das AUTO MOTOR UND SPORT

WAS KOSTEN KUNDENDIENST UND INSTANDSETZUNG?

WIR FUHREN: ALFA 1600

LE MANS: VON 55 BLIEBEN 18

TEST JAGUAR MARK 10

BLICK IN DEN RÜCKSPIEGEL: LYON 1908

IN ÖSTERREICH GEHEN DIE UHREN ANDERS

TOURENWAGENSPORT – NOCH PROBLEMATISCH

HEFT 15 E 1418 D

14. JULI 1962

DM 1.50

Schweiz Fr. 1.70, Österreich S. 11.–, Schweden SKr. 2.10 inkl. oms., Dänemark dKr. 3.25, Niederlande Hfl. 1.50

TEST

JAGUAR MARK 10

Auf den Jaguar Mark 10 stiegen wir vom Mercedes 300 SE direkt um, was einen Vergleich zwischen beiden Wagen sehr nahe legte. Aber auch ohne diesen Zufall wäre es nötig gewesen, Parallelen zu ziehen, den der Mark 10 und der 300 SE gehöre der gleichen Klasse an. Auf den Weltmärkten stehen sie preislich ungefähr gleich. In England ist natürlich der Mercedes und in Deutschland der Jaguar teurer. Bei stellen den Anspruch etwas besonderes zu sein. Beide werden in verhältnismäßig kleiner Serie produziert und wenden sich an einen anspruchsvollen Käuferkreis, ohne deswegen schon reine Luxusautomobile vom Rang eines Rolls Royce oder auch eines Ferrari sein zu wollen. Sie sind die oberste Stufe des europäischen Gebrauchswagens und warten in dieser Eigenschaft mit technischen Qualitäten typisch europäischer Prägung auf - womit nicht zuletzt auf die Verkaufserfolge in den USA spekuliert wird, in jenem Land, in dem Autos längst Konsumware wurden, so daß ein Jaguar oder Mercedes ebenso wie ein Lancia oder Peugeot mit dem Glorienschein des Ungewöhnlichen umgeben sind - nicht immer zu Recht, denn auch europäische Automobilfirmen müssen den Gesetzten des modernen Automobilbaues Tribut zollen. Im Verhältnis zu amerikanischen Dimensionen sind die Stückzahlen allerdings wirklich klein - besonders bei Jaguar. Daimler Benz rationalisiert vor aller Augen dadurch, daß alle Modelle vom 190 bis 300 SE äußerlich gleich aussehen, während Jaguar den umgekehrten Weg geht und aus einem Motor drei äußerlich unterschiedliche Modelle macht. Solche Vielfalt kostet Geld, und keine Automobilfabrik der Welt würde sich dergleichen erlauben; sie hieße den Jaguar und wäre das Werk eines einzelnen Mannes, dem es weniger um hohe Umsätze und Gewinnspannen als um die Sache selbst geht. Dieser Mann heißt Sir William Lyons und ist einer der wenigen Gestalten unserer Tage , die man noch mit Männern wie Maybach oder Bugatti in einem Atem nennen kann. Der Mark 10 - man ging bei Jaguar inzwischen von der römischen Schreibweise Mark X zu arabischen Zahlen über - ist das betont repräsentative Jaguar-Modell neben der sportlichen Limousine Mark II und dem Sportwagen Typ E. Mit dem Typ E und dem Mark 10 brachte Jaguar im Jahr 1961 überraschend zwei neue Modell heraus, die bei weitgehend gleichen technischen Merkmalen völlig verschiedene Charaktere sind. Besonders bestaunt wurde von den Fachleuten die Hinterradaufhängung dieser beiden Wagen, die erstmals eine Abkehr von der Starrachse der bisherigen Jaguar-Modelle bedeutete: eine als komplett ausbaufähige Einheit gestaltete Parallelführung der Räder an der Quer- und Längslenkern mit Doppelgelenkwellen und zwei Schraubenfedern an jeder Seite.

VORZÜGE
- ?? Gute und sichere Fahreigenschaften
- ?? Hohe Fahrleistungen
- ?? Guter Fahrkomfort
- ?? Durchdachte und vollständige Ausstattung

NACHTEILE
- ?? Lenkung nicht ganz stoßfrei
- ?? Federung empfindlich gegen kurze Fahrbahnstöße
- ?? Benzindünste im Wageninneren
- ?? Hoher Ölverbrauch

