob wir dieses Ressort nicht umbenennen müssen, denn neuerdings sind nicht nur Serie Fahrzeuge, sondern bereits 200 / 300 tdi und bald TD5 Fahrzeuge in den Veteranen-Jahren.

Vorstandsposten

Der Vorstand sucht Bewerber für den Vorstand. Einerseits benötigen wir für die Technik-Ecke (Serie-Beratung) jemanden, der mechanisches Interesse hat, gerne an Fahrzeugen herum-schraubt und bereit ist, sich das Wissen an zu eigenen. Es ist nicht zwingend nötig Automobil-Experte, Mechaniker oder Mechaniker zu sein. Gesucht ist eine jüngere Person, die Interesse hat, dieses Amt zu übernehmen.

Die Whatsapp-Affäre

Der Land Rovers of Switzerland führt neu eine WhatsApp Gruppe, in welchem Themen rund um den Club aber auch Off-



Beisammensein

Man möchte manchmal Mäuschchen sein und hören, was die Trophy- und Offroad-Fahrer, wie hier Cindy (li.) mit dem «Mech» Luky (mitte) bespricht.



Tischgespräche

Neben dem Basar, Buffet und Abstimmungen ging es an der GV auch darum, den Kontakt untereinander zu pflegen. Gelegenheiten gab es ausreichend.



Schmaus für Ohren und den Magen

Musikalisch untermalt genossen die teilnehmenden die GV.



Shop und Basar

Erstmals konnten die Teilnehmenden Waren am Basar verkaufen. Das Angebot war mehr als reichhaltig.

Edith betrieb den LRoS Shop mit ihren Helferinnen und Helfern aktiv.



Topic-Themen besprochen werden können.

Über Jahre wurde die Pendenz «WhatsApp Gruppe» aufgeschoben. Eine Gruppe muss administriert werden und wie überall gibt es Trolle, die sich nicht an die Gruppenrichtlinien halten. Diese Administrationsarbeit hat unser Redaktor auf sich genommen und der Versuch «WhatsApp-Gruppe» wurde gestartet.

Die Lancierung hat zu einem Austritt und zu erhobenen Mahnfingern geführt, da der Datenschutz von Meta zweifelhaft ist.

Es ist korrekt, dass Meta (die Firma) mit unseren Daten, unserem Kapital, gewinnbringend umgeht. Die Meta-Daten (die Daten) unserer Chats werden

indexiert und unsere Texte danach mittels technischen Hilfsmitteln unseren elektronischen Profilen angehängt und damit im Netz eine quasi Identität geschaffen, die unsere Interessen preisgeben, damit statt Mitsubishi eher Landy-Ersatzteile oder Offroad Reisen in ferne Destinationen angezeigt werden. Die Kommunikation zwischen uns ist zwar verschlüsselt, mittels der Verschlagwortung werden aber Profile erstellt, welche danach kommerziell verwendet werden, uns Werbung oder Webseiten anzuzeigen.

Alternativen, wie Threema oder Signal verwenden diese Technologie nicht. Nachteil von diesen Kanälen ist, dass die Akzeptanz und damit die Markt-

durchdringung niedrig ist. Trotz des limitierten Datenschutzes, hat sich der Vorstand dazu entschlossen eine Pilotversuch auf WhatsApp zu unternehmen. Die Teilnahme an den Kanälen ist freiwillig und die offiziellen Informationen sind nach wie vor via Email / Webseite und Social Media verfügbar, es entstehen den Benutzerinnen und Benutzern keine Nachteile, sollte man dem Kanal fernbleiben wollen.



Gute Laune

Einige Gespräche hinterlassen Spuren. In diesem Fall Lachfalten.

Informationen zum Vorstand und zur GV inklusive Protokoll findest Du online auf lros.ch.



Ihre LAND ROVER DEFENDER Garage



Neuer Vorstand

Text: Thomas Strebel
Bilder: Rose Strebel

An der diesjährigen Generalversammlung des Land Rovers of Switzerland stand ein bedeutender Moment auf der Tagesordnung: die Wahl des neuen Vorstands.

Mit grosser Zustimmung der Mitglieder wurde Thomas Strebel zum neuen

Präsidenten gewählt und übernimmt damit das Steuer unseres Clubs von Barbara Glück. Wieder neu an Bord ist Patrick Amann für das Thema Serie.

«Es ist mir eine grosse Ehre und Freude, das Amt des Präsidenten unseres Clubs zu übernehmen»,

so Thomas. Sein besonderer Dank galt den Mitgliedern, die durch ihre aktive Teilnahme das Clubleben bereichern, sowie dem gesamten Vorstand für das entgegengebrachte Vertrauen.

Viel Erfolg!

Unsere Kompetenzen mit LAND ROVER DEFENDER

- verzinkte Chassis
- Restaurationen und Neuaufbauten
- Rostschutzarbeiten
- Karosseriearbeiten
- Umbauten für Reisen und Offroad
- Wartungsarbeiten
- MFK-Bereitstellung
- Verkauf



Die Schönheit Islands lässt sich nur schwer beschreiben. Dieses Bild zeigt sie aber: rau, eindrucklich und einzigartig.



Papageientaucher

Diese bunten Vögel sind typisch für Island. Dieses Exemplar steht fast schon symbolisch für Islands eigenwillige Natur und die Magie der nordischen Vogelwelt.

Fire and Ice

Islandferien, zu siebt, zwei Familien, zwei Fahrzeuge.

Text & Bilder: Herbert Güntert

Kern der Geschichte ist unser Discovery 3 TDV6, Bj. 2009 manuell, mit ihm schleppe ich einen alten CH-Armee Puch-Anhänger.

Darin ist alles Material verstaut, Zelte, Campingmobiliar, Küchenutensilien, Kanister, Schlafsäcke, Werkzeuge, WC, etc. Es ist viel Material, bei durchschnittlichen Tem-

peraturen von 15°C im Juli, will man gewappnet sein. Und da alle anderen hinfliegen, fahre ich das Versorgungsfahrzeug.

Sonntag, null-sechshundert, Motor Marsch. Das Gespann ist getankt, beladen und bereit für die kommenden fünf Wochen Abenteuer in Island.

Aber eigentlich hatte alles zwei Jahre zuvor begonnen, auf einer einwöchigen Kanutour mit Freunden, quer durch die schwedische Wildnis. Das Wetter zwang uns zu einem Pausentag auf irgendeiner kleinen Insel. Wir hatten uns ein lauschiges Camp eingerichtet und wetterten den Tag ab.

An einem gemütlichen Lagerfeuer erzählten wir uns und den Kindern Erlebnisse von unseren bisherigen Reisen, Geschichten aus alten Pfadzeiten und plauderten über Gott und die Welt.

Die Schilderungen über meine über 30 Jahre zurückliegende Reise durch Island weckten die Abenteuerlust (damals noch mit Land Cruiser). Mit ein paar Gesprä-

chen und der Buchung von Fähre und Flügen im November 2024 war die Sache auch schon fix.

Vorbereitung

In den Wochen vor der Reise wurde die Zugmaschine nochmals komplett durchgecheckt, bekam endlich die lang ersehnte Winde, neue Reifen und der Anhänger musste auch noch fertig zum Camping-Anhänger umgebaut werden.

Aber dann ist der Abreisetag da: Sonntag, perfekt um mit möglichst wenig Lastwagenverkehr, dem Tempomat auf 105km/h, quer durch Deutschland zu brettern.

Knapp 1000km und zwölf Stunden später erreiche ich mein erstes Etappenziel Krusa (DK), etwas nördlich von Flensburg.

Am Dienstag geht's für 48 Stunden auf die



Heiss und kalt

Dafür steht Island: Feuer und Eis. Auf der einen Seite die Vulkane, die einen magisch in ihren Bann ziehen. Auf der anderen Seite die grau-weißen Gletscher und Eismassen. Wundersam und wunderschön.



Fähre von Hirtshals nach Seydisfjörður.

Essen, trinken, schlafen, essen, trinken, schlafen... ..und am Abend

ein wenig in der Bar dem Troubadour lauschen. Und am Donnerstag berühre ich mit dem Landy nach 35 Jahren endlich wieder isländischen Boden.

Isländischer Asphalt

Sofort geht's los Richtung Westen, denn am Samstag muss ich bereits die drei Erwachsenen in Reykjavik vom Flugplatz abholen.



Unterm Auto

Es gibt halt immer was zu tun. Manchmal muss man halt am schweren Anhänger arbeiten - dreimal musste ich die Bremsstange reparieren.



Camp

Zusammen in den Ferien heisst auch, gemeinsam campen. Das sieht doch gemütlich aus.

Unterwegs durch den Süden auf der Ringstrasse haben mich die weiten Ebenen und die abwechselnden Landschaften vollkommen überwältigt.

Daran konnte ich mich nicht mehr erinnern. Auf der Ringstrasse einfach durchzufahren, wäre dann doch etwas stillos gewesen.

So bin ich am zweiten Tag auf der Insel bereits über die ersten F-Strassen hoch zu den heissen Quellen nach Landmannalaugar, über Pisten weiter nach Sellfoss zu meinem Tagesziel Pingvellir, dem isländischen Rütli, gefahren.

Heute ist Samstag, Zeit meine Frau Anita, die

Freunde Karin und Stephan in Keflavik vom Flieger abzuholen. Kurz den Mietwagen unserer Freunde übernehmen (Land Cruiser GX) und zurück geht's nach Pingvellir.

Tektonisches Wissen

Am Abend machen wir noch einen Spaziergang durch den Nationalpark und ich bluffe mit meinem Wissen über die amerikanische und asiatische tektonische Platte, die hier auseinanderdriften. Das Wissen stammt von einer Führung, die ich am Morgen bei einer Rangerin besucht habe.

Island en Miniature

Am Sonntag starten wir unseren ersten Reiseabschnitt in die Westfjorden. Über die Halbinseln Snaefellsnes (man sagt, es sei Island en Miniature) erkunden wir den ganzen Nordwesten.

Wir kurven um kilometerlange Fjorde, klettern steile Strassen 500m Höhenmeter nach oben, nur um dann gleich wieder auf Meereshöhe hinunterzufahren. Immer wieder relaxen wir in irgendwelchen heissen Pools, die es hier einfach überall hat.

Ein Highlight hier ist die F622, ein Track, der an

den steil abfallen Berghängen klebt und teilweise direkt auf Meereshöhe der Brandung folgt.

Bei den Papageientauchern

Hier besuchen wir auch den westlichsten Punkt Islands und sehen zum ersten Mal die putzigen

der das wieder zusammenschweissen kann.

Nach der ersten Woche müssen wir schon wieder zurück Richtung Reykjavik, da am Sonntag unser Sohn, sowie die Tochter und der Sohn unserer Freunde mit dem Flieger ankommen.



Basaltschlucht

Egilstadir zeichnet sich durch die imposanten Flüsse zwischen massivem Basalt aus.

Papageientaucher, die dort zu tausenden brühten.

Und dann passiert es, die Bremsstange unseres Anhängers bricht (ich dachte immer, CH-Armee-material ist unkaputtbar). Meine Frau ist darüber etwas beunruhigt und so suchen wir so rasch wie möglich im nächsten Ort jemanden,

Komplettiert

Jetzt ist unsere Reisegruppe komplett, alles Gepäck wird neu verstaut und unsere Freunde sind über froh, dass sie doch so einiges Gepäck bei uns im Anhänger lassen können.

Nun klappern wir den Golden Circle ab mit Gullfoss und Geysir, bevor es über die Strengisandur, einer

schönen Hochlandpiste, Richtung Norden geht.

Zum ersten Mal Off-road-Pisten für unsere Weggefährten.

Bereits zum zweiten Mal verabschiedet sich meine Bremsstange, aber ich findet in Husavik zwischen Whalewatching und Wasserfällen noch jemanden, der mir das Teil wieder zusammenbrätelt.

Vorbei an Godafoss geht's jetzt aber richtig ins Hochland zum Vulkan Askja Unser Roadbook verspricht uns die grösste Sandwüste Europas, Lavafelder mit spitzen Gesteinsbrocken, die dir an die Pneus wollen, saftige grüne Ebenen und riesige, Flussdurchquerungen, erstarrte Lavaplatten, auf denen man den Track suchen muss. Fünf Stunden für 120km sind angesagt.

Schöner als gedacht

Die Realität überschreitet dann unsere Fantasie bei weitem. Wir erreichen unser Ziel, den Vulkan Askja, nach acht Stunden reiner Fahrzeit, um 22 Uhr.

Wir sind entschädigt worden von einzigartigen Landschaften, unbeschreiblichen Formen und Farben, Gletschern und sich abwechselnden Vege-

tationen, aber die acht Stunden habe nur noch ich als spassig empfunden.

Mehr als gedacht

Für den nächsten Tag sind wir vorgewarnt und glauben nicht an die prognostizierten fünfeinhalb Stunden für 130km und es werden dann auch neun Stunden.

Der Track ist für den Toyota unserer Weggefährten sehr anspruchsvoll. Ich steige öfter aus und lotse meine Freunde über Hindernisse, damit sie nichts abreißen oder hängen bleiben. Ein Problem, das ich nicht kenne, schliesslich kann ich meinen Dampfer dank Luftfederung um 13cm anheben, also don't worry.

Das Geschüttel im Toyota schlägt Karin auf den Magen, ihr wird schlecht. Vielleicht ist es auch nur eine Ausrede um selbst ans Steuer zu dürfen. Sie hat zwischenzeitig Gefallen an Flussdurchquerungen gefunden und im Toyota ist ein Streit über die Anrechte dafür entbrannt.

Meine Frau überlässt mir nur zu gerne das Fahren, geniesst den Fahrkomfort des Discos und ich kann das Kind im Manne voll ausleben.

Trubel statt Einsamkeit

Über geniale Offroad-Tracks erreichen wir Landmannalaugar und den Süden, wo sich unterwegs die Bremsstange zum dritten Mal verabschiedet und geschweisst werden muss.

Auf der Ringstrasse erkunden wir all die südlichen Sehenswürdigkeiten. Nach der Einsamkeit und Ruhe im Hochland ist hier schon mehr Tourismus spürbar.

Im Feuer

Auf dem Rückweg nach Reykjavik besuchen wir noch den aktiven Vulkan bei Grindavik, ein urgewaltiges Naturschauspiel. Ich fliege mit meiner Drohne über 3400m zum Vulkan. Am Fuse angekommen, frage ich mich plötzlich, wie heiss es wohl um so einen Vulkan sein kann. Ich fliege langsam hoch bis zum Kraterrand, schwenke meine Kamera hinunter und es eröffnet sich ein genialer Blick in die brodelnde Lava. Die Drohne kommt unversehrt wieder zu mir zurück.

Im Wasser

An Sonntag lade ich meine sechs Reisegefährtinnen und -gefährten in Keflavik ab und bleiben mir noch vier Tage für meinen Weg zurück nach Seydisfjörður.

Ich peile Porsmörk und den Fluss Krossa an. Die Krossa ist berüchtigt und es gibt dutzende von Youtube Filmen, wie dort Autos den Bach runter gehen. Nachdem ich einen isländischen Hochlandbus bei der Durchfahrt beobachtet habe, entschliesse ich mich, mein Glück nicht unnötig zu strapazieren. Schliesslich ist bis jetzt alles gut gegangen und ich brauche auch einen Grund, bald wieder herzukommen und es dann zu versuchen.

Zwischen Steinen

Ich fahre zügig nach Egilstadir im Osten, wo ich mein letztes Lager aufschlage. Hier gibt es imposante Flusstäler mit beeindruckenden Basaltformationen, die ich mit der Drohne erkunde

Schier endlose Hochebenen, einen Hotpot, bei dem das heisse Wasser als Wasserfall hinunter plätschert und Werkstätten, die mir die Bremsstange zum vierten Mal schweissen können.

Am Donnerstag der fünften Woche wartet die Fähre und in den 48 Stunden Überfahrt verarbeite ich die unvergesslichen Eindrücke der vergangenen Reise.

