

---

## Fahrbericht Jaguar XE P250 SE: So kompakt geht Raubkatze

Von Dennis Gauert, cen

Mit dem aktuellen XE geht Jaguar einen großen Schritt in Richtung der sportlichen Mittelklasse-Limousinen. Mit dem BMW 3er als direkten Konkurrenten haben sich die eleganten Briten auf aktives Fahrverhalten und Wendigkeit konzentriert. Wir waren mit dem XE P250 unterwegs. Mit 250 PS aus einem 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo bricht er mit der V6-Tradition, liefert aber beachtliches Drehmoment und ein interessantes Komplettpaket.

Jaguar hebt sich optisch von der Konkurrenz ab und wird im Straßenbild willkommen aufgenommen. So selten wie der XE zugelassen wird, ist das kein Wunder. Mit spannender Linienführung und einer Frontpartie, die mit Raubkatzen-DNA gespickt ist, geht der XE nun zum Angriff über. Den Riesengrill mit dem Charme eines Imkerhuts hat man bei den Briten glücklicherweise beiseite gelegt.

Kompaktes Packaging und eine coupéhaft abfallende Dachlinie klammert den XE der Abteilung Biedermann gekonnt aus. Dass diese anmutige Katze als P250 S schon ab 44.390 Euro zu haben ist, erscheint angesichts der ambitionierten Fahrleistungen wie ein wahr gewordener Traum. Unser Testwagen schlägt als SE (ab 50.200 Euro) und mit Zusatzausstattung mit 58.538 Euro zu Buche. Preislich liegt der XE damit in Nachbarschaft zum mindestens 50.750 Euro teuren BMW 330i M-Sport.

Mit dem P250 liefert Jaguar einen Vierzylinder-Turbomotor mit zwei Litern Hubraum, wie man ihn mit ähnlicher Leistung auch aus dem BMW-Regal kennt. Mit einer achtstufigen ZF-Automatik wird die Kraftübertragung zum dynamischen Kinderspiel: In 6,5 Sekunden macht die Raubkatze einen Satz auf Tempo 100 km/h. Bis auf 250 km/h beschleunigt der XE zielgerichtet und unnachgiebig. Dabei bleibt der Verbrauch im einstelligen Bereich: Mit neun Litern Superbenzin kann man den XE auch mit etwas Spaß bewegen. Mit einem Amboss auf dem Gaspedal fordert der Brite dann maximal 14 Liter.

Die Abstimmung des XE wird in drei Programme aufgeteilt: Normal, Eco, Sport. Wie in der Klasse üblich, ist hier vom sparsamen Segler bis zum bissigen Fluggerät alles drin. Das gilt auch für das Fahrwerk, das sich spezifisch umstellt. Für Langstreckenkomfort sorgt der normale Modus, der den Jaguar in jedem Geschwindigkeitsfenster behutsam über den Teer gleiten lässt. Im Sportmodus fühlt der Fahrer schnell die 75-prozentige Aluminiumkarosserie heraus.

Direkt und wach lässt sich der knapp 1700 Kilogramm schwere XE mittels der EPAS-Lenkung von Kurve zu Kurve bugsieren und kann mit geringer Wankneigung auch mit manchem Sportler auf Augenhöhe fahren - dank Doppelquerlenkerachse mit Ackermann-Winkel. Die bewegliche Hinterachse unterstützt den Eindruck, wirft sie den eleganten Viertürer bei Bedarf auch willig in die Gleitreibung. Die sprichwörtliche Verschmelzung von James Hunt und Queen Elisabeth ist gelungen.

So gar nicht königlich wollen sich die gut gemeinten Ziernähte im Innenraum präsentieren, deren Verarbeitung zu wünschen übrig lässt. In weiß ziehen sie schnell die Aufmerksamkeit der Insassen auf sich; unschön, wenn dadurch Schwächen offenbar werden. Pedanten bestellen sie einfach in Schwarz und können dann rundum mit dem serienmäßigen Lederpaket zufrieden sein. Denn im Inneren der Katze bietet sich ein abwechslungsreiches Innenraumdesign. So spielt sich zum Beispiel unterhalb der A-Säule

ein Formenspiel an den Lüftungsdüsen bis in die Türverkleidungen ab, das Elemente des Dreispeichen-Lenkrads rezitiert. In der Mittelkonsole zeigen sich die Briten hingegen geordnet und auf die Funktion fokussiert.

