

## Langfassung

XF Sportbrake, 3,0-Liter-V6-Kompressor, AWD-Antrieb und 300 km/h schneller XFR-S

## Jaguar XF Baureihe präsentiert sich vielfältig wie nie

### Auf einen Blick

- Viertürige Limousine mit fünf Sitzplätzen und Coupé-artiger Linienführung
- Elegante Kombi-Version XF Sportbrake mit variabel nutzbarem Stauraum
- Extrem sparsamer 2,2 Liter Vierzylinder-Turbodiesel (5,1 l/100 km)
- Hochleistungsversionen XFR und XFR-S mit V8-Kompressor-Motoren
- XFR-S entwickelt von Spezialabteilung ETO (Engineered To Order)
- Länge 4,96 Meter, Breite 2,07 Meter bzw. 1,93 ohne Außenspiegel
- Höhe 1,46 Meter bzw. 1,48 Meter beim XF Sportbrake
- Radstand 2,91 Meter
- Kofferrauminhalt 540 - 963 Liter (bis zu 1.675 Liter im XF Sportbrake)
- C<sub>w</sub>-Wert von 0,29 markiert Bestmarke für Jaguar Serienmodelle
- Einteilige Scheinwerfer
- Großzügiges Raumgefühl mit viel Kopffreiheit auch auf der Rückbank
- Echtholz-Einlagen und phosphorblaue Beleuchtung des Interieurs
- Infotainment-System mit 7-Zoll-Touchscreen-Farbdisplay, serienmäßige iPod®/USB-Anschlüsse, optionale Bluetooth®-Schnittstelle
- Höchster Audio-Genuss mit optionalen High-end-Anlagen von Meridian
- JaguarSense™: Berührungslose Bedienung der vorderen Innenraumleuchten
- In Deutschland mit sieben verschiedenen Motoren lieferbar:

### Für XF Limousine und XF Sportbrake

- 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel: 147 kW (200 PS), 450 Nm, 0 auf 100 km/h in 8,5 (XF Sportbrake: 8,8) Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 225 (XF



Sportbrake 214) km/h; kombinierter Verbrauch 5,1 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 135 g/km (in Verbindung mit 17-Zoll-Felgen)

- 3,0-Liter-V6-Diesel: 177 kW (240 PS), 500 Nm, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,1 (XF Sportbrake: 7,1) Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 240 km/h; kombinierter Verbrauch 6,0 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 159 g/km, (XF Sportbrake: 6,1 l / 100 km, CO<sub>2</sub>: 163 g/km)
- 3,0-Liter-V6-Diesel S: 202 kW (275 PS), 600 Nm, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,4 (XF Sportbrake: 6,6) Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h (elektronisch abgeregelt); kombinierter Verbrauch 6,0 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 159 g/km, (XF Sportbrake: 6,1 l / 100 km, CO<sub>2</sub>: 163 g/km)

#### **Für die XF Limousine**

- 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo Benziner\*: 177 kW (240 PS), 340 Nm, 0-100 km/h in 7,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 241 km/h; kombinierter Verbrauch 8,9 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 207 g/km
  - 3,0-Liter-V6-Kompressor: 250 kW (340 PS), 450 Nm, 0-100 km/h in 5,9 (AWD-Variante: 6,4) Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h (elektronisch abgeregelt); kombinierter Verbrauch 9,6 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 224 g/km (AWD: 9,8 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 229 g/km)
  - 5,0-Liter-V8-Kompressor: 375 kW (510 PS), 625 Nm, 0-100 km/h in 4,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h (elektronisch abgeregelt); kombinierter Verbrauch 11,6 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 270 g/km
  - 5,0-Liter-V8-Kompressor: 405 kW (550 PS), 680 Nm, 0-100 km/h in 4,6 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 300 km/h; kombinierter Verbrauch 11,6 l / 100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 270 g/km
- Antrieb auf die Hinterräder über ZF-8-Stufen-Automatik samt Lenkradwippen für manuelle Gangwechsel (Jaguar Sequential Shift™)
  - Jaguar Intelligent Stop/Start-System ab Werk für alle Motoren



- Optionaler Allradantrieb für XF Limousine mit 3,0-Liter-V6-Kompressor-Motor
- Vorderradaufhängung an ungleich langen Dreiecksquerlenkern; hintere Mehrlenker-Einzelradaufhängung
- Top-Versionen XFR und XFR-S mit elektronisch gesteuertem Hinterachsdifferential und computergesteuertem Adaptive Dynamics-Fahrwerk
- Radgrößen zwischen 17 und 19 Zoll, XFR und XFR-S mit 20-Zoll-Felgen
- Extrem steife und gewichtsoptimierte Stahl-Karosserie
- Doppelte Motorschottwand, zweifach isolierter Hilfsrahmen und laminierte Frontscheibe dämpfen Geräusche
- Aktive Fahrhilfen: elektronischer Notfall-Bremsassistent (EBA), elektronische Bremskraftverteilung (EBD), ABS, zweistufige dynamische Stabilitätskontrolle (DSC), Kurven-Bremssteuerung (CBC, Cornering Brake Control)
- Fahrer-Assistenzsysteme: „Tote-Winkel-Warnsystem“, vordere und hintere Einparkhilfen, Rückfahrkamera, adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) mit intelligenter Notbremsfunktion (IEB) und Reifenluftdruckkontrolle (TPMS)
- Fußgängerschutzsystem mit „aktiver“ Motorhaube
- Produktion im Jaguar Werk Castle Bromwich bei Birmingham

## Design

- **Designchef Callum: „Der XF setzt die Tradition der großen Klassiker fort“**
- **Optische Überarbeitung von Front- und Heckpartie**
- **Limousine mit Coupé-artiger Dachlinie und eleganter Kombi Sportbrake**

Als Limousine mit der Seele eines Jaguar Sportwagens wurde der erstmals auf der IAA 2007 vorgestellte XF weltweit mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet. Mit jedem Millimeter demonstriert der Jaguar XF bis heute seinen Charakter als echter sportlicher Jaguar. Die mutige Designsprache betont gleichermaßen zeitgenössische wie emotionale Themen. Schon im Stand scheint der XF mit gespannten Muskeln zum Sprung bereit, die betonte Keilform stärkt den Eindruck latent vorhandener Kraft.



Jaguar Designdirektor Ian Callum: „Der XF ist für mich ein Beleg dafür, dass Jaguar seine Rolle als führende Kraft im Automobildesign ernst nimmt. Klassiker wie der erste Jaguar XJ6 haben ein großes Erbe geschaffen – und meine Ambitionen gingen dahin, den XF in diese Tradition zu stellen.“

Doch anders als viele moderne Premiumlimousinen des D- und E-Segments erweitert der XF die Grenzen des klassischen „Drei-Box-Layouts“ zu einer Architektur mit vier Türen, fünf Sitzen und Coupé-artigen Linien. Ähnlichkeiten zum Sportwagen Jaguar XK sind dabei durchaus gewollt: So liegen die Proportionen so nahe an denen des XK, dass die Neigung der Windschutzscheibe bei beiden Fahrzeugen identisch ist.

### **Raumangebot und Praxistauglichkeit eines vollwertigen Fünfsitzers**

Der XF wirkt sportlich, muskulös und dynamisch. Dazu leisten viele Details ihren Beitrag - etwa die vom XK inspirierte Silhouette, der kraftvolle Kühlergrill, die spannende Grafik der Seitenfenster oder die starken Schultern. Das Design ging jedoch nicht zulasten einer effizienten Raumaufteilung - im Gegenteil. Das Raumangebot und die Praxistauglichkeit eines vollwertigen Fünfsitzers war eine fest verankerte Vorgabe.

Entsprechend großzügig fielen die Abmessungen aus: 4.961 (XF Sportbrake 4.966) Millimeter Gesamtlänge, 1.939 Millimeter Breite mit eingeklappten Außenspiegeln (2.077 mm inkl. Spiegeln) und ein Radstand von 2.909 Millimetern. Zudem fällt das Dach nicht nach hinten ab, sondern die Gürtellinie des XF steigt in Richtung Kofferraum kontinuierlich an. Folge ist ein vergleichsweise hoch liegendes Heck, was gleich zwei Vorteile mit sich bringt: eine bessere Aerodynamik und einen größeren Kofferraum.

Das Heck ist bereits per se aerodynamisch günstiger als ein flacherer, gerundeter Abschluss. Zusammen mit der Coupé-artigen Dachlinie und der leicht nach oben gewölbten Kofferraumkante drückten die Aerodynamiker den Cw-Wert auf 0,29.



### **Profil mit fließenden, ununterbrochenen Linien**

Im Profil folgt der neue XF dem Jaguar Credo fließender, ununterbrochener Linien. Ein Beispiel dafür ist die an der Außenkante des unteren Lufteinlasses beginnende Linie. Sie zieht über den vorderen Kotflügel in Richtung Gürtellinie nach oben, um dann übergangslos in die Hinterkante des Kofferraumdeckels zu münden.

Den Charakter des Jaguar XF drückt aber vor allem sein „Gesicht“ aus. Die Frontpartie wird beherrscht von einem großen zentralen Lufteinlass, der als Fixpunkt für die über die Haube und die Kabine nach hinten strebenden Sicken dient. Das Maschendrahtmuster des Kühlergrills ist typisch britisch und typisch Jaguar. Der Kopf der Raubkatze („growler“) sitzt an prominenter Stelle zentral im Grill, während das Motiv des springenden Jaguar („leaper“) den Kofferraumdeckel schmückt.

### **Tagfahrlicht mit J-förmiger Signatur**

Fortschritte in der Scheinwerfertechnologie gestatteten es Jaguar zudem, die mutige und bei der großen Luxuslimousine XJ erstmals eingeführte Designsprache auch auf die XF-Baureihe zu übertragen. Die Scheinwerfergehäuse beherbergen nun Bi-funktionale HID Xenon-Einsätze. Sie bestechen nicht nur durch eine überlegende Lichtausbeute, sondern bauen kompakter und schlanker als die zuvor verwendeten Einheiten. Erstmals integriert ist ein LED-Tagfahrlicht mit J-förmiger Signatur, das den XF zusammen mit dem steil stehenden Grill und der konturierten Haube schon von weitem eindeutig als Mitglied der Jaguar Familie ausweist. Dreieckige seitliche Luftaustrittsöffnungen verhelfen dem Fahrzeug zugleich zu einem noch muskulöseren und selbstbewussteren Auftritt.

Auch in den Rückleuchten übernehmen leuchtstarke und optisch attraktive LEDs die Funktionen von Rück- und Bremslicht sowie des Blinkers. Im Dunkeln betören sie durch eine dramatische „Night-time“-Optik. Getrennt werden die Leuchten bei der XF Limousine durch einen Kofferraumabschluss, dessen untere Kante glänzend schwarz lackiert ist.



Neben der großen Spurweite unterstreichen weitere Details die Breite des XF. Die Scheinwerfer reichen um die Fahrzeugecken bis in die vorderen Kotflügel. Auch die hintere Chromspange mit eingraviertem Jaguar Schriftzug und die bis in die hinteren Kotflügel gezogenen Rückleuchten strecken den XF subjektiv noch stärker.

Viele Details an der Außenhaut erwecken den Eindruck sorgfältig geschmiedeter Schmuckstücke. Im unteren Teil des vorderen Stoßfängers sind üppig dimensionierte Lufteinlässe integriert. Sie tragen chromverzierte Streben in Form von Propellerblättern. Aber auch die einteilige Aluminiumzierleiste der Seitenfenster ist ein Beispiel für hochwertige Fertigungsqualität. Zugleich setzen auch die seitlichen Luftauslässe und die zweiflutige Auspuffanlage mit großen, verchromten Endschalldämpfern edle Akzente.

### **Jaguar XF Sportbrake strahlt spezifische Präsenz aus**

Der Fluss der Linien führt das Auge an der Karosserie eines Jaguar entlang – und um sie herum. Das trifft auch auf den Ende 2012 neu eingeführten Jaguar XF Sportbrake zu – der eine ganz eigene Präsenz ausstrahlt. Bis zur B-Säule ist der Kombi noch identisch mit der Limousine – ab dann beginnen die Abweichungen. Die erste der eleganten und gleichwohl einfachen Charakterlinien beginnt an den Lamellen in den seitlichen Lufteinlässen. Von dort führt sie in Richtung der unteren Kotflügelfaltung und weiter über die Seitenschweller bis zur Heckschürze. Die zweite Lichtkante leitet von der Außenkante desselben Lufteinlasses zum vorderen Radhausausschnitt, ehe sie als muskulöse Schulterlinie bis zum Heck zieht – um dieses dann zu umfassen.

Ausgehend von den Vorderkanten des Grills verlaufen stark profilierte Sicken über die Haube, gehen nahtlos in die A-Säule und weiter bis ins Dach über. So definieren sie auch optisch die Ladezone, ehe sie den Winkel der Hecktür bestimmen und im hinteren Stoßfänger auslaufen. Die Dachlinie selbst wird durch eine Dachreling zusätzlich nachgezeichnet – ein funktionales wie stilistisch ansprechendes Element.



Die für einen Jaguar typische Seitenfenster-Graphik präsentiert sich derweil in ihrer elegantesten, weil gestrecktesten Form. Wie eine Bogensehne ist sie nach hinten gespannt – und wird durch eine hochglanzpolierte Chromleiste weiter akzentuiert. Die geschickte Verknüpfung der nach unten ziehenden Seitenfenster-Graphik und der aufsteigenden Schulterlinie betont nicht allein die starken Hüften des Jaguar XF Sportbrake. Zugleich lässt sie die hintere Dachpartie betont elegant in Richtung Heckabschluss abfallen. Der Eindruck von fließenden Übergängen wird durch glänzend schwarz eingefärbte D-Säulen noch verstärkt. Sie erwecken zusammen mit der dunkel getönten Heckscheibe die Illusion einer rundum führenden, ununterbrochenen Glaspartie. Bei diesem cleveren Kunstgriff ließen sich die Jaguar Designer von den Aufbauten von Luxusyachten inspirieren.

Die Gehäuse der Rückleuchten beherbergen auch beim Jaguar XF Sportbrake LED-Einsätze für das Brems-, Rück- und Blinkerlicht. Durch ihre Breite und die Art, mit der sie die horizontale Chromzierleiste einfassen, unterstreichen sie den soliden Stand auf der Hinterachse.

### **XFR und XFR-S mit typischen Designdetails der Jaguar „R“-Modelle**

Die typischen Designdetails der Jaguar „R“-Modelle bewirken beim XFR eine noch stärkere Betonung der Sportlichkeit. Schon die Frontpartie beschwört mit einem vergrößerten unteren Lufteinlass samt schwarzem Gitter und chromumrandeten seitlichen Lufteinlässen maskuline Werte. Der zentrale Grill trägt ein glänzend schwarzes Gitter, die Motorhaube wird von ähnlich markanten Lüftungsschlitzen wie beim XKR gekrönt.

Zum Karosseriekleid des XFR zählen schärfer konturierte und tiefer heruntergezogene Seitenschweller sowie ein in Wagenfarbe lackierter Heckstoßfänger mit vier großen, polierten Auspuff-Endrohren plus „R“- Emblem rechts vom Nummernschild. Die dezente Heckspoilerlippe verbessert die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse und damit die Stabilität bei hohem Tempo.



Der zum Mai 2013 zusätzlich ins Programm genommene XFR-S wirkt im Vergleich nochmals durchtrainierter. Alle Chrom-Elemente des XFR sind beim 405 kW (550 PS) mächtigen Modell in einem glänzend schwarzen Finish gehalten. Durch die im Vergleich zum Jaguar XFR nochmals vergrößerten Lufteinlässe und Seitenschwellern sowie die aggressiver geformte vordere Stoßstange macht der XFR-S schon im Stand seinen Top-Status deutlich.

Der im Vergleich zum XFR noch tiefer heruntergezogene Stoßfänger mit seitlichen vertikalen Lufteinlässen, größeren Lüftungsschächten und einem Splitter aus Karbon leitet große Mengen an Frischluft zum Motor. Zugleich gelang es den Aerodynamikern mit Hilfe eines deutlich größeren Heckspoilers und eines aus Kohlefaser gefertigten Diffusors, den Gesamtauftrieb der Karosserie um 68 Prozent zu senken.

### **Bis zu 20 Zoll große Leichtmetallfelgen**

Alle für den XF ausgewählten Rad-Reifen-Kombinationen schließen bündig mit der Außenkante des Radhauses ab. Zusammen mit besonders kraftvoll geformten Kotflügelausschnitten erreichten die Designer so den Eindruck praller Muskelpakete.

Jaguar rüstet den XF und XF Sportbake je nach Motorisierung mit 17, 18 und (optional) 19 Zoll großen Leichtmetallfelgen aus. Exklusiv für den XFR und XFR-S entwickelt wurden die 20 Zoll großen Aluminiumräder im Design „Nevis“ (XFR-S Design „Varuna“ mit keramikpolierter Oberfläche).

Ein spektakuläres „Black Pack“ gibt auf Wunsch auch zivileren XF-Varianten einen High Performance-Anstrich. Beim Black-Pack werden – analog zum XFR-S - alle sonst in Chrom gehaltenen Partien der Karosserie, wie z.B. die Fensterrahmen oder die Kühlergrilleinfassung, durch ein schwarzes Finish ersetzt – einschließlich der Leichtmetallfelgen. Das zusätzlich erhältliche Aerodynamic-Pack besteht aus einem tiefer heruntergezogenen Frontstoßfänger mit schwarzer Kühlergrilleinfassung, formschönen Seitenschwellern, einer modifizierten Heckschürze sowie (beim XF





Sportbrake) einem vergrößerten Dachheckspoiler, der die kraftvolle Leistung und den einzigartigen Stil des Kombis noch stärker zum Ausdruck bringt.

## **Interieur und Ausstattung**

- **Aufregend neue Definition von englischem Luxus**
- **Nutzerfreundlicher und genussvoller Sportkombi**
- **Technologie-Innovationen erleichtern die Bedienung und machen Spaß**

Der Innenraum des Jaguar XF und XF Sportbrake ist ein in jeder Beziehung besonderer Ort. Es gibt dort mehr Platz als aufgrund des sportlichen Designs zu erwarten wäre. Zugleich erhalten die Passagiere das Gefühl, in einem perfekt proportionierten, agilen Fahrzeug zu sitzen. Natürlich ist das Komfortniveau hoch, doch sind es auch die Verarbeitungsgüte, die Materialien und die Liebe zum Detail, die beeindrucken. Die für Jaguar selbstverständliche Liebe zum Detail zeigt sich beim XF Sportbrake an den im Laderaum verwendeten Materialien – sie sind absolut identisch mit den im vorderen Teil der Kabine verwendeten Bezugstoffen und Oberflächen..

Das Innenraumkonzept bestärkt den Eindruck von Raum und Großzügigkeit: zum Beispiel durch die optimierte Sitzposition für Fahrer und Beifahrer, das Verhältnis von Sitzen zu Fensterflächen oder die Größe und Vielseitigkeit der Ablagemöglichkeiten, inklusive der praktischen Mittelkonsole.

Die Vordersitze wurden ohne Komfort-Abstriche bewusst schlank gehalten. Und die großen Spurweiten (1.559 Millimeter an der Vorder- und 1.605 Millimeter an der Hinterachse) sowie die Breite der hinteren Sitzbank schaffen auch für Erwachsene genügend Bewegungsfreiheit. Auch wenn die Dachlinie des XF ein Coupé suggeriert, gibt es im Fond mit 956 Millimetern mehr Kopffreiheit als in manch anderer Limousine. Die Lehnen der Rücksitzbank sind in der Limousine optional im Verhältnis 60:40 umklappbar.



Im Jaguar XF Sportbrake ist diese Funktion serienmäßig. Die Sitzbank bietet genügend Platz für bis zu drei Personen, darüber hinaus genießen die Passagiere gegenüber der Limousine im Fond nochmals 48 Millimeter an zusätzlicher Kopffreiheit.

### **XF Sportbrake mit hohem Genuss- und Nutzwert**

Über seitlich im Laderaum angebrachte Zughebel lassen sich die hinteren Sitzhälften sogar im Handumdrehen umlegen – dann entsteht eine komplett ebene und 1.970 Millimeter lange Ladezone mit 1.675 Liter Ladevolumen. Wie praktisch die Ladefläche zu nutzen ist, zeigt auch die Breite von 1.064 Millimetern – sie ermöglicht u.a. das Verstauen von Golfbags. Die Heckklappe verfügt über eine Zuziehautomatik; auf Wunsch ist eine elektrische Öffnungs- und Schließfunktion erhältlich.

Der hintere Teil des Laderaumbodens kann geöffnet werden und gibt dann ein verstecktes und 28 Liter großes Unterflur-Fach frei.

Die Praxistauglichkeit des Laderaums wird noch weiter erweitert durch ein System von Laderaumschienen. Sie erlauben das schnelle Montieren von optionalen Netzen oder längs verschiebbaren, flexiblen Halteleisten.

Selbstverständlich ist der Jaguar XF Sportbrake mit einer Anhängerkupplung zu haben. Wird sie nicht gebraucht, ist eigens dafür ein spezielles Fach im Kofferraum reserviert. Zugleich kaschiert eine Abdeckung elegant den Aufhängungspunkt. Ist die Anhängerkupplung montiert, tritt automatisch die Anhängerspurstabilisierung in Aktion. Sie erkennt mit Hilfe der ESP-Sensoren Schlingerbewegungen des Anhängers und unterbindet sie durch gezielte kurze Bremsengriffe am Zugfahrzeug.

### **Auch XF Limousine mit großzügigem Kofferraumvolumen**

Dank eines Kofferraumvolumens von 540 Litern (nach VDA-Norm) hat auch in der XF Limousine das große Reisegepäck reichlich Platz. Wer noch mehr Stauraum benötigt, kann durch das Umklappen der geteilten Rückbank weitere 423 Liter freimachen.



Auch Wintersportler können sich freuen: Denn für die gesamte XF-Palette gibt es eine optionale Durchreiche zu bestellen. Durch eine Klappe in der hinteren Rückenlehne wird das Durchladen von Ski oder anderen langen Objekten möglich, die zusätzlich durch einen Sack geschützt werden.

### **Wechsel von traditionellen zu zeitgemäßen, sportlich-eleganten Themen**

Ebenso wie das Exterieur der beiden Jaguar XF-Modelle eine neue Designrichtung vorgibt, nimmt auch ihr Interieur einen Wandel von eher traditionellen zu zeitgemäßen, sportlich-luxuriösen Themen vor. Jaguar fasst sie unter dem Schlagwort „surprise and delight“ zusammen. In der Tat sind Innovationen wie der „JaguarDrive Selector™“, rotierende Lüftungsdüsen, neuartige Materialien sowie die Kabinenbeleuchtung unerwartet und begeisternd zugleich.

Für die Interieur-Designer galt reiner und moderner Luxus als Inspiration für die XF-Kabine: Dabei fanden sie aufregende neue Wege, um diesen Luxus auszudrücken. Die Linien sind klar und rein, die Materialien zwar bekannt, doch auf sehr zeitgemäße Weise interpretiert. Das reicht von Soft-Grain-Ledersorten bis zu von Hand hergestellten Echtholz-Paneelen mit sehr moderner Anmutung. Auch die phosphorblaue Innenraumbelichtung verbreitet eine ganz eigene Stimmung. Zum Modelljahr 2012 hat Jaguar zudem die Farbe der Mittelkonsole, des Instrumentenbretts und der Lenkradspeichen geändert: Anstelle der bisherigen „Tungsten“-Oberflächen trat eine Version im trendigeren „Aurora“-Finish.

### **Was nach Holz aussieht, ist auch Holz**

Echtholz hat schon im legendären Jaguar Mk II der 1960er-Jahre demonstriert, was wahren Luxus ausmacht. Im XF kombiniert Jaguar Furniere aus mattiertem oder satiniertem Walnussholz sowie auf Wunsch ein sehr modernes, längs gemasertes Eichenholz mit strukturierten Aluminium-Applikationen, die die technische Komponente betonen. Und natürlich gilt auch in diesem Jaguar der Grundsatz: Was nach Holz aussieht, ist auch Holz.



### **Lüftungsdüsen der Klimaautomatik rotieren**

Bewusst kehrte Jaguar bei der Konzeption des XF-Cockpits von dem Ansatz ab, Technologie im Innenraum regelrecht zur Schau zu stellen. Daher bleiben einige Bedienelemente so lange verborgen, bis sie wirklich gebraucht werden. Beispiel: die vier Lüftungsdüsen der Klimaautomatik. Sie schwenken erst nach Einschalten der Zündung dezent und geräuschlos aus ihrer bündigen Ruhe- in die offene Betriebsposition. Im zentralen Touchscreen-Display sind zahlreiche Funktionen gebündelt, sodass die wenigen mechanischen Drucktasten in einer diskreten Leiste unterhalb des Navigationsbildschirms Platz finden.

Neben einem Ablagefach, 12-Volt-Anschluss und einer Schnittstelle für portable Audiogeräte verfügt die Konsole zwischen den Sitzen über zwei Ablagefächer mit holzverkleideten Abdeckungen.

Weitere Ablagen befinden sich in den Türen und an der Rückseite der Sitzlehnen; in die hintere Mittelarmlehne sind zwei zusätzliche Cupholder integriert.

Einen vor allem Platz sparenden Effekt hat der neuartige JaguarDrive Selector™ - eine unauffällige, gleichwohl extrem praktische Alternative zu konventionellen Automatik-Wählhebeln. Mit dem XF fiel bei Jaguar die Entscheidung, diese radikal neue Bedienlösung nach und nach in allen Baureihen einzuführen. Dabei kam den Ingenieuren die Verfügbarkeit modernster Shift-by-wire-Technologie ebenso zugute wie die Tatsache, dass es im Jaguar XF keine Versionen mit Schaltgetriebe mehr gibt. So eröffneten sich für die Designer neue Freiräume bei der Gestaltung der Mittelkonsole.

### **Vertrauensvoller Händedruck mit dem Automatikwählschalter**

Da der JaguarDrive Selector™ direkt hinter dem Start-Knopf liegt, schmiegt er sich automatisch und in nur 1,5 Sekunden in die Hand des Benutzers. Bei von Jaguar durchgeführten Kundenbefragungen kristallisierte sich ein Durchmesser von 50 Millimetern als ideale Größe heraus, dazu ein Verstellweg von 28 Millimeter aus der "Ruhe"- bis in die "Aktiv"-Position.



Mit dem handlichen Drehregler lassen sich die Fahrprogramme der Automatik sogar mit den Fingerspitzen einstellen. Zum Wechsel aus dem Menü Drive (D) in den Modus Drive Sport (S) genügt ein kurzes Drücken und Drehen des Reglers nach rechts. Beim Wechsel zurück von S nach D gibt es Unterstützung durch eine Feder, so dass sich ein Ziehen des Schalters erübrigt.

Doch der Drehregler ist nur Teil einer regelrecht inszenierten Startprozedur. Hat die Fahrerin oder der Fahrer im XF Platz genommen, beginnt der direkt vor dem Drive Selector™ sitzende Start-Knopf wie ein Herz zu pulsieren. Mit dem Druck auf den roten Knopf erwacht der Motor zum Leben, zugleich fährt der aus geschmiedetem Aluminium gefertigte Automatikdrehregler aus der Versenkung nach oben. Parallel schaltet das Multimedia Display auf seine Startseite, und die Lüfterdüsen fahren aus der Park- in die Betriebsposition.

### **Phosphorblaue Ambientbeleuchtung wirkt beruhigend**

Die phosphorblaue Innenraumbeleuchtung wirkt beruhigend und passt bestens zum modernen, coolen Gesamtkonzept. Das Licht erinnert an die Atmosphäre in modernen Bars oder Restaurants. Die wichtigsten Schalter, die Konsole des „Drive Selector™“, der Start-Knopf und die elektrische Parkbremse sind bei Nacht blau illuminiert.

Diese Art der dezenten Beleuchtung taucht zusätzlich die Mittelkonsole und die in den Seitenverkleidungen der Türen platzierten Schalter für die elektrischen Fensterheber in sanftes Licht. Last but not least werden auch die im sportlichen Aluminium-Look gehaltenen Rundanzeigen blau hinterleuchtet.

Die Konsole rund um den JaguarDrive Selector™ und die Audio-Klima-Bedieninseln tragen einen weichen, fast rauchigen Chromton. Die Chromdetails an den Lenkradhebeln unterstreichen das Luxusthema ebenfalls.

Das Dreispeichenlenkrad besitzt auf den beiden waagerechten Speichen verschiedene Bedientasten und Drehregler: Mit denen auf der linken Seite lassen sich alle Audiofunktionen steuern, mit den rechten die Geschwindigkeits- oder – falls vorhanden



– die automatische Abstandsregelung. Aber auch „JaguarVoice™“ ist vom Lenkrad aus per Knopfdruck zu aktivieren. Damit lassen sich Funktionen des Navigationssystems, des Telefons und der Klimaanlage auch einfach per Sprachbefehl steuern.

### **Schon die Einstiegsversionen mit hohem Wohlfühlfaktor**

Schon die Einstiegs-Versionen der Jaguar XF- und XF Sportbrake-Versionen verfügen über eine große Zahl von Annehmlichkeiten: Wie eine Zweizonen-Klimaautomatik, 6-fach verstellbare Bondgrain-Teilledersitze, mattierte Holzpaneele, ein sensorgesteuertes Fahrlichtsystem, eine Geschwindigkeitsregelung mit Tempo-Begrenzer, USB-Anschlüsse und eine hochwertige Audioanlage.

Das „Parkhilfe“-Paket umfasst vordere und hintere Einparksensoren und eine Rückfahr-Kamera, das „Spiegel Paket“ unter anderem elektrisch einklappbare Außenspiegel.

### **Portfolio und XFR/XFR-S sind besonders reichhaltig ausgestattet**

Das Ausstattungspaket Portfolio bietet das luxuriöseste Interieur für einen Jaguar XF. Es beinhaltet unter anderem eine Armaturentafeloberseite und Türverkleidungen in Soft-Grain-Leder mit doppelten Kontrastnähten, Paneele aus marmoriertem Ebenholz und hochwertige Teppichmatten.

Den Supersportler Jaguar XFR zeichnen Details aus, die sein Leistungspotenzial unterstreichen. Er besitzt serienmäßig eine Softgrain-Volllederausstattung in vier Farben – Warm Charcoal, Warm Charcoal/Red Zone, Warm Charcoal/London Tan oder Ivory. Als Holzfurnier kommt serienmäßig Dark Oak (dunkle Eiche) zum Einsatz. Die 18-fach elektrisch verstellbaren Sportsitze besitzen einstellbare Seitenwangen für maximalen Seitenhalt. Alle XFR-Sitze tragen das "R" Emblem im Sitzpolster, die untere Lenkradspeiche ist mit Leder verkleidet und trägt ebenfalls das "R" Emblem.

Das Armaturenbrett zeigt sich in einem dunklen „Mesh-Aluminium“ und mit einem weiteren, diskreten "R" Logo auf der Beifahrerseite. Drehzahlmesser und Tachometer erhalten sportliche rote Zeiger und tragen einen "Supercharged" Schriftzug. Beim



Motorstart erscheint das "R" Emblem als Teil der Fahrerbegrüßung auf dem Touchscreen-Display.

Auch die ebenfalls 18-fach verstellbaren Sportsitze des Jaguar XFR-S zeichnen sich durch eine optimale Seitenführung aus. Akzente aus Karbonleder an den Sitzpolstern und den Armablagen in den Türen spiegeln den Einsatz von Kohlefaser an Aerodynamik-Teilen der Karosserie wider. Die Sitze mit eingepprägtem R-S-Logo sowie die Armaturentafeloberseite und die Türverkleidungen können auf Wunsch mit kontrastfarbigen Mikrokedern und Nähten in Rot, Blau oder Ivory verziert werden.

Zum besonderen Flair des Cockpits trägt auch der in Dark Linear Aluminium ausgeführte Armaturenträger bei. Neben den Sitzen finden sich weitere R-S-Logos am Armaturentafel-Einsatz, am Lenkrad, an den Einstiegsleisten und in den Fußmatten.

### **Meridian-Soundsysteme für ein automobiles Konzertsaalenerlebnis**

Der Modelljahrgang 2013 des Jaguar XF markierte den offiziellen Start einer Partnerschaft zwischen Jaguar und Meridian. Der britische Audio-Spezialist entwickelt und produziert seit über 35 Jahren Heim-Soundsysteme der absoluten Spitzenklasse. Nun brachte der Sound-Magier seine langjährige Expertise ein, um die Interieurs des Jaguar XF und XF Sportbake in rollende Konzertsäle zu verwandeln.

Optional stehen zwei Meridian Pakete zur Wahl: Schon das 380 Watt starke 12-Kanal-System versorgt im XF elf Lautsprecher. Das Top-of-the-line-Pendant mit 825 Watt Leistung nutzt 15 Audio-Kanäle, die ihre Informationen an 17 Lautsprecher leiten.

Meridian hat als Erster eine Reihe von Technologien entwickelt, die eine einzigartige Klang-Qualität ermöglichen und weltweite Anerkennung fanden. Hintergrund: Im Gegensatz zu Mitbewerbern, die bei der Entwicklung neuer Sound-Systeme Konkurrenzprodukte zur Benchmark erklären, strebt Meridian eine originalgetreue Wiedergabe der Ausgangstonquelle an – sei es ein Steinway-Klavier oder die Stimme eines Sängers.



Ein Grundprinzip von Meridian ist es ferner, alle Lautsprecher und Verstärker von vornherein perfekt auszubalancieren. So entsteht ein Klangerlebnis, wie es sonst nur mit weitaus größeren und leistungstärkeren Lautsprechersystemen möglich wäre. Zugleich wurden die Meridian Komponenten im Fall Jaguar speziell auf die besondere Akustik eines Fahrzeuginnenraums abgestimmt.

Dank digitaler Signalverarbeitung (Digital Signal Processing, DSP) erreicht ein Meridian Lautsprecher die gleiche Kangleistung wie ein Bauteil mit achtmal größerem Volumen. Das Resultat ist eine herausragende Wiedergabequalität, sehr realistisch und nahezu verzerrungsfrei. Belegt wird das durch den Faktor für die Total Harmonic Distortion (THD) – der gesamten harmonischen Verzerrung. Sie liegt bei den Jaguar Systemen von Meridian bei nur 0,2 Prozent – und damit 50 Mal niedriger als beim Vorgängersystem. Zum Vergleich: Ein THD von unter einem Prozent ist für das menschliche Ohr bereits unhörbar. Ebenfalls aus den Entwicklungslabors von Meridian stammt die exklusiv in der 825 Watt starken Ausführung zum Einsatz kommende Trifield 3D-Technologie. Sie stellt für jeden Passagier den perfekten Stereo-Rundumklang her und versetzt ihn so in die elektrisierende Atmosphäre eines Konzertsaals.

### **Absolut verzerrungs- und resonanzfreie Wiedergabequalität**

Um selbst kleinste Resonanzen aus der Kabine auszufiltern, nahmen die Techniker von Meridian eine detaillierte akustische Analyse des Jaguar Interieurs vor. Nachdem alle Störquellen identifiziert waren, entwickelten sie digitale Filter („Meridian Cabin Correction“) zur Glättung der Resonanzen und Optimierung der Wiedergabetreue. Darüber hinaus erkennt die Dynamic Volume Control zum Beispiel durch ein geöffnetes Fenster oder einen rauen Straßenbelag hervorgerufene externe Störgeräusche – und erhöht daraufhin automatisch die Sound-Lautstärke.

Beide Klangsysteme sind kompatibel mit dem DAB/DAB+/DMB Radioempfänger, dem Festplatten-Navigationssystem, dem digitalen TV-Empfänger, Bluetooth und dem Dual-View-Bildschirm. Auch bei der Soundwiedergabe über diese Medien sorgt Meridian





dank eines digitalen Dither Shapings dafür, dass die Musik unabhängig von der gewählten Ausgangsquelle absolut verzerrungsfrei bleibt. Beim „dithering“ werden Rest-Rauschgeräusche durch Umformung in unkritische, vom menschlichen Gehör kaum noch wahrgenommene Frequenzbereiche transportiert, wodurch selbst sehr leise Audiosignale ohne Verzerrungen und brillant klar ans Ohr gelangen.

Alle Soundanlagen sind mit einem Satelliten-Navigationssystem auf Festplattenbasis (30 GB Speicherkapazität) kombinierbar. In die Einheit integriert ist neben einem DVD Player ein „virtueller“ CD-Wechsler. Er erlaubt dem Benutzer, gleichzeitig bis zu zehn CDs in den bordeigenen Speicher einzuladen und sie anschließend abzuspielen, als seien es physisch vorhandene Tonträger. Des Weiteren eröffnet das System eine Bluetooth-Schnittstelle, über die drahtlos per Handy telefoniert werden und Musik von einem Smartphone ins Auto geholt werden kann.

#### **Anschlussmöglichkeiten für iPod®, MP3 oder USB-Sticks**

Eine Schnittstelle für tragbare Audiogeräte ist immer integriert. Diese sitzt unterhalb der Mittelarmlehne in der Mittelkonsole und bietet Anschlussmöglichkeiten für mobile Abspielgeräte wie iPod®, MP3-Player oder USB-Stick. Erstmals ist es dabei möglich, einen iPod® auch über den Touchscreen zu steuern und so Zugang zu Listen mit Musikstücken oder einer Suchfunktion zu bekommen, mit der Titel nach den Kriterien „Künstler“, „Album“ oder „Musikstil“ ausgewählt werden können. Der XF bietet außerdem optional Digital Radio und Digital/Analog-Hybrid TV – zu den Digital Radio-Optionen gehören auch DAB-Radio in Europa und Sirius Satelliten- oder HD-Radio in Nordamerika.

Zum Modelljahr 2013 profitiert die XF-Baureihe zudem von noch nutzerfreundlicheren Bedienoberflächen sowie einer Reihe neuer Funktionen für die Menüs Entertainment, Navigation und Connectivity.

So ist zum Beispiel der optionale TV Tuner nun auf den Empfang verschlüsselter Daten der Formate mpeg4 und mpeg2 ausgelegt. Auch der DAB-Empfänger wurde aufgewertet – er kann ab sofort auch die hochwertigeren DAB+-Signale und den Digital



Multimedia Broadcasting (DMB) Standard empfangen. Ebenfalls verbessert wurde die Browser-Funktionalität der iPod®-Schnittstelle.

Auch das HDD-Satelliten-Navigationssystem offeriert mehrere neue Funktionen, die sowohl die Einsatzmöglichkeiten als auch die Benutzerfreundlichkeit steigern. Allen voran die Option ECO Route, die bei der Routenauswahl die Strecke mit dem voraussichtlich geringsten Benzin- oder Dieserverbrauch präferiert.

Die neue „Dynamic Zoom“-Funktion zieht vollen Nutzen aus der kristallklaren Auflösung des zentralen Info-Monitors: Immer dann, wenn sich der Jaguar auf der Autobahn oder in der Stadt einer Kreuzung nähert, vergrößert sie zur deutlicheren Darstellung der Routenführung die Abzweig-Zone. In ähnlicher Form nutzt „Visual Lane Guidance“ die Split-Screen-Funktion des Displays: In diesem Fall leuchten bei Annäherung an eine Kreuzung Richtungspfeile auf der angezeigten Fahrbahn auf, um auf diese Weise die einzuschlagende Richtung optisch noch klarer zu verdeutlichen. Auf der Autobahn wiederum werden alle – in Deutschland blauen – Hinweisschilder in das Display des Navigations-Displays eingespielt. Eine große Hilfe speziell vor Autobahnkreuzen und/oder –Abfahrten.

Um den Einsatzbereich des Systems noch weiter zu steigern, hat Jaguar darüber hinaus teils völlig neue Funktionen entwickelt. Das Untermenü „Avoid Area“ zum Beispiel wurde nun in das Menü „Stored Locations“ (gespeicherte Ziele) integriert – so kann sich das System bei künftigen Fahrten automatisch daran erinnern, welche Bereiche zum Beispiel wegen permanent hoher Staugefahr zu meiden sind. Last but not least erhielt der Traffic Messaging Channel (TMC) eine Wiederhol-Funktion. Sie ermöglicht dem Fahrer, die TMC-Mitteilung auf Wunsch nochmals anzuzeigen, sodass bei Hindernissen auf der Strecke (Stau nach Unfall, Baustelle etc.) abzuwägen ist, ob die automatisch vom System vorgeschlagene Alternativ-Route tatsächlich für ihn sinnvoll ist.



Neben den von Haus aus bereits fest im System gespeicherten Sehenswürdigkeiten (POI – Points of Interest) können User nach eigenem Gusto weitere Attraktionen aus dem Internet heruntergeladen und via USB-Stick auf das Bordsystem überspielen.

### **JaguarSense™ und JaguarVoice™: Bedienung extrem leicht gemacht**

Eine weitere mit dem XF eingeführte Neuheit in der Automobilindustrie ist JaguarSense™. Es basiert auf der Technologie kapazitiver Sensoren und bewirkt eine Veränderung des elektrischen Feldes. Eingesetzt wird diese berührungslose Technologie bereits bei Mobiltelefonen, MP3-Spielern und Haushaltsgeräten. Im Jaguar XF können damit per Handbewegung die beiden in der vorderen Dachkonsole sitzenden Leseleuchten aktiviert werden. Die Sensorik ist so programmiert, dass auch eine Bedienung mit Handschuhen möglich ist.

### **Motoren und Getriebe**

- **2,2 Liter Vierzylinder Diesel ist sparsamster Jaguar-Motor der Geschichte**
- **3,0 Liter V6 Diesel mit Biturbo-Aufladung in zwei Leistungsstufen**
- **Neuer 3,0 Liter Benziner in Kombination mit Allradantrieb**

Der 2011 im Jaguar XF neu eingeführte 2,2 Liter Vierzylinder-Turbodiesel erhielt zum Modelljahr 2013 eine Leistungsspritze von zehn PS. Bei einem unveränderten Maximaldrehmoment von 450 Nm leistet der Motor im Jaguar XF und XF Sportbrake nun 147 kW (200 PS) bei 3.500/min. Dank eines Feintunings des Motormanagements konnte Jaguar zugleich den Durchschnittsverbrauch von zuvor 5,4 auf 5,1 Liter/100 km (mit 17-Zoll-Felgen) reduzieren. Parallel dazu nahmen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 149 auf 135 g/km ab. Eine Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 8,5 Sekunden (XF Sportbrake: 8,8) und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h (XF Sportbrake: 214) weisen das Sparwunder zugleich als quicklebendig aus.

Zu den technischen Feinheiten des „AJ-i4D“ zählen neben reibungsarmen Kolben, wassergekühltem Turbolader und aktiven Motoraufhängungen geräuschkämmende



Modifikationen an Ölwanne und Motorblock. Als Folge ist das Triebwerk nicht nur das sparsamste der Jaguar-Geschichte, sondern ebenso lauffähig wie viele Sechszylinder-Selbstzünder.

Der unverändert in zwei Leistungsstufen – 177 kW (240 PS) und 202 kW (275 PS) – angebotene 3,0 V6 Diesel kommt ebenso wie alle anderen Antriebsaggregate in den Genuss des Intelligent Stop/Start-Systems. Zusammen mit der ebenfalls durch die Bank obligatorischen Achtstufen-Automatik von ZF und der auch an diesem Motor vorgenommenen Feinabstimmung erzielte Jaguar auch bei dieser XF Variante eine signifikante Senkung der Verbrauchs- und Emissionswerte. Während der Konsum beider Motoren von 6,3 auf 6,0 Liter/100 km sank, verringerten sich die CO<sub>2</sub>-Werte um zehn auf 159 g/km. Auch die Jaguar XF Sportbrake-Varianten geben sich mit 6,1 l/100 km Verbrauch (= 163 g/km CO<sub>2</sub>) betont genügsam.

Der stärkere der beiden V6-Diesel ist von außen nur an einem „S“-Signet am Heck zu erkennen. Der 202 kW (275 PS) starke Motor beschleunigt die Limousine in nur 6,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h (XF Sportbrake: 6,6). Ebenso beeindruckend ist die Elastizität – für den Zwischensprint von 80 auf 115 km/h vergehen nur 3,2 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt.

Die 177 kW (240 PS) starke Version beschleunigt den XF und XF Sportbrake in jeweils 7,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Zeitspanne für die Beschleunigung von 80 auf 115 km/h ist mit 3,7 Sekunden nur 0,5 Sekunden länger als bei der stärkeren Leistungsstufe. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 240 km/h.

### **Twin-Turbo – maximale Effizienz und spontanes Ansprechverhalten**

Ein Kernbestandteil des 3,0-Liter-Triebwerks ist die Aufladung mittels parallel und sequentiell geschalteter Turbolader. Vorteile dieses Layouts: fülliges Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich, verbesserte Reaktion auf Gaspedalbewegungen und niedrige CO<sub>2</sub>-Emissionen. Schon im Teillastbetrieb packt der Motor kräftig zu – und bekommt in hohen Drehzahlregionen deutlich spürbar einen „zweiten Wind“.



Im normalen Alltagsbetrieb – wie bei Fahrten mit konstanter Drehzahl auf dicht befahrenen Autobahnen – erledigt ein dank variabler Turbinengeometrie besonders schnell ansprechender VNT-Lader (Variable Nozzle Turbocharger) die Arbeit. Der kleinere Verdichter mit fixer Geometrie bleibt derweil inaktiv, wodurch Kraftstoff gespart und die Effizienz erhöht wird. Erst wenn die Motordrehzahl auf über 2.800 U/min steigt, tritt der Sekundärlader binnen 300 Millisekunden zusätzlich in Aktion. Dieser Vorgang geht übergangslos und sanft vonstatten – weder ein Turboloch noch ein kleiner Leistungssprung verraten dem Fahrer, dass nun beide Verdichter im Duett tätig sind.

Beeindruckend auch das spontane Ansprechverhalten des Laders. Der intern „AJ-V6-D Generation III“ genannte 3,0-Liter braucht in der „S“-Ausführung nur 500 Millisekunden, um aus dem Leerlauf 500 Nm an Drehmoment aufzubauen.

### **Common Rail-Direkteinspritzanlage der dritten Generation**

Die im Jaguar XF 3,0 D zum Einsatz kommende Common Rail-Einspritzung der dritten Generation arbeitet mit Einspritzdrücken von bis zu 2.000 bar. Die Einspritzdüsen tragen an ihren Spitzen jeweils sieben Bohrungen, durch die der Diesekraftstoff besonders fein zerstäubt wird. Dank neuer und besonders schnell agierender Piezo-Düsen sind pro Verbrennungszyklus bis zu fünf Einzeleinspritzungen möglich, was eine weichere, leisere und gründlichere Verbrennung fördert.

Ein weiteres neues Detail ist die Durchflussmengensteuerung. Traditionelle Common Rail-Pumpen überfüllen die Einspritzdüsen permanent, so dass der nicht benötigte Treibstoff zurück in den Tank geleitet werden muss. Auf dem Weg dorthin erwärmt er sich und muss mit hohem Aufwand wieder abgekühlt werden. Dank bedarfsgerechter Zuteilung liefert die Kraftstoffpumpe im Jaguar Diesel dagegen immer nur soviel Diesel wie gerade nötig.

### **80 Millimeter kürzerer Block als bei einem Graugussmotor**

Die beiden Zylinderköpfe mit je vier Ventilen pro Zylinder bestehen aus Aluminium; der Zylinderblock ist aus CGI (kompaktierter Graphitstahl) gegossen. Mit Hilfe dieses



hochfesten Gussverfahrens gelang es Jaguar, einen kompakteren Block zu entwerfen – er ist 80 Millimeter kürzer als ein konventioneller Graugussblock.

Die wassergekühlte Abgasrückführung (EGR) arbeitet sehr effizient und energiearm. Die Ventile, welche den Auspuffgasen den Weg zum Ansaugtrakt freimachen, sitzen nahe am Auspuffkrümmer und damit auf der „heißen“ Seite des V6. Sie kühlen während der Fahrt nie ab, sodass sich im Gegensatz zu Motoren, an denen die Ventile auf der „kalten“ Seite sitzen, keine Rückstände absetzen können und das EGR immer mit maximaler Effizienz arbeitet.

### **Abgase helfen beim schnelleren Aufwärmen des Katalysators**

Dank der sehr effizienten Kühlung können die Auspuffgase bei kaltem Motor über einen neuen Bypass direkt zum Auspuffkrümmer zurückströmen – und tragen so zum schnelleren Aufwärmen des V6 bei. Erst wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, schließt der Bypass und ein Teil der Abgase wird bei Teillast der angesaugten Frischluft zugemischt. Das Gemisch senkt die Verbrennungstemperatur - und damit die Bildung von umweltschädlichen Stickoxiden (NOx).

Der neue AJ-V6 D-Motor erfüllt die Euro 5-Norm mit konventionellem Oxydations-Kat und Dieselpartikelfilter. Eine spezielle Nachbehandlung der NOx-Anteile erübrigt sich – sie hätte wegen des Einsatzes hochwertiger Edelmetalle nicht unerhebliche Zusatzkosten verursacht.

Der CGI-Block und die Piezo-Injektoren mit ihren präzisen Mehrfacheinspritzungen reduzieren die Geräuschemissionen der neuen Maschine bereits deutlich. Zusätzlich unterdrücken eine Motorkapselung mit gerippter Struktur und ein Ölwannegehäuse aus geräuschhemmendem Stahl (SDS, Sound Deadening Steel) störende Resonanzen. SDS verfügt über eine zusätzliche Polymer-Schicht, die in Sandwich-Manier zwischen zwei Lagen Stahl eingelegt wird.



Das Angebot an Benzinmotoren startet mit einem Vierzylinder für die XF Limousine. Er bringt es dank Turboaufladung auf 177 kW (240 PS) und beschleunigt den Jaguar in 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit liegt bereits bei respektablen 241 km/h.

### **V8-Motoren für die Flaggschiff-Versionen des XF**

Am oberen Ende des Benziner-Spektrums glänzt der bereits in dritter Generation laufende 5,0 Liter V8 von Jaguar. Zahlreiche Auszeichnungen rund um die Welt zeugen von der hohen Reputation dieses absoluten Klassikers des Motorenbaus. Die Supercharged „R“ Variante eröffnet der XF Limousine die noch sportlichere Dimension. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist im XFR schon nach 4,9 Sekunden erledigt. Von 80 bis 115 km/h verstreichen kaum mehr als zwei Sekunden. Trotz dieser Leistungsstärke ist der V8 vergleichsweise sparsam - der Verbrauch liegt bei 11,6 l/100 km und der CO<sub>2</sub> Wert bei 270 g/km.

Wer die Kraft des auf 250 km/h limitierten Modells noch stärker ausnutzen will, greift zum optionalen XFR Speed-Pack – dann darf der Jaguar bis Tempo 280 frei auslaufen.

Der im Mai 2013 neu ins Programm genommene Jaguar XFR-S baut auf dem XFR auf und ist mit seinem nochmals 40 PS stärkeren 5.0 Liter V8 Kompressor die kräftigste Limousine der Jaguar Unternehmensgeschichte. Auch das maximale Drehmoment nahm noch einmal um 55 Nm auf jetzt 680 Nm zu. Es liegt im weiten Bereich zwischen 2.500 und 5.500 Umdrehungen an, was je nach Belieben ein extrem schaltfaules oder dynamisches Fahren erlaubt. Der Verbrauch ist identisch mit dem des XFR und bewegt sich auf einem für ein Fahrzeug des "300-km/h-Clubs" moderaten Niveau.

Für den nochmaligen Leistungsschub zeichnen eine überarbeitete Kraftstoffzuführung, Änderungen im Motormanagement-System und ein optimierter Gaswechsel verantwortlich. So führt die Abgasanlage die Verbrennungs-Rückstände mittels neuem Schalldämpfer und einer begradigten Führung der Auspuffrohre schneller ins Freie als



gewohnt. Im Gegenzug trägt der ebenfalls durchzugsfreudigere Ansaugtrakt seinen Teil zur Kraftkur bei.

Der Achtzylinder gründet auf einem hochsteifen Aluminiumblock mit eingegossenen Stahlzylindern und gekreuzten Lagerschalen zur Reduktion von Laufgeräuschen und Vibrationen. Die Zylinderköpfe aus Aluminium besitzen vier Ventile pro Zylinder. Die gegossene Spheroid-Graphit-Kurbelwelle ist mit geschmiedeten Stahl-Pleueln verbunden. Bei nahezu gleichem Gewicht baut das Aggregat kompakter als der Vorgänger. Die Gesamtlänge schrumpfte dank der Verlegung der Ölpumpe um 24 mm.

### **Neuer Kompressor – mehr Leistung, weniger Geräusch**

Der XFR/XFR-S-Motor komprimiert seine Ansaugluft mit Hilfe eines Twin-Vortex-Kompressors (TVS). Der kompakte Roots-Lader leitet die Luft durch zwei Ladeluftkühler, die beide ihren eigenen Kühlwasserkreislauf besitzen. Zugleich geht er fast flüsternd zu Werke - das typische Kompressorheulen ist Vergangenheit. Auch der Ansaugweg wurde gegenüber dem Vorgängermotor radikal verändert: Die Luft wird nun vom zentralen Drosselklappengehäuse auf kürzestem Weg zum Kompressor geführt und durch Luftfilter mit verringertem Widerstand angesaugt.

Um die Bauhöhe des Motors zu reduzieren und so die Anforderungen an den Fußgängerschutz besser erfüllen zu können, platzierten die Ingenieure den Kompressor und die Ladeluftkühler im „V“-Ausschnitt der Zylinderbänke.

### **Strahlgeführte Multipoint-Direkteinspritzung mit bis zu 150 bar**

Eine der Schlüsselkomponenten ist die strahlgeführte und zentrale Multipoint-Direkteinspritzung, die den Kraftstoff mit bis zu 150 bar in die Zylinder einspritzt. Sie sorgt vor allem für ein verbessertes Ansprechverhalten aus niedrigen Drehzahlen. Die Position der Düsen ermöglicht eine präzise Einspritzung des Kraftstoffs ins Zentrum der Brennkammern und damit eine maximale Durchmischung mit der Luft, was eine optimale Verbrennung gewährleistet. Der Kraftstoff wird von zwei Hochdruckpumpen geliefert, die über eine Nebenwelle im Motorblock angetrieben werden.





Der kühlende Effekt der Direkteinspritzung ermöglichte die Anhebung der Verdichtung von zuvor 9,0 auf jetzt 9,5:1, was den Motor zu mehr Sparsamkeit erzieht.

Während der Warmlaufphase des Triebwerks erzeugt eine gezielte Mehrfach-Einspritzung 50 Prozent mehr Verbrennungshitze. Folge: Der Katalysator wird schneller aufgeheizt und die Emissionen sinken substantiell.

### **Drehmomentgesteuerte, variable Ventilsteuerung für mehr Effizienz**

Mit der neuen variablen Ventilsteuerung (VCT) führte Jaguar beim V8-Motor eine weitere Neuerung ein. Alle vier Nockenwellen werden nicht analog zum Öldruck, sondern über das positive und negative Drehmoment gesteuert, das beim Öffnen und Schließen der Ein- und Auslassventile entsteht. Dadurch konnte eine kleinere Ölpumpe zum Einsatz kommen, was Energie und Kraftstoff spart.

VCT arbeitet an allen vier Nockenwellen völlig unabhängig voneinander – mit einem Verstellbereich von 62 Grad bei den Einlass- und 50 Grad bei den Auslasswellen. Die Verstellung wird vom Motormanagement über den gesamten Drehzahlbereich vorgenommen, um so Drehmoment, Leistung und Verbrauch zu optimieren. Die VCT-Einheiten reagieren mit bis zu 150 Grad pro Sekunde etwa dreimal so schnell wie die entsprechenden Verstellglieder beim Vorgänger.

### **Einzigartiger Jaguar Sound im XFR**

Das Auspuffgeräusch der beiden XFR-Modelle wurde passend zum höheren Drehmoment im unteren Drehzahlbereich kraftvoller und tiefer gestaltet. Bei höheren Touren mischt sich der Ansaugton mit dem Fauchen des Auspuffs zum charakteristischen Jaguar Sound.

Ein aktives Klappensystem und ein auf der Rückseite des Motors angebrachter Akustikfilter sorgen dafür, dass die sportliche Gangart mit einem vom Rennsport inspirierten Sound prickelnd untermalt wird. Der Filter wird vom Motormanagement so gesteuert, dass die Motorgeräusche nur bei zügigem Fahrstil in den Innenraum dringen. Eine speziell ausgelegte Ansauganlage erzeugt zugleich den vollen



Achtzylindersound – den Motoren mit Kompressor in der Regel nicht produzieren.

### **Neuer 3,0 Liter V6 Benziner als idealer Partner für neuen Allradantrieb**

Als jüngster Neuzugang der Motorenpalette für die XF Limousine betrat Ende 2012 ein 3,0 Liter V6 Benziner mit Kompressor die Bühne. Bei 6.500 Umdrehungen setzt er 250 kW (340 PS) frei; das Drehmomentmaximum von 450 Nm ist im Drehzahlpektrum zwischen 3.500 und 5.000 Umdrehungen abrufbereit. Der über vier obenliegende Nockenwellen gesteuerte Motor teilt sich nicht nur die aus Aluminium bestehende Grundarchitektur mit dem 5,0 Liter V8. Auch die doppelte variable Ventilsteuerung (DIVCT), die strahlgeführte und zentrale Benzin-Direkteinspritzung (150 bar) sowie optimal platzierte Zündkerzen übernimmt der V6 vom größeren Bruder. Die genannten High-Tech-Features und eine hohe Verdichtung von 10,5:1 optimieren über das gesamte Drehzahlband die Leistungsabgabe und Effizienz des Triebwerks.

Im 90-Grad-„V“-Ausschnitt des neuen Motors haben die Jaguar Ingenieure einen Kompressor postiert, der noch kompakter als sein Gegenstück im V8 baut und an einen wassergekühlten Ladeluftkühler angeschlossen ist. Ein Novum des 3,0 Liter V6 ist die Motormanagement-Software von Bosch: Sie regelt die Ladedrucksteuerung um 20 Prozent effizienter als die frühere Anlage. Des Weiteren profitiert der exzellente „Rundlauf“ von zwei an beiden Enden der Kurbelwelle angebrachten und gegenläufig rotierenden Ausgleichsgewichten – so haben die Jaguar Ingenieure eine Laufkultur auf dem Niveau des Achtzylinders erreicht.

Der neue 3,0 Liter V6 Kompressor beschleunigt den Jaguar XF in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Der Verbrauch beträgt 9,6 Liter/100 Kilometer, entsprechend 224 g/km CO<sub>2</sub>.

### **Neuer Allradantrieb greift auf große Expertise von Land Rover zurück**

Der Kompressor-Motor ist dank seiner hohen spezifischen Leistung von 113,5 PS pro Liter prädestiniert für die Allianz mit dem seit Winter 2012/13 für die XF Limousine optional lieferbaren Allradantrieb. Sichert er doch auch auf losem Untergrund und aus



unteren Drehzahlregionen heraus eine nahtlose und zugleich kultivierte Leistungsentfaltung. Der Verbrauch liegt mit 9,8 Liter/100 km ( $\approx 229 \text{ g/km CO}_2$ ) ebenso nur geringfügig über dem der Heckantriebs-Variante wie die Beschleunigung in 6,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Der von Jaguar unter Einbeziehung der großen Expertise von Land Rover entwickelte Allradantrieb erhöht das Einsatzspektrum des Jaguar XF speziell auf Eis und Schnee entscheidend. Damit reagierte das Unternehmen auf Anfragen von Kunden, die sich noch mehr Sicherheit unter allen Wetterverhältnissen wünschen, ohne auf die Jaguar-typischen Stärken in punkto Dynamik und Fahrkomfort verzichten zu müssen.

Einziges optisches Differenzierungsmerkmal zu den konventionell angetriebenen Brüdern ist ein „AWD“-Schriftzug auf dem Kofferraumdeckel.

#### **Leitmotiv bei der Entwicklung: Keine Abstriche bei Komfort und Fahrdynamik**

Ein Leitmotiv während der Entwicklung des neuen Allradsystems lautete: Egal unter welchen Bedingungen – es darf keinerlei Abstriche in punkto Abrollkomfort und Agilität geben. Sprich: Der Jaguar XF AWD sollte den gleichen Fahrspaß bieten wie sein nur zweiradgetriebenes Schwestermodell.

Um den Reiz eines heckgetriebenen Jaguars auch im Allrad-Modell zu konservieren, leitet das System auf trockener Fahrbahn das gesamte Drehmoment in Richtung Hinterachse. Eine Einstellung, die gegenüber einem permanenten Allradantrieb auch effizienzsteigernd wirkt. Nur beim Anfahren wird bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h kurzzeitig auch Drehmoment auf die Vorderräder geführt, um zügiges Beschleunigen aus dem Stand zu gewährleisten. Darüber hinaus überwachen die Steuergehirne und Sensoren permanent die Grip-Werte, die Lenkbewegungen und die Gaspedalstellung. Um – falls sich Schlupf andeutet – über eine im Verteilergetriebe untergebrachte Lamellenkupplung blitzschnell und proaktiv den Kraftfluss zur Vorderachse zu regeln.



### **Der „aktive“ Allradantrieb reagiert proaktiv**

Ohnehin sind die Kontroll-Algorithmen des aktiven Allradantriebs von Jaguar darauf trainiert, nicht erst beim Auftreten von Schlupf einzugreifen, sondern abreißende Haftung schon im Ansatz zu erkennen. Daher wird – wann immer sich eine potentiell instabile Fahrsituation anbahnt – präventiv Drehmoment nach vorne verlagert. Folge: Der Jaguar XF AWD bietet die volle Sicherheit eines Allradantriebs, ohne den dynamischen Fahreindruck einer Heckantriebslimousine einzubüßen.

Durch die Vernetzung mit der Jaguar Drive Control™ eröffnet sich die Anwahl von drei Fahrprogrammen: Normal, Dynamic und Winter. Im Winter-Modus wählt das Verteilergetriebe als Normalstellung eine Kraftverteilung von 30:70. Erfordern es die Verhältnisse, können maximal bis zu 50 Prozent des Drehmoments der Vorderachse zugeteilt werden. Die Verlinkung mit der dynamischen Stabilitätskontrolle (DSC) und dem ABS erlaubt zusätzlich das gezielte Abbremsen einzelner Räder sowie eine unterschiedliche Drehmomentverteilung auch zwischen Rädern einer Achse.

Im Dynamik-Modus werden die Gaspedalreaktionen „schärfer“; das Getriebe schaltet schneller herunter und dreht die einzelnen Gänge bis an den „Roten Bereich“ aus. Zugleich werden bei mit Adaptive Dynamics ausgestatteten Modellen die Dämpfer straffer gestellt, wodurch sich die Seitenneigung in Kurven weiter verringert und das Handling noch agiler und präziser wird. Ansonsten arbeitet der Allradantrieb im Dynamik-Modus mit den exakt gleichen Kennfeldern wie im „Normal“-Programm.

### **Allradsystem erforderte einige Umbauten im Vorderbau**

Um den neuen Allradantrieb im Vorderbau der Jaguar XF unterbringen zu können, waren Modifikationen an der Architektur nötig. Unter anderem ein modifiziertes Gehäuse für die Achtstufenautomatik, um so das Verteilergetriebe samt darin integrierter aktiver Kupplung optimal anflanschen zu können. Die nasse Lamellenkupplung leitet bedarfsgerecht („torque on demand“) Drehmoment an eine zusätzliche vordere Kardanwelle, die vorderen Halbwellen und das Vorderachs-Differential. Den exakten Drehmoment-Mix zwischen Vorder- und Hinterachse



bestimmt das Verteilergetriebe-Kontrollmodul (TCCM), das permanent die Fahrbahnreibwerte (den „Grip“) und die Kommandos des Fahrers (Lenkeinschlagwinkel, Gaspedalstellung) überwacht und auswertet.

Weitere Änderungen umfassten einen modifizierten vorderen Hilfsrahmen, einen neuen Querträger, neue gekapselte Motoraufhängungen und -lager, einen anders geführten Auspuffstrang und eine modifizierte hintere Kardanwelle. Ein Beispiel für cleveres Packaging sind die durch die Ölwanne des Motors führenden vorderen Antriebswellen – sie sorgen für einen tiefen Schwerpunkt und einen niedrigen Einbau des Motors.

### **Geräuschdämm-Paket für den Kardantunnel und verstärkte Leitungen**

Zwecks reibungsloser Kommunikation mit dem Verteilergetriebe erhielt der V6-Motor selbst ein neu programmiertes Steuergerät; auch Benzinleitungen, Bremsschläuche und Kühlluftöffnungen wurden angepasst. Um die von den heckgetriebenen Jaguar Modellen gewohnten Geräuschemissionen auch bei den Allrad-Typen niedrig zu halten, spendierte ihnen Jaguar einen neuen Motorunterboden, ein optimiertes Hitzeschild und eine speziell abgestimmte Geräuschdämmung für den Kardantunnel.

Zur Bewahrung der bekannt hohen Fahrdynamik einer Jaguar Limousine modifizierten die Ingenieure darüber hinaus eine Reihe von Fahrwerkskomponenten. Hochdruck-Schläuche für die Servolenkung und ein neues Lenkhebel-Design beschenken den Allrad-Varianten ein Einlenkverhalten und Rückmeldungen im Charakter der heckgetriebenen Limousinen. Neu abgestimmte Feder/Dämpfer-Pakete samt Querstabilisatoren an der Vorder- und ebenfalls feingetunte Federn und Dämpfer an der Hinterachse runden die Maßnahmen ab. Zu denen auch eine neu kalibrierte (optionale) Software für das adaptive Dämpfersystem Adaptive Dynamics zählt.

### **Achtstufen-Automatik von ZF für alle Motorvarianten**

Die anfangs nur für die XF Diesel-Modelle erhältliche Achtstufen-Wandlerautomatik (8HP) von ZF kommt seit Modelljahr 2013 in allen Antriebskonfigurationen zum Einsatz. Von den hauseigenen Ingenieuren auf den spezifischen Einsatz im Jaguar XF



und XF Sportbrake nochmals feinabgestimmt, stellt diese Neuentwicklung auf dem Getriebesektor sowohl eine bessere Beschleunigung als auch einen abgesenkten Verbrauch in Aussicht. Gangwechsel werden in nur 200 Millisekunden – und damit vier Mal schneller als der menschliche Herzschlag in Ruhelage – abgewickelt. Dank modernster Schaltmimik über Schaltwippen am Lenkrad sind auch mehrfache Gangwechsel – darunter das blitzschnelle Runterschalten vom achten bis in den zweiten Gang – problemlos möglich.

Der forcierte Einsatz von Leichtbaumaterialien ließ das Gewicht der Automatik nicht über jenes der früheren Sechsstufen-Automatik ansteigen. Zugleich senkten die kleineren Gangsprünge und die größere Gesamtspreizung den Verbrauch gegenüber der Sechsstufen-Konstruktion um im Schnitt elf Prozent.

### **Jaguar XFR-S mit „Quickshift“-Getriebe aus dem neuen F-TYPE**

Der Jaguar XFR-S besitzt exklusiv eine für den neuen Jaguar F-TYPE entwickelte Version mit nochmals verkürzten Schaltzeiten. Erreicht wurde dies auch durch eine kurze und zeitlich präzise bestimmte Rücknahme des Drehmoments beim Hochschalten. Dabei nutzt die „Quickshift“ die Trägheit des Motors aus, um den Gangwechsel besonders kurz und flüssig zu gestalten sowie ein positives Beschleunigungsgefühl zu erzeugen.

Beim Herunterschalten führt das System automatisch ein kurzes Zwischengasmanöver aus, um die Drehzahl optimal anzugleichen. Diese Funktion gestattet auch das sehr schnelle und mehrfache Herunterschalten während starker Bremsmanöver.

Beim Durchfahren einer Kurve hält die Automatik die Übersetzung bei, um den passenden Gang am Kurvenausgang bereit zu haben. Ferner erkennt sie ein schnelles Wechseln der Drosselklappenstellung, wenn der Fahrer eine Reihe von zügigen Überholmanövern ausführt. Anstatt hochzuschalten, behält der Automat dann in Vorbereitung auf ein mögliches weiteres Beschleunigen zunächst einen niedrigeren Gang bei.



### **Intelligente Stopp-Start-Automatik**

Das mittlerweile ebenfalls zur Serienausrüstung aller XF-Modelle gehörende Jaguar Intelligent Stop/Start-System schaltet den Motor binnen 300 Millisekunden ab und spart so zwischen fünf und sieben Prozent Diesel oder Benzin. Anders als konventionelle Starthelfer kann es jedoch den Motor schon vor dem endgültigen Halt, sozusagen in der finalen Segelphase, abstellen. Ein Doppel-Relais-Anlasser, ein Kurbelwellen-Sensor, eine zweite Batterie, ein auf Druck gehaltenes Einspritzsystem und ein Impulsspeicher für das Hydrauliköl der Automatik machen es möglich.

Der Hydraulische Impulsspeicher (HIS) versorgt die zum Anfahren benötigten Schaltelemente des Getriebes mit Hydrauliköl, das in einem kleinen, stets gut gefüllten Reservoir im Getriebegehäuse vorgehalten wird. Beim Neustart wird dessen Inhalt mittels Federkraft ins System gepresst, was gegenüber einer leistungskräftigeren Ölpumpe oder einer elektrischen Zusatzpumpe die eindeutig cleverere Lösung ist, spart sie doch zusätzlich zum Stop/Start-System noch mal bis zu fünf Prozent ein.

Segensreich wirkt sich die intelligente Anlage zum Beispiel dann aus, wenn eine Ampel früher als erwartet auf Grün springt oder sich vor einem belebten Kreisverkehr plötzlich doch eine Lücke auftut. In solchen „Change of mind“-Situationen reagiert ein konventionelles System langsamer und weniger energieeffizient – müssen doch Motor und Fahrzeug erst ganz abgestellt sein, ehe ein Neustart gelingt. Der neue Jaguar Starthelfer reagiert schneller und flexibler – und sorgt so gegenüber einem konventionellen System für eine 40 Prozent zügigere Beschleunigung nach dem Neustart und für die bereits erwähnten Verbrauchseinsparungen.

### **Chassis und Fahrwerk**

- **Aufhängungen vom Sportwagen Jaguar XK/XKR abgeleitet**
- **XFR/XFR-S mit elektronischem Hinterachsdifferential und Aktiv-Fahrwerk**
- **Radgrößen zwischen 17 und 20 Zoll**



Bei Jaguar ist es gute Tradition, den Kunden ein Höchstmaß an Fahrspaß zu bieten. XF und XF Sportbrake verbinden den Komfort und die Kultiviertheit einer Luxuslimousine und eines Premium-Kombis mit der Haftung, dem Reaktionsvermögen und der Stabilität eines Sportwagens. Möglich machen dies die steife Karosserie, die großzügigen Spurweiten, die direkt ausgelegte Lenkung sowie darauf abgestimmte Radaufhängungen und Bremsen. Das Ergebnis ist ein dynamischer Charakter, der den sportlich ambitionierten Fahrer ins Zentrum des Geschehens setzt.

Die verwindungsfeste Karosserie bürgt für ein hervorragendes Handling, eine hohe Lenkpräzision und exakte Fahrwerksreaktionen. Die hohe Torsionssteifigkeit bildet eine hervorragende Basis für das Fahrwerk, das vom Sportwagen XK abgeleitet, jedoch umfassend weiter entwickelt wurde. Die mit einem hohen Aluminiumanteil aufwartende Vorderradaufhängung an ungleich langen Dreiecksquerlenkern und die Mehrlenker-Hinterachse sind zugunsten einer hohen Richtungsstabilität sowie niedriger Geräusche und Vibrationen an Hilfsrahmen befestigt. Bei starkem Bremsen wird so zugleich der Eintaucheffekt an der Vorderachse unterdrückt.

Bei Testfahrten auf dem Nürburgring, dem Hochgeschwindigkeitsoval von Nardò in Süditalien und kurvenreichen Landstraßen in Nord-Wales erfuhr das Fahrwerk des Jaguar XFR-S ein professionelles Feintuning. Wichtigste Ergebnisse: Eine an der Vorder- und Hinterachse um jeweils 30 Prozent höhere Quersteifigkeit, eine an die Anlage im neuen Jaguar F-TYPE angelehnte - und somit extrem präzise und spontan reagierende - Lenkung sowie geschmiedete 20 Zoll Felgen "Varuna" mit im Vergleich zum Jaguar XFR nochmals zehn Millimeter breiteren Pirelli Reifen.

#### **Innen belüftete Scheibenbremsen im XL-Format an allen vier Rädern**

Die groß dimensionierten und innen belüfteten Scheibenbremsen haben an der Vorderachse das Format 355 x 20 Millimeter, an der Hinterachse 326 x 20 Millimeter. Beim XFR/XFR-S kommen sogar 380 x 26 mm große Bremsscheiben vorne und 376 x 26 mm große Bremsscheiben hinten mit silbergrauen (XFR-S: roten) Sätteln und "R"





Emblem zum Einsatz. Sie werden über spezielle Kanäle am Unterboden zusätzlich mit Frischluft versorgt.

Die ebenfalls extrem steife Pedalbox fördert ein klar definiertes Pedalgefühl. Der Bremskraftverstärker ist auf ein sehr progressives Ansprechverhalten ausgelegt und vermeidet so allzu heftige Reaktionen beim ersten Druck auf das Pedal.

Mittlerweile für einen neuen Jaguar fast schon selbstverständlich ist die elektronische Parkbremse auf der Mittelkonsole. Beim Einlegen der Fahrstufe D wird sie automatisch gelöst. Erfordert es die Situation, kann sie aber jederzeit auch manuell bedient werden.

### **Servolenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Übersetzung**

Alle Jaguar XF und XF Sportbrake besitzen eine Servolenkung mit geschwindigkeitsabhängiger, variabler Übersetzung. Vorteile einer solchen Lösung sind reduzierte Lenkkräfte beim Rangieren und eine größere Lenkpräzision bei höheren Geschwindigkeiten. Weiterhin legen die Jaguar Entwickler Wert auf eine deutlich spürbare Mittenzentrierung bei Geradeausfahrt und - vor allem bei den Dieseln - angenehm niedrige Bedienkräfte bei langsamer Fahrt.

Je nach Motorisierung steht der XF/XF Sportbrake auf 17 (2,0 L Turbo, 2.2 L Diesel und 3.0 L V6 Diesel), 18 (3.0 L V6 Diesel S und 3.0 L V6 Kompressor), 19 (3.0 L V6 Kompressor AWD) oder 20 Zoll großen Rädern für den XFR und XFR-S. Optional sind Reifengrößen bis 20 Zoll auch für alle übrigen Modelle erhältlich.

Zu den aktiven Fahrassistenzsystemen gehören ein Notfall-Bremsassistent (EBA), elektronische Bremskraftverteilung (EBD), Antiblockiersystem (ABS), elektronische Traktionskontrolle, zweistufige dynamische Stabilitätskontrolle (DSC), eine Kurven-Bremssteuerung (CBC) und eine Motordrehmomentregelung (EDR). Abgerundet wird dieses Paket durch die so genannte "Understeer Control Logic". Mit Hilfe dieses Regelkreises wird bei einsetzendem Untersteuern durch gezielte Eingriffe ins Motormanagement und Bremssystem die Haftung der Vorderräder erhöht.



### **Zweistufiges DSC erlaubt ein sportliches Fahrerlebnis**

Das zweistufige DSC ähnelt dem System im Jaguar XK. Es kombiniert die normale, beim geringsten Anzeichen von Schlupf in Aktion tretende Funktion mit "TracDSC". Es ist ein Programm, das leichten Schlupf erlaubt und so ein sportlicheres Fahrerlebnis fördert. Auch auf tiefem und aufgeweichtem Untergrund lässt es durchdrehende Antriebsräder zu: wichtig zum Beispiel bei Fahrten mit Schneeketten.

In allen XF-Versionen lässt sich durch längeres Drücken der DSC-Taste das System aber auch ganz abschalten. Falls es die Bedingungen erlauben, kann dann ein erfahrener Pilot das im Fahrwerk steckende Potenzial besonders gründlich ausschöpfen.

### **Notfallbremse geht beim schnellen Gaspedallupfen in den Alarmmodus**

Neben einer konventionellen Geschwindigkeitsregelanlage hat Jaguar optional für alle XF Modelle auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC - Adaptive Cruise Control) mit intelligenter Notbremsfunktion (IEB) im Angebot. Sie passt bei Annäherung an einen langsameren Vordermann die Geschwindigkeit ohne Zutun des Fahrers automatisch an, sendet eine akustische und optische Warnung ins Cockpit, spannt die Gurte und reagiert bei einem abruptem Lösen des Gaspedals mit einem Anheben des Drucks in den Hydrauliköl-Speichern. So ist das System optimal auf eine mögliche Vollbremsung vorbereitet. Ist eine Kollision nicht mehr zu vermeiden, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet. Des Weiteren wird bei einem scharfen Bremsmanöver die Warnblinkanlage automatisch aktiviert.

### **Elektronisch gesteuertes Differential für den XFR**

Adaptive Dynamics und Active Differential Control (ADC) heißen die Zauberworte zweier Systeme, die im Jaguar XFR und seinem noch stärkeren Bruder XFR-S serienmäßig an Bord sind.



Die aktive Differentialsteuerung ADC bietet einen breiteren Regelbereich als ein herkömmliches, rein mechanisches Differential, da sie elektronisch, stufenlos und sehr sensibel von Vollsperrung auf freies Handling schalten kann.

ADC kann darüber hinaus die Sperrkraft und damit die exakte Weiterleitung der Antriebskraft an jedes Antriebsrad je nach Straßenzustand und anliegender Motorleistung steuern. Die sensiblen Reaktionen optimieren die Traktion an jedem Rad, verbessern die Haftung auf rutschigem Untergrund und erhöhen die Kurvenstabilität wesentlich. ADC beeinträchtigt weder die Laufruhe noch die Stabilität – während ein herkömmliches Differential die Stabilität vor allem bei vollem Leistungseinsatz schmälern kann, worauf der Fahrer korrigierend eingreifen muss. Und noch ein wichtiger Unterschied: Während ein mechanisches Differential permanent aktiv ist, schaltet sich das ADC-System der Jaguar ab, wenn es nicht benötigt wird. Es erzeugt also kein unerwünschtes Untersteuern oder lästige Vibrationen bei Langsamfahrt.

Das Differential besitzt einen Elektromotor und eine Kugelmechanik, die über eine Mehrscheibenkupplung die Antriebskraft stets zu dem Rad mit der besseren Traktion leitet. Die Mehrscheibenkupplung verhindert übermäßigen Schlupf und unterscheidet sich grundlegend von herkömmlichen Traktionssystemen, die auftretenden Schlupf gewöhnlich per Bremseneingriff regulieren.

### **Adaptives Fahrwerk regelt Dämpfer stufenlos und 100 Mal pro Sekunde**

Das adaptive Fahrwerk (Adaptive Dynamics) arbeitet mit fein ansprechenden Dämpfern, die sich permanent und automatisch an Straßenzustand und Fahrstil anpassen. Es ist seit Modelljahr 2012 auch für alle Diesel-Varianten des XF erhältlich.

Anstelle von nur zwei definierten Einstellungen – weich für hohen Fahrkomfort und hart für sportlichen Einsatz – gleicht Adaptive Dynamics die Dämpfereinstellung an jeden Fahrzustand stufenlos an. Denn das System arbeitet mit einer stufenlos progressiver wirkenden Dämpferkurve und sorgt so für ein stets komfortables und sportliches Fahrverhalten bei zugleich extrem präzisem Handling.



Adaptive Dynamics steuert vor allem die Neigungs-, Roll- und Nickbewegungen der Karosserie um die drei Achsen. Etwa 100 Mal pro Sekunde werden die Bewegungen analysiert, um jeden Dämpfer optimal anzupassen und so eine konstante Karosserielage beizubehalten. Auch die aufgrund des Lenkeinschlags zu erwartende Rollrate wird 100 Mal pro Sekunde geprüft und die Dämpferrate zur Unterbindung dieser Bewegung entsprechend verändert. Zusätzlich werden die bei Beschleunigungs- und Bremsmanövern auftretenden Nickbewegungen kompensiert.

Darüber hinaus überwacht Adaptive Dynamics 500 Mal pro Sekunde die Radfederwege und erhöht die Dämpferrate, wenn sich ein Rad dem Ende seines Federweges nähert. Gleichzeitig erkennt das System das Springen eines Rades auf schlechten Straßen und ändert die Dämpfung, damit es sich sofort wieder beruhigt.

### **Dynamic-Modus eröffnet extrem sportliche Charakteristik**

Jaguar XFR und XFR-S bieten einmalige Handlingeigenschaften in ihrer Klasse. Schaltet der Fahrer das DSC (elektronische Stabilitätskontrolle) aus und über den JaguarDrive Control™ in den Dynamic-Modus, ergibt sich eine betont fahrerorientierte, sportliche Charakteristik. Der Dynamic-Modus ändert die Reaktionen von Drosselklappe und Fahrwerk sowie die Getriebeparameter – und zusätzlich die Reaktionen des Adaptive Dynamics Systems. Die Kombination aus ADC und Dynamic-Modus erlaubt bei abgeschaltetem DSC ein kontrollierbares Übersteuern bei hohem Leistungseinsatz. Sie verbessert außerdem die Stabilität bei plötzlichen Spurwechseln und hohem Tempo und reduziert den Bremseneingriff, den ambitionierte Fahrer häufig als störend empfinden.

### **Karosserie und Sicherheit**

- **Hochfeste Stahlsorten bilden Sicherheitsgürtel um den Fahrgastraum**
- **Tote-Winkel-Warnsystem auf Radar-Basis**
- **"Aktive" Motorhaube für bestmöglichen Fußgängerschutz**



Die extrem sichere Passagierzelle des Jaguar XF und XF Sportbrake erfüllt die aktuell anspruchsvollsten Anforderungen beim Seiten- und Überschlagtest.

Um diese hohe Schutzwirkung aufzubauen, verwendet Jaguar vor allem im oberen Bereich der Karosserie hochfeste Stahlsorten. Darunter Stähle mit einem hohen Kohlenstoffgehalt, warm umgeformte Dual-Phasen-Borlegierungen und so genannte bake-hardening steels – hochfeste Mehrphasen-Stähle, die erst unter Hitzeeinwirkung ihre endgültige Festigkeit erreichen. Alle zusammen bilden rund um die Fahrgastzelle eine Art Sicherungsgürtel. Zum optimalen Schutz bei einem Seitencrash setzt Jaguar im Bereich der Türschweller extrem festen Dual-Phasenstahl der Klasse DP600 ein.

### **Schlanke Dachsäulen verbessern die Sicht**

Diese hochfesten Stähle verbinden nicht nur hohe Steifigkeit mit niedrigem Gewicht, sie bieten auch einen herausragenden Schutz gegen Korrosion. Zudem erlauben sie besonders schlanke A- und B-Säulen, was die Sicht nach draußen und den Zugang zum Innenraum verbessert.

Weitere Verbesserungen betreffen direkt den Fertigungsprozess im Produktionswerk Castle Bromwich. So glänzt der Jaguar XF mit extrem schmalen und regelmäßigen Karosseriefugen. Zudem wurde die Reparaturfreundlichkeit optimiert: Nach harmlosen Kollisionen auftretende Schäden sind schnell und damit günstig zu beheben, was positive Auswirkungen auf die Versicherungseinstufungen und die Betriebskosten hat.

### **Einer der leisesten Vertreter seiner Klasse**

Die hohe Fertigungsgüte stärkt zusätzlich jene Eigenschaft, die Hersteller englischer Premium- und Luxusfahrzeuge gerne mit "refinement" beschreiben. Dank der verwindungssteifen Karosserie, den kultivierten Triebwerken und der Eliminierung sämtlicher möglicher Lärmquellen zählt der neue Jaguar zu den leisesten Vertretern seines Segments.

Thema passive Sicherheit: Alle XF und XF Sportbrake werden ab Werk mit zweistufig auslösenden Fahrer- und Beifahrerairbags sowie Seiten- und Kopfairbags ausgeliefert.



Sensoren erkennen die Statur der vorn sitzenden Passagiere und unterstützen so die optimale Wirkungsweise der Airbags. Die Belegungserkennung registriert auch einen nicht genutzten Beifahrerplatz – und löst den Luftsack bei einem Unfall erst gar nicht aus. Zusätzlichen Schutz für die Frontpassagiere spenden aktive Kopfstützen zum Schutz vor dem gefürchteten Schleudertrauma sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer.

Vordere und hintere Einpark-Sensoren sowie eine auf Wunsch lieferbare Rückfahrkamera erleichtern das Einparken. Ihr farbiges Bild wird beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch auf den Touchscreen-Monitor projiziert. Beim Einschlag der Vorderräder werden auf dem Bildschirm zusätzlich Führungslinien angezeigt, die den Weg des Fahrzeugs vorauszeichnen.

### **Piktogramme im Außenspiegel warnen vor Autos im Toten Winkel**

Als weiteres technologisches Highlight offeriert Jaguar optional das "Blind Spot Monitor"-System. Im Gegensatz zu anderen Tote-Winkel-Überwachungen stützt es sich weder auf Mini-Kameras noch Ultraschall, sondern auf zwei im hinteren Stoßfänger platzierte Radarsensoren. Meldet einer von beiden ein unsichtbares Objekt im so genannten "Toten Winkel", erscheint im rechten oder linken Außenspiegel ein Warnsignal in Form eines gelben Piktogramms.

Das über das CANBUS-Netzwerk des Autos gesteuerte System wird ab einer Geschwindigkeit von 16 km/h aktiv und überwacht kontinuierlich einen Bereich von 2,5 Metern neben und 7,0 Metern hinter dem Auto.

### **Automatisch angehobene Motorhaube senkt Fußgänger-Risiko**

Der Jaguar XK war schon 2005 das weltweit erste Auto mit einem so genannten "deployable bonnet"-System - ein pyrotechnisches System, das die Motorhaube bei einem Fußgängeraufprall automatisch auslöst und so einen Puffer zum Motorraum schafft. Mit Blick auf ein Fünfsterne-Resultat im Euro NCAP-Test und der maximal möglichen Dreisterne-Wertung im Unterkapitel Fußgängerschutz rüstet Jaguar auch den XF und XF Sportbrake serienmäßig mit einer aktiven Motorhaube aus.



Die pyrotechnischen Auslöser sorgen für einen zusätzlichen, exakt 120 Millimeter dicken Puffer zwischen der 13 Kilogramm schweren Aluminium-Haube und den harten Teilen des Motors. Die beiden von Bosch gelieferten Beschleunigungs-Sensoren sind im vorderen Stoßfänger, das Steuergerät – getrennt von den Airbag-Regelkreisen – im vorderen linken Fußraum untergebracht.

### **Reaktionszeit auf 20 Millisekunden beschränkt**

Das Rechengehirn muss in extrem kurzer Zeit sehr komplexe Entscheidungen treffen. Denn es vergehen nur 55 Millisekunden vom ersten Kontakt eines Fußgängers mit dem Auto und dessen Aufprall auf die Haube. Die Sensoren senden ihre Signale binnen 20 Millisekunden, die Aktuatoren stellen daraufhin die Haube in 30 Millisekunden auf.

Die "Pop-up"-Haube ist bei Geschwindigkeiten zwischen 20 und 45 km/h aktiv. Sensoren und Rechengehirn können dabei unterscheiden, ob ein Kontakt mit einem Fußgänger oder anderen Objekten wie zum Beispiel einer Straßenlaterne stattfindet. Im letzten Fall bleibt die Haube in ihrer Ruheposition.

### **Designer freuen sich über 70 Millimeter niedrigere Motorhaubenkante**

Die innovative Lösung hat neben dem großen Sicherheitsgewinn für Fußgänger noch einen zweiten Vorteil, über den sich vor allem die Jaguar Designer freuen: Sie konnten die Vorderkante der Motorhaube 70 Millimeter weiter nach unten ziehen und so die sportliche Optik ohne Kompromisse beibehalten.

Auch in Sachen Nachhaltigkeit hat die XF-Baureihe Einiges zu bieten: So verbaut Jaguar in jedem Modell 17 Kilogramm an recycelten Kunst- und 24 Kilogramm Material aus nachwachsenden Rohstoffen. Zugleich ist der XF komplett frei von Quecksilber.

### **Umfassende Garantien**

Jaguar bietet für alle seine Fahrzeuge ein umfangreiches Garantie- und Servicepaket. Es beinhaltet eine Dreijahres-Garantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Garantie



auf den Lack, eine Sechs-Jahres Garantie gegen Durchrosten und eine dreijährige Mobilitätsgarantie.

Weitere Informationen erhalten Sie unter: <http://de.media.jaguar.com>

Pressekontakt:

Andrea Leitner-Garnell

Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 – 162

[aleitner@jaguarlandrover.com](mailto:aleitner@jaguarlandrover.com)

\*Jaguar XF 2.0 Liter Turbo (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 11,6 - außerorts 6,1 - kombiniert 8,1; CO<sub>2</sub>-Emission 189 g/km)

Jaguar XF 2.2 Liter Diesel (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 6,1 - außerorts 4,5 - kombiniert 5,1; CO<sub>2</sub>-Emission 135 g/km)

Jaguar XF 3.0 Liter V6 Diesel (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 7,5 - außerorts 5,0 - kombiniert 6,0; CO<sub>2</sub>-Emission 159 g/km)

Jaguar XF 3.0 Liter V6 Diesel S (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 7,5 - außerorts 5,0 - kombiniert 6,0; CO<sub>2</sub>-Emission 159 g/km)

Jaguar XF 3.0 Liter V6 Kompressor (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 13,9 - außerorts 7,0 - kombiniert 9,6; CO<sub>2</sub>-Emission 224 g/km; AWD: Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 14,2 - außerorts 7,2 - kombiniert 9,8; CO<sub>2</sub>-Emission 229 g/km )

Jaguar XF 5.0 Liter V8 Kompressor R (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 16,9 - außerorts 8,6 - kombiniert 11,6; CO<sub>2</sub>-Emission 224 g/km)

Jaguar XF 5.0 Liter V8 Kompressor R-S (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 16,9 - außerorts 8,6 - kombiniert 11,6; CO<sub>2</sub>-Emission 224 g/km)





Verbrauchs- und Emissionswerte XF, XJ, XK, inklusive R-Modelle:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 12,3 - 5,1 l/100km

CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 292 - 135 g/km

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-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](http://www.dat.de) verfügbar.