

Pressepräsentation Jaguar XE: Platz da!

Von Peter Schwerdtmann

Ihren Mut haben die Briten schon in der Vergangenheit bewiesen. Aber nun wollen sie es richtig wissen und begeben sich in den direkten Wettbewerb zu drei deutschen Premium-Limousinen mit Sport-Ambitionen: Der Jaguar XE hat ganz klar den 3er BMW, den 4er Audi und die C-Klasse von Mercedes Benz im Visier. Wie sehr Jaguar an seinen Erfolg glaubt, zeigt die Preisgestaltung: ein bisschen unter Daimler, auf der Höhe von BMW und leicht über Audi. Einen Jaguar kauft man eben nicht, weil er billiger ist, sondern anders.

Platz da, ihr deutschen Platzhirsche! Schon die Karosserieform lässt keinen Zweifel an den Ambitionen des ersten kompakten Jaguars der neuen Zeitrechnung. Chefdesigner Ian Callum und sein Team haben eine Menge vom Supersportler Jaguar F-Type mit hineingemischt: die breite Brust, die lange Motorhaube und den Powerdome, die lange Schnauze und das weit hinten sitzendem Greenhouse auf breiten Schultern. Auch das typische Jaguar-Maul und mit dem konzentrierten, fast aggressiven Blick der flachen Scheinwerfer – ganz das Bild vom hungrigen, sieggewohnten Briten.

Als Schnellster sucht der Jaguar XE S mit einem Sechs-Zylinder-Kompressormotor von 250 kW / 340 PS und einem maximalen Drehmoment von 450 Newtonmetern (Nm) und seinem Spurt von 0 auf 100 km/h in 5,1 Sekunden nach geeigneten Rivalen, das Ganze zum Basispreis von 54 600 Euro. Aber der XE kann auch ganz anders. Mit dem schwächeren der beiden Zwei-Liter-Dieselmotoren mit 120 kW / 163 PS braucht er zwar für den Standardsprint 8,4 Sekunden – auch eine respektable Zeit –, dafür liegt der Normverbrauch (NEFZ) im Schnitt nur bei 3,8 Litern auf 100 km und die Kohlendioxidemission entsprechend bei 99 Gramm pro Kilometer. Mit der Sechs-Gang-Handschaltung kostet dieses Exemplar des Junior-Jaguar ab 36 500 Euro.

Nur diesen Diesel und dessen stärkeren Bruder mit 132 kW / 180 PS kann man auch mit Handschalter bestellen. Für alle anderen Motoren ist eine Acht-Gang-Automatik Standard. Die anderen Motoren, das sind neben dem schon bewunderten Sechszylinder,

zwei Turbo-Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum und in zwei Leistungsstufen: 147 kW / 200 PS und 280 Nm sowie 177 kW / 240 PS und 340 Nm. Die Normverbrauchswerte beider Benziner gibt Jaguar mit 7,5 Litern an, die beiden stärkeren Diesel verlangen im Schnitt nach 4,1 oder 4,2 Liter auf 100 km.

Die Verbrauchswerte lassen aus zwei Gründen aufhorchen: Die Dieselmotoren sind eine Jaguar-Eigenentwicklung, die offenbar in puncto Verbrauch gelungen ist. Aber auch die Diesel profitieren vom Leichtbau-Wissen der Briten. 75 Prozent der Karosserie bestehen aus Aluminium – übrigens alles gewonnen im Recycling. Die Rohkarosserie wiegt nur 251 Kilogramm, und der Einstiegs-XE kommt leer lediglich 1475 Kilogramm. Der Sechszylinder bringt es auf 1665 Kilogramm, die anderen rangieren so um die 1500 Kilogramm. Dazu kommt als offensichtlicher Vorteil auch eine gute Aerodynamik. Der Luftwiderstandsbeiwert liegt bei 0,26.

Es liegt also nicht nur am jeweiligen Antriebsstrang, wenn sich der XE im Zusammenspiel mit Motor, Automatik und elektromechanischer Servolenkung so leichtfüßig bewegen lässt. Ein XE hat ein niedriges Kampfgewicht, ein Fahrwerk, das Verwandtschaft mit dem des F-Type zeigt und auch hinten mit Doppelquerlenkern gut gegenhält. Dieses Gefühl von der Leichtigkeit des Seins will sich beim Diesel nicht so recht einstellen, schon gar nicht beim handgeschalteten. Ist es das Gewicht auf der Vorderachse oder das Gefühl des Fahrers, der auf einmal zähere Kraftentfaltung und eine weniger feinfühligere Lenkung zu erleben glaubt? Aber dieser feine Unterschied wird Jaguars Diesel-Fans nicht erschüttern können. Auch bei diesem Jaguar wird der Dieselmotor in Deutschland am meisten gekauft werden, meinen die Experten. Die gießen aber auch gleich Wasser in den Wein: Wer auf einen Kombi warten will, wird enttäuscht werden.

