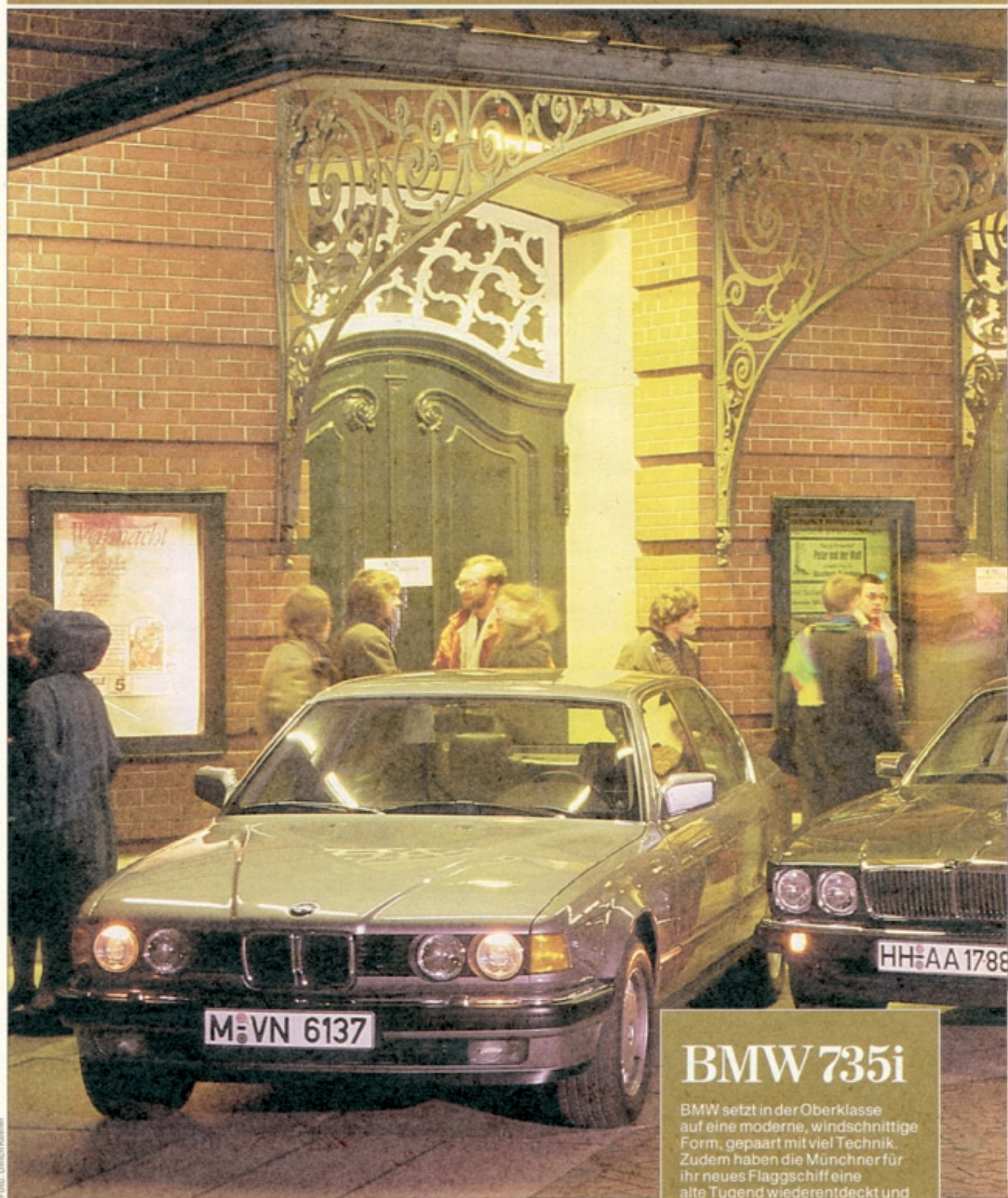


Vergleichstest

Die feine Gesellschaft

zwischen den Neuen von Jaguar



BMW 735i

BMW setzt in der Oberklasse auf eine moderne, windschnittige Form, gepaart mit viel Technik. Zudem haben die Münchner für ihr neues Flaggschiff eine alte Tugend wiederentdeckt und eine gehörige Portion Fahrfreude eingebaut

muß sich entscheiden

und BMW – und der etablierten Mercedes-S-Klasse



Jaguar XJ 6

Britische Lebensart spiegelt sich in der Form der eleganten Jaguar-Limousine wider: dezente Auffälligkeit. Das erfreulichste für Jaguar-Fans: Der neue Jaguar sieht fast so aus wie der alte

Mercedes 420 SE

Wer in der feinen Gesellschaft etwas auf sich hält, ließ sich bisher vornehmlich in der Stuttgarter Limousine mit dem Stern auf der Motorhaube chauffieren. Ob es in Zukunft dabei bleiben muß, sagt der Auto Bild-Vergleich

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 10.

Vergleichstest

Noch vor kurzer Zeit war die Entscheidung kein Problem: Wer nicht nur Auto fahren, sondern sich wirklich luxuriös fortbewegen wollte, für den war es eigentlich keine Frage: Die S-Klasse von Mercedes war erste Wahl. Doch die Zeiten haben sich geändert. Mit ihren neuen Limousinen greifen die Nobelmarken aus Bayern und von der britischen

Von Hermann J. Müller

Insel endgültig nach dem Mercedes-Stern. BMW versucht es mit einer völlig neuen Karosserie, unter deren aerodynamisch ausgefeilten und trotzdem ansehnlicher Haut jede Menge neuer Technik steckt. Bei Jaguar wird der Unterschied erst auf den zweiten Blick deutlich: Der XJ 6 heißt nicht nur wie sein Vorgänger, sondern sieht auch – fast – so aus. Tatsächlich verfügt aber auch er über ein völlig neues Bleckkleid, das sich rationaler fertigen läßt und das auch dem Wind weniger Widerstand bietet.

Die Motoren dagegen sind weitgehend die alten geblieben. Unter der Haube des BMW haust das 3,5 Liter große Sechszylinder-Triebwerk, das nach wie vor ein optisches und technisches Prunkstück darstellt. Laufruhe und Elastizität sind beispielhaft – und die Leistung läßt eigentlich keine Wünsche offen. Die 220 PS haben mit dem 32 Zentner schweren Bayern keine Mühe, die Fahrleistungen sprechen für sich: Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 233 km/h übertraf unser Testwagen noch um drei weitere Kilometer – und die 7,5 Sekunden, die er für den Sprint von 0 auf 100 km/h brauchte, würden auch jedem Sportwagen zur Ehre gereichen.

Beim Jaguar sind die Verhältnisse etwas anders. Optisch imponiert zwar der mächtige Sechszylinder-Block im Motorraum, doch im Fahrbetrieb sieht es etwas anders aus. Acht PS weniger unter der Haube ließen sich auch in Anbetracht eines Mehrgewichts von 100 Kilo gegenüber dem BMW zwar noch verschmerzen. Doch jenseits von 4000 Kurbelwellen-Umdrehungen gibt der Jaguar-Motor unüberhörbare mechanische Geräusche von sich, klingt ungesund laut. Die Fahrleistungen sind denn auch deutlich schlechter: Glatte neun Sekunden vergehen bei der Beschleunigung auf 100 km/h – und die Höchstgeschwindigkeit unseres Testwagens lag mit 214 km/h um drei Kilometer unter der offiziellen

Werkangsangabe. Allerdings verfügte unser Testwagen im Gegensatz zum handgeschalteten BMW über eine Automatik, die nicht nur Leistung kostet, sondern auch über eine unglückliche Abstufung der höchsten Fahrstufe verfügt. Bei Höchstgeschwindigkeit blieb der Jaguar um 800

Mercedes: Im Sprint schneller als der Jaguar

Umdrehungen unter der Maximaldrehzahl von 5000/min, was allerdings dem Geräuschpegel im Innenraum zugute kommt.

Gleich zwei Leistungs-Handicaps hätten den Mercedes theoretisch zum leistungsmäßigen Schlußlicht der drei Test-Kandi-

daten machen müssen: Neben einem Automatik-Getriebe war unser 420 SE auch noch mit einem Katalysator bestückt. In des: Beim Sprint auf 100 km/h war er mit 8,5 Sekunden eine halbe Sekunde schneller als der Konkurrent von der Insel – und hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit mußte er sich mit 213 km/h dem Briten nur knapp geschlagen geben. Dafür entschädigt aber jederzeit der musterhaft seidige Motorlauf des schwäbischen Achtzylinders, dem man die Produktion von immerhin noch 204 PS niemals anhört.

