

DUELL AUF DER SCHLOSSALLEE



Deutscher Industrieadel gegen die feine englische Art, Achtzylinder gegen Zwölfzylinder: Mercedes oder Jaguar? Anfang der Siebzigerjahre war das eine knifflige Frage

[TEXT Gerrit Reichel FOTOS Wim Woeber]

Autos im Vergleich

MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9 (V116) 286 PS, 0-100 km/h in 7,4 s, 225 km/h, 69.930 Mark (1975)
JAGUAR DAIMLER Double-Six Vanden Plas 250 PS, 0-100 km/h in 8,1 s, 225 km/h, ca. 80.000 Mark (1973)

Jaguar gegen Mercedes, das war in den Siebzigern eines der spannendsten Duelle im Oberhaus der Automobilbranche: Auf der einen Seite die Briten, die 1972 mit dem XJ12 die einzige Zwölfzylinder-Limousine der Welt präsentieren konnten. Auf der anderen die Deutschen, die im selben Jahr die neue Baureihe W116 einführen und damit einen Meilenstein für die eigene Markengeschichte, aber auch für die automobile Oberklasse insgesamt setzten. Sowohl in der Motorleistung als auch beim technischen Aufwand sowie beim gebotenen Fahrkomfort lieferten sich beide Hersteller über Jahre hinweg ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Als der Jaguar XJ 1968 vorgestellt wurde (zunächst noch mit 4,2-Liter-Sechszylinder), galt er als eine der luxuriösesten Limousinen überhaupt, die den Vergleich mit niemandem scheuen musste. Die Fachpresse bejubelte das agile und narrensichere Fahrverhalten und das sensationell dezente Fahrgeräusch, resultierend aus lauffruhigen Motoren und exzellenter Geräuschdämmung. Mercedes konterte mit der neuen Baureihe W116, doch die Briten setzten mit dem Zwölfzylinder gleich noch eins drauf. Mit 250 PS kaufte der XJ12 den neuen Achtzylinder-Modellen aus Stuttgart zumindest leistungsmäßig den Schneid ab – mehr als 225

**Technische Daten
Daimler Double-Six**

ANTRIEB V12-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; je eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: vier Horizontalvergaser 175 CD SE; Bohrung x Hub: 90 x 70 mm; Hubraum: 5343 cm³; Verdichtung: 9; Leistung: 184 kW/250 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment: 407 Nm bei 3500/min; Dreigang-Automatik; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker; hinten: Quer- und Längslenker; v./h. Federn, Dämpfer, Stabi.; Zahnstangenlenkung; Bremsen: rundum Scheiben (h. innenliegend); Reifen: v./h. 205/70 R 15, Räder: v./h. 6 x 15
ECKDATEN L/B/H: 4915/1768/1342 mm; Radstand: 2865 mm; Spurweite v./h.: 1473/1488 mm; Leergewicht: 1875 kg; Tankinhalt: 2x45,5 l; Bauzeit: 1972 bis 1973; Stückzahl: 342 (davon nur 5 Linkslenker); Preis (1973): 5878 Pfund (ca. 80.000 Mark)

FAHRLEISTUNGEN¹ Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,1 s; Höchstgeschw.: 225 km/h; Verbrauch: ca. 20,0 l/100 km



¹ Werksangaben

PS hatten die Schwaben damals nicht im Angebot. Zugegeben, das war zumindest hierzulande kein Drama. Denn erstens war man auch mit dem „normalen“ Vierfüßiger absolut souverän motorisiert im Vergleich zum Durchschnittsautofahrer. Und zum anderen waren die feinen Jaguar-Limousinen auf deutschen Straßen ohnehin nur in homöopathischen Dosen anzutreffen, was auch an den Streiks im Werk in Birmingham zu jener Zeit lag.

