

Die Raubkatze faucht wieder



Der Meersburger Winzer Thomas Geiger, der privat mit seiner 750er Suzuki Motorradrennen fährt, bewundert den Jaguar XF.

Die Engländer geben schon immer etwas mehr aus für großes Theater – ob bei den Royals, im täglichen Leben oder im Automobilbau, auch wenn das Empire bei Letzterem Federn lassen musste. Doch mit der 2008 eingeführten Designlinie macht Jaguar Land gut. Das beste Beispiel dafür ist der neue Einsteiger-Jag XF.

VON GERHARD HERR

Vorhang auf, die Erste. Der perlweiße XF 3,0 D EDITION imponiert: Breite Schultern, geschwungene, teils mit dem Licht brechende Linien der Karosserie, dazu der große, ovale Kühlergrill mit verchromtem Maschengitter oder die muskulöse Wölbung der Motorhaube, der so genannte Powerdome. Das sorgt für Überholprestige auf der Autobahn und einen eleganten Auftritt auf dem Boulevard. Zwar sind die seit

Jahrzehnten als Symbol für JAGUARS geltenden Zwillingen Lampen endgültig Geschichte. Aber als in die Kotflügel hineingezogene Scheinwerfer tauchen sie wieder auf und sorgen so für den bösen Katzenblick.

Vorhang auf, die Zweite. Dem Smart Key System sei Dank: Der wohlgeformte Schlüsselstummel bleibt in der Jackentasche. Die Tür lässt sich beim Nähern trotzdem öffnen. Die achtfach verstellbaren und schon in der Basisversion mit Leder bezogenen Sessel

machen es auch Großgewachsenen leicht, hinter dem griffigen Lederlenkrad mit seinen Schaltwippen für das manuelle Einlegen der Gänge Platz zu nehmen. Bei der Gestaltung des Interieurs lässt sich die hohe Qualität bei Material und Verarbeitung erkennen.

„Push the button“. Rot pulsierend wartet der Startknopf auf der Mittelkonsole, der Heartbeat, auf den erlösenden Zeigefinger. Der Motor, ein vor Jahren von einem JAGUAR-Fahrer noch als reine Zumutung angesehener Selbstzünder, schnurrt sofort wie ein zufriedenes Kätzchen vor sich hin. Nahezu gleichzeitig lüftet sich ein weiterer Vorhang: Die vier Lüftungsdüsen, eingelassen in das mit strukturiertem Aluminium verkleidete Armaturenbrett, öffnen sich beim Einschalten der Zündung. Dieses Spiel wiederholt sich dann beim Ein- oder Ausschalten der Zwei-Zonen-Klimaanlage.

An eine weitere Novität muss sich der JAGUAR-Pilot ebenfalls gewöhnen: Die



Fahrstufen des Sechs-Gang-Automatikgetriebes lassen sich per gegossenem Aluminium-Drehregler einlegen. Dieser JAGUAR-Drive-Selector fährt nach dem Start aus dem Mitteltunnel und schmiegt sich so automatisch in die Hand des Fahrers. Anfangs völlig ungewohnt, keinen Schalthebel mehr in der Hand zu haben, freundet man sich aber ganz schnell mit diesem JAGUAR eigenen Feature an.

Überhaupt fühlt sich der Chauffeur, dank der breiten Mittelkonsole mit Armauflage und passend konturierten Türverkleidungen, aber auch dank der Gestaltung des Cockpits mit den sehr bequemen Sitzen gut aufgehoben. Sogar für längere Reisen ist man hier angenehm gebettet. Loungestimmung kommt auf, wenn Armaturen und Peripherie nachts in angenehmem Blauton diskret beleuchtet werden. Auf den hinteren Sitzen gibt es allemal wenig zu nörgeln. Genug Beinfreiheit ist vorhanden. Das wegen des Coupé-Charakters abfallende Dach bringt nur Ein-Meter-Neunzig-Menschen der Decke bedrohlich nahe. Lediglich der Zugang zum großzügigen Kofferraum ist wegen der schrägen Dachlinie etwas beengt. Die fünf Weinkisten muss der Meersburger Winzer **Thomas Geiger** kräftezehrend anwinkeln, um sie dann aber problemlos in der 540 Liter fassenden und somit sehr großzügig dimensionierten Kofferröhle zu versenken.

Obwohl das Design noch unter der Regie des US-amerikanischen Konzerns FORD abgesegnet wurde und man an der Haptik des einen oder anderen Schalters noch immer den Griff ins



Die Weinkisten beim Winzer in Meersburg lassen sich nur mit hohem Kraftaufwand in die Höhle der Raubkatze versenken.

Großserienregal ahnt, hat Designdirektor **Ian Callum** eine elegante Erscheinung kreiert. „Der XF ist ein Beleg dafür, dass JAGUAR seine Rolle als führende Kraft im Automobildesign ernst nimmt. Klassiker wie der erste XJ6 ha-

ben ein großes Erbe geschaffen – und meine Ambitionen gingen dahin, den XF in diese Tradition zu stellen“, sagt Callum. Selbst die neuen Hausherren im englischen Coventry, die Lenker des indischen Konzerns TATA, wissen genau, was sie dem Empire und seinen Autoliebhabern schuldig sind. Und uneitel ist ein XF als Nachfolger des S-TYPE auch nicht: Einschließlich des JAGUAR-Kopfes im Zentrum des Lenkrads liest der Fahrer den Schriftzug stolze neun Mal, wahlweise auf den Schieberegler der Luftausströmer, auf dem Bildschirm des großflächigen Touchscreen-Navis oder im Tachometer.

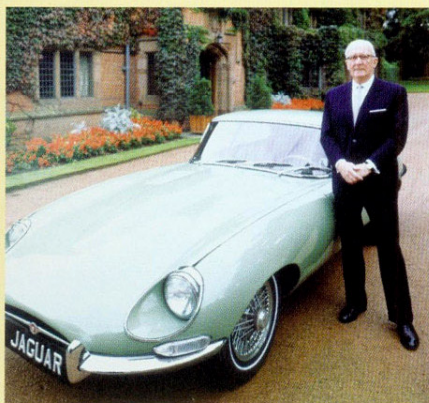
Vorhang auf, die Dritte: Der von zwei parallel arbeitenden Turboladern aufgeladene Sechszylinder befördert das 1.800 Kilogramm schwere Dickschiff ohne großes Aufhebens in Geschwindigkeiten jenseits der 200 Stundenkilometer, wobei das Geräuschniveau immer auf distinguierte Art zurückhaltend ist. Wenn der XF in Bewegung ist, fällt es schwer, das Triebwerk als Diesel zu identifizieren. Dazu gibt es Drehmoment satt: 450 Newtonmeter werden auf die Hinterachse gewuchtet. Die sechsstufige, von ZF in Friedrichshafen entwickelte und abgestimmte Automatik hat mit diesem Schub keine Probleme. Sie sortiert die Gänge jederzeit unauffällig und treffsicher wie der Butler

Fortsetzung auf Seite 64 ►►►

Dynamik und Eleganz seit 1935

In diesen Tagen hat Jaguar das 75-jährige Bestehen des Namens gefeiert. Die britische Traditionsmarke entstand 1935, als Firmengründer William Lyons den SS 100 im Mayfair Hotel in London präsentierte. Er adelte das neue Modell der bereits 1922 gegründeten Swallow Sidecar Company als Sinnbild für Kraft und Eleganz mit der Zusatzbezeichnung Jaguar.

Doch die Markenwerte „Grace, Pace and Value for Money“ gelten noch immer, vor allem, seit die Marke 1945 in Jaguar Cars Ltd. umgetauft wurde. Die Modelle mit dem Signet der springenden Raubkatze vereinen seit Jahrzehnten sinnvolles Design mit Technik und sportlichem Fahrerlebnis. Die Meilensteine: Der 1948 präsentierte Sportwa-



Der 1985 verstorbene Jaguar-Gründer Sir William Lyons und sein legendäres E-Type.

gen XK 120 und der aufregendste Sportwagen aller Zeiten, der 1961 vorgestellte Jaguar E-Type. Seine Position als Ikone des Automobilbaus dokumentierte das „Museum of Modern Art“ in New York, als es 1996 ein E-Type Cabriolet in seine Dauerausstellung aufnahm. Dann der von Sir William Lyons höchstpersönlich gezeichnete XJ von 1968, der unter Jag-Liebhabern stets als zeitlose Skulptur des Luxuswagen-Segments angesehen wurde. Aber auch auf den Rennstrecken von Le Mans und Daytona oder bei der Rallye Monte Carlo sorgen die Raubkatzen für Siege, Aufsehen und Grazie. Mit dem XF, dem XJ und dem Coupé oder Cabriolet XK hat Jaguar derzeit drei Modelle im Angebot.

geh

den Fünf-Uhr-Tee. Angesichts der Kraft, die den kleinen XF EDITION anschiebt, fragt man sich, ob es der größere, 240 PS starke Diesel des XF LUXURY überhaupt sein muss. Die 5.100 Euro Aufpreis für den gerade mal eine Sekunde flotter von Null auf Hundert beschleunigenden Motor sollte man lieber in so angenehme Zutaten wie die hervorragenden Xenon-Scheinwerfer samt Abbiegelicht oder in das Technologiepaket mit Navigator anlegen. Zumal der Kraftstoffverbrauch laut Werksangaben gleich bleibt.

Apropos Verbrauch: Auf die Werksangaben kommt man allenfalls im zaghaften Überlandverkehr oder auf Schweizer Straßen mit Tempo-80-Limit. Lässt man die Zügel des XF etwas lockerer und genehmigt sich den heißen Ritt im – allerdings nervöseren – Sportmodus der Automatik, steigt der vom Bordcomputer angezeigte Durst schnell auf zwölf Liter. Während der Testfahrt pendelte er sich auf gewichtskonforme zehn Liter ein.

Vorhang fällt, das Fazit: Der JAGUAR XF 3,0 V6 DIESEL EDITION ist eine angenehme, gerade aber im modischen Weiß optisch beeindruckende und elegante Erscheinung. Der Antrieb überzeugt mit Laufruhe und Durchzugskraft. Bei hohen Geschwindigkeiten fühlt man sich im XF wohl. Beim allzu forschen Serpentinritt schiebt er kräftig an den Kurvenaußenrand, wird aber durch einen Gaslupfer sofort in die Schranken gewiesen. Der Raumgleiter lässt seine Passagiere entspannt ankommen. Wer zurückhaltender fährt



Links: Die Klappen der Luftausströmer öffnen sich beim Drücken des Startknopfes. Rechts: Im Fond kommt nur Großgewachsenen das Dach ziemlich nahe.

Jaguar XF 3,0 Diesel Edition

Der Jaguar XF mit dem kleinsten Dieselmotor in der Edition- und somit Basis-Version ist mit beheizbaren Ledersitzen, mattierten Walnussholz-Applikationen, elektrischem Glas-Schiebe-Hub-Dach, 140-Watt-Klangsystem inklusive CD-Wechsler, Multimediasystem mit Farb-Touchscreen oder den 18-Zoll-Leichtmetallfelgen mit 245er Bereifung nahezu komplett ausgestattet. Hinzu kommt noch diverses Zubehör: Das 2.060 Euro teure Technologiepaket mit Navigationssystem, die unbedingt nötige und 820 Euro teure Parkhilfe mit Rückfahrkamera, die Xenon-Lampen mit integriertem Abbiegelicht und automatischer Leuchtweitenregulierung, ein Spiegelpaket oder das mit 1.790 Euro zu Buche schlagende 320-Watt-Premium-Sound-System. Insgesamt sind Extras für 9.310 Euro an Bord, was den Listenpreis mit 56.210 Euro angesichts der dann nahezu kompletten Ausstattung letztendlich auch nicht in Schwindel erregende Höhen treibt.



Abmessungen (Länge x Breite x Höhe):	4,96 x 2,07 x 1,46 m
Motor:	2.993 ccm V6-Zylinder-Twin-Turbodiesel
Leistung:	155 kW/211 PS bei 4.000 U/min, max. Drehmoment 450 Nm bei 2.000 U/min
Durchschnittsverbrauch:	6,8 l kombiniert, 5,5 l Landfahrt, 9,5 l Stadt (Werksangaben)
Tankinhalt:	69,5 l
CO₂-Emission:	179 g/km
Abgasnorm:	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit:	240 km/h
Beschleunigung:	8,1 s von 0 auf 100 km/h
Leergewicht/Zuladung:	1.820 kg/540 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst:	750 kg/1.850 kg
Basispreis:	46.900 Euro inkl. Mehrwertsteuer
Monatliche Leasingrate:	ab 299 Euro
Testwagenpreis:	56.210 Euro inkl. Mehrwertsteuer

und nicht immer den traditionell implantierten Motorsport-Charakter rauskitzelt, kommt auch auf einen durchschnittlichen Verbrauch von 6,8 Litern je hundert Kilometer, wie es die deutschen Katzenhalter im hessischen

Schwalbach versprechen. Zudem ist der XF EDITION gewiss kein karg ausgestattetes Basismodell. Mit Holzapplikationen, edlem Metall und stilsicher ausgelegtem Leder oder Velours ist die Limousine aus dem englischen Coventry wieder auf dem besten Weg, um im deutschen Lager der oberen Mittelklasse jagen zu können.

Die Freunde der alten Raubkatzenkarosserie scheinen den Designern den rigorosen Wechsel der Optik allemal verziehen zu haben – so zeigen es zumindest die bisherigen Verkaufszahlen. Und erst der Preis: Das ist die Milch zum Tee. JAGUAR bietet für den XF DIESEL EDITION ein Paket, das bei 20 Prozent Anzahlung, drei Jahren Laufzeit und 60.000 gefahrenen Kilometern mit einer monatlichen Rate schon ab 299 Euro beginnt.

