

# CLASSIC DRIVER

## Jaguar XF 3.0 V6 Diesel: Business as unusual



**Schon kurz nach ihrer Markteinführung profitiert die Jaguar XF-Baureihe vom internen Motoren-Update: Neben kraftvollen Benzinern hat Jaguar sein Diesel-Programm aufgerüstet. Das neue 3,0-Liter-Triebwerk ist leistungsstärker, sparsamer und kultivierter als sein Vorgänger. Denn schließlich soll der XF auch technisch konkurrenzfähig bleiben und gleichzeitig den Diesel-Antrieb in Jaguar-Limousinen weltweit kultivieren. Classic Driver nahm im 240 PS starken Jaguar XF 3.0 V6 Diesel Premium Luxury Platz und klärt die Frage, wie stilvoll die neue Diesel-Offensive von Jaguar ist und ob sie eine gelungene Abwechslung zu [Audi](#) und Co. bietet.**

Die Katze hat sich den Staub von den Schultern geschüttelt, daran zweifelt spätestens seit der Premiere des Jaguar XF im September 2007 auf der IAA keiner mehr. Begonnen hat der Imagewechsel der sonst so traditionellen Briten allerdings schon früher, nämlich mit dem S-Type, dem Vorgänger des Jaguar XF. Der S-Type bot ab 1999 erstmals einen günstigen Einstieg in die britische Luxusmarke und gleichzeitig eine interessante Alternative zu den führenden Businesslimousinen. Damit war ein Jaguar nicht mehr nur Statussymbol eingefleischter Enthusiasten vom Schlage grauhaariger Akademiker im Vorruhestand. Später etablierte der S-Type mit dem 2,7-Liter-V6 den Diesel-Antrieb in der oberen Mittelklasse des Hauses.





Mit dem XF gingen die Jaguar-Designer noch einen Schritt weiter und verabschiedeten sich gänzlich vom klassischen Bild der britischen Luxuslimousinen. Der Jaguar XF soll eine breitere Zielgruppe ansprechen und technisch vor allem gegen die Konkurrenz aus Deutschland seine Stellung als „britische Alternative“ wahren. Dafür hat Jaguar bereits ein Jahr nach der Markteinführung des XF im britischen Dagenham bei London einen neuen Motor entwickelt. Das in zwei Versionen erhältliche 3,0-Liter-Dieselaggregat ersetzt den 2,7-Liter-Motor der ersten Generation und soll den Diesel-Antrieb in der Jaguar-Businessklasse endgültig salonfähig machen. Statt 207 PS serviert der XF Diesel nun 240 PS und 500 Nm oder satte 275 PS und 600 Nm Drehmoment in der S-Variante. Wir begnügen uns, ganz zeitgemäß, mit dem verbrauchsarmen Einstiegsmodell mit gehobener „Premium Luxury“-Ausstattung zum Grundpreis von 56.300 Euro.



Im modernen Cockpit des Jaguar XF wird das Triebwerk per Knopfdruck gestartet. Der erste Eindruck: Die Akustikingenieure haben den Innenraum erfolgreich abgeschirmt vom Diesel-Treiben im Bug. Neben der Innenraumdämmung sorgt eine moderne Common Rail-Einspritzung für Laufruhe; außerdem wurden verschiedene Motorelemente wie beispielsweise das Nockenwellengehäuse in Material und Form so ausgelegt, dass sie Geräusche im hohen Maße absorbieren. Innovativ, aber gewöhnungsbedürftig ist und bleibt der Drehschalter für die Gangwahl, der das Sinnbild eines klassischen Schalthebels vollends verwirft. Sollten Sie einmal hastig den Rückwärtsgang einlegen, können Sie ihre Energie nicht mehr am Schalthebel auslassen, sondern müssen Fingerspitzengefühl beweisen. Beim ersten abrupten Wendemanöver werden Sie sich an diese Worte erinnern.



Der neue Diesel-Antrieb, der sich zumindest bei der Vorwärtsbewegung auch über Schaltwippen am Lenkrad steuern lässt, ist ein Kraftprotz mit guten Manieren. Obwohl wir uns für die Einstiegsvariante entschieden haben, sprintet der 1.820 Kilogramm schwere Gentleman aus dem Stand in nur 7,1 Sekunden auf 100 Km/h. Erstaunlich: Die S-Variante mit 275 PS nimmt dem Basistriebwerk bei dieser Übung noch einmal ganze 0,7 Sekunden ab. So flott geht es auch im kleinen Diesel konsequent weiter: Dank zweier, sequentiell geschalteter Abgasturbolader hat der Sechszylinder im gesamten Drehzahlbereich Feuer und beschleunigt den Jaguar XF fast so vornehm und konsequent wie ein Zwölfzylinder auf 240 km/h (abgeriegelte 250 km/h in der S-Version).



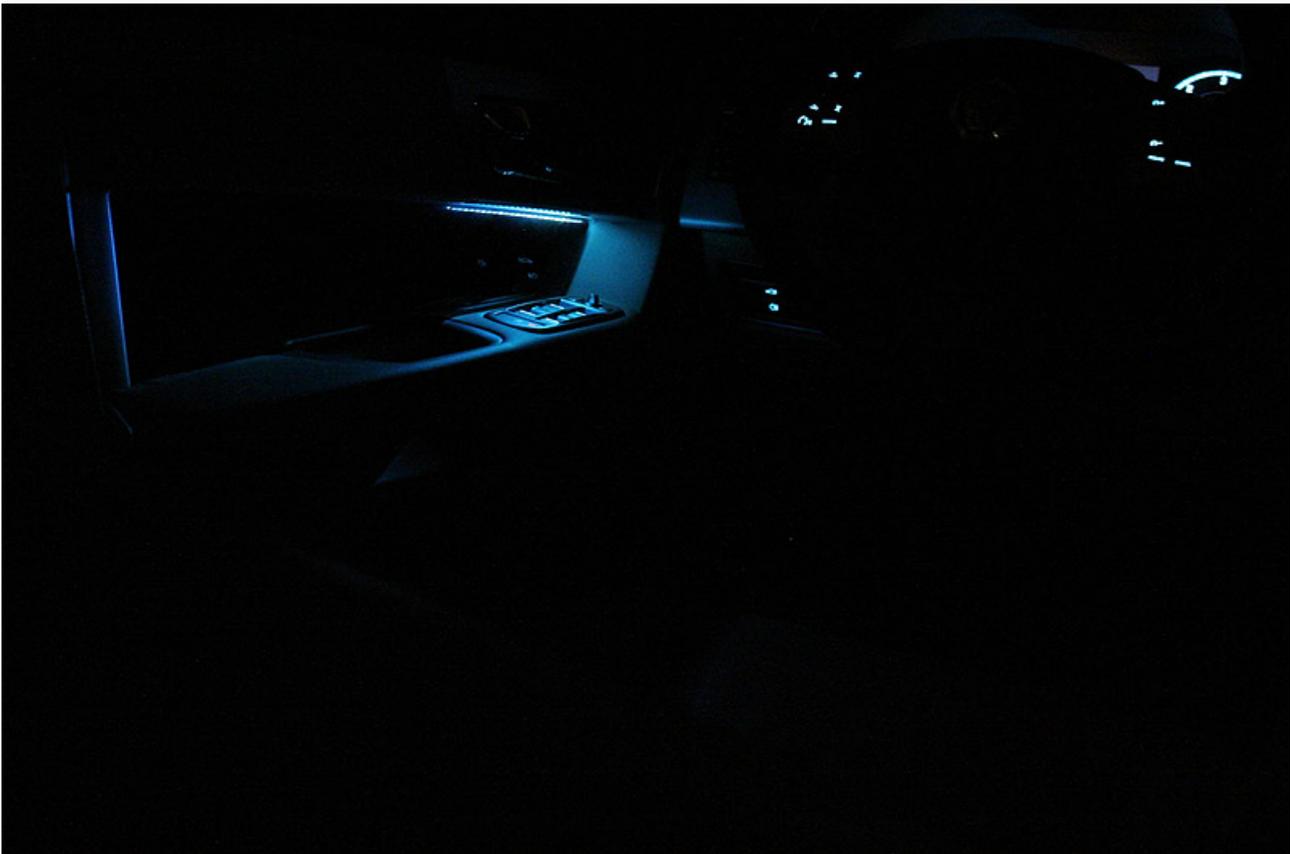
Ähnlich sportlich, jedoch weniger komfortabel, zeigt sich das Fahrwerk der Limousine. Bei Unebenheiten wird die Fahrgastzelle ordentlich durchgeschüttelt, anders als man es auf Antrieb erwarten würde. In unserem Fall sind es die 18-Zoll-Räder der Sonderausstattung „Premium Luxury“, die den Fahrkomfort durch flachere Reifendecken mindern. Ein wenig Abhilfe sollte hier die 17-Zoll-Variante bieten. Das war’s dann jedoch auch mit der Kritik – sieht man einmal von der etwas holprigen Bedienung des Navigationssystems ab – denn schlussendlich zeigt sich das Jaguar XF-Paket angenehm harmonisch: Der Motor bildet zusammen mit dem optimierten Sechsgang-Automatikgetriebe von ZF einen leistungsstarken und komfortablen Antrieb, der im Schnitt mit 6,3 Litern Kraftstoff zu bewegen ist. Lenkung und Bremsen geben ein überzeugendes Feedback und im Innenraum bieten derweilen bequeme Sitze und eine hochwertige Innenausstattung das passende Ambiente für lange Strecken.