Langer Radstand für maximale Beinfreiheit der Fondpassagiere
Mercedes hatte immerhin mit seinen SEL-Langversionen – beim W116 hießen sie intern V116 – einen konstruktiven Vorteil. Sie boten den Fondpassagieren deutlich mehr Platz, was sie für die Rolle der Chauffeur-Limousine prädestinierte. „Der XJ6 war gerade erst in den Markt eingeführt, da keimte bei Jaguar die Idee auf, der Vorgabe der Deutschen folgend ebenso eine solche verlängerte Version zu entwickeln“, erinnert sich Jaguar-Experte und Buchautor Heiner Stertkamp. Das Privileg der zwölf >



Typisch Vanden Plas: Feinste Ledersessel wie im Gentlemen's Club



Einzelsitzanlage für die feine Gesellschaft im hinteren Abteil des Daimler



Der V12 ist besonders mit den vier Vergasern nicht gerade ein Musterbeispiel für Aufgeräumtheit

MEHR LUXUS ALS IM
VANDEN PLAS WAR
NICHT MÖGLICH



Kenner sehen die Unterschiede zum XJ12: Dünnes Lenkrad mit Daimler-Emblem statt Jaguar-Leaper und mattschwarz eingefasste Rundinstrumente

KAUFBERATUNG Daimler Double-Six Vanden Plas (Serie I) Bj.: 1972-1973

Erst vier Jahre nach dem Debüt des XJ 1968 implantierte Jaguar den Zwölfzylinder des E-Typs. Der XJ12 der Serie I ist sehr selten, denn schon im Folgejahr 1973 wurde die Serie I abgelöst. Nur knapp 4000 Stück entstanden mit dem bis heute meistgebauten Zwölfzylinder aller Zeiten in den verschiedenen Versionen der Serie I als Links- bzw. Rechtslenker, US-Modell, Daimler Double-Six und Luxusausführung Vanden Plas mit langem Radstand. Die Unterhaltskosten sollten nicht unterschätzt werden, denn die Technik verlangt nach einem Experten.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Scheibenrahmen, Radhäuser, Schweller und der Unterboden sind bekannte Rostnester bei der Serie I
- 2 Der enge Motorraum macht die Wartung aufwändig, weswegen sie leider häufig aufgeschoben wurde
- 3 Das hohe Fahrzeuggewicht sorgt für ausgeschlagene Lager und Dichtungen an Vorder- und Hinterachse

MARKTLAGE

ZUSTAND 2	ZUSTAND 3	ZUSTAND 4
26.900 €	14.200 €	5100 €
Wertentwicklung		leicht steigend ▲



■ **KAROSSERIE** Die schlecht gegen Rost geschützte XJ-Karosserie sollte jedes Jahr kontrolliert werden. Schwachpunkte sind die Rahmen von Front- und Heckscheibe, die Radhäuser, die Schweller und der Unterboden. Marode Auspuffaufhängungen sind ein typisches V12-Problem.

■ **TECHNIK** Der Zwölfzylinder ist nichts für Einsteiger. Bei ordentlicher Pflege ist der 5,3-Liter-Motor zwar ein Quell der Freude, aber Spaß kostet. Wenn der Kandidat bläut und ungesund klingt: Finger weg! Lange Standzeiten quittieren alle XJ mit teuren Folgeschäden wie rostigen Tanks, un-

dichten Lenkungen und defekten Getrieben. Durch die hohe Belastungen müssen die Lager des Fahrwerks regelmäßig gewechselt werden. Ölts das Differential, müssen dringend auch die Bremsscheiben geprüft werden.

■ **ERSATZTEILE** Technik und Verschleißteile sind sowohl über Jaguar als auch spezialisierte Händler zu bekommen. Kritischer sieht es aus bei Karosserieteilen, etwa den vorderen dreiteiligen Kotflügeln. Aufwändiger und teurer ist auch die Suche nach speziellen Daimler- oder Vanden Plas-Details. Hier ist Geduld und erneut ein ausreichendes Finanzpolster gefragt.



ADRESSEN

Jaguar Association Germany e. V.
Hans Erdmann
Offerstraße 52
42551 Velbert
Tel.: 02051 / 805564
Mail: geschaeftsstelle@jaguar-association.de
jaguar-association.de

Jaguar Enthusiasts Club
Joachim E. Lausmann
Am Eichenberg 10
63825 Sommerkahl
Tel.: 06024 / 3069051
Mail: joachim.lausmann@t-online.de



Gemessen an der Schalterflut späterer Generationen aufgeräumtes Cockpit, Tacho bis 260 km/h



Komfort wie auf dem heimischen Polstersofa, aber hier leider nur Stoffbezug



Reichlich Bewegungsfreiheit im Fond. Aber mehr Spaß hat man vorne



Komplexe Technik: 6,9-Liter-V8 mit Trockensumpfschmierung. Vorne rechts sitzt der Vorratsdruckbehälter der Hydropneumatik



Technische Daten
Mercedes-Benz 450 SEL 6.9

ANTRIEB V8-Zylinder, vorne längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle je Zylinderreihe, Kettenantrieb; Gemischbildung: Einspritzung K-Jetronic; Bohrung x Hub: 107 x 95 mm; Hubraum: 6834 cm³; Verdichtung: 8,8; Leistung: 210 kW/286 PS bei 4250/min; max. Drehmoment: 549 Nm bei 3000/min; Drei-stufen-Automatik; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Doppel-Querlenker; hinten: Diagonal- Pendelachse; v./h. hydropneumatische Federbeine; Kugelumlauf lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 215/70 R 14; Räder: 6.5 x 14

ECKDATEN L/B/H: 5060/1870/1410 mm; Radstand: 2960 mm; Spurweite v./h.: 1521/1505 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1935/2420 kg; Tank: 96 l; Bauzeit: 1975 bis 1980; Stückzahl: 7380; Preis (1975): 69.930 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹ Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 7,4 s; Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h; Verbrauch: 14 bis 24 l/100 km



¹Werkstangaben

der Anblick eines dermaßen verschwenderisch, aber zugleich stilvoll eingerichteten Fahrzeugs auch in Stuttgart einen tiefen Eindruck hinterlassen haben muss. Sicher, mit der Staatskarosse 600 vom Typ W100 hatte Mercedes die Latte für automobilen Luxus und vor allem Prestige in den Sechzigern bereits hoch gelegt. Doch nun galt es, das hohe Niveau auch mit der neuen S-Klasse zu halten. Drei Jahre nach Einführung der Baureihe feierte deshalb eine neue Über-S-Klasse Premiere. Bei der Ausstattung für das Topmodell 450 SEL mit dem schlichten Namenszusatz 6.9 wurde an nichts gespart. Nach den Preisen möglicher Sonderausstattungen gefragt, soll Entwicklungschef Hans Scherenberg einst leicht gequält mit einer Gegenfrage geantwortet haben: „Was wollen Sie denn noch einbauen?“ Das Prinzip war das gleiche wie bei Jaguar: Zwar betrug der Mehrpreis des 6.9 gegenüber dem gewiss nicht sparsam ausgestatteten bisherigen Topmodell 450 SEL mit 4,5-Liter-Motor saftige 25.000 Mark, dafür war aber auch beinahe alles inklusive. Beispiele? Klimaanlage (2664 Mark), elektrische Fensterheber (1043 Mark), Scheinwerferwaschanlage (416 Mark) sowie Drehzahlmesser, Beifahrer-Höhen-Sitzverstellung, Zentralverriegelung und und und. Nur das Radio musste hinzugekauft werden.

1975 herrschte Gleichstand, zumindest bei der Motorleistung

Das wichtigste Extra verbarg sich freilich unter der Motorhaube: Der auf 6834 Kubikzentimeter aufgebohrte Motor M100, zuvor mit 6,3 >

KAUFBERATUNG Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (V116) Bj.: 1975-1980

Von den Modellen der vier S-Klasse-Generationen W109, W116, W126 und W140 ist der 6.9 mit Abstand das hubraumstärkste. Selbst der 600er-Zwölfzylinder von 1990 war fast einen Liter kleiner. Und das ist nur einer von vielen Gründen, warum man im 6.9 das gute Gefühl genießt, ein Fahrzeug der Superlative zu fahren. Hinzu kommt die luxuriöse Ausstattung. Allerdings ist es schwierig, ein gutes Exemplar aufzutreiben, zumal nur 7380 Stück gebaut wurden. Die Preise waren zuletzt stabil, könnten aber nun leicht anziehen. Eine spezialisierte Werkstatt ist wie beim Jaguar auch für den 6.9 unerlässlich.



MARKTLAGE

ZUSTAND 2	ZUSTAND 3	ZUSTAND 4
29.000 €	19.000 €	8000 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

SCHWACHPUNKTE

- 1 Rost an Schwellern, Wagenheberaufnahmen, Radkästen, Radläufen, Türen und im Bereich der Stoßstangengummis
- 2 Rost im Bereich des Schiebegrabs sowie an den A-Säulen
- 3 Klimaautomatik, Blaurauchen, Ölundichtigkeiten



ADRESSEN

Mercedes-Benz Classic
Mercedesstraße 100
70372 Stuttgart
Tel.: 0711 / 1730000
Mail: classic@daimler.com
mercedes-benz-classic.com

VdH e. V. Mercedesclubs
Weidenbacher Straße 11
91737 Ornbau
Tel. 09826 / 9167
Mail: vdH@mercedesclubs.de
mercedesclubs.de

■ **KAROSSERIE** Neuralgische Punkte sind wie so oft die Wagenheberaufnahmen und Schweller, aber auch die Radkästen und Radläufe. Finger weg bei Fahrzeugen mit aufgedoppelten und nicht sachgemäß eingesetzten Reparaturblechen. Auf Schäden im Bereich des Schiebegrabs achten, ebenso die A-Säulen am Übergang zur Regenrinne prüfen. Außerdem den W116/V116 auf Rost in den Türfalzen sowie an den Stoßstangen im Bereich der Gummis kontrollieren.

■ **TECHNIK** Der 6,9-Liter-V8 ist bei ordentlicher Wartung ein langlebiger Begleiter. Gleiches gilt für das Auto-

matikgetriebe. Vorsicht bei Blaurauchen nach längerem Schiebegrabtrieb. Bei Erreichen der Betriebstemperatur sollte ein Öldruck von mindestens 1,5 bar anliegen. Ölundichtigkeiten können nicht nur vom Motor, sondern auch von der Hydropneumatik stammen. Die Klimaautomatik muss funktionieren, eine Reparatur ist teuer.

■ **ERSATZTEILE** Auch der seltene 450 SEL 6.9 profitiert vom starken Classic-Engagement der Firma Mercedes, vor allem aber dem der sehr rührigen Clubszene. Das gut funktionierende Netzwerk hilft hier im Bedarfsfall zu meist zuverlässig weiter.

Vergleichstest

Liter im 300 SEL (W109) im Einsatz, übertraf den Jaguar-Zwölfzylinder der ersten Serie um 36 PS. Zusätzlich leisteten die Ingenieure Feinarbeit für noch mehr Laufkultur, etwa bei der Ventilsteuerung, und spendierten obendrein eine aufwändige Trockensumpfschmierung und ein hydropneumatisches Federungssystem. Doch Jaguar war abermals vorbereitet und schickte seinerseits 1975 die mit Hilfe einer modernen Einspritzanlage auf 287 PS erstarkte zweite Serie des XJ12 ins Rennen. Nominell herrschte somit wieder Gleichstand.

Spötter von einst: „Der Mercedes ist perfekt, aber der Jaguar hat Stil“

Als sich die beiden Kontrahenten von einst vor der Kulisse von Schloss Nordkirchen bei Münster nach langer Zeit wieder gegenüberstehen, weht ein eisiger Wind über den feudalen Vorplatz. Wuchtig steht der Mercedes da, mit seinen doppelten Stoßstangen vorne, die wie Rammleisten wirken, und den markanten Blinkerbläsern, welche die rechteckigen Breitband-Scheinwerfer zum angriffslustigen Antlitz einer Raubkatze zuspitzen. Der Jaguar-Daimler daneben gibt sich im Vergleich deutlich zierlicher, weil vorne flacher, mit runden Scheinwerferaugen. Dafür ist seine Mimik im Detail viel ausgeformter. Gegen seine feinen senkrechten Chromstreben beispielsweise wirkt der breite Gitterrost der Mercedes-Kühlermaske protzig. Im Innenraum setzt sich dieser Eindruck fort. Wo selbst Details wie der Automatik-Wählhebel samt Schaltkulisse im Daimler in elegantem Chrom glänzen, begnügt sich der Mercedes mit schwarzem Kunststoffüberzug. Spötter urteilten deshalb einst: „Der Mercedes ist perfekt, aber der Jaguar hat Stil.“ Über jeden persönlichen Geschmack erhaben sind indes die Fahrleistungen der beiden 70er-Jahre-Luxusgleiter. Sowohl der Mercedes als

PUNKTEWERTUNG

Knapper Sieg für den Mercedes: Für seine aufwändige Technik lassen sich hierzulande eher Experten finden als für den ebenfalls hochkomplexen Double-Six. Sein Wert liegt zudem etwas höher.

KATEGORIE	MERCEDES	DAIMLER
	450 SEL 6.9	DOUBLE-SIX*
PLATZANGEBOT	5	5
BEDIENUNG	4	4
FAHRLEISTUNGEN	5	5
FAHRVERHALTEN	4	4
FAHRKOMFORT	5	5
VERBRAUCH	1	1
WARTUNGSAUFWAND	2	1
TECHN. NIVEAU	5	5
WERTENTWICKLUNG	3	2
SPASSFAKTOR	4	4
ERGEBNIS	38	36

*Für die Punktewertung im Vergleich zum Mercedes 450 SEL 6.9 haben wir fairerweise den 287 PS starken Daimler Double-Six der Serie II von 1975 zugrunde gelegt



Daimler im Doppelpack

Kuriose Konstellation: Daimler(-Benz) trifft auf Daimler „by Jaguar“. Die Marke aus Coventry ging zurück auf Frederick Simms, der 1891 die Lizenz zum Bau und Vertrieb von Daimler-Motoren erwarb. Daraus entstand Britanniens bevorzugter Hoflieferant mit höchst individueller Technik. 1960 übernahm Jaguar die Traditionsfirma Daimler.

auch der Jaguar Daimler schütteln bei durchgetretenem Gaspedal ein unfassbares Drehmoment aus dem Ärmel. Der hilflose Versuch, diese Eindrücke zu schildern, mündete in Vergleiche wie diesen aus der AUTO ZEITUNG von 1975: „Auf Langstrecken sind Reisedurchschnitte zu erzielen, die über denen eines TEE liegen.“ Wer sich nicht mehr erinnert – gemeint war damals der Erste-Klasse-Schnellzug Trans-Europ-Express. ■

FAZIT

Gerrit Reichel



Tief beeindruckende Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau, höchster Komfort und maximales Prestige: Diese beiden Oberklasse-Stars gehören zweifellos zu den faszinierendsten Automobilen ihrer Zeit. Für mich liegen die Unterschiede in der Aura: Herrisch, dominant der Mercedes, eher feinsinnig, herrschaftlich der Jaguar Daimler. Zu einer deutschen Autobahn passt der Erstgenannte besser. Und allein für den Zusatz 6.9 am Heck recken heute noch zahlreiche Fans den Daumen. Derweil gleitet der Daimler-Fahrer diskret seiner Wege, mit dem zufriedenen Lächeln des Kenners.