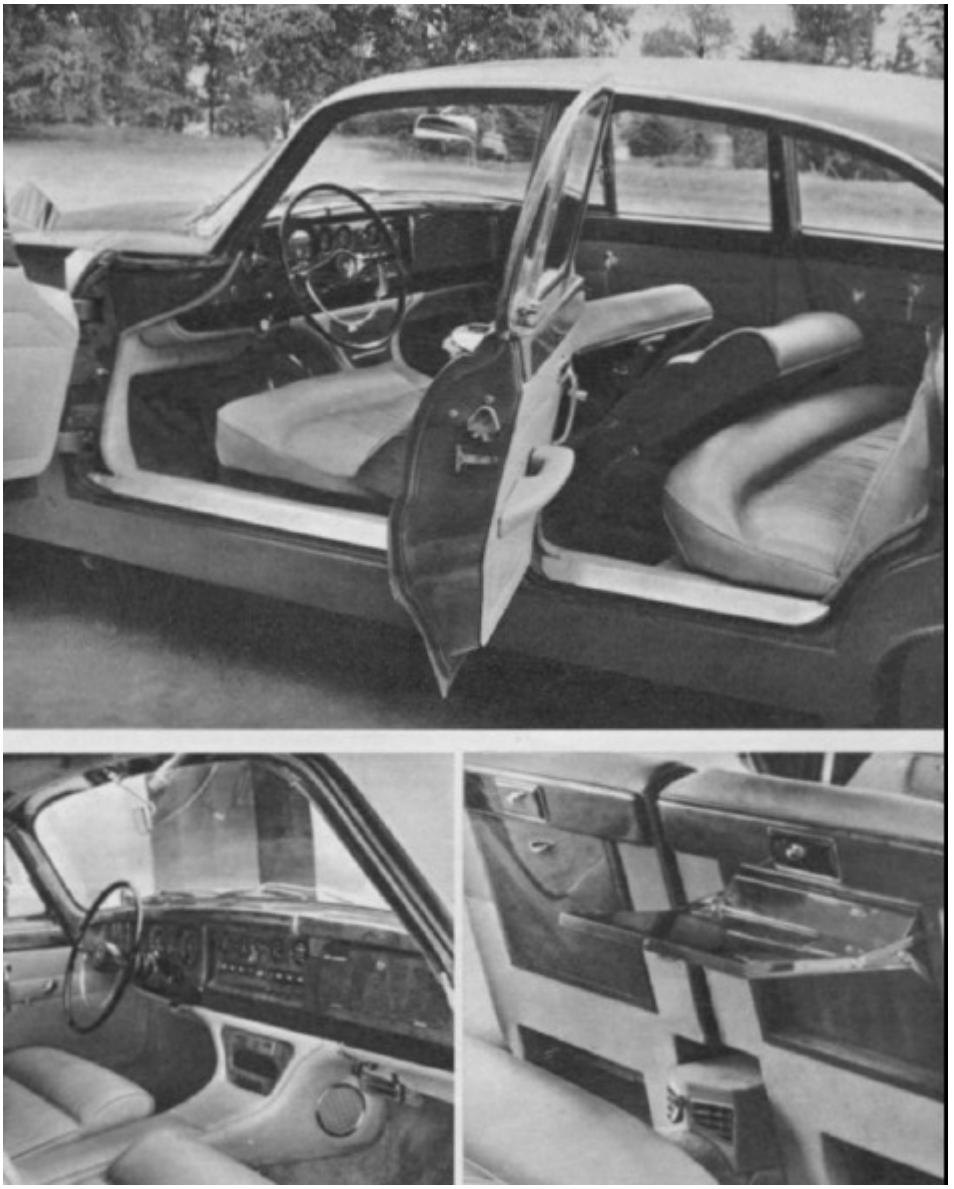
Längslenkern mit Doppelgelenkwellen und ei Schraubenfedern an jeder Seite. Mit dieser teuren und aufwendigen Hinterachse erreic hte Jaguar das konstruktive Niveau der, namhaftesten kontinentaleuropäischen Automobile - vom Motor her hatte man mit dem Zwar Nockenwellen XK-S Sechszylinder ohnehin bereits einiges zu bieten. In beide Modelle wurde de auf 265 SAE PS gesteigerte 3,8-Liter-Ausführung eingebaut. Sowohl de, Typ E als auch de, Mark 10 erhielten selbstfragende Karosserien mit aus Stahlpreßteilen zusammengesetzten stabilen Bodengruppen.

RAUBTIER GEDUCKT ZUM SPRUNG

Ähnlich wie de, Mark II und der E ist der Mark 10 schon von weitem als Jaguar zu erkennen. Er hat jenes gewisse Etwas, das bereits die ersten SS und XK Modelle auszeichnete, jene Spannung de, angriffsbereit geduckten Raubtieres, die ganz offensichtlich im Namen ebenso wie in der Form zum Ausdruck kommen soll. Er hat davon mehr als seine etwas steifbeinig daherkommenden Vorgänger Mark VII, VIII und IX, denn er ist wesentlich niedriger und gestreckter als sie. Man muß dieses formale Konzept bewundern: es hält sich völlig außerhalb des von Turin und Detroit diktierten Zeitgeschmacks, ohne deswegen schrullig oder laienhaft zu wirken. Man braucht de, Mark 10 nicht unbedingt schön zu faden - ohne Zweifel aber ist er eindrucksvoll, von welcher Seite man ihn auch betrachtet. Imposant die große Motorhaube und die endlos langen, durch eine leichte Sicke gestrafften Seitenteile, kühn die schräg abgeflachte Frontpartie mit den vier eingezogenen Scheinwerfern, attraktiv das wuchtig gerundete, Heck. Ungewohnt hoch liegt die Gürtellinie, sehr flach scheint das Dach hinten abzufallen, aber wenn man m Wagen sitzt, fehlt es weder an Sicht noch an Kopfhöhe. Nach vorn ist die Sicht sogar verblüffend gut: die große Motorhaube ist so geneigt, daß man sie fast überhaupt nicht mehr sieht. Die hinteren Wagenbegrenzungen sind vom Fahrersitz aus nicht erkennbar.

Der Jaguar Mark 10 ist ein großes Auto: im Radstand nicht weniger als 30 cm länger als ein 300 SE, den er auch in der Gesamtlänge mit 5,13 m noch um einen Viertelmeter überragt. Radstand kostet Geld, sagt man immer, aber wenn die kleine Firma Jaguar für das gleiche Geld einen so großen Wagen auf die Räder stellen kann, dann fragt man sich, wo man besser rechnen kann: in Coventry oder in Untertürkheim.

Die gleiche Frage stellt sich auch angesichts der Ausstattung, denn hier schlägt der Jaguar den Mercedes um Längen. Man kann sich darüber streiten, ob ein ganz aus feingemasertem Edelholz bestehendes Armaturenbrett der Weisheit letzter Schluß ist - auf jeden Fall wirkt es außerordentlich attraktiv. Und überhaupt keine Frage ist es, daß runde, mit sachlichen Zahlen gut lesbar gestaltete Instrumente nicht nur gut aussehen, sondern auch beim Fahren sehr nützlich sind. Eine Heizungsanlage mit direkter Heizung bzw.. Belüftung de, hinteren Fußraumes ist ganz bestimmt ein Plus, ausklappbare Tische mit Spiegeln vor den Rücksitzen verfehlen ihre Wirkung nie, und Mittelarmlehnen sind nicht nur hinten, sondern auch vorn eine sehr feine Sache. Die ganze Art, in der die Lederpolsterung verarbeitet ist, die Bodenteppiche, der Dachhimmel - das alles ist so, wie man es sich bei einem Auto für fast 30 000 Mark vorstellt.



