

Große Klasse

Vergleich BMW M 635 CSi, Jaguar
XJ-S H.E., Mercedes 500 SEC,
Porsche 928 S Vier schnelle
Coupés der oberen Preisklasse.

Von Götz Leyrer

Sachen gibt es, denen ist mit sachlichen Argumenten kaum beizukommen. Zu dieser Sorte gehören auch diese vier Autos, alle schnell, alle exklusiv und alle zu teuer, um sie nur zum Zweck der Fortbewegung anzuschaffen. Keine Frage: Da spielen Emotionen mit. ▷

Fotos: Seufert





Vier exclusive Coupés

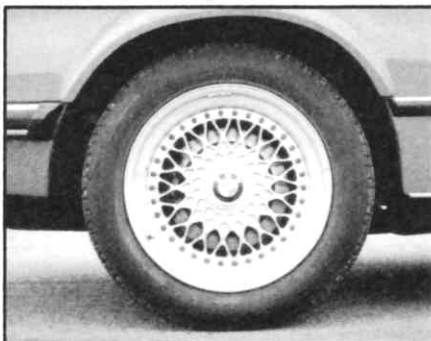
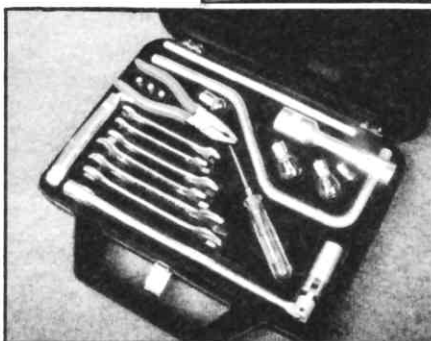
Immerhin läßt sich vorweg schon sagen, daß bei diesem Quartett für jeden Geschmack etwas dabei ist – gerade weil diese Coupés, abgesehen von den vergleichbaren Fahrleistungen und Preisen, so grundverschieden sind. Dem Mercedes beispielsweise sieht man schon äußerlich seine Abstammung von der S-Klasse an, obwohl er eine vollkommen differente Karosserie besitzt.

Sportlich wirkt er erst in zweiter Linie; sein Erscheinungsbild strahlt vielmehr Seriosität und Solidität aus, wie man es von Daimler-Benz gewöhnt ist.

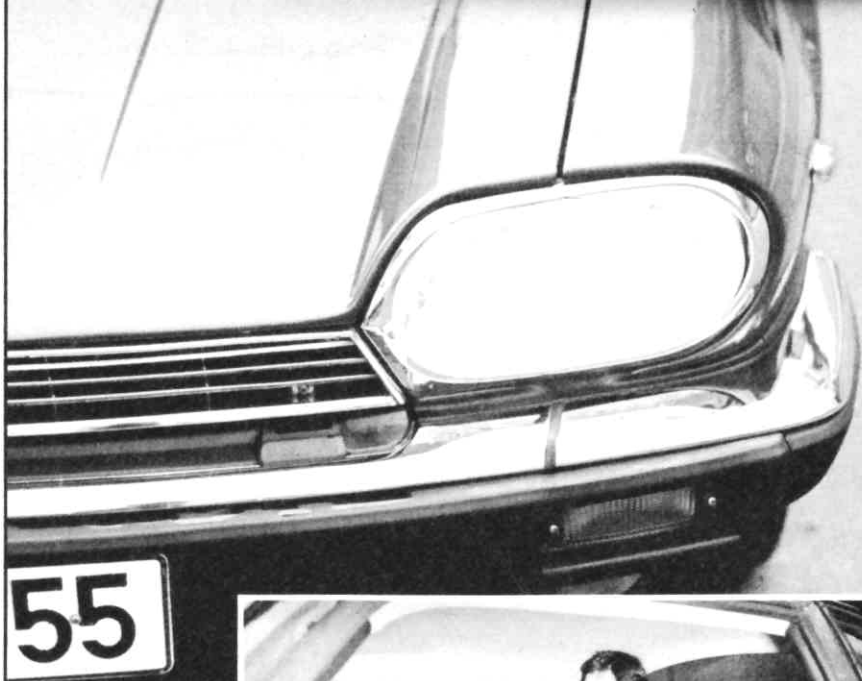
Ähnlich wie beim Mercedes wird auch beim Jaguar der Luxus mehr betont als die Sportlichkeit; er ist von distinguiertem Eleganz, und obwohl sein Entwurf schon über zehn Jahre alt ist, steht er mit seinen eindrucksvollen Proportionen auch heute noch gut in der Landschaft. Er ist etwas für Leute, die den Errungenschaften des modernen Automobilbaus eher skeptisch gegenüberstehen. C_w-Wert und Benzinverbrauch? Beides ist vorhanden – und zwar in einer Höhe, über die sich jede Diskussion erübrigt.

Porsche und BMW sind da aus ganz anderem Holz geschnitzt. Beide wollen echte Sportwagen sein, was beim 928 S schon durch die Form der Karosserie nachdrücklich untermauert wird. Beim M 635 CSi, der aus einer zivileren Version des BMW-Coupés hervorgegangen ist, waren schon andere Hilfsmittel nötig – ein riesiger Frontspoiler etwa und dreiteilige Leichtmetallfelgen, wie sie ansonsten nur auf der Rennstrecke verwendet werden. Von noblem Understatement kann hier keine Rede mehr sein; der BMW wurde in erster Linie fürs traditionelle Schnellfahren gebaut und ist bemüht, das auch herzuzeigen.

