
Im Rückspiegel: 50 Jahre Jaguar XJ – Die Legende lebt prächtig

Seit dem Debüt des ersten XJ6 im September 1968 auf dem Pariser Automobil-Salon hat Jaguar sieben weitere Generationen von XJ-Limousinen gebaut. Die ursprünglich als Ersatz für nicht weniger als vier auslaufende Modelle konzipierte Baureihe besetzt mit seiner typischen Kombination aus Leistung, Technologie und Luxus seit vielen Jahrzehnten die Rolle des Flaggschiffs im Jaguar-Modellprogramm. Das will mit einem passenden neuen Jahrgang gefeiert sein, mit dem Jaguar XJ50, der auch wieder in Paris zu sehen sein wird.

XJ 50: Das Jubiläums-Modell. Zur Feier von „50 Jahre XJ“ legt Jaguar das nicht limitierte und über das gesamte Modelljahr 2019 verfügbare Sondermodell „XJ50“ auf. Das vom bewährten 3,0-Liter-V6-Turbodiesel mit 300 PS (221 kW) angetriebene Modell basiert auf der Ausstattungslinie Premium Luxury, die jedoch Elemente des XJ-Portfolio und die diamantgedrehten schwarzen 20-Zoll-Felgen mit fünf Doppelspeichen des XJ R-Sport ergänzt wird. Neben XJ50-Emblemen am Heck und auf den seitlichen Luftauslässen verraten ein schwarzer Frontgrill und die vom Portfolio entlehnten Stoßfänger die Jubiläums-Edition.

Im Interieur des Jaguar XJ50 stehen Softgrain-Ledersitze mit Diamanten- oder Rautenmusterung für hohen Sitzkomfort. Optische Akzente setzen neben XJ50-Einlagen in den beleuchteten Einstiegsleisten und an den Türinnenseiten eine XJ50-Prägung auf der Mittelarmlehne, ein Drive Selector mit silberfarbigen Applikationen, Schaltwippen in Silber, eine Pedalerie aus Edelstahl und Dekorelemente in Walnuß-Echtholz, wie man es auch in den ersten Jaguar XJ vor fünf Jahrzehnten finden konnte.

1968 – das Jaguar-Urmeter. Die Formgebung der ersten Generation stammte noch weitgehend von Sir William Lyons (1901-1985), dem Gründer von Jaguar. Der Original-XJ war seine Zukunftsvision aus der Perspektive der sechziger Jahre. Die ursprünglich interne Projektbezeichnung XJ stand für „eXperimental Jaguar“.

Zum Hintergrund: In den sechziger Jahren bestand das Jaguar-Limousinen-Programm aus gleich vier Modellreihen: der erfolgreichen kompakten Sportlimousine Mark 2, zwei von dieser abgeleiteten Mittelklassemodellen – dem S-Type und dem 420 – und dem Topmodell Mark X bzw. 420 G, einem stattlichen Prestigemodell. Das Quartett sollte durch ein einziges Modell ersetzt werden. Formal lehnte sich das mit dem charakteristischen „Vieraugen-Gesicht“ an S-Type und 420 an.

Bei seinem Debüt wurde der neue XJ mit einer 242 PS (178 kW) starken 4,2-Liter-Variante des bewährten XK-Reihensechszylinders mit Doppelvergaser angeboten. Speziell für die kontinentaleuropäischen Märkte, wo die hubraumbezogene Besteuerung üblich war, bot Jaguar eine 2,8-Liter-Version mit 149 PS (110 kW) an. Das serienmäßige Vier-Gang-Schaltgetriebe war auf Wunsch mit Overdrive erhältlich, ein Automatikgetriebe gab es gegen Aufpreis. Der 4,2 Liter mit Schaltgetriebe erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von annähernd 200 km/h und beschleunigte in nur neun Sekunden von 0 auf 96 km/h.

Die englische Presse lobte ihn in höchsten Tönen, einige Beobachter stellten den Jaguar sogar in eine Reihe mit Rolls-Royce.

50 Jahre Jaguar XJ: Die ganze Geschichte einer lebenden Legende.

1969 folgten die Daimler-Versionen, wie ihre Vorgänger unter der Bezeichnung Sovereign

angeboten. Preislich waren sie etwas höher angesiedelt als die Jaguar-Pendants und besaßen den klassischen geriffelten Kühlergrill mit Vertikalrippen. Neben einer luxuriöseren Ausstattung gab es den Overdrive fürs Getriebe ab Werk.

Alle Jaguar/Daimler waren mit Einzelradaufhängungen, selbsttragender Karosserie und vier Scheibenbremsen ausgestattet. Für die Modellbezeichnung XJ6 entschied sich Jaguar schlicht deshalb, weil der Wagen von einem Sechs-Zylinder-Motor angetrieben wurde.

1972 – Einführung des V-12-Motors und der Langversion: Nach seinem Debüt im E-Type Serie 3 ab April 1971 war ein Jahr später der legendäre 5,3-Liter-V12-Motor auch im XJ erhältlich. Die Modelle – XJ 12 und Daimler Double-Six – erhielten serienmäßig ein Automatikgetriebe und (erstmalig) auch eine Klimaanlage. Über viele Jahre hinweg war Jaguar damit der einzige Hersteller weltweit, der V12-Fahrzeuge in Großserie baute.

Der bis 1992 weitergeführte XJ12, zuletzt mit 295 PS (217 kW) 245 km/h schnell, zählt zu den Klassikern britischen Automobilbaus und durfte sich lange „schnellste Limousine der Welt“ nennen. Wie den XJ6 gab es auch den XJ12 in einer Daimler-Version.

Ab Herbst 1972 bot Jaguar sein Topmodell zusätzlich mit einem um 102 mm verlängerten Radstand und somit mehr Platz im Fond an. Als Daimler Double Six Vanden Plas kam das Long Wheelbase-Modell mit besonders luxuriöser Ausstattung und Einzelsitzen im Fond.

1973 – XJ Series II. Nach gut 98 000 gebauten Exemplaren folgte 1973 die überarbeitete Serie II-Baureihe des XJ, nun generell in Kombination mit langem Radstand. Der 2,8 Liter entfiel und wurde 1975 durch eine neue 3,4-Liter-Variante mit 163 PS (120 kW) ersetzt, die bis 1979 lief. Wenig später kam eine Vanden Plas-Version des Daimler Sovereign 4.2 hinzu.

Bei der Serie II positionierte Jaguar die Stoßstangen vorn und hinten höher, um US-Anforderungen zu genügen und modifizierte die Scheinwerfer- und Kühlergrill-Anordnung entsprechend. Außerdem debütierte ein ergonomisch neu konzipierter Armaturenräger. Alle Instrumente und Schalter hatte man jetzt vor dem Lenkrad gruppiert, direkt im Blickfeld des Fahrers. Zusätzliche Hebel an der Lenksäule, eine Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber gehörten zur Standardausrüstung.

Der kurze Radstand wurde lediglich für das XJ-C Coupé beibehalten. Das wurde zwar 1973 neu vorgestellt, kam aber nach Problemen mit der Dichtigkeit der hinteren Seitenfenster erst 1975 auf den Markt, nur um dann schon 1977 wieder eingestellt zu werden. Diese besonders reizvolle Variante mit vinylbezogener Dachpartie bot Jaguar sowohl mit dem 4,2-Liter-Sechszylinder als auch mit dem V12 an. Daimler-Versionen gab es ebenfalls. Mit einer Gesamtproduktion von etwas über 10 000 Stück gehört das mangels B-Säule besonders edle Coupé zu den seltensten und entsprechend begehrten XJ-Klassikern.

Ab 1975 stellte Jaguar beim V12 von Vergaser auf Benzineinspritzung um, ab 1978 auch bei den für den US-Markt bestimmten Sechszylindern. Ab 1977 stand zudem für alle Modelle ein GM400-Automatikgetriebe im Angebot. Insgesamt entstanden von der Serie II des Jaguar XJ über 91 000 Einheiten, darunter über 14 000 mit dem V12-Motor.

