
Vorstellung Jaguar XE: Hebel statt Knopf

Von Michael Kirchberger

Jaguar tut, was viele tun. Die sanfte Erneuerung des Mittelklassewagens XE, der es mit dem Dreier BMW und der Mercedes C-Klasse aufnehmen will, macht den Viertürer optisch breiter. Da erinnern wir uns an Zeiten, in denen ein „Vier-Augen-Gesicht“ das Maß aller Dinge zu sein schien. Scheinwerfer mussten groß sein, viel Licht sollten sie auf die Straße bringen.

Diese gestalterische Strömung ist vorüber. LED-Technik macht es möglich, dass die Leuchten am Bug auf Miniaturformate schrumpfen, schlanke Schlitze zieren die Front und betonen die Horizontale. So auch beim XE. Zusammen mit einem breiteren Kühlergrill und einem neuen Stoßfänger fährt der Jaguar die Ellbogen aus und steht jetzt noch satter auf seinen bis zu 29 Zoll großen Rädern.

Vor allem aber im Innenraum hat sich viel getan. Chefdesigner Ian Callum spricht davon, dass der XE fast um eine Klasse aufgestiegen ist. Mit hochwertigen Materialien und griffsympathischen Kunststoffverkleidungen gefällt das neue Interieur nicht nur optisch. Zeitgemäß hat die Zahl der Infodisplays zugenommen, die berührungssensitiven Bildschirme liefern gestochen scharfe Bilder und erleichtern die Bedienung des XE wesentlich. Einfacher wenn auch konventioneller ist die Steuerung der obligaten Achtgang-Automatik geworden. Der Drehknopf, der nach dem Starten des Motors langsam aus der Mittelkonsole emporstieg, gehört der Vergangenheit an. Ihn ersetzt ein herkömmlicher Joystick, der die Bedienung beschleunigt, aber weniger elegant wirkt. Dem Kundenwunsch sei man bei dieser Veränderung gefolgt, heißt es.

Bei den übrigen Helfern hält sich der XE ebenfalls nicht zurück. Neu ist der mit einer Rückfahrkamera gekoppelte Rückspiegel, der nicht nur beim Zurücksetzen sondern auch der Fahrt nach vorne das rückwärtige Verkehrsgeschehen einblendet. Auf Hebeldruck wechselt das Bild und man erhält das übliche Spiegelformat, für Fehlsichtige eine wichtige Hilfe, da das Fokussieren zwischen dem Blick nach vorn und der Monitorarstellung entfällt. Ein Spurhalteassistent, die Einparkhilfe, elektrisch verstellbare Vordersitze und die erwähnten Voll-LED-Scheinwerfer gehören außerdem zum Serienstandard.

Das Motorenangebot des XE hat Jaguar gestrafft. Der Diesel mit 120 kW / 163 PS wurde gestrichen, die Zurückhaltung der Käufer beim Selbstzünder ist der Grund dafür, außerdem lag seine Motorleistung wohl auch zu nah am kräftigeren Triebwerk mit 132 kW / 180 PS. 43 690 Euro kostet diese XE-Version und markiert damit den Einstieg in die Baureihe, ausgestattet mit Allrad- statt mit Hinterradantrieb steigt der Preis um 2300 Euro. Der Selbstzünder konsumiert 5 bis 5,4 Liter und macht den 4,69 Meter langen XE 228 km/h schnell. 1640 Kilogramm Leergewicht beschleunigt er in 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Zweilitermaschine liefert 430 Nm Drehmoment, die in Verbindung mit der samtigen schaltenden Automatik zu einem munteren Fahrvergnügen führen.

Bei den beiden bekannten Benzinern müssen wenigstens 44 390 Euro angelegt werden, dafür gibt es dann den hinterradgetriebenen P 250 mit 184 kW / 250 PS, ein 4x4-Triebstrang ist für ihn nicht zu haben. Den Verbrauchswert gibt Jaguar mit 7,0 Liter Benzin an. Das Spitzenmodell, der P 300 ist ab 50 140 Euro wiederum ausschließlich mit Allradantrieb zu haben. Hier leistet der Zweiliter-Vierzylinder 221 kW / 300 PS und konsumiert 7,5 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer. Beide Benziner erreichen eine bei 250 km/h abgeregelte Höchstgeschwindigkeit.

Der XE fährt leichtfüßig, agil und entspannt. Sicher bleibt er auf Kurs, die Lenkung gefällt

ebenso wie die Bremsen mit guter Rückmeldung vom Traktionszustand der Räder, die Federung zeigt sich komfortabel und dennoch nicht zu weich, die Karosserieneigungen in Kurven bewegen sich in engen Grenzen. Allein das Kofferraumvolumen fällt mit 410 Liter eher knapp aus, für großes Reisegepäck wünschte sich mancher mehr.

Im Juni rollt der erneuerte XE zu den Händlern. Wie der Status seines Heimatlandes in Bezug auf die EU dann sein wird, ist ungewiss. Jaguar selbst hätte sich einen Verbleib in der Gemeinschaft sehr gewünscht, denn wie hoch die wirtschaftlichen Hürden werden, ist ebenfalls nicht überschaubar. Aber vielleicht steigert gerade die Außenseiterrolle des XE seine Attraktivität im Kreis der sonst so angepassten und global aufgestellten Klassenkameraden. Wie hieß es früher in den ersten Schuljahren? Ein bissl schräg ist englisch und Englisch ist modern.(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)
Testverbrauch: 7,0 l
Leergewicht / Zuladung: min. 1611 kg / max. 449 kg
Kofferraumvolumen: 410 Liter
Max. Anhängelast: 1800 kg
Wendekreis: 11,3 m
Bereifung: 245/45 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27
Wartungsintervalle: 12 Monate/20 000 Kilometer
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: ab 44 390 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar
