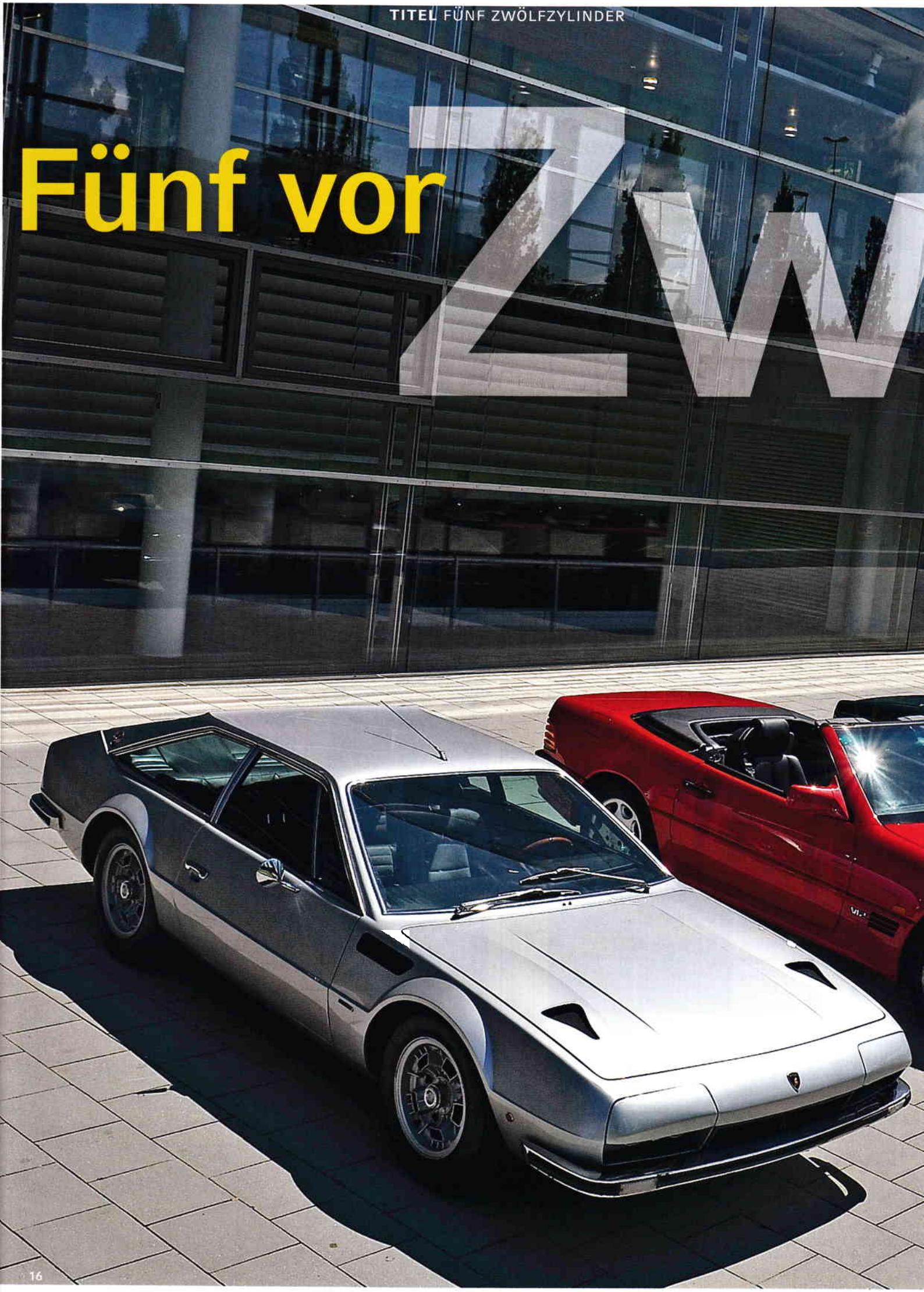
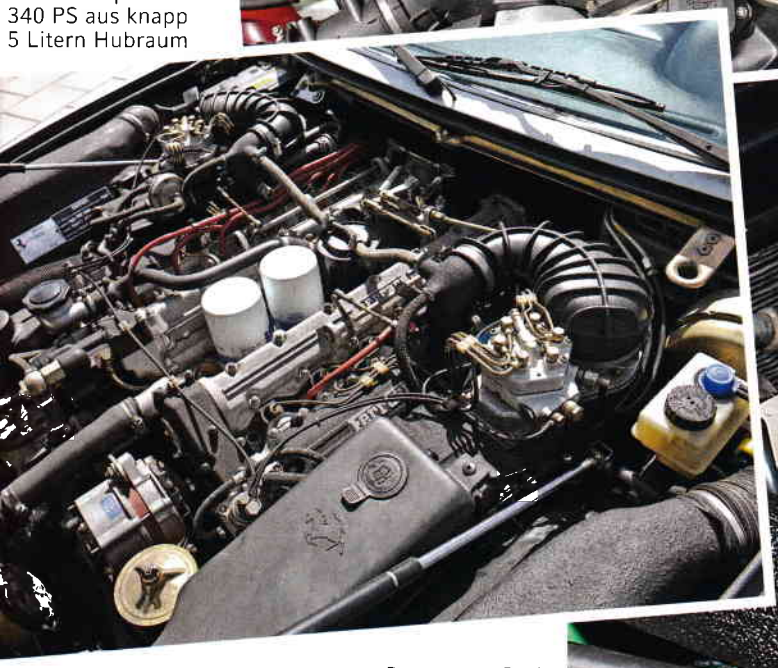
Fünf vor Zw