Die Innenausstattung des Jaguar Mark 10 ist sorgfältig durchdacht und ausgeführt. Das Lenkrad ist verstellbar, die Sitzlehnen können umgelegt werden. Seitlich am vorderen Mitteltunnel und in der Mitte vor den Rücksitzen die getrennt einstellbaren Austrittsöffnungen für die Heizung und Belüftung

Die Sitze wirken bei der ersten Bekanntschaft etwas zu weich, aber sie sind im Kern straff gepolstert, geben eine gute Körperstütze und verursachen auch bei vielstündigen Fahrten keine Ermüdung. Bei den Rücksitzen spielt dabei auch die Bewegungsfreiheit eine Rolle, die durch den großen Knieraum gegeben ist - es wirkt sich also nicht nachteilig aus, daß die Sitzbank nach außen schmaler wird und bei geradem Sitzen in Fensternähe keine volle Oberschenkelstütze mehr gibt. Der Fahrkomfort im Fond ist bei einem solchen Wagen natürlich sehr wichtig, und er scheint beim Mark 10 dem der Vordersitze ebenbürtig zu sein. Das Wind- und Motorengeräusch ist sogar hinten noch spürbar leiser als vorn, der Federungskomfort gleichwertig. Wie immer ein Problem ist die zugfreie Fond Belüftung bei heißem Wetter, wenn die nachahmenswerte Direktbelüftung des Fußraumes allein nicht mehr ausreicht - man muß dann einen Kompromiß mit verschiedenen Öffnungen der Kurbel- und Ausstellfenster finden. Die Wirksamkeit der Heizung zu prüfen, war uns bei der sommerlichen Witterung nicht möglich. Ein Problem scheint noch die Fernhaltung von Benzindünsten im Innenraum zu sein, die sich besonders noch dem Tanken unangenehm bemerkbar machten. Der Mark 10 hat zwei Benzintanks rechts und links hinten, die jeweils etwa 45 Liter fassen und damit weite Fahrstrecken ohne Nachdenken ermöglichen. Es ist aber nicht ratsam, beide Tanks bis zum Rand zu füllen - bei warmem Wetter tropfte Benzin aus dem Überlaufrohr das nicht benutzten, wodurch Dünste während der Fahrt in den Innenraum gelangten. Der Wechsel wischen beiden Tanks erfolgt ganz einfach durch einen Schalter am Armaturenbrett, durch den die elektrische Tauchpumpe dir gewünschten Seite in Aktion gesetzt wird. Die Benzinuhr zeigt automatisch den Füllungsstand des eingeschalteten Tanks an, beim Testw agen allerdings nur des linken.

Der Verwendungszweck der sechs soliden Kippschalter ist fein säuberlich anges chrieben, das Licht wird mit einem Drehschalter wie anno dazumal eingeschaltet, der ebenso wie die sachlichen Instrumente dokumentiert, daß die altbekannten Dinge keineswegs die schlechtesten sind. Die Engländer ersparen sich durch ihr Beharren bei der Tradition mancherlei Unvernünftiges

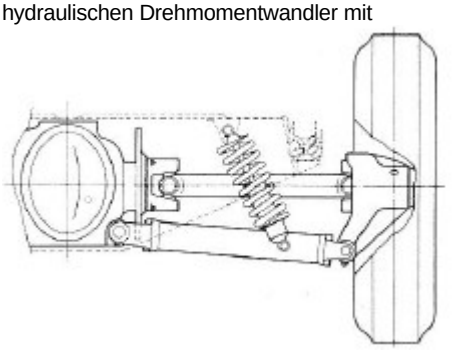
Das zweispeichige Lenkrad ist axial verstellbar, was eine ausgezeichnete Anpassung der Sitzposition an die Maße des Fahrers ermöglicht.

TEST JAGUAR MARK 10
FORTSETZUNG

Man ist nicht - wie bei manchen britischen Wagen - gezwungen, hinter dem Lenkrad zu kleben, sondern kann auch bei vorverstelltem Fahrersitz die Anwinkelung der Arme beliebig regulieren. Unter dem Armaturenbrett findet man das leider nur in England übliche durchgehende Ablagebrett. Es macht deswegen nichts aus, daß der Handschuhkasten nicht sehr groß ist - man benötigt ihn ohnehin kaum. Der große Tunnel zwischen den Vordersitzen stört nicht; allerdings kann man ihn nicht als Ablagefläche benutzen; denn darf niedergelegte Gegenstände verschwinden sofort unter den Sitzen. Von sogenannter "Innerer Sicherheit" ist - abgesehen vielleicht von den glatten Oberflächen des Armaturenbretts und der Lenkradnabe - nicht viel zu sehen. Befestigungspunkte für Anschnallgurte sind vorhanden.

MIT DREIGANG-AUTOMATIK

Es gibt den Mark 10 in drei verschiedenen Ausführungen: mit Vierganggetriebe, mit Vierganggetriebe und Overdrive und mit Dreigang-Getriebeautomatik. Die Servo-Lenkung gehört zur Serienausstattung aller Ausführungen, ebenso natürlich die Servo-Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Zur Zeit wird vorzugsweise die Automatik-Ausführung geliefert, ein Testwagen mit Schaltgetriebe war in Deutschland nicht greifbar. Wir fuhren also automatisch, was im Vergleich zu dem ausschließlich mit der DB-Automatik lieferbaren 300 SE besonders interessant war.
Das im Jaguar Mark 10 eingebaute automatische Getriebe von Borg-Warner ist im Prinzip seit langem bekannt: es handelt sich um einen hydraulischen Drehmomentwandler mit



Schemazeichnung der Hinterachse: unten der Querlenker, der noch durch einen nicht eingezeichneten Längsträger geführt wird. Durch die Gelenke am Querlenker und an der Antriebs-Halbwelle ergibt sich annähernd ein Parallelogramm, so daß beim Einfedern fast keine Spur- und Sturzveränderungen an den Rädern eintreten

nachgeschaltetem Dreigang-Planetengetriebe. Es wird in üblicher Weise durch einen Wählhebel am Lenkrad und durch die Gaspedalstellung beeinflusst; für Vorwärtsfahrt stehen die beiden Wählhebelstellungen Low (nur I. Gang) und Drive (I. bis III. Gang) zur Verfügung, der automatische Wechsel vom I. zum II. Gang vollzieht sich je nach Gaspedalstellung zwischen 16 und 70 km/h, vom II. zu III. zwischen 37 und 90 km/h. Unerwünschte Schaltungen vom II. zum III. Gang können jedoch durch Betätigung eines vom Lenkrad aus bequem erreichbaren Schalters vermieden werden: dieser "Intermediate Speed Hold" bewirkt, daß der II. Gang eingeschaltet bleibt und voll ausgefahren werden kann.
Schon im Testbericht über den 300 SE wiesen wir darauf hin, daß bei Vorhandensein einer Getriebeautomatik die Funktionen von Motor und Getriebe nach weniger getrennt betrachtet werden kennen als bei handgeschaltetem Getriebe: beides wächst zu einer Einheit zusammen, von deren Eigenschaften der Fahrer weitgehend abhängig ist. Wir sprachen in diesem Zusammenhang davon, daß drei Liter Hubraum vermutlich zu wenig sind, alle Ansprüche hinsichtlich weichen Fahrens befriedigen zu können. Der 3,8-Liter-Motor des Jaguar bestätigte diese Vermutungen. Er ist zwar auch „nur" ein Sechszylinder, aber er hat ein erhebliches Plus an Leistung und Drehmoment zu bieten. Hinzu kommt die Tatsache, daß die Dreigang-Automatik von Borg-Warner (Mercedes-Benz verwendete sie bisher auch im 300) gegenüber dem automatischen DB-Getriebe zwar gewisse Nachteile, aber auch Vorzüge aufzuweisen hat - besonders diejenigen der geringeren Schalthäufigkeit und des weicheren Fahrens durch die Wirkung des Drehmomentwandlers in den beiden unteren Gängen.
Vergleicht man die Motoren des Jaguar und des 300 SE, dann haben sie auf den ersten Blick etliche Ähnlichkeiten aufzuweisen. Beide erreichen ihre Nennleistung bei einer verhältnismäßig hohen Drehzahl, beide haben durch ihre obenliegenden Nockenwellen einen gewissen sportlichen Appeal. Der Motor des Jaguar ist nicht nur im Hubraum größer, sondern auch in der Leistung deutlich überlegen. Wir stellen zum Vergleich die Leistungswerte beider Motoren nach SAE-Norm nebeneinander da vom Jaguar-Motor keine DIN-Werte bekannt sind:

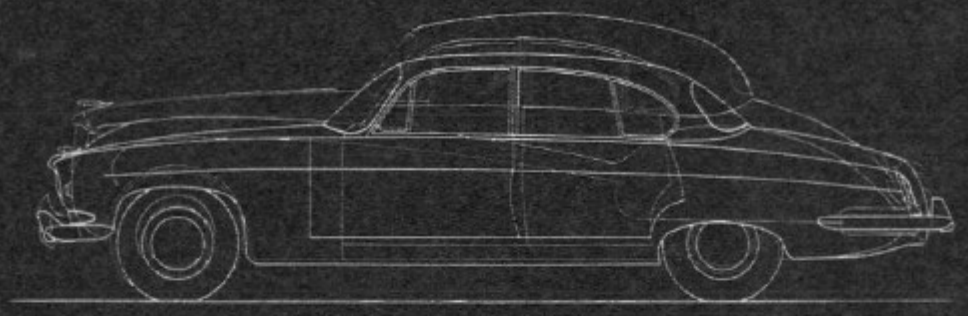
	Jaguar, 3,8 Liter	Mercedes 3 Liter
Hubraum	3781 ccm	2996 ccm
Leistung	265 SAE-PS	185 SAE-PS
bei U/min	5500	5200
Drehmoment	36 mkg (SAE)	28,3 mkg (SAE)
bei U/min	4000	4000

Der Jaguar-Motor erreicht also seine Nennleistung bei einer höheren Drehzahl als der des 300 SE, aber die Zahlenwerte spiegeln nicht ganz die tatsächlichen Verhältnisse wieder. Mit 106 mm Hub (300 SE 88 mm) ist der Jaguar Motor ein ausgesprochener Langhuber, und er ist entsprechend drehzahlempfindlich. In der Betriebsanleitung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß Drehzahlen über 5000 U/min nicht für längere Zeit überschritten werden sollen, so daß der Bereich der Nennleistung praktisch überhaupt nicht erreicht wird. Der Mercedes-Motor dagegen verträgt klaglos ein Überdrehen bis 6000 U/min er erreicht dabei eine nur geringfügig höhere Kolbengeschwindigkeit als der Jaguar-Motor bei 5000 U/min! Entsprechend sind die Übersetzungen der beiden Wagen ausgelegt: bei 175 km/h zum Beispiel dreht der Motor des 300 SE ca. 6000 U/min, der des Mark 10 dagegen nur ca. 4900 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit des Mark 10 wird vom Werk mit 120 mph angegeben - das sind 192 km/h und (laut Werksangabe) 5340 U/min, also noch nicht einmal die Nenndrehzahl. Der Mercedes-Motor dagegen erreicht seine Nenndrehzahl schon bei ca. 150 km/h. Der langhubige Jaguar Motor bewegt sich also im praktischen Betrieb in einem wesentlich niedrigeren Drehzahlbereich als die drehfreudige Maschine des 300 SE. Da seine Nennleistung kaum ausgenutzt werden kann, während die des Mercedes-Motors jederzeit zur Verfügung steht, ist der tatsächliche Leistungsunterschied zwischen beiden Motoren nicht so groß, wie er anhand der Leistungsdaten aussieht. Er ist aber trotzdem noch vorhanden: die ziemlich geradlinige Leistungskurve des Jaguar-Motors überschreitet die 200-PS-Marke bei 4000 U/min, 185 SAE PS (die Spitzenleistung des Mercedes-Motors, für die dieser 5200 U/min benötigt) erscheinen bereits bei ca. 3700 U/min. Es liegt also auf der Hand, daß der Jaguar-Motor bei niedrigerer Drehzahl mehr Durchzugsvermögen zu bieten hat - ein gerade für das automatische Fahren sehr wichtiger Vorzug.
Die praktischen Fahreindrücke bestätigen dies. Der Jaguar-Motor läuft nicht nur so weich, daß man schon unterhalb von 40 km/h bei gleichmäßigem Fahren im direkten III. Gang bleiben kann, sondern er bietet auch im Fahrbereich unter 100 km/h im direkten Gang die Möglichkeit weichen und zügigen Beschleunigens. Der im Prinzip jeder Automatik anhaftende Nachteil, daß man sich häufiger im direkten Gang bewegt, als es fahrerisch wünschenswert wäre, ist auch hier vorhanden, aber das hohe Drehmoment des Motors bei niedrigen Drehzahlen mildert ihn spürbar.
Nur genaue Beschleunigungsmessungen m direkten Gang könnten freilich klären, wieviel der Jaguar in dieser Hinsicht dem Mercedes effektiv voraus hat. Ein anderer Vorzug der Automatik des Jaguar aber ist unbestreitbar: der elektrische Intermediate-Speed-Schalter ermöglicht es, beim Überholen und an Steigungen das Hochschalten in den III. direkten Gang zu vermelden, und der dabei als Beschleunigungsgang verwendete II. Gang reicht bis 130 km/h.
Damit ist man aller Beschleunigungssorgen im Straßenverkehr enthoben - ein Fingerdruck genügt. Ein "Zurückschalten" mit dem Wählhebel, wie es beim 300 SE und anderen Automatik-Wagen nötig ist und einige Übung erfordert, erübrigt sich hier; außerdem ist man nicht gezwungen, schon bald nach Überschreiten der 100-km/h-Marke wieder in den direkten Gang zu gehen. Kurzzeitiges Hochdrehen bis 5500 U/min - im Intermadiate Speed ungefähr 130 km/h entsprechend - schadet dem Jaguar Motor nicht; auch der Fahrer der im Grunde "unsportlichen" Automatik hat also die Möglichkeit, jederzeit überlegen zu beschleunigen. Vom sportlichen Standpunkt aus liegt freilich ein Schönheitsfehler des Intermediate Speed Hold darin, daß er wie ein Freilauf arbeitet, also bei schiebendem Wagen nicht wirksam ist. Es ist also nicht möglich, ihn zum Bremsen zu verwenden. Zu dieser Maßnahme war man vermutlich gezwungen, da andernfalls ein versehentliches Betätigen des Schalters bei hoher Geschwindigkeit ein schnelles Ende des Motors hervorrufen würde. Für einen ausgesprochen sportlichen Fahrstil eignet sich aber die Automatik-Ausführung des Mark 10 ohnehin nicht, für solche Ansprüche dürfte unbedingt die Viertang-Ausführung mit Overdrive vorzuziehen sein, die mit der "kürzeren" Hinterachsübersetzung 3,77 optimale Ausnutzungsmöglichkeiten des enorm großen Geschwindigkeitsbereiches bietet
Denn für ein nahezu 200 km/h schnelles Auto sind natürlich die drei Gänge der Automatik trotz Vorhandensein des Drehmomentwandlers ein bißchen wenig. Im oberen und mitt-

Fortsetzung Seite 26

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

JAGUAR MARK 10



Der Mark 10 im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem Mark IX

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 87 mm x 106 mm, Hubraum 3781 ccm, Verdichtung 8:1 (auf Wunsch 9:1 oder 7:1), Leistung (mit Verdichtung 9:1) 265 SAE-PS bei 5500 U/min (70,1 SAE-PS/Liter), max. Drehmoment 36 mkg (SAE) bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) ca. 19,4 m/s, zwei obenliegende Nockenwellen (Antrieb durch Zahnräder), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat (Kühlwasserinhalt 12,5 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 7,5 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, drei SU-Vergaser HD 8, zwei elektrische Kraftstoffpumpen, zwei 45,5-Liter-Tanks rechts und links im Heck, Batterie 12 Volt 60 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatisches Borg-Warner-Getriebe mit Drehmomentwandler und nachgeschaltetem Dreigang-Planetengetriebe, Wählhebel an der Lenksäule, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,15fach, Übersetzungen im Getriebe (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,308 (8,17), II. 1,435 (5,08), III. 1 (3,54), R. 2,009 (7,112), Hinterachse 3,54.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenkern sowie Doppelgelenk-Halbwellen, doppelte Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Servo-Kugelumlauflenkung, hydraulische Zweikreis-Scheibenbremse mit Vakuum-Bremshilfe, Stock-Handbremse mechanisch auf Hinterräder, Reifen 7,50-14, Luftdruck bei normaler Fahrweise 2,0/1,8 bzw. 2,0/2,0 atü bei Belastung mit mehr als drei Personen, Luftdruck bei schneller Fahrt 2,3/2,1 bzw. 2,3/2,3 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 3050 mm, Spur 1470/1470 mm, Außenmaße 5130 mm x 1930 mm x 1380 mm, Innenbreite vorn 1590 mm, hinten 1590 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 835 mm, Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 210 bis 360 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis ca. 12,1 m.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1908 kg (davon Vorderachse 993 kg, Hinterachse 915 kg, Gewichtsverteilung 52:48), zulässiges Gesamtgewicht 2300 kg, Zuladung 392 kg, Personenindexzahl 4,6, Leistungsgewicht vollgetankt 7,2 kg/SAE-PS, mit 340 kg Belastung (vier Personen mit Gepäck) 8,5 kg/SAE-PS.

FAHRLEISTUNGEN

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
60	60,4
80	80,4
100	99,4
120	119,6
140	138
160	156
180	175,6

Kilometerzählerabweichung 0

Beschleunigung

0 bis 40 km/h	3,9 s
0 bis 60 km/h	6,1 s
0 bis 80 km/h	8,9 s
0 bis 100 km/h	12,4 s
0 bis 120 km/h	16,7 s
0 bis 140 km/h	22,5 s
0 bis 160 km/h	32,4 s

1 km mit stehendem Start 33,0 s (109,0 km/h)
Höchstgeschwindigkeit 193,5 km/h

VERBRAUCH

Autobahn Schnitt 145 km/h	22	Liter/100 km
Autobahn Schnitt 120 km/h	16,8	Liter/100 km
Landstraße Schnitt 75 km/h	17,4	Liter/100 km
Landstraße Schnitt 90 km/h	21,5	Liter/100 km
Testverbrauch	19,9	Liter/100 km

PREISE

Limousine viertürig	DM 27 500,–
Limousine mit Overdrive	DM 28 250,–
Limousine mit autom. Getriebe	DM 29 500,–
Mehrpreis für automatische Fensterbetätigung	DM 770,–
Mehrpreis für Weißwandreifen	DM 200,–

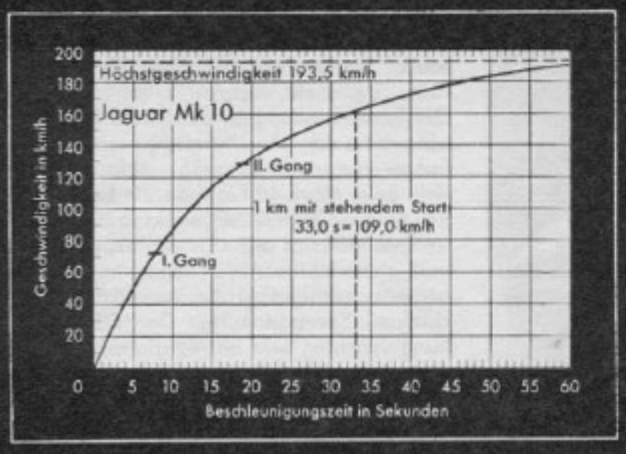
BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr . . . DM 547,–
Haftpflichtversicherung im Jahr (Deckungssummen DM 250 000,–, 50 000,–, 10 000,–) . . ca. DM 600,– + 5%
Vollkaskoversicherung im Jahr (mit 500,– DM Selbstbeteiligung) ca. DM 600,– + 5%
Betriebskosten je Kilometer (Kosten für Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparatur und Wartung) . . . . 23,7 Dpf.
Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung

bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf
10 000 km	3 747	37,5
20 000 km	6 117	30,6
30 000 km	8 487	28,3
40 000 km	10 857	27,1
50 000 km	13 227	26,5

WARTUNG

Schmierdienst und Ölwechsel alle 4000 km, Inspektion alle 8000 km.



Hersteller:
Jaguar Cars Ltd., Coventry, England.

Importeur:
Peter Lindner, Frankfurt a. M., Niddastr. 42–44.

TEST JAGUAR MARK 10
FORTSETZUNG

leren Geschwindigkeitsbereich, wo mit dem weitreichenden II. Gang und - durch den schon bei mittleren Drehzahlen sehr kraftvollen Motor - auch dem direkten Gang außerordentliche Kraftreserven zur Verfügung stehen, macht sich da, nicht bemerkbar, aber „unten herum“ ist der, automatische Mark 10 nicht so lebendig, wie man das von einem 265-PS-Auro erwartet. Der 300 SE, der keinen Drehmomentwandler und dafür drei untere Gänge zur Verfügung hat fährt ihm aus dem Stand zunächst davon, und nach einem Kilometer hat ihn der Jaguar noch nicht wieder (300 SE: 32,5 Sekunden, Mark 10: 33 Sekunden); auch die Beschleunigungszeiten von 0 auf 80 oder 100 km/h beweisen, daß der Mercedes seine PS beim Beschleunigen im unteren Bereich besser auf die Straße bringt, während der - erheblich schwerere - Jaguar eine Unterlegenheit erst jenseits 100 km/h ausspielen kann. Hier einige Vergleichswerte:

	Jaguar Mark 10 Automatik	Mercedes-Benz 300 SE
0 bis 60 km/h	6,1 s	5,2 s
0 bis 8O km/h	8,9 s	7,7 s
0 bis 100 km/h	12,4 s	11,2 s
0 bis 120 km/h	16,7 s	15,9 s
0 bis 140 km/h	22,5 s	21,7 s
0 bis 160 km/h	32,4 s	32,0 s
60 bis I00 km/h	6,3 s	6,0 s
80 bis I20 km/h	7,8 s	8,2 s
100 bis 140 km/h	10,7 s	10,5 s
120 bis 160 km/h	15,7 s	16,1 s

Eines muß bei diesen Vergleichen allerdings berücksichtigt werden: durch die Endzahl seiner Motornummer wies sich der Motor unseres Mark 10 Testwagens als 8:1 verdichtetes Exemplar aus, während sich die Angabe von 265 SAE-PS auf die 9:1 verdichtete Ausführung bezieht. Diesbezügliche Werksangaben fehlen, aber sehr groß kann der Leistungsunterschied zwischen beiden Ausführungen nicht sein, denn unser fast 194 km/h schneller Testwagen übertraf sogar die vom Werk mit 192 km/h angegebene Höchstgeschwindigkeit um 2 km/h. (Die in Prospekten und Inseraten spukende Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h trifft auf die Ausführungen mit der Hinterachse 3,54 : 1 nicht zu, bei der Ausführung mit Overdrive - Gesamtübersetzung 2,933 - ist sie theoretisch möglich.) Die vom Werk montierten Reifen Dunlop Road Speed RS 5 sind – mit entsprechendem Luftdruck – diesen Geschwindigkeiten gewachsen, ohne daß man sie bei normalem Fahren als zu hart empfindet. In der Dauergeschwindigkeit wird man allerdings schon gefühlsmäßig kaum aber 175 km/h (= ca. 4900 U/min) hinausgehen. Wir pendelten auf verkehrsarmer Autobahn auf das recht respektable Reisetempo ca. 170 km/h ein w obei Motor und Fahrwerk sich durch vorbildliche Ruhe auszeichnen. Der leise Motorlauf ist eine keineswegs unwichtige Auswirkung des niedrigen Drehzahlniveaus. Im Overdrive wird übrigens die Drehzahl nochmals um ca. 800 U/min reduziert - bei 176 km/h sind es dann noch 4100 U/min!
Auf die Beschleunigungsleistungen wirkt sich natürlich auch das Gewicht des Mark 10 aus, der mir Fahrer und vollen Tanks bereits den Zweitonnern zugerechnet werden kann. Solches Gewicht kostet auch Kraftstoff und unsere Verbrauchswerte zwischen 16 und 22 Liter/100 km sind aus diesem Blickwinkel gesehen nicht einmal sehr hoch. Der Ölverbrauch hielt sich mit 2 bis 3 Liter/1000 km im erwarteten Rahmen - Jaguar-Motoren träumen nicht nur von Castrol, sondern verbrauchen es auch (empfohlen werden 30er Markenöle, im Winter 20er und in heißen Gegenden 40er). Die Servo-Lenkung bedurfte vorzeitiger Ölnachfüllung, während Bremsen und Getriebe über die 2000 Testkilometer ihren Flüssigkeitstand hielten. An kleinen Pannen gab es außer der, unvollständig funktionierenden Benzinuhr noch ein Blockieren des rechten hinteren Kurbelfens ters und ein Aufspringen des Kofferraumdeckels - Bagatellen, wie sie uns schon bei Autos aller Marken und Preislagen vorgekommen sind.

MIT GLASKASTEN-ACHSE

Es wäre nun noch über die Fahreigenschaften zu sprechen. Auch in dieser Beziehung halten wir den unmittelbaren Vergleich mit dem 300 SE- ein höherer Maßstab läßt sich wohl kaum ansetzen. Man wirft kontinentalen Autokritikern zuweilen Voreingenommenheit bezüglich der Fahreigenschaften britischer Autos vor, aber an der Sterilität der britischen Fahrwerkskonstruktionen war im letzten Jahrzehnt kaum zu zweifeln: man hatte lange die an Blattfedern aufgehängte Starrachse als der Weisheit letzten Schluß angesehen. Erst in den letzten Jahren tauchten in England an verschiedenen Sportwagen und dann mit dem Austin 850 auch an einem Großserienwagen fortschrittlichere Radaufhängungen auf. Die Hinterradaufhängung des Jaguar Typ E bewies endgültig, daß britische Hinterachsen nicht starr sein müssen. Man möchte es sich in einem Glaskasten auf den Wohnzimmerschrank stellen, so schön ist dieses Aggregat ausgefallen. Die ausgezeichneten Fahreigenschaften des Typ E bewiesen, daß es nicht nur schön ist, sondern auch seinen Zweck erfüllt Die Vermutung, daß diese Achse mit ihren verhältnismäßig kurzen Schraubenfedern für einen Sportwagen besser geeignet ist als für eine komfortable Limousine, wird vom Mark 10 widerlegt. Die Hinterradfederung schluckt gerade jene Art von Bodenwellen mühelos, die durch große Länge und großen Hub besondere Anforderungen an sie stellen, der Fahrzeugkörper bleibt vorbildlich ruhig, auch auf den Rücksitzen sind keine unangenehmen Vertikalbewegungen des Aufbaues festzustellen. Etwas empfindlicher ist der Mark 10 auf kurze Stöße, die vorn und hinten mit leichtem Schütteln quittiert werden. Diese Erscheinung täte allerdings dem Fahrkomfort des Mark 10 nur Abbruch, wenn man sich mit ihm ständig auf friesischen Pflasterstraßen bewegen wollte, was vermutlich nur wenige Käufer dieses Autos im Sinne haben. Autobahn-Querrinnen und Bahnübergänge sind deutlich zu spüren, aber es gibt bisher keinen Wagen, wo daß, nicht der Fall ist. Belastungsänderungen wirken sich auf das Federungs- und Fahrverhalten des Mark 10 kaum aus - hier macht sich das hohe Gewicht positiv bemerkbar, das die Zuladungsempfindlichkeit vermindert. Zweifellos ist die Luftfederung des 300 SE eine noch überzeugendere Lösung, aber der Mark 10 steht keineswegs weit hinter seinem im Fahrwerk besonders fortschrittlichen Konkurrenten zurück.
Das gilt auch für da, Fahrverhalten - also das, was man gemeinhin mit ‚Straßenlage" umschreibt. Ebenso wie in dar Federung wirkt sich der lange Radstand im Fahrverhalten stabilisierend aus - der Mark 10 ist unempfindlich gegen Verreißen der Lenkung und läßt sich von Seitenwind nicht beeindrucken Er ist dennoch kein extremer Untersteuerer, sondern läßt sich leicht und willig durch Kurven fahren, ohne vorn oder hinten Tendenzen zum Ausbrechen zu zeigen. Man muß schon sehr schnell sein, um zunächst ein Reifen quietschen und dann ein leichtes Auswärtsdriften herbeizuführen, das je noch Kurvenradius und Gaspedalstellung vorn oder hinten stärker ist und sich gut kontrollieren läßt. In engen Kurven kann man durch Gasgebet die Hinterräder zum Ausbrechen bringen, das Gleiche tritt ein, wenn man auf feuchter Bahn mit den notabene bei Nasse nicht überdurchschnittlich gut haftenden Hochgeschwindigkeitsreifen einmal ein bißchen zu schnell ist - Gaswegnehmen und dosiertes Gegenlenken halfen sofort. Bei gutem Komfort hat der Mark 10 geradezu sportliche Fahrwerksqualitäten: Respekt, Respekt!
Die Servo-Lenkung ist bei einem Zweitonnenauto beinahe unentbehrlich, wenn man den Fahrer nicht vor Lastwagenaufgaben stellen will. Beim Mark 10 hat man die Lenkung ähnlich wie beim 300 SE direkt ausgelegt: der Wagen läßt sich mühelos und exakt dirigieren und ist im Verkehr weit besser manövrierbar als entsprechend große Amerikaner mit indirekter Servo-Lenkung, Der DB-Servo-Lenkung möchten wir im Vergleich zu der des Jaguar ein Plus zuerkennen: in der Mittellage ist die Jaguar-Lenkung schwammiger, auf schlechten Straßen läßt sie bisweilen Stöße durchkommen, man hat nicht so sehr das Gefühl guten Fahrbahnkontaktes und vermißt die Progressivität in Kurven. Aber die neue DB Lenkung ist auch zweifellos der

zweifellos der anspruchsvollste Vergleich, den man zum Thema Servo-Lenkung heute heranziehen kann.
Zu den Bremsen ist nicht viel zu sagen. Es ist merkwürdig, wie bald man sich an den hohen Qualitätsstandard der Vierrad-Scheibenbremsen gewöhnt hat, wie bald man vergißt, daß bis vor kurzem noch Bremsen in schnelle Wagen eingebaut wurden, die nur mit größter Vorsicht zu genießen waren. Bei schweren Wagen wie dem Mark 10 kommen die Vorzüge der Scheibenbremsen besonders zum Tragen: ihre Gleichmäßigkeit, ihre gute Vorzögerung auch bei hohen Geschwindigkeiten, ihre Fading-Unempfindlichkeit. Daß die Bremsen beträchtliches zu leisten haben, konnte man dem starken Geruch nach vollem Bremsen mühelos feststellen; die Wirksamkeit blieb jedoch unverändert Der Servo-Effekt ist nicht sehr ausgeprägt: volles Bremsen erfordert kräftigen Fußdruck auf das merkwürdigerweise etwas federnd ansprechende Bremspedal. Beim Bremsen waren nicht die geringsten Geräusche oder Vibrationen festzustellen: das Auto wird wie von Geisterhand festgehalten. Leichte Unregelmäßigkeiten, die auch bei Scheibenbremsen vorkommen können, waren mit der Lenkung auszumanövrieren, ohne daß ein Nachlassen des Fußdrucks notwendig wurde. Beeinträchtigung der Bremswirkung durch Nässe konnten wir selbst in wolkenbruchartigem Regen nicht feststellen. Der Mark 10 hat Zweikreisbremsen.

Wäre noch die Frage zu klären, ab man sich einen Mark 10 kaufen oder ab man sich darauf beschränken soll, seine Existenz interessiert zur Kenntnis zu nehmen und sich im übrigen an die Produkte größerer Automobilfabriken zu halten. Die meisten Leser dieses Testberichtes werden andere Sorgen haben (der Verfasser auch), aber man kann die Frage ja akademisch betrachten, Da wäre zunächst festzustellen, daß es neben dem 300 SE als vergleichbares deutsches Produkt noch den BMW 3200 S gibt, als ausländische Produkte den Facel Vega, etliche britische Dreiliter und eine ganze Menge Amerikaner verwandter Leistungs - und Preisklassen. Wir würden sagen, daß der Mark 10 unter diesen Konkurrenten in die erste Startreihe gehört, man sollte ihn unbedingt ernsthaft in die Wahl ziehen. Schon sein Vorgänger, der Mark IX, hatte einen guten Ruf, ebenso wie auch der sportlichere und preisgünstigere Mark II zu Recht eine Menge Freunde besitzt. Der Mark 10 ist ein ausgeprägt repräsentatives Automobil, und er zählt durch seine technischen Qualitäten zu den Spitzenprodukten des europäischen Automobilbaues. Er ist im Gebrauch kein anspruchsloses Fahrzeug, sondern bedarf neben einem gesunden finanziellen Hintergrund auch der Hand eines interessierten und kundigen Fahrers. Wir glauben nicht, daß ein solcher mit Nackenschlagen zu rechnen hat - dazu sind die wichtigsten Aggregate dieses Wagens zu gut erprobt und bewährt. Aber man muß sich natürlich darüber klar sein, daß nicht in jedem Dorf eine Jaguar-Werkstatt zur Verfügung steht, die sofort jede Kleinigkeit beseitigt und alle Ersatzteile zur Verfügung hat. Um mit solch einem Wagen glücklich zu werden, muß man noch ein Automobilist im eigentlichen Sinne sein; nicht bloß ein Autokonsument.
ReinhardSeiffert