

Der Jaguar XF

AUF EINEN BLICK

- Zweite Generation der Business Class Limousine: Leichter, effizienter und voller Technologien
- Fünf Ausstattungsvarianten: Pure, Prestige, Portfolio, R-Sport und S
- E-PERFORMANCE-Diesel mit 120 kW (163 PS)* glänzt mit einem Verbrauch von 4,0 l/100 km und CO₂-Emissionen von lediglich 104 g/km*
- Ingenium 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner mit 147 kW (200 PS)*, 184 kW (250 PS)* und 221 kW (300 PS)* sowie Ingenium 2,0-Liter-Vierzylinder-Twinturbo-Diesel mit 177 kW (240 PS)* ergänzen zum Modelljahr 2018 die Motorenpalette
- Top-Modell Jaguar XF S* mit 280 kW (380 PS)* starkem 3,0-Liter V6 Kompressor Benziner
- ZF-Achtstufen-Automatik für alle Motor-/Ausstattungs-Kombinationen
- Dieselmotoren, mit Ausnahme des 30d* und 25d*, alternativ mit manuellem Sechsganggetriebe bestellbar
- Gegenüber dem Wettbewerb 80 Kilogramm niedrigeres Gewicht dank zum Großteil aus Aluminium gefertigter Karosserie
- Elegantes, progressives Design kombiniert kurze Überhänge mit perfekten Proportionen und einem Cw-Wert von 0,26
- Großzügiges Platzangebot: 945 Millimeter Beinfreiheit und 970 Millimeter Kopffreiheit für die Fondpassagiere
- Neues 10,2" Touchscreen Infotainment-System, optional mit Dual-View-Technologie
- Touch Pro bietet Tür-zu-Tür-Navigation; drahtlose iOS und Android Verbindung
- Konfigurierbares 12,3" HD TFT Instrumentendisplay mit vier verschiedenen Anzeigemodi und Vollbilddarstellung der Navigationskarten
- Digitales Meridian Premium Surround System mit 380 Watt (optional 825 Watt) Leistung und elf beziehungsweise 17 Lautsprechern

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Andrea Leitner-Garnell • Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 162 • aleitner@jaguarlandrover.com • <http://de.media.jaguar.com>



- Aluminium-Doppelquerlenker-Vorderachse und Aluminium-Integral-Hinterachse liefern überragende Komfort- und Dynamikeigenschaften
- All Surface Progress Control ermöglicht sicheres Anfahren auf Schnee und Eis und sorgt somit auch bei schlechten Witterungsverhältnissen für ausreichend Traktion
- Variabler Allradantrieb (AWD) mit Intelligent Driveline Dynamics (IDD) für eine optimale Balance aus Leistung und Allwetter-Tauglichkeit. Serienmäßig für XF 30t*, optional für 20d*, 25d* und 25t*
- Adaptive Surface Response identifiziert bei AWD-Varianten die verschiedenen Fahrbahnoberflächen und sichert so maximale Traktion
- Zu den weiteren High-Tech-Komponenten zählen Voll-LED-Scheinwerfer, ein Head-Up-Display mit Lasertechnologie, ein autonomer Notfall-Bremsassistent, ein Spurverlassenswarner und Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung mit adaptivem Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Warnsystem „Toter Winkel“, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) mit Stauassistent, ein intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Parkassistent

DESIGN

Unter Wahrung der obligatorischen eleganten Linien und klaren Oberflächen präsentiert sich der Jaguar XF als einer der visuell dynamischsten Vertreter der Klasse der Businesslimousinen.

Jaguar blickt auf eine stolze Geschichte im Bau großer Sportlimousinen zurück. Mit dem XF der zweiten Generation setzt das Unternehmen erneut ein starkes Zeichen im Segment der oberen Mittelklasse.

Mit der neuen modularen Leichtbau-Architektur von Jaguar Land Rover als Grundgerüst gingen die Designer mit einem weißen Blatt Papier ans Werk und entwarfen ein Modell mit im Vergleich zum Vorgänger noch stimmigeren Proportionen, einem vergrößerten Platzangebot und einer progressiven, aerodynamisch noch ausgefeilteren Form.



Der nun vertikaler stehende Kühlergrill, der kürzere vordere Überhang, der verlängerte Radstand und ein drittes Seitenfenster mit charakteristischem Ausschnitt belegen die evolutionäre Weiterentwicklung des Original-Designs von 2007.

Aus jedem Blickwinkel ist der XF sofort als Jaguar zu erkennen. Das fließende, coupé-artige Profil und die lange Motorhaube mit stark ausgeformtem Power-Dom verschaffen dem Jaguar XF ein hohes Maß an Individualität und einen hohen Wiedererkennungswert.

In enger Zusammenarbeit mit dem Engineering und der Produktion entwarf das Design-Team einen XF, der in jeder Beziehung noch besser abschneidet als sein erfolgreicher Vorgänger. Mit 4.954 Millimetern Länge ist er sieben Millimeter kürzer als das Modell der ersten Generation. Die neue Aluminium-Architektur erlaubte zugleich eine Verlängerung des Radstands um 51 auf 2.960 Millimeter. Als Folge ergeben sich diese attraktiven Raummaße für die Rückbank – 945 Millimeter Bein- und 970 Millimeter Kopffreiheit.

Der vordere Überhang wurde um 66 Millimeter verkürzt – wodurch die Designer den dynamischen Auftritt und die für jeden Jaguar so stilbildenden Proportionen herausstellten.

Der Kühlergrill steht nun vertikaler im Wind als zuvor, was dem XF zu einer kräftigeren Statur verhilft und zusätzlich den Luftwiderstand reduziert.

Der Cw-Wert sank im Vergleich zum Vorgänger von 0,29 auf 0,26, diese gesteigerte aerodynamische Effizienz hängt zum Teil mit speziellen Öffnungen im Frontstoßfänger zusammen. Sie leiten Luft über die Vorderräder und verhindern so, dass Turbulenzen die glatte und um das Auto zirkulierende laminare Strömung stören. Während der Luftwiderstand sank, stieg der Anpressdruck. Bei einem Tempo von 160 km/h erzeugt die Karosserie des Jaguar XF zusätzlich bis zu 50 Kilogramm „Downforce“.

Die Scheinwerfer sind absolut bündig an der Karosserie montiert, was der Ästhetik und der Aerodynamik gleichermaßen zugutekommt. Die erstmals bei einem Jaguar installierten adaptiven Voll-LED-Scheinwerfer tragen, ebenso wie die ab der Ausstattungslinie Prestige



serienmäßig erhältlichen Bi-Xenon-Scheinwerfer, das als Marken-Signatur etablierte J-Blade-Design, J-förmige LED-Tagfahrleuchten, und ein modernes „Quad“-Design. Diese Grafik erinnert an jene „Vieraugen“-Gesichter, die viele Jaguar Modelle zu Stilikonen ihrer Zeit machten. Die von der Oberseite der Lampen nach hinten ziehende Riffelung ist eine weitere Referenz an das reiche Jaguar Designerbe.

Die Voll-LED-Scheinwerfer erzeugen ein tagesähnliches Licht und leuchten die Fahrbahn bei reduziertem Energieverbrauch noch besser aus als Xenon-Einheiten. Sie sind im Vergleich zu Systemen der ersten Generation mittlerweile so effizient, dass auf Lüfter verzichtet werden kann. Darüber hinaus stellt eine automatische Fernlichtfunktion dank der dafür eingesetzten Stereokamera sicher, dass bei Gegenverkehr die Scheinwerfer automatisch abblenden.

Der Power-Dom auf der lang gestreckten Aluminium-Motorhaube reicht bis zur Vorderkante – er signalisiert das Kraftpotenzial des Jaguar XF. Unterstützt wird dieser Effekt durch die um 35 Millimeter flachere Kontur der Motorhaube, wodurch auch die Übersicht nach vorn und der Fußgängerschutz profitieren.

Die aus einem Stück gepressten Aluminium-Seitenteile unterstreichen die Philosophie von Jaguar, Karosserieoberflächen möglichst simpel und puristisch auszuführen. Das Design und die Fertigung solcher Bleche ist eine extreme Herausforderung, trägt aber sowohl zur Steifigkeit der Rohkarosserie als auch zum insgesamt hochwertigen Finish bei.

Das schwungvolle, coupéartige Profil der ersten XF Generation wird beim Nachfolgemodell durch ein drittes Seitenfenster ergänzt. Dieses zusätzliche Designelement spendet dem neuen XF eine Extraportion Eleganz und den Fondinsassen einen freien Blick nach draußen. Als weiterer Nebeneffekt verstärkt das so zusätzlich in den Innenraum strömende Licht den Eindruck großer Geräumigkeit.

Die Grafik der seitlichen Fensterfläche zieht sich in einem eleganten Schwung um das dritte Seitenfenster und von dort wieder zurück nach vorn – ein Motiv, bei dem sich die Designer ebenfalls von großen Modellen aus der Jaguar Geschichte inspirieren ließen.



Bis auf den Bruchteil eines Millimeters verengte Radien ermöglichen die komplexe Krümmung – ein Zeugnis für die große Expertise der Jaguar Designer und Karosseriebauer im Umgang mit Aluminium.

Um die Dynamik des XF, die unter anderem auf die idealen Proportionen zwischen Rädern, Karosserie und Innenraum zurückzuführen ist, zu betonen, liegt die Gürtellinie des neuen Jaguar XF noch immer recht hoch. Zur Minderung des Luftwiderstandes verläuft die Dachlinie tiefer, bei einem zugleich längeren und höher liegenden Kofferraumdeckel.

Eine über nahezu die gesamte Länge gezogene und abgeschrägte Linie mit der internen Bezeichnung „the spear of light“ (zu Deutsch: „die Lanze oder der Speer des Lichts“) erreicht in Höhe der Hinterräder ihren höchsten Punkt, ehe sie sich dann verjüngt. Die durch diese Kante erzeugten Reflektionen lassen den Jaguar XF noch geschmeidiger, agiler und eleganter wirken auch wenn die Sonne mal nicht scheint.