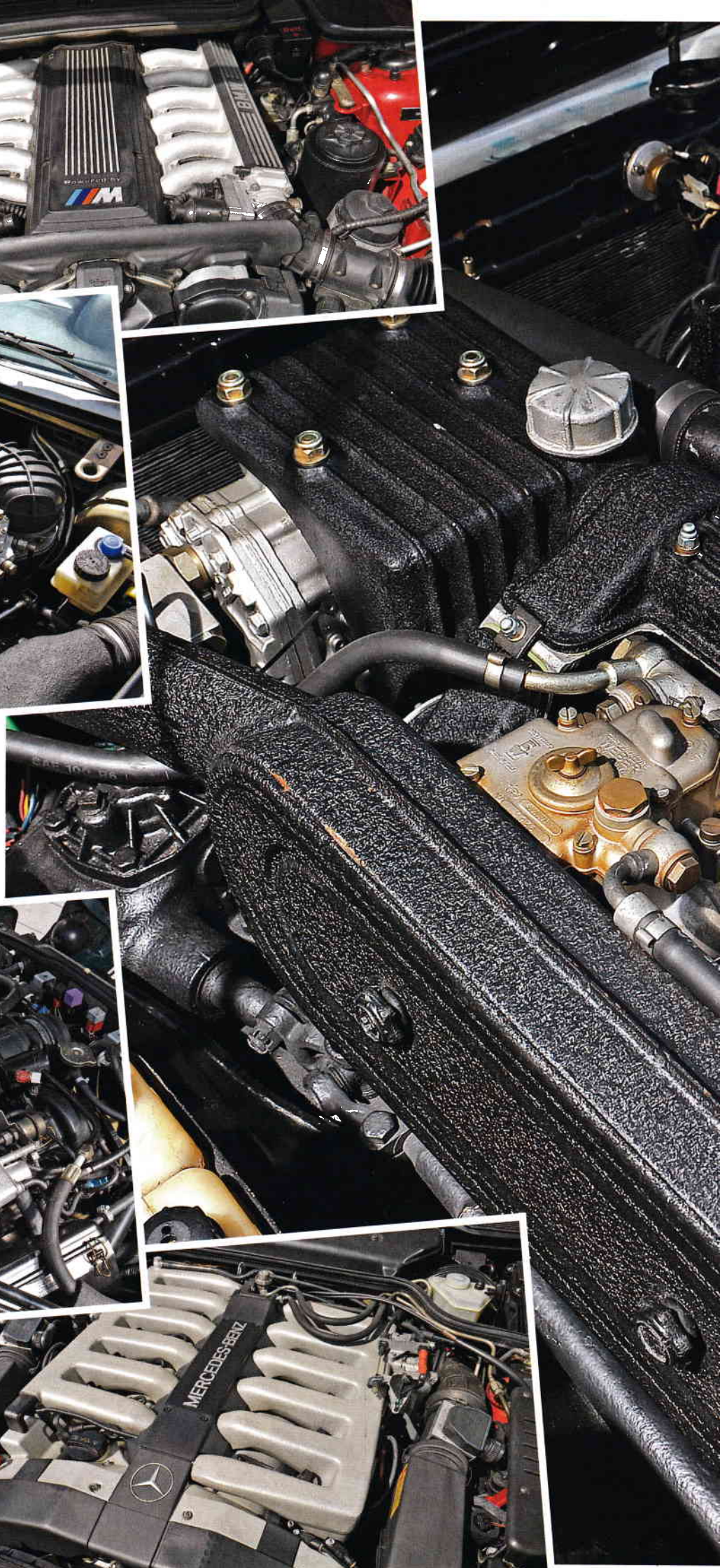
ölf

Dem Zwölfzylinder geht es an den Kragen. Downsizing, CO_2-Limit, Flottenverbrauch. Motor Klassik will dem ebenso sanften wie gewaltigen König des Verbrennungsmotors ein Denkmal setzen. Fünf charismatische V12-Klassiker laufen sich schon mal warm.

Nur der Motor ist beim 850 CSi M-signiert. Der BMW-V12 hat zwei Nockenwellen, 24 Ventile. Das reicht für 380 PS aus 5,6 Litern



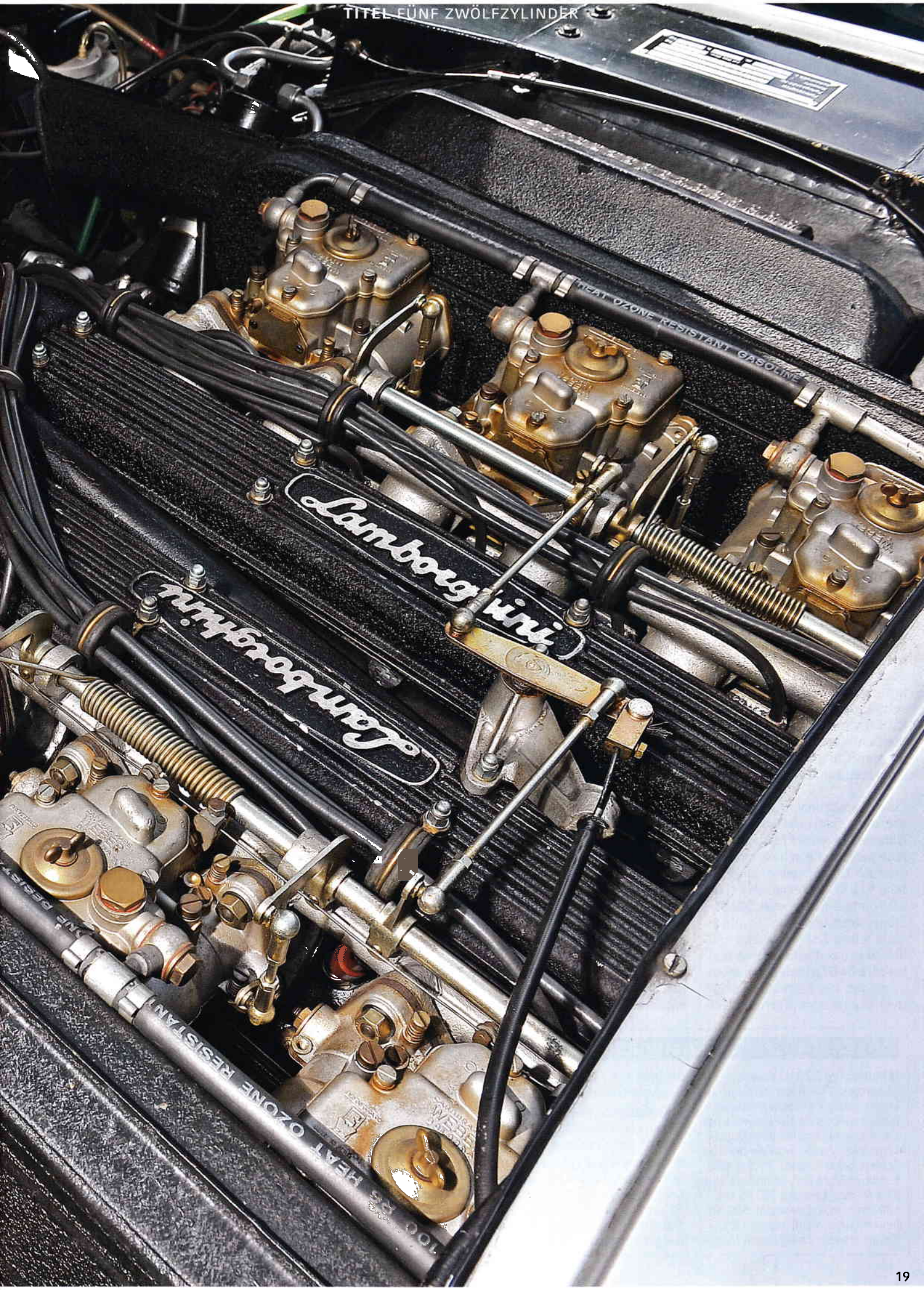
Moderne Zeiten spiegelt der legendäre Colombo-V12 von Ferrari. Bosch K-Jetronic statt Weber-Sixpack. 340 PS aus knapp 5 Litern Hubraum



Den ersten Preis für Motor-Ästhetik verdient der epochale Vierliter-Lamborghini-V12 mit 350 PS. Die Weber-Batterie krönt die Kunst

Schläuche und Kabel wuchern wild im Jaguar-Motorraum. Vom 5,3 Liter großen Single-OHC-V12 sieht man wenig. 264 PS aus 5,3 Litern

Ausgerechnet im unscheinbaren 600 SL lauert der größte, aufwendigste und stärkste V12. Sechs Liter, vier Nockenwellen, 48 Ventile, 395 PS


Lamborghini
Lamborghini
HEAT OZONE RESISTANT GASOLINE

Der imposante Zweipluszwei-Bolide 850 glänzt mit zeitlosem Design, das verzögert die Klassiker-Reife

Integralsitze aus feinstem Leder, üppige Ausstattung, souveräne Leistung. Der 850 CSi begeistert

Der Mythos Zwölfzylinder lässt sich sachlich begründen, er lebt aber in erster Linie von Emotionen. Höchste Laufkultur dank perfektem Massenausgleich und enorme Drehfreudigkeit durch kleine Zylindereinheiten wären die rationalen Argumente. Gefühlt steht der Zwölfzylinder als Symbol für Luxus und Höchstleistung. Er bleibt eine kostbare Rarität, selbst so talentierte Maschinenbauer wie Maserati, Porsche oder Alfa Romeo trauten sich mit ihm nicht in die Serie. Wie schön, dass ein Klassiker mit Zwölfzylinder keine Utopie bleiben muss. Ab 10 000 Euro ist man Clubmitglied, V12-Limousinen zahlen nur die Hälfte.

Jeder Autoliebhaber träumt davon, den Gipfel des Olymp zu erklimmen. In jeder Phantasie-Garage parkten sie schon, eine Jaguar XJ 12-Limousine, ein Porsche 911 S, ein Ferrari 365 GTB 4 Daytona, ein Mercedes 300 SL-Flügeltürer oder ein Lamborghini Miura. Immerhin sind drei Klassiker aus dieser fiktiven Ikonospäre Zwölfzylinder. Das zeugt schon von der Faszination exlusiver, ja exzessiver Technik. Nur

Der 850 ist viel strömungsgünstiger, als er aussieht, Cw-Wert 0,29

Klappscheinwerfer schaffen eine niedrige Front

BMW-Designer Klaus Kapitza schuf einen harmonischen, kraftvollen Wagenkörper

DATEN UND FAKTEN BMW 850 CSi, E 31

■ **Motor:** Typ S 70 (M-Power), wassergek. V12-Motor (60 Grad) aus Leichtmetall, 7 Kurbelwellenlager, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank, Antrieb über Duplexkette, zwei Ventile pro Zylinder über Schlepphebel betätigt, Hydrostößel, Hubraum 5576 cm³, Bohrung x Hub 86 x 80 mm, Leistung 380 PS bei 5300/min, max. Drehmom. 550 Nm bei 4400/min, Verdichtung 9,8:1, Saugrohreinspritzung Bosch Motronic DME M 1.7 (doppelt) , geregelter Katalysator, Ölinhalt Motor 7,5 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, ASR, Sperrdiff. 25 Prozent, Getrag-6-Gang-Getriebe

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Doppelgelenkachse, McPherson-Federbeine, untere Querlenker, Stabilisator. Hinten mitlenkfähige Integralachse mit Hilfsrahmen, Längs- und Querlenkern (5 pro Rad), Stabilisator, Niveauregelung, aktive Fahrdynamik-Regelung (ASC, DSC), ZF-Servo-Kugelumlauflenkung, Scheibenbremsen, ABS, Räder 8J x 17 oder 9J x18, Reifen 235/45 ZR 17 oder wahlweise 265/40 ZR 18.

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe: 4780 x 1855 x 1330 mm, Radstand 2680 mm, Spur vorn/hinten 1554/1562 mm, Gewicht 1865 kg, Tankinhalt 90 Liter.

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit 250 km/h (abgeriegelt), Beschl. von 0 - 100 km/h in 5,7 s, Verbrauch 14,8 Liter Super 98 Oktan auf 100 km.

■ **Bauzeit und Stückzahl:** BMW 850 CSi 1992 bis 1996: 1510 Expl.; 840 Ci 1993 bis 1999 7803 Expl., Alle E31 30 621 Expl. 1989 bis 1999

DATEN UND FAKTEN FERRARI 412, TYP F 101

■ **Motor:** Typ F 101 E 070, wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad) aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, 7 Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderbank, Antrieb durch Kette, zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, Hubraum 4943 cm³, Bohrung x Hub 82 x 78 mm, Leistung 340 PS bei 6500/min, spez. Leistung 68,8 PS pro Liter, max. Drehm 451 Nm bei 4200/min, Verdichtung 9,6:1, ein mechanisches Einspritzsystem Bosch K-Jetronic pro Zylinderbank, elektron. Zündung Marelli, Ölinhalt Motor 18,5 L, G-Kat Version 325 PS bei 6300/min.

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, ZF-Sperrdifferenzial (40 Prozent), Fünfgang-Getriebe mit Zweischeiben-Trockenkupplung (ab '86) oder Dreigang-Wandler Automatik GM Turbo-Hydramatic 400.

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Stahlblechkarosserie, Gitterrahmen (Rohrkonstruktion). Vorn und hinten Doppelgelenkachse mit Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, Gasdruck-Teleskopstoßdämpfer, Niveauregulierung an der Hinterachse. ZF-Servolenkung mit Schnecke und Rolle, vier innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS. Räder Cromodora 180 TR 415, Reifen Michelin 240/55 VR 415 TRX.

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe: 4810 x 1800 x 1314 mm, Radstand 2700 mm, Gewicht 1390 kg, Tank 120 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 250 km/h, 0 bis 100 km/h in 6,7 s, Verbrauch 19,5 Liter

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Alle Ferrari 400 inkl. 365 GT4 2 +2 1972 bis 1989: 2908 Stück. Ferrari 412 1985 bis 1989: 576 Exemplare

Ausgeklappt wirken die Leuchten unorganisch

Cromodora-Aluräder mit Michelin TRX bereift

Der 400er-Urtyp 365 GT 4 2+2 hatte noch je drei Rückleuchten. Stoßfänger in Wagenfarbe beim 412

Mittelkonsole mit Wählhebel zur Pilotenkanzel ausgeformt. Feines dunkelblaues Connolly-Leder

fünf Automarken weltweit haben sich von 1950 bis 1990 serienmäßig einen V12 gegönnt.

Für die Supersportwagen Ferrari und Lamborghini bedeutete ein solch komplizierter Hochleistungsmotor die Daseinsberechtigung schlechthin. Vier obenliegende Nockenwellen, direkte Betätigung der Ventile über Tassenstößel, Alublock mit nassen Zylinderlaufbuchsen. Dieses Rezept kristallisierte sich bei den Ferrari-Konstrukteuren Gioacchino Colombo, Aurelio Lampredi und Giotto Bizzarini rasch als Optimum heraus. Der Lamborghini-Vierliter stammt von dieser Schule ab. Auch Jaguar-Patriarch Sir William Lyons erkannte das enorme Leistungs- und Prestigepotenzial eines V12 und ließ das Triebwerk des Prototypen XJ13 von Harry Mundy für die Serie zähmen.

BMW stellte nach der Ölkrise Anfang der Siebziger einen fiktiven V12 infrage und ging mit dem 745i den durstigen Irrweg des aufgeladenen Reihen-Sechszylinders. Bis sich BMW-Motorenentwickler Karlheinz Lange und sein Team der Herkulesaufgabe stellten und einen komplett neuen Alu-V12 kreierten. Kette statt Zahnriemen, Siliziumbeschichtete Zylinder sparen die

Der von Pininfarina gestylte Ferrari ist eine unerhört imposante Erscheinung, die Maße belegen es

DATEN UND FAKTEN JAGUAR V12

■ **Motor:** Typ XK V12 H. E., wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad) aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank, über Kette angetrieben. Parallel hängende, über Tassenstößel betätigte Ventile. May-Fireball-Brennraum, Hubraum 5343 cm³, Bohrung x Hub 80 x 70 mm, Leistung 264 PS bei 5250/min, max. Drehmoment 377 Nm bei 2750/min, elektron. Benzineinspritzung Bosch-Lucas, elektron. Zündung, G-Kat, Ölinhalt Motor 10,8 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial, Automatikgetriebe GM Turbo-Hydra-Matic 400 mit hydraul. Drehmomentwandler und Dreigang-Planetengetriebe.

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen, vorn Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Führungsarmen, Längslenkern und mitführenden Halbachsen, zwei Schraubenfedern pro Rad mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen mit ABS, Räder 6J x 15, Reifen 215/10 VR 15

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe: 4960 x 1770 x 1370 mm, Radstand 2865 mm, Gewicht 1910 kg, Tankinhalt 2 x 45,5 Liter.

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 223 km/h, Beschleunigung von 0-100 km/h in 8,9 s, Verbrauch 18,5 Liter auf 100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Jaguar XJ 12 Serie III von 1979 - 1992, 18769 Expl., alle XJ V12: 49789 Stück

Laufbuchsen, BMW-untypische Schlepphebel betätigen die Ventile. Der erste deutsche Nachkriegs-V12 im Personenwagen nahm Gestalt an. Eine konstruktiv schön gewachsene Maschine mit 300 PS und 450 Newtonmetern. Sein unerwartetes Debüt im rundum vorzüglich gelungenen neuen Siebener traf das Selbstbewusstsein der Mercedes-Konkurrenz mitten ins Mark. Daimler-Benz reagierte rasch und setzte mit dem Sechsliter-M120 noch eins drauf. Vier Nockenwellen statt zwei, vier Ventile, 395 PS und 570 Newtonmeter.

Schließlich hatten die Untertürkheimer bislang das V12-Monopol, wenn auch bei Schwer-Lastwagen mit dem Dieselmotor OM 404, 12 Liter, 430 PS, 1380 Newtonmeter. Raffiniert komponierten die Benz-Motorenkonstrukteure aus zwei 24V-Sechszylindern mit neuem Alu-Kurbelgehäuse ihren V12. Doch der M-gepowerte, nun 5,6 Liter große V12 im BMW 850 CSi zog trotz simplerer Konstruktion fast gleich.

Der brillantrote Bolide öffnet uns nun als Erster das himmlische Tor zum Zwölfzylinder. Vor dem Start, in dessen Folge nur ein unmerklicher Leerlauf spürbar wird, ist ein Blick unter die

Schöne Proportionen wie eh und je. Breit, flach niedrig. Langer Radstand trotz ausladendem Heck

Die letzten Baujahre vom XJ 5.3 hießen schlicht V12

Die filigane Chromzier verrät das XJ-Debütjahr 1968

Dem Interieur ist das Update bis auf das Ford-Lenkrad und ein paar billige Schalter gut bekommen

Kompakt, kantig, kurzer Radstand, große Räder. Der Jarama ist nicht schön, aber voll knistender Spannung

Flache Lenkradposition wie bei Ferrari, Leder wohin das Auge blickt. Grob gedrechselte Schalter

Aluräder mit Zentralverschluss

Lieber böser Blicke mit aufgesetzter Brille als aufgeklappte Glupschaugen

Fastback mit kleiner Abrisskante im Dach. Marcello Gandini schuf einen großen Individualisten

Haube fürs V12-Vorspiel Pflicht. Alles schön geordnet, symmetrisch gestylt, cleaner BMW-Maschinenbau, gekrönt vom M-Emblem, das hier einmal nicht für brachiale Leistung steht, sondern fürs feine Herauskitzeln stiller Reserven. Schließlich ist so ein V12 ein Weltkulturerbe des Motorenbaus und kein brüllendes Monster. Das GT-Coupé 850i avancierte mit der neuen, mitlenkfähigen Integralachse zum Technologieträger.

Erst als behutsam leistungsgesteigertes Topmodell 850 CSi wirkt das zurückhaltend gestylte Zweipluszwei-Coupé richtig rund. Man merkt es beim Fahren, spürt den gewaltigen Antritt des entfesselten Zwölfzylinder, der mit einer Überdosis Drehmoment jedes Zurückschalten über 2000/min verhindern will.

Das sich sehr exakt schaltende Sechsgang-Getriebe ist streng genommen also gar nicht nötig. Wem der 850 CSi mit seinem ungefilterten Hang zum Davonstürmen zu vehement ist, der kann ihn auch elektronisch an die Leine legen. Dann schaltet der lässige 850-Pilot in die Komfortstellung der elektronischen Mo-

DATEN UND FAKTEN LAMBORGHINI JARAMA 400 GT

■ **Motor:** Typ L 405, wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad), Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, 7 Kurbelwellenlager, je zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderbank, kettengetrieben, zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt. Hubraum 3929 cm³, Bohrung x Hub 82 x 62 mm, Leistung 350 PS bei 7500/min, spezifische Leistung 89,2 PS pro Liter, max. Drehm. 400 Nm bei 5500/min, Verdichtung 10,7:1, sechs Weber Horizontal-Doppelvergaser Typ 40 DCOE, Transistorzündung, Ölinhalt Motor 14,3 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Fünfgang-Getriebe, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung. a.W. Differenzialsperre

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn und hinten Doppelgelenk-Querlenkerachse mit je zwei Trapez-Dreieckslenkern pro Rad und Schraubenfedern. Teleskopdämpfer und Kurvenstabilisatoren. ZF-Lenkung mit Schnecke und Rolle. Scheibenbremsen mit Zweikreis-Bremssystem und 2 Bremskraftverstärkern, Räder 7J x 15, Reifen 215/70 VR 15.

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe: 44850 x 1820 x 1190 mm, Radstand 2380 mm, Gewicht 1480 kg, Tankinhalt 100 Liter.

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit 249 km/h, Beschleunigung von 0-100 km/h in 6,9 s, Verbrauch 19,8 Liter/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Lamborghini Jarama von 1970 bis 1976: 332 Exemplare, davon Jarama 177 Expl. und Jarama S mit 365 PS-Motor und Servolenkung: 155 Stück

Signalrot und 600 SL, das wurde selten gewünscht. Heute wirkt die einst mutige Wahl reizvoll

tor-Leistungsregelung EML. Die Drosselklappen öffnen sich nicht gar so weit und man spart zwei bis drei Liter auf Hundert. 13 Liter sind dann realistisch, schlimmer ist jedoch, dass man sich um die hohen Oktaven des Zwölftöners beim Ausdrehen bringt.

Akustisch ist der 850 CSi ein Erlebnis, der feingeistige Zwölfzylinder kennt nicht das schmutzige, jedoch sehr coole Bassgrummeln eines US-V8. Er liebt die hohen Töne, die nicht minder berauschend klingen. Das Interieur des 850 CSi ist zwar gediegen mit Leder ausgeschlagen, aber ein Optimum an Funktionalität neigt gerne zur Nüchternheit. Leider schreit selbst ein brillantroter 850 CSi seine geballte Ingenieurs-Kompetenz nicht heraus. Er ist ein stiller Star, eher unterschätzt, auch deshalb, weil er kein präpotentes Cabriolet ist.

Der signalrote Mercedes 600 SL gibt sich zwar offen und virtuos dank der ballettösen Feinmotorik seines elektrohydraulischem Verdecks. Trotzdem teilt er das Understatement-Schicksal mit dem 850 CSi. Jeder hält ihn für einen leichtfüßigen 300 SL-24, der 600 SL ist ebenso verkannt wie unterbewertet. Wenn

Sechs Instrumente wie in der S-Klasse, Mittelkonsole als Schaltzentrale. Einfach ergonomisch

Patentierte Riffelglasleuchte, selbstwusster Schriftzug

Harmonisch integrierte Scheinwerfer statt Vieraugen-Gesicht

Dieses Sacco gefällt. Der R129 war das Lieblingskind des Daimler-Chefdesigners

DATEN UND FAKTEN MERCEDES-BENZ 600 SL, R 129

■ **Motor:** Typ M 120, wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad) aus Leichtmetall, beschichtete Elnisil-Zylinderlaufbahnen, 7 Kurbelwellenlager, zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen pro Zylinderbank, vier v-förmig hängende Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, Hubraum 5987 cm³, Bohrung x Hub 89,0 x 80,2 mm, Leistung 394 PS bei 5200/min, max. Drehmoment 570 Nm bei 3800/min, Verdichtung 10:1, elektronische Einspritzung Bosch LH-Jetronic, elektronische kennfeldgesteuerte Zündung, Ölinhalt Motor 9,5 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Antriebsschlupfregelung (ASR), Viergang-Wandlerautomatik mit Sport/Economy-Programm

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende offene Stahlkarosserie mit Alu-Coupédach, Alu-Verdeckklappe und elektrohydraulischem Verdeck. Vorn Dämpferbein-Vorderachse, Schraubenfedern, Querlenker und Stabilisator. Hinten Raumlenkerachse (Fünflenkerachse) mit doppelten Querlenkern, Zug- und Schubstreben. Schraubenfedern und Stabilisator. Adaptives Dämpfersystem ADS und Niveauregulierung (Hinterachse). Servo-Kugelumlauflenkung, Scheibenbremsen mit ABS, Räder 8J x16, Reifen 225/55 ZR 16

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe: 4465 x 1812 x 1285 mm, Radstand 2515 mm, Gewicht 1980 kg, Tankinhalt 80 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch** Vmax 250 km/h (abgeriegelt), Beschleuigung von 0-100 km/h in 6,5 s, Verbrauch 18,7 L/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** R 129, 1989 - 2001: total 204 940 Expl., 600 SL/ SL 600, 1992-2001: 11 089 Stück

Fünf Charaktertypen mit V12-Triebwerk decken ein Preisspektrum von 10 000 bis 50 000 Euro ab.

Die Fotos entstanden mit freundlicher Unterstützung der Mercedes-Benz Niederlassung München

er sich das Coupédach aus der Garage aufsetzt, wird er gar zum perfekten Rivalen des bayerischen Gran Turismo. Beide verkörpern das typische Temperament ihrer Marke. Der BMW mit sportlicher Attitüde, der Mercedes gibt dagegen den Boulevard-Cruiser, der säuselnd, aber nachdrücklich davonschwebt. Die fahrdynamischen Werte sprechen klar zugunsten des BMW, der aus weniger Leistung mehr macht und dank seiner überlegenen Hinterachskinematik höhere Kurvengeschwindigkeiten erlaubt. Dem gesetzteren 600 SL ist solcher Extremsport fremd.

Wenn man sie in Ruhe lässt, schaltet die Automatik rasch hoch in den Vierten und dabei bleibt es auch, normalerweise. Kraft ist stets im Überfluss vorhanden, ein Druck aufs Pedal, und der 600 SL schießt nach vorn, da erwachen die knapp 400 PS, fauchen übermütig am Überholten vorbei. Kein Kickdown, alles im Vierten.

Für den Verbrauch ist diese Lässigkeit gut, auch für die Nerven. Zwölfzyinder bedeutet eben viel mehr „Du kannst" als „Du musst". Leistung im Überfluss entspannt. Dieses wohl essentiellste aller Zwölfzylinder-Gefühle vermittelt vor allem die Jaguar XJ-Limousine. In ihrer kommoden Leistungsentfaltung ist sie duchaus mit dem 600 SL vergleichbar. Die phlegmatisch wirkende GM-Dreigang-Automatik schaltet gar nicht gerne zurück, weil sie mit dem fülligen Drehmoment des V12 stets zufrieden ist. Einmal mehr gibt der Jaguar den leisesten V12 im Vergleich. Sein aufwendiges Fahrwerk mit isolierend aufgehängten Fahrschemeln und einer geschmeidig gefederten, exakt geführten Hinterachse ist ganz auf Komfort getrimmt.

WELLNESS IM JAGUAR

Geborgenheit ist das große Thema des Jaguar, Wellness unterwegs. Der Stress bleibt draußen, wenn man die Fahrertür ins Schloss fallen lässt und sich in die maßgeschneiderte Sitznische einfädelt. Der Jaguar vermittelt anders als die perfekten Technokraten 850 CSi und 600 SL echtes Oldtimer-Feeling, seine Bedienung erfordert Sorgfalt, und man muss mit kleinen Unzulänglichkeiten leben. Schlüssel, Scheibenwischer, Tank-Ritual, alles dauert etwas länger, fordert Einfühlungsvermögen. Wenn man den Jaguar mag, führt er einen stummen Dialog mit einem.

