

Präsentation Jaguar XJ: Mehr Biss und noch mehr Luxus für die große Katze

Von Axel F. Busse

Mit mehr Kraft, mehr Luxus und geschärftem Outfit will Jaguar neues Interesse an seiner großen Limousine XJ entfachen. Den coupéartigen Viertürer treibt künftig ein 300-PS-Diesel an und er ist erstmals in der High-End-Ausstattung „Autobiography“ erhältlich.

Die Auffrischung kommt keinen Augenblick zu früh. Die Absatzzahlen des XJ in Deutschland befinden sich in anhaltendem Sinkflug. Seit dem Spitzenjahr 2011 mit 615 Einheiten haben sich die vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) registrierten Neuzulassungen auf etwas mehr als ein Drittel reduziert. Gleichzeitig kann sich der Hersteller aber über eine gute Resonanz auf das neue Mittelklasse-Modell XE freuen, so dass per Saldo auch für 2015 ein positives Ergebnis herausprang.

Seit der ersten Verwendung des Modellkürzels XJ im Jahr 1968 hat Jaguar sieben Generationen des Viertürers auf den Markt gebracht. Die radikalste Neuerung markierte die Abkehr vom traditionellen 3-Box-Design, die vor sechs Jahren zwar eine Reihe von Alt-Kunden verprellte, dafür aber viel neues Interesse für die große Jaguar-Limousine erzeugte. Die flache und gestreckte Coupéform des Viertürers wurde seither von zahlreichen Herstellern kopiert.

Mit der Einführung des neuen Sechszylinder-Dieselmotors geht eine Leistungssteigerung von 202 kW / 275 PS auf 221 kW / 300 PS einher. Gleichzeitig steigt das Drehmoment auf 700 Newtonmeter. Zwar wiegt das Fahrzeug mit langem Radstand und gehobener Ausstattung um zwei Tonnen, jedoch reicht diese enorme Durchzugskraft für Sprints von etwas mehr als sechs Sekunden von null auf 100 km/h. Der Normverbrauch reduzierte sich laut Hersteller um rund sechs Prozent auf 5,7 Liter je 100 Kilometer. Wer nicht allzu hektisch mit dem Gaspedal umgeht, kann in der Praxis mit sieben bis acht Litern rechnen. Das zupackende Wesen des Common-Rail-Motors entfaltet sich bereits ab 2000 Umdrehungen. Die Kraft wird geschmeidig und ohne großes akustisches Aufhebens mit

der bewährten ZF-Achtgang-Automatik an die Antriebsräder weitergeleitet.

Die Runderneuerung des Spitzenmodells ist damit noch nicht beendet. In naher Zukunft will Jaguar auch die Diesel-Varianten mit Allradantrieb anbieten. Das ist wichtig für den europäischen Markt, wo je nach Einsatzort drei Viertel oder mehr XJ-Fahrzeuge mit Selbstzünder geordert werden. Die Ausrüstungsquote mit 4x4-Antrieb lag bisher unter zehn Prozent, weil lediglich der 250 kW / 340 PS starke V6-Benziner mit zwei angetriebenen Achsen verfügbar war.

Wie sinnvoll ein Allradantrieb wäre, ist bei der Probefahrt mit dem neuen Diesel leicht zu belegen. Wenn volle 700 Newtonmeter an der Hinterachse zerren, kann bei herzhaftem Anfahren auf feuchter Fahrbahn schon mal die Haftung verloren gehen, so dass die Traktionskontrolle eingreifen muss. Dem Schmirgeln auf dem Asphalt lässt sich allerdings auch durch eine Änderung im Fahrmodus vorbeugen, der dann lediglich eine reduzierte Anfahrgeschwindigkeit erlaubt.

Die Maßnahmen der Design-Kosmetik sind überschaubar. Der vergrößerte Frontgrill wird jetzt von serienmäßigen LED-Scheinwerfern flankiert, deren Tagfahrlicht ein so genanntes „J-Blade“ ziert. Das Dauerlicht zeichnet die Form des Buchstabens J nach und erinnert gleichzeitig an das „Vier-Augen-Gesicht“ der historischen XJ-Modelle. Die J-Signatur zeichnet nun auch die Rückleuchten aus, wo ein geänderter Stoßfänger sowie die verchromten Endrohre die Fahrzeuge der neuesten XJ-Generation erkennbar machen.

Statt mit einer abgespeckten und damit preisgünstigen Version zu locken, hat sich Jaguar für die Erweiterung des XJ-Angebots nach oben entschieden. Der Begriff „Autobiography“ ziert schon seit geraumer Zeit bei der Schwestermarke Land Rover die bestausgestatteten Fahrzeuge und wird jetzt auf die große Jaguar-Limousine ausgedehnt. Diese Variante ist ausschließlich mit langem Radstand zu haben, was in der Praxis bedeutet, dass annähernd 3,16 Meter Distanz zwischen den Achsen liegen. Damit hat sich der XJ bis auf acht Millimeter an den Wert einer langen S-Klasse heran gerobbt.

Um betuchten Kunden einen Umstieg schmackhaft zu machen, verfügt der Autobiography über eine Reihe von Merkmalen, die andernorts auf der Liste der kostenpflichtigen Extras stehen. Dazu gehören eine 4-Zonen-Klimaautomatik, 20-Zoll-Leichtmetallfelgen, beheiz- und kühlbare Vorder- und Rücksitze, Parkassistent und Surround-Kamerasystem, adaptives Kurven- und intelligentes Fernlicht. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist das neue In-Control-Touch-Pro-Navigations- und Entertainmentsystem, das nicht nur über eine 60-GB-Festplatte verfügt, sondern die Karte für die Routenführung auch in das frei konfigurierbare TFT-Hauptdisplay vor dem

Fahrer einspeisen kann.

Mit diesen hochklassigen Komfort-Merkmalen sowie der üppigen Beinfreiheit einer Langversion im Fond hat der XJ 3.0 Diesel die 100 000-Euro-Hürde deutlich gerissen. Der Importeur nennt einen Preis von 114250 Euro, der sich bei Einführung des Allradantriebs noch erhöhen dürfte. Tröstlich ist dabei nur, dass es kaum noch Extras gibt, die man dazu bestellen kann. (ampne/afb)

Daten Jaguar XJ 3.0 V6 LWB Autobiography

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,26 x 1,90 x 1,46

Motor: V6-Turbodiesel, Direkteinspritzung, 2993 ccm

Leistung: 221 kW / 300 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 700 Nm ab 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung (0 bis 100 km/h): 6,2 s

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,7 (149 g CO₂/km)

Leergewicht/Zuladung: 1860 kg / 590 kg

Kofferraum: 520 l

Wendekreis: 12,7 m

Basispreis: 114 250 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar XJ.



Jaguar XJ.



Jaguar XJ LWB 30d Autobiography.



Jaguar XJ LWB 30d Autobiography.



Jaguar XJ LWB 30d Autobiography.



Jaguar XJ.



Jaguar XJ LWB 30d Autobiography.



Jaguar XJ Autobiography.



Jaguar XJ Autobiography.



Jaguar XJ Autobiography.