Die Bedienung erfolgt im XE nahezu ausschließlich über berührungsempfindliche Oberflächen. In den Reglern des Klimabedienteils schlummert die Steuerung für die Sitzheizung und -Belüftung, alles andere wird per Finger gesteuert. Das gilt auch für das Infotainmentsystem, das ohne Kurzwahltasten auskommt und die Funktionen stattdessen ebenfalls berührungsempfindlich zum Fahrer hin anordnet. So schick solche Lösungen auch sein mögen, während der Fahrt lenken sie ab. Glücklicherweise kann das ansonsten solide Infotainmentsystem im typisch-britischen Design auch Sprachbefehle entgegen nehmen. Die Instrumente, ebenfalls digital angezeigt, greifen den Stil klassischer Rundinstrumente willkommen auf, sodass sich die Frage nach dem Sinn von so viel Bildschirm hinter dem Lenkrad stellt.

Die vordere Sitzreihe ist über jeden Zweifel erhaben und kann mit den Klassenmaßstäben locker mithalten. Gute Seitenführungskräfte der Sitzwangen und die rundum verstellbare Position laden sowohl zur sportlichen Kurvenfahrt als auch zum Wochenendausflug quer durch die Bundesländer ein. Auf dem Sozius kommen nur von Mitfahrern mit einer Körpergröße von mehr als 1,90 Metern Klagen. Denn die coupéhaft abfallende Dachlinie lässt die Luft oben irgendwann eng werden. Die Beinfreiheit hingegen bleibt auch groß gewachsenen Mitfahrern erhalten.

Hinter den Sitzen befindet sich ein Gepäckabteil, das nicht gerade üppig, aber praktisch genug für eine kompakte Limousine ist. 410 Liter stehen für Einkäufe und Koffer bereit. Die Zuladung von 471 Kilogramm begrenzt den Familienurlaub jedoch auf das Nötigste. Immerhin darf ein 1800 Kilogramm schwerer Wohnwagen gezogen werden, den der 2,0-Liter-Turbomotor ohne Schwitzen angliedern kann. Es stehen ja auch 365 Newtonmeter maximales Drehmoment bereit. Die Nivellierung des LED-Lichts übernimmt der Jaguar selbstständig und kann auch mit einer zuverlässigen Lichtautomatik glänzen.

Fazit:

Der XE macht als 250 PS starke Variante auch neben dem 3er eine gute Figur. Wo der Jaguar dem 330i bei den Fahrleistungen nicht das Wasser reichen kann, gleicht er mit Design und Identität aus. Im Alltag macht der XE P250 SE eine gute Figur und liefert genug Platz für vier Personen und etwas Gepäck. Durch das gut abgestimmte Fahrwerk, die direkte Lenkung und den kräftigen Antritt bietet die kleine Raubkatze viel Fahrspaß zum angemessenen Preis. Jedes Jahr, beziehungsweise alle 20.000 Kilometer, muss die Katze allerdings zur Vorsorgeuntersuchung. (ampnet/deg)

Daten Jaguar XE P 250 SE

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,97 x 1,42  
Radstand (m): 2,84  
Motor: R4-Turbo-Benziner, 1997 ccm  
Leistung: 250 PS (184 kW) bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 365 Nm bei 1300 – 4500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.  
Abgasnorm: Euro 6d-Temp  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 160 g/km  
Testverbrauch: 9 Liter  
Leergewicht / Zuladung: min. 1679 kg / max. 471 kg  
Kofferraumvolumen: 410 Liter  
Max. Anhängelast: 1800 kg  
Wendekreis: 11,3 m

---

Bereifung: 245/45 R 18  
Basispreis: 50.200 Euro  
Testwagenpreis: 58.538 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



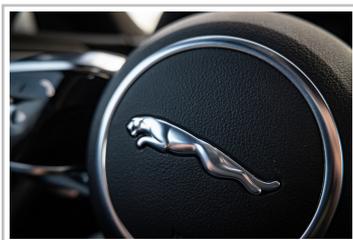
Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



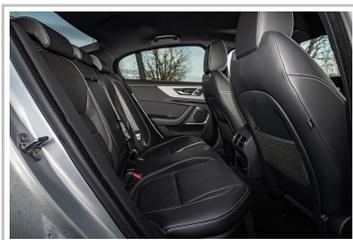
Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P250 R-Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---