Dafür werden Freunde von sportlicher und dennoch luxuriöser Optik auf ihre Kosten kommen. Der Innenraum wirkt sehr hochwertig, besonders dann, wenn er farbig gestaltet ist. Jaguar bietet dafür ein paar ganz mutige Kombinationen. Über das griffige, kleine dicke Multifunktionslenkrad muss man nicht extra philosophieren. Es gehört in diesen Innenraum so wie das Drehrad für die Gangwahl der Automatik inzwischen zu Jaguar. Das gefällt alles, bis die schnell gefahrenen Kurven auf den spanischen Landstraßen einen schmerzhaft auf das Hartplastik an den Seiten des Mittel隧nells hinweisen. Auch die Innenraumverkleidungen unterhalb der Sichtlinie bestehen nicht eben aus wertigem Material. Das passt nicht zur übrigen Gestaltung und auch nicht zum Premiumanspruch.

Dafür ist der XE bei den Assistenzsystemen ganz vorn dabei. Bei Jaguar hat man jetzt zum üblichen Kanon noch zwei Strophen hinzugefügt: ein Laser-Head-up-Display und die

„All Surface Progress Control“ für alle Automatikfahrzeuge. Das System baut zum Beispiel auf einer schneeglatten Fahrbahn bis zu Tempo 30 ohne Zutun des Fahrers die passende Traktion auf. Bemerkenswert sind auch der Einsatz einer Stereokamera für die 3-D-Darstellung der Bereichs vor dem Auto und die aktive Motorhaube zum Fußgängerschutz.

Auch bei Infotainment, Konnektivität und Serviceangeboten über Netz setzt der XE Zeichen, natürlich für iOS-Freunde ebenso wie für die von Android. Hier bietet Jaguar auf der Basis von Bosch-Technologie eine ganze Reihe von Möglichkeiten an. Was das Smartphone kann, kann nun auch der XE und noch ein bisschen mehr.

Auch in dieser Hinsicht kann er es mit den deutschen Platzhirschen also aufnehmen. Wo es ihm fehlt? Die Hinterbänkler haben kein leichtes Leben. Der Ausschnitt der hinteren Türen ist recht klein und die Innenhöhe leider auch. Sitzriesen werden sich mit dem schönen Ausblick auf die Armaturen trösten müssen. Bequem wird die Fahrt für sie nicht. Aber Raumwunder sind die Wettbewerber – mit einer Ausnahme – ja auch nicht gerade. Es wird genug Freunde des Autos geben, denen die schnelle, flache Dachlinie wichtiger ist. Wer solch einen Jaguar XE kauft, will sowieso nicht hinten sitzen. (ampnet/Sm)

Daten Jaguar XE 2.0 Diesel 180 PS Automatik Portfolio

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,67 x 1,97 (mit Spiegeln 2,01) x 1,42

Radstand (m): 2,84

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

Leistung: 147 kW / 180 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 430 Nm von 1750 - 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,2 Liter

CO₂-Emissionen: 179 g/km (Euro 6)

Emissionsklasse A

Leergewicht / Zuladung: min. 1565 kg / max. 545 kg

Kofferraumvolumen 455 Liter, erweiterbar auf 830 Liter

Wendekreis: 11,7 m

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Preis: 44 500 Euro

Daten Jaguar XE S

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,67 x 1,97 (mit Spiegeln 2,01) x 1,42

Radstand (m): 2,84

Motor: R6-Benziner, 2998 ccm, Kompressor

Leistung: 250 kW / 340 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (a bgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,1 Liter

Kohlendioxidemission: 194 g/km (Euro 6)

Emissionsklasse E

Leergewicht / Zuladung: min. 1655 kg / max. 445 kg

Kofferraumvolumen 455 Liter, erweiterbar auf 830 Liter

Wendekreis: 11,7 m

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Preis: 54 600 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE S.



Jaguar XE R-Sport.



Jaguar XE R-Sport.



Jaguar XE R-Sport.



Jaguar XE R-Sport.



Jaguar XE R-Sport.



Jaguar XE.



Jaguar XE.



Jaguar XE.



Jaguar XE.



Jaguar XE.



Jaguar XE.



Jaguar XE.