Viel Luxus im Jaguar: feines Leder für die auch im Fond bequem geformten Sitze; Schafwolle am Wagenboden. Selbst der umfangreiche Werkzeugkasten bietet einen appetitlichen Anblick

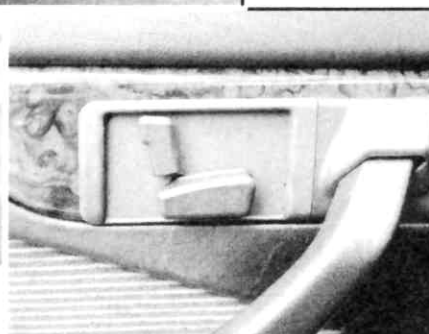
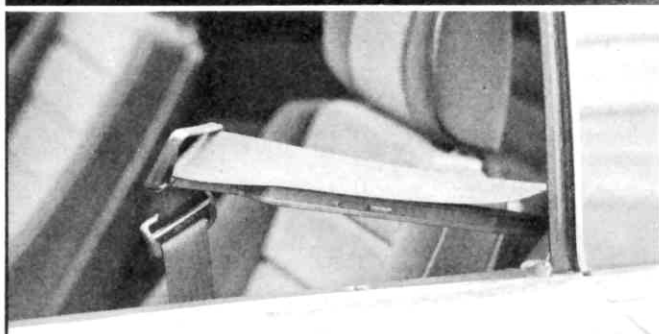


Konsequente Sportlichkeit beim Coupé von BMW: dreiteilige Felgen aus Leichtmetall, kleines Lederlenkrad und vielfach verstellbare Sportsitze mit ausgeprägten Seitenwülsten





Durchdachte Details beim Mercedes: Der sogenannte Gurtbringer macht das Anlegen des Gurts bequemer; die elektrische Sitzverstellung dirigiert ein praktischer Schalter in der Tür



Ein Fall für zwei: Die hinteren Sitze des Porsche sind Erwachsenen nur im Notfall zuzumuten. Das reichhaltige Instrumentarium liegt gut im Blickfeld



Dabei eignet er sich auch zum ganz zivilen Transport einer vierköpfigen Familie, denn die Einzelsitze hinten sind sehr bequem geformt, die Kopffreiheit reicht aus, und der Knieraum ist, guten Willen der Vornsitzenden einmal vorausgesetzt, immerhin so groß, daß man damit leben kann.

Noch mehr sprengt der Mercedes übliche 2+2-Maßstäbe; die Qualität der hinteren Sitze ist sogar noch besser als bei der entsprechenden Limousine. Daimler-Vorstände haben das auch schon bemerkt und ihre Dienst-Viertürer entsprechend umrüsten lassen.

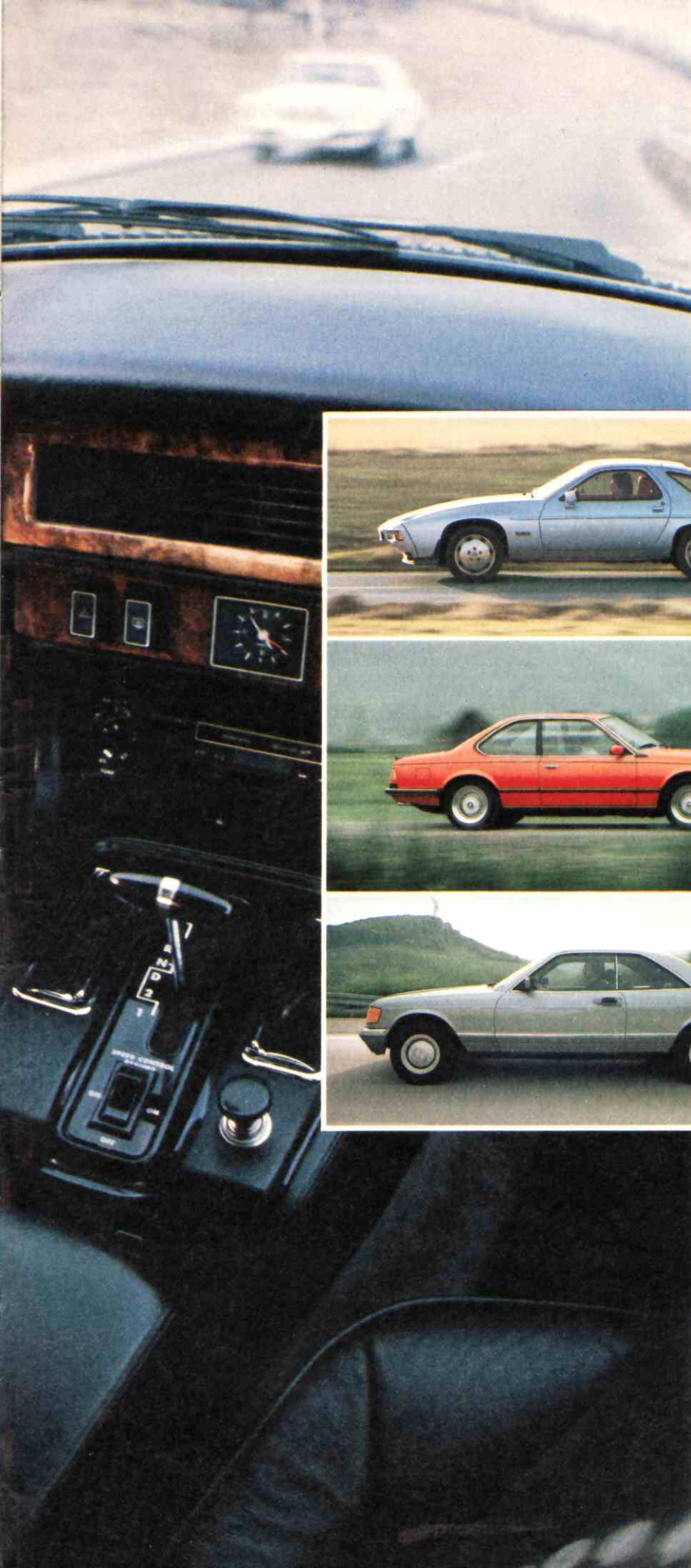
Selbst der Jaguar kann noch als knapper Viersitzer durchgehen; allerdings ist die Kopffreiheit hinten recht knapp, und der Einstieg macht wegen der geringen Wagenhöhe ein wenig Mühe. Beim Porsche indessen bleiben die Fondsitze am besten gleich konsequent umgeklappt, um so für eine Vergrößerung des Gepäckraums zu sorgen. Denn auf ihnen Platz zu nehmen, bedeutet schon auf kurzen Strecken eine Zumutung; sie sind nicht mehr als eine letzte Hilfe bei Notfällen.

