

CLASSIC DRIVER

Jaguar XKR



Classic Driver schwimmt mal wieder gegen den Strom und bietet der wirtschaftlichen Depression Paroli. Mit dem brandneuen Jaguar XKR legen wir ein Bekenntnis zur Unvernunft ab. Und damit dies auch jeder mitbekommt, haben wir das an sich schon nicht unauffällige Coupé nicht in langweiligem schwarz, sondern in grellem rot geordert.

Genauer gesagt Salsa Rot. So lautet die offizielle Bezeichnung für das ungeheuer intensive Rot. Und siehe da, der Mut wird belohnt, denn diese Farbe steht dem in Deutschland bislang eher raren XK Coupé sehr gut. Die fließenden Linien werden betont und das kraftvolle Design an jeder passenden Stelle unterstrichen. Viele der charakteristischen Details wären dem Betrachter bei einer dunklen Außenfarbe sicher entgangen. Dass das Rot zufällig auch nur für die Sportvariante mit dem traditionellen R in der Typenbezeichnung lieferbar ist, macht die Angelegenheit noch reizvoller. So kann der Wunsch der besseren Hälfte nach einer zum Lippenstift kompatiblen Außenfarbe wesentlich mit dem Praktischen verbunden werden. Frei nach dem Motto: „Tut mir leid, Schatz, aber Rot gab es nur mit diesem Motor.“





Und damit beginnt der zweite Part der Unvernunft. Schon die gängige Variante des nagelneu entwickelten Leichtmetall-V8 wartet seit der Modellpflege mit einem Hubraum von 5,0 Litern und einer Leistung von strammen 385 PS auf. Mit dem Kennzeichen R in der Typenbezeichnung kommt neben einem neu entwickelten Kompressor ein Leistungsplus von satten 125 PS hinzu. Nach dem Druck auf den rot pulsierenden Startknopf und dem Dreh an dem aus Aluminium gefertigten Getriebewahlrad drücken 510 PS bei 6000/min die Insassen in die mit edlem Softgrain-Leder bezogenen Sportsitze. Die Wucht, mit der der V8 dabei zuschlägt, lässt sich kaum in Worte fassen. Sobald der Kompressor tief durchatmet, ringen die 285er Gummis an der Hinterachse kurz um Fassung, um dann, je nach Straßenzustand, die Kraft in schieren Vortrieb zu verwandeln.





Elektronische Heinzelmännchen und eine neu entwickelte Differentialsperre helfen den beiden Gummiwalzen, nicht völlig die Fassung zu verlieren. Nicht immer mit Erfolg, denn in zu schnell angegangenen Kurven schwänzelt der Jaguar schon mal gern mit dem Heck, um dann mit der ESP-Reißleine wieder eingefangen zu werden. Und wenn der Fahrer seine gute Kinderstube völlig vergisst, kann der XKR dank speziellem Sportprogramm das Ganze auch noch eine Nummer flotter abspulen. Immer untermalt von einem rotzig frechen Sound, der dem V8 durch die vier pistolenartigen Läufe seiner Abgasanlage entweicht. „Wie gesagt, sie wollte ja unbedingt die Farbe, das hat sie jetzt davon.“





In freier Wildbahn gibt sich der Jaguar XKR ebenfalls nicht mit dem Standardprogramm zufrieden. Zwar kann man mit ihm auch ganz vernünftig zum Brötchenholen rollen oder den Weg zur Arbeit bestreiten, richtig wohl fühlt er sich jedoch nur, wenn er gefordert wird. Und das bedeutet angesichts des immensen Leistungspotentials auch Lebensgefahr für den Führerschein. Denn wann immer der XKR Spaß machen soll, bewegt er sich weit außerhalb der STVO. Nein, Vernunft sieht anders aus. Im dichten Großstadtverkehr können lediglich die beiden Schaltwippen am neu designten Lederlenkrad dem Fahrer auch bei vorschriftsmäßiger Fahrweise Fahrspaß bieten. Mit Ihnen lassen sich die sechs Gänge der Automatik butterweich auf manuellem Wege sortieren. Lohn der Mühe ist eine herrliche Eigenkomposition der gesamten Tonart des Achtzylinders.





Solange die Fenster offen sind, hat diese Beschallung klar den Vorzug vor der exzellenten HIFI Anlage des Herstellers Bowers & Wilkins verdient. Ihr ist es zu verdanken, dass im Jaguar auch bei geschlossenen Fenstern stets eine gute Stimmung herrscht. Mit immerhin 525 Watt beschallt sie die Insassen. Schade nur, dass ihre Bedienung, wie auch die der Klimaanlage und des nach wie vor unbefriedigend arbeitenden Navigationssystems, über den viel zu tief in die Mittelkonsole versenkten Touchscreen erfolgt. Neben unschönen Fingerabdrücken bedarf dieses Bedienkonzept auch einer hohen Aufmerksamkeit und lenkt so vom Verkehrsgeschehen ab.



Ablenkung, wenn auch auf anderem Gebiet, erfährt der XKR-Interessent aber auch durch die Preisliste: Stolze 103.900 Euro sind für die Grundversion des XKR fällig. Noch einmal 8.200 Euro mehr werden für die ebenfalls neue Cabrioletvariante fällig. Ganz schön unvernünftig in der heutigen Zeit finden Sie? Wir nicht.



Text & Fotos: [Sven Jürisch](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

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