

Kopf an Kopf

Doppeltest Jaguar greift an: ein Vergleich des XJ 6 mit seinem wichtigsten Konkurrenten, dem Mercedes 280 SE.

Von Wolfgang König

Es braucht – zumindest in Deutschland – schon viel, um einen Mercedes-Besitzer zu einem Seitensprung zu verleiten. Zwar tummeln sich in der automobilen Oberschicht eine ganze Reihe von Sternchen, die gegen den Stern aus Stuttgart antreten. Echte Chancen hatten bislang aber nur wenige.



Die Jaguar-Limousine aus England ist eine solche Versuchung. Dabei profiliert sie sich in gewisser Weise als typisch britische Antithese zur S-Klasse von Daimler-Benz: hier die deutsche Limousine, solide gebaut, zuvorkommend im täglichen Gebrauch, mit makellos weißer Weste und für ihre Klasse

**auto
motor
-sport**

TEST&TECHNIK

Fotos: Seufert



Doppeltest Jaguar XJ 6 gegen Mercedes 280 SE

auch recht günstig im Unterhalt; dort die aristokratisch wirkende englische Karosserie mit unerhört attraktiver Figur, gepflegtem Komfort, aber etwas zweifelhaftem Ruf.

Im zuletzt genannten Punkt, bemängelt wurden vor allem Verarbeitung und Zuverlässigkeit, zeichnet sich allerdings jetzt, nach 15 Baujahren, eine Besserung ab – mit ein Grund, um den derzeit beliebtesten Jaguar, den XJ 6 4.2, einmal ganz direkt mit seinem deutschen Widersacher, dem Mercedes 280 SE, zu vergleichen. Sie ha-

werten Fünfganggetriebe bestellt. 50 100 Mark müssen für einen XJ 6 4.2 ausgegeben werden, wenn er ebenfalls mit manueller Fünfgang-Schaltung gekauft wird.

Gemeinsamkeiten gibt es auch unter den Motorhauben dieser Konkurrenten zu entdecken. In beiden sieht der Betrachter einen aufwendig konstruierten Reihensechszylinder, gekrönt durch zwei Nockenwellen, die unter ansprechend geformten Ventildeckeln rotieren. Prinzipielle Einigkeit auch in Sachen Gemischaufbereitung: Beide operieren mit Benzineinspritzungen, elektronisch dosiert im Jaguar, mechanisch im Mercedes.

statt 185 PS/136 kW) Jaguar errechnet sich ein Leistungsge-
wicht von 8,6 kg/PS.

Ist man erst einmal unterwegs, verlieren diese Vergleiche dann

Kaum hat seine Maschine die Leerlaufdrehzahl überschritten, steht sie auch schon auf dem Höhepunkt ihrer Kraftentfaltung. In Zahlen ausgedrückt: Das maximale Drehmoment von 314 Nm kann schon bei 1500/min genutzt werden – ein an heutigen Maßstäben gemessen einmaliger Vorgang.

Ganz anders der hubraum-schwächere Mercedes-Sechszylinder. Er muß erst einmal auf Touren kommen, bevor sich seine Muskeln spüren lassen – in der Praxis bedeutet dies der Bereich jenseits von 3500/min. Sein Drehmoment steigt auf höchstens 240 Nm, und das erst bei 4500/min.

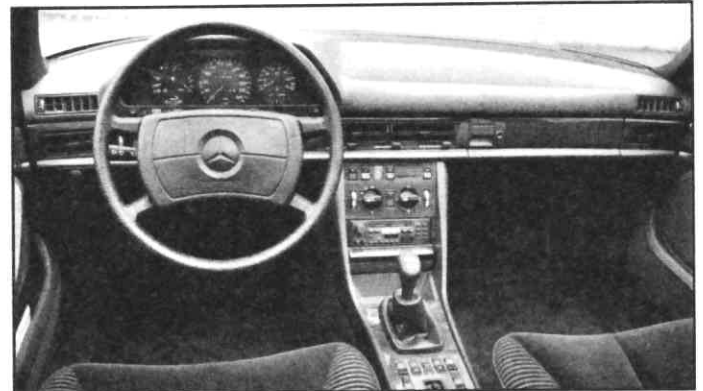
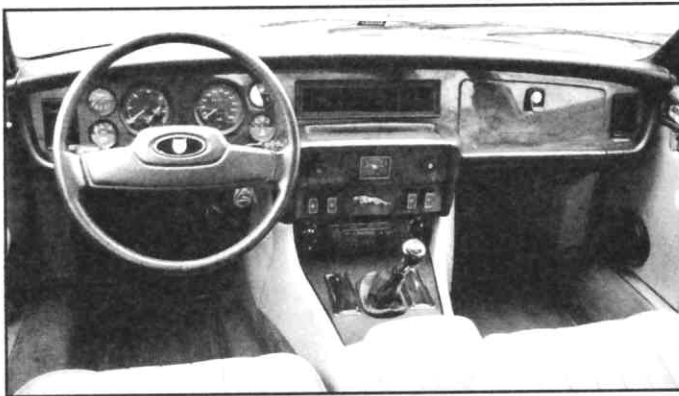
Vorzüge

Jaguar gegenüber Mercedes:

- Besserer Federungskomfort
- Sehr gute Beschleunigungselastizität
- Laufruhiger, niedrig-drehender Motor

Mercedes gegenüber Jaguar:

- Bessere Handlichkeit
- Unproblematisches Fahrverhalten
- Sehr solide Verarbeitung
- Funktionelle Ausstattung



Zwei Welten: Schöne Aussicht im Jaguar, kühle Funktionalität im Mercedes



Tiefe Sitzposition, viel Knieraum im Jaguar-Fond



Hohe Sitzposition, aber weniger Knieraum im Mercedes-Fond

ben außerdem eine Reihe von gemeinsamen Nennern, die gerade den Vergleich dieser Modellversionen nahelegen. Da ist zum Beispiel der Preis. 46 895 Mark kostet der bereits im Stern-Himmel des Mercedes-Programms angesiedelte 280er, wird er mit dem empfehlens-

Auf gleichem Niveau liegen, wenigstens auf dem Papier, schließlich auch die Kraftreserven dieser großkalibrigten Limousinen. Einem PS stehen beim Mercedes 8,8 Kilogramm gegenüber. Beim massigeren (1761 kg statt 1627 kg) aber auch stärkeren (205 PS/151 kW

jedoch sofort jede Bedeutung. Denn vor allem die Motoren sind es, die den beiden Komfort-Autos ihren speziellen, völlig unterschiedlichen Stempel aufdrücken. Der Jaguar macht seinem Namen alle Ehre und setzt praktisch schon aus dem Stand zum Sprung an:

In Sachen Antrieb spitzt sich der Vergleich also klar zum klassischen Duell Bulle gegen Sportler zu. Die größeren Sympathien verdient sich in diesem Fall zweifellos der Bulle. Seine lässige Kraftentfaltung, gepaart mit der hervorragenden Laufruhe und dem sauberen

Doppeltest Jaguar XJ 6 gegen Mercedes 280 SE

Ansprechvermögen des langhubigen 4,2 Liter-Motors, garantieren ein hohes Maß an Befriedigung und Entspannung. Ein Schönheitsfehler: Der unrunde Leerlauf und das Schiebe-Ruckeln bei niedrigsten Geschwindigkeiten deuten auf Schwierigkeiten bei der Einspritzregelung hin.

Aber die Mercedes-Maschine hat auch ihre Reize. Sie sprechen freilich vorwiegend aktive Fahrer an, die temperamentvolles und zugleich kultiviertes Drehvermögen schätzen und am Biß dieses Sechszylinders im oberen Drehzahlbereich ihre Freude haben.

Im Vergleich zum Jaguar verursacht diese sportliche Charakteristik natürlich auch deutlich mehr Hektik, was nicht gerade dem Sinn einer Komfort-Limousine entspricht. Schnelle Fahrt ist mit häufigeren Schaltvorgängen und mehr akustischem Streß durch den hart arbeitenden Motor verbunden, ohne daß jedoch der Mercedes dem Jaguar dabei davonfahren könnte.

Ein Vergleich der Meßwerte unterstreicht dies. Maximales Beschleunigen aus dem Stand mit vollem Ausdrehen in allen Gängen absolvieren beide Konkurrenten praktisch Kopf an Kopf. Erst jenseits der 200 km/h-Marke zieht der mit geringerem Luftwiderstand gesegnete Mercedes leicht davon und erreicht mit 212 km/h eine um fünf km/h höhere Spitze.

