

# CLASSIC DRIVER

## Jaguar XJ L: Ganz in weiß



**Groß, sparsam, elegant: Der Jaguar XJ L mit V6-Dieselmotor ist das ideale Reiseauto für die Weihnachtszeit. Vorausgesetzt, es kommt keine Schneekatastrophe dazwischen. Classic Driver hat das neue britische Topmodell im Winter-Tarnlook getestet - und dabei kaum wieder zurück in die Redaktion gefunden.**

Unauffälliger kann ein Testwagen dieser Tage nicht lackiert sein. In seinem weißen, genauer gesagt polarisweißen Lackkleid, würde der neue Jaguar XJ angesichts der steigenden Schneehöhen kaum Beachtung finden. Wenn da nicht die unübersehbare Größe des Engländers wäre. 5,24 Metern ist das neue Flaggschiff lang - zumindest, wenn man sich für den verlängerten Radstand entscheidet. Den hat die Limousine nach Ansicht ihrer Kritiker auch bitter nötig. Denn das Design polarisiert. Das erste unter der Regie des indischen Tata-Konzern präsentierte Modell bricht - wie schon der XF - radikal mit der traditionellen Linie der Engländer. Weg mit den weichen Hüftschwüngen und der geduckten Dachlinie. Her mit der martialisch, dynamischen Linie der Neuzeit. Für Jaguar-Fans noch immer ein Affront, doch das beharrliche Festhalten an dem Design der frühen Siebzigerjahre hatte die Traditionsmarke zuletzt fast in den Ruin getrieben.





Doch auch wenn die Verpackung nicht jedermanns Geschmack sein dürfte, so hat die neue Größe unbestrittene Vorzüge. Man sitzt im Jaguar nicht länger eingekauert zwischen Getriebetunnel und Bordwand, sondern kann sich völlig zwanglos der geschmackvoll eingerichteten Kabine widmen. Deren Verarbeitung und Materialauswahl ist zwar weit entfernt von der Perfektion eines Audi oder BMW, punktet aber trotzdem mit hohem Wohlfühlfaktor. Da fällt es leicht, über das nach wie vor unglücklich zu bedienende und langsam arbeitende Navigationssystem sowie die verstreut angebrachten Schalter hinwegzusehen. Ein Jaguar ist schließlich kein Mietwagen für einen Tag, sondern ein Genussmittel, mit dem man sich aufmerksam beschäftigen sollte.



Das kann im Falle unseres Testwagens eine durchaus lohnende Angelegenheit sein. Mit seinem drei Liter großen V6-Dieselmotor leistet der XJ 275 PS und ein maximales Drehmoment von 600 Nm. Genug, um auf den schneebedeckten Straßen die Hinterhand der Limousine ordentlich ins Pendeln zu bringen. Auf einen Allradantrieb verzichtet Jaguar vorerst noch bei diesem Modell.



Ist die Straße dagegen Schnee- und Eisfrei, stellt sich angesichts der Ausgewogenheit der Antriebseinheit schnell Zufriedenheit ein. Der Selbstzünder schiebt den immerhin 1,8 Tonnen schweren Jaguar souverän durch den Verkehr und selbst sportlich ambitionierte Fahrer kommen dank der spontan schaltenden Sechsgang-Automatik auf ihre Kosten. Binnen 6,4 Sekunden durchheilt die Katze die 100-km/h-Marke und erreicht wenig später die Reisegeschwindigkeit von 250 km/h.



Dass sich dennoch kein vollendetes Rundum-Glücklich-Gefühl einschleichen mag, liegt an dem unkomfortabel abgestimmten Fahrwerk. Zwar hat Jaguar erheblichen technischen Aufwand betrieben, um Schwingungen und Bodenwellen bestmöglich von den Passagieren fernzuhalten, doch ist das Ergebnis enttäuschend. Die Katze gleitet nicht samtfootig über Kanaldeckel – nein, sie hüpfert bockbeinig in einem Satz über die Fahrbahnverwerfungen. Erst mit steigender Geschwindigkeit kommt die adaptive Dämpfereinstellung zu der Erkenntnis, den Passagieren zumindest etwas Komfort zu Teil werden zu lassen.





Doch was des einen Leid, ist des anderen Freud – und so wird derjenige Gefallen an dieser Abstimmung finden, der in einem Jaguar die Fahrdynamik eines Sportwagens sucht. Schnelle Autobahnpassagen, gern auch mit Kurven, können im Jaguar XJ ebenso Begeisterung hervorrufen, wie winklige Landstraßen, auf denen sich die Limousine trotz ihrer Größe erstaunlich agil und handlich bewegen lässt. Zu diesem dynamischen Wesen passt die direkt ausgelegte Lenkung ebenso, wie die deftig zupackenden Bremsen.



Und das Beste: Der Spaß hört fast nicht auf. Denn auch bei schneller Autobahnfahrt steigt der Verbrauch des Diesel-XJ nur selten über die 8,0 Liter Marke. In Verbindung mit dem 82-Liter-Tank reicht das für 950 Kilometer. Da fällt es kaum ins Gewicht, dass der Jaguar weder über ein Stopp-Start-System, noch über sonstige Öko-Extras verfügt. Die würden den ohnehin schon hohen Grundpreis des XJ L mit dem Kennzeichen D nur noch weiter in die Höhe treiben: In der Portfolio-Version kostet die lange Katze mindestens 95.300 Euro. Mit ein paar weiteren Annehmlichkeiten, die für eine dauerhafte Beziehung förderlich sind, summiert sich der Kaufpreis schnell auf deutlich über 100.000 Euro. Wer sich somit langfristig bindet, wird die Hochzeitsfarbe weiß vermutlich auch im Sommer zu schätzen wissen.

*Text: [Sven Jürisch](#)*

*Fotos: Jan Baedeker*







## Galerie











**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-xj-l-ganz-wei%C3%9F>  
© Classic Driver. All rights reserved.