



Jaguar XE Procect 8
Prototyp von Jaugar SVO (Seite 2)



Mit dem Jaguar F-TYPE auf den Spuren der
Mille Miglia (Seite 3)



Jaguar F-TYPE 400 SPORT – limited Edition
(Seite 4)



Andy Murray enthüllt in Wimbledon den
Jaguar XF Sportbreak – (Seite 5)

JDOST-Termine:

- 01.-02.07.2017
JDOST Sommerausfahrt
- 20.07.2017
JDOST Club-Abend
- 17.08.2017
JDOST Club-Abend
- 26.-27.08.2017
Vienna Classic Days 2017
- 09.09.2017
JDOST Dart-Turnier
- 15.09.2017
JDOST Kart-Trophy

Inhalt:

- Jaguar XF – 10 Schlüsselmomente in 10 Jahren
Seite 6
- „Car Design Awards“ für Jaguar und Land Rover
Seite 7
- Neue effiziente Diesel- und Benzinmotoren
Seite 8
- Berlin ePrix: ein Punkt und die schnellste Runde
Seite 9
- Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar Mk II
Seite 10
- Jaguar Drivers' Club News – Tour of France 2017
Seite 11
- Zeitgenössischer Bericht:**
Vanden Plas Princess 4 Litre R
Seite 12
- JDOST – Events und Sponsoren
Seite 16

Straße frei für den Jaguar XE Project 8: SVO baut extreme Performance-Limousine

Nach dem F-TYPE Project 7 präsentiert der Jaguar Land Rover-Geschäftsbereich Special Vehicle Operations (SVO) das zweite Sammlermodell. Leistung und Fahrdynamik eines Supersportwagens im Format einer Limousine. Ein 600 PS starker 5,0-l-V8 macht Project 8 zum stärksten straßenzugelassenen Jaguar der Firmengeschichte. Die Produktion der in Handarbeit aufgebauten Edition ist auf 300 Exemplare limitiert.



Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations (SVO) kündigt am 26.05.2017 den stärksten, agilsten und extremsten Performance-Jaguar an: den neuen, straßenzugelassenen XE Project 8. Ein Prototyp des 441 kW (600 PS) starken Modells hat vor kurzem Testfahrten auf der Nürburgring Nordschleife aufgenommen.



Wie sich der Project 8-Prototyp seinen Weg durch die „Grüne Hölle“ bahnt, zeigt ein Video auf YouTube:



Link: https://youtu.be/P3t_DD1vzSg

Nach dem 423 kW (575 PS) starken F-TYPE Project 7 von 2014 ist der – mit der bislang stärksten Version des 5,0-l-Kompressor-V8 bestückte – Project 8 die zweite bei SVO entwickelte Sammler-Edition. Die im SVO-Technikzentrum in Coventry in Handarbeit aufgebauten Jaguar XE Project 8 sind auf weltweit 300 Einheiten limitiert.

John Edwards, Geschäftsführer von Jaguar Land Rover Special Operations, sagt: *„Die Zeit ist reif für SVO, den extremsten Performance-Straßenwagen in der Jaguar-Geschichte zu bauen. Denn unser Team wird getrieben von dem Wunsch, unseren Kunden das maximal mögliche Fahrerlebnis zu bieten.“*

„Unsere Kunden waren schon vom F-TYPE Project 7 begeistert. Der neue XE Project 8 führt nun die höhere Niveau – er ist entwickelt für Enthusiasten und ernsthafteste Sammler.“

Technische Spezifikationen und weitere Details zum Jaguar XE Project 8 werden am 28. Juni 2017, anlässlich des ersten öffentlichen dynamischen Auftritts der Performance-Limousine beim Goodwood Festival of Speed bekannt gegeben.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Mit dem Jaguar F-TYPE auf den Spuren der Mille Miglia

La Corsa più bella del Mondo - die Mille Miglia gilt als wohl schönste Veranstaltung im jährlichen Oldtimer Kalender. Während der diesjährigen Auflage der „1000 Meilen“ wandelte Jaguar mit aktuellen F-TYPE Modellen des Jahrgangs 2018 auf den Spuren der erstmals 1927 ausgetragenen Fernfahrt. Der Jaguar Konvoi befuhr dabei auch legendäre Mille-Passagen, welche die Hauptveranstaltung in diesem Jahr nicht mehr berührt hat. So zum Beispiel den legendären Futa-Pass, der in 903 Metern Höhe über den Apennin führt und schon mehr als einmal Teilnehmer auf ihrem Weg zurück nach Brescia zur Aufgabe zwang.



70 Jahre nach der allerersten Mille Miglia von 1927 und 50 Jahre nach der letzten Original-Ausgabe von 1957 starteten in Brescia über 460 Teilnehmer zur Ausgabe 2017. Im Gegensatz zum letztmals 1957 ausgetragenen Original ist die moderne Veranstaltung eine Gleichmäßigkeits-Prüfung. Zugelassen sind alle Fahrzeuge, die auch schon am ursprünglichen Rennen teilgenommen haben.

1952 war der Gesamtsieg für den ersten Jaguar mit Scheibenbremse greifbar nah

Darunter waren bei der 90. Auflage in diesem Jahr auch 26 unvergessliche Jaguar Sportwagen der 1950er Jahre. Allen voran 15 Modelle vom Typ XK120, der bei der Mille Miglia von 1950 mit den Plätzen fünf und acht ein starkes Ausrufezeichen setzte. Ergänzt werden sie von sechs Exemplaren des 1954 eingeführten Nachfolgers XK140. Der C-Type war mit drei Teams vertreten und erinnert an die Mille Miglia von 1952, bei der Jaguar der damals noch revolutionär neuen Scheibenbremse einen Härtestest abverlangte. Stirling Moss und Jaguar Cheftester und -entwickler Norman Dewis lagen in Florenz schon auf Platz zwei, ehe Moss auf der Abfahrt vom regennassen Raticosa-Pass einen Felsen touchierte. Fazit: Bremsentest weitestgehend bestanden, doch 160 Kilometer vor dem Ziel das Aus mit defekter Lenkung.

Abgerundet wurde das Raubkatzenkontingent von zwei höchst unterschiedlichen Modellen: Die große Limousine Mark VII schafft auch mit fünf Personen und

deren Gepäck noch 160 km/h, der für die langen Geraden von Le Mans konzipierte D-Type locker 100 km/h mehr.

Der Futa-Pass atmet den Geist der „alten“ Mille Miglia

Die Route der modernen Jaguar F-TYPE Teams führte am ersten Tag von Mailand über den Startort Brescia und eine Schleife entlang des Gardasees bis nach Verona. Nach diesem genussvollen Prolog geht es am zweiten Tag über die „alte“ Mille Miglia Route mit dem Apennin-Pass Futa in Richtung Chianti und Siena. Speziell auf diesem Abschnitt spürt man den Geist der historischen 100 Meilen besonders, in Autos, denen die Spitzkehren des Passo della Futa wie auf den Leib geschneidert sind.

Denn der aus Aluminium gefertigte F-TYPE wartet neben einer 50:50-Gewichtsverteilung mit einem extrem agilen Fahrwerk auf. Im per Knopfdruck abrufbaren Dynamic Modus wird die sportliche Seele des Jaguar besonders geweckt. Gaspedalbewegungen werden unmittelbarer umgesetzt, die Servounterstützung der Lenkung leicht zurückgenommen, Gangwechsel schneller und erst in höheren Drehzahlbereichen ausgeführt. Sogar die dynamische Stabilitätskontrolle DSC interveniert bei leichtem Schlupf der Antriebsräder später als normal - und bereitet dem geübten Sportfahrer so eine Zusatzportion Freude.

Als weiteres Bonbon eröffnet der konfigurierbare Dynamic Modus eine noch individuellere Abstimmung und über die Funktion „Dynamic-i“ die Einblendung spezieller Informationen auf dem Touchscreen-Display.

Nach dieser Kurvenorgie auf historischem Mille-Terrain kamen die F-TYPE Teams am dritten Tag im Raum Siena/Florenz noch einmal in direkten Kontakt zum „Hauptfeld“ – das an diesem Tag unterwegs war auf der dritten von vier Etappen (Rom-Parma).

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

F-TYPE 400 SPORT – limitiertes Sondermodell

Das Sondermodell Jaguar F-TYPE 400 SPORT ist auf eine Laufzeit von 12 Monaten limitiert – keine Stückzahlen-Limitierung! Der 400 SPORT kommt auf der Mille Miglia-Tour zum Einsatz. 400 PS und aufgeplüschte Ausstattung lassen das Sammlerherz höher schlagen.



Das Sondermodell Jaguar F-TYPE 400 SPORT wird zwölf Monate lang in unbegrenzter Stückzahl produziert und kommt ebenfalls auf der Mille Miglia-Tour zum Einsatz. Interessenten sollten also nicht zu lange zögern, denn das Angebot ist wahrlich verführerisch.



Denn statt 280 kW (380 PS) gelangen hier – nomen est omen – 294 kW (400 PS) auf eine oder optional beide Achsen. Und dank eines mechanischen

Sperrdifferentials erfolgt die Kraftübertragung so schlupffrei, dass der Standardsprint in 4,9 Sekunden (AWD: 5,1 Sekunden) gelingt.

Zusätzlichen Fahrspaß im 275 km/h schnellen 400 SPORT spendet die Sound-Taste für die aktive Sportauspuffanlage mit Klappensteuerung.

Zudem punktet das Sondermodell durch die 400 SPORT-Performance-Sitze in Premium-Leder, durch die eine Gewichtseinsparung von über 8 kg erreicht werden konnte. Die zum Modelljahr 2018 um 50 Millimeter nach hinten verschobenen Performance-Sitzen schaffen Raum für eine tiefere Sitzposition und vier Zentimeter zusätzliche Beinfreiheit.

Drei exklusive Außenfarben - Indus Silber, Santorini Black und Yulong - untermauern den Status des 400 SPORT. Der mattschwarze Frontsplitter, vergrößerte Seitenschweller und ein Heckdiffusor in mattem Dunkelgrau betonen die rassigen Proportionen zusätzlich; ein Sportfahrwerk mit 20-Zoll-Felgen, adaptiven Dämpfern und dem konfigurierbaren Dynamic Modus bringt die Mehrleistung auch bei sportlicher Gangart sicher auf den Asphalt.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Fotos: Andreas Icha

Erster Aufschlag für den neuen Jaguar XF Sportbrake und Andy Murray - Jaguar enthüllt seinen neuen Business-Kombi in Wimbledon

Sportliches Design, sportliche Fahrdynamik und bis zu 1700 Liter Laderaum. Allradantrieb und All-Surface Progress Control für maximale Sicherheit bei jedem Wetter. Ionisierung des Innenraums spendet allzeit gutes Bordklima. Gestensteuerung für die Heckklappe und Sonnenblende des Schiebedachs - großformatiges Panorama-Glasdach flutet den Innenraum mit Licht. Activity Key erlaubt Schwimmen, Surfen, Fahrrad fahren oder Joggen ohne Mitnahme des Fahrzeugschlüssels. Max. Anhängelast von zwei Tonnen zum Ziehen von Wohnwagen, Booten, Jetskis... Breite Palette von Benzin- und Dieselmotoren aus der neuen Ingenium-Baureihe. Markteinführung im Oktober 2017



Andy Murray, aktuelle Nummer Eins der Tennis-Weltrangliste, hat heute in Wimbledon den neuen Jaguar XF Sportbrake enthüllt. Der zweifache Sieger des prestigeträchtigsten Tennisturniers der Welt zog das Tuch vom neuen Business-Kombi. Danach verstaute Murray die goldene Siegestrophäe für das Herren-Einzel im 1700 Liter großen Laderaum des Jaguar XF Sportbrake. Und schickte das Auto samt Inhalt auf eine Rundtour durch das Vereinigte Königreich, wo es bis zum Beginn des Turniers an verschiedenen Orten eine neue Generation von Tennisspielern inspirieren soll.

Jaguar ist zum dritten Mal offizieller Fahrzeugausrüster der Wimbledon Championships und stellt für die Dauer vom 3. – 16. Juli 2017 170 Fahrzeuge der Baureihen XE, XF, XJ und F-PACE zur Verfügung. Zur Feier der Zusammenarbeit wurde der neue XF Sportbrake auf einer Nachbildung des Centre Courts von Wimbledon präsentiert. Die Enthüllung wurde auf Facebook Live gestreamt und kann unter <https://www.facebook.com/Jaguar/> nochmals verfolgt werden.

Der neue Jaguar XF Sportbrake kommt zum zehnjährigen Produktionsjubiläum der XF Limousine

auf den Markt. Bis heute erhielt die Business-Limousine fast 200 Preise und Auszeichnungen. Die ebenfalls jetzt in zweiter Auflage vorgestellte Sportbrake-Variante liefert der Limousine ebenbürtige Leistungswerte, Technologien und Designeigenschaften – ergänzt um ein Plus an Praktikabilität und Ladevolumen.

Mit einem sportwagenartigen Handling, einem zwischen 565 und maximal 1.700 Liter großen Kofferraum sowie fortschrittlichen Komfort- und Sicherheitsfeatures verkörpert der XF Sportbrake Jaguar-Design und Jaguar-Innovation auf höchstem Niveau. Bemerkenswert ist auch der niedrige Luftwiderstandsbeiwert (Cw-Wert) von 0,29.

„Wie bei der XF Limousine erfüllt auch beim neuen Sportbrake jede Linie einen klaren Zweck, so erreichen wir eine ‚schnelle‘ und geschwungene Silhouette. Sie verleiht dem Auto schon im Stand den Eindruck von Schnelligkeit und eine dynamische Erscheinung. Als Resultat sieht der Kombi sportlich aus wie die Limousine, wenn nicht sogar sportlicher.“
Ian Callum, Jaguar Designdirektor.

Eine automatische Niveauregulierung für die Hinterachse stabilisiert – auch beim Ziehen von bis zu zwei Tonnen schweren Lasten – den Anhänger und sorgt für einen ausgewogenen Fahrkomfort. Auf der Antriebsseite profitiert auch der neue XF Sportbrake von neuen Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren der eigenen Ingenium-Baureihe.

Der Jaguar XF Sportbrake läuft im Jaguar Land Rover Werk Castle Bromwich vom Band, Seite an Seite mit der XF Limousine, dem Jaguar XE, XJ und F-TYPE.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Jaguar XF – 10 Schlüsselmomente in 10 Jahren

2007 fand die Premiere des Jaguar XF statt. 2017, 10 Jahre später erscheint der neue Jaguar XF Sportbrake.



2007 – Premiere auf der IAA. Erste Jaguar-Limousine unter der Leitung von Designchef Ian Callum

2009 – Vorstellung des XFR mit 510 PS starkem 5,0-l-V8-Kompressormotor. 0-100 km/h in 4,9 sec

2011 – Neuer XF 2.2 Diesel, 1.313 km mit einer Tankfüllung

2012 – Erster XF Sportbrake enthüllt

2013 – Montage des 200.000. XF

2015 – Kompletter neuer XF. Ab 104 g/km CO₂, bis zu 190 Kilo leichter als das Vorgänger-Modell

2015 – Neuer XF erhält Fünf-Sterne-Resultat im Euro NCAP Crashtest

2016 – Allrad-Version wird eingeführt. XFL mit langem Radstand debütiert auf der Peking Motor Show

2017 – Bis heute weltweit 190 Preise – so viele wie kein Jaguar zuvor

2017 – Neuer XF Sportbrake erscheint

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar

‘Car Design Awards’: Gleich zwei Auszeichnungen für Jaguar und Land Rover

Triumph für Jaguar Land Rover bei den „Car Design Awards“: Bei dem renommierten Wettbewerb holen die britischen Premiummarken gleich zwei von drei Auszeichnungen. Zum einen sichert sich die Studie Jaguar I-PACE den Titel in der Kategorie „Konzeptfahrzeuge“, zum anderen wird Land Rover für die „Beste Marken-Designsprache“ geehrt. Platz 2 für den neuen Range Rover Velar in der Klasse der Serienfahrzeuge rundet das herausragende Abschneiden der Briten ab, die ihre Trophäen im Rahmen des Turnier Autosalons in Empfang nahmen.



Bereits 1984 rief das italienische Fachmagazin „Auto & Design“ die Car Design Awards erstmals ins Leben. Die Preise etablierten sich schnell als „Oscars des Automobildesigns“, zumal eine elfköpfige Fachjury, gebildet aus Vertretern führender Magazine von vier Kontinenten, hinter dem Wettbewerb steht.

In der Auflage des Jahres 2017 zeichnen die Herausgeber und Redakteure das Gemeinschafts-Unternehmen Jaguar Land Rover mit den begehrten Cars Design Awards aus. In drei Kategorien geht zwei Mal Platz 1 und ein Mal der zweite Rang an die erfolgreichen Briten.

So vergab die Expertenjury die Auszeichnung in der Kategorie „**Beste Marken- Designsprache**“ an Land Rover, gefolgt von Mercedes und Citroen. Die Juroren loben Land Rover für die gelungene Umsetzung einer unverkennbaren Designsprache – in mittlerweile sechs Modellreihen mit unterschiedlichen Charakteren und Auslegungen. „*Alle Modelle tragen unverkennbar die Handschrift der Marke Land Rover – sie lassen die Wurzeln der Marke ebenso erkennen wie die traditionellen Markenwerte. Kurz gesagt: konsequente Innovation, die die Markenidentität respektiert*“, heißt es in der Würdigung von Land Rover.

Gerry McGovern, Land Rover Chief Design Officer, nahm die Auszeichnung für die beste Marken-Designsprache in Turin entgegen: „*Es ist großartig, dass die harte Arbeit und enorme Kreativität des gesamten Land Rover-Teams auf diese Weise gewürdigt wird. Dieser Erfolg ist ein echtes*

Gemeinschaftsprojekt und er wird unserer Marke als weiterer Ansporn dienen.“

Ebenfalls Platz 1 geht in der Kategorie „**Konzeptfahrzeuge**“ der Car Design Awards 2017 an den **Jaguar I-PACE** – mit deutlichem Vorsprung vor Modellen von Cadillac, Renault, BMW und Citroen. Neben dem modernen Design würdigt die Jury auch das Gesamtkonzept und die optimale Raumnutzung der I-PACE-Karosserie.

Ian Callum, Jaguar Director of Design: „*Mit dieser Auszeichnung erkennt die Jury an, dass der Jaguar I-PACE eine radikal neue Richtung für Elektroautos einschlägt. Er repräsentiert nicht weniger als die nächste Designgeneration der Batterie-Elektroautos. Der Jaguar I-PACE zeigt ein grundlegend neues, futuristisches Design, versehen mit echten Jaguar-Genen, formvollendeten Details und britischer Handwerkskunst.*“

Abgerundet wird der Triumph von Jaguar Land Rover bei den Car Design Awards 2017 mit dem zweiten Platz für den **Range Rover Velar** in der Klasse der „**Serienfahrzeuge**“. Die jüngste Neuentwicklung aus dem Haus Land Rover muss bei dem Wettbewerb lediglich dem Ford GT den Vortritt lassen. Im kommenden dritten Quartal feiert das vierte Mitglied der Range Rover-Familie seine Markteinführung – mit einem Grad an Modernität und Eleganz, der bislang in der SUV-Mittelklasse kaum zu finden war.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar

Neue effiziente Diesel- und Benzinmotoren für Jaguar Modelle 2018

Der Jaguar F-PACE, der erfolgreiche SUV von Jaguar, sowie die Limousinen XE und XF präsentieren sich zum Modelljahr 2018 mit zwei neuen Vierzylinder Benzinmotoren mit 200 PS oder 250 PS und einem leistungsstärkeren Vierzylinder Dieselmotor mit 240 PS. Zusätzliche Fahrassistenzsysteme, das adaptive Fahrwerk Adaptive Dynamics sowie neue Komfort- und Infotainment-Features runden den Jahrgang 2018 ab.



Neue Ingenium Motoren: The Art of Performance

Ingenium – der lateinische Begriff für „Motor“ lässt bereits ingeniose und innovative Motorentechnologien erwarten. Und mit Blick auf die Leistungsdaten der bereits verfügbaren Turbodiesel- und der nun neu hinzukommenden Turbobenziner werden solche Erwartungen nicht enttäuscht – ganz im Gegenteil. Denn der klassische Dualismus zwischen maximaler Leistung und minimalen Verbrauch – hier wird er von Jaguar erneut überzeugend aufgelöst.