Die Unterschiede aus der Elastizitäts-Messung sind dafür um so drastischer. Bleibt man beim Beschleunigen im vierten Gang, zieht der Jaguar in 15,5 Sekunden aus 40 km/h auf Tempo 100. Im Fünften ergibt sich von 60 km/h auf 120 km/h ein Vergleichswert von 22,4 Sekunden. Der Mercedes hat nun klar das Nachsehen. Die entsprechenden Meßwerte: 21,0 und 31,9 Sekunden. Sollen diese in der Praxis häufig vorkom-

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Jaguar XJ 6 4.2	Mercedes 280 SE
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6 ¹⁾	R/6
Hubraum cm ³	4235	2746
Bohrung x Hub mm	92,0 x 106,0	86,0 x 78,8
Leistung kW (PS) bei 1/min	151 (205) bei 5000	136 (185) bei 5800
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	314 bei 1500	240 bei 4500
Verdichtungsverhältnis	8,7 : 1	9,0 : 1
Art der Ventilsteuerung	2 ohc ²⁾	2 ohc
Gemischaubereitung	elektronische Einspritzung Lucas	mechanische Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,32	3,82
II. Gang	2,09	2,20
III. Gang	1,40	1,40
IV. Gang	1,00	1,00
V. Gang	0,79	0,81
Rückwärtsgang	3,43	3,71
Achsantrieb	3,45	3,46
Vorderradaufhängung	doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern	Schräglänker, Schraubenfedern, Stabilisator
Bremsen vorne	Scheiben (bel.)	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben
Felgenreiße	6 JK x 15	6 J x 14
Reifenbreite	205/70 HR 15	195/70 VR 14
Leergewicht kg	1761	1627
Zul. Gesamtgewicht kg	2250	2080
Radstand mm	2865	2935
Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	4959 x 1770 x 1377	4995 x 1820 x 1430
Beschleunigung in s		
0- 60 km/h	4,5	4,4
0- 80 km/h	6,8	6,4
0-100 km/h	9,6	9,4
0-120 km/h	13,6	13,5
0-140 km/h	18,4	18,4
0-160 km/h	26,8	26,7
0-180 km/h	39,0	39,5
1 km mit stehendem Start	30,9	30,6
Elastizität in s		
40-100 km/h (IV. Gang)	15,5	21,0
60-120 km/h (V. Gang)	22,4	31,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 207	(V. Gang) 212
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km	Super	Super
Bei 90 km/h	9,9	8,0
Bei 120 km/h	11,5	10,3
Stadtverkehr	21,3	14,6
Testverbrauch L/100 km	16,0	13,8
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	61	59
Bei 100 km/h	64	65
Bei 130 km/h	70	69
Bei 140 km/h	72	70
Bei 160 km/h	75	72
Bei 180 km/h	78	74
Preis DM	50 100,-	46 895,- ³⁾

¹⁾ R = Reihomotor, ²⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ³⁾ inklusive Fünfganggetriebe

menden Geschwindigkeitsspannen ebenso schnell überbrückt werden, muß zuerst heruntergeschaltet werden.

Immerhin kann der Mercedes-Fahrer dabei auf ein vorbildliches Fünfganggetriebe zurückgreifen, dessen leichtgängige, sehr exakte Schaltung für manchen den Griff zum Schalthebel gar zum Vergnügen macht. Im Jaguar artet ein Schaltvorgang dagegen schon mehr in Arbeit aus, denn der in der Tradition einer typisch englischen Box knochig geführte Schalthebel muß mit Nachdruck in die gewünschte Position gestoßen werden – eine Mühe, die unterwegs ja zum Glück nur ziemlich selten vorkommt. Ein weiterer Mercedes-Vorteil: Sein Verbrauch kann durchschnittlich mit etwa zwei Litern niedriger kalkuliert werden. Der Testverbrauch von 13,8 L/100 km (Jaguar 16,0 L/100 km) setzt in dieser Klasse den Maßstab.

Man hat es bei dieser deutsch-britischen Begegnung mit ausgeprägten Charakteren zu tun. Dieser Eindruck, der sich schon in der Antriebswertung einstellte, verstärkt sich beim Vergleich der Fahreigenschaften. Jene gelassene, gepflegte Art der Fortbewegung, die bereits die Motor-Charakteristik des Jaguar nahelegt, begünstigt denn auch dessen Fahrwerksauslegung. Komfort steht im Vordergrund.

