

mot

DIE AUTOZEITSCHRIFT

Nr. 3 18. Januar 1991

**KOSTENFREIER
SONDERDRUCK**

Jürgen Olm GmbH
Postfach 15
73409
73409
Fax (0724) 751929

NEU
97222-0
ab 21.5.91



TEST JAGUAR XJ6 Automatik

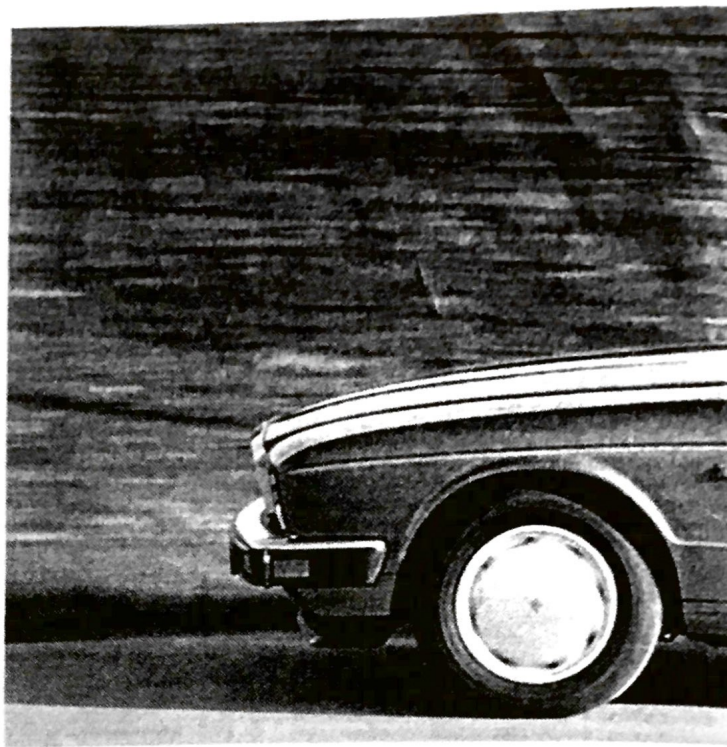
SONDERDRUCK VON JAGUAR DEUTSCHLAND MIT DER FREUNDLICHEN GENEHMIGUNG
VON „mot – DIE AUTOZEITSCHRIFT“, POSTFACH 10 60 36, 7000 STUTTGART 10

Wie die parlamentarische Monarchie mit Ober- und Unterhaus, so verfügt auch Jaguar nun wieder über tragende Säulen im Sechszylinder-Limousinenprogramm. Während der üppig Leistung spendende 4,0 Liter unzweifelhaft ins automobile Oberhaus gehört, scheint der 3,2 Liter bei allem gebotenen Luxus besser ins Unterhaus der nobleren Autowelt zu passen.

Bissig, wie es bei so mancher Redeschlacht im britischen Unterhaus zugeht, äußert sich der neue 3,2 Liter-Motor nun freilich nicht. Er kommt eher auf die sanfte Tour und bringt seine motori-

und als Daimler geliefert, jeweils mit Rechteckscheinwerfern. Dagegen signalisieren Sovereign V 12 und Daimler Double Six ihre Sonderrolle wiederum durch runde Doppelscheinwerfer, was einen triftigen Grund hat: Als Gehäuse dient hier noch die bis 1986 auch beim Sechszylinder gebräuchliche (alte) Serie III-Karosserie.

Bei Ableitung des 3.2-Motors vom 4.0 bediente sich Jaguar eines Rezepts, das in Coventry vor Jahrzehnten schon beim XK-Motor für das Limousinen-Modell Mark 2 angewandt wurde. Man baut das vorhandene Langhuber-Triebwerk kurzerhand zum



Test Jaguar XJ6 3.2 Automatik

Harmonie im

schen Mittel vor allem mit der ZF-Viergangautomatik (Aufpreis 2793 Mark) äußerst vorteilhaft zur Geltung.

Etappenweise hat Jaguar sein Modellangebot modernisiert. Im Herbst 1986 startete die neue Limousine (intern XJ 40) zunächst mit dem 3,6 Liter-Viertürer, der heute nur noch im Coupé XJS fortlebt. Im Herbst 1989 rollte dann der modernere 4,0 Liter an (Kat-gerecht abgestimmt) und im letzten Herbst dessen kleiner Bruder, der hier getestete 3,2 Liter, als klassegerechtes Einsteigermodell zu vergleichsweise günstigem Preis: 75 012 Mark mit Schaltgetriebe, immerhin rund 11 500 Mark billiger als der 4.0 mit identischer Ausstattung, jedoch serienmäßigem Sperrdifferential (Aufpreis 838 Mark beim 3.2).

Beide Motorvarianten tragen bei normaler Ausstattung die Typbezeichnung XJ6, erkennbar auch an den runden Doppelscheinwerfern. In gleicher Karosserie, jedoch luxuriöser ausgestattet, wird der 4.0 auch als Jaguar Sovereign

Kurzhuber um und reduziert auf diese Weise den Hubraum – damals von 3,4 auf 2,4 Liter, heute von 4,0 auf 3,2 Liter. Alle bautechnischen Vorkehrungen und Vorteile im Kopf des Motors blieben dabei erhalten. Zwei obenliegende Nockenwellen (die schon der XK-Motor hatte) steuern die vier Ventile pro Zylinder.

Und so stehen sich beide Triebwerke leistungsmäßig gegenüber:

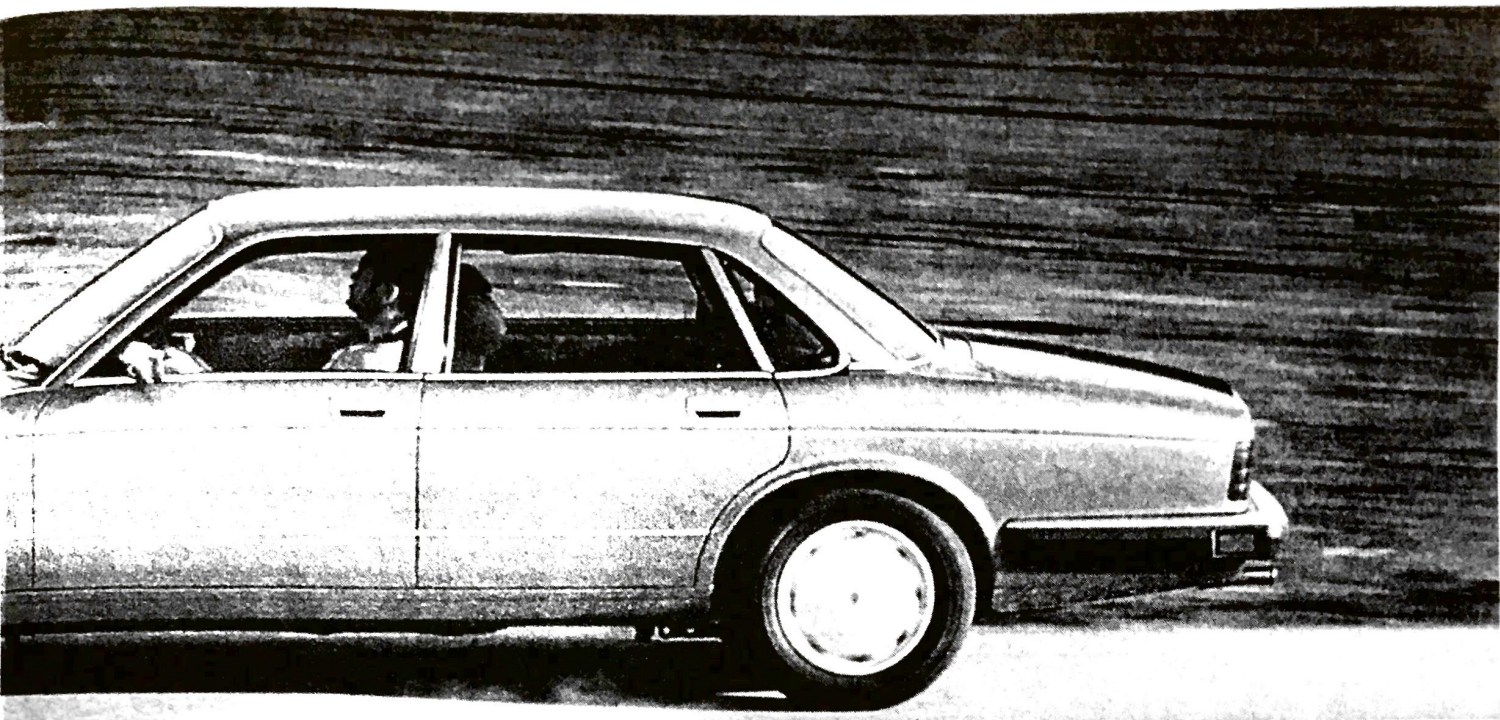
- 3,2 Liter mit 146 kW (198 PS) Nennleistung bei 5200/min, höchstes Drehmoment 293 Nm bei 3900/min