Selbst der eindrucksvoll vorfahrende Ferrari 412 giert nicht unbedingt nach Drehzahlorgien, es gehört sich einfach nicht für ein distinguiertes Herrenfahrerauto. Sein legendärer Colombo-V12 mit vier obenliegenden Nockenwellen hat inzwischen die gesetzte Reife von fast fünf Litern Hubraum erlangt, 412 mal 12 gleich 4944 Kubik, doch die Nenndrehzahl liegt immer noch bei ambitionierten 6500 Touren.

Die Dreigangautomatik von GM sehnt sich nicht nach solchen Spitzen, sie schaltet angenehm früh hoch, 450 Newtonmeter entsprechen jenem satten Drehmoment-Polster, das der Wandler von heimischen Cadillacs kennt. Es ist schon wahrhaftig beeindruckend, wie nachdrücklich der 412 ab 1500 Touren in Fahrstufe 3 nach vorne stürmt, ohne dass es wie ein Kraftakt wirkt. Er faucht dabei, heult, kreischt und trompetet, dass es eine wahre Freude ist, bis er bei Tempo 200 und 5500/min, dem selbst auferlegten Schon-Limit, schließlich ankommt. Sein Connolly-gepolstertes Interieur riecht wie ein Schuhsalon, die üppige Mittelkonsole erinnert an einen Business-Jet. Der 412 mag als lupenreiner GT lieber reisen als Sport treiben, sein Handling leidet unter Gewicht und Größe. Wer es wirklich eilig hat, sollte lieber Testarossa fahren.

Oder Lamborghini Jarama, der wild davonstürmt, sich nach hohen Drehzahlen sehnt und mit kurvengierigem kurzem Radstand schmale gewundene Landstraßen aufspürt. Der Jarama gibt ganz und gar den Hochleistungs-Zwölfzylinder alter Schule, der sich erst oberhalb von 4000/min wohlfühlt, der seine Lebensfreude noch mehr rausschreit wie der schon graumelierte Ferrari.

Das leichtgängige exakte Getriebe fungiert dabei als präziser Taktstock für das frenetische Konzert unter der mit neckischen Naca-Lufteinlässen verzierten Haube. Der Jarama war Ferrucio Lamborghinis Liebling, wenn man ihn fährt, versteht man, warum.

TEXT **ALF CREMERS**
BILD **HARDY MUTSCHLER**

KAUFBERATUNGEN AUF SEITE 26 ▶▶▶

FAZIT

■ Selten hat mich die Qual der Wahl so gepeinigt, wie bei den fünf Zwölfern. Muss es denn einer sein, für den ich mich virtuell entscheide? Ich brauche unbedingt zwei Lieblinge, sonst begehe ich Verrat. Der Kopf sagt Jaguar V12, ohne dass der Bauch rebelliert, für die bezahlbare

Motor Klassik-Redakteur Alf Cremers

und in Wartung und Pflege beherrschbare Jaguar-Limousine bleiben noch reichlich Emotionen übrig. Der Bauch sagt Lamborghini Jarama, und der Kopf meldet sich ab wie frisch verliebt. Ein Auto, wild, ungestüm, von exotischer Schönheit, weit weg auch vom damaligen Design Mainstream. Ein Traumwagen meiner Jugend, den ich nie vergaß. Der Jaguar entspricht viel eher meinem Naturell. Ich liebe bequemes, entspanntes Cruisen bei offenem Schiebedach. Sketches of Spain von Miles Davis plätschert aus dem Rekorder, und die Nadel pendelt um 2500/min. Sein niedertouriger V12 und die GM-Automatik halten dies ewig aus. Der Jarama lockt wie eine Droge mit gefährlicher Grenzüberschreitung. Erst bei 5000/min brennt die volle Glut der Leidenschaft.

Risiko braucht Glück

Als Zwölfzylinder-Freak wird man zum Hypochonder. Hier ein Geräusch, dort eine Unwucht. Die Angst vor teuren Reparaturen fährt mit. Teilepreise und Arbeitslöhne erreichen in diesem komplexen Milieu Spitzenwerte. Eine gute Service-Historie hilft, schonende Fahrweise sowieso, und Glück gehört beim V12 dazu.

Zwei Epochen. Jarama, Jaguar und 412 stammen in ihrem Ursprung aus den frühen Siebzigern. 850 CSi und 600 SL wirken postmodern

BMW 850I - 850 CSI, E31

Im Vergleich zum Vorgänger M 635 CSi ist ein 850 radikal unterbewertet. Sein Handicap bleibt die üppige Elektronik.

KAROSSERIE-CHECK

■ Mangelnde Originalität und schlecht reparierte Unfallschäden, so lauten die Achter-Defizite im Karosseriebereich. Rost ist bei dem in Dingolfing in Manufakturqualität gebauten bayerischen Gran Turismo kein Thema. Nur ganz selten tritt Korrosion an den **Wagenheberaufnahmen** und als Kantenrost im Bereich der **Vorderkotflügel** auf. Der 850i definierte seinerzeit das technisch Machbare bei BMW. Selbst Nebensächlichkeiten wie die voll versenkbaren Seitenscheiben funktionieren perfekt. Sein Interieur ist hochwertiger gefertigt als das des Mercedes R 129. Beide haben vorne Integralsitze mit intern verlaufendem Sicherheitsgurt.

TECHNIK-CHECK

■ Motoren und Getriebe des E31 sind im Dauergebrauch unauffällig und erreichen hohe Laufleistungen ohne Probleme. Regelmäßige Wartung vorausgesetzt, die ihren finanziellen Tribut fordert. Die einzige Schwachstelle des M 70/S 70-Zwölfzylinders sind die sich manchmal lockernden Schrauben für die **Lagerböcke** der **Nockenwelle**. Nach dem Abheben der Zylinderkopfhauben sind diese aber gut zugänglich. Die Kontrolle von Motor und Fahrwerk übernehmen zahlreiche Steuergeräte – der BMW 850 ist hoch elektronifiziert, die Bauteile halten lange, sind aber teuer im Austausch.

PREISE

Bei Einführung 1992 (850 CSi)	**180 000 Mark**
Preis 2012 (Zustand 2/4)	**21 900/5700 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Teileversorgung über BMW Classic funktioniert gut. Die Preise liegen auf hohem Niveau, vor allem Fahrwerkskomponenten und die Abgasanlage sind sehr teuer.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

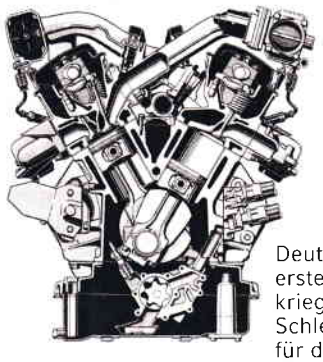
Club E31 e. V., Ralf Pusch, 67136 Fußgönheim
Tel.: 06237/4030955, **www.clube31.de**

Niels Hamann, Amslerstraße 9, 80992 München
Tel.: 089/12288300

BMW Group Classic, 80935 München
Tel.: 089/382-0, **www.bmwgroup-classic.de**

Walloth und Nesch, 59757 Arnsberg
Tel.: 02932/900450, **www. wallothnesch.de**

DER MOTOR



Deutschlands erster Nachkriegs-V12 hat Schlepphebel für die Ventile

ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★☆
ERSATZTEILLAGE	★★★★☆
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★☆☆
UNTERHALTSKOSTEN	★★☆☆☆
VERFÜGBARKEIT	★★★☆☆
NACHFRAGE	★★☆☆☆

FERRARI 365 GT - 412

Wartungsstau gleich Supergau. Der kommode Reise-Ferrari braucht Auslauf. Üble Standschäden sind typisch.

KAROSSERIE-CHECK

■ Dank einer respektablen Produktion von immerhin 2908 Exemplaren der 400er-Baureihe ab 365 GT4 2+2 stimmen Finish und Karosseriequalität. Der große Ferrari macht einen soliden Eindruck, der auch von der aufwendigen Gitterrohrrahmen-Bauweise herrührt. Das **Rahmengeflecht** sollte weder unfallgestaucht noch durchgerostet sein. Als Faustregel gilt, je später der Wagen gebaut ist, desto besser die Rostvorsorge. Ein 412 ist hier klar im Vorteil. Trotzdem sollte man auf Blasenbildung an der **C-Säule**, an den **Radläufen** und um die **Klappscheinwerfer** achten.

TECHNIK-CHECK

■ Die hohen Wartungs- und Reparaturkosten des großen Zwölfzylinder-Ferrari verleiten zu Manipulationen am **Tachostand**, deshalb muss die Laufleistung belegbar sein. Der monumentale Motor krankt bei Vernachlässigung vor allem an rasselnden **Steuerketten**. Die von der rechten Einlass-Nockenwelle betriebene anfällige Vakuumpumpe für das Bremsservo ist ein Sicherheitsrisiko für die Steuerkette

PREISE

Bei Einführung 1985 (412)	**188 000 Mark**
Preis 2012 (Zustand 2/4)	**58 000/20 000 Euro**

ERSATZTEILE

■ So verlockend die durchweg günstigen Auktions- und Einkaufspreise für die 400er auch sein mögen – fahrbereite Rechslenker mit Automatik gibt es schon ab 10 000 Euro – so abschreckend hoch sind die Preise für Teile und Wartung. Eine komplette Auspuffanlage kostet 4500 Euro, ein Satz TRX-Reifen 2500 Euro, und eine große Inspektion gibt es ab 3500 Euro. Eine Rücklage von 10 000 Euro empfiehlt sich.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

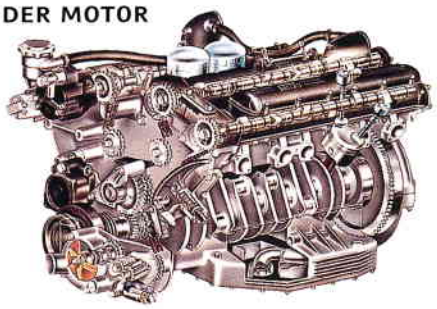
Ferrari Club Deutschland, Mönchengladbach
Tel.: 02161/3044153, **www.ferrari-club-d.de**

Modena Motorsport GmbH, 40764 Langenfeld
Tel.: 02173/22184, **www.modena-motorsport.de**

Die Sportwagen-Spezialisten, 65929 Frankfurt
Tel.: 069/331613, **sportwagen-spezialisten.de**

Eberlein Automobile, 34123 Kassel
Tel.: 0561/511970, **www.ferrari-eberlein.de**

DER MOTOR



Letzter Nachfahre des Colombo-V12 mit Steuerkette

ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★☆☆☆
ERSATZTEILLAGE	★★★☆☆
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★☆☆☆
UNTERHALTSKOSTEN	★☆☆☆☆
VERFÜGBARKEIT	★★☆☆☆
NACHFRAGE	★★☆☆☆

JAGUAR XJ 12, SERIE 3

Ausgerechnet der kapriziöse Jaguar zeigt sich erstaunlich robust. Spezialisten kennen Kniffe, die Kosten sparen.

KAROSSERIE-CHECK

■ Auch hier gilt, je später desto besser. Bessere Rostvorsorge, bessere Verarbeitungsqualität. Jaguar-Limousinen rosten sich selten an Unterboden oder Hilfsrahmen zu Tode. Sie kranken im Alter aber an vielen kleinen Schwachstellen. **Front-** und **Heckscheibenrahmen** sind oft befallen, die **Schwellerspitzen** in den hinteren Radhäusern, die **Türböden** und **Wagenheberaufnahmen** sowie die **Radläufe**. An XJ 12-Limousinen herrscht kein Mangel, die mäßige Nachfrage führt oft zu langen Standzeiten, die wiederum Defekte nach sich ziehen.

TECHNIK-CHECK

■ So schrauberfeindlich ist ein XJ 12 nun auch wieder nicht. Erfahrene Jaguar-Mechaniker wechseln Bremsscheiben und -beläge auch ohne die Hinterachse auszubauen. Ebenso kann der Zündkerzenwechsel durchaus bei eingebautem Klimakompressor erfolgen. Nur Ventilspiel einstellen ist bitter, das kostet einen Tag. Motoren und Getriebe sind robust und langlebig. Ölverlust am **Kurbelwellen-Ende** kommt teuer, aber die anfällige Elektrik ist viel leichter zu heilen als überzüchtete Elektronik.

PREISE

Bei Einführung 1979 (XJ 12 5.3)	**53950 Mark**
Preis 2012 (Zustand 2/4)	**13900/2900 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die große Fangemeinde der klassischen XJ-Limousinen sorgt für rege Teilenachfrage. Die Anbieter sind meist gut sortierte Spezialisten wie Oldtimer Veteranen Shop in 65510 Idstein, Anglo Parts in 35571 Wetzlar oder F. W. Schönborn in 27336 Rethen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

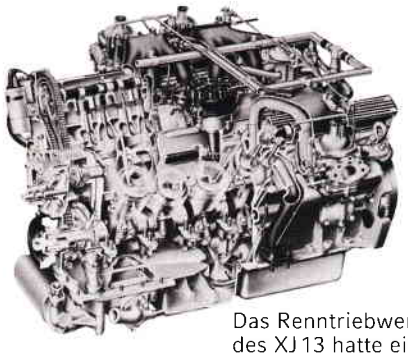
M&R Automobile GmbH, 85232 Günding
Tel.: 08131/84210, **www.mr-autoclassic.de**

Oldtimer Werkstatt Schürer (Jaguar, Ferrari)
Tel.: 089/2424577, **www.schuller-münchen.de**

Jaguar Association Germany, 40880 Ratingen
Tel.: 0177/6043600, **www.jaguar-association.de**

SWB Fahrzeugtechnik, 73061 Ebersbach
Tel.: 07163/912300, **www.swb-jaguar.de**

DER MOTOR



Das Renntriebwerk des XJ 13 hatte einst vier Nockenwellen

ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★☆☆
ERSATZTEILLAGE	★★★★☆
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★☆☆
UNTERHALTSKOSTEN	★★☆☆☆
VERFÜGBARKEIT	★★★☆☆
NACHFRAGE	★★★☆☆

LAMBORGHINI JARAMA

Der letzte V12-Frontmotor-Lambo ist auch der billigste. Restauriert haben ihn Idealisten, schlecht repariert zu viele.

KAROSSERIE-CHECK

■ Schon bei der Herstellung im Karosseriewerk Marazzi wurde mit reichlich Zinn gearbeitet, um Unregelmäßigkeiten auszugleichen. Korrosionsschutz war unter derlei Bedingungen ein Fremdwort. Dank üppiger Blechstärken ist Rost kein großes Thema beim Jarama, der die verkürzte Bodengruppe des Espada nutzt. Korrosion bildet sich am **Front-** und **Heckscheibenrahmen**, im Bereich der **Schweller** und der **Radläufe**. Türen und Hauben sind aus Aluminium, da bildet sich gern Kontaktkorrosion. Die **Elektrik** ist nachlässig gearbeitet und im Alter defektanfällig. Auch die **Gummidichtungen** altern, für sie findet sich schwer Ersatz.

TECHNIK-CHECK

■ Motor und 5-Gang-Getriebe sind solide Eigenkonstruktionen. Ein Jarama war immer ein Dritt- oder Viertwagen, deshalb dürften nur wenige über 100000 km gelaufen sein. Das ist die oft genannte Sollmarke für eine Motorüberholung, die ab 30000 Euro kostet. **Standschäden** machen dem hoch drehenden Zwölfzylinder ebenso zu schaffen wie gelängte Steuerketten.

PREISE

Bei Einführung 1970	**59896 Mark**
Preis 2012 (Zustand 2/4)	**55000/16000 Euro**

ERSATZTEILE

■ Wie viele Kleinserienautos exotischer Hersteller leidet auch der Jarama unter einer schwierigen Ersatzteilversorgung. Für die wichtigsten Technik- und Verschleißteile ist zwar gesorgt, aber Karosserie- und Ausstattungsparts sind Mangelware. Spezialisten sind Lamborghini Service Kremer in 53227 Bonn, **www.lamborghini-kremer.de** oder Hein Brand Automotive in 52066 Aachen

CLUBS UND SPEZIALISTEN

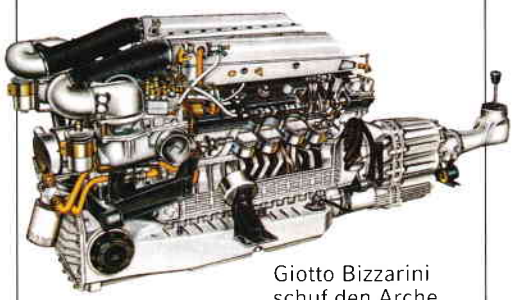
Int. Lamborghini Owners e.V., 63225 Langen
Tel.: 06103/5702 10 **www.iloc-ev.de**

Lamborghini Classic Club, 90453 Nürnberg,
Tel.: 0911/6329 0222, **www. lccg.de**

Wolfgang Instinsky&Th. Mack, 72977 Seewald
Tel.: 07448/9133051 **www.lambowerkstatt.de**

Garage R. Staub, CH-4147 Aesch
Tel.: 0041/617513335, **www.garage-rstaub.ch**

DER MOTOR



Giotto Bizzarini schuf den Archetypus des Lamborghini-V12

ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★☆☆☆
ERSATZTEILLAGE	★★☆☆☆
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★☆☆☆
UNTERHALTSKOSTEN	★★☆☆☆
VERFÜGBARKEIT	★☆☆☆☆
NACHFRAGE	★☆☆☆☆

MERCEDES 600 SL, SL 600

Vor dem Topmodell der 129er-Baureihe wird oft gewarnt. Motorprobleme und Elektronikpannen bedeuten ein Risiko.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die in Bremen gebauten R129-Modelle sind weit weniger rostanfällig als die Großserien-Mercedes vom Typ W124 oder W201. Rost bildet sich dank sehr gutem Korrosionsschutz nur vereinzelt an den **Wagenheberaufnahmen**, **Radläufen** oder im Bereich der **Vorderkotflügel** zwischen Blinker und Radausschnitt. Auch die Umstellung auf den anfangs sehr problematischen Wasserbasislack (ab 8/1993) hat die Baureihe gut verkraftet. Eher als Rost ist mangelnde Originalität im Bereich Räder, Reifen und Fahrwerk ein Problem. Das **Leder** ist nicht so hochwertig wie beim Vorgänger, es wirkt im Alter oft speckig, die Nähte platzen auf.

TECHNIK-CHECK

■ Der Zwölfzyinder M120 ist wie alle großvolumigen Mercedes-Motoren für hohe Laufleistungen über 300000 km gut, regelmäßige und mitunter kostspielige Wartung vorausgesetzt. Eingelaufene **Nockenwellen**, defekte **Hydro-Tassenstößel** und brüchige **Kunststoff-Gleitschienen** für die Steuerketten zählen zu den Schwachpunkten. Häufig sind **Elektronikdefekte** durch brüchigen Motorkabelbaum und fehlerhafte Steuergeräte.

PREISE

Bei Einführung 1992 (600 SL)	**217740 Mark**
Preis 2012 (Zustand 2/4)	**23500/5900 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Ersatzteilelage für den R129 ist vorbildlich problemlos, aber es gibt nicht alles und nicht immer günstig. Bestellt werden kann bei jeder Mercedes-Benz-Vertretung. Ein Preisvergleich lohnt sich, Marken-Verschleißteile oder Zulieferer-Teile sind im freien Handel bei gleicher Qualität billiger.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Mercedes-Benz R129 SL-Club, 71691 Freiberg
Tel.: 0160/9705153 89, **www.r129sl-club.de**

Kienle Automobiltechnik, 71254 Heimerdingen
Tel.: 07152/52827, **www.kienle.com**

Leseberg GmbH, 22549 Hamburg,
Tel.: 040/80 09 04-0, **www.leseberg.de**

Mercedes-Benz Classic Center, 70736 Fellbach
Tel.: 0711-17-0, **www.mercedes-classic.com**

DER MOTOR

Größter und stärkster V12 hier im Vergleich. Mercedes M 120 mit 48 Ventilen

ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★☆
ERSATZTEILLAGE	★★★★☆
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★☆☆
UNTERHALTSKOSTEN	★★☆☆☆
VERFÜGBARKEIT	★★★☆☆
NACHFRAGE	★★★☆☆

WARTUNG UND SERVICE-KOSTEN AUF SEITE 30 ▶▶▶