

# CLASSIC DRIVER

## Jaguar XJ (X300)

### Das Konzept

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Mathias Paulokat

**Zugegeben, mit rund 13 Jahren ist der hier vorgestellte Jaguar XJ eigentlich noch ein wenig zu jung für unsere Youngtimer-Rubrik. Doch angesichts der geringen Verbreitung wird es Zeit, sich früher als geplant um die Arterhaltung dieser Katze zu kümmern.**

Das Thema Jaguar polarisiert. Im Guten wie im Bösen. Denn unabhängig von den Baujahren existieren nahezu abenteuerliche Geschichten darüber, was wann wo und wie oft kaputt ging. Und auch wenn die Historie der Briten so manche Beinahepleite kannte – so schlimm ist und war es tatsächlich nie. Mit der Einführung der XJ40 Baureihe Anfang der 90er Jahre war der alte Schlendrian weitestgehend aus den Hallen von Browns Lane in Coventry getrieben. Von da an verfügten die Fahrzeuge über eine durchaus annehmbare Qualität, die auch Zweit und Drittbesitzer nicht an den Rand des Wahnsinns trieb.



Doch spätestens seit dutzende Jaguar XJ40 der TV-Serie „Alarm für Cobra 11“ zum Opfer fielen, ist der Bestand stark geschrumpft. Classic Driver empfiehlt demnach, bei der Suche nach einem gepflegten Youngtimer auf den Nachfolger zu achten, die Baureihe X300. Die von 1994 bis 1997 gebaute XJ-Generation brachte die beim Vorgänger so oft vermisste Eleganz der klassischen Jaguar zurück. Während die weiterentwickelte Technik auf die eigentlich selbstverständliche Solidität hoffen ließ.



### Die Technik

Eine Hoffnung, die sich zumindest in Hinblick auf die Haltbarkeit der Motoren und Getriebe erfüllte. Denn sowohl der 3,2 Liter mit 201 PS als auch der parallel angebotene 4,0 Liter Reihensechszylinder mit 241 PS sind nicht auffälliger als vergleichbare Aggregate aus Stuttgart oder München. Lediglich die üblichen Probleme mit alternden Simmerringen oder bröckelnden Dichtungen im Bereich der Einspritzanlage können zu Ölverlust oder unruhigem Motorlauf führen. Zur Überprüfung ihrer Kondition ist die Katze dabei am besten beim Bosch Händler aufgehoben. Die Experten der Motorabteilung kennen die im X300 montierte Anlage in und auswendig. Unregelmäßigkeiten fallen hier sofort auf. Mit einem umfangreichen Checkprotokoll in der Hand erspart man sich später so manche teure Überraschung. Und wenn die Katze schon auf dem OP-Tisch

liegt, bietet es sich an, gleich ein Kompressionsdiagramm erstellen zu lassen. Sind alle Werte schön gleichmäßig, ist der Patient gesund und einer längeren Bindung steht nichts im Weg.

Weniger Erfreuliches gibt es von den Anbauteilen des Motors zu berichten. So blockieren mitunter die Klimakompressoren aufgrund schlechter Wartung der Anlagen oder der Anlasser beziehungsweise die Lichtmaschine quittieren vorzeitig den Dienst. Verfügt der XJ bereits über ersetzte Aggregate, so ist dies in jedem Fall ein Pluspunkt, der später Kosten spart.



Haltbarer sind dagegen die Automatikgetriebe. Zwar bietet die anfangs eingesetzte Viergangversion nur mäßigen Schaltkomfort, kaputt geht sie indes eher selten. Das gilt auch für die ebenfalls verfügbare Fünfgangversion des Zulieferers ZF, die bis auf den sporadischen Ausfall der Kommunikation mit dem Motorsteuergerät ebenfalls störungsfrei läuft. Bei beiden Getrieben sollte jedoch peinlichst genau auf den regelmäßigen Wechsel des Getriebeöls geachtet werden.



Einmal in Fahrt fällt angesichts des vorbildlich niedrigen Geräuschniveaus des Jaguars eine bisweilen laute Hinterachse sofort auf. Ab 120.000 Kilometer können die Lager im Differential verschlissen sein und beginnen zu jaulen. Daneben sorgen aufgelöste Gummibuchsen der Achsaufhängung für Poltern und Rumpeln aus der Hinterachse. Die dann fällige Überholung schlägt mit üppigen 2.500 Euro zu Buche und wird von den Erst- oder Zweitbesitzern gerne an den nächsten Besitzer weitergegeben.



## Fazit und Kosten

Überhaupt ist das Preisniveau des XJ nicht von Pappe. Bewegt sich die Anschaffung mit je 6.000 und 8.000

Euro noch im Kleinwagenbereich, so orientieren sich die Unterhaltskosten am Preisniveau der Oberklasse. Der Verbrauch ist dabei mit rund zwölf bis 13 Litern noch der harmloseste Posten. Teurer wird es vor allem, wenn es zu unvorhergesehenen Schäden kommt. Zumindest dann, wenn man auf die mit diesem Modell überforderten Jaguar-Händler angewiesen ist. Besser ist es, sich bereits vor dem Kauf mit einem der zahlreichen Jaguar-Clubs in Verbindung zu setzen, wo meist eine Anlaufstelle bekannt ist, falls die Katze mal Bauchschmerzen hat.

Ohne helfende Hand kommt man bei der Instandsetzung von Mängeln im Karosseriebereich aus. Trotz zahlloser elektrischer Heinzelmännchen gibt es bis auf ein paar lose Steckverbindungen oder defekte Schalter kaum signifikante Mängel. Wer bei der Probefahrt alle Funktionen ausprobiert (inkl. Kühlleistung der Klimaanlage), ist weitestgehend vor teuren Rechnungen sicher. Anders sieht es da schon beim Thema Rost aus. Denn Jaguar setzte hier zwar auf deutlich mehr Sorgfalt bei der Rostvorsorge als bei den Vorgängermodellen, trotzdem nistet sich der Gilb bisweilen am Schiebedach oder unter den von schwülstigem Chrom eingefassten Fenstern ein. Sind hier bereits Nachlackierungen mit dem Lackstift erkennbar, sollte man lieber die Finger vom Kaufobjekt lassen. Dass fehlende Scheckhefte oder unklare Angaben des Vorbesitzers zu Reparaturen und Unfallschäden die gleiche Konsequenz nach sich ziehen sollten, liegt auf der Hand - wer will schon einer verwilderten Straßenkatze statt einem gepflegten Edelperser ein neues Zuhause bieten.



## Fotogalerie

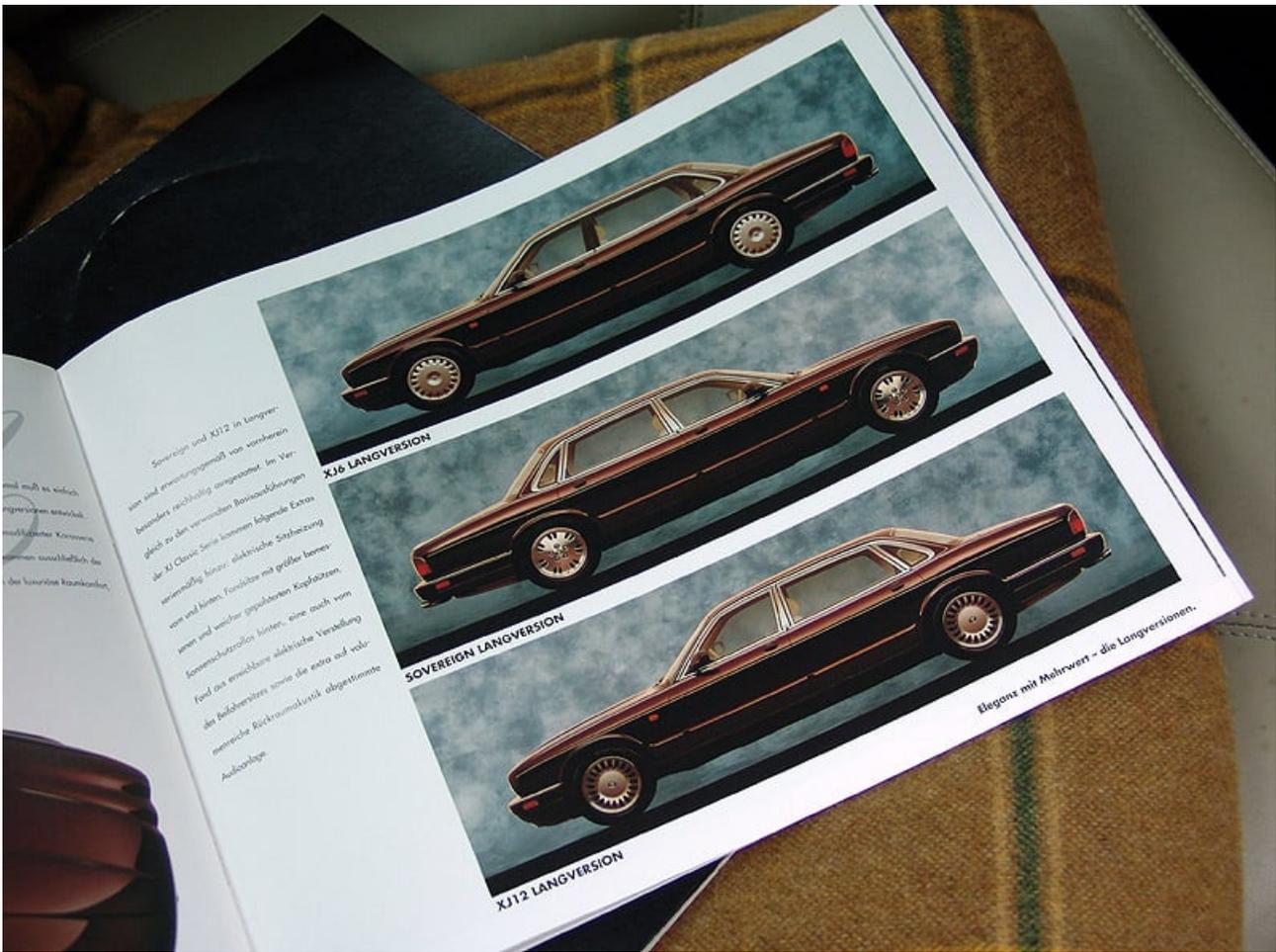
















**Galerie**















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-xj-x300>  
© Classic Driver. All rights reserved.