
Praxistest Jaguar F-Pace D300: Vom Privileg, einen Diesel zu fahren

Von Frank Wald, cen

Dieser Tage ist oft vom „Dieselprivileg“ zu hören, das eine wie auch immer zusammengesetzte künftige Regierung doch bitte abschaffen sollte. Gemeint ist damit die steuerliche Begünstigung des Selbstzünder-Kraftstoffes gegenüber Benzin. Sollen sie doch, mag da der Fahrer eines Jaguar F-Pace D300 denken. Wer mindestens 70.000 Euro für sein Diesel-SUV hingelegt hat, steckt mit Freuden auch ein paar Cent mehr pro Liter in den Tank. Weiß er doch, dass die wahren Privilegien seines noblen Gefährts weder steigende Kosten noch dieselhysterische Ideologen schmälern können.

Der Diesel ist tot. Es lebe der Diesel! Unterwegs im Jaguar F-Pace D300 geistert dieser Gedanke beständig durch den Kopf, sobald man das Gaspedal betätigt. Ob beim Stop-and-Go-Bummel durch den Stadtverkehr, im blitzschnellen Antritt auf der Landstraße oder dem ebenso komfortablen wie kraftvollen Dahingleiten auf der Langstrecke – das ein technisches Meisterstück wie dieser seidenweiche Sechszylinder-Selbstzünder schon bald zum politisch gewollten Alteisen gehören soll, will angesichts der allgemeinen Dieselmiesmacherei dem Sachverstand nicht einleuchten. Dabei ist der neue Ingenium-Motor dank Mild-Hybridisierung und moderner Abgastechnik nun sauberer und sparsamer als je zuvor. Ein Riemen-Startergenerator rekuperiert beim Bremsen und Lupfen des Gaspedals Energie, die von einem 48-Volt-Lithium-Ionen-Akku aufgefangen und beim Beschleunigen wieder abgerufen wird. Macht unterm Strich einen WLTP-Normverbrauch von 6,9 Litern, den wir bei unseren mehrheitlich zügigen Fahrten über Landstraße und Autobahn mit einem Durchschnitt von 7,8 Litern sogar annähernd erreichen.

Vorausgesetzt, man lässt sich nicht zu wilden Tempo-Arien hinreißen, was zugegeben nicht immer leicht fällt. Denn der Dreiliter-Diesel ist eine wahre Zugmaschine, die willig und geschmeidig am Gas hängt. Wie ein Bluthund zerrt das über zwei Tonnen schwere SUV mit seinen maximal 650 Newtonmetern Drehmoment schon ab 1500 Touren an der Leine und stürmt, sobald man ihn lässt, mit Macht nach vorne, ohne dabei jedoch die britisch-kontrollierte Haltung zu verlieren. Für ein sicheres und kommodos Handling sorgt trotz des hohen Aufbaus und Gewichts die präzise Lenkung, ein auf den Punkt komfortabel abgestimmtes Fahrwerk sowie ein serienmäßiger Allradantrieb, der die Antriebswucht zu bändigen weiß und den Kraftfluss verteilt, wie und wo er gerade gebraucht ist. Wer den Heißsporn geben will, wählt dazu den Dynamic-Modus, der die Gasannahme sensibilisiert, Lenk- und Dämpfungsraten strafft und die Gänge höher zieht. Die Achtstufen-Automatik harmonisiert prächtig, wechselt schnell und aufmerksam die Gänge und sorgt für ein nahtloses Fortkommen.

Apropos: Statt des bisher beim Start spektakulär ausfahrenden Drehzylinder gibt es für das Automatikgetriebe nun wieder einen konventionell gestalteten Wählhebel. Einen Hauch Exklusivität erzeugt der „Drive Selektor“ immerhin noch durch einen angenehm handschmeichlerischen Lederbezug mit Ziernaht. Im Gebrauch etwas sperrig hingegen ist die Funktion, dass fürs Gangeinlegen stets eine „unsichtbare“ Taste hinter dem Knauf gedrückt werden muss. Bei schnellen Rangier-Manövern führt das anfangs schon mal zu nervig-nervösen Verzögerungen und erst nach etwas Übung hat man den Wagen im Wortsinne im Griff.

Wie bei einem 4,75 Meter langen SUV mit 2,87 Meter Radstand nicht anders zu erwarten, fällt der Innenraum geräumig aus. Auch die Rücksitze bieten bequem Platz und trotz abfallender Dachlinie ausreichen Kopffreiheit für große Passagiere. Der Kofferraum fasst im Normalzustand anständige 540 Liter, die auf maximal 1428 Liter erweitert werden können. Neben dem klassischen Interieur in Lack und Leder haben die Briten diesmal

größte Sorgfalt auf die Details gelegt. Ob offenporiges Holz, gebürstetes Aluminium, Applikation in Klavierdeckel-Optik oder die präzise geätzten Lautsprechergitter und metallisch gerändelten Drehschalter für Heizung und Lüftung – der Feinschliff ist überall zu sehen und zu spüren. Auch 20-fach einstellbare Massagesitze oder die dezente Ambientebeleuchtung sprechen für sich. Und nicht nur in Pandemie-Zeiten willkommen ist die Luft-Ionisierung, die ultrafeine Partikel und Allergene aus der Kabinenluft filtert.

Im Mittelpunkt der britischen Wohlfühl-Lounge thront außerdem ein 11,4 Zoll großer HD-Touchscreen aus gebogenem Glas, über den das neue Pivi-Infotainment-System gesteuert wird. Die Bedienlogik folgt der moderner Smartphones, so dass man für die meisten Wünsche maximal zwei Mal auf den Screen tippen muss. Die chemisch gehärtete Glasoberfläche besitzt zwei Beschichtungen, die sowohl ungewollte Spiegelungen wie Fingerabdrücke reduziert. Das 12,3-Zoll-Display im Kombiinstrument ist frei konfigurierbar und verfügte in der von uns gefahrenen SE-Ausstattung über eine 3D-Navigation. Das optionale 650 Watt-Surround-Soundsystem (2200 Euro) der Marke Meridian ist ebenfalls eine Wucht und verfügt über eine aktive Geräuschunterdrückung.

Das entspannte Reisen und der unaufgeregte Langstreckenkomfort ist aber nicht zuletzt auch ein Verdienst der zahlreichen Sicherheitssysteme, wie etwa dem adaptiven Geschwindigkeitsregler, der bis hinab zum Schrittempo funktioniert oder dem Stauassistenten, der das nervige Stop&Go in der Kolonne abnimmt. Und am Ziel angekommen, zirkelt der automatische Parkassistent den F-Pace auf Wunsch ohne Zutun seitlich in die Parklücke. Allerdings sind all diese elektronischen Helferchen nur als Einzeloption oder im Paket gegen ordentliche Aufpreise (bis 1986 Euro) zu bekommen.

Womit wir beim ärgerlichsten Punkt der F-Pace-Herrlichkeit abgekommen wären: Jaguars (Auf-)Preispolitik. Unser Testwagen kam in der Ausführung R-Dynamic SE inklusive Black Pack-Design-Paket (840 Euro), zu dem glänzend schwarze Applikationen für Kühlergrill, Stoßfänger, Türleisten, Heckschürze sowie Jaguar-Logo, Motor- und Typenschild gehören. An Assistenzsystemen serienmäßig verbaut sind hier unter anderem ein Aufmerksamkeits-, Notbrems-, und Spurhalteassistent, Tot-Winkel-Warner, Verkehrszeichenerkennung und die Rückfahrkamera.

Doch die Aufpreisliste ist ellenlang und viele Sicherheits- und Komfortfunktionen kosten trotz bereits gehobener Ausstattung extra. Das gilt nicht allein für die Pixel-LED-Scheinwerfer für 1528 Euro, ein Panorama-Schiebedach für 1592 Euro, die 18-fach verstell-, kühl- und beheizbaren Massagesitze für 2840 Euro oder das Head-up-Display für 1094 Euro. Auch ein beheizbares Lenkrad schlägt immer noch mit 265 Euro und sogar das kabellose Aufladen des Smartphones mit 357 Euro zu Buche. Nur gut, dass unser Testwagen im "schlichten" Firenze Red metallic (983 Euro) daher kam. Für eine Ultra Metallic-Lackierung der hauseigenen SVO-Tuningabteilung verlangen die Briten sage und schreibe 8976 Euro – soll er in seidenmattem "Icy-White" schimmern und Spezialeffekte tragen, auch bis zu 11.971 Euro. Dafür ließe sich der Diesel-Aufschlag bis ans Lebensende zahlen. (aum/fw)

Daten Jaguar F-Pace D300 AWD R-Dynamic SE

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 2,07 x 1,66

Radstand (m): 2,87

Antrieb: 6-Zyl.-Turbodiesel, 2996 ccm, 48-V-Hybrid, Allradantrieb, 8-Stufen-Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 221 kW / 300 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 650 Nm bei 1500-2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter

Effizienzklasse: C

Schadstoffklasse: Euro 6d

CO₂-Emissionen: 183 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2083 kg / max. 577 kg
Kofferraumvolumen: 540 - 1428 Liter
Max. Anhängelast: 2400 kg
Basispreis: 75.600 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Pace D300 AWD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jaguar F-Pace D300 AWD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



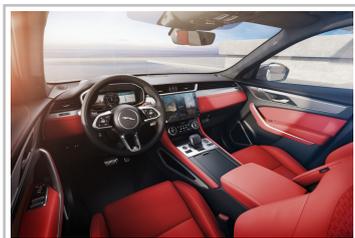
Jaguar F-Pace D300 AWD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



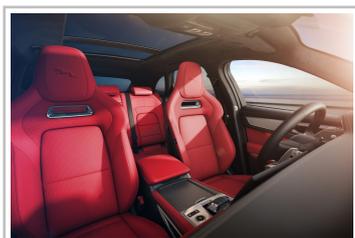
Jaguar F-Pace D300 AWD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jaguar F-Pace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jaguar



Jaguar F-Pace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jaguar



Jaguar F-Pace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jaguar



Jaguar F-Pace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jaguar



Jaguar F-Pace.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jaguar