Am Heck zitieren die LED-Rückleuchten die Grafik des Jaguar Sportwagens F-TYPE: Ein horizontales Band, das sich wie beim XE mit einem runden Element überkreuzt. Jedoch wird beim XF die Grafik wiederholt, wodurch die Rangordnung im Vergleich zum kleineren XE wiederhergestellt wird.

Die schon beim Vorgänger zwischen den Rückleuchten gespannte Chromspange fällt im neuen XF nun etwas schmaler aus, um so die gespannten Oberflächen und die dynamische visuelle Balance noch besser zur Geltung zu bringen.

Um auch die Rückleuchten absolut bündig einzufassen und die Chromspange perfekt zu integrieren, besteht der Kofferraumdeckel aus zwei im Laserstrahlverfahren zusammengelöteten Stahlpressteilen – eine sehr energiesparende Technik, die höchste Präzision und ein tadelloses Finish garantiert.



Interieur

Das Interieur des Jaguar XF präsentiert sich als eine stimmige Synthese aus modernem Luxus, in bekannt hoher Jaguar Qualität verarbeiteten Materialien und hochmodernen Multimedia Systemen. Mit Details wie dem aus der Tiefe ausfahrenden Drehschalter für das Automatikgetriebe (JaguarDrive Control), den nach Anschalten der Zündung rotierenden Lüftungsdüsen und der phosphorblauen Ambiente Innenraumbeleuchtung betrat Jaguar schon beim Vorgänger zum Teil Neuland – und wurde mit vielen Preisen und Auszeichnungen für die Innovationsfreude belohnt. Auch der blinkende Startknopf taucht wieder auf – der pulsierende Herzschlag verbindet Fahrer und Fahrzeug auf einer emotionalen Ebene und entspricht mit 72 Doppelschlägen dem Ruhepuls der südamerikanischen Raubkatze.

Das Briefing für den Nachfolger sah eine ähnliche Inszenierung sowie einen erneut horizontal gegliederten Instrumententräger mit klar strukturierten Linien vor. Um den XF vom Jaguar XE abzuheben, standen zugleich eine noch ausgereifere Designsprache und besonders hochwertige Materialien im Lastenheft.

Der Instrumententräger übernimmt die von klassischen Riva-Booten inspirierte und erstmals im Jaguar XJ verwendete Zierleiste. Dieser „Riva-Hoop“ führt seitlich bis in die Türen und spendet ein behagliches Rundum-Raumgefühl. Der großzügige Einsatz von Holz - wie glänzend marmoriertes (im XF Portfolio) oder grau marmoriertes Ebenholz (im XF S) - veredelt das Ambiente weiter.

Mit weiteren Highlights wie dem konfigurierbaren 12,3“ HD TFT-Instrumentendisplay, dem zentralen 10,2“ Touchscreen-Farbdisplay (auf Wunsch mit Dual-View-Technologie), einer Zwei- oder Vierzonen-Klimaautomatik, einer zehnfach farblich konfigurierbaren Ambiente Innenraumbeleuchtung, einem Dachhimmel aus Morzine oder Premium-Velours sowie beheiz- und kühlbaren Vordersitzen und beheizbaren Rücksitzen in Windsor-Leder erfüllt der neue XF auch gehobene Ansprüche an ein luxuriöses Innenraum-Design.



Übrigens schickt das Interieur schon vor dem Einstieg einen Willkommensgruß an den Fahrer: in Gestalt eines im Zentrum des Riva-Hoops angebrachten Jaguar Logos, das beim Entriegeln der Türen aufleuchtet.

Ab der Ausstattungsstufe Portfolio können Kunden auf Wunsch eine elektrische Verstellung der Sitzkissenverlängerung, der seitlichen Polster und der Lordosenstütze vornehmen. Zusammen mit der 20/20-Wege-Sitzeinstellung ist luxuriöser Sitzkomfort im XF garantiert.

Ist die Sitzposition eingenommen, schließen die Türen mit höchster Präzision und – bei Bestellung der in Verbindung mit Keyless Entry optionalen Soft-Close-Automatik – mit verlässlichem Nachdruck. Beim Drücken des Startknopfes wird die Hintergrundbeleuchtung langsam ausgeblendet – ein beruhigender Effekt, der sagen will: *My car is my castle!*

Durch die vergleichsweise hohe Gürtellinie und die prominente Mittelkonsole wird das Gefühl von Sicherheit und Bequemlichkeit im XF noch weiter verstärkt. Die streng horizontale Gliederung des in zwei Ebenen angeordneten Instrumententrägers sowie die für jede Ebene individuell ausgewählten Materialien erzeugen zudem eine von gediegener Handwerksarbeit und Premium-Ambiente geprägte Aura.

Im Fond lassen das dritte Seitenfenster und das optionale elektrische Panorama-Schiebedach noch mehr natürliches Licht in den Innenraum. Dank 945 Millimeter Beinfreiheit im Fond, wird das Gefühl von großzügiger Geräumigkeit zusätzlich unterstrichen. Die hinteren Sitze konnten dank des verlängerten Radstands tiefer installiert werden, daraus ergibt sich im Fond eine Kopffreiheit von 970 Millimetern. Mit der Vierzonen-Klimaautomatik, Sitzheizung und elektrischen Sonnenblende für die Heckscheibe wird der Aufenthalt in der zweiten Sitzreihe zusätzlich angenehmer.

Mit seinem 540 Liter umfassenden Kofferraum präsentiert sich der Jaguar XF als veritabler Reisewagen für die ganze Familie. Durch die neue Gestensteuerung lässt sich der Stauraum der Modelle des Modelljahres 2018 nun besonders bequem öffnen – zum



Beispiel, wenn volle Einkaufsstützen beide Hände in Beschlag nehmen. Die praktische Bedienhilfe ist für Modelle mit Keyless Entry und Einparkhilfe hinten zu bestellen. Zum Öffnen und Schließen des Kofferraums reicht eine unter das seitliche Ende des Stoßfängers zielende Fußbewegung. Die Rückbank lässt sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen; das macht es leichter, auch lange Gegenstände wie Skier oder Snowboards zu verladen.

ARCHITEKTUR UND KAROSSERIESTRUKTUR

Wie seine Markenkollegen XE und F-PACE basiert auch der Jaguar XF auf einer zum überwiegenden Teil aus Aluminium bestehenden und modular aufgebauten Plattform – eine einzigartige Errungenschaft für eine Premium Marke.

Vorteil des Materials: „Aluminiumleichte“ Konstruktion

Aluminium-Legierungen, verzinkte Borstahl-Stanznieten und Strukturkleber – das sind die essentiellen Werkstoffe, aus denen ein Jaguar vom XE über den XF bis zum großen XJ besteht. Mit dem Ziel einer leichten und hochsteifen Rohkarosserie bieten sie das Rüstzeug, um bei den Kriterien Performance, Effizienz, Sicherheit und Fahrdynamik zur absoluten Top-Klasse im Segment aufzusteigen.

Diese Attribute standen im Lastenheft der modular aufgebauten neuen Aluminium-Architektur von Jaguar Land Rover von Beginn an ganz oben. Im XF kommen neben Aluminium auch hochfeste Stähle zum Einbau – ein intelligenter Material-Mix, der das volle Potenzial aus jedem Werkstoff herausholt.

Aus Aluminium bestehen unter anderem die Motorhaube und die vorderen Kotflügel; der vordere Hilfsrahmen und der Querträger für das Armaturenbrett sind hingegen aus dem noch leichteren Magnesium gegossen. In Kombination mit weiteren Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung bringt der XF der zweiten Generation somit bis zu 190 Kilogramm weniger auf die Waage als sein Vorgänger. Zugleich verbesserte sich die Torsionssteifigkeit um 28 Prozent.



Der Wechsel von einer komplett aus Stahl gefertigten Karosserie zu einer „aluminiumleichten“ Konstruktion basiert auf einer über zehnjährigen Erfahrung im Großserienbau von Luxuswagen aus Aluminium. Die Seitenteile des XF sind ein besonderer Beleg für die hohe Expertise von Jaguar auf diesem Gebiet.

Die aus einem einzigen Stück der hochfesten 6000er-Serie gepressten Teile sparen sechs Kilogramm Gewicht ein. Sie gehören zu den komplexesten jemals von Jaguar gefertigten Blechen und reizen die Möglichkeiten bei Design und Fertigung von Aluminium bis an die Grenzen des technisch Machbaren aus. In Bezug auf die perfekte Integration des dritten Seitenfensters und die tief ausgeformten Hüften nutzten die Karosseriebauer die beim F-TYPE gemachten Erfahrungen – speziell in Bezug auf die engen Radien und die Ziehtiefe.

Für die übrige Struktur wurde ein zweistufiger Herstellungsprozess gewählt, um vor allem die Stanznieten besonders präzise einsetzen zu können. State-of-the-art-Features, wie die im Aluminium-Hochdruckguss gefertigten Stoßdämpferdome der Vorderachse, verbessern die Steifigkeit zusätzlich und leisten ihren Beitrag zum überragenden Handling des XF.

Leiser durch cleveres Design

Der neue Jaguar XF ist nicht nur leichter, sondern auch leiser als sein Vorgänger – Resultat einer genauen Analyse aller geräuscherzeugenden Strukturen. Hintergrund: Eine Rohkarosserie verhält sich wie eine homogene Struktur – wo immer Vibrationsenergie auf eine Unterbrechung trifft, wird sie sich ballen und die Geräusche in den gesamten Innenraum abstrahlen.

Um dies zu verhindern, nahmen die Jaguar Experten alle Einzelteile der Karosserie unter die Lupe – jede potentielle Geräuschquelle sollte so gar nicht erst zur Entfaltung kommen. Als Folge werden zum Beispiel im Bereich der vorderen Stirnwand voll versiegelte und



doppelte Wandstrukturen verwendet. An anderen Stellen sorgen aufsprühbare Materialien für die Schalldämmung – sie bieten die beste Kombination aus niedrigem Gewicht und gründlichster Geräuschabdichtung.

Innerhalb der Aluminium-Sektionen senken zusätzlich bei der Montage des Fahrzeugs eingelegte Schaumstoffeinlagen den Geräuschpegel. Passiert eine Karosserie den Ofen der kathodischen Tauchlackierungsanlage, dehnt sich der Schaumstoff unter Wärme aus und füllt den gesamten Raum aus.

Ein weiteres Beispiel für die akribische Fahndung nach akustischen Störquellen ist die Montage der dritten Bremsleuchte. Die über die gesamte Breite der Heckpartie gezogene LED-Leiste erhielt eine eigene Dichtung und ist akustisch komplett von der Karosserie entkoppelt.

Den Kreislauf schließen: Einsatz von recyceltem Aluminium

Überall dort, wo Steifigkeit als Schlüsselkriterium galt, wendet Jaguar im XF Aluminium an - beispielsweise Legierungen der 5000er-Klasse für Verstärkungen im Unterboden. Die überwiegend aus recyceltem Aluminium bestehende Legierung RC5754 ist eine bislang nur bei Jaguar Land Rover eingesetzte Aluminiumsorte.

Rund die Hälfte des für den XF genutzten Aluminiums stammt aus Verschnitt. Mit Hilfe des von den Presswerken gewonnenen Materials ist Jaguar nicht nur auf dem besten Weg zu einem geschlossenen Kreislaufsystem, sondern senkt zugleich auch seine Energiekosten und CO₂-Emissionen. Der hohe Grad des beigemischten Recycling-Materials dokumentiert erneut die weltweit führende Stellung des Unternehmens im Aluminium-Karosseriebau und den Willen zu einer nachhaltigeren Produktionsbauweise.

Hochfeste Sicherheitszelle für die Insassen

Der Jaguar XF wurde darauf ausgelegt, alle weltweit gültigen Crashtest-Anforderungen zu erfüllen. Dabei helfen ihm unter anderem die hinteren Längsträger und B-Säulen-



Verstärkungen aus ultrahochfestem, warm umgeformtem Boron-Stahl. Ein 5-Sterne-Resultat der auf unabhängige Crashtestverfahren spezialisierten EURO NCAP Organisation belegt das überragende Sicherheitsniveau.

Den Belangen des Fußgängerschutzes tragen der jetzt vertikaler stehende Kühlergrill, der mehr Energie als zuvor vernichtende Frontstoßfänger und die neueste Generation der aktiven Jaguar Motorhaube ebenso Rechnung, wie ein autonomer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung.

Das „Deployable Bonnet“ System erkennt über im Stoßfänger installierte Sensoren eine Kollision mit Fußgängern. Wird ein Kontakt erfasst, heben in den hinteren Scharnieren untergebrachte pyrotechnische Aktuatoren die Haube binnen 40 Millisekunden um rund 130 Millimeter an. So vergrößert sich der Abstand zwischen der Aufprallfläche des Körpers zu harten Motorteilen, den Stoßdämpferdomen oder der Spitzwand.

Schon 2006 führte Jaguar im Sportwagen XK als damals erster Hersteller ein solches Fußgängerschutzsystem ein. Damals besorgten noch zwei Airbags das blitzschnelle Aufstellen der Haube. Die heute von Jaguar entwickelten „aktiven“ Systeme setzen dagegen auf eine besonders akkurate und robuste Sensorik sowie weiter verkürzte Zündungszeiten. Zusätzlich ergeben sich auch Gewichts- und Package-Vorteile.

ANTRIEBSSTRANG

Reaktionsschnell und kultiviert

Die Vier- und Sechszylindermotoren des neuen Jaguar XF sind auf spontanes Ansprechen und hohe Laufkultur ausgelegt, zugleich steigern das Stopp-Start-System und smartes regeneratives Laden (aktiviert die Lichtmaschine zum Aufladen der Batterie) den Effizienzgrad. Das schon aus niedrigen Geschwindigkeiten üppig bereitgestellte Drehmoment eröffnet müheloses und lineares Beschleunigen – untermalt von einem wohlkomponierten Auspuffsound. Die Motorenpalette reicht vom heckgetriebenen XF mit 2,0-Liter-



Ingenium Diesel (CO₂: 104 g/km*) und manuellem Sechsganggetriebe bis zum 280 kW (380 PS)* starken 3,0-Liter-V6-Kompressor mit Allradantrieb und Achtstufen-Automatik für den Jaguar XF S*. Damit deckt der neue XF ein breites Leistungsspektrum ab.

Durch die Kombination aus gewichtssparender Aluminium-Konstruktion und neuen Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren der Ingenium-Familie setzt Jaguar am unteren Ende des XF Motorenportfolios neue Standards bei Verbräuchen und Abgasemissionen.

Mit einem Verbrauch von 4,0 Liter/100 km* und CO₂-Emissionen von 104 g/km* unterbietet ein mit dem 120 kW (163 PS*) starken E-PERFORMANCE-Diesel und Handschaltgetriebe ausgestatteter XF die Bestwerte seines Vorgängers um fast 20 Prozent. Zugleich avanciert er damit zu einem der effizientesten Vierzylinder im gesamten Wettbewerbsumfeld.

Die von Jaguar selbst entwickelten und produzierten Voll-Aluminium-Triebwerke der Ingenium-Familie sind modular aufgebaut. Damit bietet sie das Potenzial für eine breite Palette von 2,0 Liter großen Diesel- und Benzin-Triebwerken mit vier Zylindern. Allesamt erfüllen sie die von Jaguar gesetzten Ziele bei Leistung, Drehmoment und Laufkultur.

Die Einstiegsmotorisierungen für den XF bilden zwei 2,0-Liter-Turbodiesel mit 120 kW (163 PS)* und 132 kW (180 PS)*. Sie generieren ein maximales Drehmoment von 380 beziehungsweise 430 Nm und sind mit einem manuellen Sechsgang- oder einem Achtstufen-Automatikgetriebe kombinierbar.

Seit Modelljahr 2018 markiert ein neuer Ingenium-Diesel mit 177 kW (240 PS)* Leistung die Spitze der Vierzylinder-Selbstzünder-Fraktion. Dank Twinturbo-Aufladung liefert der mit der Kraft eines V6 zu Werke gehende Motor ein maximales Drehmoment von 500 Nm bei zugleich attraktiven Betriebskosten.

Jaguar hat den ersten über zwei Turbo aufgeladenen Vierzylinder der Unternehmensgeschichte mit verstärkten Kolben, einer überarbeiteten Kurbelwelle und



neuen Einspritzdüsen an die höhere Leistung angepasst. Die sequentielle Schaltung der Lader bewirkt gleich zwei positive Effekte: besonders spontanes Ansprechverhalten im unteren Drehzahlbereich und höhere Leistungsspitzen bei hohen Drehzahlen. Die Bezeichnung der neuen Variante lautet 25d*.

Technische Feinheiten wie versetzte Zylinderbohrungen oder Rollenschlepphebel für die Nocken- und Ausgleichswellen reduzieren bei allen Ingenium-Motoren die Reibungsverluste – gegenüber dem vorherigen 2,2-Liter-Diesel um über 17 Prozent.

Ein geteiltes Kühlsystem, ein kennfeldgesteuerter Thermostat und eine variable Wasserpumpe stellen sicher, dass beim Kaltstart das Kühlmittel nur durch die Querstrom-Kanäle des Zylinderkopfs zirkuliert. Auf diese Weise heizt sich der Motor schneller auf, die Reibung und somit auch der Verbrauch sinken.

Reibungsverluste konnte Jaguar aber auch noch an anderer Stelle reduzieren. So bemisst zum Beispiel die elektronisch gesteuerte Ölpumpe ihre Durchflussrate in Abhängigkeit von Motordrehzahl, Lastzuständen und Temperaturen, auch die Kühlung der Kolbenböden mit Öl erfolgt nur bei Bedarf.

Der Ingenium-Motor ist darüber hinaus einer der ersten Selbstzünder mit variablen Ventilsteuerzeiten. Im Fall des XF führt die Verstellung der Auslass-Nockenwelle zu einer kürzeren Aufheizphase des Katalysators und einer gründlicheren Regeneration des Dieselpartikelfilters.

Ergänzend zum Design des steifen Aluminium-Blocks in Deep-skirt-Bauweise tragen diverse Akustikabdeckungen zum niedrigen Geräuschniveau des Motors bei. Sie sind am Zylinderkopf und Kettenantrieb sowie an der Ölwanne montiert und schotten das Interieur vor unter der Haube erzeugten Geräuschen und Vibrationen ab. Elektronisch schaltbare Motorlager tun ein Übriges, um den Jaguar XF zu einer Wohlfühl-Oase zu machen.



Clean Diesel Technologie mit minimierten NOx Emissionen

Die Common-Rail-Direkteinspritzungen der Ingenium-Diesel arbeiten mit Spitzendrücken von 1.800 bar. Dank Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie bringen sie ihre PS verzögerungsfrei und besonders im mittleren Drehzahlbereich kraftvoll auf die Straße. Eine gekühlte Niederdruck-Abgasrückführung senkt die Temperaturspitzen im Brennraum und verringert im Zusammenspiel mit einer Selektiven Katalytischen Reduktion (SCR) die Stickoxid-Emissionen (NO_x). Der SCR-Katalysator wandelt die Stickoxide unter Verwendung einer synthetisch hergestellten, wässrigen Harnstofflösung ohne Bildung unerwünschter Nebenprodukte selektiv zu Stickstoff und Wasser um. So stellt Jaguar sicher, dass der neue XF neben der strengen Euro 6-Norm auch alle anderen weltweit gültigen Abgasnormen erfüllt.

Drei neue Ingenium Benziner zum Modelljahr 2018

Die im Jaguar XF zum Modelljahr 2018 neu eingeführten Ingenium 2,0-Liter-Benzinmotoren leisten 147 kW (200 PS)*, 184 kW (250 PS)* **sowie 221 kW (300 PS)*** und sind die ersten Vierzylinder-Ottoaggregate aus dieser Modellreihe. Dank der von Jaguar Land Rover entwickelten Voll-Aluminium-Bauweise glänzen sie durch exzellente thermische Eigenschaften und konsequenten Leichtbau. Zusammen mit dem betont reibungsarmen Innenleben ergeben sich weitere Verbrauchssenkungen bei zugleich gesteigerter Dynamik. Modelle mit dem 147 kW (200 PS)*-Motor tragen am Heck die Aufschrift 20t*, die 184 kW (250 PS)* starken Varianten das Kürzel 25t* und jene mit dem Top-Triebwerk 30t*.

Die von Jaguar Land Rover selbst entwickelten Motoren zeichnen sich durch eine außergewöhnliche Leistung aus, die auf die betont reibungsarme Bauweise, hohe Effizienzgrade und eine gediegene Laufkultur zurückzuführen ist.

Die neuen Benzin-Motoren profitieren zusätzlich von einem so genannten Twin-Scroll-Lader. Bei diesem nicht mit zwei parallel angeordneten Ladern zu verwechselnden



Ladungsverfahren werden die Abgaskanäle von jeweils zwei Zylindern im Abgaskrümmer getrennt und erst direkt vor dem Turbinenlaufrad wieder zusammengeführt. Weil sich die Zylinder so beim Ladungswechsel nicht gegenseitig negativ beeinflussen, sinkt der Abgasgegendruck. Was wiederum Verbrauch, Leistung und Ansprechverhalten günstig beeinflusst.

Die Frischluftzufuhr optimiert eine kontinuierliche und voll variable Steuerung des Einlassventilhubes – mit dem Resultat einer über den gesamten Drehzahlbereich fülligen Leistungs- und Drehmomentkurve.

Darüber hinaus bewirkt eine neue Direkteinspritzung mit einem Einspritzdruck von 200 bar eine nochmals sauberere Verbrennung. Weiter verstärkt wird dies durch die zentral im Brennraum angeordneten Injektoren mit ihrem besonders fein abgestimmten Strahlmuster.

Als Technikpremiere in einem Jaguar debütiert in den neuen Ingenium-Benzinern ein im Zylinderkopf integrierter Auspuffkrümmer. Durch Anbindung an das motorseitige Kühlsystem werden die Abgastemperaturen gesenkt und so das Warmlaufverfahren beschleunigt. Effekt: weniger Verbrauch und Emissionen.

Exklusiv spendiert Jaguar der High Performance-Version mit 221 kW (300 PS)* einen vergrößerten und zwecks Minderung der Reibung zusätzlich rollengelagerten Lader.

Hochleistungs-V6 Diesel auf 700 Nm erstarkt

Der bereits im Original XF dank seiner Kombination aus kraftvollem Durchzug, günstigem Verbrauch und gediegener Laufkultur hochgeschätzte 3,0-Liter-V6-Diesel wurde für den Einsatz im XF 30d* nochmals gründlich überarbeitet.



Der zugleich leichte wie steife und kompakte Block aus Graphitstahl schöpft zwar unverändert aus 2.993 cm³ Hubraum, erstarkte aber dank Modifikationen am Einspritzsystem und Turbolader von 202 kW (275 PS) auf 221 kW (300 PS)*. Parallel dazu nahm auch das maximale Drehmoment zu – von 600 auf 700 Nm.

Nach der Kraftkur präsentiert sich der V6 nun in absoluter Bestform und beschleunigt den Jaguar XF in nur 6,2 Sekunden* von 0 auf 100 km/h. Zugleich verbraucht er im kombinierten EU-Zyklus nur 5,5 Liter* Diesel auf 100 Kilometer, was CO₂-Emissionen von 144 g/km* entspricht.

Die Common-Rail-Einspritzung arbeitet bei diesem Aggregat mit einem Einspritzdruck von bis zu 2.000 bar. Die besonders schnell agierenden Piezo-Einspritzdüsen tragen an ihren Spitzen nun jeweils acht statt zuvor sieben Bohrungen, was eine noch feinere Zerstäubung des Dieselmotors bewirkt. Effekt: ein noch homogeneres Gemisch und eine besonders gründliche Verbrennung.

Herzstück des 3,0-Liter-Triebwerks bleibt auch weiterhin die Aufladung mittels parallel und sequentiell geschalteter Turbolader. Deren Turbinen- und Verdichter-Räder wurden mittlerweile strömungstechnisch nochmals verbessert; zusätzlich kommen beim größeren der beiden Lader Keramikkugellager zum Einsatz. Sie senken speziell bei niedrigen Temperaturen die Reibung, führen zu einem noch schnelleren Drehmomentaufbau und folgerichtig zu noch spontaneren Reaktionen des Motors auf Gaspedalbewegungen.

Die Effizienz des Motors steigern darüber hinaus eine zweistufige Ölpumpe und eine nur bei Bedarf in Aktion tretende Kühlmittelpumpe. Eine weiterentwickelte Abgasrückführung inklusive gekühltem Niederdruck-Kreislauf minimiert zusätzlich die Pumpverluste.

Auch im großen V6 Selbstzünder senkt ein SCR-System in Kombination mit der sehr effizienten Abgasrückführung die NO_x-Emissionen auf ein Euro 6-konformes Niveau. Eine erhöhte Rückführtrate von Abgasen senkt Temperaturspitzen im Brennraum und als direkte Folge die Bildung von NO_x. Die gleichmäßige Verteilung der jedem Zylinder



zugeführten Abgasmengen senkt die Partikelemissionen und führt parallel zu einer leiseren und weicheren Verbrennung.

V6 Kompressor: Vordringen in den Sportwagenbereich

Für XF Kunden mit dem Wunsch nach einem sportwagenmäßigen Fahrerlebnis hat Jaguar den aus dem F-TYPE bekannten 3,0-Liter-V6 Kompressor* im Programm. Er leistet im XF S* 280 kW (380 PS)* und schickt seine geballte Kraft alternativ auf zwei oder alle vier Räder.

Vollaluminium-Konstruktion, Kompressoraufladung, Direkteinspritzung sowie eine variable Verstellung der Ein- und Auslassnockenwellen bürgen für lineare Kraftentfaltung, spontane Gaspedalreaktionen und einen unnachahmlichen Sound.

Eine einzelne Ausgleichswelle bügelt auch hier Massenungleichgewichte aus. Ein sorgfältig getunter Sound Symposer leitet einen Teil der Ansaugeräusche ins Cockpit, um so das Performance-Potential des Kompressor-Motors auch akustisch zu verdeutlichen.

An eine Achtstufen-Automatik gekoppelt, erledigt das Top-Modell den Sprint von 0 auf 100 km/h in 5,3 Sekunden*. Die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h* begrenzt.

Weiter entwickelte Achtstufen-Automatik

Jede Motorvariante des Jaguar XF ist auf Wunsch oder bereits serienmäßig mit der in vielen Belangen mustergültigen Achtstufen-Automatik von ZF erhältlich. Angesteuert vom einzigartigen JaguarDrive Selector (Drehwählschalter auf der Mittelkonsole) und Lenkrad-Schaltwippen verbindet sie ruckfreies Anfahren mit übergangslosen Gangwechseln und hoher Effizienz.

Das Rechengehirn des hochmodernen Selbstschalters beobachtet permanent den Fahrstil und stellt jederzeit die passende Gangstufe bereit. Die intelligente Schaltstrategie



hilft dabei, die über den JaguarDrive Control-Schalter angewählten Betriebsmodi (Dynamic oder Eco) noch effizienter umzusetzen.

Zusätzlich zum Jaguar Intelligent Stop-Start-System senkt eine Standabkopplung (Idle Control) den Verbrauch. Sie kommt dann zum Einsatz, wenn der Motor zum Beispiel im kalten Zustand beim Halt an einer Ampel weiterläuft und das Fahrzeug mit der Fußbremse gehalten wird. In diesem Fall öffnet ein Schaltelement innerhalb des Getriebes und minimiert so die Schleppverluste im Drehmomentwandler.

Um den Fahrkomfort speziell bei sehr niedrigen Motordrehzahlen weiter zu verfeinern, verfügen alle Varianten mit Ausnahme des V6 Kompressor-Motors* über eine im Drehmomentwandler integrierte Pendelbremse. Sie ist in der Lage, auch Vibrationen mit sehr niedriger Frequenz von der Kabine fernzuhalten.

Auswahlprozess: Effizientes neues Sechsgang-Handschaftgetriebe

Einen großen Anteil an den insgesamt sehr wettbewerbsfähigen Verbrauchswerten des Jaguar XF leistet auch das sehr leichte und reibungsarme Sechsgang-Schaltgetriebe. Wie schon die Automatik entstand auch der für die Vierzylinder-Diesel angebotene Handschalter in Zusammenarbeit mit ZF und setzt ebenfalls neue Standards in puncto Schaltqualität und Effizienz.

Das Aluminiumgehäuse, hohlgebohrte Wellen und als Stegräder ausgelegte Gangräder sparen Gewicht. Eine integrierte Trockensumpfschmierung steigert die Effizienz des Antriebsstrangs noch weiter. Denn im Gegensatz zur üblicherweise angewandten Spritzschmierung nutzt das ZF-System eine kompakte, von der Vorlegewelle angetriebene mechanische Pumpe. Die dann das Leichtlauföl auf die Getriebezahnräder, die Lager und die Synchronringe sprüht. Die Methode senkt Schleppverluste und kommt mit weniger Schmierstoff aus. Die Ölwanne fasst nur 1,2 Liter und wird durch ein leichtes Polymer-Abweisblech vom Räderwerk getrennt.



Mit Blick auf präzise und flüssige Schaltmanöver wurden auch die Rastenkonturen sorgfältig optimiert. Folge: Geschmeidige und präzise Gangwechsel ohne hohe Kraftspritzen beim Gangeinlegen, ein komfortabler Kraftaufwand und klar definierte Schaltgassen.

Allradantrieb mit Intelligent Driveline Dynamics

Auch wenn ihn die meisten Kunden in erster Linie als heckgetriebene Sportlimousine schätzen werden, kommt Jaguar auch im XF der weltweit wachsenden Nachfrage nach AWD-Fahrzeugen entgegen.

Der schon in der Konzeptphase auf den Einsatz eines 4x4-Antriebs ausgelegte Wagen baut auf den Stärken seines ebenfalls in einer Allrad-Version angebotenen Vorgängers auf. Eine Öl-gekühlte Lammellenkupplung schickt über einen Kettentrieb im Verteilergetriebe bedarfsgerecht Drehmoment auf die Vorderachse.

Die von Jaguar komplett selbst entwickelte Regelstrategie Intelligent Driveline Dynamics (IDD) steigert die Fähigkeiten beim Fahren auf losem Untergrund. Um das Potential des Systems wirklich voll auszunutzen, bildet IDD zusammen mit dem Torque Vectoring-System und der dynamischen Stabilitätskontrolle (DSC) ein Netzwerk.

Unter normalen Fahrbahnbedingungen gelangen bei einem Jaguar XF AWD 100 Prozent des Drehmoments auf die Hinterachse. Auf rutschigen Oberflächen wie Gras oder Schnee wird das Drehmoment zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, um die Traktion zu optimieren. In Situationen, in denen die Hinterräder keinerlei Haftung haben, können bis zu 100 % des Drehmoments der vorderen Achse zugeteilt werden, um optimale Traktion zu erzeugen. Der Wechsel von Heck- zu Allradantrieb erfolgt blitzschnell in gerade einmal 165 Millisekunden. Das Verteilergetriebe selbst ist 16 Prozent leichter, zehn Prozent effizienter und auch noch etwas leiser als das des Vorgängermodells.

Wie viel Drehmoment nun genau und wann in Richtung der Vorderräder geleitet wird, regelt das in das Verteilergetriebe integrierte IDD Modul. Mit Hilfe von Sensordaten über die Gierrate, den Lenkwinkel und die Querschleunigung errechnen innerhalb des IDD



Steuergeräts hinterlegte Algorithmen permanent die Fahrbahnreibwerte. So wissen sie auch, wie stark jeder Reifen das vorhandene Gripniveau tatsächlich ausnutzt.

Meldet IDD, dass zum Beispiel die Hinterreifen an ihre Traktionsgrenze kommen, wird nahtlos Drehmoment an die Vorderräder geleitet. Umgekehrt ist IDD in der Lage, über eine Veränderung der Kraftverteilung und die daraus folgende Gierdämpfung ein Übersteuern in schnellen Kurven zu unterbinden. Im Extremfall stellt IDD eine 50:50-Verteilung her.

Zudem wird beim Anfahren bis zu einer Geschwindigkeit von zehn km/h automatisch auch etwas Drehmoment auf die Vorderräder gelenkt, um zügiges Anfahren aus dem Stand zu sichern. Im Winter-Modus stellt das System als Standardeinstellung einen 30:70-Split her; in Situationen, in denen die Hinterräder keinerlei Haftung haben, können aber auch 90 Prozent des Drehmoments der vorderen Achse zugeteilt werden.

Das hochvariable Allradssystem bietet Jaguar seit Modelljahr 2018 in den Modellen XF 20d*, 25d*, 25t*, 30t* und im XF S* an.

Das Zusammenwirken zwischen dem 132 kW (180 PS)* starkem 2,0-Liter-Turbodiesel, der variablen Drehmomentverteilung und IDD verhilft dem Jaguar XF zu einer vortrefflichen Mischung aus Agilität, Performance und Effizienz. Speziell Geschäfts- und Flottenkunden profitieren: Paart doch das Modell ein maximales Drehmoment von 430 Nm mit CO₂-Emissionen von 129 g/km*. Der XF 20d AWD* beschleunigt in 8,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und verbraucht im EU-Zyklus nur 4,9 Liter* Diesel auf 100 Kilometer. Der Drehmomentgipfel wird schon bei 1.750 U/min erreicht, was vor allem dem Durchzug aus mittleren Drehzahlen zugutekommt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 222 km/h*.

Adaptive Surface Response: AWD liest die Straße

Adaptive Surface Response ist ein exklusiv für die AWD-Derivate des Jaguar XF lieferbares System. Es löst den früheren, über JaguarDrive Control anwählbaren „Winter“-Modus ab und misst den aktuellen Zustand der Fahrbahn (trockener und nasser Asphalt, Schotter, Schnee und Eis).



ASR macht es dem Fahrer über den gesamten Geschwindigkeitsbereich noch leichter, den Jaguar XF auch unter unwirtlichen Bedingungen weiter sicher zu manövrieren. Dazu passt es die Kennfelder und Programme der Lenkung, der Drosselklappe, des Automatikgetriebes und der Stabilitätskontrolle DSC bedarfsgerecht an.

Die intelligenten Algorithmen des ASR-Systems finden darüber hinaus einen kongenialen Partner im Fahrassistenzsystem ASPC (All Surface Progress Control). Meldet ASR einen Untergrund mit geringer Haftung, baut ASPC bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h im Stil einer Launch Control schlupffrei maximale Haftung auf.

Selbst sehr erfahrene Fahrer haben mitunter Probleme, auf einer Fahrbahn mit niedrigen Reibbeiwerten sauber anzufahren. Auf Eis, Schnee oder nassem Gras ringen vor allem Modelle mit Heckantrieb um genügend Grip. Speziell dann, wenn das Fahrzeug zu allem Überfluss auch noch an einer Steigung steht.

All Surface Progress Control – optimale Traktion für Hecktriebler

Doch auch für heckangetriebene XF Versionen hat Jaguar eine wertvolle Traktionshilfe vorgesehen: Die für das Anfahren auf lockerem Untergrund entwickelte „All Surface Progress Control“. Das elektronisch gesteuerte System ist für alle XF Modelle mit Automatik-Getriebe sowie für Versionen mit Heck- und Allradantrieb lieferbar. Es nutzt die jahrzehntelange Erfahrung von Jaguar Land Rover mit Off-Road-Traktionshilfen und arbeitet wie eine auf niedrige Geschwindigkeiten eingestellte Cruise Control. Selbst auf extrem rutschigem Untergrund baut ASPC bei Geschwindigkeiten zwischen 3,6 und 30 km/h maximale Haftung auf - und zwar ohne, dass der Fahrer dazu irgendein Pedal betätigen muss. Es genügt, einen Schalter auf der Mittelkonsole zu betätigen und über die Cruise Control-Tasten am Lenkrad eine gewünschte Geschwindigkeit einzugeben. Danach heißt es, sich nur noch auf das Lenken zu konzentrieren - denn der Rest geschieht von ganz allein.

Das Geheimnis hinter ASPC liegt im Zusammenspiel zwischen der feinen Regelung der Drosselklappe und den Bremsen. Aus dem Stand muss daher nur sehr wenig



Drehmoment freigesetzt werden, um ein Losfahren ohne oder mit nur sehr geringem Schlupf zu garantieren. Es versteht sich von selbst, dass das Potenzial von ASPC beim Aufziehen von Winterreifen noch weiter zunimmt.

FAHRWERK

Der Jaguar XF erfüllt die gehobenen Erwartungen an Komfort, Handling und Lenkung eines Fahrzeugs der Businessklasse.

Dynamisch, agil, ausgewogen

Egal ob auf einer Bergstraße oder einer Autobahn, ob hinter dem Lenkrad oder aus dem Fond – der Jaguar XF beschert seinen Insassen unter allen Bedingungen ein für diese Klasse wegweisendes Fahrerlebnis.

Die leichte und zugleich extrem steife Karosserie aus Aluminium und hochfesten Stählen besticht mit einer nahezu ausgeglichenen Gewichtsverteilung von 50:50-Prozent – die ideale Ausgangsbasis für ein dynamisches Fahrwerk.

Sie wird untermauert durch eine Aluminium-Doppelquerlenker-Vorderachse und eine Aluminium-Integral-Hinterachse. Die aus Aluminium gefertigten Achskonstruktionen liefern die für ein agiles Handling und eine hohe Lenkpräzision erforderlichen Steifigkeitswerte, ohne dabei den für einen Jaguar unverzichtbaren Abrollkomfort zu schmälern.

Hochmoderne Dämpfersysteme – sowohl passive wie solche mit kontinuierlich variabler Regelung – verfeinern noch den Komfort und erweitern zugleich die dynamischen Qualitäten des XF.

Vom Sportwagen F-TYPE übernimmt der neue XF die ausschließlich aus Aluminium-Teilen gefertigte Vorderradaufhängung an doppelten Dreiecksquerlenkern. Jaguar wählte die „Double-wishbone“-Konstruktion, weil es im Prinzip keine bessere gibt.



Die außergewöhnlich hohe Sturzkonzanz erlaubt es den Reifen unmittelbar hohe Seitenführungskräfte aufzubauen, was sich in einem schärferen und direkteren Einlenkverhalten widerspiegelt. Zugleich bleibt die Aufstandsfläche der Reifen voll erhalten, was das Grip-Niveau anhebt und den Fahrspaß erhöht.

Zu den weiteren Feintuning-Maßnahmen zählen die aus einem gewichtsoptimierten Stahl gefertigten Fahrwerksfedern und reibungsarme, weil Teflon-beschichtete, Lagerbuchsen für die Querstabilisatoren.

Integral Link: Trennung der Kräfte

Die Jaguar Fahrwerksexperten wissen: Eine optimale Balance zwischen ausgewogenem Komfort und dynamischem Handling erfordert eine getrennte Abstimmung der Quer- und Längskräfte. Mit einer konventionellen Multilink-Einzelradaufhängung ist dies nicht möglich – Änderungen an einer der beiden Stellschrauben beeinflusst die andere und führen am Ende nur zu Kompromissen.

Die Aluminium-Integral-Hinterachse („Integral Link“) des XF behebt dieses Problem und beschert ihm Bestnoten im Fahrwerks-Kapitel. Vergleichsweise weiche Lagerbuchsen ermöglichen es den Rädern, sich beim Einfedern nicht nur nach oben, sondern auch nach hinten zu bewegen. So wird eine bestmögliche Energieabsorption erzielt. Auch die Sturzkonzanz und das Ansprechverhalten werden positiv beeinflusst. Ebenso der Nachlaufwinkel, wodurch sich beim Bremsen eine größere Stabilität ergibt.

Elektromechanische Servolenkung

Spontane Lenkreaktionen und eine gute Mittenzentrierung der Lenkung gehören zu den wichtigsten Tugenden der Fahrwerks-DNA eines jeden Jaguars. Daher kam für den XF auch nur eine elektromechanische Servolenkung in Frage. Von Filtern, die wechselnde Wölbungen der Fahrbahn ausgleichen bis zu Algorithmen, die sogar Änderungen der Außentemperatur erkennen, bietet ein modernes EPAS weitaus mehr, als es frühere hydraulische Lenksysteme jemals konnten.



Mit den Erfahrungswerten der schon im F-TYPE und XE eingesetzten Systeme schöpfen die Fahrwerksexperten die Vorteile der EPAS im XF noch konsequenter aus. Als Konsequenz glänzt das Modell mit einem intuitiven, linearen Ansprechverhalten und einem noch direkteren Kontakt zur Straße. Und da das System nur dann Energie zieht, wenn es auch wirklich gebraucht wird, sinkt der Verbrauch im europäischen NEFZ-Zyklus um bis zu drei Prozent.

Torque Vectoring

Eine weitere zunächst im F-TYPE eingesetzte Technologie kommt im XF serienmäßig zum Einsatz: Torque Vectoring. Am Kurveneingang wird durch leichtes Abbremsen der kurveninneren Räder drohendes Untersteuern unterdrückt und das Auto so in einen neutralen Fahrzustand versetzt. Der Fahrer spürt von dem elektronischen Eingriff so gut wie nichts – gleichwohl wird für ihn das Plus an Agilität schon allein aufgrund der geringeren Lenkkräfte sofort spürbar.

Die nächste Generation Stoßdämpfer

Bei der Frage, wie man das Fahrwerk noch komfortabler und dynamischer auslegen könnte, nahmen sich die Jaguar Dynamikexperten auch die Stoßdämpfer vor. Neue passive Dämpfer ermöglichen erstmals eine amplitudenselektive Dämpfungsverstellung. Das heißt: Die Dämpferwirkung wird nicht nur in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit, mit der sich der Kolben bewegt, sondern auch analog zur Frequenz geregelt.

Und das bedeutet für die Fahrpraxis: Bei Stadttempo und kleinen Anregungen von der Fahrbahn öffnet sich ein zusätzliches Ventil im Kolben. Durch dieses fließt eine bestimmte Menge Öl in einen Bypass, wodurch die Dämpferwirkung reduziert und der Fahrkomfort geglättet wird. Mit zunehmender Geschwindigkeit und intensiveren Aufbaubewegungen schließt das Ventil wieder. Nun wird die ganze Ölmenge durch den Kolben geleitet – die Dämpferkräfte steigen an, das Fahrwerk wird straffer.



Das Dämpfersystem Adaptive Dynamics wendet sich an sportliche Fahrernaturen. Es misst bis zu 100 Mal pro Sekunde Karosseriebewegungen und sogar bis zu 500 Mal die Radfederwege. Bei Modellen mit dem State-of-the-art Infotainment-System Touch Pro wird Adaptive Dynamics um die Zusatzfunktion Dynamic-i ergänzt. Dahinter verbirgt sich eine Anzeige, die auf dem in der Diagonale 10,2 Zoll großen Touchscreen eine Stoppuhr, eine Beschleunigungsanzeige (G-Meter), eine Rundenzeitanzeige oder Grafiken zu Brems- und Gaspedalstellungen einblendet.

Konfigurierbarer Dynamic Modus: Getestet für die Rennstrecke

Über das ursprünglich für den F-TYPE entwickelte Fahrprogramm konfigurierbarer Dynamic Modus sind für den Fahrspaß relevante Parameter und Algorithmen zusätzlich individuell verstellbar. Zu konfigurieren sind die Lenkung, die Drosselklappenstellung und die Schaltkennfelder des Achtstufen-Selbstschalters. Zum Modelljahr 2018 ist dieses Fahrprogramm neu auch einzeln – sprich nicht nur wie bis dahin in Kombination mit adaptive Dynamics – bestellbar.

Bei mit Touch Pro ausgestatteten Modellen wird der konfigurierbare Dynamic Modus zusätzlich um die Funktion Dynamic-i ergänzt. Dahinter verbirgt sich eine neue Anzeige, die auf dem Touchscreen die vorherrschenden G-Kräfte, die Rundenzeiten und Telemetriedaten zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen anzeigt.

INFOTAINMENT UND CONNECTIVITY

Von einer Smartphone App, mit der man das Fahrzeug vorheizen kann, bis zu einer Tür-zu-Tür-Navigation und einem 10,2“ großen Touchscreen mit Dual View-Technologie – der Jaguar XF bietet alle Multimedia-Funktionen, die man sich heute nur wünschen kann

Touch: Besser verbunden



Für den XF bietet Jaguar zwei hochmoderne Infotainment-Systeme an: Touch und Touch Pro.

Das Basissystem Touch nutzt ein 8“ großes Touchscreen-Farbdisplay mit neu gestalteter Bedienoberfläche. Die Bedienung erfolgt intuitiv, unterstützt durch sehr klare und kontrastreiche Grafiken.

Die Steuerung gelingt über von Smartphones und Tablets bekannte Gesten. Darunter eine Wischbewegung, mit der man zum Beispiel auf die nächste Seite „blättert“, zum nächsten Musikstück vorspult, oder „Scroll“-Bewegungen wie beim Studium einer Karte oder Durchstöbern von Untermenüs.

Für Kunden mit einer Vorliebe für sprachgesteuerte Kommandos verfügt Touch über eine weiter optimierte Spracherkennungsfunktion. Sie erlaubt es dem Nutzer, ohne vorgegebene Menüstruktur dem Navigationssystem komplette Zieladressen mitzuteilen oder zum Beispiel jemanden, aus dem auf dem Smartphone gespeicherten und auf Touch übertragenen Telefonbuch, direkt anzurufen.

Die integrierte Text-to-voice Technologie reduziert Ablenkungen des Fahrers, indem einkommende SMS vorgelesen werden. Steht das Auto still, kann der Fahrer über den Bildschirm seinerseits Nachrichten verfassen oder sofort eine der gespeicherten Textvorlagen auswählen.

Dank einfacher Dateneingabe und schneller Streckenkalkulation erfolgt auch die Routenplanung des Navigationssystems schneller als zuvor. Die auf einer SD-Karte gespeicherten Karten werden in hoher Qualität sowie in einer 2D- und 3D-Anmutung abgebildet. Eine Kreuzungs-Darstellung verhindert, dass man die richtige Autobahnausfahrt verpasst. Zugleich eröffnen Bilder der Umgebung und der Stadtlandschaft eine natürlichere Abbildung der gewählten Route.

Richtungsänderungen können auch im optional lieferbaren Head-Up-Display angezeigt werden – mit dem Vorteil, dass der Fahrer die Augen auf der Fahrbahn behalten kann.



Touch Pro: Modernstes Infotainment

Darüber hinaus spendierte Jaguar dem XF – zum Zeitpunkt seiner Einführung sogar als Weltpremiere - das High-end-Produkt Touch Pro. Das von Grund auf neu sowie komplett „in house“ konzipierte Infotainment-System ist das fortschrittlichste, das jemals bei Jaguar entwickelt wurde. Dank zahlreicher neuer Funktionen bietet es ein wirklich außergewöhnliches Multimedia-Erlebnis.

Herzstück von Touch Pro ist ein kapazitiver Touchscreen mit einem Durchmesser von 10“. An den Seiten sucht man vergeblich nach Druckknöpfen für die Hauptmenüs – denn alle Funktionen sind im unteren Bereich des Displays integriert. Die optionale Dual View-Technologie macht es möglich, dass der Fahrer zum Beispiel Informationen zur Routenführung einsieht, während der Beifahrer eine DVD genießt.

Analog zu einem Smartphone lässt sich die Startseite personalisieren: Beliebige Hintergrundbilder können eingestellt und über Widgets direkte Zugänge zu häufig genutzten Funktionen hergestellt werden. Es ist sogar möglich, zusätzliche Startseiten anzulegen.

Zugleich akzeptiert der Touchscreen die allen Smartphone-Benutzern geläufige „pinch-to-Zoom“-Geste, bei der mit Hilfe von Daumen und Mittelfinger Ausschnitte herangezoomt werden können. Touch Pro unterstützt zudem die jüngste Evolution der Dual View-Funktion von Jaguar. Dank einer nochmals deutlich höheren Bildschirmauflösung ergeben sich noch schärfere und kontrastreichere Bilder und Grafiken.

60 GB große Festplatte für blitzschnelle Navigation

Auch das Navigationssystem hat Jaguar im Zuge der Einführung von Touch Pro auf ein neues Niveau gehoben. Die auf der 60 GB großen SSD gespeicherten Kartendaten werden im Bruchteil der Zeit aufgerufen, die eine HDD dafür benötigen würde. Eine Koppelnavi-Funktion erfasst Fahrzeugdaten bis zu 40 Mal pro Sekunde und kann



selbst bei fehlenden GPS-Signalen die Position des Fahrzeugs noch exakt erfassen – ideal für Fahrten in engen Innenstadtbereichen oder Tunneln.

Mit Hilfe einer festen Datenverbindung sind eine noch größere Funktionalität sowie ortsbezogene Features und Informationen realisierbar. Als Folge bietet der XF eine Tür-zu-Tür-Navigation, ergänzt um Hinweise auf optionale Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (sofern verfügbar). Die Funktion Commute Mode speichert den täglichen Weg zur Arbeit und kann so automatisch im Falle von Staus eine alternative Route ausarbeiten. Dazu nutzt sie zurückliegende Erfahrungen und Informationen in Echtzeit. Bei Annäherung auf 200 Meter gewährt der Arrival Modus eine interaktive 360-Grad-Ansicht des Zielortes – und gibt sogar Tipps für den nächsten freien Parkplatz.

Wer einfach nur gute Musik hören will, freut sich über auf der Festplatte hinterlegte Gracenote Bilder oder Funktionen wie „Play more like this“ („Spiele bitte mehr davon“), die den Zugriff auf alle Lieblingstitel des Benutzers erleichtern. Insgesamt stehen XF Fahrern 10 GB Speicherplatz für Lieblings-Musikstücke und Filme zur Verfügung.

Als Krönung liefert das optional angebotene Surround System der britischen Experten von Meridian mit 825 Watt Leistung und 17 Lautsprecher authentische Konzertsaal-Atmosphäre. Das von Meridian entwickelte Trifield System und die MultEQ XT Technologie von Audyssey zaubern eine einzigartige und auf das Interieur des neuen XF maßgeschneiderte Klangwiedergabe und -verteilung.

Touch Pro ist angebunden an Ethernet – Jaguar war damit einer der ersten Automobilhersteller, der diese Netzwerktechnologie in seine elektronische Plattform integrierte. Mit einer Bandbreite von bis zu 1 Gbit/Sekunde kann Ethernet selbst große Datenmengen mühelos übertragen und dem Infotainment-System im Jaguar XF zu einer herausragenden Performance verhelfen.

Die geballte Rechenpower aus Ethernet und einem leistungsstarken Quad-core-Prozessor verhilft Touch Pro zu extrem schnellen Reaktionszeiten und brillanten Grafiken.



Weiterer Vorteil: Beide Technologien stellen sicher, dass die Kapazitäten des Systems auch in Zukunft weiter ausgebaut werden können.

Der XF ist allzeit „connected“

Über die Funktion Jaguar InControl Apps ist es ein Leichtes, sich in eine Telefonkonferenz einzuloggen, ein Hotelzimmer zu buchen oder die aktuellsten Welt-Nachrichten abzufragen. Sowie Apple- oder Android-Smartphones an das Fahrzeug zu koppeln. Über ein USB- oder AUX-Kabel, den dazu passenden Anschluss in der Mittelkonsole und den Touchscreen des XF schafft InControl Apps zusätzlich Zugang zu allen auf dem externen Gerät hinterlegten Apps.

Die Funktion InControl Remote ebnet den Weg für eine neue Art der Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug. Von welchem Ort auch immer ist es möglich, über das Smartphone zum Beispiel den Füllzustand des Tanks abzufragen. Oder zu prüfen, ob die Türen und alle Fenster geschlossen sind. Es besteht sogar die Option, den Tachostand abzufragen, um so nach Geschäftsreisen die Reisekostenabrechnung schneller erstellen zu können.

Remote Premium – ebenfalls zugänglich über die InControl Remote App – kann sogar noch mehr, wie zum Beispiel aus der Ferne das Auto aufschließen oder verriegeln. Ebenso wird er sofort verständigt, wenn die Alarmanlage schrillt. Ist der Vorfall geklärt, kann er auch gleich wieder neu scharfstellen. Und sollten Fahrer eines XF einmal vergessen, wo sie ihren Jaguar in einem engen Parkhaus oder einer Straße abgestellt haben, winkt Hilfe in Form eines Hupen- und Blinksignals. Oder einer Karte, die direkt zum Auto führt.

Last but not least glänzt Remote Premium mit einer Vorheizfunktion des Innenraums. Bei den meisten XF Modellen mit Automatikgetriebe reicht der Druck eines Knopfes auf dem Smartphone, um den Innenraum mit Hilfe der optionalen Standheizung schon vor Antritt der Fahrt auf die gewünschte Temperatur zu bringen. Ideal für einen kühlen Wintermorgen.



Der Jaguar XF fungiert darüber hinaus als WiFi Hotspot – eine integrierte SIM-Karte und eine spezielle Antenne machen das Auto zu einem 4G-Hotspot. Damit kann der Jaguar online gehen und stellt dann eine Internetverbindung für bis zu acht externe Geräte bereit.

Secure Tracker verbessert die Diebstahlsicherheit durch eine proaktive Überwachung des Fahrzeugs. Sollte der XF einmal gestohlen werden, kann der Ortungsdienst in Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden das Auto lokalisieren und bergen.

Sollte das Fahrzeug einmal in eine Kollision mit Auslösung der Airbags involviert sein, wird Protect automatisch den Rettungsdienst alarmieren und die GPS-Position des Jaguars übermitteln. Die Insassen können unabhängig davon jederzeit auch manuell per Knopfdruck einen Notruf absetzen.

Voraussetzung für die Nutzung von InControl Apps ist eine Registrierung mit einer gültigen E-Mail-Adresse.

FORTSCHRITTLICHE FAHRASSISTENZSYSTEME

Der mit der Maximalzahl von fünf Sternen im Euro NCAP-Test ausgezeichnete Jaguar XF gehört zu den sichersten Autos auf unseren Straßen.

Fahrassistenzsysteme wie ein autonomer Notfall-Bremsassistent, ein Toter-Winkel-Assistent oder ein erweitertes Parkhilfe-Paket tragen zum hohen Sicherheitsstandard an Bord bei.

Kurz gesagt: Der Jaguar XF verfügt über alle intelligenten Technologien, die den Fahrer bei seiner Arbeit entlasten und auch lange Reise stressfrei und mühelos machen

Vorausdenkend: Stereokamera als Schaltzentrale eines intelligenten Sicherheitskonzepts



Die hochautomatisierten Fahrfunktionen künftiger Automobile werden nur durch den Einbau extrem akkurater und robuster Sensoren zu realisieren sein. Eine solche Technologie ist im Jaguar XF in Gestalt einer Stereokamera vorhanden.

Dieser vor dem Innenrückspiegel installierte Sensor stellt mit Hilfe hochentwickelter Bildverarbeitungssoftware eine 3D-Darstellung des Vorfelds her. Auf diese Weise übernimmt die Kamera die Funktion der „Augen“ für den autonomen Notfall-Bremsassistenten (AEB) inklusive Fußgängererkennung und andere Fahrassistenzsysteme.

Die Kamera misst exakt und permanent die Geschwindigkeit des XF und den Abstand zu Objekten in seinem Vorfeld. Zeigen die Algorithmen des AEB-Steuergeräts eine mögliche Kollision an, wird das Bremssystem automatisch „vorgeladen“ und der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Unterbleibt eine Reaktion, leitet der autonome Notfall-Bremsassistent (AEB) bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Vollbremsung ein. Im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50km/h bis 80km/h schwächt der autonome Notfall-Bremsassistent Kollisionen ab.

Auch Fahrbahnmarkierungen werden von der hochintelligenten Stereokamera erfasst, wovon sowohl der Spurhalteassistent (Lane Keep Assist) mit Aufmerksamkeitsassistent als auch der Spurverlassenswarner (Lane Departure Warning) profitieren. LDW verhindert durch ein Warnsignal am Armaturenbrett und eine haptische Rückmeldung ins Lenkrad, dass der Fahrer bildlich gesprochen „aus der Spur“ kommt. Nähert sich der XF einmal zu nah dem Fahrbahnrand, bringt ihn das LKA System durch sanftes Gegenlenken wieder zurück auf den rechten Weg. Die dabei aufgewendeten Lenkkräfte sind gering und können vom Fahrer jederzeit auch übersteuert werden.

Ein solches Abkommen von der Ideallinie ist oft Folge von Müdigkeit oder Konzentrationsschwäche. Der Aufmerksamkeitsassistent erkennt, wenn sich während der Fahrt hektische Lenkmanöver mit eher inaktiver Betätigung des Volants abwechseln. Kommen zugleich verdächtige Brems- und Gaspedalkommandos dazu, leuchtet im



Instrumentenbrett eine mehrstufige visuelle Warnung auf. Mit der Aufforderung, eine Pause einzulegen.

Das System zur Verkehrszeichenerkennung (TSR) nutzt ebenfalls die Stereo-Kamera, um mit ihrer Hilfe den Fahrer auf Geschwindigkeitsbeschränkungen aufmerksam zu machen. Sogar temporäre Limits, wie in Baustellen, werden erkannt und gemeldet. Zur Sicherheit werden die Kamera-Daten zusätzlich mit den vom Navigationssystem gelieferten GPS-Daten abgeglichen. Fährt der Fahrer zu schnell, macht ihn ein rund um das Höchstgeschwindigkeitssymbol im Head-Up-Display aufleuchtender Ring auf die Überschreitung aufmerksam.

Die Verkehrszeichenerkennung verknüpft Jaguar beim XF mit einem intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer. Erkennt TSR einen Wechsel der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, die über dem vom Fahrer eingestellten Tempo liegt, wird er im Cockpit angezeigt und das Fahrzeug kann sanft und von alleine bis auf das neue Niveau beschleunigen. Liegt die Geschwindigkeitsbegrenzung unter dem aktuellen Tempo, kann dieses entsprechend reduziert werden.

In der Linie des Blicks: Head-Up-Display mit Laser-Technologie

Der XF war nach dem neuen XE das zweite Jaguar Modell mit einem hochmodernen Head-Up-Display (HUD) mit Lasertechnologie. Es ist kompakter und um fast ein Drittel leichter als herkömmliche Displays auf LED-Basis. Die in die Windschutzscheibe projizierten farbigen Symbole und Piktogramme - wie zum Beispiel zur Geschwindigkeit, zur Routenführung oder zum gerade eingelegten Gang – mindern die Ablenkungsgefahr des Fahrers. Denn er kann seinen Blick auf der Fahrbahn und die Hände am Lenkrad lassen. Die Graphiken der Laser-Technologie fallen nochmals schärfer und kontrastreicher aus - selbst bei sehr starker Sonneneinstrahlung und dem Tragen von Brillen mit getönten Gläsern bleibt die Ablesbarkeit exzellent. Das HUD ist in der Höhe und Helligkeit verstellbar, kann auf Wunsch auch ganz abgeschaltet werden.



Auf sicherer Distanz halten: Adaptive Cruise Control mit Stauassistent

Die bereits aus dem ersten XF bekannte adaptive Geschwindigkeitsregelung Adaptive Cruise Control (ACC) wurde für den Nachfolger um eine Zusatzfunktion erweitert – den Stauassistenten. Er reduziert den Stress bei langsamen Kolonnenfahrten, indem zum vorausfahrenden Fahrzeug immer ein sicherer Abstand gehalten wird. ACC ist darüber hinaus auch in der Lage, bei einer drohenden Kollision eine Notbremsung vorzunehmen. Der Stauassistent ermöglicht es dem XF Fahrer nun zugleich, auch nach Wiederanfahrt den Vordermann weiter im Auge zu behalten. Und er kann bei Stop & Go-Situationen das Fahrzeug automatisch bewegen.

Immer zurückschauen: Warnsystem „Toter-Winkel-Assistent“ mit Annäherungssensor (Close Vehicle Sensing) und seitlicher Rückfahrüberwachung

Der Jaguar XF ist darüber hinaus optional mit einem Warnsystem für drohende Gefahren von der Seite und von hinten ausgerüstet. Ein Mittelbereichsradar warnt bei einer Annäherung auf 70 Meter vor schnell näherkommenden Fahrzeugen. Ist das fremde Fahrzeug im oder kurz vor dem „Toten Winkel“, macht ein blinkendes und dann dauerhaft leuchtendes Symbol im Außenrückspiegel auf die potentielle Gefahr aufmerksam.

Bei niedriger Geschwindigkeit, wie zum Beispiel beim Rückwärtsrangieren aus der Parklücke eines belebten Parkplatzes, warnen Sensoren den Fahrer vor Fahrzeugen, die außerhalb seines Blickwinkels oder -feldes den Weg kreuzen.

Das Warnsystem „Toter Winkel“ arbeitet durch die Vernetzung mit dem Kollisionswarnsystem und der elektrohydraulischen Servolenkung besonders effektiv. Erkennt der Assistent bei einem eingeleiteten Spurwechsel ein sich schnell näherndes oder bereits im Toten-Winkel fahrendes Fahrzeug, hält er den Jaguar durch ein sanftes Gegenlenken in der Spur.



Perfekte Positionierung: Park Assist

Die Mühen einer engen Parklücke gehören bei Jaguar ebenfalls der Vergangenheit an. Denn Ultraschallsensoren messen den zur Verfügung stehenden Parkraum und lenken – falls die Lücke als groß genug identifiziert worden ist - das Auto selbständig in parallel wie quer zur Fahrbahn liegende Parkplätze. Alles, was der Fahrer noch zu tun hat, ist die Betätigung von Brems- und Gaspedal.

Der Park Assist wird komplettiert durch ein Surround kamera-System. Es stellt mit **vier** Kameras ein 360-Grad-Bild des unmittelbaren Umfelds her. Damit werden Manöver auf engem Raum noch leichter und gefahrloser möglich.

Das zum Modelljahr 2018 erweiterte Parkhilfe-Paket zeigt auf dem Touchscreen zusätzlich den für den Fahrer schwer einsehbaren Bereich direkt vor dem Fahrzeug. Außerdem wird der projizierte Fahrweg anhand der aktuellen Lenkradposition angezeigt. So unterstützt die Führungshilfe bei Geschwindigkeiten von maximal 16 km/h beim Durchfahren von engen Passagen oder Umfahren von Hindernissen.

Jaguar Care: Service- und Garantiepaket

Mit „Jaguar Care“ macht das Unternehmen interessierten Kunden den Einstieg in die Jaguar Welt so attraktiv und leicht wie nie zuvor. Käufer eines neuen Jaguar XF können dank einer serienmäßigen Dreijahres-Garantie sowie allen Inspektionen der ersten 36 Monate einen betont sorgenfreien Umgang mit ihrem neuen Fahrzeug pflegen – und dies ohne Kilometerbegrenzung. Sollte doch einmal ein technisches Problem auftreten, sorgt Jaguar europaweit drei Jahre lang mit der Mobilitätsgarantie für einen kostenlosen Pannendienst.

Jaguar Land Rover Versicherungsdienst

Zu den Serviceleistungen von Jaguar Land Rover in Deutschland zählt auch ein eigener Versicherungsdienst. Neue Jaguar- und Land Rover-Modelle können direkt und unkompliziert bei den Vertragshändlern zu attraktiven Konditionen versichert werden. Der Jaguar XF erhält zu einer Flatrate von 139 Euro monatlich einen kompletten Versicherungsschutz mit Haftpflicht, Teil- und Vollkasko – unabhängig von



Schadenfreiheits- und Regionalklassen. Der Jaguar Land Rover Versicherungsdienst bietet außerdem sehr kundenfreundliche Entschädigungsregelungen und kann um weitere Produkte wie Schutzbrief, Insassenunfallversicherung, GAP-Versicherung oder Drei-Jahres-Wartungspaket ergänzt werden.

Über Jaguar

Seit mehr als acht Jahrzehnten steht der Name Jaguar in der Automobilwelt für elegantes Design und atemberaubende Leistung. Das heutige Modellportfolio mit dem Jaguar -Signet verkörpert „The Art of Performance“ in herausragender Weise: Dazu zählen die erfolgreichen und vielfach prämierten Limousinen-Baureihen XE, XF und XJ ebenso wie der rassige Sportwagen F-TYPE oder der Performance-Crossover F-PACE, von dem Jaguar in kurzer Zeit so viele Fahrzeuge verkauft hat wie noch nie in seiner Geschichte.

Juli 2017

Weitere Informationen und Bilder zur redaktionellen Nutzung finden Sie unter:

<http://de.media.jaguar.com>.

und unserer neuen Corporate-Site:

<http://jaguarlandrover.com>

Besuchen Sie uns auch bei Facebook, Instagram oder folgen Sie uns auf Twitter

[facebook.com/Jaguar.Deutschland](https://www.facebook.com/Jaguar.Deutschland)

[instagram.com/jaguardeutschland](https://www.instagram.com/jaguardeutschland)

twitter.com/jaguardeu



Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Am Kronberger Hang 2a
D-65824 Schwalbach/Ts.

Andrea Leitner-Garnell, Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 06196 9521 162, aleitner@jaguarlandrover.com

Mayk Wienkötter, Leiter Produktkommunikation
Tel. 06196 9521 160, maykwien@jaguarlandrover.com

***Verbrauchswerte**

Jaguar XF E-Performance Diesel mit 120 kW (163 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe
(Kraftstoffverbrauch l/100 km: 4,8 innerorts – 3,6 außerorts – 4,0 kombiniert; CO₂-
Emissionen 104 g/km).

Jaguar XF E-Performance Diesel mit 120 kW (163 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe
(Kraftstoffverbrauch l/100 km: 5,1 innerorts – 3,6 außerorts – 4,1 kombiniert; CO₂-
Emissionen 109 g/km).

Jaguar XF 20d mit 132 kW (180 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100
km: 5,1 innerorts – 3,9 außerorts – 4,3 kombiniert; CO₂-Emissionen 114 g/km).

Jaguar XF 20d mit 132 kW (180 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100
km: 5,2 innerorts – 3,8 außerorts – 4,3 kombiniert; CO₂-Emissionen 114 g/km)

Jaguar XF 20d AWD mit 132 kW (180 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch
l/100 km: 5,7 innerorts – 4,5 außerorts – 4,9 kombiniert; CO₂-Emissionen 129 g/km).



Jaguar XF 25d mit 177 kW (240 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 6,5 innerorts – 4,6 außerorts – 5,3 kombiniert; CO₂-Emissionen 139 g/km).

Jaguar XF 25d AWD mit 177 kW (240 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 6,7 innerorts – 4,8 außerorts – 5,5 kombiniert; CO₂-Emissionen 144 g/km).

Jaguar XF 30d mit 221 kW (300 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 6,6 innerorts – 4,8 außerorts – 5,5 kombiniert; CO₂-Emissionen 144 g/km).

Jaguar XF 20t mit 147 kW (200 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 8,4 innerorts – 5,8 außerorts – 6,8 kombiniert; CO₂-Emissionen 154 g/km).

Jaguar XF 25t mit 184 kW (250 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 8,4 innerorts – 5,8 außerorts – 6,8 kombiniert; CO₂-Emissionen 154 g/km).

Jaguar XF 25t AWD mit 184 kW (250 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 8,7 innerorts – 6,0 außerorts – 6,9 kombiniert; CO₂-Emissionen 159 g/km).

Jaguar XF 30t AWD mit 221 kW (300 PS), 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 8,9 innerorts – 6,1 außerorts – 7,2 kombiniert; CO₂-Emission 163 g/km).

Jaguar XF S mit 280 kW (380 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 11,7 innerorts – 6,3 außerorts – 8,3 kombiniert; CO₂-Emissionen 198 g/km).

Jaguar XF S AWD mit 280 kW (380 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 11,9 innerorts – 6,7 außerorts – 8,6 kombiniert; CO₂-Emissionen 204 g/km).

F-TYPE Coupé/Cabriolet 3.0 Liter V6 Kompressor 8-Gang-Automatikgetriebe
(Kraftstoffverbrauch l/100 km kombiniert: 8,4; CO₂-Emissionen: 199 g/km)

Verbrauchs- und Emissionswerte Jaguar F-PACE, F-TYPE, XE, XF, XJ, inklusive R-Modelle:



Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ):

Jaguar F-TYPE R/SVR AWD 5.0 Liter V8: 11,3 l/100km - Jaguar XE E-Performance: 3,8 l/100km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: Jaguar F-TYPE R/SVR AWD 5.0 Liter V8: 269 g/km - Jaguar XE E-Performance: 99 g/km

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personalkraftwagen entnommen werden, der bei allen Jaguar und Land Rover Vertragspartnern und bei der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.