Zurück geht es

Am Samstag startet die Heimfahrt um 12.15 Uhr in Hirtshals. Zwei Tankstopps, eine Nachtesenspause, diverse Pinkelstopps, einen Lampentausch-Stopp, 1450km und 17 Stunden später war ich um 5.15 Uhr wieder zuhause.

Im Rückblick

Island ist unbeschreiblich und man muss es einfach erlebt haben. Mit seinem vulkanischen Ursprung, den wir so nicht kennen, den daraus resultie-

renden Landschaften mit ihren bizarren Formen und der unbekanntem Vegetation, verzaubert es einem jeden Tag aufs Neue.

Allen Unkenrufen zum Trotz hat mein Disco die über 9000km ohne Probleme runtergespult und wir haben 1000 Liter Diesel zu Fr. 2.4/Liter verbrannt.

Es leuchtet so schön

Ich behaupte heute gerne, der Ländy war in seinem natürlichen Habitat und hat sich in Island einfach wohl gefüllt.

Wie sonst lässt es sich erklären, dass keine zehn Tage zuhause, der ganze Tannenbaum am Armaturenbrett aufleuchtet.

Es wird sicher nicht 35 Jahre dauern, bis ich wieder hinfahre!

Sjaumst!
(isländisch «bis bald»)

Schluss mit Chaos

Unser neues Besteckset!

Kennt ihr das? Beim Picknick, auf dem Campingplatz oder sonst wo sucht man ewig nach dem passenden Besteck und am Ende klappert und scheppert alles wild durcheinander. Und ihr könnt Gift drauf nehmen: Genau der benötigte Kaffeelöffel ist garantiert unauffindbar, sodass man den Joghurt mühsam mit dem Suppenlöffel schaufeln muss. Damit ist jetzt Schluss! Wir freuen uns, euch unser neues Besteckset vorzustellen... die perfekte Lösung für alle, die Wert auf Ordnung, Stil und funktionierende Nervenbahnen legen.

Die Tasche mit Clublogo

Das Herzstück unseres Sets ist die hochwertige schwarze Tasche, die stolz mit unserem Clublogo bedruckt ist. Sie sieht nicht nur gut aus, sondern ist auch extrem praktisch: Jedes Besteckteil hat seinen festen Platz. Nichts gerät mehr durch-

einander, nichts fällt raus, und das beste: kein metallisches Symphoniekonzert mehr! Die kompakte Tasche ist immer griffbereit.

Unbefüllt oder befüllt

Ihr habt die Wahl zwischen verschiedenen Varianten: Die Tasche gibt es ungefüllt, perfekt für alle Kontrollfreaks, die ihr eigenes Lieblingsbesteck einpacken möchten (wir urteilen nicht!). Oder ihr entscheidet euch für die gefüllte Version, die bereits komplett ausgestattet ist: Teller, Gabel, Löffel, Messer, Kaffeelöffel und Dessertgabel, alles, was man braucht. Auch euer Besteck hat ein Fashion Statement verdient!

Nicht vergessen, bestellt auch gleich die passende 3dl oder 4.5dl Edelstahl-tasse dazu. Essen ohne Flüssigzufuhr ist auch nicht geil.

Cheers to that!



shop.lros.ch

**Stets parat Komplett-Set**

Ob beim Camping, auf Reisen, an einem gemütlichen Höck oder einfach im Alltag, das Besteckset macht immer eine gute Figur. Keine losen Teile mehr, kein nerviges Suchen (und Fluchen!), kein Geklimper. Stattdessen: Ordnung, Übersicht und ein stilvolles Accessoire versehen mit unserem Clublogo.