1979 – XJ Series III. Um bei der Ende März 1979 anrollenden dritten Generation einen klaren „Design-Shift“ zu erreichen, holte Jaguar erstmals in seiner Geschichte die Expertise eines externen Design-Studios ein. Die Wahl fiel auf das Pininfarina aus Turin. Danach präsentierte sich der Bereich oberhalb der Gürtellinie komplett überarbeitet. Er erhielt größere Glasflächen sowie eine schräger abfallende Heckscheibe. Das größere Glashaushaus ließ den XJ flacher erscheinen, obwohl die Kopffreiheit hinten in Wirklichkeit

zugenommen hatte. Weitere Modifikationen betrafen Türgriffe, Stoßfänger und Rückleuchten, den Verzicht auf vordere Ausstellfenster, Detailverbesserungen im Innenraum und einen neuen attraktiven Vertikal-Rippengrill. Unter den technischen Modifikationen ragten ein Fünf-Gang-Getriebe für die Sechszylindermodelle und eine Benzineinspritzung für den 4,2-Liter-Motor hervor.

Der V12-Motor wurde 1981 grundlegend verbessert. Er bekam einen neuen, vom Schweizer Ingenieur Michael May konstruierten Zylinderkopf, dessen extrem hohe Verdichtung von 12,5:1 in Verbindung mit weiteren technischen Raffinessen den Kraftstoffverbrauch um zirka 25 Prozent senkte. Die mit dem neuen Motor ausgestatteten XJ12- und Double-Six Fahrzeuge trugen den Zusatz HE (für High Efficiency).

1983 wurde die Bezeichnung Sovereign von Daimler auf Jaguar übertragen und blieb fortan den luxuriösesten Jaguar-Versionen vorbehalten. Mit fast 133 000 Fahrzeugen, davon 10 500 mit V12-Motor, war die Serie III der bis dahin erfolgreichste XJ.

1986 – die vierte Generation, der XJ40, mit Mut zur Kante und neuem AJ6-Motor. Da das Grunddesign bereits über zehn Jahre alt war, machte sich Jaguar an eine radikale Überarbeitung und damit an das erste von Grund auf neu konstruierte XJ-Modell. Dennoch war der XJ40 das letzte Jaguar-Serienmodell, das noch von Sir William Lyons (er starb 1985) beeinflusst wurde. Er besaß eine eckigere Form als seine Vorgänger und war in vielen Versionen mit großen Rechteckscheinwerfern und fast quadratischen Rücklichtern ausgeführt. Der XJ40 war zudem der erste Jaguar mit einem zusätzlichen Dreiecksfenster in der Hecksäule.

Herzstück des neuen Modells sollte ein Motor werden, der das klassische XK-Aggregat ersetzte. Ursprünglich von einer Zylinderreihe des V12 abgeleitet, besaß das neue Triebwerk zwei obenliegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder. Wie schon Jahre zuvor der XK-Motor und später der V12 debütierte auch der neue AJ6 (AJ für Advanced Jaguar) zunächst in einem Kleinseriensportmodell: dem XJ-S 3.6 Cabrio von 1983.

Eine Zwölf-Zylinderversion des XJ40 fehlte zunächst im Programm. Da er nicht für den Einbau eines V-Motors ausgelegt war, musste er vor der verspäteten Einführung der V12-Version recht aufwändig überarbeitet werden. Das hatte zur Folge, dass trotz des Auslaufens der Serie III die Zwölf-Zylinder der dritten Generation zunächst weiter im Programm blieben.

Unter der Haut besaß der XJ40 eine neue Hinterradaufhängung mit Doppelquerlenkern und außenliegenden Bremsscheiben. Als Schaltgetriebe wurde die vom XJ-S bekannte Fünf-Gang-Box von Getrag, als Automatik eine Vier-Gang-Box von ZF in Verbindung mit einem neuen Schaltschema, dem sogenannten J-Gate, angeboten. Das Interieur wurde unter ergonomischen Gesichtspunkten modernisiert und mit modernster Elektronik ausgestattet. Neben kleineren, nicht analogen Zusatzanzeigen gehörte dazu auch ein multifunktionaler Tripcomputer.

1989 erreichte die Jahresproduktion des XJ40 mit 33 000 Fahrzeugen eine Rekordmarke. Für das Modelljahr 1990 löste ein neuer 4,0-Liter den 3,6-Liter-Motor ab. Der XJ40 blieb bis 1994 im Programm und wurde mit 208 000 Verkäufen neuer Bestseller der XJ-Ahnenreihe. In den letzten beiden Baujahren war er dann auch als XJ12 6.0 Liter mit 318 PS (234 kW) erhältlich und schloss die Lücke, die der 1992 eingestellte Serie III V12 gerissen hatte.

1994 – die fünfte Generation: X300 mit Retro-Design. Anfang der neunziger Jahre ging Jaguar an die Entwicklung der fünften XJ Generation. Zu den Entwicklungskosten steuerte der neue Besitzer Ford, der Jaguar 1989 übernommen hatte, 200 Millionen britische Pfund bei. Damit konnte Jaguar den XJ unter dem Aspekt einer Vereinfachung der Produktion und einer Verbesserung der Fertigungsqualität gründlich überarbeiten. Das

Ergebnis war der X300. Sein Styling fiel in die Kategorie „Retro-Design“: geschmeidigere Formen und ein traditionelles Vier-Leuchten-Gesicht entsprachen nicht nur dem Trend der neunziger Jahre zu runden Formen, sondern standen auch in der Designtradition der Jaguar-Klassiker früherer Tage.

Bei seinem Marktdebüt 1994 war der X300 wahlweise mit einer 3,2- und einer 4,0-Liter-Version des neuen Sechszylinders AJ16 erhältlich. Der 6-Liter V12 war ebenfalls noch im Programm. Das absolute Highlight war allerdings das neue XJR-Modell als Kompressorversion des 4,0-Liter-Triebwerks. Mit 250 km/h Spitze war der XJR ebenso schnell wie der Zwölfzylinder, beschleunigte aber spektakulärer. Wie zuvor wurden XJ6 Basismodelle, Sport- und Sovereign-Versionen sowie die traditionellen Daimler-Modelle angeboten. 1995 rundete Jaguar das Angebot durch Langversionen ab.

Die Sechs- und Zwölfzylinderausgaben des X300 sollten allerdings die kurzlebigsten aller XJ-Varianten sein. Denn Jaguar arbeitete an einer komplett neuen Motorfamilie, die am Ende sowohl V6- als auch V8-Versionen umfassen sollte. Lässt man die Daimler-Motoren der 1960er-Jahre außer Acht, entstand nun der erste Jaguar-V8. Der als AJ8 geführte neue Motor debütierte zunächst als 4,0 Liter im neuen XK8, der 1996 den XJ-S ablöste.

Nach 92 038 gebauten Exemplaren machte die X300-Reihe Platz für die optisch nur leicht retuschierte X308-Generation.

1997 – die sechste Generation: Erster Jaguar XJ mit V8-Motor. Das im X300 eingeführte Design wurde mit leichten Modifikationen für den 1997 eingeführten X308 übernommen. Mit diesem Modell hielt nun auch der erwähnte neue Jaguar-V8 in einer Limousine Einzug. Der Achtzylinder wurde als 3,2 Liter 237 PS (174 kW) und 4,0 Liter 284 PS (209 kW) angeboten, die stärkere Variante gab es auch als Kompressor-Ausführung mit 363 PS (267 kW).

Bei aller Euphorie schwang bei der Einführung auch etwas Traurigkeit mit, bedeutete sie doch den Abschied vom Jaguar V12, der das Unternehmen 25 Jahre lang begleitet hatte. Die Modellbezeichnungen XJ6 und XJ12 hatten ausgedient und dem XJ8 Platz gemacht. Das neue Antriebskonzept zahlte sich jedoch voll aus – mit 126 260 gebauten Modellen verkaufte sich der X308 zur vollen Zufriedenheit.

2003 – die siebte Generation erstmals mit viel Aluminium. Zum Zeitpunkt der Einführung der siebten XJ-Generation hatte Jaguar in 35 Jahren schon insgesamt 800 000 Fahrzeuge der XJ-Limousinenbaureihe gefertigt. Das entsprach zu diesem Zeitpunkt über der Hälfte der bisherigen Gesamtproduktion des Unternehmens.

