

## Fahrbericht Jaguar XF 30d Portfolio: Jagd auf Individualisten

Von Peter Schwerdtmann

**Als Business-Limousine platzierte Jaguar seinen XF inmitten von Audi A6, 5er BMW und Mercedes-Benz E-Klasse. Ein Blick auf die Zulassungen zeigt, wie sehr das gelungen ist. Vier von zehn Jaguar werden als Geschäftsfahrzeuge zugelassen. Die absoluten Stückzahlen zeigen aber auch, dass der Jaguar in dieser Gattung noch ein Exot ist. Und genau das bestimmt seinen Reiz. Der Jaguar sucht seine Beute weniger bei Flottenbetreibern, sondern mehr unter Managern und Freiberuflern, die sich nicht mit dem üblichen Premium-Mobil zeigen wollen.**

In dieser Szene beeindruckt Jaguar besonders gern mit Spitzentypen wie dem Jaguar XFR mit Fünf-Liter-Achtzylinder mit 510 PS. Doch das Geschäft spielt sich in der Breite eher auf dem Dieselsektor ab, zum Beispielen bei der aktuellen XF 30d-Limousine mit 221 kW / 300 PS aus einem Drei-Liter-Sechszylinder. Der Absatz speziell in Deutschland könnte vermutlich sogar besser sein, wenn sich die Briten entschließen könnten, beim neuen Modell wieder einen Kombi anzubieten. Beim Vorgänger hätte der Kombi im Vergleich mit den Wettbewerbern jeden Schönheitspreis gewonnen. Doch reicht der Markt in Deutschland und in anderen kombifreundlicheren Ländern offenbar nicht aus, Jaguar zu einem Nachfolger zu motivieren. Immerhin - bestätigt man uns - denke man in Großbritannien darüber nach.

Doch zur Zeit steht die Limousine mit ihrem coupéartig schwungvoll flach nach hinten abfallendem Dach allein im Modellprogramm. Wer mag, kann sich trösten mit 505 Litern Laderaum, der immerhin 1,20 Meter breit ist und nach Umklappen der Rücksitzbank auch Ladung von mehr als zwei Metern Länge verträgt. Immerhin ist der Laderaum knapp 70 Zentimeter hoch und die Zuladung liegt mit 600 Kilogramm am unteren Ende eines Kombis dieser Klasse. Das ist in der Summe mehr, als so manche Limousine bieten kann. Die Urlaubsreise von vier Personen überfordert diesen Jaguar jedenfalls nicht.

Im Innenraum bestimmt Winsor-Leder den ersten Eindruck, im Falle unseres Exemplars

in dunklem Braun – Sitze sowieso, ebenso Seitenverkleidungen, Armaturentafel und Multifunktions-Lenkrad. Klare Querlinien und – in unserem Fall – ein Zierteil in Aluminium unterstreichen die Breite, die der XF mit 1,89 Metern Außenbreite auch tatsächlich an den Start bringt. Fahrer und Beifahrer trennt ein breiter Tunnel, so dass mit dem Einsteigen der Eindruck entsteht, man gleite in ein Etui zwischen Tunnel und Seitenwand, so wie es bei vielen Sportwagen gewünscht wird.

Wie bei Jaguar üblich wird die Automatik durch einen Drehknopf geregelt, der nach dem Druck auf den Startknopf zeitgleich mit den beiden äußeren Lüftern hochfährt. Die Acht-Gang-Automatik von ZF wird so gesteuert, wenn man nicht von Hand die Schaltpaddel am Lenkrad bedienen will. Das Drehrad für die Automatik mag einen anfangs irritieren. Aber es zählt zu den Eigenarten der Briten, die den Jaguar von anderen abheben. Im praktischen Betrieb hat es uns nie gestört und für die Ablage der rechten Hand gibt es schließlich eine Mittelarmlehne. Es muss nur immer ein ausgewachsener Wählhebel sein.

Die Instrumentierung überrascht nicht: zwei Rundinstrumente mit einem kleinen Display für den Bordcomputer dazwischen und ein 10,2-Zoll-Touchscreen, der zwar am oberen Ende der Mittelkonsole, aber unterhalb der Blickachse des Fahrers liegt. Rundherum bieten Taster die Möglichkeit, häufig gebrauchte Funktionen in der Software direkt anzusprechen. Mit Wischen und Drücken führt einen der Bildschirm zu den anderen Möglichkeiten des Intouch-Touch-Pro-Systems, das den Zugang zum Internet und den Zugriff auf besondere Apps erlaubt. Beeindruckend kann dabei der Einsatz der Kamera: Draufsicht, Rundumsicht und Bordkantensicht, Vorausschau, Rückfahrkamera oder Kombinationen – da bleibt kein Wunsch offen, nicht einmal der, nach einer besseren Sicht nach hinten. Das „Erweiterte Parkhilfe-Paket mit Surround-Kamerasystem“ kostet zusätzlich 2510 Euro.

An den Kameras und anderen Sensoren hängt eine komplette Auswahl an Fahrer-Assistenzsystemen. (Paket mit Adaptiver Geschwindigkeitsregelung mit Stauassistent, Toter-Winkel-Warner, seitlicher Rückfahrüberwachung, adaptivem Spurhalte-Assistenten, Müdigkeitsüberwachung für 2460 Euro). Gut gefallen hat uns auch das Head-up-Display im Blickfeld des Fahrers für 1280 Euro extra.

Das alles fügt sich in ein Bild, das bei der Portfolio-Ausstattung Modernität, Luxus und Understatement in typisch britischer Weise verbindet. Man weiß, was man hat, aber man genießt das Wissen, ohne sich anderen aufzudrängen. Außen lässt das Design allerdings keinen Zweifel daran, dass als Individuum verstanden werden möchte. Das Design des XF spricht – wie auch das der anderen Modelle der Marke – eine andere Sprache, eine sehr eigene, die Sportlichkeit und Eleganz verbindet.

Wie fährt sich der immerhin leer mindestens 1750 Kilogramm schwere Hecktriebler mit seinem Diesel, der immerhin 100 PSD pro Liter Hubraum und ein maximales Drehmoment von 700 Newtonmetern (Nm) anbietet? Die reinen Zahlen geben darüber keinen Aufschluss: 6,2 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h, abgeregelte 250 km/h und ein Normverbrauch (nach NEFZ) von 5,5 Litern auf 100 km.

Wer den Jaguar schnurren lässt, wie eine Katze, dann kann diesem Verbrauchswert nahekommen. Dann können die Insassen nicht einmal hören, ob ein Diesel oder ein Benziner unter der Haube arbeitet. Doch auch beim Beschleunigen und bei höheren Geschwindigkeiten ist die Frage nicht leicht zu beantworten, denn der Innenraum ist sehr gut abgeschirmt. Das mag über die höheren Verbrauchswerte hinwegtrösten. Die pendelten um die zehn Liter, weil wir mit ihm Spaß am schnellen Fahren entwickelten.

Zum Geräuscheindruck passt auch die Federung. Wir hatten nie den Eindruck, zu hart unterwegs zu sein oder unserem Komfort in schnellen Kurven oder auf schlechter Wegstrecke Tribut zollen zu müssen. Die Lenkung zeigt auch bei hohen Geschwindigkeiten einen guten Geradeauslauf, reagiert aber spontan auf jede Eingabe des Fahrers.

Wer ihn unter seinen Wettbewerbern einordnen will, der wird den Jaguar XF 30d nicht in die Nähe der E-Klasse rücken. Die hat einen komplett anderen Charakter und die moderneren Assistenzsysteme. Der XF liegt zwischen dem 5er BME und dem Audi A6, nach unserem Geschmack dichter am A6. (ampnet/Sm)

#### Daten Jaguar XF 30d Portfolio

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,95 x 1,88 (mit Spiegeln 2.09) x 1,46

Radstand (m): 2,96

Motor: Sechszylinder, Diesel, 2993 ccm, Twinturbo, Direkteinspritzung  
Heckantrieb

Leistung: 221 kW / 300 PS

Max. Drehmoment: 700 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 144 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1750 kg / max. 600 kg

Kofferraumvolumen: 505 Liter, bei umgeklappter Rückbank 885 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 11,6 m

Reifen: 245/45 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Preis: 65 050 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.

---



Jaguar XF 3.0 D.

---



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 3.0 D.



Jaguar XF 30d.

---



Jaguar XF 30d.

---



Jaguar XF 30d.

---