
Fahrbericht Jaguar XE P 250: Aufgefrischt gegen 3er und C-Klasse

Von Michael Kirchberger, cen

SUV hin, E-Auto her, in der Mittelklasse spielt die Musik trotzdem immerfort munter auf. Einen Schub haben die Wettbewerber vor allem dank der Veränderungen im Flottengeschäft erfahren. Dienstwagen werden gerne eine Klasse kleiner bestellt, 3er- statt 5er-BMW, C- statt E-Klasse von Mercedes und bei Jaguar eben XE statt XF. Jüngst hat die Briten-Marke die Sportlimousine aufgefrischt, technisch aufgewertet und optisch breiter gemacht. Ab 43.690 Euro gelingt der Einstieg in die englische Mittelklasse, dafür gibt es das Basismodell mit einem 2,0-Liter-Benziner, der 180 PS (132 kW) leistet. Schwungvoller lässt sich die mittlere Motorvariante bewegen, die es auf 250 PS (184 kW) bringt, dann werden 50.200 Euro fällig, unser Exemplar kam mit einigen feinen Extras auf 58.538 Euro.

Vor allem vorne wurde der XE ordentlich aufgehübscht. Die schlanken LED-Scheinwerfer – sie gehören zur Serienausstattung – sind kaum mehr als ein Schlitz im Blechkleid und rahmen den breiter gewordenen Kühlergrill ein. Zusammen mit einem neuen Stoßfänger betont er so die Horizontale und lässt den XE noch satter auf seinen bis zu 21 Zoll großen Rädern stehen.

Umfassender sind die Designer dem Innenraum auf den Pelz gerückt. Hochwertige Materialien und Kunststoffverkleidungen, die sich angenehm anfassen, werten das Interieur deutlich auf. Die berührungssensitiven Bildschirme liefern gestochen scharfe Bilder, es dauert freilich eine Weile, bis sich die Wege durch die Infomenüs erschließen. Dennoch ist die Bedienung wesentlich einfacher geworden.

Wer nach dem Anlassen der Maschine per Startknopf den gewohnten Drehknopf der Automatik sucht, der zuvor elegant aus seiner Ruhestellung nach oben schwebte, sucht vergebens. Jaguar hat sich von ihm verabschiedet und setzt nun auf einen eher beliebigen Joystick, wie er bei Dutzenden anderen Modellen auch zu finden ist. Insider glauben zu wissen, dies sei mit Blick auf kommende Spionage-Thriller mit dem unverwüstlichen James Bond geschehen. Dem würde beim langsamen Hochfahren des Wahlknopfes bei einem Alarmstart die Zeit ausgehen. Einer der Gründe vielleicht, warum 007 bislang mit den schillerndsten Verkehrsmitteln unterwegs war, niemals jedoch mit einem Jaguar.

Agententauglicher ist der mit einer Rückfahrkamera gekoppelte Rückspiegel, der nicht nur beim Zurücksetzen sondern auch der Fahrt nach vorne das rückwärtige Verkehrsgeschehen einblendet. Auf Wunsch wechselt das Bild aber auf eine reale Spiegelung, was für manchen Fehlsichtigen hilfreich ist, da das Fokussieren zwischen dem Blick nach vorn und der Monitordarstellung entfällt. Ein Spurhalteassistent, die Einparkhilfe, elektrisch verstellbare Vordersitze und eine Audioanlage gehören außerdem zum Serienstandard. Der Passagierraum ist überdies geschmackvoll und stilsicher eingerichtet, unter sechs verschiedenen Dekoren kann gewählt werden, auch für die Bezüge der angenehmen Sportsitze stehen drei unterschiedliche Farben und drei Lederstrukturen zur Verfügung.

Eine taugliche Sitzposition ist schnell gefunden, nur beim Einstieg gilt es aufzupassen. Denn das seitlich stark ausgeformte Armaturenbrett zieht sich weit in die Türöffnung hinein und stellt sich gerne dem Knie entgegen. Auch dies dürfte 007 nicht an einem Jaguar gefallen. Der Überblick ist dagegen nach vorne gut, die Sicht nach hinten wird von der schmalen Scheibe der Heckklappe eingeschränkt. Im Fond sitzt es sich ebenfalls

komfortabel, Kopf- und Beinfreiheit lassen kaum Wünsche offen. Beim Gepäck muss sich der XE-Fahrer dagegen zurückhalten, denn mit 410 Liter Volumen ist der Kofferraum nicht besonders üppig ausgefallen. Auch die Zuladung von 471 Kilogramm ist eher knapp bemessen. Mehr Format zeigt der Jaguar als Zugwagen. 1800 Kilogramm Anhängelast werden ihm gestattet, da dürfen Wohnwagen oder Boot gerne etwas größer sein.

Die 2,0-Liter-Motorisierung rangiert mit ihrer Leistung zwischen dem Basistriebwerk und der Spitzenmotorisierung im XE P 300 und begeistert mit einem seidenweichen Lauf. 365 Newtonmeter stellt sie schon bei 1300 Umdrehungen in der Minute bereit, bis 4500 U/min bleibt das Moment konstant erhalten. Das müsste gar nicht sein, denn die achtstufige ZF-Automatik beherrscht den weichen Gangwechsel stets zum richtigen Zeitpunkt, hält die Übersetzung bei Gefällestrecken um das Motorschleppmoment zu nutzen und vermeidet frühzeitiges Hochschalten, wenn es mal bergauf geht. Wer will kann die Stufen über zwei große Schaltpaddel am Lenkrad (aus feinem Aluminium gearbeitet) auch manuell gesteuert wechseln – was auf kurvigen Bergstraßen eine wahre Freude ist, denn der XE zeigt sich mit seinem adaptiven und bis in den letzten Winkel perfekt abgestimmten Fahrwerk als engagierter Gipfelstürmer. Zielsicher bleibt er auf Kurs, zeigt, wie agil und behände ein Hinterradantrieb nun eben mal ist und gibt sich selbst bei anspruchsvollen Kombinationen der Radian keine Blöße. Ein sanftes Untersteuern ist die Grenze dessen, was er sich dabei erlaubt.

Die Federung muss schlechte Fahrbahnen nicht scheuen, die präzise Lenkung unterstützt in allen Situationen gefühlvoll und angemessen. Akustisch bleibt die Maschine bei zügiger Fortbewegung unauffällig, die Bremsen erweisen sich als überaus standfest und lassen sich ausgezeichnet dosieren.

Beim Verbrauch punktet der P 250 weniger, 7,2 Liter auf 100 Kilometer waren auf unseren Fahrten der Mittelwert. Das sind 0,8 Liter mehr, als im WLTP-Zyklus ermittelt wurden. Wer es weniger eilig hat, kommt jedoch auch mit knapp sechs Liter Treibstoff über die Standarddistanz, Langeweile verströmt der XE auch bei der gemächlicheren Gangart nicht.

Fazit: Die Jaguar-Mittelklasse hat nach ihrer Überarbeitung auf Augenhöhe zu den bekannten Kontrahenten von BMW und Mercedes aufgeholt. Vor allen mit ihrer Fahrdynamik begeistert sie immer wieder aufs Neue. Solange sein Preis durch die Wirrungen des Brexit aufgrund höherer Importzölle unmäßig ansteigt, ist er als Alternative zu den etablierten Marken die erste Wahl. (ampnet/mk)

Daten Jaguar XE P 250

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,97 x 1,42
Radstand (m): 2,84
Motor: R4-Benziner, 1997 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 184 kW / 250 PS 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.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,4 Liter
Effizienzklasse: D
CO₂-Emissionen: 160 g/km (Euro 6d-Temp)
Testverbrauch: 7,2 l
Leergewicht / Zuladung: min. 1679 kg / max. 471 kg
Kofferraumvolumen: 410 Liter
Max. Anhängelast: 1800 kg
Wendekreis: 11,3 m
Bereifung: 245/45 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: cW 0,27
Wartungsintervalle: 12 Monate/20 000 Kilometer
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: 50.200 Euro
Testwagenpreis: 58.538 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar XE P 250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Jaguar XE P 250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Jaguar XE P 250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Jaguar XE P 250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
