

**Schnittiger Brite** | Der Mittelklässler von der Insel fand unter den deutschen Flottenbetreibern schnell Fans



# Parforce-Ritt in den Fuhrpark

**Flottencheck** | Der XE mit der Großkatze auf dem Grill drängt in die wohl sortierte Mittelklasse. Drei Fuhrparks haben den Jaguar ausgiebig mit dem Flottenalltag konfrontiert. Ob der Brite vollends überzeugen konnte?

— Kontrovers gibt sich der sportliche Brite. Der Jaguar XE will mit der schnittigen Form und dem kräftigen Motor in der hart umkämpften Mittelklasse auffallen. Selten reichte die Bandbreite der Testurteile so weit auseinander wie bei der Großkatze, die als XE 20d (180 PS) R-Sport an den Start ging. André Kesselheim, Zentraler Einkauf, Team Geschäftsausstattung + Fuhrpark bei B.A.D Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik aus Bonn, schrieb ebenso ein Testtagebuch wie Fuhrparkleiter Marcus Jehle und Dietmar Zwiebel, Purchasing Department, Lead Buyer bei der Jokey Group aus Gummersbach.

## Antrieb/Motor

**André Kesselheim (B.A.D):** „Das Fahrzeug hat einen sehr schönen, angenehmen Anzug. Der Motor hat direkt die gewünschte Kraft auf die Reifen gegeben.“

**Dietmar Zwiebel (Jokey):** „Die Fahrleistung ist okay, der Motor sehr rau, aber wenig sportlich im Klang.“

**Marcus Jehle:** „Der 180 PS starke Motor läuft angenehm ruhig und hat ausreichende

Leistung für Überholvorgänge und für ein angenehmes Reisen.“

## Getriebe

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Die Schaltung war schön abgestimmt. Besonders die Sportschaltung mit den Wippen am Lenkrad war sehr ansprechend.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Der Gangwechsel war sehr ruckelig und die Auto-Start-Stopp-Funktion entsprechend. Zum Beispiel Audi schaltet da fließender.“

**M. Jehle:** „Das Achtgang-Automatikgetriebe schaltet die einzelnen Fahrstufen blitzschnell

und nahezu ruckfrei durch. Das Automatikgetriebe in Verbindung mit dem Diesel ist eine super Kombination und kann mit anderen Herstellern der Klasse absolut mithalten.“

## Innenraum

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Im Fahrraum bietet das Fahrzeug sehr großzügigen Platz, der leider in den hinteren Sitzreihen fehlt. Mit mehr als vier Personen ist das Fahrzeug nicht für längere Fahrten geeignet.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Das Platzangebot vorne ist gut. Im Fond ist der XE mit der Mercedes-Benz C-Klasse, dem Audi A4 und dem 3er BMW vergleichbar – für lange Reisen mit fünf großen Passagieren (ab 1,85 Meter) sind diese auch weniger ausgelegt. Der Kofferraum bietet viel Platz, hat jedoch eine hohe Ladekante. Bewegen wir uns in einer vergleichbaren Preisklasse der Wettbewerbsmodelle, dann ist auch die Innenausstattung auf einem Niveau, wobei Audi zurzeit technisch moderner erscheint und die Nase klar vorn hat. Die Bedienung der Automatik mit Drehknopf ist sehr gewöh-

## Daten und Preise | Jaguar XE 20d R-Sport

**Preis Testwagen:** 47.155 Euro  
R4/1.999 cm<sup>3</sup> | 132 kW/180 PS | 430 Nm/1.750 - 2.500 U/min | Autom. | 7,8 s | 228 km/h | 4,2 D | 109 g/km

4.672 x 1.850 x 1.416 mm | 455 Liter  
Wartung: 24 Monate oder 34.000 km  
Effizienzklasse: A+  
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 18 | 25 | 25  
Garantie: 36 Monate (ohne Kilometerbegrenzung)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Fotos: Becco Swannusch/Autoflotte

1 | Das Cockpit ist aufgeräumt und die Materialien überzeugen 2 | Das Navi im Kombiinstrument ist praktisch, aber nicht immer ganz exakt 3 | Das große Touchpad funktioniert einwandfrei, nur spiegelt es leicht 4 | Unter der Kofferraumabdeckung sieht man viel Technik. Im XE können bis zu 455 Liter Gepäck auf Reisen mitgehen 5 | Der auffällig massive Grill hält die 180-PS-Großkatze im Zaum 6 | Die Verankerung für den oberen Haltegurt beim Kindersitz

nungsbedürftig. Die Bedienung von Radio und Navigation ist umständlich.“

**M. Jehle:** „Der Innenraum macht einen sehr hochwertigen Eindruck. Das Leder schafft hier eine gemütliche, aber auch sportliche Atmosphäre. Ebenso positiv sind uns die

Ziernähte im Cockpit aufgefallen. Das Platzangebot auf den vorderen Sitzen ist gut, große Passagiere müssen aber auf den hinteren Plätzen eventuell den Kopf einziehen. Das Cockpit ist aufgeräumt und alle wichtigen Informationen sind direkt

abzulesen. Die Bedienung der Sitzheizung ist jedoch etwas umständlich über das Touchdisplay möglich. Dies lenkt während der Fahrt ab, da das Touchdisplay manchmal nur verzögert auf den entsprechenden Fingerdruck reagiert.“

Anzeige

## Kommen Sie gut durch den Winter – mit professionellen Fuhrpark-Lösungen.



## Für Katzenliebhaber

**Autoflotte-Test** | Neben den drei Testern fuhr auch die Redaktion den Mittelklässler. Der XE ist ein waschechtes Kind der Marke – eine Sportlimousine für Dynamik-Liebhaber.

– Mit dem XE greift Jaguar seit Juni wieder in einem der am härtesten umkämpften Flotten-segmente an: der Mittelklasse. Im Gegensatz zum letzten Mittelklässler der Briten, dem X-Type auf Ford-Mondeo-Basis, ist die 4,67 Meter lange Baby-Katze ein reinrassiger Jaguar. Von vornherein als Hecktriebler konzipiert und mit modularer Aluminiumbauweise konsequent auf Leichtbau getrimmt, entstand in Coventry eine Sportlimousine in Reinkultur, die nun auch im Flottenmarkt Platzhirsche wie den 3er BMW ins Visier nimmt. Von dessen Volumina bleibt der Engländer zwar weit entfernt, avancierte aber innerhalb eines halben Jahres zum beliebtesten Jaguar bei den Flotten.

**Karosserie** | Der XE ist ein Beispiel für die konsequente Umsetzung des aktuellen Jaguar-Designs. Breitbeinig und geduckt steht er auf der Straße, den Weg aus den schmal geschnittenen Scheinwerfern im Blick, als wolle er schon im Stand zum Sprung ansetzen. So muss das auch sein bei einer typischen Jaguar-Limousine, hat aber entsprechende Konsequenzen im Innenraum: Für den 1,80 Meter großen Tester sitzt er – und das im wahrsten Sinne des Wortes – passgenau wie ein guter Sportanzug. Große Bewegungsfreiheit darüber hinaus dürfen dagegen weder Fahrer noch Passagiere erwarten. Auch das überrascht bei einer Sportlimousine nicht, ebenso wenig wie der durch die coupéhaft abfallende Dachlinie eingeschränkte Einstiegskomfort hinten oder der kleine Zugang zum 455 Liter großen Kofferraum. Weniger leicht zu verschmerzen ist jedoch die schlechte Rundumsicht – der Schulterblick beim Rechts-

### Daten und Preise | Jaguar XE 20d Portfolio

**Grundpreis Testwagen: 37.647 Euro**

R4/1.999 cm<sup>3</sup> | 132 kW/180 PS | 430 Nm/1.750–2.500 U/min | Autom. | 7,8 s | 228 km/h | 4,2 D | 109 g/km

4.672 x 1.850 x 1.416 mm | 455 Liter  
Wartung: 24 Monate/34.000 km (im Rahmen von Jaguar Care die ersten drei Jahre nach Erstzulassung kostenfrei)  
Effizienzklasse: A+  
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 18 | 25 | 25  
Garantie: 36 Monate ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Für den Angriff** | Chefredakteur Christian F. Merten mutierte schnell zum Großkatzen-Fan



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Details** | Nicht jedem gefällt der Drehknopf für die Schaltung, aber das Design ist mutig

abbiegen verkommt im XE zur reinen Gewissensübung ohne nennenswerten Effekt.

**Interieur** | Im Cockpit setzt sich die Philosophie des Außendesigns ohne Unterbrechung fort, es dominiert auch hier eine sportlich-dynamische Linienführung. Der Instrumententräger läuft halbkreisförmig bis in die Verkleidungen der Vordertüren aus, Tacho und Drehzahlmesser strecken sich dem Fahrer mit zwei zusätzlichen Hutzen entgegen. Die sehen gut aus, beeinträchtigen jedoch die Ablesbarkeit der Instrumente. Für ein Premiumfahrzeug könnte Jaguar zudem an der einen oder anderen Stelle an der Materialanmutung im Innenraum ansetzen, die Kunststoffe wirken teilweise recht einfach.

**Antrieb** | Mit dem zwei Liter großen Ingenium-Diesel mit 180 PS löst der XE sein Optik-Versprechen ein: Das Aggregat spurtet auch aus niedrigen Drehzahlen dynamisch los und treibt den Jaguar-Mittelklässler zu standesgemäßen Fahrleistungen an. Da macht es überhaupt nichts, dass der 20d die Diesel-Leistungsspitze im XE-Programm markiert. Zumal der Motor gut mit der Acht-Stufen-Automatik von ZF harmonisiert, die der Test-XE mit dem markentypischen ausfahrbaren Drehwählknopf an Bord hatte. Sie schaltet genau dann, wenn man es erwartet – wenn auch deutlich spürbar. Geräuschempfindliche Naturen seien jedoch gewarnt: Ein Leise-

treter ist der XE 20d nicht, der Selbstzünder zeigt seine Potenz mit deutlich vernehmbaren Röhren – die Akustik einer Sportlimousine eben, die aber in keinem Fall aufdringlich oder gar nervig wirkt. Dafür zügelt der sportlich agile Mittelklässler seinen Dieseldurst: Trotz vieler flotter Autobahnetappen flossen bei unserem Testwagen auf 100 Kilometer nur 7,7 Liter Kraftstoff durch die Zylinder.

**Fahrverhalten** | Sportlich-dynamisch zeigt sich der XE auch jenseits des Antriebs. Das Fahrwerk ist straff – ohne gleich in übertriebene Härte zu verfallen –, die Lenkung direkt. Das kleine Multifunktionslenkrad verstärkt diesen Eindruck noch. Sportlich fährt sich der Jaguar XE in allen vier möglichen Drivecontrol-Einstellungen (Normal, Eco, Dynamic und Winter), die Lenkung und Ansprechverhalten anpassen. Im Dynamic-Modus wird der rassige Briten aber so richtig zum Kurvenräuber. | cfm

### Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Attraktives Design</li> <li>▶ Dynamisch-sicheres Fahrverhalten</li> <li>▶ Sportlich-sparsamer Motor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schlechte Rundumsicht</li> <li>▶ Materialanmutung im Innenraum</li> <li>▶ Schlecht ablesbare Instrumente</li> </ul>

### Restwerte | DAT-Prognose

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,50 %  
25.000 km/Jahr: 45,10 %  
40.000 km/Jahr: 37,60 %



**Komfort**

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Die Sitze sind sehr komfortabel. Die Sitzheizung wärmt schnell und angenehm warm.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Durch die Lederausstattung gibt es ein sehr hochwertiges Gefühl. Die Verarbeitung ist top. Das Fahrwerk ist sehr sportlich, aber nicht hart. Die Übersicht durch die tiefe Sitzposition ist gewöhnungsbedürftig und nach hinten schlecht.“

**M. Jehle:** „Die Sitze sind sehr bequem und bieten ausreichend Seitenhalt. Die Lederausstattung ist angenehm. Der XE war im Sportmodus für eine Limousine sportlich, aber die eigentliche Stärke ist das Gleiten im Komfortmodus.“

**Optik**

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Das Fahrzeug ist äußerst ansprechend designt. Es wirkt sportlich und aggressiv.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Die Optik ist extravagant und exotisch.“

**M. Jehle:** „Äußerlich muss sich der XE gegenüber seiner Klassenkonkurrenz nicht verstecken. Das Design ist jung und sportlich. Die Front begeistert, das Heck gefällt oder gefällt eben nicht.“

**Verarbeitung**

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Die Verarbeitung wirkt hochwertig. Man hat eine gute Haptik und die Oberflächen fühlen sich komfortabel an.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Die Verarbeitung ist sehr gut.“

**M. Jehle:** „Verarbeitet ist der Jaguar, wie bereits beim Innenraum beschrieben, gut und zu vergleichen mit der Konkurrenz von Mercedes-Benz, Audi oder BMW. Die Haptik überall ist gut, einzig der Startknopf macht einen billigen Plastikeindruck.“

**Sonderausstattung**

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Sehr hilfreich waren für mich Navigation, Schaltwippen, Sportfahrwerk, Sitze mit Memoryfunktion und Park Distance Control (PDC). Als absolut unentbehrlich sehe ich das Navi und das PDC. Interessant für mich wäre ein automatischer Abstandhalter gewesen.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Die Rückfahrkamera und die Einparkhilfe waren sehr hilfreich. Ein Schiebedach und eine Telefonhalterung wären sinnvolle Ergänzungen. Generell für notwendig an Bord halte ich Tempolimiter, adaptive Abstandhaltung, Navi, klimatisierte Sitze, Freisprecheinrichtung, WLAN, LED-Scheinwerfer, Automatik und Sportlenkrad.“

**Jaguar XE | Bewertung der Teilnehmer mit Tops und Flops (Schulnoten)**

Außendesign	1,00	Ablagemöglichkeiten	2,33
Innenraumdesign	2,00	Stauraum	3,33
Qualitätsanmutung insgesamt	2,00*	Ladevolumen/Variabilität	3,33
Materialqualität/Verarbeitung	1,66	Heizung/Klimaanlage/Lüftung	2,00
Ausstattungsniveau	1,66	Beschleunigungsverhalten	2,00
Bedienerfreundlichkeit	2,66	Bremsverhalten	2,00
Sicherheitsgefühl	2,00	Schaltung	2,00
Sitzkomfort	1,66	Fahrverhalten	1,66
Einstiegskomfort	2,33	Federung	1,66
Kraftstoffverbrauch	2,33	Fahrgeräusche	2,33
Übersichtlichkeit innen	2,00	Preis-Leistungs-Verhältnis	2,33
Übersichtlichkeit außen	3,00	<b>Gesamteindruck</b>	<b>2,00</b>

\* nur zwei abgegebene Wertungen

**Flottencheck | Fahrleistung & Verbrauch**

Tester	Kilometer (Fahrprofil)	Verbrauch (Norm: 4,2 l/100 km)
B.A.D	250 km (40% Autobahn, je 30% Landstraße/Stadt)	6,0 l/100 km
Jokey	1.500 km (k. A.)	ca. 7,5 l/100 km
M. Jehle	1.200 km (50% Autobahn, 30 % Landstraße, 20% Stadt)	5,9 bis 6,8 l/100 km



**Vorn |** Das sportliche Image nehmen die vorderen Sitze auf. Eng geschnitten wie ein guter Anzug



**Hinten |** Im Heck geht es – ähnlich wie bei der Konkurrenz – recht knackig und bisweilen eng zu

Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte



**Tester gesucht! | Das Wesen des Flottenchecks**

Der Flottencheck ist ein sehr eigenes Format der Autoflotte, in dem nicht die Redakteure, sondern Sie – unsere Leser – die Firmenwagen kritisch testen. Das Format lebt dabei von zwei Dingen: Ihren kritischen Testurteilen und den Bildern von Ihnen. Es kommt immer wieder mal vor, dass im Nachhinein die eine oder andere Firma dem Flottenchef nachträglich nicht erlaubt, dass dieser mit vollem Namen und im Bild erscheinen darf. Auch beim aktuellen Flottencheck gab es mit der Freigabe einige

Probleme im Nachgang, weswegen wir in den Teilnahmebedingungen für künftige Flottenchecks noch stärker herausstellen werden, dass sich der Teilnehmer bereit erklärt, dass er mit vollem Namen, mit Nennung seines Unternehmens und im Bild erscheinen wird. Damit wollen wir sicherstellen, dass das mit viel Aufwand für die Hersteller und die Redaktion verbundene, aber deshalb unikat Format des Flottenchecks in der qualitativ hochwertigen Form erhalten bleibt. Vielen Dank für Ihr Verständnis. | red

**M. Jehle:** „Die Rückfahrkamera ist ein Muss, da der XE sonst nach hinten, durch die tiefe Sitzposition des Fahrers, unübersichtlich ist. Die Kamera und damit verbunden auch die Anzeige des Tempolimits im Kombiinstrument empfand ich als sehr komfortabel. Generell sind Einparkhilfe, Rückfahrkamera und Navigation Pflicht.“

### Fahrverhalten

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Die Lenkung hat direkt auf die Räder eingewirkt, dadurch fuhr sich das Fahrzeug schön sportlich und lag besonders gut in den Kurven. Aber trotzdem war es beim Geradeausfahren schön zu beschleunigen und hatte gute Bodenlage.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Das Fahrverhalten war sehr sportlich und agil mit einer guten Straßenlage.“

**M. Jehle:** „Das Fahrzeug vermittelt ständig ein sicheres Gefühl.“

### Konkurrenz/Eigener Fuhrpark

**A. Kesselheim (B.A.D):** „Der XE wäre für unseren Fuhrpark interessant. Gerade jene



Foto: Rocco Swantusch/Autorfoto

### Steigende Flottenzulassungen | Der neue Schritt in die Mittelklasse hat sich für Jaguar gelohnt

Dienstwagenfahrer, die über einen 3er BMW oder Ähnliches nachdenken, erhalten hier für das Preis-Leistungs-Verhältnis eine gute Alternative. Seine sportlich aggressive Art kommt dem XE zugute, wohingegen der Platz nur für vier Insassen ausreicht.“

**D. Zwiebel (Jokey):** „Den Stärken wie Aussehen, Fahrverhalten und Ausstattung stehen Schwächen wie die Übersicht, der Motor und der Preis gegenüber. Bei den Konkurrenten wie 3er BMW oder Audi A4 finde ich den

Motor und den Kofferraum besser. Jaguar passt leider nicht zu unserer Car Policy.“

**M. Jehle:** „Ein Jaguar XE fällt auf und zieht die Blicke auf sich. Für ein Unternehmen, welches auffallen und polarisieren möchte, ist dies mit Sicherheit von Vorteil. Entsprechend ist für Firmen, welche nicht auffallen möchten, der XE auch nicht gemacht. Der XE ist zwar schön, passt aber leider nicht in unsere Car Policy.“

| Protokoll: rs

### Interview | Thomas Schmidt, Leiter Fleet & Business bei Jaguar, über die Vertriebswege und ersten Erfolge des Jaguar XE

## Heranpirschen an die deutsche Premium-Mittelklasse

– Unsere Tester loben einerseits die Optik, verweisen aber auf das eng zugeschnittene Platzangebot im Fond – was für sportliche Limousinen nicht ungewöhnlich ist. Für welche Flotten passt der XE am besten?

Der neue Jaguar XE stellt eine wirtschaftlich attraktive und innovative Alternative im Wettbewerbsfeld der Premium-Mittelklasse dar. Die emotionalen und rationalen Aspekte des XE zielen demnach nicht nur auf User Chooser größerer Unternehmen, sondern ebenfalls auf kleine mittelständische Unternehmen ab. Wir haben uns bezüglich des Platzangebotes im Fond des XE am Wettbewerbsfeld orientiert und sind hinsichtlich der Abmessungen gleichauf mit den Mitbewerbern in diesem Segment. Wer sich allerdings ein noch großzügigeres Platzangebot im Fond wünscht, dem kann ich unseren neuen Jaguar XF – der sich in der oberen Mittelklasse positioniert – empfehlen.

– Der XE wird von unseren Testern als frische Konkurrenz zur deutschen Mittelklasse gesehen. Wie kommt er denn bei den Flottenverantwortlichen an? Sprich: Wie laufen die Verkäufe des Neulings im Flottenmarkt?



**Sehr zufrieden | Der Flottenchef Thomas Schmidt ist vom Erfolg des XE überzeugt. Das Echo des Marktes gibt ihm recht. Nun kommt die Allrad-Version**

Mit dem Jaguar XE möchten wir mit seinem besonderen Design und den Technik-Highlights wie den neuen sparsamen Ingeniums-Dieselmotoren ein Zeichen in der Premium-Mittelklasse setzen. Wir sind von der positiven Resonanz der Fuhrparkverantwortlichen mehr als begeistert. Mit den Verkaufszahlen des Jaguar XE liegen wir aktuell über den prognostizierten Erwartungen und planen in den kommenden Monaten unseren Marktanteil sukzessive zu steigern.

– Welche Rolle spielt dabei die Kooperation mit dem Leasinggeber ALD, die seit Kurzem besteht? Das Jaguar beziehungsweise Land Rover Fleet & Business Leasing in Kooperation mit der ALD spielt beim XE natürlich ein sehr große und

unterstützende Rolle. Der Handel und besonders unsere Schwerpunkthändler, die sogenannten Fleet Business Center, profitieren von dieser Kooperation, denn sie können den Firmenkunden unter der eigenen Marke nun überaus attraktive und umfassende Full-Service-Leasing-Angebote anbieten – inklusive Tankkarten, Wartung, Verschleiß, Reporting, Reifenersatz und allem anderen bis hin zur Schadensabwicklung.

– Ab März wird der Jaguar XE wahlweise zum Allradradler. Der getestete 180-PS-Diesel mit der Achtgang-Automatik wird dann mit der Allradtechnik veredelt. Wie hoch schätzen Sie die Take-Rates für den Vierfüßler?

Wir freuen uns sehr darauf, ab dem kommenden März den XE in der 180-PS-Diesel-Variante (20d) optional mit Allradantrieb anbieten zu können. Durch die Erweiterung des Portfolios werden wir nun einen noch größeren Kundenkreis mit den unterschiedlichsten Präferenzen und Bedürfnissen ansprechen können. Wir gehen davon aus, dass ab dem kommenden Jahr jeder zehnte abgesetzte XE mit Allradantrieb bestellt werden wird.

Foto: Jaguar Land Rover