

Pressepräsentation Jaguar XF: Ein Statement

Von Peter Schwerdtmann

Der Jaguar XF trägt für alle die Verantwortung. Jaguar-Traditionalisten wollten ihm bei seinem ersten Auftritt 2007 den sicheren Niedergang der Marke ankreiden, der dann allerdings nicht eintrat. Zum Glück für die Optimisten, die im XF die Blech gewordene Wiedergeburt einer Marke sahen, den gelungenen Versuch des damals neuen Chefdesigners Ian Callum, eine Traditionsmarke in eine bessere Zukunft zu führen. Bei allen Verdiensten - auch Pioniere wie der XF kommen in die Jahre und brauchen einen Nachfolger. Beim Jaguar XF konnte man schon im April in New York sehen, wie der aussieht; jetzt konnten wir den neuen auch fahren, und am 26. September kommt er in den Handel.

Der neue Jaguar XF ist ein XF, aber er kommt reifer daher. Hatte ihm Ian Callum noch die Widerborstigkeit eines Jugendlichen im tiefen Konflikt mit der Generation seiner Väter mitgegeben, darf der Nachfolger nach acht Jahren nun auch erwachsener auftreten. Er hat seine Proportionen gefunden, seine Ecken und Kanten entgratet und steht da wie jemand, der seine Rolle gefunden hat: ein junger Erwachsener mit Sportsgeist und auf einmal auch genug Raum für die Mitmenschen in seiner zweiten Reihe. Obwohl sieben Millimeter kürzer und drei Millimeter flacher als der erste XF führt der um 51 Millimeter auf 2,96 Meter verlängerte Radstand zu spürbar mehr Bein-, Knie- und Kopffreiheit im Fond.

Der Jaguar XF bereicherte trotz seiner Widerborstigkeit mit seiner ganz eigenen Mischung aus dem ursprünglich revolutionären Design, Luxus, gediegener Verarbeitung und dem Nimbus der britischen Sportlimousinen-Marke von Anfang an das Segment der Business-Limousinen. Daran hat sich im Prinzip wenig geändert. Heute markiert die Version mit 120 kW / 163 PS starkem Performance-Diesel und Sechs-Gang-Handschriftgetriebe den Einstieg in die britische Business-Klasse. Der kostet in der Einstiegs-Ausstattung Pure 41 350 Euro einschließlich „Jaguar Care“, einer Drei-Jahres-Garantie ohne Kilometerbegrenzung, in der auch die Kosten für die Inspektionen enthalten sind.

Wer den aktuellen XF als Hecktriebler mit einem V6-Motor beschleunigen will, findet ab 61 510 Euro Diesel und 62 270 Euro Kompressor-Benziner. Als Flaggschiff der gesamten Baureihe fungiert der mit dem 280 kW / 380 PS starken 3.0 V6 ausgerüstete XF S. Der steht mit 67 790 Euro und mit Allrad für 70 390 Euro in der Preisliste. Fünf Ausstattungslinien (Pure, Prestige, Portfolio, R-Sport und S) sprechen luxusorientierte Kunden (Portfolio) ebenso an wie sportliche Fahrer (R-Sport und S) und Puristen.

In Kombination mit dem Vier-Zylinder-Turbodiesel der Ingenium-Baureihe von 163 PS begnügt sich der neue Jaguar XF mit nur 4,0 Liter Diesel auf 100 km, was Kohlendioxid-Emissionen von 104 Gramm pro Kilometer im kombinierten NEFZ-Testzyklus entspricht. Jaguar nennt diesen XF deswegen das „sparsamste Modell im Business-Segment der Nicht-Hybriden“. Die Briten bieten den Selbstzünder auch mit 132 kW / 180 PS an. Beide Diesel sind mit einem manuellen Sechs-Gang-Getriebe ausgestattet. Die ZF-Acht-Gang-Automatik kostet 2500 Euro extra.

Die V6-Aggregate werden mit der Acht-Stufen-Automatik von ZF geliefert. Der 3.0 Liter große V6 Bi-Turbo-Diesel mit 221 kW / 300 PS Nennleistung glänzt mit einer Drehmoment Spitze von 700 Newtonmetern (Nm). Den per Kompressor aufgeladenen 3,0-Liter-V6-Benziner hat Jaguar ebenfalls in zwei Leistungsstufen im Programm, mit 250 kW / 340 PS und 280 kW / 380 PS und einem maximalen Drehmomenten von jeweils 450 Nm. Der 380-PS-Motor stammt aus dem Jaguar F-Type. Er bleibt dem XF S vorbehalten, der damit in 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h spurtet.

Zwei Gründe für gute Fahrleistungen und große Effizienz liefern die Aerodynamik und der Leichtbau. Der Luftwiderstandsbeiwert der nach Art eines Coupés geformten Karosserie mit flachem Übergang ins Heck liegt bei 0,26. Die Karosserie besteht zu 75 Prozent aus Aluminium. Das und viel Detailarbeit am Rest der Technik bringen im Vergleich zum Vorgänger bis zu 190 kg Gewichtseinsparungen beim Einsteigermodell, immer noch rund 120 kg bei den Sechs-Zylinder-Benzinern und gleichzeitig eine um 28 Prozent höhere Torsionssteifigkeit.

Das Interieur des neuen Jaguar XF präsentiert sich als eine geschickte Mischung aus modernem Luxus, sympathischen Materialien hoher Qualität und handwerklich wirkender Verarbeitung. Der Innenraum präsentiert sich im Vergleich zu dem des Vorgängers weniger glatt und kühl, sondern plastischer, wärmer und bietet dem Auge mehr Unterhaltung.

Technisch übernimmt der XF auf dem Gebiet Infotainment und Konnektivität die technologische Speerspitze bei Jaguar und buhlt gleichzeitig um Anerkennung der

Platzhirsche in Sachen MMI. Zum Jahresende kündigen die Briten das „In Control Touch Pro“-System an. Das bringt alle Informationen auf einen mehr als zehn Zoll Durchmesser messenden Touchscreen, auch mit Sprachsteuerung. Die „Split view“-Funktion ermöglicht es dem Fahrer, Navigationsdaten anzuschauen, während der Beifahrer zum Beispiel einen Spielfilm genießt. Als Ergänzung zu „In Control Touch“ wird das konfigurierbare TFT-Kombiinstrument im Format 12,3 Zoll angeboten. Ein Laser-Head-up-Display, eine Stereo-Kamera als Sensorauge für Fahrerassistenz-Systeme oder Voll-LED-Scheinwerfer kann man sich ebenfalls an Bord holen.

Die Vorderachse an doppelten Dreiecksquerlenkern, die hintere integrale Einzelradaufhängung und eine Gewichtsverteilung von nahezu 50:50 sichern dem Jaguar XF Komfort und sportliches Handling. Ein adaptives System passt die Kennung der Dämpfung der jeweiligen Fahrsituation an. Beim ursprünglich für den F-Type entwickelten Programm „Jaguar Configurable Dynamics“ kann der Fahrer nun auch im XF individuell die Fahrwerks-Parameter verändern.

Auf den sehr guten und kurvenreichen Straßen rund ums spanische Pamplona konnte sich das neue XF-Paket beweisen. Das gelang natürlich den Modellen mit den Sechszylinder-Benzinern am besten. Die Motoren reagieren spontan, stürmen bereitwillig zu hohen Drehzahlen und klingen dabei auch noch angenehm elegant und kräftig, ohne einen Hauch von Aufdringlichkeit. Fahrwerk, Lenkung und die Fahrwerksysteme verschaffen dem XF die Agilität, die die Marke verspricht. Bei den Modellen mit Allradantrieb bringt er bei sportlichen Fahren eine beeindruckende Traktion auf den Asphalt und zusätzliche Sicherheit bei Glätte.

Den neuen XF allein als reiferen Nachfolger des Jaguar-Revoluzzers zu bezeichnen, greift zu kurz. Dieser XF ist ein Statement. Jaguar will mit ihm ebenso wie mit dem kleineren XE und erst recht mit dem Sportwagen F-Type und von der IAA an mit dem SUV F-Pace die alten Werte der Marke mitnehmen, um sich weltweit gegen Premiummarken zu behaupten – als „Boutique“, wie es Jaguar-Land-Rover-Chef Ralf Speth augenzwinkernd beschreibt. Aber nicht umsonst vergleichen die Briten ihren XF gern mit einem 5er-BMW. Der sei übrigens 70 Kilogramm schwerer als ein XF, sagte man uns. (ampnet/Sm)

Daten Jaguar XF 2.0 Diesel 180 PS Automatik Pure

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,95 x 1,88 (2,09 mit Spiegeln) x 1,46

Radstand (m): 2,96

Motor: R4-Diesel, 1999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 430 Nm von 1750 - 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter
CO2-Emissionen: 114 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1595 kg / max. 655 kg
Kofferraumvolumen: 540 - 885 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Wendekreis: 11,6 m
Räder / Reifen: 7,5 J X 18 ET52 / 245/45 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Preis: 45 060 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Jaguar XF.



Dr. Ralf Speth.
