
Fahrvorstellung Jaguar XE P300 AWD: Die Raubkatze auf leisen Sohlen

Von Dennis Gauert

Die Briten haben im Frühjahr die Modellpflege des XE vorgestellt. Als stärkste Raubkatze stellt sich der XE P300 AWD zur Wahl. Die Limousine wird im Topmodell von einem 2.0-Liter-Benziner mit Twin-Scroll-Turbolader angeschoben, der 300 PS leistet. In Verbindung mit der obligatorischen ZF-Acht-Gang-Automatik und intelligentem Allradantrieb macht der XE in 5,7 Sekunden einen Satz auf Tempo 100 km/h. Bis zu 250 km/h Höchstgeschwindigkeit sind möglich.

Die nackten Fakten überzeugen: Mit 7,5 Liter WLTP-Normverbrauch und starken Fahrleistungen ist ein Spagat gelungen. Wer nun glaubt, dass der P300 AWD dadurch zum Wilden wird, irrt. Der kultivierte Vierzylinder jagt zwar munter durch das Drehzahlband und kann durch den Twin-Scroll-Lader schon ab 1300 Umdrehungen in der Minute das maximale Drehmoment von 365 Newtonmeter auf die Straße bringen. Durch den Allradantrieb werden die Kräfte nahezu unmerklich auf den Teer gebracht. 300 PS steckt der XE als Allradvariante einfach weg, von Übermotorisierung kann nicht die Rede sein.

Damit ist der P300 AWD kein Haudrauf oder Cruiser. Vielmehr soll er zeigen, dass schnelles Reisen nicht teuer und auch nicht laut sein muss. Mit einer zu 75 Prozent aus Aluminium gefertigten Karosserie, dem klassenbesten Luftwiderstandsbeiwert von 0,26 und effizienten Fahrprogrammen wird weder die Zapfsäule geplündert, noch die Nachbarschaft aus dem Schlaf gerissen. Dezent brummt der XE seine 300 PS durch die zweiflutige Abgasanlage, Vibrationen kommen vom Motor so gut wie nicht zum Fahrer durch. Wer die drehmomentstarken V6- und V8-Motoren der Vorgänger noch kennt, wird dem XE seine neue Kultur trotzdem schwer verzeihen können.

Die Kultur, die Jaguar – wie die meisten Automobilhersteller – dabei im Blick hat, ist der ferne Osten. In China zählen Komfort, Prestige aber eben auch strenge Abgasnormen, die der Vierzylinder-Palette Recht geben. Aus Sicht der Europäer und Amerikaner stellt sich der Umschwung wie eine Light-Version dar. Der Grund ist das Drehmoment aus vier Zylindern und die Geräuschisolation. Immerhin knapp 1700 Kilogramm müssen mit 400 Newtonmetern nach vorne gebracht werden. Da wirkt der 180 PS starke Diesel mit 430 Newtonmetern und fast 100 Kilogramm geringerem Leergewicht subjektiv genau so munter. So relativieren sich die gefühlten Fahrleistungen des P300.

Allen XE gemeint ist die Doppelquerlenkerachse vorne und die Aluminium-Integralachse hinten. Durch diese Achskonstruktion in Aluminium-Bauweise ist der XE komfortabel und schnittig zu fahren. Den wüsten Charakter seiner McPherson-Kameraden kann er nicht bieten, dafür ist er uneingeschränkt Langstrecken-tauglich. Nur auf Schlaglöcher und enge Bodenwellensequenzen reagiert das Fahrwerk gelegentlich mit Zittern. Mit Autobahnen und gut ausgebauten Landstraßen hingegen hat die schleichende Raubkatze leichtes Spiel.

Der 3er, zu dem Jaguar mit dem XE aufschließen will, bleibt in seiner Direktheit unerreicht, wird beim Komfort aber überboten. Über den Dynamic-Modus können Fahrer eines XE wichtige Parameter und Algorithmen zusätzlich individuell verändern. Zu konfigurieren sind neben den Dämpferkennungen die Lenkung, die Drosselklappenstellung und die Schaltkennfelder des Achtstufen-Automatikgetriebes. Ein Dynamikpaket mit größeren

Bremsscheiben und schärferer Abstimmung soll noch folgen.

Mit einer direkten, elektromechanischen Zahnstangenlenkung holen die Briten nun nicht nur leicht gemachten Fahrspaß sondern auch zahlreiche Assistenzsysteme in den XE. Sie sind zu günstigen Preisen – teils sogar serienmäßig – zu bekommen. Für die Fahrdynamik sind unter anderem Fahrprogramme, ein elektronisch gesteuertes Differential ("Torque on demand 4x4") und Stabilisierungshilfen verantwortlich. So wird die Kraft bedarfsgerecht auf die Hinterachse oder beide Achsen übertragen und die Limousine bei scharfen Bremsungen zusätzlich mit stabilisiert. In der Praxis kommt der XE durch "Torque vectoring on demand" selbst bei einer Vollbremsung auf unebenem Untergrund schnurgerade zum Stehen. Das Konzept spricht einerseits für ein hohes Maß an Fahrsicherheit, andererseits erklärt es auch, weshalb das aggressive Handling der Münchener unerreicht bleibt.

