

TEXT Alf Cremers // FOTOS Ingolf Pompe

Die feine

Wer das Besondere in Limousinenform genießen will, dem bieten sich drei reizvolle

Art

Möglichkeiten: Citroën, Jaguar und Mercedes zelebrieren Fahrkultur und Ästhetik.



JAGUAR XJ6 4.2, SERIES III
 Eckdaten: R6-Motor, DOHC, 4235 cm³,
 205 PS, 1690 kg, 209 km/h, 1979 bis 1987
 Preis: 18 700 Euro (guter Zustand)
 Charakter: Komfortabler Reisewagen mit
 leisem und kräftigem Bilderbuch-Sechszylinder.
 Stilvolles Interieur, aristokratische Linie

*Gut zu
wissen*

CITROËN DS 21 PALLAS, Série 2eme
 Eckdaten: R4-Motor, OHV, 2175 cm³,
 104 PS, 1290 kg, 175 km/h, 1967 bis 1975
 Preis: 27 900 Euro (guter Zustand)
 Charakter: Schwebendes Fahren dank
 Hydropneumatik und Zentralhydraulik. Pallas
 veredelt das Avantgarde-Design der Göttin

MERCEDES-BENZ 280 SE, W108
 Eckdaten: R6-Motor, OHC, 2778 cm³,
 160 PS, 1495 kg, 190 km/h, 1968 bis 1972
 Preis: 23 500 Euro (guter Zustand)
 Charakter: Gediegene Limousine
 mit kräftigem Sechszylinder-Einspritzmotor.
 Attraktive Form von klassischer Eleganz



Hinten ist es im Pallas am schönsten. Extrem viel Knieraum, weiche Lederpolster, diskrete Grüntönung. Vierzylinder-OHV-Motor, konstruktiv bieder, das Getriebe liegt weit vorn



Pallas-Signatur samt dekorativem Art-déco-Trompetenblikker an der C-Säule. Der Bildhauer und Designer Flaminio Bertoni schuf die unvergängliche Form der Göttin



Beginnen wir eine Zeitreise in die frühen Siebziger. Hier an Ort und Stelle, wo seit Anfang des letzten Jahrhunderts die Gardinen- und Posamentenfabrik von Gustav Gerster in ihrer eindrucksvollen Pracht gebietet, sind wir zum Foto-termin mit drei Limousinen für Connaissance verabredet. Das tadellos erhaltene Werk in Biberach an der Riß wird umrahmt von zwei Villen, die heute für die Büros von Einkauf, Vertrieb und Personal genutzt werden. Im innersten Segment des großen Betriebs-hofs, gleich in der Magistrale zum Haupteingang, sind drei Parkplätze mit dem antiken Blechschild „Geschäftsleitung“ ausgewiesen. Passend für unser Déjà-vu mit DS Pallas, XJ6 und 280 SE.

Es könnte in einer Rückblende von 1973 tatsächlich so gewesen sein. Drei Brüder, die Nachkommen des Firmengründers, teilen sich die Geschäftsleitung in den wichtigsten Ressorts Produktion, Einkauf und Vertrieb. Drei Herren sehr unterschiedlichen Charakters und Temperaments wählen gemäß ihrem Naturell verschiedene Dienstwagen, die allesamt Ästhetik und Fahrkultur auf hohem Niveau versprechen. So parkten der avantgardistische Citroën DS Pallas, der aristokratische Jaguar XJ6 und der vornehme Mercedes 280 SE, kein „Buchhalter“, sondern dank rarer Metallic-Farbe Silberblau 906 und 17 oft kostspieliger Extras wie Viergang-Automatik oder Becker Mexico Cassette zum veritablen Chefwagen avanciert, einträchtig nebeneinander.