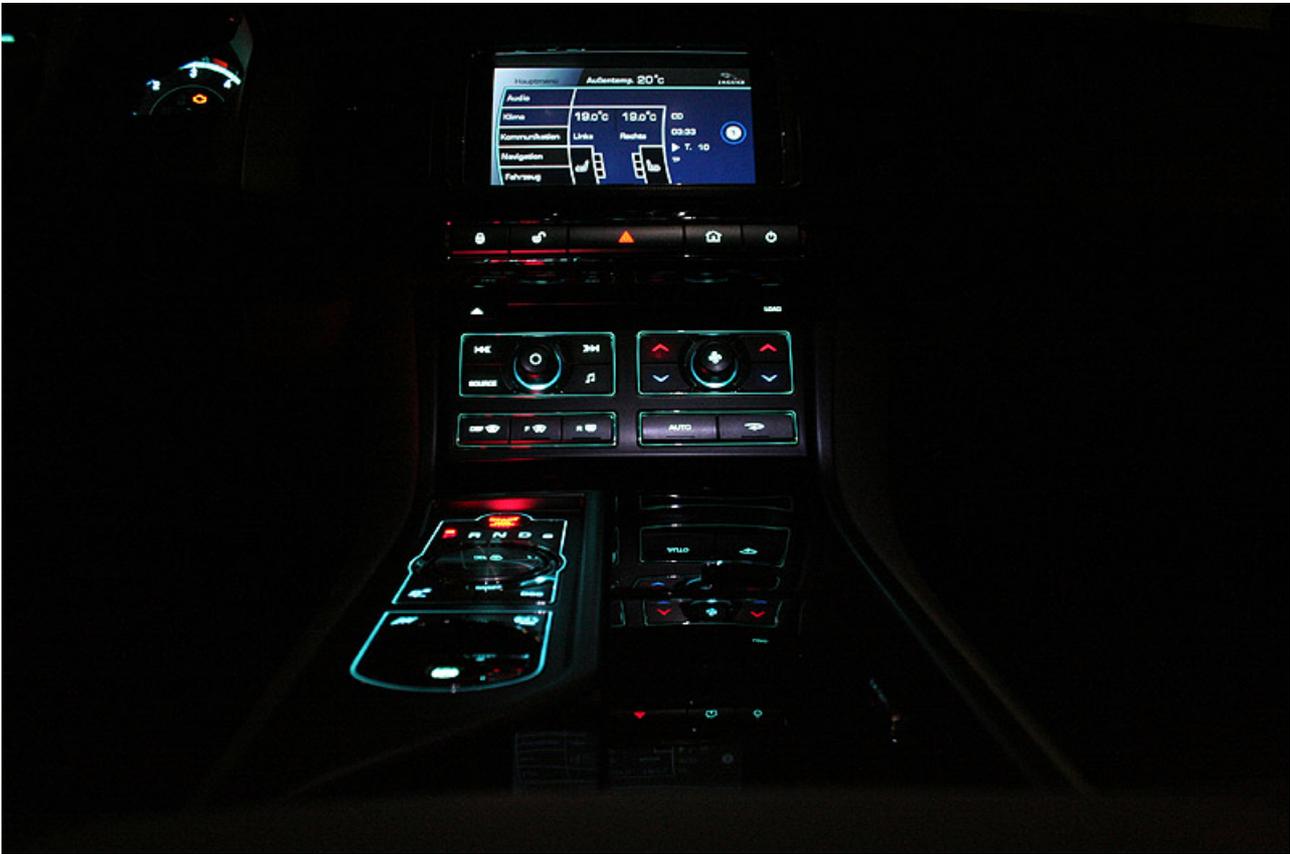


Wer eine Alternative zur oberen Mittelklasse Made in Germany sucht, kann mit dem Jaguar XF beruhigt ein wenig britisches Flair in den grauen Geschäftsalltag bringen oder am Wochenende entspannt ausfliegen. Mit dem neuen 3,0-Liter-Dieselmotor ist der Jaguar XF vielleicht der stilvollste Selbstzünder seiner Klasse. Oder haben Sie erkannt, dass wir in einem Diesel unterwegs waren?











Text & Fotos: [Jan Richter](#)

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-xf-30-v6-diesel-business-unusual>  
© Classic Driver. All rights reserved.