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

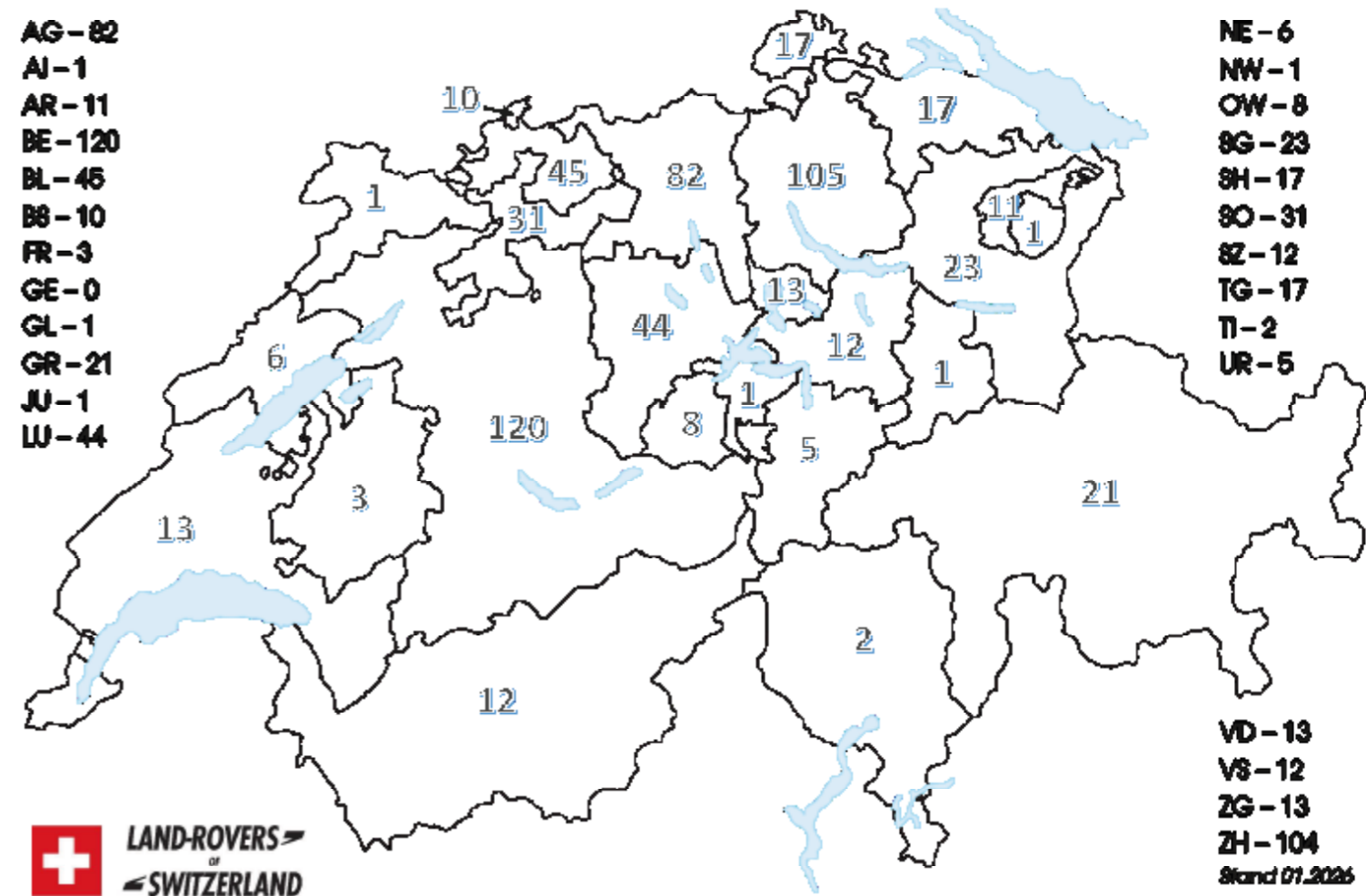


★ TROCKENEISSTRAHLEN ★ UNTERBODEN- UND ROSTSCHUTZ ★ HOHLRAUMVERSIEGELUNG

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

LROs Mitgliederverteilt auf Kantone (pro Mitgliedschaft)

AG-82
AJ-1
AR-11
BE-120
BL-45
BS-10
FR-3
GE-0
GL-1
GR-21
JU-1
LU-44



Schweizer Club Der LROs Kantons-Check

Text & Bilder: Miriam Wittwer

Wo der Ländi schuffet, wo er glänzt und warum Genf lieber Tesla fährt zeigt unser grosser Kantons-Check.

Die Schweiz, dieses wunderbare Ländle aus 26 Kantonen, Berge, Seen und kulinarischen Spezialitäten,

zeigt auch bei den Mitgliederzahlen des LROs: Landy ist nicht gleich Landy! Während in manchen Kantonen die Fahrzeuge noch echte Arbeit verrichtet, werden sie anderswo eher als rolende Visitenkarte durch die City chauffiert. Tauchen wir ein in die faszi-

nierende Welt der regionalen Land-Rover-Kulturen (mit einem Augenzwinkern und ohne Garantie auf politische Korrektheit).

Die Schwergewichte
Bern vs. Zürich Arbeitstier gegen Statussymbol

Bern führt mit satten LROs 120 Mitgliedern das Ranking an und das hat seinen Grund! Hier ist der Land Rover noch das, wofür er gebaut wurde: ein Arbeitstier. Der Berner Landy kennt keine Waschstrasse, nur Matsch, Waldwege und gelegentlich einen Bauernhof. «Dä Wagä isch zum schaffe, nid zum blöffe» würde der Berner sagen während er mit seinem schlammverkrusteten Defender gemütlich zum Holzen fährt. Glänzendes Blech? Fehl-anzeige. Dafür funktioniert hier jeder Schalter... meistens (Natürlich ausgenommen den luxurverwöhnten Gstaader).

An der Limmat

Zürich folgt mit 104 Mitgliedern, aber hier präsentiert sich der Ländi von seiner ganz anderen Seite. In Zürich ist der Land Rover das automobile Äquivalent zur Rolex: Man fährt ihn nicht, weil man ihn braucht, sondern weil er zeigt, dass man es sich leisten kann. Der Zürcher Defender parkt vor dem Golfclub, wird wöchentlich von Hand poliert und hat vermutlich noch nie Geländekontakt erlebt. «Off-Road? Nei, i fahre höchstens mau über es Kopfsteinpflaster am Züriberg!» Das Schlimmste, was dem Zürcher Landy

passiert: Ein Vogel macht auf die frisch gewachste Motorhaube. Drama!

Fazit dieses Duells? Bern gewinnt nicht nur zahlenmässig, sondern auch in Sachen Authentizität. Der Berner Landy arbeitet, der Zürcher glänzt. Beide sind glücklich nur auf komplett unterschiedliche Art. Gibt natürlich aus Ausnahmen.

Die solidarische Mitte: Wo der Ländi noch Sinn macht

Der Aargau mit 82 LROs-Mitgliedern beweist: Das Rüebliland braucht robuste Fahrzeuge! Zwischen Kernkraftwerken, Kiesgruben und Landwirtschaft ist der Defender hier in seinem Element. Der Aargauer Landy transportiert alles: Baumaterial, Werkzeug, manchmal auch den Bauern selbst. Gewaschen wird nur vor der und auch dann nur widerwillig.

Luzern (44 Mitglieder) hat eine gespaltene Ländi-Persönlichkeit: In der Stadt dient er als tourismfreundliches Statussymbol und parkt vor den Nobel-Hotels, während er auf dem Land noch Heu transportiert."

Landys beider Basel

Basel-Landschaft (45 Mitglieder) schlägt Basel-Stadt

(10 Mitglieder) haushoch... logisch! Auf dem Baselbiet braucht man den Landy tatsächlich für Forstwege und Landwirtschaft. In Basel-Stadt hingegen? Da steht er meist nur im Weg auf viel zu engen Parkplätzen oder wartet darauf, von sogenannten Klimaklebern zerkratzt zu werden. Die Baselländler hingegen grinsen und fahren zum nächsten Waldstück.

Bei den Bergziegen

Graubünden (21 Mitglieder) verdient eine «special mention»: Hier ist der Landy unverzichtbar! Steile Bergstrassen, verschneite Passübergänge, Wildwechsel, der Bündner Landy leistet Schwerstarbeit. Gewaschen wird er vom Schnee, poliert vom Bergwind. Luxus? Wenn die Heizung funktioniert und man ein verzinktes Chassis hat, das dem Salz Paroli bietet.

Die Bergkantone: Der Landy als Überlebensgarant

Schwyz (12), Appenzell Ausserrhoden (11), Obwalden (8) und Uri (5) zeigen: In den Bergen ist der Land Rover kein Hobby, sondern Notwendigkeit. Diese Landys kennen jede Forststrasse, jedes Schlagloch und haben vermutlich mehr Höhenmeter als Strassenkilometer auf dem Tacho. Der Urner Landy

lacht über Steigungen, die andere Autos zum Weinen bringen. Rostflecken? Man nennt das hier «Patina» und trägt es mit Stolz!

Die einsamen Helden: Ein Landy für alle Fälle

Appenzell Innerrhoden, Nidwalden, Glarus und Jura haben jeweils genau ein einziges Mitglied. Man stellt sich vor: Ein einsamer Landy-Fahrer, der durch sein Kantönli cruist und denkt: «I bi de einzig Vernünftig hie!» Vielleicht sind es die wahren Pioniere oder einfach die Einzigen, die verstanden haben, dass ein Land Rover in kleinen Kantonen Sinn macht: Geländegängig, robust und man kennt sowieso jeden an der Tankstelle.

In Appenzell Innerrhoden dient der Landy vermutlich auch als Landsgemeinde-Shuttle. In Glarus transportiert er alles vom Schabziger bis zum Holzofen. Multifunktional eben!

La Suisse Romande: Où est le Rover?

Waadt schafft es auf 13 Mitglieder; nicht schlecht für einen Kanton, der eher für Weinberge als für Offroad bekannt ist. Der Waadtländer Landy? Ein eleganter Kompromiss: Robust genug für die Weinlese, schick genug für die Fahrt nach Lausanne. «C'est pratique et élégant!»

Freiburg (3) und Neuenburg (6) zeigen: Die Romandie ist eher zurückhaltend beim Landy-Kult. Vielleicht liegt es daran, dass man dort lieber französische Marken fährt oder der Espresso wichtiger ist als Allradantrieb? Könnte aber auch möglich sein, dass sie eher im Französisch sprechenden Land Rover Club sesshaft sind?

Die tragischen Verlierer: Genf fährt lieber Tesla

Und dann gibt es Genf. Null Mitglieder. Absolut null. Die internationale Stadt, Heimat der UNO und unzähliger Luxusmarken, hat

es nicht geschafft, auch nur einen einzigen Land Rover-Enthusiasten für unseren Club zu begeistern. Warum? Ganz einfach: In Genf fährt man Tesla, Porsche Cayenne. Wenn's bodenständig sein soll, einen Range Rover Evoque (aber der zählt natürlich nicht als richtiger Landy).

Der Genfer sagt: «Un Land Rover Defender? Mais non, c'est trop... rustique!» Zu rustikal, zu praktisch, zu wenig elektrisch. Während der Rest der Schweiz im Matsch wühlt, cruist Genf lautlos und emissionsfrei durch die Diplomatenviertel.

Auch das Tessin enttäuscht mit nur 2 Mitgliedern. Zu beschäftigt mit Alfa Romeo, Dolce Vita und Sonntagsausflügen zum Lago? «Un Land Rover? Troppo rumoroso! Preferisco la mia Vespa!» Der Tessiner liebt italienische Eleganz, der robuste Brite passt da nicht so



Fun Fact

Das Wallis ist der Kanton mit den meisten Fahrzeugen pro 1000 Einwohner. Nämlich 675. Abgeschlagen liegt der Kanton BS mit 306 Fahrzeugen.

Bei E-Mobilität liegt Zürich mit 6.6 Prozent vorne, während Genf mit einem Anteil von nur 3.7% an E-Autos hinten liegt. Selbst Jurassen (3.8%), Bewohner der Kantone Neuenburger und Uri (3.9%) sowie die Tessiner (4%) fahren mehr E-Autos.

