

Pressepräsentation Jaguar XF Sportbrake: Platz da!

Von Peter Schwerdtmann

So lange ist es noch nicht her, da hätte ein Diesel auf der Rennstrecke Gelächter ausgelöst und ein Kombiheck an einem Jaguar zumindest ein britisch zurückhaltendes Kopfschütteln. Daran erinnerten wir uns lachend, als wir jetzt irgendwo in den Borderlands zwischen England und Schottland im schottischen Landregen auf einer kleinen privaten Rennstrecke in einen Jaguar-Kombi mit 275 Diesel-PS stiegen. Die Zeiten ändern sich, in diesem Fall zum besseren.

Der erste Jaguar Kombi, der X-Type Estate, hatte vor acht Jahren noch keinen Wandel auslösen können. Als Ford Mondeo im Jaguar-Look mit dem 145-PS-Diesel zählte des Estate zu den Modellen, mit denen Ford damals den britischen Sport-Limousinen-Experten in den Massenmarkt einführen wollte. Das scheiterte und bescherte Jaguar einen indischen Besitzer.

Der neue XF-Kombi findet natürlich ein anderes Umfeld vor, ein dieselfreundliches und eines, das dem Kombi nicht mehr nur als nützlich und unattraktiv einordnet. Wir erleben sogar Zeiten, in denen Kombihecks an Coupés als gelungen gefeiert werden. Beim XF handelt es sich um eine normale Limousine, bei denen Kombiversion zu den üblichen Varianten eines Modells zählt. Das macht es dem Designer leichter.

Womit nicht gesagt sein soll, dass es sich die Jaguar-Designer leicht gemacht hätten, weil sie den XF für die Kombiversion nur von der B-Säule an verändern mussten. Man darf ihnen bescheinigen, dass sie einen außergewöhnlich guten Job abgeliefert haben, obwohl auch sie nur die üblichen Methoden angewandt haben, um dem Heck das optische Gewicht zu nehmen: die nach hinten abfallende und spitz zulaufende Fenstergrafik an der Seite, die ein nach Art der Coupés abfallende Dachlinie vortäuscht, obwohl die Dachfläche höher verläuft und die scheinbar zierliche und leichte C-Säule, umgeben von schwarzem Glas, das im Bogen in die ebenfalls gebogene Heckscheibe übergeht.

Das Heck, das an ein klassisch-rundes Bootsheck erinnert, bringt die optische Breite, die

man heute so gern sieht. Die Form der beiden Heckleuchten entspricht dem liegenden Buchstraben J, verbunden mit einer Spange aus Blech oder Chrom bei den Sechszylindern.

Zwischen B- und C-Säule und auch dahinter entsteht so das Bild eines eleganten Luxuslasters, dessen Ladung dem Nimbus der Marke nicht widerspricht: Golfsäcke statt Farbeimer. Dieses Bild ist so gefällig, dass der Fahrer und seine Fahrgäste sich vermutlich auch mit der schlechteren Sicht nach draußen gern abfinden werden. Wer da mehr will, muss zum Range Rover wechseln.

Die Einstiegsmotorisierung beim neuen Range Rover entspricht der Spitzenmotorisierung für den Jaguar XF Sportsbrake: Drei-Liter-V6-Diesel mit 202 kW / 275 PS und einem maximalen Drehmoment von 600 Newtonmetern (Nm). Die nicht ganz so leistungsstarke Drei-Liter-Variante bringt es auf 177 kW / 240 PS und 500 Nm. Bei XF Sportbrake dient der bereits bekannte 2,2-Liter-Diesel mit 147 kW / 200 PS und 450 Newtonmeter als Einstiegsmotor. Alle XF kommen mit der Acht-Gang-Automatik von ZF und mit Start-Stopp-System daher. Der kleine Diesel braucht im Schnitt (nach EU-Norm) 5,1 Liter auf 100 km, die beiden Drei-Liter-Motoren werden mit 6,2 Liter Normverbrauch angegeben.

Wir fahren auf der namenlosen Rennstrecke im schottischen Regen jetzt den Drei-Liter mit der höheren Leistung, der den 1,8-Tonner in 6,6 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigen kann und bei 250 km/h elektronisch abgeregelt wird. Auch auf nasser Fahrbahn war die Traktion des Hecktrieblers überzeugend, ebenso die mögliche Querschleunigung. Der XF Sportbrake fährt sich so, wie man es von einem Jaguar erwartet: schnell, ruhig, gelassen und überlegen, auch als Diesel.

Im Innenraum findet sich dazu kein Widerspruch. Zu den genannten Attributen kommen allerdings noch zwei dazu: edel und modern. Das edle Ambiente war schon immer charakteristisch für die britische Auffassung von einem Premiummodell. Die modernen Elemente hat erst der XF als erster Jaguar der neuen (indischen) Generation ins Spiel gebracht: gebürstetes Aluminium statt Walnuss. Dem Holz mag man nachtrauern, dafür darf man im Jaguar heute eine erheblich bessere Qualität, modernes Design und hochwertige Technik genießen. Und bei Sportbrake kommt noch ein variabler Laderaum mit ebenem Boden und intelligentem Gepäckmanagement dazu. Das alles allerdings zu einem Preis, der sich an deutschen Premium-Marken orientiert. Die Spanne reicht vom 2,2-Liter-Sportbrake für 48 550 Euro bis zu 56 550 Euro für den starken Drei-Liter.

Die Preisstellung spricht für neues Selbstbewusstsein, gewachsen, seit man sieht, wie

sehr sich der Bruch mit so mancher Tradition der Marke auszahlt. Für den XF ohne Kombiheck ergibt sich im Modelljahr 2013 noch so ein Traditionsbruch. Vom kommenden Jahr an gibt es für den XF keinen Acht-Zylinder-Sauger-Motor mehr, nur noch den Acht-Zylinder-Kompressor. Wer den Einstieg in die ganz gehobene XF-Welt sucht und keinen Achtzylinder will, dem bietet Jaguar in Zukunft einen V6-Kompressor-Motor mit drei Litern Hubraum und 250 kW / 340 PS.

Übrigens: Anfang Dezember werden wir einen Allradantrieb für den XF melden können. Da wird sich Jaguar gemeinsam mit den Experten von Land Rover sicher etwas Nettes ausgedacht haben. Bis dahin: Gute Fahrt! (ampnet/Sm)

Daten Jaguar Sportbrake 3.0 Diesel

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

Motor: 6-Zylinder-Diesel, 2993 ccm, Twinturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 202 kW / 275 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 600 Nm bei 2000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,2 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 163 g/km (Euro 5, Effizienzklasse B)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,6 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (elektronisch abgeregelt)

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

Wendekreis: 11,5 m

Max. Anhängelast: 1850 kg

Kofferraumvolumen: 550 - 1675 Liter (ohne Reserverad)

Basispreis: 45 900 Euro