- 4,0 Liter mit 163 kW (222 PS) bei 4750/min, höchstes Drehmoment 369 Nm bei 3600/min.

Welcher von beiden über die kräftigeren Muskeln verfügt, wird bei diesem Zahlenvergleich sofort klar. Die bescheideneren Leistungsmittel des 3.2 werden aber durch einen vorteilhaft flachen Drehmomentverlauf auf solidem, hohem Niveau recht gut ausgeglichen.

In der Grundausstattung hat der XJ6 3.2 eine Fünf-





Unterhaus

Im Straßenbild ist der Jaguar eine Ausnahmeerscheinung: fließende Harmonie der Linien, leichte Eleganz. Mit dem kleineren Motor will man BMW und Mercedes mehr Käufer abjagen.



Wuchtige Optik mit Doppelscheinwerfern, Viergang-Automatik mit genialer Schaltkulisse, die eine Verwechslung von Vorwärts- und Rückwärtsgang besser verhindert.

Test Jaguar XJ6 3.2

gang-Schaltung und als Extra das schon erwähnte automatische Getriebe, mit dem wir ihn gefahren haben (Test mit Schaltgetriebe folgt). In bester Harmonie mit dem Drehmomentverlauf des 3.2 liefert es weiche, fast unmerkliche Schaltübergänge (aufwärts wie abwärts), wobei die naturbedingten Drehmoment-schwächen gegenüber dem 4.0 mit Hilfe eines höher übersetzten Achsantriebs (mehr Motordrehzahl im Verhältnis zur gefahrenen Geschwindigkeit) überspielt werden.

Wie gut es Motor und Automatik aber miteinander können, zeigt sich auch an den wohlthuend weiten Spannweiten für Drehzahl/Geschwindigkeit in den oberen Wählstufen. Die Automatik fühlt sich bei zügiger Fahrt selten genug aufgerufen, eine höhere Drehzahl nahe des besten Drehmoments anzuwählen (abwärts zu schalten).

Der Motor offenbart auf die Art kaum Leistungsschwächen; er beschleunigt das immerhin 1740 kg schwere Auto gleichmäßig, wenn auch keinesfalls rasant, in höhere Geschwindigkeitsregionen. Was den Fahrer wiederum zu einer ausgeglicheneren Fahrweise animiert; hektisch getrieben dürfte sich am Volant des XJ6 3.2 so leicht niemand fühlen.

Gewiß muß im direkten Vergleich zum 4.0 auch enttäuschen, wie verhalten der kleinere Motor beim Wiederbeschleunigen aus mittleren Drehzahlen anspricht; der Kurzhuber atmet hier schlichtweg flacher als der füllige 4.0-Langhuber, was sich an Autobahnsteigungen auch im schnelleren Drehzahlabfall bei großer Gangstufe äußert.