Quelle: Bundesamt für Statistik, 2025

Ihre Land Rover Garage in der Nordwestschweiz



- **Reparaturen und Umbauarbeiten**
- **MFK-Bereitstellung**
- **Rostschutzarbeiten**
- **An- und Verkauf**
- **Professionelle Reinigung**
- **Restorationen**
- **Wartungsarbeiten**

FARAG AG
Nicolas Gubler
Eidg. dipl. Automobildiagnostiker
Gerenweg 9
5073 Gipf-Oberfrick
Tel. 062 871 23 80
Email: info@farag.ch

BIENVENUE UND HALLO!

per 10. März 2026

Im Namen aller Clubmitglieder begrüßen wir unsere neuen Freundinnen und Freunde im LRoS ganz herzlich!

Nous souhaitons, au nom de tous les membres du club, la bienvenue à nos nouvelles amies et nouveaux amis du LRoS !

Nufer, Ueli
Finkbeiner, Tim
Willi, Tom, Sylvie, Anna und
Mäx
Schorno, Robin
Kuhn, Corsin
Weiss, Frank

Tschan, David
Clara, Luis
Klafs, Sabrina
Perrenoud, Matt
Frischkopf Raphael
Wasser, Roman und Alena
Iseli, Alexandra

Rösti, Manuel
Vogt, Michael
Brown, Ian
Ledergerber, Julian
Kämpf, Gian

MITGLIED WERDEN

Membre famille FAMILIENMITGLIED	Membre actif AKTIVMITGLIED	Membre passif PASSIVMITGLIED
100.- CHF / YEAR	80.- CHF / YEAR	50.- CHF / YEAR
für Familien und Paare im gleichen Haushalt	für Einzelpersonen	kein Stimmrecht
2x Stimmrecht	1x Stimmrecht	keine Vergünstigungen
Vergünstigte Preise bei Anlässen für die ganze Familie	Vergünstigungen bei Anlässen	Land Rover Magazin (4x)
Land Rover Magazin (4x)	Land Rover Magazin (4x)	pas de droit de vote
famille et couple non marié	personne individuelle	pas de réduction de prix
2x droit de vote	1x droit de vote	
toute la famille profite de prix réduit.	prix réduit aux activités	



Club-Programm April-Juni 2026

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

Wir freuen uns auf neue Veranstaltungen, wie gemeinsame Ausfahrten, gemeinsame Besuche eines Museums oder das Befahren einer tollen Strecke – es kann auch einfach eine Grillade am Waldrand sein.

Melde Dich bei Thomas president@lros.ch oder mobil unter +41 78 615 3000.

Grundsatz:
 Der Club finanziert Grundkosten und übernimmt die Defizitgarantie für Anlässe.

Der Club steht für die Finanzierung von Grundinfrastruktur bereit (Toiletten / Wasserversorgung / Bewilligungen / Platzmiete).

Der Club stellt Schilder / Chalone oder Wegweiser zur Verfügung, damit jeder zum Treffen findet.

Für die Einladung aller Clubmitglieder wird Dein Event im Clubmagazin und via Email kommuniziert und die Anmeldung der Teilnehmer koordiniert.

Am Lagerfeuer Rainers Podcast

Text & Bilder: Rainer Schuler

Moin, grüss Gott, Grüezi und hallo liebe Landy-Fans Seit über drei Jahren produziere ich den Podcast Landy & Leute.

Ich bin Rainer Schuler, alias «die Land Radde», und spreche mit Menschen, die unseren treuen Gefährten lieben und leben, auf Reisen, im Gelände und im Alltag. Es geht um Abenteuer, Off-

road, Freiheit, Equipment und echte Geschichten, wie man sie sonst nur am Lagerfeuer hört. Kurz: Campfire Talk to go, perfekt für lange Anfahrten im Landy, wenn der Weg mal wieder das Ziel ist.

Er ist zum Treffpunkt der Landy-Familie geworden, bei dem wir Erfahrungen teilen, voneinander lernen und

gemeinsam die Faszination Land Rover feiern.

Ich lade euch ein, am Lagerfeuer Platz zu nehmen, als Zuhörer oder als Gast, um eure Story mit uns zu teilen. Ihr findet ihn überall dort, wo es gute Podcasts gibt, z.B. Spotify.

hello@landyundleute.com
www.landyundleute.com



Nächste Termine

- 24. April 2026** **April-Höck bei Frudes Offroad Oey**
- 1.-3. Mai 2026** **Offroad-Treffen im Burgund**
- 4.-7. Juni 2026** **Abenteuer & Allrad Bad Kissingen**
- 29. Mai 2026** **Höck bei Vreni & Heinz Degen**
- 19.-21. Juni 2026** **Die Land Rover Days (früher D-Days)**
- 27.-28. Juni 2026** **3 Pässe Fahrt**



Clubadresse: Land Rovers of Switzerland, Schulstrasse 4, 8415 Gräslikon
Präsident / présidente Thomas Strebel, M: 076 683 14 00
E-Mail: president@lros.ch
Vize Präsident / Vice-président Vakant
E-Mail: vicepresident@lros.ch
Kassier / caissier Christof Kummer
E-Mail: treasurer@lros.ch
Webmaster / webmaster Tom Hunziker
E-Mail: webmaster@lros.ch
Sekretär / secrétaire Patrick Gerber
E-Mail: secretary@lros.ch
Magazin Redaktion / magazine Olaf Grewe
E-Mail: clubmagazine@lros.ch
Shop / Boutique du club Miriam Wittwer
E-Mail: shop@lros.ch
Serie Beratung / Patrick Amann a.I.
E-Mail: seriesone@lros.ch
Technische Beratung / Ersatzteile
conseils techniques / pièces détachées Heinz Degen
E-Mail: techinfo@lros.ch

