

Der Jaguar XE: modern, sparsam und dynamisch

- Der Jaguar XE: Das Fahrerauto im Premium-Mittelklasse-Segment
- Zu 75 Prozent aus Aluminium gefertigte Karosserie – Novum in seiner Klasse
- Dynamisches Design mit klassischer Heckantriebs-Optik
- Kompakteste, leichteste und verwindungssteifste Limousine der Jaguar Geschichte
- Mit einem C_w -Wert von 0,26 aerodynamischster Jaguar aller Zeiten
- Aluminium-Doppelquerlenkerachse vorn und Aluminium-Integral-Hinterachse für präzises Handling und sportlichen Abrollkomfort
- Hocheffizienter 2,0 Liter Ingenium Diesel mit 120 kW (163 PS)* und einem Verbrauch von 3,8 l/100 km (analog 99 g/km CO₂)
- Topmodell Jaguar XE S mit 250 kW (340 PS) starkem 3,0 Liter V6 Kompressormotor beschleunigt in 5,1 Sekunden von 0-100 km/h
- Allradantrieb in Kombination mit 132 kW (180 PS) starkem Ingenium Turbodiesel
- Manuelles Sechsgang- und Achtstufen-Automatikgetriebe mit Jaguar Sequential Shift
- Elektromechanische Servolenkung kombiniert exaktes und spontanes Ansprechen mit Verbrauchseinsparungen von bis zu drei Prozent
- Intuitiv zu bedienendes InControl Infotainment-System mit 8" Touchscreen
- Weltpremiere der Jaguar All-Surface Progress Control: ein revolutionäres System, das auch auf rutschigem Untergrund bis Tempo 30 maximale Traktion garantiert
- Jaguar Drive Control mit den Modi Eco, Normal, Winter und Dynamic
- Stereo-Kamera-Technologie ermöglicht autonome Notbremsungen, Spurwechselwarnung, Verkehrszeichenerkennung und adaptive Fernlicht-Assistenz
- Aufmerksamkeitsassistent erkennt Müdigkeit und nachlassende Konzentration
- Laser Head-Up-Display für hoch auflösende Farbgraphiken
- Aktive Motorhaube für optimalen Fußgängerschutz
- 3-Jahre Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Inspektionen



Der Jaguar XE in Kürze

Der im Juni 2015 neu in Deutschland eingeführte Jaguar XE setzt als Sportlimousine neue Zeichen in der Premium-Mittelklasse. Seine Leichtbaukonstruktion, das stromlinienförmige Design, das luxuriöse Interieur und das agile Handling bleiben der Vision des Jaguar Gründers Sir William Lyons treu: „*The car is the closest thing we will ever create to something that is alive* – zu Deutsch: „*Unter den jemals von uns geschaffenen Dingen ist das Auto dasjenige, das etwas Lebendigem am nächsten kommt.*“

Der heckgetriebene Jaguar XE - DAS Fahrerauto in der Premium-Mittelklasse - nutzt als erstes Fahrzeug dieses Segments ein weitgehend aus Aluminium gefertigtes Monocoque. Die extrem robuste und zugleich leichte Struktur ist in Kombination mit den Aufhängungen – vordere Aluminium-Doppelquerlenkerachse und hintere Aluminium-Integral-Einzelradaufhängung – Garant für ein außergewöhnlich dynamisches Handling.

Jaguars lange Erfahrung in der Konstruktion und Fertigung von Aluminium-Karosserien beschert dem neuen XE niedrige Durchschnittsverbräuche und CO₂-Emissionen. Das mit dem neuen 2,0 Liter Turbodiesel der Ingenium Baureihe bestückte Modell begnügt sich mit 3,8 Litern/100 km, was 99 g/km CO₂ entspricht – neue Tiefstwerte für einen Jaguar.

Das andere Ende des Leistungsspektrums markiert die Topausführung Jaguar XE S – sie erledigt den Sprint von 0 auf 100 km/h in gerade einmal 5,1 Sekunden.

„Das Fahrerlebnis im neuen XE löst die vom verführerischen Design geweckten Erwartungen voll ein. Zur emotionalen Ansprache kommt ein hoher Grad an Effizienz – von der Aerodynamik bis zur hochmodernen Ingenium-Motorenfamilie.“

Kevin Stride, Programmdirektor, Jaguar XE

Mit dem „aluminiumleichten“ Jaguar XE debütierte auch die neue und modular aufgebaute Fahrzeug-Architektur von Jaguar Land Rover. Der lange Radstand von 2.835 Millimeter und die niedrige Sitzposition sorgen für ideale Proportionen und ein coupéartiges Profil.



Das Interieur besticht durch ein hohes Komfortniveau und großzügige Platzverhältnisse. Die in bester Jaguar Tradition sorgfältig ausgewählten und liebevoll verarbeiteten Materialien und Oberflächen verleihen dem Innenraum des neuen XE ein besonderes Flair. Das neue InControl Infotainment-System eröffnet mit dem 8“ großen Touchscreen-Display schnellen und intuitiven Zugang zu allen Funktionen sowie Apps für iOS und Android Smartphones.

Unter den Innovationen im Antriebsstrang ragt die im Jaguar XE weltweit zum ersten Mal eingesetzte All Surface Progress Control (ASPC) heraus. Das System ist das Produkt aus einer jahrzehntelangen Erfahrung von Jaguar Land Rover mit Off Road-Traktionshilfen und baut zum Beispiel auf einer schneebedeckten Fahrbahn bis zu Tempo 30 vollelektronisch Traktion auf – und zwar ohne dass der Fahrer dazu irgendein Pedal betätigen müsste.

Das neue Laser Head-Up-Display (HUD) ist kompakter und um fast ein Drittel leichter als Displays auf LED-Basis. Die in die Windschutzscheibe projizierten farbigen Graphiken - wie zum Beispiel zur Geschwindigkeit oder Routenführung – fallen dank hoher Auflösung selbst bei direkter Sonneneinstrahlung im Vergleich schärfer und kontrastreicher aus.

Jaguar setzt im neuen XE darüber hinaus als einer der ersten Hersteller eine hinter der Windschutzscheibe montierte Stereo Video-Kamera ein. Dieser State-of-the-art-Sensor stellt eine 3D-Darstellung des Fahrzeug-Vorfelds her und übernimmt die Funktion der „Augen“ für eine Reihe wichtiger Assistenzsysteme – wie den autonomen Notbremsassistenten und den Spurwechselwarner.

Der neue Jaguar XE ist nicht nur das bislang verwindungssteifste und aerodynamischste Modell des britischen Premium-Herstellers – er war zum Zeitpunkt seiner Vorstellung auch der erste Jaguar mit einer elektromechanischen Servolenkung (EPAS). Sie ist auf ein optimales Ansprechverhalten ausgelegt und verbraucht weniger Energie als ein hydraulisches System.

Und kein Jaguar wartete bislang mit so niedrigen Unterhaltskosten auf. Zugleich ist er auch der umweltverträglichste Vertreter der Marke mit dem Raubkatzen-Emblem.



Der neue Jaguar XE läuft in einem auf dem Areal des Land Rover-Stammwerkes Solihull neu errichteten Fertigungskomplex vom Band. Die im Rahmen einer Neuinvestition in Höhe von 1,9 Milliarden € errichteten XE-Anlagen sichern am Standort 1.700 neue Arbeitsplätze.

Die hohe Fertigungsqualität unterstreicht Jaguar mit der Garantie von 3 Jahren inkl. Inspektion bei unbegrenzter Kilometerleistung.

DAS XE MODELLPROGRAMM

Ob mit Betonung auf Luxus oder hohe Performance – die XE Palette bietet für jeden Geschmack und Fahrertyp das Passende. Die sportliche Limousine offeriert ihren Kunden eine Kombination aus reaktionsschneller Lenkung, geschmeidigem Abrollkomfort, gediegener Verarbeitung und durchzugsstarker Performance. Diese Attribute ergänzen ein perfekt proportioniertes Exterieur-Design und ein mit viel Liebe zum Detail gestalteter Innenraum. Fünf Ausstattungsvarianten – darunter die sportlich angehauchten Versionen XE R-Sport und XE S – stehen neben der Option Allradantrieb zur Wahl.

Pure:

Schon das Einstiegsmodell der XE Baureihe verfügt über ein glänzend schwarzes Finish für die Türverkleidungen und die sich von der Mitte der Frontscheibe nahtlos bis in die Türen durchziehende Blende - von den Jaguar Interieur-Designer aufgrund der Parallelen zu den Kommandobrücken italienischer Riva-Boote kurz „Riva Spange“ genannt.

Prestige:

Edles Taurus-Leder mit Kontrastnähten für die Sitze und eine phosphorblaue Ambiente Beleuchtung geben dieser XE-Linie einen modernen und progressiven Luxusanstrich. Die Mittelbahnen der luftgekühlten Sitze sind perforiert; die „Riva Spange“ und die Türtafeln tragen Oberflächen in gebürstetem Aluminium.



Portfolio:

Das luxuriöseste XE-Modell glänzt mit einer breiten Farbpalette für die serienmäßigen, mit einem Fischgrätmuster verzierten Windsor-Ledersitze. Instrumententräger und Türverkleidungen sind in einem zweifarbigen Kontrastton gehalten, zusätzlich veredelt durch farblich abgestimmte doppelte Kontrastnähte in Wagenfarbe. Die Aluminium-Applikationen tragen ein reliefartiges Oberflächenfinish.

R-Sport:

Die in dieser sportlich angehauchten Version des XE verwendeten Sportsitze in Luxtec mit Sitzflächen in Technical Mesh stechen durch ein technisches Gittergewebe für die Mittelbahnen heraus; auf Wunsch stehen auch zweifarbige Sitze im Kontrastton Jet/Red zur Wahl. „Riva Spange“ und Türabdeckungen sind aus einem lasergravierten Aluminium gefertigt; die Türeinstiegsleisten und das Sportlenkrad zieren „R-Sport“-Logos. Das Exterieur wird um einen dezenten Heckspoiler und chromierte seitliche Luftauslässe aufgewertet. Zugleich verbessert ein Sportfahrwerk das Handling des Jaguar XE weiter.

S:

Das ausschließlich mit dem 3,0 Liter großen V6 Kompressor-Motor erhältliche Top-Modell der XE Baureihe erhält ein von der Welt des Motorsports inspiriertes Cockpit. Die Taurus-Bahnen tragen Premium-Velourseinsätze; Türeinstiegsleisten und Lederlenkrad ein „S“-Logo. „Riva Spange“ und Türpaneele glänzen in Aluminium in Maschenoptik, die Mittelkonsole erhält eine Oberfläche in Hochglanz-Schwarz. Größere Lufteinlässe im vorderen Stoßfänger, markanter ausgestellte Türschweller, der glänzend schwarz lackierte untere Teil des Heckstoßfängers, eine Doppelrohr-Auspuffanlage und rot lackierte Bremssättel signalisieren das große Leistungspotential des XE Topathleten. Optionale 20“ Leichtmetallfelgen im Design „Propeller“ runden das Optik-Paket ab.

DESIGN

Die progressivste Sportlimousine der Jaguar Markengeschichte ist auf Anhieb als Jaguar zu erkennen. Folgt doch die Form ihrer Aluminium-Haut den fundamentalen Gesetzen perfekter Proportionen und idealer Aerodynamik. Damit sieht der Jaguar XE



nicht nur anders aus, sondern fühlt sich auch anders an.

Purismus und Praktikabilität, oder: *Form follows function* in Reinkultur

Schon 1959 lieferte Jaguar mit dem Mk2 eine Blaupause für den modernen Nachfolger des Jahres 2014. Bereits die erste Sportlimousine der Marke transferierte sportwagenmäßige Performance und Dynamik in eine stilvoll gestylte, viertürige Limousine. Der neue XE baut auf diesem Erbe auf. Er kombiniert eine fortschrittliche Aluminium-Leichtbauarchitektur mit betörend gezeichneten Linien, scharfen Radien und hochwertig ausgeführten Oberflächen.

Das einzige Fahrzeug seiner Klasse mit „aluminiumleichtem“ Monocoque wurde von Anfang an parallel zur neuen modularen Fahrzeugarchitektur von Jaguar Land Rover entwickelt. Ausgehend von einem weißen Blatt Papier, verheißt sie auch für noch folgende Jaguar Neuheiten ungeahnte neue Design Freiheiten.

„Stimmige Proportionen und ein dynamischer, entschlossener Auftritt sind Kernwerte des Jaguar Designs. Wir wollten ein Gefühl starker Bewegung erzeugen, und haben dem XE daher ein kompromisslos dynamisches und schnörkelloses Design verpasst. Das schnittige, leicht geduckte und Coupé-artige Exterieur verschmilzt mit einem effizienten Raumkonzept, das den neuen XE unmittelbar als echten Jaguar ausweist.“

Ian Callum, Jaguar Designdirektor

Die markant skulpturierte Motorhaube demonstriert eindrucksvoll die große Expertise von Jaguar im Umgang mit Aluminium. Sie verpasst dem XE stramm gespannte Muskeln, während die flach stehende Windschutzscheibe und die ansteigende Gürtellinie das coupéartige Seitenprofil betonen und schon im Stand reichlich Dynamik erzeugen.

Der charismatische Kühlergrill präsentiert sich je nach XE Line in einem unterschiedlichen Finish: Schwarz mit Einfassung in Chrom bei Pure und Prestige, glänzend Schwarz mit Einfassung in Chrom beim Portfolio, Schwarz mit Rahmen in mattem Chrom bei den R-Sport-Modellen sowie die Kombination glänzend Schwarz/matt Chrom beim XE S.

Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht (Serie für Portfolio und S, sonst optional)



sichern eine exzellente Ausleuchtung der Fahrbahn. Die J-förmigen Tagfahrlichter gelten mittlerweile als etablierte Jaguar-Signatur – mit dem Leuchtenband gibt sich auch der neue XE schon von weitem eindeutig als Jaguar zu erkennen. Im Rahmen eines optionalen Lichtpakets rüstet Jaguar den XE zusätzlich um ein adaptives Kurvenlicht, Abbiegelicht und ein intelligentes Fernlicht auf. Im XE S ist das sensorgesteuerte Fernlicht zusammen mit einem Regensensor serienmäßig an Bord.

Bei den partiell ebenfalls mit LED-Einsätzen bestückten Heckleuchten zitierten die Designer ein Stilelement des legendären Jaguar E-TYPE: ein horizontales Band, das sich mit einem runden Element überkreuzt. Auch über die Abgasendrohre – ganz verborgen beim E-Performance 20d, doppelt rund links (20d), einfach je rechts und links (25t) oder einfach je rechts und links mit Blenden (XE S) – sind die unterschiedlichen XE Modelle für den Betrachter zu identifizieren.

Sanfter Fortschritt: Schnittiges Design und minimierter Luftwiderstand

Jaguar blickt auf eine lange Geschichte im Bau besonders aufregender und zugleich windschnittiger Modelle zurück. Der neue XE setzt diese Tradition nun mit dem niedrigsten Luftwiderstandsbeiwert (C_w -Wert) aller Jaguar Modelle fort: 0,26. Die perfekte Symbiose aus Form und Funktion ist das Ergebnis aus 1.200 CFD-Simulationen (numerische Strömungsmechanik) und über acht Millionen Stunden Rechnerzeit.

Der aerodynamische Feinschliff zeigt sich auch in den Details: So leiten zum Beispiel Luftschächte im vorderen Stoßfänger laminare Luftströmungen gezielt über die Vorderräder hinweg. Eine Maßnahme, die den Luftwiderstand ebenso senkt wie ein bis auf Höhe des hinteren Schalldämpfers nahezu komplett glatter Unterboden.

Das Interieur: Geräumig und luxuriös

Die beim Anblick des Exterieur Designs geweckten Erwartungen werden im Innenraum des neuen Jaguar XE mehr als nur erfüllt. Die geräumige Kabine umschließt Fahrer und Beifahrer wie ein Kokon, während die tief heruntergezogene Mittelkonsole Cockpit-Gefühle aufkommen lässt. In zentraler Position: das 8 Zoll große Touchscreen des neuen InControl Infotainment-Systems. Bei den mit Automatikgetrieben ausgestatteten Versionen fährt beim



Anlassen der einzigartige Jaguar Drive Selector aus seiner Ruheposition in der Mittelkonsole – der XE erwacht.

Die kontourgenau geformten Vordersitze sind zugunsten einer sportwagenmäßigen Sitzposition vergleichsweise tief eingebaut. Sie sind je nach Ausstattung sowohl beheiz- wie kühlbar und bis zu 14-fach elektrisch verstellbar. Neben der serienmäßigen Zweizonen-Klimaanlage bietet Jaguar als Extra auch für die Rücksitzbank eine Sitzheizung an; zusätzlich eine – als Premiere in einem Jaguar - im Verhältnis 40:20:40 geteilt umklappbare Rückbank inklusive Durchreiche. Damit lässt sich das Kofferraumvolumen (455 Liter nach VDA-Norm) weiter steigern.

Der neue Jaguar XE belegt, dass sich stromlinienförmiges Styling und ein konkurrenzfähiges Platzangebot nicht ausschließen. Alle Insassen genießen eine großzügige Kopf- und Beinfreiheit, wozu aus Sicht der Fondpassagiere auch die tief ausgeformten Lehnen der Vordersitze beitragen.

Technische Stoffe, feinnarbiges Leder und doppelte Kontrastnähte spenden der Kabine eine wie maßgeschneidert wirkende Qualität. Sie zeugen ebenso von hochwertiger Handwerkskunst wie Dekoreinlagen in Pianolack Schwarz (Pure) und Aluminium. Auf Wunsch bietet Jaguar darüber hinaus ab der Ausstattung XE Prestige eine Palette aus sechs verschiedenen Holzpaneelen oder Einlagen in Karbon an.

KAROSSERIESTRUKTUR

Jaguar verfügt über eine größere Erfahrung im Bau von Aluminium-Chassis als jeder andere Hersteller. Nur so war es möglich, mit dem neuen XE diese extrem fortschrittliche Bauweise erstmals auch in der Premium-Mittelklasse einzuführen. Im Reigen seiner Klassenkameraden genießt der XE so eine absolute Alleinstellung.

Leicht, steif, sicher

Nach dem ersten aus Aluminium gefertigten XJ von 2003, dem XK, dem aktuellen XJ und dem neuen F-TYPE verkörpert der neue XE ebenso wie die zweite Generation des XF das



kontinuierlich gewachsene Know-how Jaguars in Sachen Aluminium-Leichtbau. Der XE ist der verwindungssteifste Jaguar aller Zeiten; kein Mitbewerber verfügt über einen auch nur annähernd so hohen Aluminium-Anteil.

„Die Karosserie des neuen Jaguar XE besteht zu 75 Prozent aus Aluminium-Werkstoffen – ein weitaus höherer Anteil als in jedem anderen Wettbewerbsprodukt. So erhalten wir eine konkurrenzlos leichte Karosseriestruktur. Zugleich ist sie auch extrem torsionssteif und crashsicher, ohne dass wir dadurch Abstriche beim Design oder bei der Fertigungsqualität in Kauf nehmen mussten.“

Dr. Mark White, Jaguar Cheftechniker, Lightweight Vehicle Technologies

Der neue XE profitiert als erstes Modell von den zahlreichen Vorzügen der neuen modularen Jaguar Land Rover Plattform. Sie wird in Zukunft einer ganzen Reihe teils recht unterschiedlicher Fahrzeuge als hochmodernes Fundament dienen. Dabei setzen die Ingenieure auf einen intelligenten Material-Mix aus Aluminium, hochfesten Stählen und Magnesium.

Beim neuen XE konnte Jaguar die hochgesteckten Ziele in punkto Komfort, Handling, Verbrauch und Sicherheit nur mit Hilfe der innovativen Aluminium-Bauweise erreichen. Hierzu ein interessanter Vergleich: Als Jaguar mit den Arbeiten am ersten Aluminium-XJ begann, lag der Anteil hochfester Aluminium-Legierungen noch bei lediglich 30 Prozent. Beim neuen XE ist das Verhältnis nun umgekehrt: 70 Prozent hochfeste Sorten stehen nur noch 30 Prozent an konventionellen Legierungen gegenüber.

Hochfeste Aluminium-Legierungen der AC 300- und AC600-Stufen kommen unter anderem an den A-Säulen sowie den vorderen und hinteren Crashboxen zum Einsatz. Die B-Säulen bestehen aus einem besonders stabilen Verbund aus hochfestem Aluminium und einer ultrahochfesten Stahllegierung – mit einer dazwischen liegenden Lage hochverdichteten Schaums.

Der neue XE ist von Jaguar auf die weltweit strengsten Crashtest-Standards ausgelegt worden, inklusive dem US- und Euro-NCAP. Die auch bei anderen Jaguar Modellen



obligatorische „aktive“ Motorhaube sichert bestmöglichen Fußgängerschutz, indem sie sich bei einer Kollision automatisch hochstellt und so den Kontakt des Kopfes mit harten Motorteilen, den Stoßdämpferdomen oder der Spritzwand verhindert.

Recyceltes Aluminium: Eine Weltneuheit

Nachhaltigkeit ist für Jaguar im Rahmen der Aluminium Leichtbaustrategie ebenfalls von besonderer Bedeutung. Das Unternehmen trägt diesem Ziel Rechnung und bringt im neuen XE zum weltweit ersten Mal RC 5754 zum Einsatz: eine bis auf einen kleinen Rest komplett aus Aluminium-Rezyklaten bestehende hochfeste Legierung.

Stähle – darunter hochfeste Sorten und Dualphasen-Legierungen – werden für Teile wie den hinteren Unterboden, die Türbleche und die Kofferraumklappe benutzt. Diese Materialien erfüllen die von Jaguar definierten Festigkeits- und Steifigkeitsnormen sowie geometrische Anforderungen; zugleich tragen sie auch zur idealen Gewichtsverteilung des neuen XE bei.

Ultraleichte Magnesiumussteile finden sich an zwei Stellen im Auto: dem vorderen Hilfsrahmen und dem Querträger für das Armaturenbrett.

Verbindungstechniken aus der Luft- und Raumfahrt

Als Jaguar 2003 beim XJ „X350“ erstmals Punktschweißungen durch eine in der Luft- und Raumfahrt bewährte Kombination aus Stanznieten und Strukturklebern ablöste, setzte das Unternehmen einen neuen Meilenstein in der Geschichte seiner Karosseriefertigung.

Ermöglichte diese Technik doch ein nochmals deutlich optimiertes Fugenbild und signifikante Verbesserungen in punkto Stärke, Steifigkeit und Langlebigkeit. Ein weiterer – und bei konventionellen Schweißprozessen nur extrem schwer zu realisierender Vorteil – lag in der Kompatibilität mit unterschiedlichen Materialien.

Um jedwedes Risiko einer galvanischen Korrosion zwischen Stahl- und Aluminium-Blechen auszuschließen, trennen beim neuen Jaguar XE fünf Schutzschichten die beiden Materialien. Als erstes wird auf die Stahlteile eine Schutzschicht aus Zink aufgebracht, anschließend die Fugen mit dem Strukturkleber gefüllt und danach die Karosserie in die kathodische



Tauchlackierung (KTL und e-coating) gegeben. Zum Schluss werden noch eine Versiegelung und der Lack aufgetragen.

FAHRWERK

Jaguar Limousinen sind seit jeher bekannt für ihre unnachahmliche Synthese aus souverän-lässigem Abrollkomfort und hoher Fahrdynamik. Der neue XE hebt diese Stärken auf eine nochmals höhere Ebene – dank einer Aluminium-Vorderachse an doppelten Querlenkern, einer Aluminium-Integral-Hinterachse und einer elektromechanischen Servolenkung. Denn das Entwicklungsziel war klar definiert: DAS Fahrerauto im Segment zu sein.

Agil, reaktionsfreudig, subtil

Den neuen XE von Grund auf und mit Hilfe einer neuen Architektur entwickeln zu können, bot dem Jaguar Entwicklungsteam die rare Gelegenheit, ein neues Modell ohne Rücksicht auf zu verwendende Gleichteile oder Plattform-Baugruppen zu entwickeln. Die Ingenieure nutzten die Chance und spendierten dem neuen XE ein Fahrwerk, das sich in seiner Klasse mit den Allerbesten messen kann.

Die leichte und steife Karosserie, längs eingebaute Motoren und der Heckantrieb boten bereits gute Grundvoraussetzungen. Während viele Konkurrenten eine Achse nach dem Prinzip McPherson einsetzen, entschied sich das Jaguar Fahrdynamik-Team für eine überlegene Doppelquerlenker-Konstruktion aus Aluminium.

„Jaguar Modelle sind für eine ausgewogene Balance zwischen präzisiertem Handling und überlegenem Komfort bekannt. Der XE markiert in dieser Beziehung die Essenz dessen, was das Unternehmen über die letzten Jahre gelernt hat.“

Mike Cross, Chief Engineer, Vehicle Integrity, Jaguar

Besonderes Augenmerk wurde auf die Sturzkonzanz gelegt. Ist doch dieses Kriterium – der Widerstand gegen einwirkende Seitenkräfte bei Kurvenfahrt – entscheidend für ein gutes Lenkgefühl. Um zugleich die ungefederten Massen auf ein Minimum zu reduzieren, werden



die Aluminium-Achsschenkel in einem von Jaguar patentierten Produktionsprozess aus Gussrohlingen geschmiedet. Weitere Gewichtseinsparungen ergaben hohl gebohrte Querstabilisatoren und aus einem gewichtsoptimierten Stahl gefertigte Federn.

Von Beginn an wurde die Geometrie der Vorderradaufhängung auch mit Blick auf die zum Modelljahr 2017 neu eingeführten XE-Modelle mit Allradantrieb optimiert. Die Aufhängungspunkte gestatten eine platzsparende Montage der Feder/Dämpfer-Einheiten – entscheidend für eine niedrige Motorhaube, welche neben dem Design des XE auch dem Fußgängerschutz zugute kommt.

Aluminium-Integral Link: Die fortschrittlichste Hinterachse in der Klasse

Auch an der Hinterachse gab sich Jaguar nicht mit einer konventionellen Multilink-Einzelradaufhängung zufrieden. Die Lösung hieß: Aluminium-Integral-Hinterachse („Integral Link“). Eine sonst nur in größeren und weitaus teureren Fahrzeugen anzutreffende Konstruktion, die dem Jaguar XE jene hohe Quer- und Längssteifigkeit einbringt, die er für sein präzises Handling und den geschmeidigen Komfort benötigt.

Auch hier kamen mit Blick auf das Gewicht primär Aluminium-Teile zur Anwendung. Die Spurstangen und oberen Querlenker sind Schmiedeteile; Achsschenkel und untere Querlenker sind hohl gegossen - was zusätzliche Gramm einspart.

Je nach Ausstattung steht ein Jaguar XE auf Felgen der Größen 17 und 18 Zoll. Die Einstiegsversion XE Pure rollt auf silbernen Leichtmetallrädern im Design „Turbine“; beim XE Portfolio und im XE S sind ab Werk bereits 18-Zöller in den Designs „Arm“ beziehungsweise „Templar“ obligatorisch. Optional bietet Jaguar darüber hinaus fünf 19-Zoll-Felgen und exklusiv für den XE S ein diamantgedrehtes 20-Zoll-Rad im Design „Propeller“ an.

Elektromechanische Servolenkung neu definiert

Eine homogene Lenkung gehört zur Marken-DNA Jaguars und zu jenen Tugenden, die den so wichtigen ersten Fahreindruck gleich nach dem Losfahren vermitteln.

Hydraulische Lenksysteme galten lange Zeit als das Non plus Ultra, stellten sie doch neben



der großen Ausgereiftheit ein besonders natürliches und intuitives Lenkgefühl her. Auch die Ausgereiftheit spielte eine Rolle, sodass Jaguar lange Zeit an ihnen festhielt.

Systemwechsel nun beim neuen XE, in dessen Lastenheft - erstmals überhaupt bei Jaguar - eine elektromechanische Servolenkung (EPAS) aufgenommen wurde. Zwei Vorteile hatten die Ingenieure am Ende zum Umdenken bewogen: Die mannigfaltigen Möglichkeiten zu Feineinstellungen und die gegenüber hydraulischen Lenkungen größere Energieeffizienz.

Als Folge überzeugt der neue XE mit einem sehr direkten Lenkgefühl, das viel Kontakt zur Straße vermittelt. Auch die Hardware wurde mit Blick auf die beiden Hauptfeinde eines natürlichen Lenkgefühls - Lenkungsspiel und Reibung – optimiert. Zugleich wurde die Steuerungssoftware über einen langen Zeitraum immer wieder feingetunt. Die jetzt verwendeten Kontrollalgorithmen reagieren sogar auf wechselnde Außentemperaturen, um unabhängig von den herrschenden Bedingungen ein konstantes Lenkgefühl zu vermitteln.

Neben einer geschwindigkeitsabhängigen Servounterstützung und je nach Einschlagwinkel variablen Dämpfung kompensiert die Lenkung auch wechselnde Wölbungen in der Fahrbahn – und hält den Jaguar XE so sicher in der Spur.

Zu guter Letzt spart die neue EPAS Lenkung des Jaguar XE rund drei Prozent an CO₂ sowie je zwei Prozent an Benzin- oder Dieseltreibstoff ein.

Standfeste Hochleistungsbremsen

Dem temperamentvollen Antrieben des Jaguar XE angemessen sind die standfesten Bremsanlagen. Der Durchmesser der Scheiben variiert je nach Motorisierung zwischen 316 und 325 Millimeter an der Vorder- und 300 bis 325 Millimeter an der Hinterachse.