Im Jaguar XE und XF kommen die neuen 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner in zwei Leistungsstufen mit 200 PS und 250 PS zum Einsatz; der Jaguar F-PACE kommt in den Genuss der stärkeren Version. Die Drehmomentspitzen von 340 beziehungsweise 365 Nm ermöglichen nicht nur drehzahlarms Dahingleiten sondern auch zügiges Beschleunigen. Die souverän-lässige Kraftentfaltung korrespondiert mit niedrigem Kraftstoffverbrauch, der je nach Modell zwischen 6,3 und 7,4 Liter/100 km liegt. Dem gegenüber stehen exzellente Beschleunigungswerte: So spurtet der F-PACE 25t AWD in nur 6,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Der neue 2,0-Liter-Vierzylinder-Twinturbo-Diesel mit 240 PS und 500 Nm Drehmoment liefert Jaguar typische Performance bei zugleich attraktiven Betriebskosten. Denn im Jaguar XE 25d begnügt er sich mit nur 5,2 l/100 km und beschleunigt in 6,1 Sekunden von 0-100 km/h.

Mehr Fahrkomfort und bessere Konnektivität

Für alle Baureihen ist ab sofort auch das Fahrwerkssystem Adaptive Dynamics erhältlich. Ob beim Beschleunigen auf der Autobahn, bei Kurvenfahrten oder auf unebenen Belägen – das adaptive Fahrwerk misst bis zu 100 Mal pro Sekunde Karosseriebewegungen und bis zu 500 Mal die Radfederwege und bietet so je nach Fahrbedingung den optimalen Fahrkomfort.

Infotainment-Update: In allen Baureihen jetzt verfügbar ist das hochmoderne Touch Pro-System mit zentralem 10" Dual View Touchscreen. Damit können Fahrer und Beifahrer auf dem gleichen Farbdisplay unterschiedliche Informationen abrufen.

Zwei neue Assistenzsysteme: Das Kollisions-Warnsystem erkennt über eine im Kühlergrill integrierte Kamera Objekte, die die Fahrbahn kreuzen. Besteht eine Kollisionsgefahr, erfolgt eine optische Warnung im zentralen Infomonitor. Der autonome Notfall-Bremsassistent mit Fußgängererkennung arbeitet im Bereich von fünf bis 60 km/h und kann das Auto bei potenzieller Gefahr automatisch abbremsen.

Last but not least lassen sich in Verbindung mit Keyless Entry und hinteren Einparkensoren die Kofferräume des XF und XE wie auch schon im F-PACE bequem per Gestensteuerung öffnen. Dazu reicht eine unter das seitliche Ende des Stoßfängers zielende Fußbewegung.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar

Berlin ePrix: Jaguar Racing beendet das Doppelrennen mit einem Punkt für die schnellste Runde

Das britische Formel E-Team zieht eine positive Zwischenbilanz seiner ersten Saison. Mitch Evans holte am Samstag mit der schnellsten Runde zum vierten Mal in Folge Meisterschaftspunkte und als Lohn die VISA Fastest Lap Trophäe. Zum zweiten Rennen am Sonntag qualifizierte sich der Neuseeländer mit einer Runde, die nur 0,5 Sekunden hinter der Zeit des Trainingsschnellsten lag – und damit so knapp wie noch nie. Im Rennen kam er bis auf Platz neun vor, fiel durch den Boxenstopp jedoch weit zurück. Ein seltener Defekt – das Getriebe des zweiten I-TYPE blieb zunächst in der Leerlaufstellung stehen – warf Mitch auf Platz 17 und damit einen Rang hinter seinen Teamkollegen Adam Carroll zurück. Vor dem nächsten Doppel-Event im Juli in New York belegt Panasonic Jaguar Racing mit 20 Punkten nun Platz neun in der Meisterschaft. Speziell beim Rennen in Mexiko – bei dem beide Fahrer in den Punkten landeten – aber auch auf den engen Stadtkursen in Monaco und Paris hat Jaguar Racing bereits gezeigt, dass mit den Newcomern der FIA Formel E zu rechnen ist. Fleißig unterstützt wurden die beiden Rennfahrer am Wochenende durch die prominenten Jaguar Markenbotschafter Jürgen Vogel, Kostja Ullmann, Anja Kling und Alexandra Maria Lara. Kostja Ullmann und Jürgen Vogel kamen extra an die Rennstrecke, um das Team anzufeuern.



Für das jüngste Team des Formel E-Feldes hatte der Sonntag von Berlin hoffnungsfroh begonnen: Mitch Evans startete von Platz neun und damit sieben Plätze weiter vorn als am Samstag. Nur eine halbe Sekunde trennte ihn von der Zeit des Trainingsschnellsten – ein Abstand so knapp wie noch bei keinem anderen Rennen der laufenden Saison.

Eine Zielankunft mit Punkten vor Augen, kam der Neuseeländer genau zur Halbzeit des über 46 Runden gehenden Rennens zum Fahrzeugwechsel an die Box – wo er wegen eines Getriebemalheurs dann weit über eine Minute einbüßte. Danach blieb ihm trotz starker Fahrt nicht mehr als Position 17. Teamkollege Adam Carroll machte in der Startrunde fünf Plätze gut und brachte seinen Jaguar I-TYPE auf Platz 16 ins Ziel.

James Barclay, Team Direktor, Panasonic Jaguar Racing: „Obwohl wir diesmal mit nur einem Punkt nach Haus gehen, ziehen wir positive Erkenntnisse aus dem Wochenende. Mitch legte am Sonntagmorgen eine tolle Runde in die Bahn, mit einer Zeit, die noch nie so nah an der Pole-Position-Zeit war. Und trotz des bislang längsten Rennens der Formel E-Geschichte, waren wir auch in puncto Energie-Management und Rennverlauf gut unterwegs. Leider fiel Mitch dann aus den Punkterängen, als sich beim zweiten I-TYPE zunächst der erste Gang nicht

einlegen ließ. Als neues Team waren die Berlin-Rennen für uns eine weitere Herausforderung. Nun fliegen wir zurück nach England und bereiten uns schon ab morgen für den New York ePrix am 15. und 16. Juli vor.“

Mitch Evans, #20: „Es war ein gemischtes Wochenende für mich in Berlin. Erst hatte ich Samstag Probleme, die richtige Abstimmung zu finden und kam nicht so viel zum Fahren wie erhofft, konnte aber noch einen Punkt für die schnellste Runde einfahren. Am Sonntag gelang mir eine sehr gute Runde – gut genug für Startplatz neun.“

Als ich mich aber in der Rennmitte ins zweite Auto setzte, blieb das Getriebe zunächst in der Leerlaufstellung stecken. Als endlich der erste Gang einsprang, ging ich erst wieder hinter Adam zurück ins Rennen. Danach holte ich noch einmal alles aus dem Jaguar I-TYPE heraus, doch es gelang nur noch eine Verbesserung um einen Platz. Jetzt arbeiten wir hart, um in New York zurück in die Punkteränge zu fahren. Ich freue mich schon riesig auf das Rennen in Brooklyn.“