Der unter dem Codenamen X350 geführte XJ präsentierte sich 2003 als fortschrittlich. Statt der herkömmlichen Stahlkonstruktion kam erstmals eine Aluminium-Monocoque-Karosserie zum Einsatz. Ebenfalls neu war die Luftfederung. Das Fahrzeug war länger, höher und breiter als das Vorgängermodell, aber gleichzeitig bis zu 200 kg leichter. Anders als bei einigen Konkurrenten verzichtete die Aluarchitektur auf Strangpressprofile. Stattdessen wurden die Karosseriebleche wie bei Flugzeugen mit Nieten verbunden, zur zusätzlichen Versteifung wurde an den Berührungsflächen ein spezieller Klebstoff aufgetragen.

Die Modellbezeichnung XJ6 erlebte dank des 3,0-Liter-V6 Motors mit 238 PS (175 kW) ein Comeback. Weitere Motoren im Angebot waren ein 3,5-Liter-V8, ein 4,2-Liter-V8 und ein 4,2-Liter-V8 Kompressor mit 395 PS (290 kW). 2004 erweiterte Jaguar das Portfolio um einen XJ Sovereign mit langem Radstand. Ab Herbst 2005 ergänzte ein laufruhiger Sechszylinder Twin-Turbo Diesel mit 2,7 Litern Hubraum und 207 PS (152 kW) die Motorenpalette. Gleichzeitig wurde die Limousine noch luxuriöser ausgestattet und

vorrangig als Executive-Modell angeboten.

Nach rund 83 500 gebauten Fahrzeugen machte die erste Alu-Generation den Weg frei für ein weiteres Leichtmetall-Modell – diesmal jedoch ergänzt um ein völlig neues Exterieur-Design.

2009 – Mit polarisierendem Design. Die achte und heutige Generation des klassischen Jaguar XJ überraschte 2009. Das intern als „X351“ laufende Modell präsentierte sich bei seinem Debüt in der Londoner Saatchi Gallery am 9. Juli 2009 mit einem völlig neuen und modernen Design. Die fließende Formensprache ist die jüngste Inkarnation des klassischen Jaguar XJ und die bislang mutigste Interpretation der von Designdirektor Ian Callum definierten Stil-Richtung für die Jaguar-Modelle des 21. Jahrhunderts.

Die lang gestreckte, tropfenförmige Seitenfenster-Grafik bestimmt die Silhouette. Als Gegenschwung dient eine markant ausgeformte untere Sicke, die den nach vorne drängenden Auftritt verstärkt. Zu den fließenden Linien gesellt sich eine Gürtellinie, die den Eindruck gestreckter Eleganz unterstreicht. Das „Gesicht“ des XJ zeugt mit einem kraftvollen Maschendraht-Grill und schlanken Scheinwerfern von starkem Selbstbewusstsein.

Die muskulöse untere Hälfte steht im Kontrast zum filigranen und eleganten Dachaufbau. Die in Glas verhüllten D-Säulen reduzieren die visuelle Schwere und vermitteln die Illusion eines „schwebenden“ Dachs. Das Heck zeichnet sich durch eine betont puristische Gestaltung aus. Bis auf die springende Jaguar-Raubkatze („Leaper“) verzichteten die Designer auf Ornamentik. Der Jaguar XJ sieht nicht nur sehr stromlinienförmig aus, sondern erweist sich mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,29 auch aerodynamisch als gelungen. Das große Panorama-Glasdach schafft ein helles und offenes Raumgefühl.

Das Coupé-förmige Profil umhüllt die geräumige Kabine. Fünf Insassen haben innen Platz, speziell in der Version mit längerem Radstand. Beim Einsatz von Holz ließen sich die Jaguar Designer von modernen Luxusyachten inspirieren. Leder bedeckt die Sitze, die Instrumententafel, die oberen Türpartien, die Mittelkonsole und die Armablagen. Je nach gewählter Ausstattung sind die vorderen und hinteren Sitze des XJ beheiz- oder zusätzlich kühlbar; eine Zwei- oder Vierzonen-Automatik reguliert die gewünschte Temperatur ein. Die vielfach elektrisch verstellbaren Komfortsitze sind optional mit einer Massage-Funktion und variablen Seitenpolstern zu ordern. Den Anspruch der ultimativen Jaguar Limousine untermauern zusätzlich neuartige Anzeigen und Instrumente. Perfekte Ergänzung zu dem Kombiinstrument ist das anfangs acht und inzwischen zehn Zoll große Touchscreen-Display in der Mittelkonsole.

Aluminium-Monocoque zweite Generation: Steifer. Auch bei diesem XJ wird das Aluminium-Monocoque mit Nieten und einem Klebstoff auf Epoxidbasis zusammengefügt. Beim Fahrwerk setzt das Unternehmen aus Coventry ebenfalls auf einen hohen Aluminium-Anteil. Ab Werk sind alle XJ mit Stahlfedern an der Vorder- und Luftfederung an der Hinterachse bestückt. Das Handling wird durch das adaptive Fahrwerk Adaptive Dynamics und – bei sportlichen Modellen – einer aktiven Differentialsteuerung geschärft.

Modelljahr 2013 – Allradantrieb und 3,0-Liter-Kompressor-Benziner. Zum Modelljahr 2013 bot Jaguar in Kombination mit einem neuen 3,0-Liter-V6-Benziner mit Kompressoraufladung 340 PS (250 kW) den XJ erstmals auch mit Allradantrieb an. Zugunsten höherer Effizienz und Leistung wurden ab diesem Datum alle verfügbaren Motoren mit der neuen Acht-Stufen-Automatik von ZF und Intelligent Start/Stop-System kombiniert.

Modelljahr 2014: XJR - der neue Anführer des Raubkatzen-Rudels. Passend zum

25jährigen Jubiläum der Jaguar „R“-Performance-Line ergänzte zum Herbst 2013 der fünfte seit 1988 vorgestellte Jaguar XJR das XJ-Portfolio. Der 5,0-Liter-V8 Kompressor garantierte mit 550 PS (405 kW) und 680 Newtonmeter (Nm) Drehmoment eine nahtlose Beschleunigung. Über die auf die Drehmoment-Kurve abgestimmte Acht-Stufen-Automatik beschleunigte der XJR in nur 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h; bei Tempo 280 wurde der Vortrieb elektronisch abgeregelt.

Am anderen Ende des Leistungsspektrums stand die 300 PS (221 kW) XJ-Variante mit 3,0 Liter großem V6-Turbodiesel. Ein damit bestückter XJ beschleunigte in nur 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h bei zugleich auf 149 g/km reduziertem CO₂-Ausstoß.

Modelljahr 2016; Voll LED und neues Infotainmentsystem. Zum Modelljahr 2016 nahm Jaguar beim XJ subtile Änderungen am Exterieur-Design vor: neue Voll-LED-Hauptscheinwerfer und doppelte Tagfahrleuchten im charakteristischen „J-Blade“-Design. Im Interieur der 5,13 Meter langen Limousine sollten Semi-Anilin-Leder und großflächige Holzeinlagen in Eiche das Luxusambiente weiter steigern. Daneben hielt mehr High-Tech Einzug: Wie das In-Control Touch Pro-Infotainmentsystem und ein High-End-Audio-System von Meridian mit 26 Lautsprechern.

Neue Versionen XJ Autobiography und R-Sport. Der nur in Verbindung mit der um zwölf Zentimeter gestreckten Long-wheelbase-Version angebotene XJ Autobiography war von außen an Lufteinlässen in Chrom und 20 Zoll Leichtmetallfelgen zu erkennen. Im Interieur glänzte die edelste Ausführung eines XJ mit gesteppten Semi-Anilin-Ledersitzen mit Kontrastnähten, einem lederverkleideten Dachhimmel und Holzeinlagen in Eiche.

Das R-Sport-Modell versprühte mit ausgeformten Türschweller, dreiteiligem Front-Splitter, Heckspoilerlippe und seitlichen Lüftungsschlitzen bereits einen Hauch XJR, zumal auch in glänzend Schwarz gehaltene Maschengitter und Fenstereinfassungen sowie 20 Zoll große Leichtmetallfelgen zu den exklusiven Attributen zählten. Im Interieur stattete Jaguar den R-Sport mit Sportsitzen, R-Sport-Lenkrädern und -Einstiegsleisten, einem Dachhimmel in „Jet“ und Paneelen in Pianolack Schwarz aus.

XJR 575: Der mächtigste XJ aller Zeiten. Der zum Modelljahr 2018 zum Preis von 143 900 Euro angebotene XJR575 eröffnete dank einer Leistung von 575 PS (423 kW) und einem Drehmomentgipfel von 700 Nm mühelose Beschleunigung und höchste Laufkultur. Dank der 25 Zusatz-PS gelang der Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,4 Sekunden, zugleich stieg die Höchstgeschwindigkeit auf 300 km/h.

Der sowohl mit normalen wie langem Radstand erhältliche XJR575 zementierte den Status des XJR als schnellste Jaguar Serienlimousine – als Renntaxi ist er auf der Nürburgring-Nordschleife im Einsatz. Zu den für ihn maßgeschneiderten Exterieur-Teilen zählten eine Heckspoilerlippe, breitere und ausgestellte Türschweller, Luftauslassöffnungen auf der Motorhaube und größere Einlassöffnungen in der Frontschürze. Aber auch 20 Zoll-Felgen mit fünf Doppelspeichen in Schwarz und die rot lackierte Bremssättel setzen den XJR575 von den übrigen XJ-Modellen ab.

Abseits vom XJR 575 wertete Jaguar alle XJ-Modelle zum Modelljahr 2018 technologisch auf. Beginnend mit einem 4G starken WiFi-Hotspot, über den die Insassen mit bis acht externen Geräten permanent online sein können. Darüber hinaus befindet sich oberhalb der Mittelkonsole nun ein farbiger Touchscreen im größeren Format 10 Zoll. Zu den nun auch in den Jaguar XJ eingezogenen Fahrerassistenzsystemen gehört unter anderem ein autonomer Notfall-Bremsassistent mit Fußgängerschutz.

So bleibt der Jaguar XJ auch zum 50-jährigen Geburtstag das, was er immer war: Das

besondere Erlebnis der britischen Marke Jaguar. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Jaguar XJ Serie 1. 1969 - 1973.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



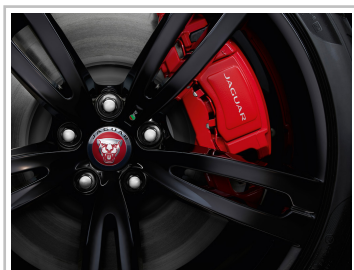
Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



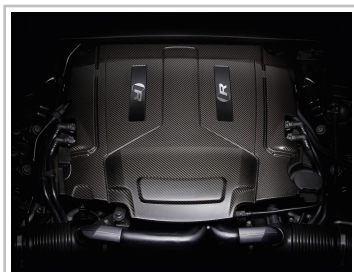
Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



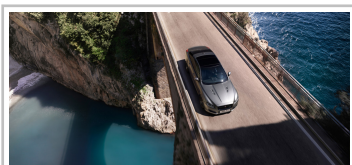
Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJR575.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



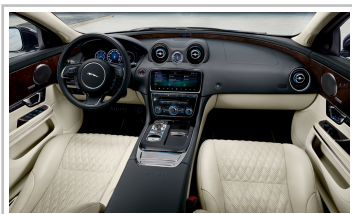
Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



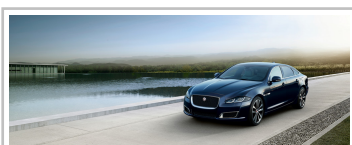
Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



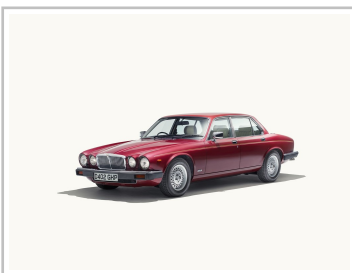
Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net



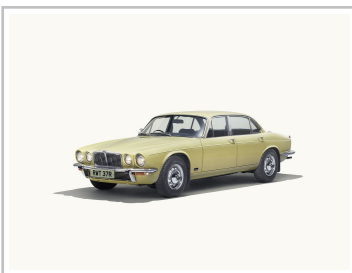
Jaguar XJ50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ Serie III. 1979 - 1992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar XJ Serie II. 1973 - 1979.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover
