Welche 12 Zylinder dürfen es bitte sein?

Autofahrer mit Ansprüchen und genügend Geld sind erst mit zwölf Zylindern standesgemäß motorisiert. Deshalb fährt Werbefilmer Jürgen Zimmermann (48) schon seinen sechsten Jaguar. Für *Auto* Bild chauffierte er einen Tag lang den BMW 750iL. „Der BMW ist ohne Zweifel das modernere Auto", befand unser Zwölfzylinder-Tester, „aber..."

Daimler Double Six

Deutsche Kraft gegen britische Eleganz. Zwischen dem antiquierten Daimler Double Six und dem brandaktuellen BMW 750 iL liegen 18 Jahre Automobilgeschichte

Vor genau zwölf Jahren kaufte Jürgen Zimmermann (48) seinen ersten Jaguar. Damals drehten die Ölscheichs den Hahn zu, Spaziergänger wanderten sonntags auf der Autobahn, der Liter Benzin kostete über 1,50 Mark, und BMW stoppte sein Zwölfzylinderprojekt. Die Kaufentscheidung des Werbefilmers und ehemaligen Architekturstudenten hatte nur wenig mit Vernunft zu tun. Sie wurde irgendwo zwischen Kopf und Magen geboren. Zimmermann: „Ich war einfach von der Ästhetik dieses Wagens begeistert. Das Herz hat entschieden, nicht der Verstand."

Mittlerweile steht der sechste Jaguar vor seiner Tür. Mit zwölf Zylindern – ohne Kat. Ein Jahr ist der Wagen jetzt alt, der nächste bereits gebucht. Es wird wieder einer mit dem prestigeträchtigen Zwölfer-Pack sein, „aber nur", so der Hamburger, „wenn der Motor weiterhin in Verbindung mit der alten, klassischen Karosserie angeboten wird".

Aus seiner Stimme klingt Überzeugung. Gerade so, als wolle er uns dieses Produkt verkaufen. Das sind keine leeren Werbeaussagen. Dieser Mann ist ein absoluter Jaguar-Fan. Und diesem Mann boten wir einen Tausch an: umzusteigen für einen Tag, Platz zu nehmen hinterm Steuer des neuen BMW 750 iL.

Bitte blättern Sie um

Technische Daten

BMW 750 iL Kat Zwölfzylinder-60°-V-Motor, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Hubraum 4988 ccm, Bohrung×Hub 84×75 mm, Leistung 220 kW (300 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 450 Nm bei 4100/min, Verdichtung 8,8:1, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, elektronische Benzineinspritzung, automatisches Vierganggetriebe, Hinterradantrieb, Einzelradaufh., vorne Querlenker, Druckstreben, Federbeine, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabi, Scheibenbremsen rundum, Antiblockiersystem, Tank 102 l, Leergewicht 1860 kg, Zuladung 520 kg, max. Anhängelast 1600 kg, Kofferraum 500 l, Fahrwerte: 0–100 km/h in 7,4 Sek., Höchstgeschwindigk. 250 km/h (Werksang.), **Grundpreis: 119 000 Mark**

Daimler Double Six Zwölfzylinder-60° V-Motor, vorne längs eingebaut, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Hubraum 5343 ccm, Bohrung×Hub 90×70 mm, Leistung 217 kW (295 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 435 Nm bei 3250/min, Verdichtung 12,5:1, elektronische Benzineinspritzung, automatisches Dreiganggetriebe, Hinterradantrieb, Einzelradaufh., vorne doppelte Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stabi, hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stabi, Scheibenbremsen rundum, Tank 91 l, Leergewicht 1944 kg, Zuladung 406 kg, max. Anhängelast 1500 kg, Kofferraum 480 l, Fahrwerte: 0–100 km/h in 8,8 Sek., Höchstgeschwindigk. 228 km/h, **Grundpreis: 95 000 Mark**

Fotos: Ulrich Kuester

Vergleich Zweimal zwölf Zylinder

Ein interessantes Duell – auch für Jürgen Zimmermann. Die beiden einzigen Limousinen der Welt mit Zwölfzylindern im Vergleich. Klassische Rundungen gegen im Windkanal geglättete Stromlinien.

Geht's in diesem deutsch-britischen Gipfeltreffen nach der Papierformel, so zeigen die beiden Nobel-Karossen erstaunliche Gemeinsamkeiten: Hubraum, maximales Drehmoment und Leistung liegen auf ähnlichem Niveau, und auch im Gewicht sind die Unterschiede gering.

Tatsächlich aber stehen sich hier zwei Auto-Generationen gegenüber. Die Grundkonzeption des Jaguar XJ, den Zimmermann in der noblen, 95 000 Mark teuren Daimler-Ausführung fährt, hat schon 18 Jahre auf dem Blechbuckel. Fast zwei Jahrzehnte, in denen sich die Vorstellungen, wie ein Auto auszusehen hat, gewaltig geändert haben.

24 Zylinder mit insgesamt 595 PS. Links das BMW-Aggregat mit zwölf markanten Ansaugrohren. Der gesamte Motorraum ist eine Augenweide. Leitungen und Kabel sind unsichtbar verlegt. Chaotisches Durcheinander hingegen im Motorraum des Engländers. Ein Alptraum für jeden Mechaniker

Fotos: Ulrich Kettler

Jaguar: weniger praktisch, dafür mehr Atmosphäre

Mittlerweile hat der Geschäftsmann im BMW Platz genommen, greift mit der Linken zur Tür und schlägt sie zu. „Hören Sie?" Er sperrt die Fahrertür erneut auf und läßt sie ein zweites Mal ins Schloß fallen. „Hören Sie? Leichtbauweise! Beim Jaguar hört sich das einfach satter an."

Jetzt wandern seine Augen kritisch durch den Innenraum. Zustimmend nickt er, so als ob er die Arbeit eines Kollegen würdigt. Streicht mit der Hand über das feine braune Leder und gibt zu: „Super Verarbeitung. Sieht richtig edel aus. Tatsächlich noch einen Tick besser als in meinem Daimler – kann man aber auch wohl erwarten bei einem Preis von 119 000 Mark." Und auch für das Armaturenbrett gibt es Lob: „Für ein Auto der heutigen Generation ein gelungenes Styling." Moderne Ergonomie! Jaguar interpretiert diesen Begriff allerdings auf eine eigene, sehr charmante Weise: nicht so praktisch, aber mit mehr Atmosphäre.

Jürgen Zimmermann selbst hinterm Steuer: „Das BMW-Fahrwerk wirkt noch komfortabler"

Die elektrisch verstellbaren Vordersitze mit feinem Leder haben Jürgen Zimmermann besonders gefallen. Sie sind mit einer „Memory-Schaltung" ausgestattet. Mit ihr können jeweils drei unterschiedliche Sitzpositionen gespeichert werden. Auch von der Beinfreiheit im Fond des 750iL war der Jaguar-Fan sichtlich überrascht

Weiter im Programm: Es wird gestartet. Das Topmodell deutscher Ingenieurskunst setzt sich in Bewegung. Ganz sanft, eher zurückhaltend und doch in der Art eines Gewinners. Der Zwölfzylinder surrt leise wie ein Elektroaggregat unter der Haube. Die Viergangautomatik von ZF schaltet ruckfrei. Zimmermann ist sichtlich erstaunt: „Die alte Borg-Warner-Dreigangautomatik aus meinem Daimler schaltet wesentlich abrupter. Aber im nächsten Jahr kommt der Jaguar ja auch mit einer ZF-Automatik."

Wir animieren Zimmermann, mehr Gas zu geben. Der Zwölfzylinder reagiert spontan, so als wolle er sagen: „Na bitte, endlich geht's richtig los." Die Nadel des Drehzahlmessers schnellt nach oben, die Geräuschkulisse im Innenraum des 750iL steigt jedoch kaum merkbar an. Diese Kraftentfaltung wirkt lässig, diskret und keineswegs angestrengt. „Ganz klar", räumt Jürgen Zimmermann ein, „da kann meiner nicht mithalten. Gerade im mittleren Drehzahlbereich ist der Daimler sehr viel schwerfälliger."

Auf einer kurvenreichen Landstraße überzeugt sich der Jaguar-Fahrer von der Sportlichkeit der deutschen Luxuslimousine.

BMW: In der Feinabstimmung überlegen

Die Lenkung empfindet er als sehr viel straffer und direkter. Als nächstes steuern wir eine Dorfstraße mit Kopfsteinpflaster und üblen Schlaglöchern an. Härtetest für die Federung. Maßstab für den Komfort. Der BMW gleitet souverän über die Torturstrecke, als wäre sie eine topfebene Asphaltpiste – ein fliegender Teppich auf Rädern. Auch in dieser Disziplin sammelt der Münchner Punkte. „Zugegeben", sagt Zimmermann, „mein Daimler ist schon komfortabel, doch die Feinabstimmung der Federung ist beim BMW einfach besser."

Erst gegen Abend kehren wir zurück. Bei der Rückgabe der BMW-Schlüssel faßt Zimmermann seine Eindrücke zusammen: „Kein Zweifel, der BMW ist das modernere Auto. Technisch kann der Jaguar nicht mithalten. Trotzdem würde ich meinen Daimler nicht eintauschen, denn er bietet eine Ausstrahlung und ein Flair, das modernen Fahrzeugen abhanden gekommen ist." Auch – oder gerade? – beim Kauf eines Zwölfzylinders entscheidet der Geschmack. Und dabei ist für manchen Tradition alles und Fortschritt zu wenig.

Tomas Hirschberger

Bei flüchtiger Betrachtung zeigen beide Autos vorne überraschende Ähnlichkeiten. Sowohl der BMW als auch der Daimler haben Doppelscheinwerfer, beide ziert ein markentypischer Kühlergrill. Von hinten deutlich zu erkennen: Das hohe, kantige Heck des BMW stammt aus dem Windkanal, das zeitlose Daimler-Design wirkt dagegen eleganter