In der Tat: Die Jaguar-Federung demonstriert auf Straßenebenenheiten jeder Art, ganz gleich, ob sie langsam oder schnell überrollt werden, ein erstaunliches Schluckvermögen. Hinzu kommt die vorzügliche Dämpfung der Antriebs- und Fahrwerksgeräusche, wobei das Wohlbefinden der Passagiere allerdings noch gesteigert werden könnte, gelänge es den Jaguar-Ingenieuren endlich, die bei hohem Tempo dominierenden Windgeräusche zu beseitigen.

So völlig losgelöst vom Auf und Ab der Straßenoberfläche dahinzugleiten ist ein Erlebnis, mit dem sich die Ingenieure von

Doppeltest Jaguar XJ 6 gegen Mercedes 280 SE

Daimler-Benz offenbar nicht anfreunden können. Auch der 280 SE beweist dies. Statt splendid isolation in der Art des Jaguar läßt sein relativ straff abgestimmtes Fahrwerk die Passagiere über die Qualität des Untergrunds nie im unklaren. Immerhin werden diese Informationen dezent genug weitergegeben, um nur selten als

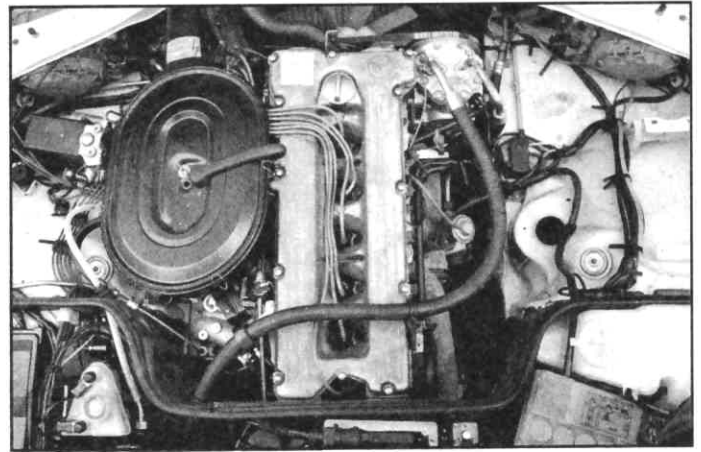
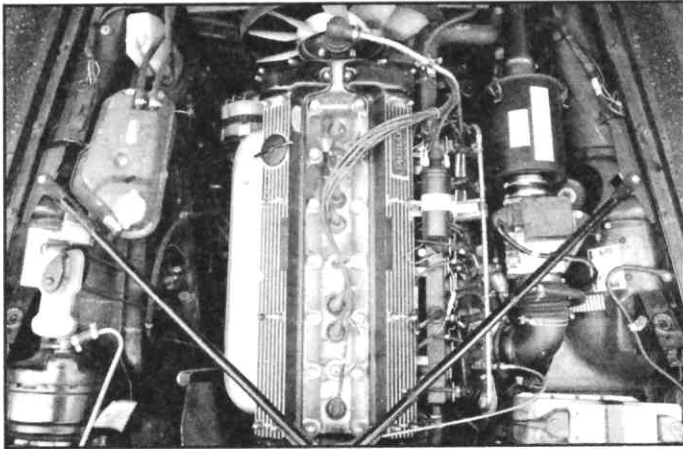
Der intensivere Fahrbahnkontakt im Mercedes hat freilich auch unbestreitbare Vorzüge, die sich vor allem dem Fahrer mitteilen. Sie liegen im Bereich der Fahrsicherheit, denn zweifellos flößt die schwäbische Komfort-Limousine bei sehr schneller Fahrweise mehr Vertrauen ein als der Jaguar. Ihr Fahrverhalten bleibt auch im Extremfall gut berechenbar, so daß auch weniger Talentierte leicht mit ihr fertig werden. Die vorbildlich exakte und zugleich

dem zeigt er seine Krallen. Bei Kurvenfahrt verliert er das im Normalfall sicher untersteuernde Verhalten und schwenkt dann im Grenzfall, vor allem bei Nässe, ziemlich giftig mit dem Heck aus. Auch Vollbremsungen aus hoher Geschwindigkeit machen sein Heck beängstigend unruhig und verlangen eine gefühlvolle Hand.

Dies ist um so wichtiger, als die Lenkung des Jaguar nur sehr spärliche Informationen über

die zu tiefe Sitzposition. Eine beim Mercedes serienmäßige Höhenverstellung kostet bei Jaguar, allerdings elektrisch, 1235 Mark Aufpreis.

Im übrigen ist der Platz am Jaguar-Volant ein Erlebnis ganz besonderer Art. In schmalen, aber intim wirkenden Sitznischen untergebracht, umgeben von wertvoll riechendem Leder, hochglanzpoliertem Edelh Holz und dicken Teppichen, erlebt man hier eine der letzten



Ein Thema in zwei Variationen: sechs Zylinder in Reihe mit zwei obenliegenden Nockenwellen im Jaguar (li.) und im Mercedes



Eine Frage des Geschmacks: die Konkurrenten Mercedes und Jaguar in angemessener Umgebung

echte Belästigung empfunden zu werden. Dennoch bleibt festzustellen, daß der Federungskomfort des Mercedes, insbesondere beim Überfahren kurzer Querwellen und bei langsamer Fahrt, nicht an das hohe Niveau des britischen Konkurrenten herankommt.

leichtgängige Lenkung macht sie dabei so handlich, wie es selbst manchem kleineren Auto gut anstehen würde.

Der Jaguar zeigt auch hier ein gänzlich anderes Naturell. Wer versucht, ihn zu einer sportlichen Fahrweise zu drängen,

den momentanen Fahrzustand überträgt. Der Wunsch nach forciertem Tempo kommt deshalb auf winkligen Landstraßen oder weniger griffigem Untergrund gar nicht erst auf. Auch die schlechte Übersichtlichkeit spielt in diesem Zusammenhang eine Rolle. Schuld trägt

Bastionen gegen die im modernen Automobil herrschende Sterilität in Kunststoff. Das in jüngerer Zeit deutlich verbesserte Finish spricht dafür, daß diese Pracht auch von angemessener Dauer ist. Einiges freilich bleibt noch zu tun: Auf den ersten Plätzen der Wunschliste

stehen ein zumutbarer Abstellplatz für den Kupplungsfuß und eine wirksamere Heizanlage, die auch die Beine gleichmäßig mit Warmluft versorgt.

Wem Funktionalität und Perfektion in der Verarbeitung wichtiger sind als die optischen Reize eines Erste Klasse-Abteils, der sitzt im Mercedes richtig. Alles an ihm wirkt sachlich, überaus solide und strahlt typisch teutonische Gründlichkeit aus. Auch an der Sitzposition hinter dem relativ großen Lenkrad gibt es nichts auszusetzen. Nur die nachgiebigen, von Sprungfedern getragenen Sitzflächen sollten endlich durch modernere, besser gedämpfte Konstruktionen ersetzt werden. Dies gilt besonders für die Rücksitzbank, deren Komfortqualitäten auf schlechten Straßen an ein Trampolin erinnern.

Im Jaguar-Fond sitzen die Insassen schon standesgemäßer – vorausgesetzt, der Fahrer zügelt sein Temperament, denn bei schneller Kurvenfahrt gibt es auf der glatten Lederbank keinen Halt.

Zieht man noch den Raumkomfort ins Kalkül, bleibt festzustellen, daß die hinteren Plätze auch in diesen Komfort-Limousinen keineswegs die besseren sind. Der Mercedes enttäuscht durch einen, gemessen an der Größe dieses Autos, nicht gerade üppigen Knieraum. Im Jaguar mangelt es für Hochgewachsene an Kopfraum, und die tief, fast wie im Sportwagen angebrachten Sitze erschweren Ein- und Ausstieg.

Jenen Glücklichen, welche die Qual der Wahl zwischen diesen beiden Luxusautos ertragen dürfen, bieten sich also klare Alternativen: Im Mercedes werden ohne Zweifel vernunftbetonte Menschen am glücklichsten; der Jaguar, die Versuchung aus England, spricht Gefühlsmenschen an, die ihm heute schwerer widerstehen können denn je.



macAudio
SOUND SYSTEMS FOR CARS

Power on!



200 Watt mac Audio-Power für satten Sound im Auto.



MAC 5 – Das 3-Wege-Klangsystem für höchste Ansprüche. Die 3 Einzelkomponenten für Hoch-, Mittel- und Tiefton-Wiedergabe sind sorgfältig aufeinander abgestimmt. Die speziell entwickelte Frequenzweiche führt jeder Komponente das optimale Klangspektrum zu.

MP 160 – Der Hochleistungs-verstärker mit 200 Watt Superpower.

Coupon

für ausführliche Informationen mit Fachhändlernachweis

Name _____ Straße _____ PLZ/Ort _____

Telefon _____

Mac Audio Electronic GmbH
Nordwiesstraße
D-22710 Dalmendorf
Tel. 04221/14101