

Pressepräsentation Jaguar XF Sportbrake: Drei Diesel für das Lustmobil

Von Peter Schwerdtmann

In dem Segment des Jaguar XF stellt der Kombi in Deutschland mit knapp 60 Prozent Marktanteil die erfolgreichsten Modelle. Aber darf sich die britische Traditionsmarke für edle und schnelle Fahrzeuge erlauben, diesem Hang zum dicken Heck und Nützlichkeit nachzugeben? Die Frage beschäftigt besonders so manchen alten Freund, der schon den XF als Frevel verstanden hatte und doch lernen musste, dass die Käufer das anders sehen. Jaguar hat Erfolg mit seinen neuen Modellen. Wiederholt sich das beim XF Sportbrake, der in Deutschland ab 24. November 2012 beim Händler stehen wird?

Der Vorderwagen des Jaguar XF Sportbrake kann schon einmal nicht als Anlass für Design Diskussionen herhalten. Der ist bis zur B-Säule mit dem der Limousine identisch. Die Seitenlinie bleibt dank des abfallenden Dachs dynamisch, was durch die nach hinten spitz zulaufenden Fensterflächen noch unterstrichen wird. Und das Heck wölbt sich recht eigen zwischen den beiden optisch zarten C-Säulen über die breiten Schultern. Die großen, pfeilförmigen Heckleuchten und ein diffusorähnlicher Einsatz unterhalb des hinteren Stoßfängers sorgen für Breite und den standesgemäß starken Abgang.

Der Sportbrake hat in der Länge gegenüber der Limousine um gut fünf Millimeter dazugewonnen, mit 4,97 Meter Länge so gerade eben noch unterhalb der Fünf-Meter-Marke. Dafür kann er aber mit deutlich mehr inneren Werte beeindrucken als das Äußere vermuten lässt. Sitzriesen werden sich freuen, wenn ihnen in der Limousine das Dach bisher zu nahe kam. Die Kopffreiheit auf den Rücksitzen wuchs um 5,9 Zentimeter. Der Kofferraum fasst im Kombi 550 Liter, lässt sich aber mit einfachen Handgriffen auf 1635 Liter vergrößern. Dabei entsteht ein ebener Laderaumboden von maximal 1,97 Metern Länge und einer minimalen Breite von 1,06 Metern.

Das Leergewicht wuchs um rund 90 Kilogramm durch das Kombiheck und die neue Hinterachse mit Luftfederung und Niveaueausgleich bei der Einstiegsmotorisierung auf

1824 Kilogramm. Die Nutzlast beträgt 566 Kilogramm. Ziehen darf der Sportbrake einen gebremsten Anhänger von maximal 1850 Kilogramm. In der Summe bietet der XF Sportbrake also die Kombieigenschaften und die Flexibilität wie man sie im Kombiland Deutschland erwartet.

Man könnte fast den Eindruck gewinnen, der Sportbrake sei den deutschen Kunden im Segment der gehobenen Mittelklasse-Kombis auf den Leib geschneidert. Denn in Deutschland wird die Kombikarosserie gern mit einem Dieselmotor kombiniert. Und Jaguar bietet für den Sportbrake nur Dieselmotoren an.

Zum Einstieg gibt es den bekannten 2,3-Liter-Vierzylinder Diesel mit 147 kW / 200 PS und einem maximalen Drehmoment von 450 Newtonmetern (Nm) bei 2000 Umdrehungen pro Minute. Der bringt es – unterstützt von der serienmäßigen Start-Stopp-Automatik – auf einen Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) von 5,1 Litern auf 100 Kilometer. Den Standardsprint schafft er in 8,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Zusammen mit dem in allen XF eingesetzten Acht-Gang-Automatikgetriebe von ZF bildet er eine harmonische Einheit. So kraftvoll und dabei leise, wie diese Einheit zu Werke geht, hat man schnell den Gedanken im Kopf: Man braucht nicht mehr als den Vierzylinder-Diesel.

Jaguar bietet aber auch noch einen Drei-Liter-Twinturbo-Diesel mit sechs Zylindern an, der zwei Leistungsstufen zur Verfügung: 177 kW / 240 PS und 500 Nm sowie 202 kW / 275 PS und 600 Nm. Für beide Motoren nennt Jaguar einen durchschnittlichen Normverbrauch von 6,2 Litern. Der schwächere Sechszylinder schafft die 240 km/h und den Spurt von 0 auf 100 km/h in 7,1 Sekunden, der stärkere braucht nur 6,6 Sekunden und wird bei 250 km/h abgeregelt. Mit diesen Sechszylindern lassen sich also Fahrleistungen erzielen, die eines Jaguar würdig sind.

Was nichts gegen den Vierzylinder sagen soll, der – wie gesagt – eine vernünftige und flotte Motorisierung darstellt. Jaguar geht jedenfalls für Deutschland davon aus, dass rund zwei Drittel des XF Sportbrake mit dem kleineren Diesel ausgeliefert werden. Das passt zum Umfeld und zum Flottengeschäft, das Jaguar nun besonders mit dem Sportbrake voranbringen will. Kleine Flotten hat man im Visier, die mit speziellen Leasingangeboten und sechs besonders auf dieses Geschäft ausgerichteten Betrieben gewonnen werden sollen.

Jaguar sieht sich mit dem XF Sportbrake in der Lage, im Premium-Markt so starke Gegner wie die Mercedes-Benz E-Klasse, den 5er BMW und den Audi A6 angreifen zu können. Das wird die drei Großen nicht gleich das Fürchten lehren. Aber der XF

Sportbrake hat das Zeug dazu, sich als Hecht im Karpfenteich, als unkonventionelle Alternative zu den Etablierten zu profilieren. So mancher wird ihn als Lustmobil anderen Lastmobilen vorziehen. (ampnet/Sm)

Daten Jaguar Sportbrake 2.2 Diesel

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,97 x 1,94 x ,48

Motor: Vier-Zylinder-Diesel, 2179 ccm, Twinturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3500 U/min

Maximales Drehmoment: 450 Nm bei 2000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,1 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 135 g/km (Euro 5, Effizienzklasse A)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,8 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1824 kg / 566kg

Wendekreis: 11,5 m

Max. Anhängelast: 1850 kg

Kofferraumvolumen: 550 - 1675 Liter (ohne Reserverad)

Basispreis: 45 900 Euro

Bilder zum Artikel:



Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.



Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.

Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.



Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.



Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.



Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.



Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.

Jaguar XF Sportbrake 2,2 Diesel.



Jaguar XF Sportbrake mit Drei-Liter-Diesel.



Jaguar XF Sportbrake mit Drei-Liter-Diesel.
Jaguar XF Sportbrake mit Drei-Liter-Diesel.



Jaguar XF Sportbrake.



Jaguar XF Sportbrake.