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

Das offizielle Magazin der Land-Rover of Switzerland wird im 34. Jahrgang publiziert und erscheint 4x jährlich auf deutsch, französisch und Englisch. 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: 01.04.2026 02: 01.07.2026 03: 01.10.2026 04: 01.12.2026
Redaktionsschluss	01: 22.02.2026 02: 24.05.2026 03: 30.08.2026 04: 31.10.2026

Inseratekosten pro Ausgabe (Druck-PDF, Inserate randabfallend mit 3mm Beschnitt)

213 x 152 mm (1/2 Seite)	CHF 150.00 pro Ausgabe
213 x 303 mm (1/1 Seite)	CHF 250.00 pro Ausgabe
Umschlag Innenseite 3 (1/1 Seite)	CHF 300.00 pro Ausgabe
Textinserat (Land-Rover Börse)	CHF 20.00 für Aktivmitglieder gratis
Versandbeilagen (druckfertig)	ab CHF 200.00

Disclaimer: Die in Beiträgen und Inseraten geäusserten Meinungen und Inhalte entsprechen nicht notwendigerweise der Meinung der Redaktion oder des LROS und liegen in der alleinigen Verantwortung der jeweiligen Verfasser bzw. Inserenten.

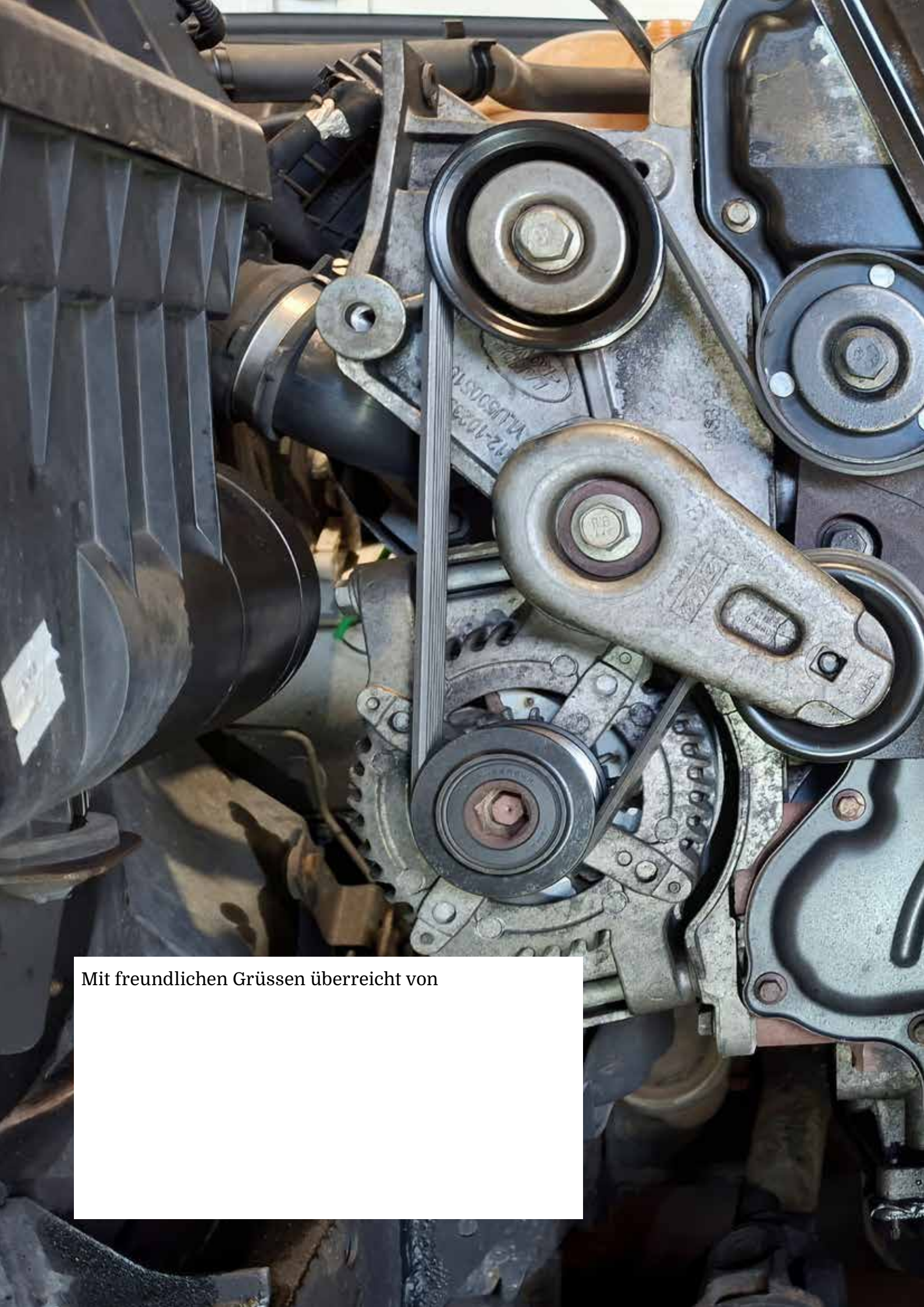
KUMMER
TREUHAND AG

Wir spielen auf der
gesamten Klaviatur
des professionellen
Treuhandwesens.

Kummer Treuhand AG

Mittelstrasse 14 · 4900 Langenthal
T 062 922 16 37 · F 062 923 45 39

info@treuhandweb.com · www.treuhandweb.com



Mit freundlichen Grüßen überreicht von