Adam Carroll, #47: „Das Qualifying ist so entscheidend in der Formel E, doch gelang es mir nicht, das passende Set-up für den Tempelhof-Kurs zu finden. In unserem Lehrjahr können wir stolz darauf sein, uns von Rennen zu Rennen zu verbessern. Trotz der aggressiven Energiesparziele für das längste Rennen der Saison gelang es, die Renndistanz gut zu überstehen. Das Team hat nun weitere wertvolle Daten gesammelt, die uns helfen werden, in den verbleibenden Rennen das Potential des Jaguar I-TYPE noch weiter auszuschöpfen.“

Der nächste Lauf zur FIA Formel E geht am 15. und 16. Juli als erneutes Doppel-Rennen im New Yorker Stadtteil Brooklyn über die Bühne. Als erstes Autorennen der Geschichte im „Big Apple“.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar

Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar Mk II

Besitzer: Helmut Pertusini

Jaguar Mk II, Bj. 1960, blau metallic, beige Polster, 6 Zylinder, 3800 ccm, 164 PS, 0-100: 7 Sek., 200 Km/h, 15 l/100 Km



Helmut's Mk II befindet sich seit März 2014 in seinem Besitz. Wie so oft fand auch dieser Mk II über das Internet seinen Weg zu seinem neuen Herrn.

„Das Auto hat ganz einfach Charisma“, findet Helmut. Er hat große Freude an seiner britischen Limousine und ist fasziniert von der Geschichte der Marke Jaguar.



Diesen Jaguar würde er wieder kaufen, weil er für ihn etwas sehr Besonderes ist. Am liebsten erinnert sich Helmut an die Mödling Classic 2016.

Leider hatte er nach einem Werkstatt-Aufenthalt auch einmal einen Komplett-Ausfall durch auslaufendes Öl aus dem Automatik-Getriebe.



Der Vorbesitzer musste sich wegen geschäftlicher Schwierigkeiten von diesem Schmuckstück trennen, das beim Kauf und auch jetzt in einem Zustand 2+ befindet. An einen Verkauf des Autos denkt Helmut zur Zeit nicht nach – es sei denn, es kommt ein passendes Angebot.



Die längsten Touren mit dem dunkelblauen Mk II waren die JDOST-Ausfahrten.

Wenn Helmut dem kraftvollen Reihensechser die Sporen gibt führt das oft zu einem ‚Daumen hoch‘ bei den Leuten am Straßenrand. Ein Jaguar-Oldtimer in diesem Zustand fällt natürlich auf und so wird Helmut des öfteren angesprochen und er gibt gerne Auskunft über das Auto und dessen Historie.

©JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Fotos: Helmut Pertusini

Jaguar Drivers' Club News

JDC Tour of France – 21st to 30th September 2017. Kosten: £ 725,- pro Person für 9 Nächtigungen in *-Hotel mit Frühstück, drei gemeinsame Abendessen und alle Eintrittsgebühren. Anmeldeschluss: 30. Juni 2017.**



Day 1 – 21st Sep – Dover to Mons via Dunkirk

- Meet at Dover at 09:15 for the DFDS ferry to Calais– departure time 11:15
- Arrive in Dunkirk at approx 13:45
- Drive to the Ibis Hotel In Mons - approx 100 miles
- Evening meal of your own choosing in Mons Town Centre or at the Hotel

Day 2 – 22nd Sep – Luxembourg and Strasbourg (about 280 miles)

- After breakfast we will make our way south to Luxembourg for lunch.
- The afternoon will take us along the German autobahns following the Rhine to Strasbourg
- We will eat together at the Campanile hotel this evening as part of the tour.

Day 3 – 23rd Sep – Strasbourg and the Maginot Line (40 miles)

- Into the heart of Strasbourg for a morning boat tour of this wonderfully picturesque town.
- This afternoon we have a trip planned to one of the fortifications in the Maginot line (less than 20 miles from our hotel)
- This evening you can choose your own venue for an evening meal – there are some superb restaurants in Strasbourg.

Day 4 – 24th Sep – Haut Koenigsbourg and Colmar (60 miles)

- This morning we travel about 40 miles to the wonderfully maintained hill-top castle at Haut Koenigsbourg
- From there it is a short journey to the historically interesting and well preserved town of Colmar where we will be stopping for the night.

Day 5 – 25th Sep – Cars and Trains ... Mulhouse and Sochaux (60 miles)

- We start the day with a short journey to Mulhouse and the renowned Schlumpf motor museum. After lunch we visit the French National Railway museum.

- We will be staying in Sochaux this evening and will eat together at the hotel.

Day 6 – 26th Sep – Sochaux, Peugeot and Troyes (160 miles)

- We have a short journey at the beginning of the day to the well presented Peugeot museum in Sochaux.
- From there it is about 160 miles to our hotel in the preserved old town of Troyes. The drive north should be on scenic 'A' roads.

Day 7 – 27th Sep – North to Reims (80 miles)

- There are no scheduled visits today but the morning could be spent exploring Troyes which is a fabulous town steeped in history with magnificent old buildings and churches.
- The journey is north towards Reims which should be accomplished mostly on 'A' roads heading through the rolling scenery of champagne country.

Day 8 – 28th Sep – Cars and champagne (10 miles)

- We can spend today in the city of Reims. We have trips planned to a champagne cave and the quaint old motor museum. Beyond that there is plenty to do and see in Reims with its wonderful cathedral and mixture of modern and ancient architecture.

Day 9 – 29th Sep – The old GP circuit and Laon (75 miles)

- This morning we can make a short drive to the old GP circuit which is no more than a couple of miles from our hotel for a photo-shoot with the cars lined up in the pits.
- There is nothing planned for this afternoon but a recommendation would be to visit the magnificent church at Laon some 35 miles north of Reims. It's a great place for a lunch stop too.
- This evening we will eat together at a restaurant close to our hotel

Day 10 – 30th Sep – Reims to Calais and then home (165 miles)

- Our last day of the tour takes us back to the motorway as we head for the channel and home. Our return journey is from Calais to Dover

@JDOST – Juni 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar Drivers' Club

Zeitgenössischer Bericht: Vanden Plas Princess 4 Litre R - feinste britische Fahrkultur mit Rolls-Royce-Manieren

Vanden Plas gehört zu den Marken, von denen jeder autophile Mensch schon mal etwas gehört hat. Aber nur die wenigsten können sie richtig einordnen. Die britische Tochterfirma des belgischen Kutschenherstellers Van Den Plas feierte 2013 ihr 100 Jahr-Jubiläum. Das Spitzenmodell in der gesamten Geschichte war das Repräsentationsfahrzeug Princess 4 Litre R mit Rolls-Royce-Sechszylinder von 1964.

Der Berner Versicherungsfachmann André Burri freut sich jedes Mal, wenn er mit seinem 1966er Vanden Plas Princess 4 Litre R (interner Entwicklungscode ADO66, "ADO" stand für "Amalgamated Drawing Office", was „Vereinigtes Konstruktionsbüro“ bedeutet) vorfährt.

Selbst ergraute Herren sind unsicher, welches Auto sie vor Augen haben. Dass es ein Engländer ist, sieht man ihm an. Er ist einfach britisch zurückhaltend in der Form, aber trotzdem in seiner Kernaussage unmissverständlich: ich bin ein edles Auto. Für einen Jaguar fehlt es an geduckter Eleganz. Bentley oder Rolls Royce scheiden aufgrund des Kühlergrills aus. Deshalb tippt so mancher auf Rover. Oder es könnte eine der unbekannteren Marken wie Wolseley oder Riley sein.



Bei einer Ausfahrt in Deutschland kam ein Mercedes-Fan gar auf die verwegene Idee, es handle sich um den Prototyp eines nie realisierten kleinen Bruders der Heckflosse. Tatsächlich könnte man das Heck mit den horizontalen Leuchten Mercedes oder gar Audi zuordnen.

Und selbst wenn der „Vanden Plas“-Schriftzug am Heck entziffert ist, löst sich das Rätsel nicht immer. Wer auf Austin tippt, kommt der Sache schon recht nahe, trifft aber immer noch haarscharf daneben. Aber André Burri ist immer zur Stelle und erklärt dem technisch interessierten Knaben wie dem gestandenen Mann gerne und ausführlich, dass er vor einem raren Stück aus der Blütezeit des feinen britischen Fahrzeugbaus steht. Und was die Motorisierung anbelangt, ist die Erklärung kurz und bündig: „der beste Motor der Welt“ - von Rolls-Royce.

Vanden Plas ist fast jedem irgendwie bekannt

Die Marke Vanden Plas ist uralte; sogar älter als das Automobil. Die Anfänge findet man 1870 in Belgien, als unter dem Namen „Van Den Plas“ Räder, Wagenteile und später ganze Kutschen fabriziert wurden. Der hervorragende Ruf der belgischen

Droschken ging bis nach England. Der Export war so erfolgreich, dass man sich 1913 entschied, eine Dependence auf der Insel einzurichten. Diese wurde später sogar wichtiger als das belgische Mutterhaus, welches am Ende des zweiten Weltkrieges seine Produktion einstellte.

In England waren die Handwerkskünste der Kutschenbauer bei der Autoindustrie sehr gefragt. Vanden Plas lieferte Karosserien für Rolls-Royce, Daimler, Lagonda, Bentley, Armstrong-Siddeley oder Alvis. Nach dem Krieg kam Vanden Plas unter die Fittiche von Austin Motors. Deshalb entstanden in der Manufaktur in Kingsbury bei London drei Generationen der neuen grossen Austin-Limousine Princess A120 und A135.

Die vierte Generation ab 1956 hiess nicht mehr Austin, sondern firmierte als eigene Marke Namens „Princess“. Diese neue Bezeichnung sollte die teuren Autos von den preisgünstigeren Austin-Modellen abgrenzen.

Als 1959 der neue Austin Westminster A99 und das Schwestermodell Wolseley 6/99 (ab 1961: Mk II als A110 und 6/110) im Pininfarina-Kleid auf den Markt kamen, lag die Entscheidung nahe, auch davon eine „Princess“-Version zu lancieren.

Im Oktober 1959 kam so der Princess 3 Litre auf den Markt. Allerdings wurde die Bezeichnung „Princess“ vom Publikum nie als Marke verstanden. Die Öffentlichkeit sprach trotzdem weiterhin vom Austin Princess. Deshalb wurde entschieden, die Fahrzeuge ab Mai 1960 als Vanden Plas Princess 3 Litre zu verkaufen.

Vanden Plas war jetzt wieder Autohersteller, auch wenn die Hauptaufgabe nur darin bestand, andere Konzernmodelle zu veredeln. Wolseley, Riley und MG taten das gleiche: die Briten waren in jener Zeit die ungekrönten Könige des Badge-Engineering. So gab es praktisch von jedem Modell eine Vanden Plas-Variante. Dass sogar eine mit Rolls-Royce-Triebwerk entstand, ist der Anlass für diesen Bericht.

Gescheitertes Projekt „Baby-Bentley“ mit BMC...

In den sechziger Jahren gab es Überlegungen von Rolls-Royce, für die Tochtermarke Bentley ein Einsteiger-Modell zu lancieren. Der Hintergrund war, dass mit einem solchen Fahrzeug eine jüngere, weniger traditionsorientierte Käuferschicht erreicht werden konnte. Dazu war auch in der Luxusklasse der allgemeine Trend zu kleineren Abmessungen, grösseren Stückzahlen und zur selbsttragenden Karosserie unverkennbar. Aber diese verunmöglichte praktisch die traditionelle Manufakturfertigung.

Deshalb entstanden verschiedene Studien wie der sportliche Alpha oder die Limousinen Java und Bengal. Von letzterem war auch eine Rolls-Royce-Variante namens Rangoon im Gespräch.

Für die Realisierung eines solchen Projekts suchte man eine Kooperation mit dem BMC-Konzern. Der technische Unterbau - mit Ausnahme des Motors - sollte der Vanden Plas Princess 3 Litre mit selbsttragender Karosserie beisteuern. Doch das Projekt wurde zugunsten der späteren Rolls-Royce Silver Shadow und Bentley T-Series aufgegeben.

Zurück blieb der eigens für das Projekt weiterentwickelte Motor. Rolls-Royce baute für Militärfahrzeuge bereits die B40/B60/B80-Aggregate mit vier, sechs und acht Zylindern aus Grauguss. Speziell für die Anwendung im neuen Einsteigermodell entstand aus dem B60 der FB60. Zylinderkopf und Motorblock wurden auf Aluminium umgestellt, was viele konstruktive Änderungen und Anpassungen bedingte und praktisch einer Neukonstruktion gleichkam.

Ausserdem mussten dem Armeemotor durch Feintuning zivile Manieren beigebracht werden. Unter anderem verhalf jetzt eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle zu Rolls-Royce-typischem seidenweichem Motorlauf. Der Hubraum betrug 3909 cm³, die Leistung wurde mit 175 PS bei 4800 Umdrehungen angegeben.

Die Gemischaufbereitung besorgten zwei SU-Horizontalvergaser. Geschaltet wurde mit einer ebenfalls neu entwickelten amerikanischen Borg-Warner-Dreigangautomatik, deren Wählhebel am Lenkstock sass.

... wird zum Vanden Plas 4 Litre R(olls-Royce)

Die Vorarbeiten für den Einbau dieses Technikpakets in den Princess 3 Litre waren soweit fortgeschritten, dass es schade gewesen wäre, das Projekt einzustampfen. Der 3 Litre von 1961, welcher im Wesentlichen eine veredelte Version des Austin A110

Westminster (ADO53) war, wurde deshalb 1964 in den 4 Litre R (für „Rolls-Royce“) weiterentwickelt.

Während sich der 3 Litre nur durch Grill, Zusatznebeleuchten und Edel-Interieur vom Westminster unterschied, spendierte man dem 4 Litre R ein ganz neues Heck ohne Flossen und mit horizontalen statt vertikalen Leuchten. Die Front mit dem Vanden Plas-spezifischen Kühlergrill und separaten Nebelscheinwerfern wurde - mit Ausnahme von geänderten Blinkern - vom 3 Litre übernommen.

Der Bentley Bengal und der Rolls-Royce Rangoon hätten wahrscheinlich genauso ausgesehen, ausser dass sie mit Doppelscheinwerfern und dem jeweiligen Grill ausgestattet worden wären.



Leise, komfortabel, schnell

Vordere Trapez-Dreiecksquerlenker mit Schraubenfedern und Kolbendämpfern und eine hintere Starrachse mit Halbelliptikfedern und Teleskopdämpfern sorgten für ein säftenartiges Fahrgefühl. Gebremst wurde mit vorderen Lockheed-Servo-Scheibenbremsen und Bremskraftverteiler. Hinten waren Trommelbremsen an Bord, welche anhand des Bremsdrucks und der Verzögerung der Räder die Bremskraft so dosierten, dass das Blockieren der Hinterräder verhindert wurde - also eine Art Antiblockiersystem.

Die Lenkung war mit der Hydrosteer-Unterstützung ausgestattet. Die 175 PS bedeuteten gegenüber dem 3 Litre eine Mehrleistung von 55 PS. Trotz schlechter Aerodynamik wurde die Höchstgeschwindigkeit mit 180 km/h angegeben.

Mit solchen Leistungsdaten konnte sich der Vanden Plas sehr gut neben Jaguar oder Mercedes sehen lassen, und auch den Rover P5 und P6 war er weitaus überlegen. Selbst der 1967 erschienene Buick-V8 konnte da nicht mithalten. Der 73 Liter-Tank war recht üppig, der Benzinverbrauch von rund durchschnittlich 14 bis 18 Litern Normalbenzin laut Werksangabe allerdings auch.

Verschwenderischer Luxus für bis zu sechs Personen

Die gesamte Technik inklusive Motor wurde im Morris-Werk in Cowley in die Stahlkarosserie eingebaut und zu Vanden Plas nach Kingsbury transportiert, wo das Interieur hinzukam. Es glänzt mit verschwenderischem Luxus in Form von massivem Nussbaum-Echtholz beim Armaturenbrett und Volllederpolsterung mit Armlehnen.

Die Smiths-Instrumentierung und die zahllosen, mit Abkürzungen beschrifteten Schalter liessen keine Wünsche offen. Der Blinkerhebel trug eine grüne Leuchtkappe, und selbst ein verstopfter Ölfilter wurde dem Chauffeur per Warnlampe angezeigt. Umluftschalter, elektrische Uhr, Zigarrenanzünder, Kartenleselampe und abschliessbares Handschuhfach wirkten beinahe selbstverständlich. Die Übersicht war grandios, der Wagen liess sich zielgenau und sicher dirigieren.

Dank einer Aussenlänge von 4,78, einer Breite von 1,75 und einer Höhe von 1,50 Metern sassen vier Passagiere sehr bequem und fünf Menschen immer noch passabel im üppigen Gestühl. Wahlweise konnte man den Wagen als Sechssitzer mit durchgehender Vorderbank bestellen. Für die Fondpassagiere durften natürlich die obligatorischen Ausklapptischchen mit Becherhalter nicht fehlen. Die Beinfreiheit war dank des langen Radstandes von knapp 2,80 Metern ausgezeichnet. Auch eine Separation in Form einer Glasscheibe hinter den Vordersitzen, eine beheizbare Heckscheibe sowie Klimaanlage waren lieferbar.



Die Automobil Revue widmete deshalb im August 1964 auch einen grossen Teil des Neuvorstellungsberichtes der Technik und insbesondere den Feinheiten des Rolls-Royce-Motors, welcher (Zitat) „einiges an Prestigebedürfnis befriedigen wird“.

Damals nur ein (bereits veralteter) Edel-Austin

Trotz aller Finessen und Marketing-Superlative blieb das Fazit schliesslich ernüchternd, und Vanden Plas-Fans sollten hier nicht weiterlesen: der 4 Litre R ist nichts anderes als ein mit viel Luxus und Rolls-Triebwerk aufgewerteter Austin 3 Litre, der trotz Pininfarina-Design bereits veraltet war, als er 1964 auf den Markt kam. Den viel moderneren Rover P6 gab es schon ein Jahr länger und er zeigte dem Princess - zumindest optisch - wo die Reise hinging. Auch die Automobil Revue sprach bereits bei der Neuwagenvorstellung höflich von einer „Patina, die wohlhabenden, gesetzten und nicht auf äusseren Schein erpichten Fahrern zusagen wird“.

Und die Kundschaft, die gerne viel ausgab, ohne es nach aussen zu zeigen (etwa wie heute bei einem VW Phaeton), war damals dünn gesät. Deshalb erstaunt es nicht weiter, dass die bei der Lancierung genannte Jahresstückzahl von 5000 bis 6000 Exemplaren nie

erreicht worden ist. Über vier Jahre entstanden – je nach Quelle - zwischen 6555 und 6781 Stück.

Der Preis in der Schweiz betrug im Jahr 1965 27'950 Franken. Zum Vergleich: der Rover 3 Litre kostete 21'350, der Mercedes 300 SE 31'200 und der Rolls Royce Silver Cloud 67'700 Franken. Kaum ein halbes Dutzend Autos dürften in die Schweiz ausgeliefert worden sein.

Über die Hälfte ging nach USA

Der wichtigste Exportmarkt für Oberklasse-Engländer war Amerika. Rolls-Royce- und Bentley-Händler hatten aber kein Interesse an dem „Mischling“. BMC vertrieb Vanden Plas über das Netzwerk der Jaguar-, Triumph-, MG- und Austin-Händler. Allerdings hatte Jaguar seine eigenen Luxus-Limousinen. Triumph- oder MG-Kunden suchten sportliche Autos und den Austin-Verkäufern war der eigene Westminster schon Luxus genug.

Viele Mehrmarken-Händler von Import-Fahrzeugen aller Art verkauften schliesslich den grössten Teil der beachtlichen Zahl von rund 4500 Fahrzeugen, die über den grossen Teich geliefert wurden.

