

Kommentar: Gut gebrüllt, Jaguar!

Von Peter Schwerdtmann

Mit dem Jaguar F-Pace nimmt der britische Hersteller zusätzlich Fahrt auf. Das SUV, das natürlich bei Jaguar den viel schnittigeren Gattungsnamen „Performance Crossover“ erhielt, stellt nun nach XF, XJ, XE und F-Type die fünfte Baureihe dar. Wer hätte das gedacht, als 2008 die ersten Jaguar XF durch die Straßen rollten und besonders die Jaguar-Traditionalisten verwirrten.?Jetzt zweifelt niemand mehr daran, dass die traditionsreiche Marke in der Gegenwart wieder in die erste Reihe gehört.

Für 2020/2021 lautet das Ziel des britischen Unternehmens mit indischer Mutter und einem deutschen Chef 1 200 000 Fahrzeuge, 40 Prozent mehr. Dabei soll der Crossover F-Pace heftig helfen, und nach dem ersten Kontakt am Vorabend der Pressetage zur IAA in Frankfurt (Publikumstage vom 19. bis 27. September) fällt das Echo positiv aus. Vor uns steht ein Fahrzeug, das auf dem ersten Blick als Jaguar erkennbar ist. Das Gesicht zeigt unverkennbar den typischen sechseckigen Kühlergrill, der in der Mitte den strahlenden Jaguar-Kopf trägt, und die großen, ebenfalls unverkennbaren Lufteinlässe unter dem Stoßfänger und links wie rechts vor den Radkästen.

Mit sehr kurzem vorderen Überhang, einer hohen Gürtellinie, einem flachen Greenhouse und hohen, breiten Schultern zeigt er Kraft und eine typische Sportwagen-Silhouette. Das hohe Heck gewinnt optisch Breite mit der Gestaltung der Abrisskante an der Kofferraumklappe und den Rückleuchten, deren Form man schon beim F-Type gesehen hat. Das große Diffusorelement kaschiert die Höhe.

Ian Callum, Chefdesigner von Jaguar: „Der F-Pace ist ein Crossover mit der Seele eines Sportwagens.“ Bei diesem Modell seien er und sein Team anders vorgegangen: „Wir nahmen einen Jaguar-Sportwagen als Basis und machten ihn familienfreundlich.“ Er nennt sein jüngstes Werk einen „ultimativen praktischen Sportwagen“.

Dabei scheut die Jaguar-Mannschaft keinen Vergleich. Im Gegenteil: sie misst sich bewusst mit den besten der SUV-Szene. Immer wieder werden bei der Vorstellung des

Neuen andere als Messlatte herangezogen. So sei der F-Pace um 50 Prozent verwindungssteifer als der Porsche Macan und auch um sechs Dezibel leiser als dieser. Der Kofferraum falle mit 650 Liter bis maximal 1740 Liter so groß aus wie bei einem BMW X5 und größer als beim Audi Q5. Und bei den Rädern sieht man sich ebenfalls unerreicht. Der Einstieiger-F-Pace rollt auf 265/65 R18-Reifen auf die Straße. Der F-Pace lässt sich aber auch mit 265/40 R 22-Reifen ausrüsten.

Aber mehr noch als die Newtonmeter, Liter und Zoll zählt beim F-Pace die Elektronik. Die Briten sind stolz darauf, mehr Rechnerleistung an Bord zu haben als eine Boeing 777. Nun ist das nicht gerade das modernste Flugzeug, aber 100 Gigabite Speicher, Quadcore-Prozessor und Ethernet mit einem Gigabite pro Sekunde bilden eine ungewöhnlich breite Basis für Sicherheits- und Komfortsysteme, wie auch für Infotainment und Verbindung zur Außenwelt.

Schon seit dem XE und erst mit dem F-Pace kann niemand mehr behaupten, Jaguar spiele zwar beim Design und bei den Fahreigenschaften in der ersten Liga, aber bei der Elektronik hätten die noch Nachholbedarf. Das ist Vergangenheit. In der Gegenwart hat der Performance Crossover auch bei den jungen Themen die Pace aufgenommen, die sein Name verspricht.

Der Jaguar F-Pace sei jünger, weiblicher und besser vernetzt, hörten wir in Frankfurt, und der Neue sei ein Fahrzeug, für das die Karten im SUV-Markt neu gemischt gehörten. Nicht nur der Ton war offensiv. Der Einstiegspreis von 42 390 Euro steht ebenfalls dafür, dass sich Jaguar auch auf diese Weise als Alternative zu den Etablierten empfehlen möchte. Zu seinem ersten Auftritt kann man dem F-Pace erst einmal zugestehen: Gut gebrüllt, Jaguar! (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Pace.



Jaguar F-Pace.



Jaguar F-Pace.



Ian Callum.
