



Jaguar C-XF

# Blick in die Zukunft







Jaguar C-XF



„Nach einem aufregenden Jaguar drehen die Leute ihre Köpfe um. Sie bleiben stehen und wünschen sich ein solches Auto zu besitzen. Genau diese Emotionen weckt der C-XF – und die zukünftige Generation von Jaguar-Modellen.“

*Ian Callum, Designdirektor Jaguar Cars*

Wenn ein neues Auto oder eine Studie eines in nicht allzuferner Zukunft zu erwartenden neuen Fahrzeugs quasi als Appetizer enthüllt wird, dann stehen deren Schöpfer oft ebenso fassungs- wie wortlos vor dem Produkt. Austauschbare Standardismen gehören zur Tagesordnung, die wortreiche Leere feiert Urständ.

Da birgt dann ein neuer Wagen „ein klares Bekenntnis zu designerischer Klarheit und Effizienz. Er interpretiert gestalterische Konstanten, die jedem großen Jaguar zugrunde liegen, auf erfrischende Weise neu.“

Das hört sich gut an, und ist zudem völlig zeitlos. Erfrischend ist es aber nicht, eher erinnert es an alten Kaffee, den wir irgendwo schon mal getrunken haben.

Moment mal: „Gestalterische Konstanz, die jeden großen Jaguar auszeichnet?“ Was ist denn beispielsweise mit dem großen Langweiler XJ?

Der war nämlich tatsächlich dafür verantwortlich, dass dem Jaguar-Designstudio bei der Entwicklung der auf der Auto Show in Detroit präsentierten Studie C-XF freiere Hand bei der Formgebung zugestanden wurde.

Der XJ sieht nämlich hauptsächlich deshalb so bieder aus, weil die amerikanischen Jaguar-Händler dies so wollten. Dabei aber vergaßen, dass gerade die amerikanische Kundschaft, die sich für einen Jaguar interessiert, ein Fahrzeug haben möchte, das sich wohltuend aus der Masse automobiler Formen abhebt. Was der XJ aber nun wirklich nicht tut. Meist übersieht man ihn schlicht. Was auch daran liegt, dass man ihn überhaupt so selten zu Gesicht bekommt.

Gerade mal 765 Exemplare der großen Jaguar-Limousine wurden im vergangenen Jahr in Deutschland verkauft.

Die C-XF-Studie soll nun, so wurde hinter vorgehaltener Hand erzählt, zu 90 Prozent dem entsprechen, was wir als fertigen S-Type-Nachfolger im September auf der IAA in Frankfurt zu sehen bekommen werden.

Die Reaktionen auf die Limousine mit der Coupé-Charakteristik waren in Detroit jedenfalls hervorragend. Die amerikanische Zeitschrift AutoWeek vergab am Ende der Autoschau gar den Preis „Best of Show“ für das am meisten Aufsehen erregende Auto, über das man auch in zehn Jahren noch sprechen wird.

Im Positiven, bleibt zu hoffen.

auto, motor und sport titelte seinen Detroit-Bericht nämlich recht treffend mit „Sein-Stück“, und spielte damit auf die weiterhin prekäre Lage bei Fords englischem Patienten an: über 700 Millionen US-Dollar rote Zahlen für 2006\*. Das sind, gemessen an den 11,7 Milliarden (als Zahl ist es noch beeindruckender: 11 700 000 000) Dollar Minus, die Kon-



**Der deutlich nach hinten versetzte Kühler mit dem Katzenkopf wirkt sportlich-aggressiv und soll Überhol-Image garantieren.**



zernmutter Ford im abgelaufenen Jahr insgesamt schrieb, nach Kopper quasi Peanuts, aber wenn der S-Type-Nachfolger keinen Verkaufserfolg zeitigt, dann sieht es wirklich schlecht um die Marke mit der springenden Wildkatze aus.

Immerhin scheint die kryptisch C-FX genannte Studie den Nerv der Zeit zu treffen. Die geduckte Gestalt mit den ausladenden Kotflügeln, den an das XK-Coupé erinnernden niedrigen Seitenscheiben und den schmalen Hauptscheinwerfern wirkt aggressiv, ganz so, wie es sich für einen echten Jaguar gehört. Dazu passt dann auch der nach hinten versetzte Kühler mit dem schwarz verchromten Gitter. Jaguar-Designer Ian Callum: „Ein Jaguar braucht einen ausdrucksstarken Grill, ein Gesicht. So reicht ein Blick in den Rückspiegel, um den ‚Klassiker‘ sofort zu identifizieren.“

Von außen fallen weiterhin die fehlenden, beziehungsweise in den B- und C-Säulen versteckten Griffe auf – die Türen selbst präsentieren sich makellos. Hintergrund: Die neue Jaguar-Limousine reagiert per JaguarSense auf eine Hand, die über in den Türen versteckte Sensoren streicht, und erkennt so ihren Besitzer/Fahrer oder auch weitere autorisierte Personen.

Ein fünfter im Armaturenbrett montierter Sensor reagiert auf eine sich nähernde Hand mit der Freigabe eines so genannten Dual View-Monitors, der unterschiedliche Darstellungen für Fahrer und Beifahrer anzeigt. Das vom Infotainment-Spezialisten Alpine im Jaguar-Auftrag entwickelte System nutzt ein Bild-Trenngitter, das Licht separat in die einzelnen Sehkanäle für Fahrer und Bei-

fahrer leitet. So kann zum Beispiel der Beifahrer per DVD einen Film sehen, während der Pilot den Angaben des Navigationssystems folgt.

Auch unter dem feinen Kleid, das Jaguar-typisch in Aluminium gefertigt ist, verbirgt sich einiges an innovativer Technik. Nicht so sehr der aus dem XKR bekannte 4,2-Liter-V8 Kompressor, sondern als Technik-Premiere der Kabelbaum aus Kohlefaser. „Der Traum eines jeden Designers“, schwärmt Designer Julian Thompson, der früher bei Lotus arbeitete. „Wir dachten schon, ewig mit dem Kabelgestrüpp leben zu müssen.“

Die neue WCT (Wire in Composite-Technologie) von Beru F1 Systems umschließt jedes Kabel mit einer flachen Kohlefasermanschette, die nicht nur Schutz vor Beschädigungen, sondern auch Vorteile beim Verlegen und Gewicht bietet. Und auch die Optik stimmt.

Zum Schluss kommt noch einmal Ian Callum zu Wort: „Die Studie Jaguar C-XF ist der dynamischste und modernste Viertürer, den Jaguar jemals auf die Räder gestellt hat.“

Kommt einem irgendwie bekannt vor, oder?  
*mike*



*Die Armaturen wirken kühl-elegant, die futuristischen hinteren Einzelsitze sollen (leider?) nur der Studie vorbehalten bleiben.*