Die Queen fuhr 4 Litre R als Shooting Brake

Ein Princess 3 Litre wurde 1961 zum Countryman-Kombi umgebaut. Dieser ging 1963 leihweise an Queen Elisabeth II., um sie von ihrem Vauxhall Estate abzubringen. Es funktionierte. Der königliche Fuhrpark bestellte einen Countryman und 1966 sogar einen zweiten - diesmal auf Basis des 4 Litre R. Dieses Auto benutzte sie bis 1969 für die Jagd. Insgesamt dürften rund ein halbes Dutzend Vanden Plas Countryman Modelle entstanden sein.

Ein weiteres berühmtes Auto war der 4 Litre R mit dem britischen Nummernschild „BMC1“. Mit diesem Auto liess sich der BMC-Vorsitzende Sir Leonard Lord chauffieren. Allerdings nicht sehr lang. Anhand der Nummer erkannten erboste BMC-Kunden den Chef und hielten das Auto an, um sich über die schlechte Qualität der Produkte zu beschweren. Sie fuhren wahrscheinlich keinen 4 Litre R, denn an diesem Fahrzeug gab es nichts auszusetzen.

Als bei BMC schliesslich 1968 entschieden wurde, die Oberklasse allein durch Jaguar zu besetzen, wurde der 4 Litre R ganz eingestellt. Er bekam keinen Nachfolger.

Der Name „Vanden Plas“ tauchte weiterhin als Zusatzbezeichnung für veredelte British-Leyland-Modelle auf. In den USA wurden bis 2009 noch Daimler-Limousinen als Jaguar Vanden Plas verkauft.

Die Produktionsanlagen in Kingsbury wurden bis zur Schliessung im Jahr 1979 für diverse Fahrzeuge der wechselhaften Geschichte des britischen Konzerns genutzt.

Rares Juwel britischer Handwerkskunst

Fast 50 Jahre später verlieren sich die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Missmanagement und Fehlentscheidungen im Nebel der Geschichte. Wenn der Princess 4 Litre R vor Schloss Bümpliz in Bern parkt, wird er wieder zu dem, was er früher sein wollte: ein unaufdringliches und edles Gefährt, welches seine Insassen stilvoll und schnell zu den feinsten Adressen transportiert.

Insbesondere der kurzhubige (95 x 91 mm) und drehwillige Reihensechser macht im Alltag viel Freude, weil er das immerhin leer 1626 kg wiegende Gefährt sehr gut beschleunigt und durch geringes Eigengewicht glänzt. Von Kopflastigkeit ist nichts zu spüren. Durch zusätzliches Dämmmaterial ist der 4 Litre R wesentlich leiser als der schwächere 3 Litre. Dazu kommt eine relativ simple und anspruchslose Technik, welche auf Grossserienteile



des BMC-Konzerns zurückgreift. Die meisten Ersatzteile sind deshalb leicht zu beschaffen.

Nur der aufwendige Motor ist etwas teurer im Unterhalt, und Teile, die ausschliesslich in diesem Modell verbaut wurden, muss man suchen wie die Nadel im Heuhaufen.

Heute nicht mehr diskret

So ganz wie damals ist es dann aber doch nicht. Denn während er früher gerne mit einem Austin verwechselt und daher nicht weiter beachtet wurde, fällt der Vanden Plas im heutigen Strassenverkehr erst richtig auf. Weil er unbekannter und seltener als mancher Rolls-Royce ist, bleibt er aber ein Fahrzeug für automobile Feingeister, die das Besondere lieben. Ein solcher fand sich 1966 in Lugano, der den 4 Litre R als Neuwagen bestellte. Mit einem Tachostand von 58'000 km teilt er sich heute die Garage mit einem Vanden Plas Princess 1100 auf Austin ADO16-Basis in gleicher Farbe. Für den Fall, dass man wirklich einmal diskret unterwegs sein muss...

Wir danken dem Besitzer André Burri für seine Unterstützung bei der Erstellung dieses Berichts.

©JDOST – Juni 2017 by Zwischengas.com (Text: Stefan Fritschi; Fotos: Daniel Reinhard)



JDOST - Events

Clubabend im Mai 2017

Viele unserer Clubmitglieder fanden sich am 18. Mai zum monatlichen CLUBABEND in der Panoramaschenke zum gemütlichen Gedankenaustausch ein, und genossen wieder einen sehr gemütlichen Clubabend.

Weitere Themen an diesem Abend waren u.a. Anmeldung zur 29. Int. Oldtimermesse in Tulln/Donau; Rückblick 4. Technik-Workshop; Rückblick Frühjahrsausfahrt; Einladung zur 2-tägigen Sommerausfahrt; Vienna Classic Days 2017 sowie div. Presseinformationen von JLR und natürlich durfte die brandneue Ausgabe unserer JDOST-Gazette Issue No.88 Mai 2017 die wie immer



von unserem lieben A. Icha vorgestellt wird, nicht fehlen.

Der Abend verging wie immer viel zu schnell, und so verließen einige von uns die Panoramaschenke erst gegen 23:30 Uhr. Ich freue mich bereits heute schon mit Euch auf den nächsten Clubabend am **22. Juni** wie gewohnt in der Panoramaschenke, wo ich hoffe, wieder viele Clubmitglieder/Freunde des JDOST herzlich begrüßen zu dürfen – bis dahin verbleibe ich wie immer mit stets geölten anglophilen Grüßen.

©JDOST – Juni 2017 by Wolfgang Schöbel; Fotos: JDOST

29. Internationale Oldtimer Messe Tulln 2017

Wie schon in den vergangenen Jahren waren wir auch 2017 wieder bei der Oldtimer Messe in Tulln/Donau dabei!

Die wunderschönen Fahrzeuge unserer Mitglieder durften wir in der neuesten Messehalle Nr.3 auf einem 120 m² großen Stand präsentieren. Auch durften wir uns über viele Besuche unserer Mitglieder und Freunde von anderen Oldtimerclubs sowie von alten Bekannten; Sponsoren und Kooperationspartner sehr freuen. Ganz besonders gefreut haben wir uns über prominenten Besuch nämlich vom amtierenden Justizminister Hr. Wolfgang Brandstetter der selbst begeisteter Oldtimerliebhaber ist.

Die Highlights auf unserem Stand waren diesmal ohne Zweifel die wunderschönen Fahrzeuge unserer Clubmitglieder u.a. ein Jaguar MK 2 sowie ein Daimler XJ6 Ser.II abgerundet wurde die Limousinenpalette mit einem wunderschönen Jaguar E-Type 2+2 und dem atemberaubenden Jaguar XK 120 FHC - bei dieser Gelegenheit möchte ich mich im Namen des JDOST recht herzlich bei allen Mitgliedern bedanken, die uns auch heuer wieder so tatkräftig unterstützt haben – sowohl beim Auf- und Abbau, als auch bei der

Standbetreuung und natürlich durchs Bereitstellen ihrer liebevoll gepflegten Fahrzeuge.



Wir freuen uns schon jetzt auf ein Wiedersehen bei der 30. Int. Oldtimer Messe in Tulln/Donau 2018.

©JDOST – Juni 2017 by Wolfgang Schöbel; Fotos: JDOST

JDOST - Sponsoren