Vorn sitzt man im 928 S dagegen ausgezeichnet. Die elektrisch verstellbaren Sessel sind vorzüglich geformt, die Sitzposition ist sportlich-tief. Das Lenkrad läßt sich in der Höhe verstellen, wobei gleich der ganze Instrumententräger mit-schwenkt, so daß die Rundinstrumente immer gut im Blickfeld liegen.

Ähnlich tief kauern auch, in streng voneinander getrennten Sitznischen, die Jaguar-Passagiere. Das wirkt gemütlich, weil es für ein Gefühl der Abgeschlossenheit sorgt, macht sich aber, wie beim Porsche, auch nachteilig bemerkbar, weil man die riesige Fronthaube nur schlecht überblicken kann.

Aus BMW und Mercedes jedenfalls kann man nach allen Richtungen besser heraus-





Die serienmäßige Automatik unterstreicht noch den komfortablen Charakter des Jaguar (links). Auch das Mercedes-Coupé besitzt von Haus aus eine automatische Kraftübertragung – aller-



dings mit vier Fahrstufen. Den BMW gibt es nur mit eng gestuftem Fünfganggetriebe; beim Porsche hat der Käufer die Wahl zwischen Fünfganggetriebe und Automatik

Vier exklusive Coupés

schaunen; sie unterscheiden sich in diesem Punkt kaum von gewöhnlichen Limousinen. Dies gilt auch für die Sitzposition und die Anordnung der Pedalerie – wer eines dieser Coupés fährt, den erkennt man nicht an den abgewetzten Fersen seiner Schuhe. Die Sitze selbst befriedigen bei beiden, allerdings verfügt der BMW über eine mühsam zu bedienende Verstellung, während im Mercedes ein besonders gut durchdachter elektrischer Stellmechanismus zur Serienausstattung gehört.

Perfektion bis ins kleinste Detail – das ist überhaupt die große Stärke des SEC-Coupés. Die tadellosen Armaturen und die durchdachten Bedienungshebel sprechen dafür ebenso wie beispielsweise der sogenannte Gurtbringer oder die beinahe voll versenkbaren hinteren Seitenfenster und natürlich die wirklich erstklassige Verarbeitung. Nur ein spezifisches Flair fehlt eben; trotz Wurzelmaserholz an Armaturenbrett und Mittelkonsole, trotz hochwertiger Sitzbezüge und Bodenteppiche – es wirkt alles ein bißchen nüchtern, vielleicht auch ein bißchen zu perfekt.

Im Jaguar, das sei ruhig zugegeben, ist von der früher üblichen englischen Pracht auch nicht allzuviel übriggeblieben. Schönes Holz und feines Leder gibt es zwar noch, aber die schlecht ablesbaren Instrumente in ihrem billigen Plastikgehäuse und der aus einer wackeligen Konsole ragende Wählhebel für die Automatik sind doch weniger schöne Zeichen der modernen Zeit.

Treu geblieben sind sich die Engländer allenfalls bei der teilweise verwirrenden Gestaltung und Placierung der verschiedenen Bedienungshebel – an den Jaguar muß man sich gewöhnen, um sich anschließend zu fragen, warum nicht alle Au-

Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	BMW 635 CSI	Jaguar XJ-S H.E.	Mercedes 500 SEC	Porsche 928 S
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6 ¹⁾	V/12 ²⁾	V/8	V/8
Hubraum cm ³	3453	5307	4973	4664
Bohrung × Hub mm	93,4 × 84,0	90,0 × 70,0	96,5 × 85,0	97,0 × 78,9
Leistung kW(PS) bei 1/min	210(286) bei 6500	217(295) bei 5500	170(231) bei 4750	228(310) bei 5900
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	340 bei 4500	427 bei 4000	405 bei 3000	400 bei 4100
Verdichtungsverhältnis	10,5:1	12,5:1	9,2:1	10,4:1
Art der Ventilsteuerung	2 ohc ³⁾	ohc	ohc	ohc
Gemischaubereitung	elektr. Einspritzung Bosch-Motronic	elektr. Einspritzung Bosch D-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	elektr. Einspritzung Bosch LH-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Dreigang-Automatik	Viergang-Automatik	Fünfganggetriebe
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung, Federbeine, Querlenker, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Doppel-Querlenker, Schraubenfedern	Einzelradaufhängung, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung, Federbeine, Schräglenker	Einzelradaufhängung, Quer- und Längslenker	Diagona-Pendelachse, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Bremsen vorn	Scheiben bel.	Scheiben bel.	Scheiben	Scheiben bel.
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben bel.
Felgenreiße	210 TR 415	6½ J × 15	6½ J × 14	7 J × 16
Reifenweite	240/45 VR 415	215/70 VR 15	205/70 VR 14	225/60 VR 16
Leergewicht kg	1508	1773	1634	1525
Zul. Gesamtgewicht kg	1850	2110	2130	1870
Radstand mm	2625	2591	2845	2500
Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	4655 × 1725 × 1354	4743 × 1793 × 1261	4910 × 1828 × 1406	4447 × 1836 × 1282
Beschleunigung in s				
0-60 km/h	3,2	4,1	4,0	3,5
0-80 km/h	4,9	5,7	5,8	5,0
0-100 km/h	6,4	7,7	8,0	6,7
0-120 km/h	8,7	10,2	11,2	9,0
0-140 km/h	11,3	13,2	15,4	11,6
0-160 km/h	14,4	17,2	20,5	15,1
0-180 km/h	18,6	22,2	27,4	19,2
0-200 km/h	24,3	29,3	41,5	24,9
1 km mit steh. Start	25,6	27,5	28,9	26,3
Elastizität in s				
40-100 km/h	(IV. Gang) 12,3	5,3 ⁴⁾	5,5 ⁴⁾	(IV. Gang) 13,7
60-120 km/h	(V. Gang) 15,6	6,1 ⁴⁾	7,2 ⁴⁾	(V. Gang) 15,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 248	(III. Gang) 243	(IV. Gang) 231	(V. Gang) 260
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km				
Bei 90 km/h (höchster Gang)	Super 8,2	Super 10,0	Super 9,1	Super 8,7
Bei 120 km/h (höchster Gang)	10,2	12,5	11,4	10,2
Stadtverkehr	16,5	18,0	15,2	19,2
Testverbrauch L/100 km	17,8	19,1	15,7	18,4
Innengeräusch in dB(A)				
Bei 50 km/h	66	60	60	66
Bei 100 km/h	72	65	65	71
Bei 130 km/h	73	71	69	73
Bei 140 km/h	75	72	71	75
Bei 160 km/h	77	74	72	77
Bei 180 km/h	80	77	75	79
Bei 200 km/h	81	79	78	81
Preis DM	89 500,-	74 800,-	85 386,-	84 950,-

¹⁾ R=Reihenmotor, ²⁾ V=V-Motor, ³⁾ overhead camshaft=obenliegende Nockenwelle, ⁴⁾ Beschleunigung mit Kickdown

Vier exklusive Coupés

tos ein bei allen Unzulänglichkeiten so gemütliches Interieur haben können.

Porsche und BMW stellen dagegen die ordentliche deutsche Art ganz in den Vordergrund. Was der Fahrer sehen muß, ist gut zu erkennen, mit der Bedienung gibt es keine Probleme – auch nicht beim BMW, dessen zum Fahrer hin gekrümmtes Armaturenbrett so gespickt ist, daß man ihm auch Blindflugeigenschaften zutraut. Wer hier, etwa mit Hilfe des Bordcomputers, alle Register ziehen will, hat eigentlich schon einen kleinen Lehrgang nötig. Immerhin: Die zum Fahren wirklich wichtigen Funktionen können auf Anhieb identifiziert werden.

Betont aufgeräumt geht es schließlich im Motorraum des BMW zu. Daß er als einziger des Quartetts nur sechs Zylinder aufzuweisen hat, stört das eindrucksvolle Bild nach dem Öffnen der Haube nicht im geringsten. Hier wird auch dem Unbedarften sofort klar, daß keinesfalls gespart wurde, sondern ebenso aufwendige wie teure Technik zum Einsatz kommt. Das Viertakt-Triebwerk mit seinen beiden unter einem schwarz lackierten Dekel verborgenen Nockenwellen, seinen sechs einzelnen Ansaugrohren und seinem Auspuffgewürm ist für Menschen, die Spaß an der Technik haben, ein schöner Anblick – und ein Anblick, der Kraft pur verheißt.

Eine Drehung am Zündschlüssel verstärkt diesen Eindruck noch. Der 286 PS (210 kW) starke Sechszylinder springt sofort an und verfällt mit heiserem Klang in einen etwas unruhigen, recht hoch liegenden Leerlauf, der den Hochleistungscharakter noch unterstreicht. Dieser ist wahrhaftig vorhanden; das BMW-Triebwerk legt im Bedarfsfall

Vier exclusive Coupés

los, als seien die immerhin 1,5 Tonnen Lebendgewicht eines vollgetankten M 635 CSi ein Pappenstiel; speziell oberhalb von 4500/min setzt mit geradezu giftigem Biß Schub ein.

Und dieser Schub hält an, das Drehvermögen scheint fast unbegrenzt zu sein. Erst bei

knapp 7000/min muß mit dem sehr leicht und exakt schaltbaren Fünfganggetriebe die nächste Fahrstufe eingelegt werden, und danach geht es mit kaum verminderter Rasanz weiter.