Dafür hat der Jaguar etwas zu bieten, das in München in letzter Zeit verloren gegangen ist: Identität. Einen Jaguar XE erkennt man im Verkehr sofort, optisch ordnet man ihn der Luxusklasse zu, der er gar nicht angehört. Damit ist dem Fahrer ein exklusiver Auftritt gewiss, der nicht einmal gespielt ist. Schließlich findet sich im Innenraum eine serienmäßige, gut verarbeitete Lederausstattung und ein intuitives Bedienkonzept, das digitale Anzeigen statt Knöpfe anbietet. Die Türverkleidungen, das Armaturenbrett, der Instrumententräger und die Mittelkonsole haben zur Modellpflege auch noch Soft-Touch-Oberflächen im Premium-Stil spendiert bekommen. Damit wächst Jaguar wieder in Spenderhosen, die der Modellpflege ihren Erfolg beim Käuferkreis sichern werden.

Als aufpreispflichtige Gadgets stehen zum Beispiel ein digitaler HD-Panorama-Innenspiegel mit 50 Grad größerem Blickwinkel, ein Panorama-Glasdach, ein voll digitales Multifunktionsdisplay anstatt des analogen Tachos oder ein TFT-Head-Up-Display. Über eine Stereo-Videokamera kann der XE außerdem den Notbremsassistenten und die Fußgängererkennung mit genügend Daten bis 100 Meter Entfernung füttern. Bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h leitet der XE damit selbstständig eine Vollbremsung ein, wenn eine Kollision sonst unvermeidbar ist und warnt vorher mehrstufig.

Auch sonst hat Jaguar sich auf die digitale Entwicklung konzentriert. Stolz ist man, nun endlich ein induktives Ladefeld für Mobiltelefone anbieten zu können. Ein WLAN-Hotspot für bis zu acht Nutzer, das Meridian-Soundsystem und HD-Touchscreens in zehn und fünf Zoll Größe können ebenfalls mit auf die Reise gehen. Praktisch bei der Touchscreen-Lösung sind die trennbaren Funktionseinheiten. Während der Fahrer die Karte im Auge behält, kann der Beifahrer gleichzeitig zum Beispiel eine DVD schauen. Auch ist die Fernsteuerung der Klimatisierung oder die Überprüfung des Kraftstoffvorrats per Smartphone möglich. Spielereien, die unnötig sind, aber die eine Marke wie Jaguar seinen Kunden bieten muss, um die Konkurrenz nicht vorbeifahren zu lassen.

Man sieht, Jaguar hat den XE gründlich aufgefrischt und flößt ihm 300 PS auf wirtschaftliche Weise ein. Da vermisst der Kenner sicher die fehlenden zwei Zylinder, die rund 1700 Kilogramm sonst wirkungsvoller in Bewegung brachten. Als sparsame und günstige Alternative steht der 180 PS starke Dieselmotor mit Heckantrieb bereit, der bei den Fahrleistungen zwar formal nicht mithalten kann, subjektiv aber mit genügend Drehmoment zum Cruisen in die aufgewertete digitale Lounge einlädt. (ampnet/deg)

Daten Jaguar XE P300 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,97 x 1,42

Radstand (m): 2,84

Motor: Vierzylinder-Benziner mit Twin-Scroll-Turbolader, 1999 ccm

Leistung: 300 PS (221 kW) bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.
Verbrauch (WLTP): 7,5 Liter
Leergewicht: ab 1690 kg
Zuladung: 520 kg
Kofferraumvolumen: 343 - 549 Liter
Wartungsintervalle: 12 Monate/26 000 Kilometer
Basispreis: ab 50 140 Euro netto

Bilder zum Artikel



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



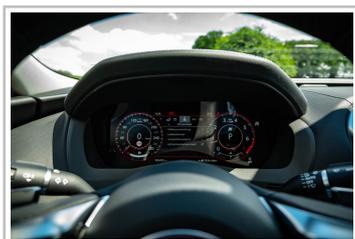
Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



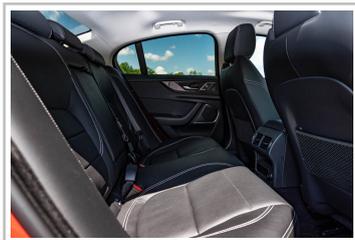
Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Jaguar XE P300 AWD S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