Zur Geräuscentwicklung gibt es Licht und Schatten. Im oberen Drehzahlbereich überrascht der Motor mit einer mustergültigen Laufruhe, gefühlsmäßig wird hier das Windgeräusch der Karosserie markanter wahrgenommen. Kleinere Rauigkeiten im Laufbild des Motors, die sich beim Ausdrehen der Gangstufen (über Kickdown oder manuellen Eingriff) kundtun, werden kaum als störend empfunden.



Pro

- Ausgewogene Fahrleistung
- Guter Fahrkomfort
- Sicheres Handling
- Feines Automatikgetriebe
- Luxuriöse Ausstattung
- Gutes Verarbeitungsniveau (am Testwagen)



Kontra

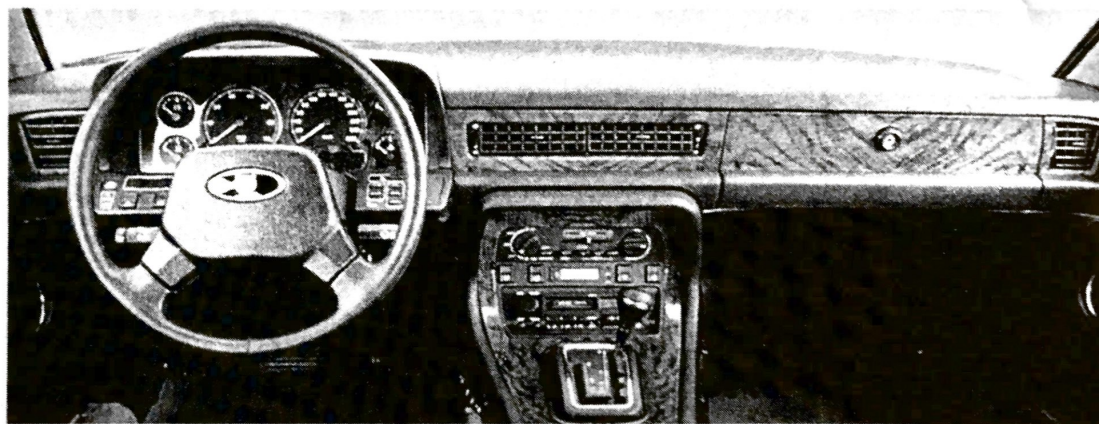
- Mittelmäßiger Motordurchzug
- Kein Airbag lieferbar
- Bedienmängel
- Schwacher Scheibenwascher

Relativ lautstark geht es dagegen beim Beschleunigen aus dem Stand zu; hier produziert der Motor bei gehörigem Wandlerschlupf des automatischen Getriebes doch etliches an unbotmäßigem Getöse,

das so gar nicht zum Auto passen will.

Zu den angenehmen Dingen des Fahrens zählt beim XJ6 3.2 mit ZF-Automatik auch die J-förmige Kulissee für den Wählhebel, die eine bessere Schaltordnung herbeiführt als bei Anhäufung aller Wählhebelpositionen in einer Ebene. Hier wird in einer von zwei Ebenen neben Parkstellung, Leerlauf (N) und Rückwärtsgang nur Fahrstufe „D“ geboten; in der anderen Ebene können die Vorwärts-Fahrstufen von Hand beeinflusst werden – dort also ohne das Risiko, beim schnellen Schalten etwa in „R“ oder „P“ zu geraten.

Bei so viel Harmonie müßten auch die Verbrauchswerte im Rahmen bleiben, zumal Jaguar beim 3.2 das vom 4.0 bekannte elektronische Motor-Management anwendet, das

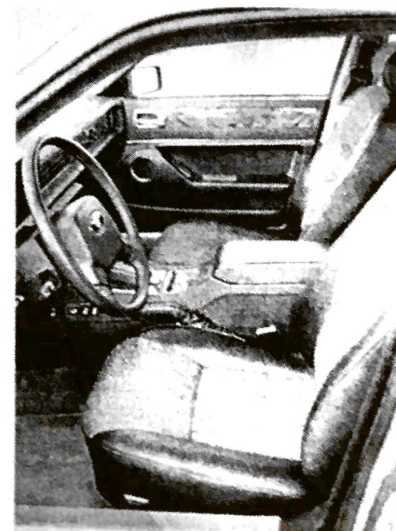


Cockpit mit gefälligen Rundinstrumenten, edles Holz furnier – einfach schön

Der Jaguar XJ6 3.2 und seine Konkurrenten

Modell		Jaguar XJ6 3.2	BMW 730i	Mercedes 300 SE	Opel Senator 3.0i-24 CD	Volvo 960 (Automatik)
Hubraum	cm ³	3239	2965	2962	2969	2922
Leistung	kW/PS	146/198	138/188	138/188	150/204	150/204
bei Drehzahl	bei 1/min	5200	5800	5700	6000	6000
Maximales Drehmoment	Nm	293	260	260	270	267
bei 1/min		3900	4000	4400	3600	4300
Beschleunigung 0–100 km/h	s	10,8 ¹	9,0	9,6	7,4	10,0
Spitze	km/h	215 ²	220	210	241	215
DIN-Verbrauch						
Drittelmix	L/100 km	10,6 (S) ¹	11,0 (N)	10,5 (S)	10,3 (S)	11,0 (S)
Testverbrauch	L/100 km	14,1 (S) ¹	13,9 (N)	14,3 (S)	13,1 (S)	14,2 (S)
Preis	DM	75 012	66 500	71 136	71 120	67 500

¹ mit Automatikgetriebe – ² Werksangabe – Kraftstoffe: N = Normal, S = Super. Stand: 19. Dezember 1990.



Sitze jetzt mit seitlichem Lederbesatz – praktisch

Preise ● Kosten ● Extras

Richtpreise ab Auslieferungslager

Jaguar XJ6 3.2 Automatik (Testwagen)	77 805 DM
Jaguar XJ6 3.2 (Fünfgang-Schaltgetriebe)	75 012 DM

Kosten

Steuer	435,00 DM
Haftpflicht und Teilkasko ¹	1 136,00 DM
Sonstige Kosten	2 249,00 DM
Fixkosten pro Jahr	3 820,00 DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	10 900,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km	36,40 DM
Betriebskosten ²	5 460,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust ²	20 180/9 280 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust ²	1 682/773 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust ²	134,5/61,9 Pf

Serienmäßige Ausstattung

● **Außen:** Frontspoiler, Chrom-einfassungen, getönte Scheiben, seitliche Blinkleuchten, Zentralverriegelung, zwei elektrisch einstellbare, beheizte Außenspiegel, niveauregulierte Hinterachse.

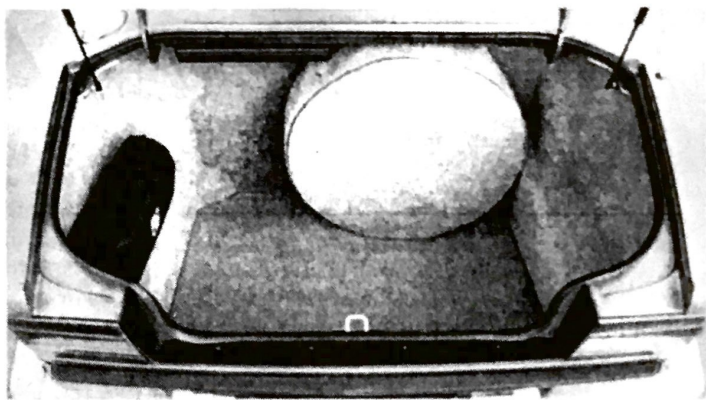
● **Innen:** höhenverstellbare Gurte vorn mit Gurtbandstoppnern, Vordersitze elektrisch verstellbar, mit Lendenwirbelstütze, Lenksäule axial verstellbar, Drehzahlmesser, Tripcomputer und Störungsanzeige, Fernentriegelung für Gepäckraum, Stereo-Cassettengerät mit RDS und Diebstahlsicherung, Innenver-

kleidung mit Holzmaserung, Stoffsitze seitlich in Leder gefaßt.

Extras ab Werk

Sportpaket	7 900 DM
Alu-Räder	1 938 DM
TD-Sicherheitsreifen	2 519 DM
Sperrdifferential	838 DM
Metallic-Lack	1 619 DM
Lederpolster	2 588 DM
Geschwindigkeitsregler	752 DM
Diebstahlwarnanlage	1 471 DM

¹ Durchschnittswerte – Teilkasko/Vollkasko: 34/39 – ² Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer



Gepäckraum nicht überragend groß und zerklüftet, dafür günstig tiefe Ladekante

den Kraftstoff optimal dosieren soll. Im Durchschnitt wurden beim Test unter winterlichen Temperaturen 14,1 Liter auf 100 Kilometer verbraucht, ein – nach Hubraum, Leistung und Wagengewicht – durchaus akzeptabler Wert.

Die Federung des Jaguar arbeitet komfortabel, die Dämpfung ausreichend straff. Über Fugen und Querrinnen gleitet er bei gemächlicher Fahrt recht unbeeindruckt hinweg. Bei höherem Tempo tun die (nicht zu flach bauenden) 65er-Reifen ein übriges, um den Federungskomfort auf oberklassenmäßigem Niveau zu halten. Querfugen und Fahrbanwellen bringen den Vorderbau allerdings etwas ins Stampfen.

Mit der Servolenkung können kleine Kurskorrekturen, die vor allem bei Stadttempo häufiger anfallen, feinfühlig vorgenommen werden. Das ehemals kippelige Lenkverhalten aus der Nulllage der Lenkung ist heute passé. Bei schärferem Abbremsen aus höherem Tempo ist auch bessere Spurtreue angezeigt.

Außen wie innen wurden am Modelljahrgang wenige Details verändert – mit Erfolg immerhin: seitliche Blinkleuchten und besser bedienbarer Tankverschluß, Zentralverriegelung von innen über den Türgriff zu öffnen, Stoffsitze mit Lederbesatz. Im übrigen zeigt das Interieur die Jaguar-typische gediegene Eleganz mit Holzfurnier und abgewogenen Ton-in-Ton-Kontrasten.

Bedientechnisch ist nach wie vor nicht alles zum besten bestellt. Das Lenkrad könnte ein wenig steiler stehen und handlicher geformt sein. Hupen per Blinkerhebel ist zumindest gewöhnbedürftig, der Warnblinker links von der Lenksäule ein Unding (für den Beifahrer nicht in Reichweite). Wisch-/Wasch-Automatik fehlt (prinzipiell), dafür schalten die Blinker automatisch ab, und auch die umstrittenen, von 1986 bis 1989 vorhandenen Digitalanzeigen im Cockpit wichen der besseren Lösung: kleinen Rundinstrumenten. Bravo!