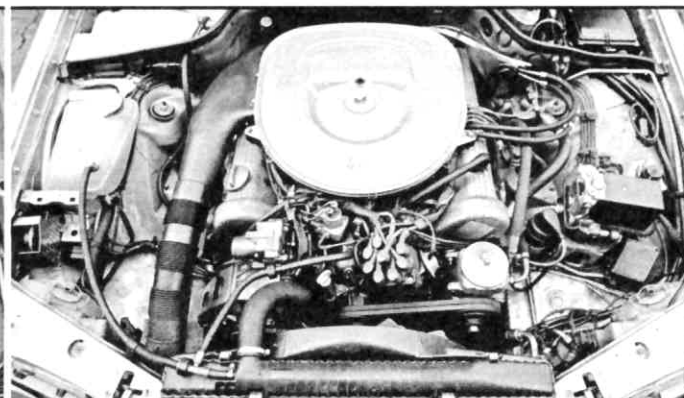
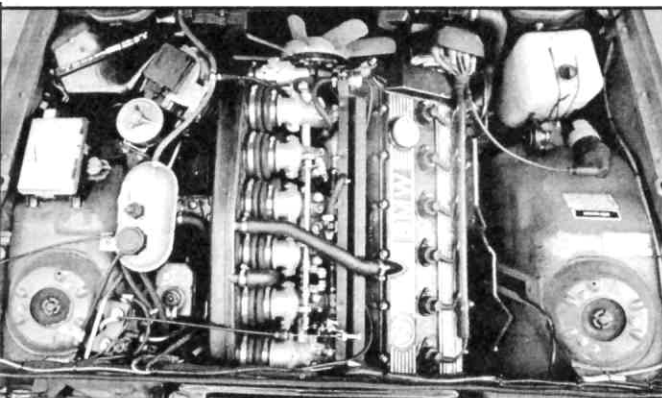
So dezenter akustischer Zurückhaltung wie die übrigen BMW-Sechszylinder befließt sich der aus dem ehemaligen BMW M 1 stammende Motor dabei nicht; es ist fast körperlich zu spüren, wie hier angesaugt und ausgepufft wird. Der

Lärm ist beträchtlich, wie auch die gemessenen Phonwerte zeigen, die naturgemäß nichts über seine Tonart und Lästigkeit aussagen können. Es ist ein guter und gesunder Klang, und schließlich muß man ihn nicht dauernd bemühen, um schnell voranzukommen.

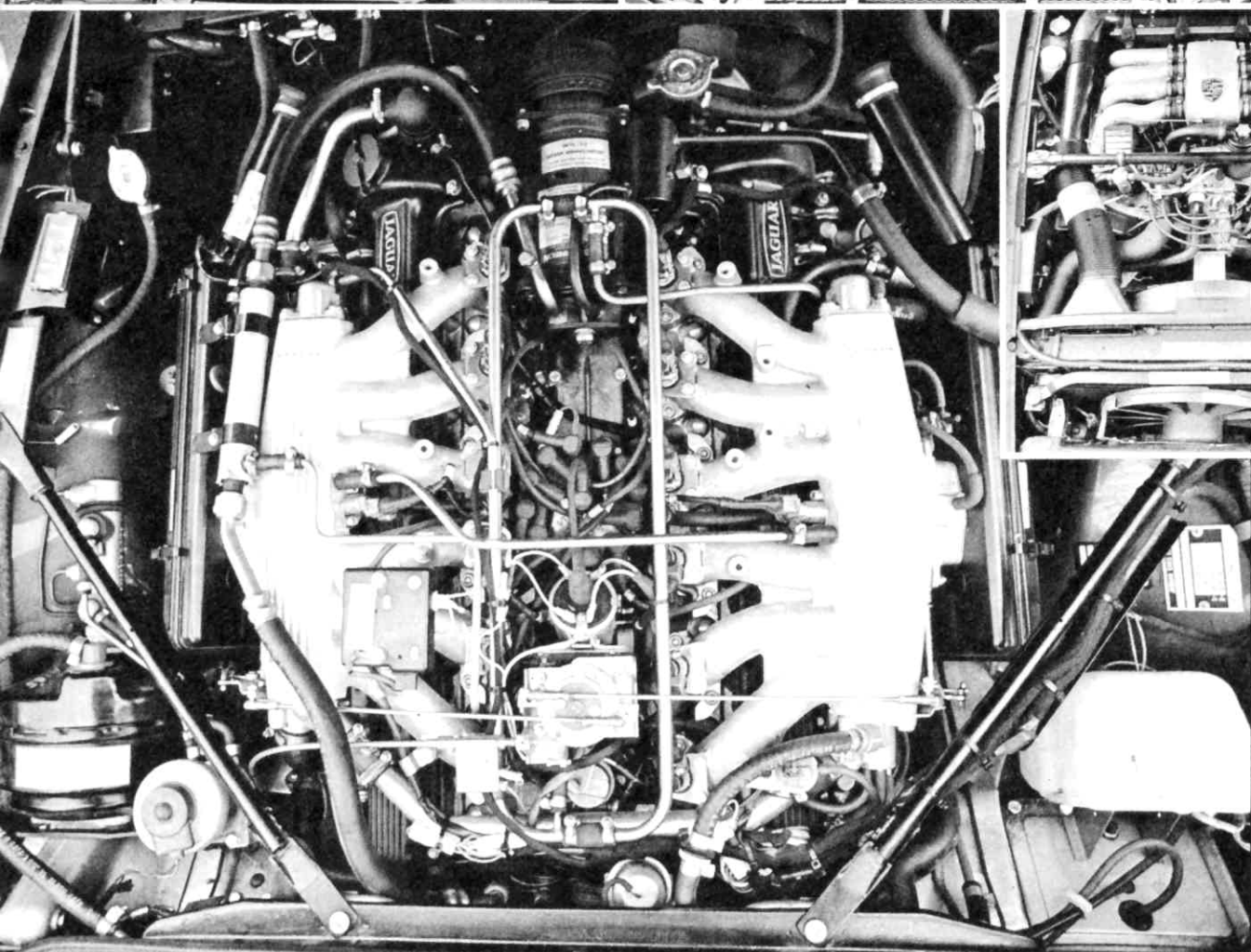
Auch wer sich mit bescheidenen Drehzahlen begnügt, kommt auf seine Kosten. Denn erstens sind die Fahrleistungen

des M 635 CSi schon dann überdurchschnittlich gut, wenn man sich mit maximal 5500/min begnügt, und zweitens zeigt der Vierventiler sogar bei schaltfauler und niedertouriger Fahrweise so gepflegte Manieren, als sei er ein simpler, großvolumiger Bauernmotor.

Warum also der Aufwand von zwölf Zylindern, wie ihn sich der Jaguar leistet? Einem appetitlichen Anblick im Motorraum beispielsweise dienen sie



Der motorische Reiz des BMW ist nicht nur von optischer Art. Zu den besonderen Vorzügen des Mercedes-V8 gehört sein vergleichsweise niedriger Benzinverbrauch



Der Zwölfzylinder des Jaguar bietet Kraft im Überfluß – dazu eine unerreichte Laufkultur. Noch stärker ist der Achtzylinder der Porsche, der jedoch auf recht hohe Drehzahlen angewiesen ist

Vier exklusive Coupés

überhaupt nicht – der mächtige V 12 versteckt sich unter einem solchen Gewirr von Aggregaten und Leitungen, daß man, nach kurzem Gedenken an leidgeprüfte Mechaniker, gern die Haube schließt und froh darüber ist, daß sie überhaupt wieder zugeht.

Das V 12-Erlebnis beginnt beim Fahren, und es beweist, daß ein Zwölfzylinder eben doch keine pure Selbstbefriedigung für Superlativ-süchtige Motorenkonstrukteure ist. Nach dem Anlassen summt der Jaguar-Motor fast unhörbar vor sich hin – was soll's, sagt man sich, das können andere Motoren schließlich auch. Aber dann wird beschleunigt – und das Summen bleibt ein Summen, in seiner Tonlage nahezu unbeeinflusst von dem, was die Nadel des Drehzahlmessers gerade anzeigt. 4000/min, 5000/min, 6000/min – der große Kraftmeier entwickelt ein kaum ansteigendes Geräusch, selbst bei der höchstzulässigen Drehzahl von 6500/min schnurrt er wie eine Katze und denkt überhaupt nicht daran, irgendwelche spürbaren Vibrationen abzugeben.

Es ist ein Motor, der beinahe alles kann: kräftig durchziehen bei niedrigsten Drehzahlen, vehement und spontan beschleunigen, mit höchsten Drehzahlen arbeiten – und das alles mit einer Geschmeidigkeit und Unauffälligkeit, die wahrhaft einzigartig dastehen.

Nur eines kann er trotz High Efficiency-Prinzip nicht: sparsam mit dem Benzin umgehen. Der Jaguar säuft – zwischen 18 und 20 L/100 km braucht man fast immer, und wenn die Leistung voll ausgenutzt wird, können es auch 25 Liter sein.

Schuld daran hat natürlich auch die serienmäßige, von GM stammende Automatik, deren Wandler Leistung kostet und

den Verbrauch erhöht. Es ist eine schon etwas altertümliche Dreigangautomatik, die sich im übrigen durch sehr weiche Schaltvorgänge und – zumindest beim Testwagen – spontane Reaktionen auszeichnet.

Die Kultiviertheit und die Kraft, die von der Antriebseinheit des Jaguar ausgeht, steht also auf einem ziemlich einsamen Niveau. Die V8-Motoren von Mercedes und Porsche können da nicht mithalten. Speziell der Porsche-Motor nicht – er ist zwar bullenstark und macht den 929 S deutlich temperamentvoller und schneller als den Jaguar, aber ansonsten sorgt er nicht für eine ähnliche Harmonie.

Da ist zunächst seine nach der jüngsten Überarbeitung zwar verminderte, aber immer noch unverkennbare Durchzugsschwäche im unteren Drehzahlbereich. Solange der Drehzahlmesser nicht wenigstens 4000/min anzeigt, verheimlicht der Porsche-Motor erfolgreich, daß auch er über ein sehr stattliches Hubvolumen verfügt; beim Gasgeben sorgt er dann nur für einen zunächst etwas enttäuschenden Geschwindigkeitszuwachs.

Dann freilich kommt das große Erwachen – ähnlich wie beim BMW, der zusammen mit dem Porsche die Spitzengruppe auf dem Gebiet der Fahrleistungen bildet (siehe Tabelle „Technische Daten und Meßwerte“). In der Tat vermag einem voll beschleunigten 928 S kaum ein anderes Auto zu folgen, doch wäre die Freude an der Kraft des Achtzylinders sicher noch größer, wenn sich das an der Hinterachse angeordnete Getriebe weniger hakelig und schwergängig schalten ließe.

Daß man es mit einem sportlichen Achtzylinder zu tun hat, beweist neben dem insgesamt hohen Drehzahlniveau auch der Klang des ganz aus Leichtmetall bestehenden Porsche-Motors. Vom sanften Säuseln kann keine Rede sein; im

oberen Drehzahlbereich setzt ein kerniges Brummen ein, und auch beim Dahinrollen mit niedrigen Drehzahlen bleibt das bollernde Auspuffgeräusch allgegenwärtig. Auch leichte Vibrationen werden spürbar – in Sachen Laufkultur vollbringt der 310 PS starke V8 keine Wunderdinge.

Angesichts des sportlichen Gesamtcharakters, den der 928 S an den Tag legt, ist die vorhandene Geräuschkulisse freilich kein Nachteil – sie wäre es viel eher im Fall des 500 SEC von Mercedes, der von seiner ganzen Konzeption her auf luxuriöse und komfortable Fortbewegung getrimmt wurde.

Von seinem fünf Liter großen Leichtmetall-Achtzylinder gibt es deshalb nur zu berichten, daß er seine Sache nahezu vollkommen macht – leise bei niedrigen und mittleren Drehzahlen und nur unter Vollast deutlicher vernehmbar. Es ist ein eher unauffälliger Motor, der aber bei aller Zurückhaltung ebenfalls für exzellente Fahrleistungen sorgt und der, ganz im Sinn der Sache, zwangsläufig mit einem automatischen Vierganggetriebe kombiniert ist.

Auch für dieses genügt ein Wort zur Beschreibung: perfekt. Hoher Wirkungsgrad, weiche Schaltvorgänge, spontanes Reagieren auf Gaspedalbewegungen und volles Ausschöpfen der Drehzahlreserven gehören zu den Vorzügen des Daimler-Automaten, der in der Summe seiner Eigenschaften unbestritten das Beste darstellt, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt.

Die Qualitäten der Antriebseinheit des Mercedes dokumentiert im übrigen der für ein Auto dieser Größen- und Gewichtsklasse erstaunlich niedrige Verbrauch: Im Testmittel kamen gerade 15,7 L/100 km heraus, womit er rund zwei Liter unter dem in dieser Beziehung an zweiter Stelle liegenden BMW rangiert. Es folgen Porsche und – mit nochmals deutlichem Mehrverbrauch – Jaguar.

Auf der Antriebsseite bietet der Mercedes also ebenfalls den Reiz der Perfektion; hier gibt es keine Überraschungen wie etwa die ungestüme Kraft beim BMW oder die konkurrenzlose Laufkultur beim Jaguar. Daß er trotzdem nicht unbedingt nur ein Coupé für begüterte Herren älteren Jahrgangs ist, zeigen allerdings seine dynamischen Qualitäten, die dann zutage treten, wenn man mit dem 500 SEC eine Gangart anschlägt, für die eigentlich eher der Porsche oder der BMW prädestiniert erscheinen.

Gewiß, diese beiden können einen noch höher liegenden Grenzbereich in Kurven vorweisen, aber wie behende und fahrsicher sich der schwere Mercedes bei Bedarf auf kurvenreichen Strecken fahren läßt – das ist doch aller Ehren wert. Mit der sehr exakten Servolenkung läßt er sich jederzeit gut unter Kontrolle halten; in diesem Punkt ist das Daimler-Coupé dem Porsche und erst recht dem BMW sogar eindeutig überlegen.

Diese verlangen im Extremfall wirklich eine kundige Hand; wenn sie den zugegebenermaßen breiten Bereich nahezu neutralen Kurvenverhaltens einmal überschritten haben, neigen beide zum Ausbrechen mit dem Heck, wobei diese Übersteuerneigung beim Porsche noch etwas leichter kontrollierbar erscheint als beim BMW, der speziell bei nasser Fahrbahn zu einem schon sehr gewöhnungsbedürftigen Eigenleben neigt. Die auf Wunsch lieferbaren Breitreifen, mit denen auch der Testwagen ausgerüstet war, verstärken diese Erscheinung überdies noch.

Auch der Jaguar übersteuert recht kräftig, wenn man des Guten zuviel getan hat, aber er tut es schon bei deutlich niedrigeren Geschwindigkeiten, wodurch sich die Angelegenheit leichter bereinigen läßt. Unangenehm ist in diesem Zusam-

Vier exclusive Coupés

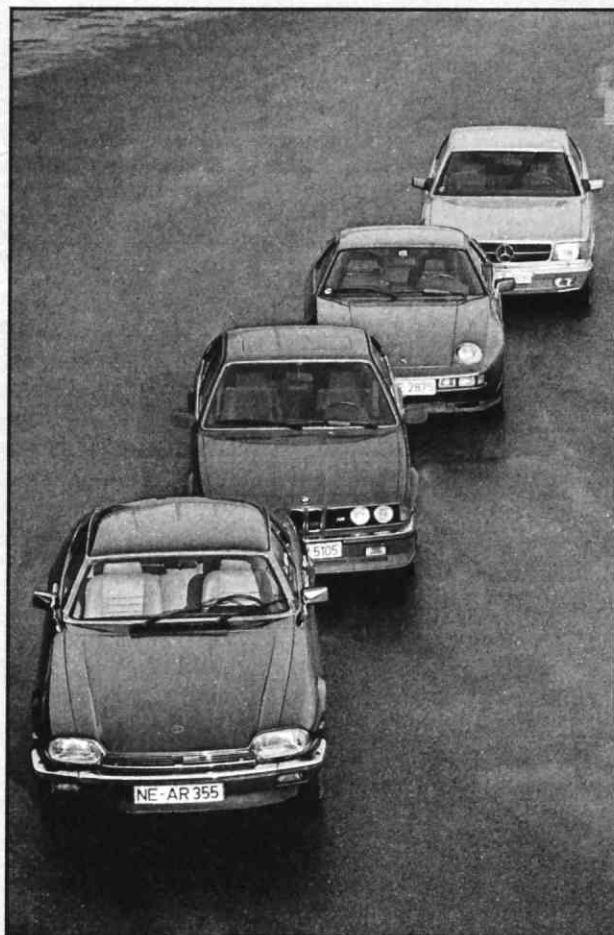
menhang nur, daß die Lenkung des Jaguar im Gegensatz zu den drei deutschen Coupés so gut wie keinen Fahrbahnkontakt vermittelt und fast schon etwas zu leichtgängig arbeitet.

Im normalen Fahrbetrieb stört das allerdings kaum, denn trotz seiner Erfolge im Rennsport ist der XJ-S im Serienzustand weit weniger sportlich, als er aussieht. Eine ruhige, ausgeglichene Fahrweise paßt am besten zu seinem Naturell – zumal man dann in vollen Zügen einen Federungskomfort genießen kann, der in dieser Runde seinesgleichen sucht. Buchstäblich wie auf Katzenpfoten gleitet das britische Coupé über Bodenunebenheiten aller Art hinweg, der Abrollkomfort bei geringen Geschwindigkeiten ist eine Klasse für sich. Allein die lauten Windgeräusche an den Fensterrahmen sorgen dafür, daß das Komforterlebnis nicht ganz ungetrübt bleibt.

Selbst der Mercedes kommt da bei weitem nicht heran. Seine Federung ist relativ straff abgestimmt und zeigt ihre wahren Qualitäten erst bei hohem Tempo und auf langen Bodenwellen. Bei langsamer Fahrt rollt er dagegen überraschend hart ab und läßt auch fühlbare Stöße bis zu den Insassen durchdringen.

Insgesamt kann jedoch auch dem Mercedes ein überdurchschnittlicher Federungskomfort bescheinigt werden – das merkt man besonders dann, wenn man nach einer Fahrt im SEC auf das BMW-Coupé umsteigt. Hier steht ganz eindeutig Härte für Sportlichkeit; wie die Straßenoberfläche aussieht, bekommen die Insassen unmittelbar und in recht nachdrücklicher Weise mitgeteilt.

Diese Straffheit könnte man zwar angesichts der unverhüllten Sport-Ambitionen des BMW noch verschmerzen, doch leider geht sie mit einer



Jaguar XJ-S H. E.

Der seidenweiche Zwölfzylinder prägt ganz entscheidend den Charakter des komfortablen Jaguar-Coupés. Nur wirtschaftlich ist die feine englische Art des Fahrens leider nicht.

BMW M 635 SCi

Beim BMW besticht in erster Linie der Vier-ventil-Motor, der sich durch ungestüme Kraftentfaltung auszeichnet. Wichtigster Minuspunkt ist der schlechte Federungskomfort.

Porsche 928 S

In diesem Quartett der Sportwagen pur. Neben den sehr guten Fahrleistungen spricht dafür auch die geringe Transportkapazität. Der 928 S ist eindeutig ein Fall für zwei.

Mercedes 500 SEC

Kein faszinierendes Auto, aber ein ganz besonders gutes. Ob es um Laufkultur, Leistung, Komfort oder Qualität geht – der 500 SEC rangiert stets mit in der Spitzengruppe.

offenbar noch nicht ganz geglätteten Abstimmung einher, die für einen sehr holprigen Abrollkomfort und wirklich unangenehme Stöße auf größeren Bodenwellen sorgt.

Der Porsche, wenngleich ebenfalls keine Sänfte, wirkt da ausgewogener; Unebenheiten werden, bis auf ausgeprägte Querfugen, recht gut verdaut – den Komforteindruck schmälern weit eher die bisweilen laut polternden Fahrwerksgeräusche.

Einen eindeutigen Sieger, der die Bedürfnisse von Menschen mit ganz unterschiedlichem Geschmack am besten befriedigt, kann es, wie schon eingangs gesagt, in diesem Vergleich nicht geben. Aber dennoch kristallisiert sich eine gewisse Gruppierung heraus: Da sind zunächst die beiden Coupés, die mehr oder weniger stark auf sportliche Naturen zugeschnitten sind – der Porsche und der BMW. Insgesamt erscheint der Porsche ausgeglichener und perfekter – er ist zudem auch schon von der Statur her eher als reinrassiger Sportwagen zu identifizieren. Vom Reiz des Motors her, der gerade bei solchen Autos eine wichtige Rolle spielt, ist ihm aber der BMW überlegen.

Und da sind die beiden Komfortablen – der Jaguar und der Mercedes. Ein nüchterner Vergleichstest, daran gibt es keinen Zweifel, würde zugunsten des Mercedes ausgehen – selbst wenn man die Frage der ja auch in dieser Preisklasse nicht unwesentlichen Wirtschaftlichkeit beiseite ließe.

Aber damit kann man einem Jaguar nicht gerecht werden; was er an Laufkultur und Komfort zu bieten hat, ist eindrucksvoll genug, um ihn zum echten Mercedes-Konkurrenten zu stempeln. Und daß er – zumindest in der Bundesrepublik – die individuellere Motorisierung darstellt, ist schließlich auch kein Nachteil.