Reserviert für die Geschäftsleitung

Auch heute, 53 Jahre später, sind die Geschäftsleitungs-Parkplätze wieder so besetzt wie einst. Allerdings mit einer – hoffentlich vernachlässigbaren – Abweichung. Der stolze Jaguar XJ6 in apartem Racing Green Metallic, very tasteful kombiniert mit Leder Biscuit und den zweifarbigen Kent-Leichtmetallrädern, die beim XJ-S Premiere feierten, stammt aus dem Baujahr 1981 und gehört zur Pininfarina-gelifteten Serie III. Besitzer Ulrich Wittber ließ ihn uns großzügig, Maximiliane Saier bewegt den Long-Wheelbase-Saloon durchs Labyrinth der Fabrikhallen. Ein „Einser“ wäre uns lieber gewesen, doch der muschelgraue Rechtslenker mit rotem Leder von Landy-Point-Inhaber Urs Stiegler war leider verhindert. Das autoritäre Gesicht des XJ6 Series I mit dem hohen Kühlergrill, seine zierlichen, behörnten Chromstoß-



DATEN UND FAKTEN

Citroën DS 21 Pallas, Baujahr 6/1972

MOTOR Typ DX2, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 90 x 85,5 mm, Hubraum 2175 cm³, Leistung 104 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 165 Nm bei 4000/min, Verdichtung 8,75:1, zwei v-förmig angeordnete Ventile je Brennraum, betätigt über eine seitliche, kettengetriebene Nockenwelle, Stoßelstangen und Kipphebel,

Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Grauguss mit nassen Laufbuchsen, fünf Kurbelwellenlager, ein Registervergaser (Weber 28/36 DM A2), Spulenzündung, Ölinhalt 5,0 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfgang-Schaltgetriebe, a.W. Viergang-Halbautomatik o. Dreistufen-Aut. Borg Warner 35, Vorderradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Stahlblech-Plattformrahmen, Skelettbauweise mit angeschr. Bauteilen, Alu-Motorhaube, v. Querlenker u. Schwingarme, h. Längsschwingarme, rundum hydropneumatische Federung mit Niveauregul., Zentralhydraulik für Zahnstangenlenkung u. Bremse, v. Scheiben, h. Trommeln, Felgen 5,5 J x 15, Reifen 185 HR 15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 3125 mm, L x B x H 4874 x 1803 x 1470 mm, Spur 1516/1316 mm, Gewicht 1290 kg, Tank 65 l

FAHRLEISTUNGEN, VERBRAUCH Vmax 175 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 13 s, Verbr. 10,5 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL DS/ID 1955–75: 1455746 Exemplare, DS/ID 2. Gen. 1967–75: 404243 Ex.



Späte DS setzen auf Rundinstrumente statt auf Futurismus. Fünfgang-Lenk-radschaltung

DATEN
UND
FAKTEN*Jaguar XJ6 4.2, Series III, Baujahr 4/1981*

MOTOR Typ XK 4.2, wassergek. Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 92,5 x 106 mm, Hubraum 4235 cm³, Leistung 205 PS bei 4750/min, max. Drehm. 313 Nm bei 2750/min, Verdichtung 8,7:1, zwei Ventile je Brennraum (in V-Form), betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Mo-

torblock aus Grauguss, trockene Stahl-Zylinderlaufbuchsen, sieben Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung (Bosch L-Jetronic), Bendix-Transistorzündung, Ölkühler für Motor und Automatikgetriebe, Ölinhalt 8,25 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Schaltgetriebe mit Overdrive o. Dreistufen-Automatik (Borg Warner 65 TR1), Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit Hilfsrahmen, vorn doppelte Trapez-Querlenker, Schraubenfedern, hinten ein Längs- und ein Querlenker pro Rad, führende Antriebswellen, zwei Schraubenfed. pro Rad, Differenzialgeh. am Hilfsrahmen, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 6 J x 15, Reif. 195/70 o. 205/70 R15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2865 mm, Länge x Breite x Höhe 4959 x 1770 x 1377 mm, Gew. 1690 kg, Tank 2 x 45,5 Liter

FAHRLEISTUNGEN, VERBRAUCH Vmax 209 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 10,5 s, Verbr. 13,7 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL XJ6/12: 1968-92: 481 716 Ex.; Serie III 3.4, 4.2, 5.3 Litre, 1979-92: 256 342

Fein dekorierte Holzvertäfelung, filigraner Wählhebel. Schminkspiegel diskret im Handschuhfach

stangen, die Armaturentafel mit den unzähligen Kippschaltern und die filigraneren Smiths-Instrumente sind noch schöner. Doch später werden sich diese Petitesse im süßen Dunst katzenhaft geschmeidiger Fahrfreude versenden. Konstruktiv betrachtet, ist der Series III mit dem 68er-Urmodell identisch; er besitzt die gleiche kunstvolle Hinterachse mit vier Federbeinen, den gleichen leisen, elastischen und geradezu bildhauerhaft schönen DOHC-Sechszylinder, die gleichen Abschmiernippel, die Stockhandbremse und den gleichen unverständlich großen Wendekreis.

Auch die Göttin, la Déesse, ist berühmt für ihre Verführungskünste und – ähnlich wie der Jaguar – bekannt für ein einzigartiges Fahrerlebnis. Andreas Becker aus Lindau steuert seine DS 21 Pallas Athene mit der lässigen Präzision des Einspeichenlenkrads auf den Geschäftsleitungs-Parkplatz. Becker ist Automobil-Ästhet, neben der handgeschalteten Fünfgang-Göttin parkt am Seeufer noch ein halbautomatischer NSU Ro 80. Das surreale Einschweben des großen Citroën sorgt bei mir, der sich erst spät mit all dem Genialen und Bizarren der von ihren Skeptikern böse als „zornige Auster“ verschmähten „Grande Berline Francaise“ befasste, für verzückte Blicke.

Die späte Göttin ist schöner

Der edle Farbton „Brun Scarabée“ unterstreicht die betörende Eleganz ihrer Art-déco-dekorierten Stromlinie mit den späten viel attraktiveren Doppelscheinwerfern à la Panhard CT 24 und dem Rekord-Radstand von 3,13 Metern. Das feine „Cuir Noir“ ist hochwertiger als „Hide Biscuit“ im XJ6, es betont die edle Anmutung der Pallas. Im Fond sitzt es sich extrem behaglich. Die Beinfreiheit unter Kopfstützen und Mittelarmlehne ist einer Comtesse würdig, der Teppichboden watteweich. Es dringt nur diskretes Licht durch die getönten rahmenlosen Seitenscheiben. Beckers insektenbraune Göttin der Künste und der Weisheit wirkt im Bestzustand wie von der Odenwälder DS-Manufaktur perfekt restauriert.

Ob sie es ist, verrät er nicht, ich moniere lediglich den fehlenden DS-21-Schriftzug am Heck, die versenkten Türgriffe gefallen mir besser, und Becker ist froh, dass er keine komplizierte DS 21 oder 23 Injection Electronique mit D-Jetronic unterhalten muss. Ich kann ob des bezaubernden Anblicks nicht länger an mich halten und



Langhubiger XK-Sechszylinder mit zwei Nockenwellen und Bosch L-Jetronic. Kesser Augenaufschlag wie bei den technisch sehr ähnlichen Vorgängern Mark X und S-Type.



Behaglichkeit im Fond dank Long Wheelbase sowie des schönen Farbspiels von Orange und Biscuit. Behutsame Modernisierung der 68er-Urform zum Series III durch Pininfarina





Sechszylinder-Einspritzmotor Typ M 130 mit obenliegender Nockenwelle und sieben Kurbelwellenlagern. Zwischenpolster sind ideal mit Automatik-Wählhebel am Lenkrad



Innen ist dieser 280 SE nobel ausgestattet wie ein 300 SEL: Sitzbezüge aus blauem Velours, Kopfstützen im Fond. Hohe Schule bräcqscher Mercedes-Eleganz in Rufweite der Mode



erobere mit seinem Einverständnis den breiten Fauteuil hinter dem Einspeichen-Volant samt Lenkradschaltung. Hinter der endlos langen Frontpartie fühle ich mich erhaben wie ein Steuermann, lasse die Posamenten hinter mir und fahre mich ein auf die transzendente Berlina.

Sie gibt sich erstaunlich temperamentvoll und klingt dabei kernig. La Diva, die auf einem Fluid-Kissen zu schweben scheint, hätte einen leisen V6 vor der Spritzwand verdient. Dienstbare Servo-Hydraulik, wohin ich greife und trete. Die Hydropneumatik der Göttin, dieses komplexe System in den vier Federkugeln eines jeden Rades, gefüllt mit Stickstoff und grünem LHM-Hydrauliköl SAE 0W30, ergänzt durch eine motorgetriebene Pumpe, keinen Kompressor, und einen Druckspeicher, bügelt holprige Straßen verblüffend glatt und sorgt stets für Niveauegleich. Das Prinzip der André Citroën S.A., entwickelt von Paul Magés und André Lefebvre, setzte sich sogar als überlegenes Lizenzprodukt durch; der Rolls-Royce Silver Shadow und der Mercedes 450 SEL 6.9 beweisen es.

Ein W 108 mit Vollausstattung

Mit dem Stern im Gedächtnis sind wir wieder zum Parkplatz der Geschäftsleitung zurückgekehrt. Hätte der dort sehnlichst erwartete Mercedes 280 SE nicht den auffallend normalen Radstand von 2,75 Metern, er käme dem Kenner glatt so elitär vor wie ein 300 SEL 2.8, jenes kurze Interimsmodell mit dem 170-PS-Pagoden-Motor von 1968 bis 1969. Der Sechszylinder-OHC-Motor mit mechanischer Stempelpumpen-Einspritzung wie beim Diesel ist praktisch der gleiche, die Noblesse im Innenraum dank Veloursbezügen mit Zwischenpolstern, Palisanderholzfurnier und Vierfach-Kopfstützen dieselbe.

Ob nun W 108 oder W 109: Für das Gefühl einzigartiger Geborgenheit im S-Klasse-Mercedes der mittleren Sechziger- bis frühen Siebzigerjahre macht das keinen Unterschied. Anders als in Citroën DS 21 und Jaguar XJ6 stellt sich sofort eine tiefe Vertrautheit ein. Vieles wirkt wie aus Kindheit und Heimat, weil ein Strichacht als 200 warmherzige Erinnerungen weckt.

Martin Roscher wählte den silberblauen Hundertachter ganz nach seinem Gusto und verfeinerte ihn hochgradig, wie der kleine 6.3er-Drehzahlmesser und der überdekorierter Radioblenden-Schriftzug 280 SE zeigen. Beim Fahren ist es schön, zu sehen,



DATEN UND FAKTEN

Mercedes-Benz 280 SE, W 108, Baujahr 7/1969

MOTOR Typ M 130 E 28, wassergek. Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 86,5 x 78,8 mm, Hubraum 2778 cm³, Leistung 160 PS bei 5500/min, max. Drehm. 245 Nm b. 4250/min, Verdichtung 9,5:1, zwei parallel angeordnete Ventile pro Zylinder, betätigt über eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle und Schlepphebel, Gegenstrom-Zylin-

derkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Graug., sieben Kurbelwellenlager mit 12 Gegengewichten, mechan. Bosch-Sechsstempelpumpen-Saugrohrinspritzung, Spulenzündung, Ölinhalt 5,5 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Vieregang-Schaltgetriebe, a.W. Fünfganggetr. oder Vieregangautomatik mit hydraulischer Kupplung, Hinterachsantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, hinten Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern, eine querl. hydropneum. Ausgleichsfeder mit Niveauregulierung, rundum Teleskopstoßd., Servo-Kugelumlaufn. Scheibenbremsen, Felgen 6 J x 14, Reifen 185 HR 14

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2750 mm, L x B x H 4900 x 1810 x 1440 mm, Spur 1482/1485 mm, Gew. 1495 kg, Tankinhalt 82 l

FAHRLEISTUNGEN, VERBRAUCH Vmax 190 km/h, Beschl. 0-100 km/h: 10,5 s, Verbr. 13 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 280 SE, 1968 bis 1972: 91 051 Ex., alle 280er (W 108): 227 196 Ex.



Drehzahlmesser und Zeituhr vom 6.3-Liter, Becker Mexico statt Radioblende, ihr Schriftzug blieb



wie der erhabene Stern den Weg weist. Den einstigen Mercedes-Slogan „Ihr guter Stern auf allen Straßen“ verkörpert kein Wagen so authentisch wie ein W 108, der schon als Dritthand-250-S in Weiß ohne Extras und mit Schaltgetriebe alles hatte, was Gediegenheit ausmacht: einen leisen, klangvollen, leistungsfähigen Sechszylinder, eine geräumige, solide Karosserie und eine höchst komfortable Pendelachse, im Grenzbereich gezähmt, nun ja, von einer hydropneumatischen Ausgleichsfeder.

Selbst auf den gleichberechtigten Parkplätzen der Geschäftsleitung spielt der Jaguar eine Sonderrolle, er genießt bei den Gerster-Mitarbeitern die größte Bewunderung. Dem XJ6 gelang es, in allen Serien seine bezaubernden Proportionen beizubehalten. Dem einzigartigen Schnittmuster aus niedrig, breit und lang von Sir William Lyons, dem Jaguar-Gründer und Spiritus Rector, erwuchs über den gestreckten Long Wheelbase ein weiterer Beauty-Effekt.

Es ist typisch für die distinktierte Limousine, dass sich in ihrer edlen Linienführung auch ihre außergewöhnliche Fahrkultur widerspiegelt. Das Fahrwerk mit den beiden isolierenden Hilfsrahmen und der doppelt gefederten, gedämpften und dreifach geführten Hinterachse könnte aufwendiger nicht sein, Stahlfedern erreichen hier fast das Komfortniveau von Luft- oder Gasfedern. Der langhubige Sechszylindermotor mit zwei Nockenwellen und Tassenstößelbetätigung der Ventile gehört zu den schönsten und leisesten seiner Art, obwohl er als 4.2 Litre ein ziemliches Großkolben-triebwerk verkörpert. Besagte splendid isolation eines mühelosen Dahingleitens in antiquarischem Ambiente überträgt sich auch auf den Fahrer, sodass ich es am Ende genieße, den Jaguar über 80 Kilometer zurück nach Hause zu bringen. ■

Heckparade bei der Biberacher Posamentenfabrik von Gustav Gerster. Die DS klingt sanft abfallend aus, 280 SE und XJ6 enden klassisch-stufig

Fazit



Lange Zeit war für mich La Déesse ein kapriziöses Wesen, buchstäblich von einem anderen Stern. Inzwischen begriff ich ihre bizarre Andersartigkeit und empfinde einen extravaganen Fahrernuss mit ihr. Der Mercedes 280 SE bietet mir gewohnte Geborgenheit. Doch einmal mehr verfiel ich am Ende dem betörenden Charme des Jaguar XJ6. Eine noble Limousine, die mich bereits im Stand fasziniert. Alf Cremers

Citroën DS/ID, 1955 bis 1975

Die Hydropneumatik der Göttin ist anspruchsvoll, aber beherrschbar. Die Karosserie in Skelettbauweise rostet arg, Motor und Getriebe sind robust.

KAROSSERIE-CHECK

■ Wer eine DS oder ID kauft, sollte eine Hebebühne zur Verfügung haben, denn nur von unten offenbart die Göttin ihre verwundbarsten Stellen: Es sind die **hinteren Aufnahmen der beiden Längsschwingerlager**. Sie sitzen zwischen Tank und Kofferraum. Ist die DS/ID hier durchgerostet, sieht es auch im Bereich der **Schweller und der Verstärkungen des Plattformrahmens** nicht besser aus. Positiv fällt ins Gewicht, dass sich DS/ID wegen der **Skelettbauweise mit vielen angeschraubten Karosserieteilen** leicht demontieren lassen. Rost nistet sich auch an der **Spritzwand und den A-Säulen** ein. Diese Stellen sind durch den weit vorn liegenden Motor, dessen vierte Zündkerze nur durch ein Loch im Windfangblech zugänglich ist, schwer zu sanieren. Verschleißfreudig zeigt sich das **Interieur**, bis auf die hochwertigen Pallas-Versionen.

TECHNIK-CHECK

■ Der **ursprüngliche DS-Motor** stammt vom Traction Avant ab. Es ist ein OHV-Langhuber mit drei Lagern und Querstrom-Zylinderkopf. Ab 1965 kamen fünffach gelagerte Triebwerke mit mehr Leistung zum Einsatz. Beide Motortypen haben nasse Laufbuchsen, sie erreichen Laufleistungen über 200.000 km. Die **Hydropneumatik plus Zentralhydraulik**, ab 1966 auf mineralisches, grünes LHM-Öl umgestellt, ist kein Hexenwerk, oft muss man nur die **Federkugeln** ersetzen. Die **Halbautomatik** ist robust, bei der Borg Warner BW35 (ab 9/1971) auf Ölwechsel achten.

PREISE

Bei Einführung 10/1967 (Citroën DS 21 Pallas) 14.740 Mark
Classic-Analytics-Preis 2026 (Zustand 2/4) 27.900 / 6200 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 73,82 / 289,99 Euro

ERSATZTEILE

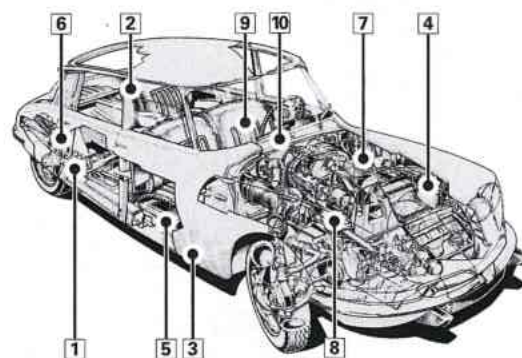
■ Die Ersatzteillage für die Göttin ist ihrem Kultstatus angemessen. So hält Spezialist „Der Franzose“ in Vechta mit seinem DS/ID-Katalog ein großes Teilesortiment bereit. Auch Werkstattliteratur, Preislisten und Prospekte offeriert der Inhaber Ansgar Ölberding (franzose.de).

CLUBS UND SPEZIALISTEN

DS-Club Deutschland e.V., Gerrit Koch (Präsident), Klingenberg 7-9, 23552 Lübeck, Tel. 0451/702200, dsclub.de
Volker Hammes (Wartung, Reparatur, Restaurierung), Daimlerstr. 17, 41564 Kaarst, Telefon 021 31/590401, volker-hammes.de
Der Schneider, Inh. Stefan und Josef Schneider e. K., Rosenfelder Straße 5, 72361 Geislingen, Telefon 07433/8508, fahrzeuge-schneider.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Aufnahmen h. Schwingenlager | 6 Quertraverse h., Skelettgerüst |
| 2 Seitenscheiben u. Dachrahmen | 7 Federkugeln und Druckspeicher |
| 3 A-Säulen, C-Säulen, Spritzwand | 8 Haupt- und Pleuellager |
| 4 Zentralhydr. Lenkung, Bremse | 9 verschleißanfälliges Interieur |
| 5 Schweller, Plattformrahmen | 10 Justierung 4-Gg.-Halbautomatik |



Das Bild zeigt einen Citroën DS 21 Carburateur von 1967

Alltagstauglichkeit	★★★★	Unterhaltskosten	★★★★
Ersatzteillage	★★★★	Verfügbarkeit	★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★	Nachfrage	★★★★

Jaguar XJ6/XJ12, Series III, 1979 bis 1992

Die XJ der dritten Serie wurden während ihrer Bauzeit kontinuierlich besser. Der Antrieb verlangt nach mildem Schongang, die Elektrik ist launisch.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die dritte XJ-Serie profitierte im Laufe ihrer Bauzeit von kontinuierlichen Qualitätsverbesserungen und gilt als rostresistenter als der komplett unter British-Leyland-Regie gebaute Vorgänger. Trotzdem gammeln auch späte Exemplare an **Kotflügeln und Stehblechen**, um den vorderen und hinteren **Scheibenrahmen** sowie am **Fuß der A-Säulen**. Auch die Schweller sind oft korrodiert, meist an den **Innenseiten der hinteren Radhäuser**. Typisch für vernachlässigte Exemplare sind **abgeplatztes Holz furnier**, **rissiges Leder**, eine bisweilen **streichende Interieur-Elektrik** und **muffiger Geruch**.

TECHNIK-CHECK

■ Die **Motoren und Getriebe** sind langlebig, schonende Behandlung und fachgerechte Wartung vorausgesetzt. Das Motoröl sollte vor allem bei den langhubigen Sechszylindern nicht zu dünnflüssig sein, 20W-50 ist ideal. Kundige Jaguar-Schrauber wechseln beim V12 die **Zündkerzen**, ohne den Klima-Kompressor abzuschrauben. Auch das Wechseln der **hinteren Bremscheiben und -beläge** gelingt, ohne die Hinterachse samt Fahrschemel auszubauen. Eine Achillesferse ist die **zweiteilige Grafitstange**, die beim V12 die Kurbelwelle zum Getriebe abdichtet.

PREISE

Bei Einführung 10/1979 (Jaguar XJ6 4.2) 51.850 Mark
Classic-Analytics-Preis 2026 (Zustand 2/4) 18.700 / 4500 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 73,82 / 189,23 Euro

ERSATZTEILE

■ **Verschleißteile** bekommt man problemlos, auch weil vieles nachgefertigt wird, die Qualität schwankt jedoch stark, und die Preise haben angezogen. **Blech-Ersatz** ist teilweise schon rar. Für den 4,2-Liter-Sechszylinder sind komplette **Zylinderköpfe und Ansaugbrücken** lieferbar. Nicht Jaguar Heritage sichert die breite Versorgung, sondern vor allem freie Spezialisten wie limora.com, sngbarratt.com oder bastuck.de

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Jaguar Association Germany (JAG) e.V., In der Baut 8, 45731 Waltrop, Telefon 01 76/6232 1420, jaguar-association.de
Automobile Gath, Opelstraße 16, 64646 Heppenheim, Telefon 01 77/549 24 17, automobile-gath.de
M & R Automobile, Klaus-Jürgen Müller, Renate Günther, Dieselstraße 23-25, 85232 Günding, Telefon 081 31/842 10, mr-autoclassic.de

SCHWACHPUNKTE

- | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Kotflügel und Stehbleche | 2 Windschutzscheibenrahmen | 3 Schweller und A-Säulen | 4 Radläufe und Endspitzen | 5 Kofferraumboden, Reserveradwanne | 6 Hoher Ölverbrauch, Lagerschäden | 7 Standschäden Bosch L-Jetronic | 8 Zündkerzen, Klimaanlage (V12) | 9 Fahrwerkselenke (abschmieren) | 10 Interieur (Holz, Leder), Elektrik |
|----------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|

Das Bild zeigt einen Jaguar XJ6, Series I von 1968

Alltagstauglichkeit	★★★★	Unterhaltskosten	★★★★
Ersatzteillage	★★★★	Verfügbarkeit	★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★	Nachfrage	★★★★

Mercedes-Benz 250 S bis 300 SE, W108

Der komplexe Blechaufbau der Rahmen-Bodenanlage macht eine Restaurierung aufwendig. Auch die Überholung der robusten Technik kostet.

KAROSSERIE-CHECK

■ Der 108er verfügt über eine selbsttragende Karosserie. Im Daimler-Benz-Jargon heißt das Bodenblech jedoch Rahmen-Bodenanlage, weil es aus vielen verstärkenden Längs- und Querprofilen besteht. Mangels Hohlraumversiegelung beißt hier der Rost gnadenlos zu. Auf der Hebebühne zu prüfen sind vor allem die **Kühlertraverse**, die sogenannten **„Bananenbleche“**, die sich von den Radkästen bis zur Spritzwand erstrecken, die **vorderen Längsträger**, die **Schweller samt Wagenheberaufnahmen** und der **Bereich um die Hinterachse** (Schubstrebenlagerung, Stoßdämpferdome). Vorsicht: Oft wurden die einst billigen 108er mit Überziehbölen notdürftig reparaturgeschweißt.

TECHNIK-CHECK

■ Die **Sechszylinder-Motoren** M 129 (250 S/SE), M 130 (280 S/SE) und M 189 (300 SE) erreichen bei schonendem Betrieb hohe Laufleistungen, mögen allerdings kein Dauervollgas. Dies beantworten sie mit **erhöhtem Verschleiß an Kolbenringen und Zylinderwänden**, hoher Ölverbrauch (bis 1,5 Liter auf 1000 km sind zulässig) und Auspuffbläuen sind die Folge. Eine Kompression von mindestens 10,5 bar pro Zylinder sollten auch die noch robustesten **V8-Motoren** M 116 (3.5/200 PS) und M 117 (4.5/195 PS, nur USA-Export) aufweisen. Die DB-Viergangautomatik mit hydraulischer Kupplung schaltet spürbar, bei **verzögerten Schaltvorgängen** sind verschlissene Bremsbänder häufig die Ursache.

PREISE

Bei Einführung 1/1968 (Mercedes-Benz 280 SE) 18.590 Mark
Classic-Analytics-Preis 2026 (Zustand 2/4) 23.500 / 5800 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 73,82 / 211,23 Euro

ERSATZTEILE

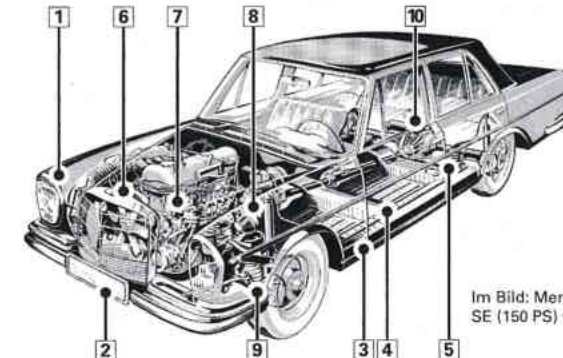
■ Nicht alle Ersatzteile für den Typ 108 sind bei Mercedes-Benz Classic und bei freien Teilespezialisten wie niemoeller.de, karasch-mb.com, sls-hh-shop.de oder augemobile.de noch lieferbar. Doch ist das Sortiment breit genug, um die **Betriebssicherheit** zu gewährleisten.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V. (MBIG), Im Hang 16, 52428 Jülich, Tel. 024 61/3498 24, www.mbig.de
Verein der Heckflossenfreunde e.V. (vdh), Weidenbacher Str. 11, 91737 Ornbau, Tel. 098 26/91 66, mercedesclubs.de
Fa. Günter Lehmann, Inh. Martin Guggemoos, Krottenseer Hauptstr. 16, 91284 Neuhaus a. d. Pegnitz, 091 56/1447, guenter-lehmann.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1 Kotflügel und „Bananenblech“ | 6 Einspritzpumpe, D-Jetronic |
| 2 Kühlertraverse | 7 Kolbenringe, hoher Ölverbrauch |
| 3 Schweller, Wagenheberaufn. | 8 Bremsbänder, hydraul. Kupplung |
| 4 Längsträger vorn | 9 Tragelenke Vorderachse |
| 5 Hinterachsaufnahmen | 10 hydropneum. Ausgleichsfeder |



Im Bild: Mercedes 250 SE (150 PS) von 1965

Alltagstauglichkeit	★★★★	Unterhaltskosten	★★★★
Ersatzteillage	★★★★	Verfügbarkeit	★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★	Nachfrage	★★★★