Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Massive Schürze und blinzelnde Augen zeichnen die Großkatze und machen sie damit auf der Straße zum Hingucker

Eine Partie Cricket

Exklusiv und ungewöhnlich, das ist der Jaguar XF allemal. Der Brite – unser hatte sogar ein Kennzeichen von der Insel – bringt immer noch Schwung in Kombi-Segment.

Autoflotte VON GETESTET

+

- Tolle Straßenlage
- Gute Platzverhältnisse beim Sitzen
- Gute Sitze

–

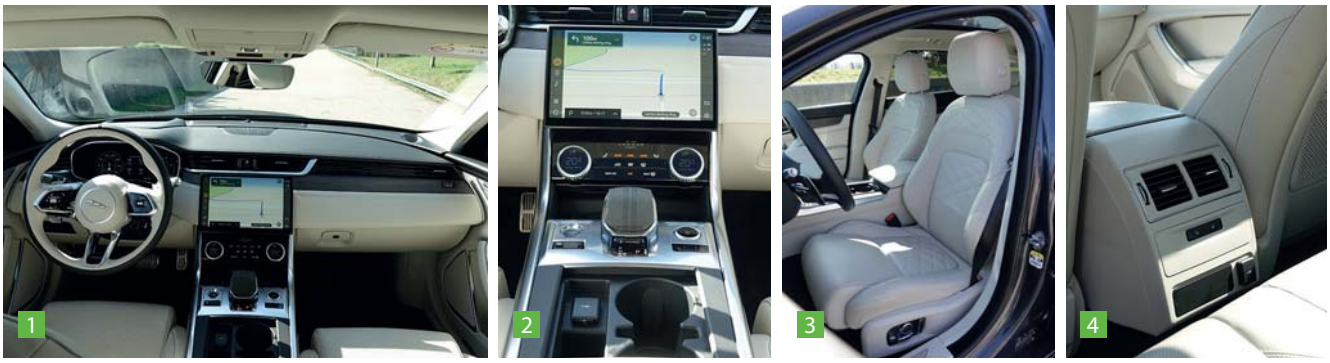
- Adbluetankzugang im Kofferraum
- Preis
- Wenig Zuladung

Was fällt am XF Sportbrake als Erstes auf? Die schöne Kombi-Linie. Der Brite zeigt seine vornehme Art gerade auf der Autobahn. Zur guten Straßenlage gesellt sich eine hohe Bereitschaft, Bodenwellen auszubügeln, die Luftfederung ist Serie. Unbeschwert ist der Blick nach links leider nicht. Massiv wirkt die B-Säule, die den Schulterblick obsolet werden lässt, dafür sind die Seitenspiegel weitsichtig. Aber blicken wir ins Innere des XF Sportbrake D 200.

Hier geht das weiße ins schwarze Leder über, getrennt durch schön gesetzte Ziernähte. Unterbrochen wird das aufgeräumte Dashboard durch die Aussparung für das Head-up-Display. Das ist überfrachtet mit redundanten Infos. Nicht selten leuchtet dreimal eine 130 auf dem engen Raum (Tempo/Tempomat/Tempowarnung). Der wirklich sicherheitsrelevante Totwinkelwarner ist indes ein wenig zu klein geraten.

Etwas zu groß fühlen sich Fahrer und Insassen schnell. Man sitzt recht hoch im tiefbauenden Kombi der oberen Mittelklasse, selbst den nicht hochgewachsenen Fahrerinnen kommt das Panorama-Glasdach recht kopfnah. Umso mehr bedauert man, dass sich diese 1.181 Euro teure Glasfläche nicht öffnen lässt. Der Radstand von 2,96 Meter deutet indes das generelle Platzplus schon an. Für gute Laune an Bord sorgt neben dem großen Zentraldisplay das anmutige Material. Weißes Leder adelt das Interieur und schmeichelt den Fingern als ziehe man sich einen Golfhandschuh über. Wobei Cricket der passendere Vergleich ist. Denn die Naht, welche den ebenfalls lederummantelten Schaltknauf ziert, macht daraus optisch einen Spielball für eben jenen Sport, der so identitätsstiftend ist für das einstige Commonwealth und der heute noch die Brücke zwischen dem britischen

Sportbrake heißen die Kombis der Briten und sportlich attraktiv ist der XF auch



1 Die Jaguar-Welt ist eine aufgeräumte. Klare Linien, hochwertige Materialien und ein Design, das viele Fahrertypen ansprechen wird 2 Das Zentraldisplay ist auf Höhe der Zeit im Segment der oberen Mittelklasse, der Schaltknauf ist dem Muster nach einem Cricket-Ball nachempfunden 3 Die Ledersitze sind einstellbar in alle Richtungen, nur kommt einem das Dach immer recht schnell näher. Dieses lässt sich indes leider nicht öffnen 4 Die Klimatisierung ist auf allen Sitzen top, eine Sitzheizung gibt es für die Passagiere auch

Erbe und der indischen Gegenwart der englischen Marke schlägt.

Anmutig sind auch zahlreiche Details wie der rahmenlose Innenspiegel. Die Vordersitze sind zwölffach verstellbar, selbst die Kopfstütze kennt zwei Ebenen – im Top-Niveau HSE sind 16 Verstellmöglichkeiten wählbar. Der Fahrer liegt der Großkatze sehr am Herzen. Das erwähnte Display ist toll. Nur das automatische Dimmen dauert oft (zu) lang.

Zuladung nicht üppig

Des Kombis Gardemaß bemisst sich bekanntlich in Litern – nicht in der Hubraumgröße, sondern das Äquivalent des Kofferraumvolumens. Die Sitze im Fond sind 40:20:40 teilbar. Das Volumen dahinter bemisst sich dabei auf 563 Liter, umgeklappt wächst der Transportraum auf 1.342 Liter – unterer Durchschnitt. Deutlich besser steht es um die Zugkraft. Maximal zwei Tonnen können an den Haken, wobei der XF Sportbrake selbst schon 1.870 kg auf die Waage bringt, was wiederum die Zuladung auf 420 bis 529 kg begrenzt – hier bietet selbst die Limousine mehr an.

Guter Verbrauch, stolzer Preis

Der Vierzylinder hat deshalb stets gut zu tun, mehr Zylinder gibt es im XF-Portfolio jedoch nicht. Der Selbstzünder wird aber nach wie vor heckgetrieben oder als Allradler angeboten. Der Dieselmotor ist laufruhig, zudem dringen kaum Außengeräusche in den Innenraum.

Je nach Blickwinkel kann man die Entscheidung, den Einfüllstutzen für den 16 Liter großen Adbluetank in den Kofferraum zu packen, als mutig oder fahrlässig bezeichnen. Wer die Harnstofflösung nachfüllt, sollte jedoch eine Zapfsäule finden und nicht mit den Nachfüllbeuteln hantieren. Der Dieselverbrauch fällt erfreulich trocken aus: Zwischen 5,4 und 7,4 Liter war alles dabei – wobei im Eco-Modus die goldene Mitte realistisch ist.

Der Basispreis des XF Kombi liegt bei 46.000 Euro. Wer im Top-Modell-Umfeld nicht den Diesel wählt, sondern beim 250 PS/Heckantrieb oder 300 PS/Allradler starken Vierzylinder-Turbobenziner landet, zahlt zwischen 55.113 Euro und 60.155 Euro. Ist hier dann alles dabei? Na ja. Das kabellose Handyladen kostet auch hier noch Aufpreis (294 Euro). *rs*

1 20 Zoll können auch edel wirken wie hier am XF Sportbrake 2 Ein bisschen Prunk in die Flotte zu bringen, ist Aufgabe des Jaguars. Nur leisten muss man sich ihn auch können 3 Große Lufteinlässe und schmale LED-Scheinwerfer. Ist chic, aber nicht immer modern

Jaguar XF Sportbrake D200

Preis: ab 46.000 Euro
R4/1.997 cm³ | 150 kW/204 PS
430 Nm zwischen 1.750 – 2.500/min
8-Gang-Automatik | Heckantrieb
230 km/h | 7,8 s | 4,7 D | 125 g/km
4.964 x 1.982 x 1.494 mm
Kofferraum: 563 - 1.342 l
HK: 20 | **TK:** 25 | **VK:** 27
Wartung: 34.000 km/2 Jahre
Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer