Jaguar XKR

Die Jagdsaison ist eröffnet: Mit der aufgerüsteten R-Version der neuen XK-Serie pirscht sich Jaguar in diesem Herbst, 416 PS und 560 Nm im Anschlag, an die europäische GT-Meute heran. Daneben hat Jaguar bereits ein neues Ziel im Fadenkreuz: Sollte Aston Martin – wie von Vorstand Dr. Bez bereits angekündigt – die Premium Automotive Group (PAG) von Ford verlassen, würde Jaguar die freie Spitzenposition übernehmen – und der XKR zum sportlichen Alpha-Tier im Konzernrevier aufsteigen. Nach den Positionierungsproblemen der letzten Jahre wäre dies ein wichtiger Schritt zurück zu Anspruch und Exklusivität vergangener Markentage. Wir haben das Jaguar XKR Coupé nun auf einer ersten Testfahrt durch die Wälder des Rheingaus getrieben.

Die „Leitwolf-Skills“ stehen dem neuen Vorzeigesportler praktisch ins Gesicht geschrieben. Breite Frontstoßfänger, markante Nebelscheinwerfer, Mash-Kühlergrill aus dem Aluminium-Bad, seitliche Lüftungskiemen in Alu-Optik, Kühlschlitze in der Motorhaube, wuchtige 20-Zoll-Felgen und schwarze Bremssättel mit rotem „R“ machen auf den ersten Blick klar: Dieser Jaguar ist kein normaler XK! Beim Einsteigen bleibt der Schlüssel in meiner Tasche – „Keyless Entry“ hat auch das britische Raubkatzengehege erreicht. Zum Starten des kompressorgeladenen 4,2 Liter-Achtzylinders drückt man, ach wie fern sind die Tage des Kalten Krieges, den kleinen roten Knopf auf der Mittelkonsole. Statt nuklearem Winter folgt ein erster metallischer Lockruf aus dem Bug. 118 PS mehr als der XK hat der XKR unter der Haube, das ist ein Leistungs-Plus von 36 Prozent. „Wer den XK mag“, so Chef-Ingenieur Mike Cross in einem Interview, „wird den XKR lieben.“ Automatik auf „D“, Fuß aufs Gas.

Bereits die ersten Autobahnkilometer löschen alle Erinnerungen an das Vorgängermodell: Satt und kraftvoll zieht der XKR nach vorne, ebenso vollmundig tönen auch die vier Endrohre – die Tage des Jaulens scheinen selbst bei mutigen Gastritten vergangen. Auch das Cockpit ist stimmiger geworden und umwogt den Fahrer in ausgewogenen, ledernen Rundungen. Für den sportlichen Look sollen die aus der Konzeptstudie „Advanced Lightweight Coupé“ bekannten Aluminium-Paneele in Flecht-Optik sorgen. Wie bei der Karosserielinie ist auch in der Gestaltung des Interieurs die „Noch-Verwandschaft" zu Aston Martin nicht zu übersehen – im Detail erkennt man jedoch leider auch die Konzernmutter Ford. Ein wahrer Quantensprung ist Jaguar nach Jahren auf Tetris-Niveau mit dem neuen Infosystem gelungen – der Touchscreen-Monitor ist schön gestaltet und einfach zu handhaben. Nur saubere Finger sollte man haben, aber das gilt ja für alle Lebenslagen. Souverän schaltet die Sechsstufen-Automatik, ebenso gelassen gleitet der XKR über den Asphalt. Als klassische GT-Tugenden vereint das designierte Reise-Coupé Dynamik, Komfort und das

unbestimmte Gefühl völliger Sicherheit.

Die Surround-Anlage säuselt, bald werden die Augen schwer, doch bevor mich die Sitzheizung in den süßen Sekundenschlaf geleiten will, bekomme ich das Lenkradpaddel zu greifen und schalte herunter. Der Motor brüllt kurz auf, ich bin hellwach, und ziehe in freudiger Erwartung von der Autobahn. Auf schmalen Straßen dröhne ich durch tiefe und dunkle Herbstwälder, fordere den Motor mit jedem Gasstoß erneut heraus. Nur 600 Millisekunden vergehen vom Zug an der Schaltwippe bis zum Abschluss des Gangwechsels – selbst in F1-Dimensionen eine rekordverdächtige Zeit. Von 0 auf 100 braucht das XKR Coupé gerade mal 5,2 Sekunden – bei einem Leergewicht von 1770 kg ein guter Schnitt. Sowieso scheint die neue XKR-Generation ihr Gewicht zum Kapital zu machen: So ruhig und kraftvoll liegt das Coupé in der Ideallinie, so stabil bleibt er auch in schärfsten Kurven auf Kurs. Vorn schnurrt und faucht der Supercharger mit 416 starken PS, hinten

pressen riesige Walzen ein maximales Drehmoment von 560 Nm bei 4.000/min auf den Asphalt – ein gutes Gefühl. Für die neue Stabilität ist aber auch die besonders verwindungssteife Monocoque-Karosseriebauweise verantwortlich, das souveräne Handling in jeder Serpentine verdankt man den stärkeren Federn, Dämpfern und dem neu eingestellten adaptiven Dämpfersystem CATS. Um ganz ehrlich zu sein: So gut abgestimmte Sportlichkeit hätte man von Jaguar noch vor einem Jahr kaum erwartet.

Natürlich hat das XKR-Performance-Konzept auch Schwachstellen: Die Sichtbarkeit der Ford-Regale hinter Design und Ausstattung weist auf einen strengen Kostenplan und Details, wie etwa die aufgesetzte statt integrierte Spoilerlippe dürften alte Jaguar-Fans der Marke verübeln – doch nur so bleibt der Jaguar XKR auch preislich im Rahmen. Mit 94.990 Euro für das nackte R-Coupé und 102.990 für das XKR-Cabrio ist das Marken-Flaggschiff eine ernstzunehmende Konkurrenz für Mercedes-Benz SL, Porsche 911 und BMW M6. Ein erfolgreicher Start ist dem Jaguar XKR schon sicher: Mehr als 1500 Bestellungen liegen bereits vor, langfristig soll die R-Serie fast 40 Prozent des XK-Volumens ausmachen. Nach dem Abgang von Aston Martin dürfte den kommenden R-Generationen auch keine Konzernpolitik mehr auf die PS-Zahlen drücken. Mit jedem neuen Jaguar XKR sind die Krallen bereits ausgefahren.

Text & Fotos: Jan Baedeker

MTK PR 455

MTK PR 455

MTK PR 455

MTK PR 455

SUPERCHARGED

R

Hauptmenü
JAGUAR
Audio
Klima
Außentemp. 19°c
Links
Rechts
20.5°c
20.0°c
Radio
95.1
FM1
Fahrzeug
3:09 pm
Valet

ClassicInside – Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-xkr-0
© Classic Driver. All rights reserved.