



Salonwagen

Stille. Die Tachonadel zeigt 160, Büsche und Felder fliegen vorbei. In den dicken Lederfauteuils des Daimler Six 4.0 nimmt man das alles optisch wahr, kaum aber akustisch. Das leise Säuseln des Fahrtwindes, und, wie es sich gehört, zarte Melodien von „Blue Danube“ über die Bordanlage lassen jedes Motorgeräusch in den Hintergrund treten. Er ist absolut leise, leiser, als man es den sechs Zylindern zutrauen würde. Es ist, als würde man in einer Virtual-Reality-Maschine sitzen, die alles, was „draußen“ ist, nur nachmacht. Darum nutzt man die Stärken des edlen Mobils auch selten aus. Dieses gewisse Understatement, das einem nicht einmal Stirnrünzeln verursacht, wenn wieder ein 911er oder ein hektischer 7er vorüberzieht, stellt sich schlagartig mit dem Schließen der Tür ein. Im Jaguar weiß man, was man hat. Man muß es nicht erst unter Beweis stellen.

Dabei sind 241 PS (177kW) ohnehin nicht das Maß der Dinge. Die 320 Pferdestärken, die etwa der Kompressor-Jaguar XJR auf den Asphalt radiert, markieren schon eher den Beginn des Auto-Olymps. Im Daimler Six geht es um anderes. Es geht darum, den Salon und die Perser und das schöne Teegesirr mit ordentlich Schmalz durch das Land zu bewegen, ohne daß ein Milchkönnchen umfällt. Diese Ruhe, auch eine gewisse Mächtigkeit, machen Autobahnen und schnelle Straßen bei Jaguarfahrern beliebt. Das Rangieren auf buckeligen Wegen im Weinland überläßt man lieber anderen. Um jede Art von Streß gar nicht erst aufkommen zu lassen, hat man sich feine Sachen einfallen lassen. Zum Beispiel das Lenkrad, das sich automatisch ins Armaturenbrett zurückzieht, wenn man den Zündschlüssel zieht. Daß aus Sicherheitsgründen die Zentralverriegelung beim Anstarten zumacht (car-napping wird gerade in dieser Klasse zu einem nicht unwichtigen Thema), kann man auf Wunsch wieder rückgängig machen. Nett ist dieses Detail: Nach dem abendlichen Verlassen des Fahrzeugs bleibt das Abblendlicht noch für 20 Sekunden aktiviert. Eure Lordschaft sollen sich schließlich nicht bei einem Sturz über ein Rosenstöckerl die Nase einhauen, shocking.

Trotz all der Größe und Wichtigkeit lohnt es sich, einen Blick auf die Proportionen zu werfen. Auch die neue Serie, erst vor kurzem präsentiert, setzt die klassische Linie der britischen Raubkatzen fort. Eine endlose Motorhaube verschwindet am



Horizont, ein langer Kofferraum unterstreicht die gestreckte Linienführung.

Trotz respektabler Gesamtlänge des (natürlich serienmäßig vollklimatisierten) Wagens ist der Raum für die Fahrgäste gerade recht. Wer Wert darauf legt, auch im Fond die Beine übereinanderschlagen zu können (etwa, weil in der ersten Reihe ein Chauffeur seiner Arbeit nachgeht), der sollte doch lieber die „Majestic“-Ausführung verlangen. Nicht nur, daß es dafür sogar elektrisch verstellbare und beheizbare Rücksitze gibt, auch der Radstand ist um entscheidende 12,5 Zentimeter länger.

Doch selbst dann besteht die Gefahr, daß man den Fahrer früher oder später selbst einmal ersetzen mag. Nicht nur wegen der beiden Airbags hinter der feinen Intarsien-Holzvertäfelung. Denn die Leichtigkeit, mit der sich der schwere Wagen bewegen läßt, erzeugt das wahre Vergnügen. Es ist das herrliche Zusammenspiel der Kräfte in Servolenkung, Fahrwerk und perfekter Federungsabstimmung dafür verantwortlich und auch die grandiose Automatik. Eine U-förmige Schaltkulisse macht es möglich, daß man entweder dem Automat in aller Stille die Verantwortung überläßt, oder aber selbst Hand anlegt; rechts läuft das Automatikprogramm, links kann man eigenhändig die Gänge sortieren. Daß die Beschleunigung von null auf hundert mit Automatik (8,2 Sekunden) um fast einen Lidschlag länger braucht als mit Schaltgetriebe (7,4 Sekunden), sollte einem das Vergnügen allemal wert sein. In Österreich hat man diese Überlegung vorweg angestellt, sodaß der Daimler Six 4.0 von Haus aus nur mit Automatik zu haben ist.

Bei einem Listenpreis von 1,130.000 Schilling ist das auch irgendwie nebensächlich.