Es wäre auch schade drum. Denn der 420 SE darf insgesamt nach wie vor als

Bitte blättern Sie um

Testwerte

	BMW 735i	Jaguar XJ 6	Mercedes 420 SE
Preis: ①	68 050 Mark	73 000 Mark	74 385 Mark
Benzinverbrauch: ②	7,7/9,6/15,9 l/100 km	7,8/9,3/15,1 l/100 km	9,3/11,6/14,9 l/100 km
Testverbrauch:	14,4 l/100 km	17,8 l/100 km (Super)	16,6 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	236 km/h	214 km/h	213 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 7,5 Sek.	0–100 km/h in 8,9 Sek.	0–100 km/h in 8,5 Sek.
60–120 km/h im 4./5. Gang:	13,2/18,4 Sek.	mit Kick-down 8,5 Sek.	mit Kick-down 7,5 Sek.
1 km im steh. Start:	26,0 Sek.	29,9 Sek.	29,6 Sek.
Maximale Zuladung:	485 Kilogramm	473 Kilogramm	520 Kilogramm
Wartungsintervalle:	alle 20 000 Kilometer	alle 24 000 Kilometer	alle 20 000 Kilometer
Inspektionskosten: ③	400 bis 550 Mark	500 bis 700 Mark	300 bis 400 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	756 Mark	777,60 Mark	24 Monate steuerbefreit
Haftpflichtversicherung: ⑤	1519,40 Mark	1519,40 Mark	1519,40 Mark

① Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughändler kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu. ② Verbrauchs-Werkangsangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr. ③ Kosten für großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten. ④ Bei jährlicher Zahlungsweise. ⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlungsweise in der Regionalklasse drei.



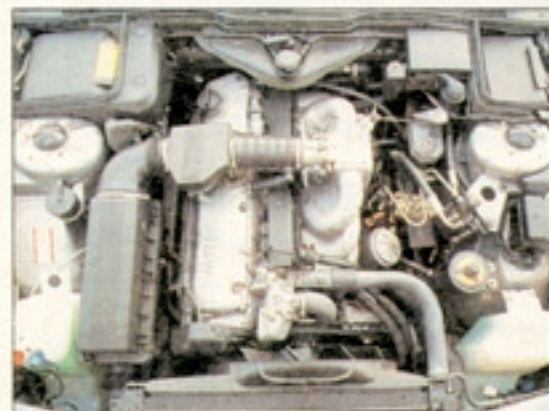
Die Linie des BMW ist modern und windschlüpfig – der cW-Wert liegt bei 0,32



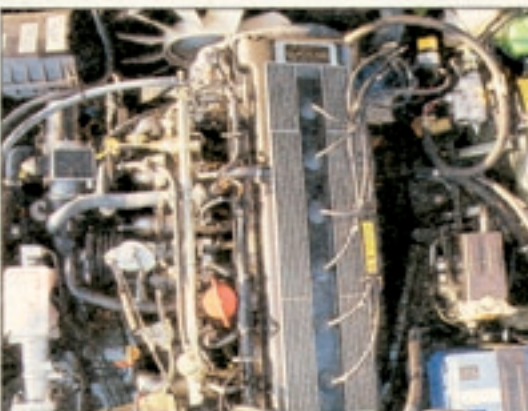
Der Jaguar hat seine klassische Form trotz vieler Änderungen nahezu beibehalten



Die Optik des Mercedes hat sich in sechs Jahren kaum verändert, imposant ist sie immer noch



Aufgeräumt geht es im Motorraum des BMW 735i zu. Ab Frühjahr 1987 soll hier auch ein Zwölfzylinder Platz finden



Abgesehen vom nobel gestylten Ventildeckel herrscht unter der Jaguar-Haube ein optisches Chaos. Ein Zwölfzylinder kommt 1988



Der V-8-Motor im Mercedes-Bug wird von einem voluminösen Luftfilter verdeckt. Selbst darauf darf der Stern nicht fehlen



Das – nicht serienmäßige – Lederlenkrad paßt gut zum sportlichen Charakter des BMW



Das Jaguar-Cockpit ist ein stilistisches Sammelsurium, die Rundinstrumente sind zu klein



Rechts im Instrumententräger des Mercedes: die Anzeige des Bord-Computers

Fortsetzung von Seite 10

komfortabelster Vertreter seiner Klasse gelten. Die aufwendige Federung schluckt im Verbund mit dem langen Radstand fast alle Fahrbahnebenheiten. Da muß sich selbst der BMW knapp geschlagen geben, der Jaguar unterliegt schon deutlicher. Auch im Kapitel Windgeräusche steckt der Brite eine klare Niederlage ein. Schon bei 150 km/h zischt der Fahrtwind so penetrant um die Windschutzscheibe, daß die Bemühungen der englischen Aerodynamiker zumindest teilweise als gescheitert betrachtet werden dürfen. BMW und Mercedes liefern sich auch hier ein Kopf-an-Kopf-Duell, das aber in diesem Fall zugunsten des Bayern endet. Selbst bei Tempo

180 umspielt nur ein leichtes Säusen die Frontpartie, was das souveräne Fahrgefühl noch verstärkt.

Souveränität vermitteln auch Mercedes und Jaguar – jedoch in ganz anderer Form. Speziell auf der Autobahn läßt es sich mit ihnen bequem und zügig reisen, doch bei wirklich schneller Fahrweise sind ihre

Der Siebener fährt sich wie ein Dreier

Fahrwerke eher überfordert als das des BMW, der sich auch um enge Kurven fast spielerisch dirigieren läßt. „Der läßt sich fahren wie ein Dreier“ – so lautete das übereinstimmende Urteil sämtlicher Tester. Und das Tollste: Wer will, kann auch

mit dem BMW nur gleiten. Der Bayer ist kein aggressiv-nervöses Sportmobil, das seinen Lenker permanent zum Fahren im Grenzbereich animiert.

Sieger bleibt der BMW auch im Schluck-Wettbewerb. Auf der Auto Bild-Verbrauchsmeßstrecke verbrannte er exakt 14,4 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer und damit deutlich weniger als seine beiden Kontrahenten, die hier allerdings durch ihre verbrauchsfördernden Automatik-Getriebe sowie im Falle des 420 SE zusätzlich noch durch den Kat mildende Umstände geltend machen können.

Weniger um Zahlen als vielmehr um Fragen des persönlichen Geschmacks geht es bei der Bewertung der Innenräume, die gerade in dieser Klasse hohen An-

forderungen gerecht werden sollten. Versuchen wir, objektiv zu sein: Daß im Mercedes grundsätzlich nicht die Gemütlichkeit einer altdeutschen Bauernstube aufkommt – damit können vor allem die leben, die schwäbische Verarbeitungsperfektion über alles stellen. Wenn es auch ein wenig ungemütlich wirkt: Da paßt alles wie aus einem Guß – mit Ausnahme des Lenkrads. 415 Millimeter Durchmesser sind einfach zuviel, sie lassen den Mercedes unhandlicher erscheinen, als er tatsächlich ist. Auf der Autobahn fühlt man sich hinter dem Volant wie ein Steuermann auf großer Fahrt, und im Stadtverkehr grenzt die Kurbeleifastschonan-Gymnastik.

Etwas komplizierter liegen die Dinge beim Jaguar. Beim flüchtigen Betrachten des Innenraums ist man zunächst versucht, die Traditionsliebe der britischen Autobauer zu loben. Doch dann fällt der Blick auf das Armaturenbrett. In grünlichem Schimmer präsentieren sich zwei zu klein geratene Rundskalen für Tachometer und Drehzahlmesser, links daneben geben vier Leuchtbaiken Auskunft über den Ladestand der Batterie, den Öldruck, die Kühlwassertemperatur und den Pegelstand des Tanks. Vollends aus dem traditionellen Rahmen fällt ein kleiner Bildschirm in der rechten Ecke. Zweifarbig und in englischer Sprache werden hier dem Fahrer offene Türen oder gravierendere Betriebsstörungen angezeigt. Das Ganze dürfte dem amerikanischen Publikum (Jaguars Absatzmarkt Nr. 1) zusagen, aber es paßt einfach nicht in die ansonsten typisch englische Umgebung.

Im Jaguar: Komfort mit kleinen Fehlern

Dazu zählen nicht nur perfekt verarbeitete Holzvertäfelungen oder der Geruch von echtem Leder, sondern auch diverse weitere Ungereimtheiten: So ist das Zündschloß derart unglücklich platziert, daß die rechte Knieleiste des Lenkers einen massiven Anprall kaum in einem Stück überstehen dürfte – und der Blinkerhebel besitzt keinen Tippkontakt. Nach Spurwechseln auf der Autobahn muß der Richtungsanzeiger stets von Hand abgeschaltet werden. Zumindest gewöhnungsbedürftig ist auch die von der Lenkradmitte leicht nach rechts versetzte Sitzposition.

Derlei Unannehmlichkeiten erwartet man nun einmal nicht in einem Auto der 70 000-Mark-Klasse – und es gibt einem schon zu denken, daß ausgerechnet der BMW als billigster der drei Prüflinge bei der Bewertung des Innenraums am besten abschneidet. Die Sitzposition könnte dank zahlreicher Verstellmöglichkeiten kaum besser sein, und das Cockpit erweist sich nach Art des bayerischen Hauses als ein gelungener Kompromiß aus sachlicher Nüchternheit und unaufdringlichem Luxus. Zahlreiche Detaillösungen beweisen auch hier, daß die BMW-Entwickler ihre Suche nach neuen Lösungen mit Erfolgen krönten. Das bei Bedarf zum Fahrer hin auszieh- und schwenkbare Handschuhfach soll hier nur als Beispiel gelten. Auch die Fond-Passagiere können nicht klagen: Wie im Mercedes – aber anders als im vergleichsweise eng wirkenden Jaguar – verfügen sie über mehr als ausreichende Kopf- und Beinfreiheit.

Ein Fazit zu ziehen fällt nicht schwer: Wer es schafft, seine Kaufentscheidung rein vernunftbetont zu treffen, für den müßte künftig der BMW erste Wahl sein. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Bayer mit deutlichem Vorsprung auf seine Wettbewerber das fraglos beste Auto dieses Vergleichs.

Schlecht sind die beiden anderen deswegen noch lange nicht. Dem Mercedes aber merkt man – vor allem auf dem Fahrwerk-Sektor – seine doch schon rund zehn Jahre alte Konzeption deutlich an. Der Jaguar schließlich präsentiert sich zwar gegenüber seinem Vorgänger deutlich verbessert, doch an die Perfektion seiner deutschen Konkurrenten reicht er nicht heran. „Nobody is perfect“, sagen die Engländer. Manche mögen sie gerade deswegen.



Im Fahrverhalten ist der BMW eine Klasse für sich – handlich und agil wie ein Dreier



Die Auskünfte des Bordcomputers lassen sich auch direkt ins Blickfeld des Fahrers unter die Rundinstrumente projizieren. Die Verstellmöglichkeiten der Sitze dürften für jedermann ausreichend sein



Nicht so agil wie der BMW, aber handlicher als der Mercedes – der XJ 6 in der Kurve



Geschmackvoll und zweckmäßig geriet die Gestaltung der Türverkleidungen. Um Fehlbedienungen auszu-schließen, entwickelten die Jaguar-Ingenieure eine neue Schaltführung für den Automatik-Wählhebel



Zügiges Kurvenfahren macht mit dem Mercedes kein Vergnügen – der Aufbau wankt zu stark



Gegen Aufpreis lassen sich die Mercedes-Sitze elektrisch verstellen. Die Bedienung des Bord-Computers erfolgt über eine Tastatur auf der Mittelkonsole (links)

735i

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 3430 ccm, Bohrung x Hub 92 x 86 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 162 kW (220 PS) bei 5700/min, max. Drehmoment 315 Nm bei 4000/min, elektronische Benzineinspritzung (Bosch Motronic), Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, vorne und hinten Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Druckstreben, hinten Schraubenfedern, Schräglenker, Stabilisator, Kugelumlaufnuten mit Servounterstützung, Scheibenbremsen rundum, vorne innenbelüftet, Anti-Blockier-System (Bosch), Reifen 225/60 VR 15, Kofferrauminhalt 500 Liter, Leergewicht 1625 kg, Anhängelast 1600 kg, Tankinhalt 90 Liter.

JAGUAR XJ6

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor aus Leichtmetall, vorne längs eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Hubraum 3565 ccm, Bohrung x Hub 91 x 92 mm, Verdichtungsverhältnis 9,6:1, Leistung 156 kW (212 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 324 Nm bei 4000/min, elektronische Benzineinspritzung (Lucas), Viergang-Automatik mit hydraulischem Drehmomentwandler, Heckantrieb, vorne und hinten Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, vorne Doppelquerlenker, Stabilisator, hinten Querlenker, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Scheibenbremsen rundum, vorne innenbelüftet, Reifen 220/65 VR 390, Kofferrauminhalt 430 Liter, Leergewicht 1717 kg, Anhängelast 1500 kg, Tankinhalt 88,6 Liter.

420 SE

Technische Daten

Achtzylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, zwei obenl. Nockenwellen, Hubraum 4196 ccm, Bohrung x Hub 92 x 78,9 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 150 kW (204 PS) bei 5200/min, Drehmoment 310 Nm bei 3600/min, geregelter Drei-Wege-Kat mit Lambdasonde, mechanisch/elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung (Bosch KE-Jetronic), Viergang-Automatik, Heckantrieb, vorne und hinten Einzelradaufhängung, vorne Schraubenfedern, Querlenker, Stabi, hinten Diagonallpendelachse, Schraubenfedern, Stabi, Kugelumlaufnuten mit Servounterstützung, Scheibenbremsen rundum, vorne innenbelüftet, Anti-Blockier-System (Bosch), Reifen 205/65 VR 15, Kofferr. 505 l, Leergewicht 1600 kg, Anhängelast 1500 kg, Tankinhalt 90 l.