Die innenbelüfteten vorderen Einheiten werden über im Bereich der Aufhängung montierte Hutzen zusätzlich gekühlt. Durch Öffnungen in der Rückwand führen sie Luft direkt ins Zentrum der Rotoren. Als Eyecatcher trägt das Top-Modell XE S rot lackierte Bremssättel.



Torque Vectoring by braking

Die erstmals beim Jaguar F-TYPE Coupé eingesetzte Torque Vectoring by braking-Funktion steigert auch im neuen XE das Dynamik-Potential in zügig durchfahrenen Kurven.

Der vom Fahrer kaum wahrgenommene Eingriff wirkt Untersteuertendenzen am Kurveneingang entgegen. Durch leichtes Abbremsen der kurveninneren Räder wird der Wagen automatisch in einen neutralen Fahrzustand zurückgebracht. Zugleich sinken so auch die Lenkkräfte – und der Fahrspaß steigt proportional dazu an.

Zu ordern ist darüber hinaus das Fahrprogramm Configurable Dynamics. Ursprünglich für den Sportwagen Jaguar F-TYPE entwickelt, ermöglicht es bei XE-Modellen mit adaptiver Dämpferverstellung (Adaptive Dynamics, Serie im XE S) zusätzlich zur variabel verstellbaren Dämpferkennung auch die Drosselklappenstellung und die Schaltkennfelder der Automatik zu verändern.

ANTRIEBSSTRANG

Der neue Jaguar XE wird von hochmodernen Vier- und Sechszylinder-Benzinern sowie komplett neuen Vierzylinder-Diesel-Aggregaten angetrieben. Dabei reicht das Leistungsspektrum von 99 g/km CO₂ bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Zum technischen Rüstzeug aller Motoren zählen Hochdruck-Direkteinspritzungen, variable Ventilsteuerungen und die Aufladung per Abgasturbolader oder Kompressor. Das Jaguar Intelligent Stop/Start-System und Smart Regenerative Charging (aktiviert die Lichtmaschine zum Wiederaufladen der Batterie) wirken zusätzlich treibstoffsparend. Die Kraft der Motoren gelangt über einen Sechsgang-Handschalter (bei den Dieseln) oder ein Achtstufen-Automatikgetriebe an die Hinterräder. Optional ist der XE in Verbindung mit dem 132 kW (180 PS) starken Diesel ab Modelljahr 2017 auch mit Allradantrieb lieferbar.

Geschmeidig, kultiviert und effizient

Jaguar führte den neuen XE zusammen mit einer ebenfalls neuen Motorenfamilie ein. Ihr Name: Ingenium. Auf Basis dieser modular aufgebauten Baureihe entstehen sowohl Diesel-



wie Ottomotoren. Auch hier begannen die Entwickler mit einem weißen Blatt Papier, und konnten ohne Kompromisse ein Maximum an Performance, Effizienz und Laufkultur herausholen.

Als erste Mitglieder der Ingenium Familie treten im Jaguar XE zwei unterschiedlich starke 2,0 Liter Diesel ihren Dienst an. Die Vierzylinder leisten 120 kW (163 PS) und 132 kW (180 PS) beziehungsweise 380 und 430 Nm. Die schwächere der beiden Varianten macht den neuen XE zum sparsamsten Jaguar der Unternehmensgeschichte: 3,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer und ein CO₂-Ausstoß von 99 g/km markieren neue Tiefstwerte.

„Die neue Generation der Ingenium Dieselmotoren wurde komplett bei Jaguar entwickelt und läuft auch in unserem neuen Motorenwerk in Wolverhampton vom Band. Keine Möglichkeit blieb ungenutzt, um sicherzustellen, dass ihre Konstruktion alle Möglichkeiten ausschöpfte, um das Maximum an Effizienz, Performance und Laufkultur zu erreichen.“

Ron Lee, Group Chief, Powertrain Engineer, Jaguar

Die auf den Straßen der Welt über eine Distanz von 3,6 Millionen Kilometern getesteten Ingenium Motoren sind der Grundpfeiler der von Jaguar Land Rover verfolgten CO₂-Reduktionsstrategie. Selbstverständlich erfüllen sie alle aktuellen und künftigen weltweit geltenden oder erst noch in Kraft tretenden Abgasnormen.

Alle Ingenium-Aggregate basieren auf einem aus Aluminium gefertigten Zylinderblock in Deep-skirt-Bauweise. Graugusslaufbuchsen bieten die beste Balance aus Gewicht, Oberflächengüte und Robustheit.

Ein geteiltes Kühlsystem, ein kennfeldgesteuerter Thermostat und eine variable Wasserpumpe machen es möglich, dass zum Beispiel 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; und auch die Kühlung der Kolbenböden mit Öl erfolgt nur bei Bedarf.

Variable Ventilsteuerzeiten sind seit vielen Jahren Standard bei allen Jaguar Benzinmotoren. Nun hat diese effizienzsteigernde Technologie auch den Weg in die Diesel-Welt angetreten – im neuen Ingenium Motor in Form einer Verstellung der Auslass-Nockenwelle. Eine variable Steuerung der Auslassventile führt zu einer schnelleren Aufheizung des Katalysators und minimiert schädliche Emissionen in der kritischen Warmlauf-Phase.

Die Zuteilung des Dieselmotorkraftstoffs besorgt ein mit Drücken von bis zu 1.800 bar arbeitendes Common-Rail-System. Niedrige Geräusche, hohe Effizienz und eine extrem exakte Gemischbildung zählen zu den Kernstärken der Anlage.

Die Ingenium-Diesel zeichnen sich durch einen schon ab niedrigen Drehzahlen sehr schnell steigenden Drehmomentaufbau aus – entscheidend beeinflusst durch Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie (VNT-Lader). Das maximale Drehmoment liegt konstant über einen breiten Drehzahlbereich an, was spontane Reaktionen auf Gaspedalbefehle bewirkt und jederzeit zügige Zwischenspurts erlaubt.

Die Performance geht dabei nicht zu Lasten des Verbrauchs: Gekoppelt an das nach längerer Zeit erstmals wieder für einen Jaguar lieferbare Sechsgang-Handschatgetriebe, begnügt sich die 120 kW (163 PS) starke Version mit den erwähnten 99 g/km CO₂. Die Werte für die alternativ auch mit Automatikgetriebe erhältlichen Versionen sind ähnlich eindrucksvoll.

Emissionen minimiert: Saubere Verbrennung und hochmoderne Nachbehandlung

Neben einem ausgeklügelten System zur Abgasrückführung haben die Jaguar Motorenengineeringeure zur Erfüllung der Abgasnorm Euro 6 zusätzlich die aktuell modernste Form einer Abgasnachbehandlung im XE Diesel implementiert: den SCR-Katalysator (Selective Catalytic Reduction). Dieser wandelt die Stickoxide (NO_x) unter Verwendung einer synthetisch hergestellten, wässrigen Harnstofflösung ohne Bildung unerwünschter



Nebenprodukte selektiv zu Stickstoff und Wasser um. Das Zusatzmittel wird in einem 16 Liter großen Zusatztank mitgeführt. Ein Liter „AdBlue“ reicht je nach Fahrweise für 1.600 Kilometer, das heißt bei vollem Tank ergibt sich eine Reichweite von rund 25.600 Kilometern.

Vierzylinder-Benziner verbinden Performance mit Effizienz

Das Angebot der für den Jaguar XE erhältlichen Benzinmotoren startet mit einem direkt einspritzenden und aufgeladenen 2,0 Liter Vierzylinder in zwei Leistungsstufen: 147 kW (200 PS) und 176 kW (240 PS) respektive Drehmomenten von maximal 280 und 340 Nm.

Die nur 138 Kilogramm schweren Aggregate sind analog zu den Diesel-Pendants komplett aus Aluminium gefertigt. Zwei gegenläufig rotierende Ausgleichswellen eliminieren die so genannten Massenkräfte zweiter Ordnung und verleihen den Motoren die Laufkultur eines vergleichbar starken Sechszylinder-Saugmotors.

Ein innovatives Detail der aufgeladenen Ottomotoren ist das Stahlblechgehäuse des komplett im Auspuffkrümmer integrierten Turboladers. Es spart nicht nur Gewicht, sondern bewirkt dank der geringeren thermischen Masse auch eine schnellere Aufheizung des Katalysators.

V6 mit Kompressor: Immer noch Kraft in Reserve

Für leistungsorientierte Kunden mit einem Faible für vom Leerlauf bis zur „roten Linie“ des Drehzahlmessers sportlich klingende Motoren hat Jaguar den XE S im Angebot. Er teilt sich den per Kompressor aufgeladenen 3.0 Liter V6 Kompressor mit dem Jaguar Sportwagen F-TYPE. Das ebenfalls modular aufgebaute Triebwerk übernimmt seine Grundarchitektur – darunter auch den 90-Grad-Zylinderbankwinkel – vom berühmten Jaguar 5.0 V8 Supercharged.

Die strahlgeführte Direkteinspritzung und eine voll variable Ventilsteuerung optimieren die Leistungsabgabe über das gesamte Drehzahlband. Der große V-Ausschnitt schafft genügend Platz für den nach dem Roots-Prinzip laufenden Twin-Vortex-Kompressor; eine Ausgleichswelle glättet zusätzlich den Motorlauf und bringt den V6 auf das Niveau des V8.



Mit einer Leistung von 250 kW (340 PS) und 450 Nm an Drehmoment beschleunigt der Jaguar XE S in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt.

Zum Modelljahr 2017 gibt es den Jaguar XE auf Wunsch auch mit Allradantrieb

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

Der exklusiv für die Europa- und Deutschland-Version des Jaguar XE 20d AWD reservierte Turbodiesel der neuen Ingenium-Baureihe verbindet einen niedrigen Verbrauch von 4,7 Litern/100 km (= 123 g/km CO₂) mit dem kraftvollen Anzug des aus 430 Nm Drehmoment schöpfenden Selbstzünders. Dank der jüngsten Generation des Torque on Demand-Systems und der von Jaguar Land Rover komplett selbst entwickelten Regelstrategie Intelligent Driveline Dynamics (IDD) steigen die Allround-Fähigkeiten des 132 kW (180 PS) starken Allradlers noch weiter. Um das Potential des Systems wirklich voll auszunutzen, bildet IDD zusammen mit dem Torque Vectoring-System, der dynamischen Stabilitätskontrolle (DSC) und der Jaguar Drive Control ein hochkompetentes Netzwerk.

Wie in allradgetriebenen Varianten der neuen Jaguar-Modelle XF und F-PACE leitet auch im XE AWD eine Öl-gekühlte Lammellenkupplung über einen Kettentrieb im Verteilergetriebe bedarfsgerecht („on demand“) Drehmoment auf die Vorderachse. Der Zeitspanne für den Wechsel von Heck- zu Allradantrieb erfolgt blitzschnell in gerade einmal 165 Millisekunden.

Bei trockener Fahrbahn gelangt die komplette Kraft auf die Hinterachse

Unter normalen Fahrbahnbedingungen gelangen 100 Prozent des Drehmoments auf die Hinterachse. Damit sichert Jaguar im Gegensatz zu Modellen mit permanentem Allradantrieb ein ungeschmälertes Lenkgefühl und das von den Kunden so geschätzte Hecktriebler-Feeling. Zugleich entfallen die sonst unvermeidlichen Reibungsverluste im Antriebsstrang.



Wie viel Drehmoment tatsächlich an die vorderen Halbwellen gelangt, entscheidet Intelligent Driveline Dynamics (IDD) – die erstmals im F-TYPE AWD eingesetzte und komplett in-house entwickelte und kalibrierte Regelstrategie.

Mit Hilfe von Sensordaten über die Gierrate, den Lenkwinkel und die Querbeschleunigung 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.

Adaptive Surface Response: Intelligenter Allradantrieb

Noch kompetenter wird der Allradantrieb des Jaguar XE 20d durch Adaptive Surface Response (AdSR) – ein System, das die Fahrbahn regelrecht „lesen“ kann. Aufbauend auf dem vielfach preisgekrönten Terrain Response System von Land Rover passt AdSR die Kennfelder und Programme der Drosselklappe, des Automatikgetriebes und der Stabilitätskontrolle DSC situationsgerecht an. Folge: Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich kann der Fahrer den Jaguar XE selbst unter schwierigsten Bedingungen weiter sicher manövrieren.

Dank der aufwändig konstruierten Einzerradaufhängungen des Fahrwerks und der geballten Rechenpower aus AWD, ASR und revolutionärer All Surface Progress Control gewinnt der XE-Fahrer so auch bei rutschiger Fahrbahn noch mehr Vertrauen in die Fähigkeiten seines Autos. Kurz gesagt: Ausgestattet mit AWD wird der Jaguar XE zur ultimativen Allwetter-Sportlimousine.



Nur das Beste ausgewählt: Neues Sechsgang-Schaltgetriebe

Das flüssig zu schaltende Handschaltgetriebe für die Jaguar XE-Dieselmotoren punktet mit leichten Gangwechseln und klar definierten Schaltgassen. Die große Übersetzungsspreizung erlaubt sowohl zügiges Beschleunigen als auch entspanntes Cruisen mit niedrigen Drehzahlen.

Neben der von sportlichen Fahrern geschätzten Präzision beim Schalten leistet der ebenfalls von ZF entwickelte Handschalter auch einen Beitrag zu den exzellenten Verbräuchen der Ingenium Motoren. Sein Aluminium-Gehäuse und Details wie hohl gebohrte Wellen senken das Gewicht der Schaltbox; Leichtlauföle verringern Reibungsverluste.

Die anstelle einer konventionellen Druckumlaufschmierung von Jaguar präferierte integrierte Trockensumpfschmierung steigert die Effizienz des gesamten Antriebsstrangs weiter.

Optimiertes Achtstufen-Automatikgetriebe

Die fortschrittliche Aluminium-Bauweise des neuen XE ermöglichte auch eine Gewichtsreduzierung beim bewährten Achtstufen-Automatikgetriebe 8HP45 von ZF. Im Vergleich zu den in den Baureihen XF und XJ verwendeten Varianten bringt der im XE verbaute Selbstschalter zehn Kilogramm weniger auf die Waage.

Das Rechengehirn der hochmodernen Automatik beobachtet permanent den Fahrstil und zahlreiche weitere Parameter – und stellt jederzeit die passende Gangstufe bereit. Die intelligente Steuerungsstrategie hilft dabei, die über den Jaguar Drive Control-Schalter angewählten Betriebsmodi noch effizienter umzusetzen.

Im Top-Modell XE S lassen sich die Gänge zusätzlich auch über Lenkradschaltwippen (Jaguar Sequential Shift™) wechseln – eine manuelle Eingriffsmöglichkeit, die das Fahrerlebnis noch intensiver macht.



FAHRERASSISTENZSYSTEME

Jaguar hat eine Reihe neuer Technologien entwickelt, die das Fahren sicherer, entspannter und letztendlich genussvoller machen. Das Spektrum reicht von Systemen zur Verbesserung der Traktion bei langsamer Fahrt und auf rutschigem Untergrund bis zu einer Stereo Kamera, die das Vorfeld des Fahrzeugs mit ihren „Augen“ scannt. Der XE ist eine sichere und intelligente Wahl im Mittelklasse-Segment.

Ein Gewinn an Traktion: All Surface Progress Control

Der Jaguar XE war zum Zeitpunkt seines Debüts das weltweit erste Modell mit der bereits in Zusammenhang mit dem neuen Allradmodell erwähnten All Surface Progress Control (ASPC). Das elektronisch gesteuerte System ist für alle XE Modelle mit Automatik-Getriebe 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 – wie nassem Gras oder schneebedeckter Fahrbahn - baut ASPC bei Geschwindigkeiten zwischen 3,6 und 30 km/h ohne Durchdrehen der Räder maximale Haftung auf – und zwar ohne dass der Fahrer dazu irgendein Pedal betätigen müsste. Es genügt, 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.

Laser Head-Up-Display: Informationsvermittlung dort, wo man sie braucht

Als Neuheit führte Jaguar im neuen XE erstmals und als optionales Feature ein Laser Head-up-Display (HUD) ein. 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, Routenführung, zu Verkehrszeichen oder Cruise Control-Einstellungen – scheinen etwa zwei Meter vor den Augen des Fahrers über der Fahrbahn zu „schweben“. Im Vergleich zu konventionellen Displays fallen die Graphiken jedoch nochmals schärfer und kontrastreicher aus; selbst bei sehr starker Sonneneinstrahlung und dem Tragen von Brillen mit getönten Gläsern bleibt die Ablesbarkeit



exzellent. So minimiert das Head-Up Display die Ablenkungsgefahr des Fahrers, der seinen Blick auf der Fahrbahn und seine Hände am Lenkrad lassen kann.

Für den vollen Durchblick: Stereo-Kamera-Technologie

Jaguar setzt im neuen XE darüber hinaus als einer der ersten Hersteller eine Stereo Video-Kamera ein. Dieser State-of-the-art-Sensor stellt eine 3D-Darstellung des Vorfelds her und übernimmt die Funktion der „Augen“ für den in allen Modellen serienmäßigen autonomen Notbremsassistenten (AEB).

Die vor dem Innenrückspiegel montierte und nach vorne gerichtete Kamera kann Fahrzeuge bis zu einer Entfernung von 100 Metern erkennen. Sie misst exakt und permanent die Geschwindigkeit des XE und den Abstand zu Objekten in seinem Vorfeld. Sobald die im Steuergerät des autonomen Notfall-Bremsassistenten (AEB) hinterlegten Algorithmen eine mögliche Kollision melden, wird das Bremssystem des Jaguar XE automatisch „vorgeladen“ und der Fahrer durch eine akustische und optische Warnung am Armaturenbrett und – falls vorhanden – Head-up-Display gewarnt. Unterbleibt eine Reaktion, leitet der Bremsassistent aus Geschwindigkeiten von maximal 80 km/h automatisch eine Vollbremsung ein.

Immer den Blick voraus: Adaptive Cruise Control

Die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC (Adaptive Cruise Control) inklusive Stauassistent überwacht mit Hilfe eines 77 HHZ Fernbereichs-Radar die Straße vor dem Fahrzeug und hält einen zuvor einprogrammierten Abstand zum Vordermann konstant bei. Auch die nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe und optional erhältliche ACC ist darüber hinaus in der Lage, bei einer drohenden Kollision eine Notbremsung vorzunehmen.

Das System zur Verkehrszeichenerkennung nutzt ebenfalls die Stereo Kamera, um mit ihrer Hilfe den Fahrer über aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Laufenden zu halten. Sogar temporäre Limits, wie in Baustellen, werden erkannt und gemeldet. Zur Sicherheit werden die Kamera-Daten noch zusätzlich mit den vom Navigationssystem gelieferten Daten abgeglichen. Betätigt der Fahrer nicht von selbst die Bremsen, wird der Jaguar über einen adaptiven Geschwindigkeitsbegrenzer auf ein neues, tieferes Speed Limit verlangsamt. Dazu wird lediglich die Drehzahl reduziert, aber kein Bremsvorgang getätigt.



Fährt der Fahrer zu schnell, macht ihn ein rund um das Höchstgeschwindigkeits-Symbol aufleuchtender Ring dezent auf die Überschreitung aufmerksam; eine störende akustische Warnung unterbleibt.

Spurwechselwarner und intelligente Steuerung der Scheinwerfer

Auch Fahrbahnmarkierungen werden von der hochintelligenten Stereo Kamera erfasst. Das nutzt der Spurhalteassistent (Lane Keep Assist), der beim Überfahren einer weißen Linie eine haptische Rückmeldung ins Soft Grain-Lederlenkrad des Jaguar XE schickt. Der Lane Keep Assist tauscht sich eng mit dem Spurwechselwarner (Lane Departure Warning) aus: Erkennt der LKA, dass sich der XE zu stark dem Fahrbahnrand nähert, bringt ihn der andere elektronische Helfer durch sanftes Gegenlenken wieder zurück auf den rechten Weg. Die dabei aufgewendeten Lenkkräfte sind gering und können vom Fahrer jederzeit auch übersteuert werden.

Schließlich hilft die multifunktionale Stereo Kamera dem Fahrer auch, besser durch die Dunkelheit zu sehen. Eine intelligente Steuerung der Scheinwerfer erlaubt eine häufigere Nutzung des Fernlichts – das nur bei Gegenverkehr automatisch abgedimmt wird.

Abgerundet werden die Fahrerassistenzsysteme des Jaguar XE durch den Aufmerksamkeitsassistenten. Er wird immer dann aktiv, wenn sich während der Fahrt hektische Lenkmanöver mit einer eher inaktiven 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.

Wachsam bleiben: Toter Winkel-Assistent mit Close Vehicle Sensing (CVS)

Der neue Jaguar XE kann darüber hinaus mit einem 360 Grad-Toten Winkel-Assistenten plus seitlicher Rückfahrüberwachung (CVS – Close Vehicle Sensing) ausgerüstet werden. Ein 24 GHz Mittelbereichs-Radar erfasst schnell von hinten näherkommende Fahrzeuge und warnt über ein blinkendes Symbol im Außenrückspiegel vor der potentiellen Gefahr; ist das fremde Fahrzeug im „Toten Winkel“ (der Überwachungsbereich beträgt 70 Meter), leuchtet das Symbol permanent auf.



Auf den Millimeter genau in die Position fahren: Parken leichter gemacht

Die Mühen einer engen Parklücke gehören ebenfalls der Vergangenheit an. Denn dem Eigner eines neuen Jaguar XE helfen gleich zwei halbautomatische Assistenzsysteme beim millimetergenauen Ein- und Ausparken. Ultraschallsensoren messen den jeweils 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. Egal ob nun beim parallelen oder senkrechten Einparken: Alles, was der Fahrer noch zu tun hat, ist die Betätigung von Brems- und Gaspedal. Eine Exit-Assit-Funktion hilft ihm später auch wieder bei der Ausfahrt.

Die Risiken beim Rückwärtsrangieren aus Parkbuchten werden durch eine zusätzliche Überwachungsfunktion deutlich gesenkt. Die bereits für den Tote-Winkel-Assistenten tätigen Sensoren erkennen vom Fahrer vielleicht übersehene Fahrzeuge und lösen im Fall des Falles einen Alarm aus.

INFOTAINMENT

Von Smartphone Apps über einen WLAN-Hotspot bis zu den vom Klangexperten Meridian entwickelten Premium Soundsystemen bietet der neue XE alles, was in dieser Fahrzeugklasse in punkto Enter- und Infotainment heute zu erwarten ist. Mit dem neuen Paket sind die Insassen des Jaguar eng mit der Außenwelt vernetzt.

Das neue Infotainment-System Jaguar InControl Touch verwendet modernste Technologien, um das Auto und seine Insassen mit der Außenwelt zu verbinden. Herzstück der neuen Anlage ist ein acht Zoll großer Touchscreen mit hochauflösender und intuitiv zu bedienender Schnittstelle sowie kurzen Reaktionszeiten. Eine interaktive Sprachsteuerung (Jaguar Voice) ohne vorgegebene Menüstruktur erlaubt schnellen Zugriff – so bleiben die Augen des Fahrers stets auf der Fahrbahn.

Von einer erstmals im Jaguar Flaggschiff XJ eingeführten Dual-View Technologie können nun auch die Passagiere des kompakteren XE profitieren. Dank Split-Screen-Technik kann



der Beifahrer während der Fahrt zum Beispiel eine DVD anschauen, während der Fahrer nur die für ihn relevanten Fahrdaten ins Display eingespielt bekommt.

„In-Car-Technologien sind in einer immer enger vernetzten und schnelllebigen Welt ein integraler Teil des Fahrerlebnisses. Mit dem neuen XE führt Jaguar einen ganzen Strauß fortschrittlicher Fahrerhilfen und Infotainment-Systeme ein. Sie wurden von Grund auf neu entwickelt und stellen sicher, dass jede Reise unkomplizierter, spannender, sicherer und am Ende auch genussvoller wird.“

Dr. Mike Bell, Global Connected Car Director, Jaguar

In der Tat haben Smartphones die Kommunikationsmuster zwischen Usern und der sie umgebenden Welt radikal verändert – auch der neue Jaguar XE stellt sicher, dass seine Passagiere allzeit „connected“ bleiben. Die Funktion Jaguar InControl Apps eröffnet in Modellen mit Navigationssystem via Touchscreen Zugang zu verschiedenen Smartphone Apps. Damit ist es ein Einfaches, sich in eine Telefonkonferenz einzuloggen, einen freien Parkplatz zu finden oder ein Hotelzimmer zu buchen. Zu den beliebtesten Apps gehören iheartradio, INRIX, Glympse, Stitcher, cityseeker und Parkopedia.

Der Jaguar XE fungiert auf Wunsch sogar als WLAN Hotspot, der verschiedenen portablen Geräten eine Verbindung zum Internet verschafft. Eine spezielle Antenne sorgt für das beste Signal.

Über die optionale Funktion Jaguar InControl Remote Premium können sich User von iOS und Android Smartphones sowie einer Apple Watch unabhängig vom jeweiligen Standort mit ihrem Jaguar XE verbinden und aus der Ferne eine Reihe von Fahrzeugfunktionen steuern oder abfragen. Wie zum Beispiel eine 7-Tage-Programmierung zum Aufheizen oder Abkühlen des Innenraums vor Fahrtantritt, das Öffnen oder Schließen der Türen oder eine Überprüfung des Treibstoffvorrats.

InControl Touch unterstützt die beliebten InControl Apps, den Wi-Fi Hotspot sowie die Funktionen InControl Secure (optional) und InControl Protect (ab Werk).



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

Das in allen XE Modellen ab Werk installierte Incontrol Protect stellt im unwahrscheinlichen Fall einer Fehlfunktion den Kontakt zur Jaguar Assistance her. Um Verspätungen so gering wie möglich ausfallen zu lassen, werden die Servicekräfte bereits vor Antritt ihrer Fahrt über den exakten Standort des Fahrzeugs informiert und mit Diagnostik-Daten des Fahrzeugs versorgt. Sollte es sogar einmal zu einer Kollision kommen, wird automatisch ein SOS-Signal abgesetzt und der Rettungsdienst alarmiert.

Außergewöhnliches Musikerlebnis: Meridian Digital Audio Surround Systeme

Für den XE bietet Jaguar neben dem serienmäßigen 80-Watt-Klangsystem samt USB- und iPod-Konnektivität sowie Bluetooth-Schnittstelle zwei Audio-Anlagen von Meridian an. Als Einstieg in die Klangwelten der britischen Soundmagier fungiert ein 380 W-System mit elf Lautsprechern (inklusive Tieftöner). Als Krönung liefert die Premium Surround Anlage mit 825W Leistung und 17 Lautsprechern (inklusive Subwoofer) authentische Konzertsaal-Atmosphäre.

Das von Meridian entwickelte Trifield System und die digitale Signalverarbeitung MultEQ XT von Audyssey zaubern eine auf das Interieur des XE maßgeschneiderte Klangwiedergabe und -verteilung. Weil alle Lautsprecher und Verstärker extrem sorgfältig aufeinander abgestimmt sind, wird die hohe Leistung mit einer Verzerrung von nur 0,2 Prozent erzeugt.

Das Audio-Erlebnis wird noch gesteigert durch auf der Festplatte hinterlegte Gracenote Fotoalben – allein 10 MB sind reserviert für die Speicherung von Media-Daten. Die Funktion „Play more like this“ („Spiele bitte mehr davon“) erleichtert den Zugriff auf alle Lieblingstitel des Benutzers, „Music Queue“ dagegen macht es möglich, bei weiter laufendem aktuellen Programm nach Songs und Alben von Lieblingsinterpreten zu suchen und aus diesen persönliche Hitlisten zusammenzustellen.



Darüber hinaus unterstützt das System Satelliten-Radio und glänzt mit speziellen Funktionen, wie zum Beispiel der Möglichkeit, zum Beginn eines Musikstücks zurückzuspringen.

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 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 und 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 XE erhält zu einer Flatrate von 99,- 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.

Weitere Informationen und Bilder zur redaktionellen Nutzung finden Sie unter:

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



Pressekontakt:

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

*Jaguar XE 2.0 Liter Diesel 163 PS 6-Gang-Schaltgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 4,4 innerstädtisch – 3,4 außerstädtisch – 3,8 kombiniert; CO₂-Emission 99 g/km)

Jaguar XE 2.0 Liter Diesel 163 PS 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 5,0 innerstädtisch – 3,5 außerstädtisch – 4,1 kombiniert; CO₂-Emission 106 g/km)

Jaguar XE 2.0 Liter Diesel 180 PS 6-Gang-Schaltgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 5,0 innerstädtisch – 3,7 außerstädtisch – 4,2 kombiniert; CO₂-Emission 109 g/km)

Jaguar XE 2.0 Liter Diesel 180 PS 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 5,1 innerstädtisch – 3,7 außerstädtisch – 4,2 kombiniert; CO₂-Emission 109 g/km)

Jaguar XE 2.0 Liter Diesel 180 PS AWD 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 5,5 innerstädtisch – 4,2 außerstädtisch – 4,7 kombiniert; CO₂-Emission 123 g/km)

Jaguar XE 2.0 Liter 200 PS 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 10,2 innerstädtisch – 6,0 außerstädtisch – 7,5 kombiniert; CO₂-Emission 179 g/km)

Jaguar XE 2.0 Liter 240 PS 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 10,2 innerstädtisch – 6,0 außerstädtisch – 7,5 kombiniert; CO₂-Emission 179 g/km)

Jaguar XE 3.0 Liter V6-Kompressor 340 PS 8-Gang-Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km: 11,6 innerstädtisch – 6,1 außerstädtisch – 8,1 kombiniert; CO₂-Emission 194 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 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 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 Personenkraftwagen 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.