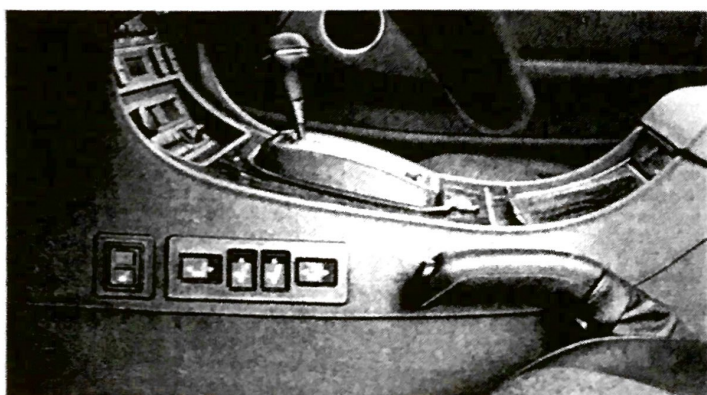
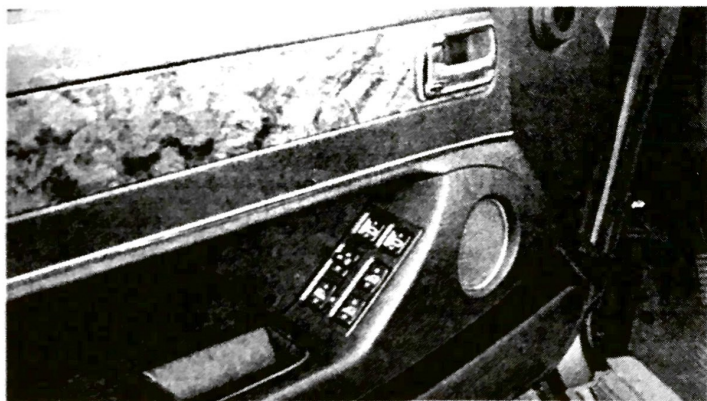
Aber: Fensterheber und Sitzverstellung (elektrisch) sind unbeleuchtet, die vier Sitzverstelltasten am Mittel-tunnel zudem schlecht zu erta-

Daten und Meßwerte siehe nächste Seite

sten. Vordersitze und Lenkrad (axial verstellbar) lassen sich exzellent in Position bringen. Auch großgewachsene Passagiere haben (vorn wie auf dem Rücksitz) genügend Beinraum, jedoch knappen Kopfraum. Die Gepäckraumtaste, verdeckt angebracht, ist eine böse Fingernagelfalle.

Fazit: Der kleinere Motor ist ein Gewinn, der XJ6 in seiner heutigen Verfassung – bei überwiegend solidem Finish und feinerer Fahrwerksabstimmung – eine überzeugende Alternative zu „Made in Germany“. Wolfgang Hecht

Fotos: Richter



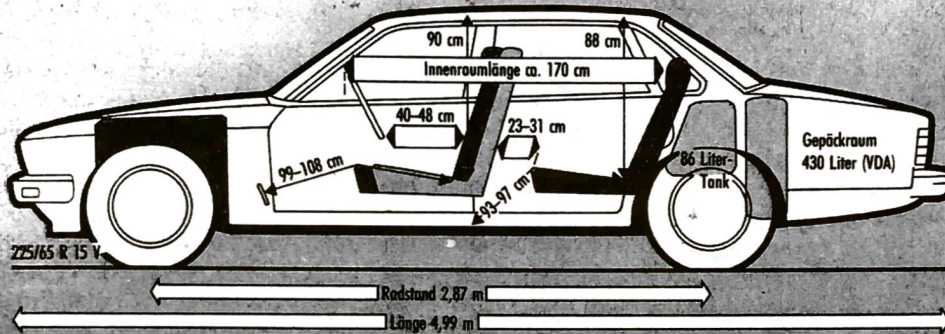
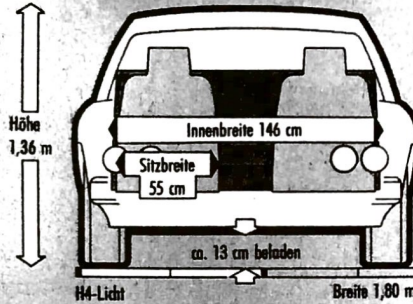
Tasten für Fenster und Spiegel (oben) sowie für den Sitz nicht optimal, außerdem unbeleuchtet

Jaguar XJ6 3.2 Automatik

moG Daten ● Meßwerte ● Checkliste

Maße und Gewichte

- Leergewicht fahrfertig 1736 kg
- Zuladung 484 kg
- Zulässiges Gesamtgewicht 2220 kg
- Leergewicht des Testwagens 1740 kg
- Tatsächliche Zuladung 480 kg
- Dachlast 100 kg
- Anhängelast gebremst 1500 kg



Checkliste

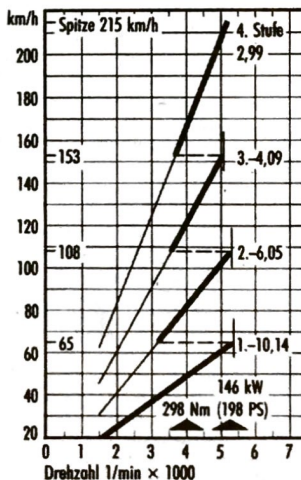
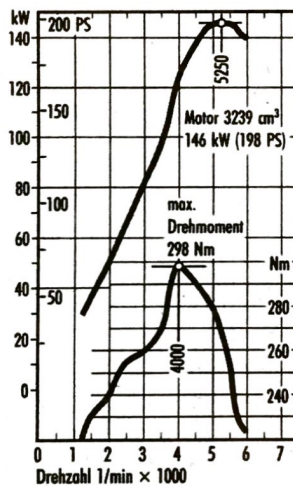
Türgriffe	+
Türschlösser	+
Motorhaube öffnen	+
Ölpeilstab	+
Tankeinfüllstutzen	+
Luftdruck prüfen	+
Scheiben reinigen	+
Wagenheber	+
Gurtsystem	+
Hupen-Position	-
Atlas-Abagemöglichkeit	-
Kopfstützen	-

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor längs über der Vorderachse, 146 kW (198 PS) bei 5200/min, 293 Nm bei 3900/min, Verdichtung 9,75 (Super). Bohrung/Hub 91/83 mm, Hubraum 3239 cm³. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, 4 Ventile pro Zylinder, Motorölinhalt 8 Liter, elektronisch gesteuerte Einspritzung und Zündung (Lucas), Batterie 52 Ah, Generator 1668 Watt.

Kraftübertragung/Fahrwerk

Hinterradantrieb, Übersetzung 4,09, ZF-Viergang-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler und Wandlerüberbrückung im 4. Gang (Testwagen; auf Wunsch). Radführung vorn einzeln an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator, Bremsnick-Abstützung; hinten einzeln an Querlenkern mit Schraubenfedern, Niveauregulierung. Zahnstangen-Servolenkung, Scheibenbremsen vorn (innenbelüftet) und hinten, Bremskraftverstärker und -begrenzer, Antiblockiersystem (Teves). Wendekreis links/rechts im Mittel 12,7 m, Spurweite vorn/hinten 1,50/1,50 m.



Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit:
Werksangabe 215 km/h

Beschleunigungswerte:
0 bis 60 km/h 5,4 s
0 bis 80 km/h 7,6 s
0 bis 100 km/h 10,8 s
0 bis 120 km/h 14,9 s
0 bis 140 km/h 20,4 s
0 bis 160 km/h 29,1 s
0 bis 180 km/h 45,6 s
1 km stehender Start 17,6 s

Tachoabweichungen:
Tacho 50 km/h ... eff. 44 km/h
Tacho 80 km/h ... eff. 74 km/h
Tacho 100 km/h ... eff. 94 km/h
Tacho 130 km/h ... eff. 122 km/h
Tacho 160 km/h ... eff. 151 km/h
Tacho 180 km/h ... eff. 171 km/h

Innengeräusche:
(in Automatik „D“)
80 km/h 62 dB (A)
100 km/h 65 dB (A)
130 km/h 68 dB (A)
160 km/h 73 dB (A)

Wirtschaftlichkeit

Verbrauch Super:
(Liter/100 km)
zügig 8,6–11,3
scharf 13,3–19,0
Kurzstrecke 13,9–18,4
Testverbrauch/Mittel 14,1
Tankinhalt 86 L
Tankreichweite 610 km

Wartung: Alle 12 000 km mit Ölwechsel

HUK-Typklassen: 34/39 (TK/VK)

Garantie: Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung

