

Vergleich des Fahrverhaltens: Jaguar XJS 4.0, XKR 4.0, XKR
4.2 und XK8 Cabriolet (bis Baujahr 2005)

I. Einleitung: Die Evolution des Jaguar Grand Tourers – Von XJS bis XK

Die Tradition des Grand Tourers (GT) hat bei Jaguar eine lange und glanzvolle Geschichte. Diese Fahrzeuge, konzipiert für schnelle, komfortable und stilvolle Reisen über lange Distanzen, verkörpern eine einzigartige Mischung aus Luxus und Leistung. Der Jaguar XJ-S, der 1975 den legendären E-Type ablöste, definierte den GT-Gedanken für seine Ära neu, indem er den Fokus stärker auf Luxus und souveräne Langstreckentauglichkeit legte, anstatt reine Sportlichkeit in den Vordergrund zu stellen.[1, 2, 3] Mit dem Erscheinen des Jaguar XK8 im Jahr 1996, dem designierten Nachfolger des XJS, begann eine neue Ära. Der XK8 (intern als X100-Serie bezeichnet) führte einen modernen V8-Motor ein und präsentierte ein Design, das zwar Anklänge an die sinnlichen Kurven des E-Type nahm, aber insgesamt eine frischere, zeitgemäßere Interpretation des Jaguar-GTs darstellte.[4, 5, 6]

Dieser Bericht widmet sich einem detaillierten Vergleich des Fahrverhaltens von vier spezifischen Jaguar-Modellen, die diese Evolution repräsentieren: dem **Jaguar XJS 4.0**, dem **Jaguar XK8 Cabriolet** (sowohl mit 4.0-Liter- als auch mit 4.2-Liter-Saugmotor), dem **Jaguar XKR 4.0** und dem **Jaguar XKR 4.2**. Die Kernfragestellung lautet: Welche signifikanten Unterschiede im Fahrverhalten prägen diese vier Jaguar-Ikonen, und wie manifestieren sich diese in Aspekten wie Beschleunigung, Handling, Komfort, Bremsleistung und Lenkgefühl? Um eine präzise Analyse zu gewährleisten, werden ausschließlich Fahrzeuge bis zum Baujahr 2005 berücksichtigt.

Der Übergang vom XJS zum XK8 markierte nicht nur einen Modellwechsel, sondern auch eine spürbare philosophische Neuausrichtung in Jaguars Herangehensweise an den Grand Tourer. Während der XJS als traditioneller, eher stattlicher Cruiser konzipiert wurde, reflektierte der XK8 den Wunsch nach agileren und dynamisch fähigeren Fahrzeugen, die den Fahrer stärker einbinden. Die XKR-Varianten, insbesondere mit ihren Kompressor-aufgeladenen Motoren, trieben diese sportliche Ausrichtung dann auf die Spitze. Diese Entwicklungslinie legt bereits nahe, dass sich deutliche Unterschiede im Fahrerlebnis ergeben werden.

Zur besseren Übersicht folgt eine Tabelle mit den technischen Kerndaten der verglichenen Modelle:

Tabellarische Übersicht der technischen Kern-Spezifikationen

Table 1: Tabellarische Übersicht der technischen Kern-Spezifikationen

Merkmal	Jaguar XJS 4.0 (Facelift)	Jaguar XK8 Cabriolet 4.0	Jaguar XK8 Cabriolet 4.2	Jaguar XKR 4.0 (Cabrio)	Jaguar XKR 4.2 (Cabrio)
Motor	4.0L I6 (AJ16)	4.0L V8 (AJ26/27)	4.2L V8 (AJ33/34)	4.0L V8 SC (AJ26S/27S)	4.2L V8 SC (AJ33S/34S)
Hubraum (cm ³)	3980	3996	4196	3996	4196
Leistung (PS (kW) @ U/min)	ca. 223 (164) @ 4750 [7]	ca. 290 (213) @ 6100 [4, 8]	ca. 300 (221) @ 6000 [4, 8]	ca. 370 (272) @ 6150 [4, 8]	ca. 400 (294) @ 6100 [4, 8]
Drehmoment (Nm @ U/min)	ca. 377 @ 3650 [7]	ca. 393 @ 4250 [4, 8]	ca. 420 @ 4100 [4, 8]	ca. 525 @ 3600 [4, 8]	ca. 553 @ 3500 [4, 8]
0-97 km/h (0-60 mph)	ca. 7,4 s [7]	ca. 6,5 s [4, 8]	ca. 6,1 s [4, 8]	ca. 5,2 s [4, 8]	ca. 5,2 s [4, 8]
Höchstgeschw. (km/h)	ca. 220 (137 mph) [7]	ca. 250 (155 mph) [4, 8]	ca. 250 (155 mph) [4, 8]	ca. 250 (155 mph) [4, 8]	ca. 250 (155 mph) [4, 8]
Getriebe	ZF 4-Gang Autom. [1, 7, 9]	ZF 5-Gang Autom. [4, 8]	ZF 6-Gang Autom. [4, 8]	MB 5-Gang Autom. [4, 8]	ZF 6-Gang Autom. [4, 8]
Leergewicht (kg)	ca. 1625 (Coupé) [7]	ca. 1707 [4, 8]	ca. 1773 [4, 8]	ca. 1732 [4, 8]	ca. 1814 [4, 8]
Fahrwerk Highlights	Standard	Standard, CATS optional	Standard, CATS optional	CATS Standard	CATS Standard
Bremsanlage (Standard)	4-Rad Disc, v. bel., h. massiv	4-Rad Disc, alle belüftet	4-Rad Disc, alle belüftet	4-Rad Disc, alle belüftet	4-Rad Disc, alle belüftet, größer

Anmerkung: Leistungs- und Gewichtsangaben können je nach Modelljahr und Ausstattung leicht variieren. Gewichte für XJS als Coupé, die anderen als Cabriolet.

II. Der Urahn mit Charme: Fahrverhalten des Jaguar XJS 4.0

Der Jaguar XJS, insbesondere in seiner späten Ausführung mit dem 4.0-Liter-Motor, verkörpert den klassischen Grand Tourer mit einer Aura von gediegener Eleganz und unaufgeregter Souveränität.

Motor, Getriebe und die sanfte Kraftentfaltung:

Das Herzstück des späten XJS 4.0 bildet der AJ6- bzw. der weiterentwickelte AJ16-Reihensechszylindermotor. Mit einem Hubraum von 3980 cm³ leistet dieser Motor beispielsweise in der AJ6-Variante rund 223 PS (164 kW) bei 4750 U/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von etwa 377 Nm (278 lb-ft) bei 3650 U/min.[7] Spätere AJ16-Versionen, die ab Mitte 1994 zum Einsatz kamen und als besonders robust gelten [10], konnten geringfügig höhere Werte aufweisen, beispielsweise 233 PS und 366 Nm.[11] Charakteristisch für diesen Motor ist seine seidige Laufkultur und eine lineare, eher sanfte Leistungsentfaltung. Er zielt weniger auf explosive Beschleunigung ab, sondern vielmehr auf eine souveräne Kraftreserve für entspanntes Reisen.[2, 12]

Gekoppelt ist der 4.0-Liter-Motor in der Regel mit einem ZF 4-Gang-Automatikgetriebe (Typ 4HP24E bei den Facelift-Modellen).[1, 7, 9] Dieses Getriebe unterstützt den komfortorientierten Charakter des Fahrzeugs mit weichen Schaltvorgängen. Die Beschleunigung von 0 auf ca. 97 km/h (60 mph) absolviert der XJS 4.0 in etwa 7,4 Sekunden [7], wobei andere Quellen auch Werte um 8,7 Sekunden nennen [13], was die Bandbreite je nach spezifischem Modelljahr und Testbedingungen unterstreicht. Die Elastizität ist gut, was zu einem unaufgeregten Fahrgefühl beiträgt.

Fahrwerksauslegung: Komfort vor Agilität:

Das Fahrwerk des XJS ist unverkennbar auf höchsten Reisekomfort ausgelegt. An der Vorderachse kommen unabhängige Doppelquerlenker mit Schraubenfedern und einer Anti-Dive-Geometrie zum Einsatz, die das Eintauchen der Front beim Bremsen reduziert.[7] Die Hinterachskonstruktion basiert auf unabhängigen unteren Querlenkern, wobei die Antriebswellen als obere Lenker fungieren, ergänzt durch Längslenker und Schraubenfedern.[7] Diese aufwendige Konstruktion, die bei frühen V12-Modellen sogar doppelte Feder-Dämpfer-Einheiten pro Seite aufwies und bei späteren 4.0-Liter-Varianten etwas vereinfacht wurde, sorgt für ein ausgesprochen "gleitendes" Fahrgefühl.[14] Unebenheiten der Fahrbahn werden souverän absorbiert, was den XJS zu einem exzellenten Langstreckenfahrzeug macht.[2, 10] Das Leergewicht des XJS 4.0 Coupés liegt bei etwa 1625 kg (32 cwt) [7], was seinen Charakter als substanzieller Grand Tourer unterstreicht und zur Stabilität beiträgt, aber naturgemäß die Agilität limitiert.

Es ist bemerkenswert, dass sich innerhalb der langen Produktionszeit des XJS (1975-1996) signifikante Verbesserungen ergaben. Die Modelle nach dem Facelift von 1991, und hier insbesondere jene mit dem AJ16-Motor ab Mitte 1994, profitieren von einer verbesserten Fertigungsqualität, einem effektiveren Korrosionsschutz durch verzinkte Karosserien (ab 1994) und einer insgesamt höheren Ausgereiftheit.[1, 2, 15] Dies bedeutet, dass ein später XJS 4.0 in der Regel ein verfeinertes und zuverlässigeres Fahrerlebnis bietet als frühe Exemplare. Trotz seines Gewichts und der komfortorientierten Auslegung sorgte die grundlegende Fahrwerksgeometrie für eine gute Straßenlage, die eher zu seiner gleitenden Stabilität als zu ausgeprägter Agilität beitrug.[2, 7, 10]

Lenkcharakteristik und Bremsanlage:

Die Lenkung des XJS 4.0 ist leichtgängig und eher indirekt ausgelegt. Sie unterstützt das entspannte Cruisen und bietet gute Stabilität bei höheren Geschwindigkeiten, vermittelt jedoch weniger präzise Rückmeldung von der Fahrbahn als bei sportlicher orientierten Fahrzeugen.[2] Die Bremsanlage besteht aus Vierrad-Scheibenbremsen. Frühe XJS-Modelle hatten innenliegende Bremsscheiben an der Hinterachse, was zwar die ungefederten Massen reduzierte, aber die Wartung erschwerte. Ab dem Facelift 1991 wurden auch hinten außenliegende Bremsscheiben verbaut.[1, 7, 16] Für den XJS 4.0 (Baujahre ca. 06/1991 - 01/1994) sind vorne belüftete Scheiben mit einem Durchmesser von 284 mm und hinten massive Scheiben mit 264 mm Durchmesser dokumentiert.[17, 18] Die Bremswirkung ist dem Charakter des Fahrzeugs angemessen und für den Alltagsbetrieb sowie zügige Reisen ausreichend, jedoch nicht für extreme Beanspruchung auf Rennstreckenniveau konzipiert.

Das Fahrerlebnis: Souveränes Gleiten:

Das Fahrgefühl im XJS 4.0 lässt sich am besten als souveränes Gleiten beschreiben. Ein Besitzer beschrieb es treffend: "Er hält die Straße wie ein Profi-Rennwagen mit dem Gleiten eines weichen Luxusautos" [10], was die bemerkenswerte Kombination aus Stabilität und Fahrkomfort unterstreicht. Er ist ein großes Auto, das sich weniger für das schnelle Durcheilen enger Landstraßenkurven eignet, aber als Langstrecken-Tourer seine wahren Stärken ausspielt und hier als "magnificent" bezeichnet wird.[2] Der

Fokus liegt klar auf dem Aspekt des "Grand Tourer cum boulevard cruiser", ohne ausgeprägte Sportwagenambitionen.[2]

III. Der moderne Klassiker: Fahrverhalten des Jaguar XK8 Cabriolet (4.0 & 4.2 Sauger)

Mit dem XK8 Cabriolet betrat Jaguar 1996 eine neue Bühne. Es verband modernes Design mit traditionellen Jaguar-Tugenden und bot als offene Variante ein besonders intensives Fahrerlebnis.

Die AJ-V8 Motoren und ihre Kraftübertragung:

Den Antrieb des XK8 übernahmen die neu entwickelten AJ-V8-Motoren, die eine deutliche Modernisierung gegenüber dem Reihensechszylinder des XJS darstellten. Zunächst kam der AJ26/AJ27 mit 4.0 Litern Hubraum zum Einsatz, der etwa 290 PS (213 kW) bei 6100 U/min und ein Drehmoment von rund 393 Nm bei 4250 U/min lieferte.[4] Ab dem Modelljahr 2003 wurde dieser durch den AJ33/AJ34 mit 4.2 Litern Hubraum ersetzt, der auf ca. 300 PS (221 kW) bei 6000 U/min und 420 Nm bei 4100 U/min kam.[4, 5, 19] Beide Motoren zeichnen sich durch eine spontanere Leistungsentfaltung und den charakteristischen, sonoren Klang eines V8 aus.

Die Kraftübertragung erfolgte anfangs über eine 5-Gang-Automatik von ZF (Typ 5HP24).[4, 5] Mit der Einführung des 4.2-Liter-Motors hielt auch ein modernes ZF 6-Gang-Automatikgetriebe (Typ 6HP26) Einzug, das durch schnellere und sanftere Schaltvorgänge sowie eine verbesserte Effizienz überzeugte.[4, 5, 6] Diese Getriebeaufwertung wird von Kennern als signifikanter Fortschritt bewertet, der das Fahrerlebnis spürbar verfeinert.[20] Die Beschleunigungswerte spiegeln die potentere Motorisierung wider: Ein XK8 4.0 Cabriolet erreicht die 97 km/h (60 mph) Marke in etwa 6,5 Sekunden, die 4.2-Liter-Version benötigt dafür nur noch rund 6,1 Sekunden.[4]

Fahrwerk, Lenkung und der Einfluss des CATS-Systems:

Das Fahrwerk des XK8 basiert zwar in seinen Grundzügen auf dem des XJS (modifizierte XJS-Bodenplatte, Doppelquerlenker-Vorderachse und eine von der XJ40-Limousine abgeleitete Hinterachskonstruktion mit Doppelquerlenkern) [14, 15], profitierte jedoch von einer deutlich steiferen Karosseriestruktur. Die Vorderachse nutzt unabhängige Doppelquerlenker, während die Hinterachse ebenfalls auf unabhängigen Doppelquerlenkern basiert, bei denen die Antriebswellen als obere Lenker fungieren.[4]

Ein Schlüsselement für das Fahrverhalten des XK8 war das optional erhältliche CATS (Computer Active Technology Suspension).[5, 6, 21, 22] Dieses adaptive Dämpfersystem passt die Dämpferhärte kontinuierlich an die Fahrsituation an und ermöglicht so eine beeindruckende Balance zwischen dem von Jaguar gewohnten Komfort und einer sportlicheren Gangart. Ohne CATS tendiert der XK8 zu einer weicheren, komfortbetonten Abstimmung. Mit CATS jedoch erweitert sich das dynamische Spektrum erheblich, da das System bei Bedarf für eine straffere Dämpfung sorgt, was Wankbewegungen reduziert und die Präzision in Kurven erhöht. Es verleiht dem XK8 gewissermaßen zwei Charaktere in einem Fahrzeug.[22] Die Lenkung des XK8 ist spürbar präziser und direkter als die des XJS. Ab 1998 wurde zudem die geschwindigkeitsabhängige Servotronic II Lenkunterstützung eingeführt, die das Handling weiter verbesserte.[5, 6] Das Fahrverhalten wird als agiler und präziser im Vergleich zum XJS beschrieben, wobei die typischen Jaguar-Qualitäten erhalten bleiben.[5] Eine "weiche Kurveneingangslenkung und angemessen sanfte Reaktionen auf Unebenheiten" werden kombiniert mit einem "extrem steifen Chassis".[23]

Bremsen und die Besonderheiten des Cabriolets (Chassissteifigkeit, Scuttle Shake):

Die Bremsanlage des XK8 besteht aus Vierrad-Scheibenbremsen, die rundum innenbelüftet sind.[4] Ein XK8 4.2L von 2004 verfügt beispielsweise über vordere Bremsscheiben mit 325 mm Durchmesser und hintere mit 305 mm.[24] Diese Dimensionierung sorgt für eine solide und zuverlässige Verzögerung. Als Cabriolet bringt der XK8 spezifische Eigenschaften mit sich. Das Leergewicht ist gegenüber dem Coupé um etwa 70-80 kg höher.[4] Viel entscheidender ist jedoch der unvermeidliche Kompromiss bei der Verwindungssteifigkeit der Karosserie durch das fehlende feste Dach. Obwohl die X100-Plattform steifer war als die des XJS, und einige Testberichte dem XK8 generell ein "extrem steifes Chassis" attestieren

[23], ist ein gewisses Maß an Karosserieflexibilität, oft als "Scuttle Shake" (Vibrationen im Bereich des Armaturenbretts und der Lenksäule) bezeichnet, bei offenen Fahrzeugen dieser Ära kaum gänzlich zu vermeiden. Dies kann sich in leichten Vibrationen auf unebener Fahrbahn, einer etwas weniger präzisen Lenkrückmeldung und gelegentlichen Karosseriegeräuschen äußern, wodurch die absolute Handlingpräzision im Vergleich zum Coupé leicht gemindert wird.[25]

Das Fahrerlebnis: Eleganter Cruiser mit sportlichen Anklängen:

Das Fahrerlebnis im XK8 Cabriolet ist geprägt von einer gelungenen Mischung aus Eleganz, Komfort und spürbar verbesserter Dynamik im Vergleich zum XJS. "Die Fahrt ist präziser als beim XJS-Vorgänger, bietet aber immer noch die von einem Jaguar erwarteten Qualitäten".[5] Er wurde als ein Fahrzeug beschrieben, das "mit dem älteren Fahrer im Sinn entworfen wurde, aber die Ingenieure wollten sicherstellen, dass die Leistung immer noch da war, wenn die Herrschaften danach graben wollten".[23] Er ist ein komfortabler und luxuriöser Gleiter, der jedoch bei Bedarf auch sportliche Ambitionen zeigen kann, besonders wenn er mit dem CATS-System und dem potenteren 4.2-Liter-Motor samt 6-Gang-Automatik ausgestattet ist.[14, 26]

IV. Die Kraftpakete: Fahrverhalten des Jaguar XKR 4.0 und XKR 4.2

Die XKR-Modelle stellen die leistungsgesteigerte Speerspitze der XK-Baureihe (X100) dar. Durch Kompressoraufladung und weitere Modifikationen bieten sie ein deutlich sportlicheres Fahrverhalten.

Kompressor-V8-Motoren im Vergleich: Leistungsentfaltung und Charakter:

Der Jaguar XKR 4.0, eingeführt 1998, wird vom AJ26S/AJ27S V8-Motor angetrieben, der mittels eines Eaton M112 Kompressors auf rund 370-375 PS (ca. 272-276 kW) und ein beeindruckendes Drehmoment von etwa 525 Nm (387 lb-ft) kommt.[4, 21, 27, 28] Der spätere XKR 4.2 nutzt den AJ33S/AJ34S V8-Motor, ebenfalls Kompressor-aufgeladen, der die Leistung auf circa 400 PS (294 kW) und das Drehmoment auf rund 553 Nm (408 lb-ft) steigert.[4, 29] Beim 4.2-Liter-Modell kommt zudem ein verbesserter Eaton-Kompressor zum Einsatz, der 5% schneller dreht, und der Motor selbst ist etwa 6 kg leichter als sein 4.0-Liter-Pendant.[30]

Ein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden XKR-Generationen liegt im Getriebe: Der XKR 4.0 ist mit einer 5-Gang-Automatik von Mercedes-Benz (Typ 5G-Tronic / W5A580) ausgestattet.[4, 6, 27] Der XKR 4.2 hingegen profitiert, wie der XK8 4.2, vom moderneren ZF 6HP26 6-Gang-Automatikgetriebe.[4, 5, 6, 29] Diese Kombination aus dem leistungsstärkeren und verfeinerten 4.2-Liter-Kompressormotor und dem exzellenten ZF-Getriebe führt zu einer harmonischeren und effektiveren Leistungsentfaltung. Die Beschleunigungswerte sind für beide Modelle beeindruckend und liegen bei etwa 5,2 bis 5,4 Sekunden für den Sprint von 0 auf ca. 97-100 km/h.[4, 6, 27, 29] Die Leistungsentfaltung ist deutlich aggressiver als bei den Saugmotoren, mit dem Kompressor-typischen, nahezu verzögerungsfreien Antritt und massivem Drehmoment über einen breiten Drehzahlbereich.

Sportfahrwerk (CATS) und Handling-Potenzial:

Das adaptive Dämpfersystem CATS ist bei allen XKR-Modellen serienmäßig an Bord und verfügt über eine straffere Grundabstimmung im Vergleich zum optionalen CATS des XK8.[6, 21, 22] Dies trägt maßgeblich zum sportlicheren Fahrcharakter bei. Darüber hinaus gab es für den XKR spezifische Fahrwerkskomponenten wie geänderte Federraten, eine angepasste Dämpferabstimmung und stärkere Stabilisatoren. Ab Ende 1999 war ein optionales "R"-Paket erhältlich, das ein noch steiferes Fahrwerk beinhaltete.[6] Sondermodelle wie der "Silverstone" oder der "XKR-100" verfügten über weitere Fahrwerksoptimierungen.[6, 21] Das Handling ist dadurch spürbar sportlicher und direkter als beim XK8. Die Karosserieneigung in Kurven ist reduziert, was höhere Kurvengeschwindigkeiten und ein präziseres Einlenkverhalten ermöglicht. Der XKR vermittelt "überlegene Handlingeigenschaften" im Vergleich zum XK8 [5] und wurde als das Modell positioniert, das die Performance-Tradition von Jaguar in seiner Ära am deutlichsten verkörperte. Das Gewicht eines XKR 4.0 Coupés liegt bei etwa 1640 kg [27], das eines XKR 4.2 Coupés bei rund 1735 kg.[29] Die Cabriolet-Versionen sind entsprechend schwerer, mit ca. 1732 kg für den XKR 4.0 und ca. 1814 kg für den XKR 4.2.[4]

Die Bremsanlagen im Fokus: Standard vs. Brembo:

Die Standard-Bremsanlage des XKR ist bereits größer dimensioniert als die des XK8 und verfügt rundum über belüftete Scheiben.[21] Mit der Einführung des 4.2-Liter-Modells wurden die Bremsen weiter optimiert, unter anderem durch größere, teilweise auch gelochte Scheiben.[29] Für Fahrer mit höchsten Ansprüchen an die Verzögerungsleistung war optional oder bei bestimmten Sondermodellen (z.B. XKR-100, Silverstone, Fahrzeuge mit "R"-Paket) eine Hochleistungsbremsanlage von Brembo erhältlich.[6, 21] Diese Systeme, oft mit 4-Kolben-Aluminiumsätteln [6] und deutlich größeren Bremsscheiben (z.B. 355 mm vorne [31, 32], in speziellen Ausführungen sogar bis zu 400 mm vorne und 350 mm hinten [21]), bieten eine signifikant verbesserte Bremsleistung, höhere Fadingstabilität und ein präziseres Pedalgefühl. Für ein Fahrzeug mit dem Leistungspotenzial des XKR sind die Brembo-Bremsen nicht nur eine marginale Verbesserung, sondern ein entscheidendes Element, um die Performance sicher und wiederholt abrufen zu können. Die XKR-Modelle sind zudem mit breiteren Reifen als der XK8 ausgestattet, oft serienmäßig auf 18-Zoll-Rädern, optional waren bis zu 20-Zoll-Räder verfügbar.[4, 6, 27, 29] Beispielsweise rollt der XKR 4.0 auf Reifen der Dimension 245/45 ZR18 vorne und 255/45 ZR18 hinten [27], während der XKR 4.2 oft mit 245/50 ZR18 vorne und 255/50 ZR18 hinten bestückt ist.[29]

Das Fahrerlebnis: Der potente Sport-GT:

Das Fahrerlebnis im XKR ist das eines potenten Sport-GT. Die Beschleunigung ist beeindruckend; bereits der XKR 4.0 erreicht die 97 km/h Marke in nur 5,2 Sekunden.[28] Die Kombination aus Kompressorleistung, dem strafferen Fahrwerk mit serienmäßigem CATS und den leistungsfähigen (insbesondere Brembo-) Bremsen resultiert in einem deutlich dynamischeren und fahrerorientierteren Erlebnis als im XK8.[5, 28, 33] Der XKR ist immer noch ein Grand Tourer, der auch lange Strecken komfortabel meistert, aber mit einer klaren Verschiebung hin zu "Sport". Er fühlt sich agiler an, lenkt präziser ein und bietet eine höhere Stabilität im Grenzbereich.

V. Direkter Vergleich des Fahrverhaltens: Vier Charaktere, vier Erlebnisse

Der direkte Vergleich der vier Jaguar-Modelle offenbart deutliche Unterschiede in ihrem Fahrverhalten, die ihre jeweilige Konzeption und technische Ausstattung widerspiegeln.

Beschleunigung, Elastizität und Ansprechverhalten:

- **Jaguar XJS 4.0:** Bietet eine sanfte, lineare Beschleunigung. Die Kraftentfaltung ist souverän und für entspanntes Reisen mehr als ausreichend, jedoch ohne die explosive Vehemenz der V8-Modelle. Die Elastizität ist gut, unterstützt durch das Automatikgetriebe.
- **Jaguar XK8 Cabriolet (4.0/4.2):** Hier ist der Antritt deutlich lebendiger und V8-typisch druckvoll. Der 4.2-Liter-Motor fühlt sich dank mehr Hubraum und Drehmoment spürbar kräftiger an. Insbesondere in Verbindung mit dem 6-Gang-Automatikgetriebe im 4.2-Modell ist das Ansprechverhalten direkter und die Kraftentfaltung harmonischer als beim 4.0-Liter mit 5-Gang-Automatik.
- **Jaguar XKR (4.0/4.2):** Beide XKR-Modelle liefern eine explosive Beschleunigung. Die Kompressoraufladung sorgt für ein nahezu verzögerungsfreies Ansprechen und massives Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen. Der XKR 4.2 profitiert auch hier von der moderneren 6-Gang-Automatik, die die überlegene Kraft noch souveräner und geschmeidiger auf die Straße bringt als die 5-Gang-Automatik des XKR 4.0.

Kurvenagilität, Stabilität und Grenzbereich:

- **Jaguar XJS 4.0:** Zeichnet sich durch hohe Fahrstabilität auf Langstrecken und bei hohen Geschwindigkeiten aus. In engen Kurven wirkt er jedoch aufgrund seines Gewichts und seiner komfortorientierten Auslegung eher behäbig.[2]
- **Jaguar XK8 Cabriolet:** Ist spürbar agiler und lenkt präziser ein als der XJS. Das CATS-System, sofern vorhanden, verbessert die Kontrolle und reduziert die Wankneigung. Als Cabriolet muss es

jedoch Kompromisse im extremen Grenzbereich eingehen; hier kann sich der erwähnte "Scuttle Shake" bemerkbar machen und die absolute Präzision leicht einschränken.[5, 25]

- **Jaguar XKR (4.0/4.2):** Bietet die höchste Agilität und Stabilität im Vergleich. Das serienmäßige CATS-System mit strafferer Abstimmung, kombiniert mit breiteren Reifen und optionalen Fahrwerks-Upgrades, erlaubt höhere Kurvengeschwindigkeiten und ein sehr präzises Handling. Die Karosserieneigung ist minimal.[5, 28]

Fahrkomfort: Unterschiede auf verschiedenen Fahrbahnbelägen:

- **Jaguar XJS 4.0:** Verkörpert den klassischen "Sänften-Komfort". Er absorbiert Fahrbahnunebenheiten souverän und bietet ein sehr ruhiges, gleitendes Fahrgefühl, ideal für lange Reisen.[2, 10]
- **Jaguar XK8 Cabriolet:** Stellt einen guten Kompromiss dar. Mit CATS ist der Komfort anpassungsfähig und kann auch auf schlechteren Straßen überzeugen. Ohne CATS ist die Abstimmung tendenziell weicher. Cabrio-typisch können leichte Karosseriebewegungen und eine höhere Geräuschkulisse bei geöffnetem Verdeck auftreten.[23]
- **Jaguar XKR (4.0/4.2):** Ist spürbar straffer und sportlicher abgestimmt. Er gibt mehr Rückmeldung von der Straße, was von sportlichen Fahrern geschätzt wird. Dank des adaptiven CATS-Systems bleibt er jedoch auch auf langen Strecken ausreichend komfortabel und ist somit durchaus langstreckentauglich.

Lenkpräzision, Rückmeldung und Fahrerbindung:

- **Jaguar XJS 4.0:** Die Lenkung ist eher indirekt und leichtgängig, mit relativ wenig Rückmeldung von der Fahrbahn. Sie ist auf entspanntes, komfortables Fahren ausgelegt.[2]
- **Jaguar XK8 Cabriolet:** Bietet eine deutlich verbesserte Lenkpräzision und mehr Rückmeldung im Vergleich zum XJS. Die Fahrerbindung ist spürbar höher.[5]
- **Jaguar XKR (4.0/4.2):** Verfügt über die direkteste Lenkung im Vergleichsfeld. Sie vermittelt die meiste Rückmeldung und bietet somit die stärkste Fahrerbindung, was den sportlichen Charakter unterstreicht.

Bremsperformance und Dosierbarkeit:

- **Jaguar XJS 4.0:** Die Bremsanlage ist dem Fahrzeugcharakter angemessen und bietet für normale Fahrsituationen eine ausreichende Verzögerung.
- **Jaguar XK8 Cabriolet:** Verfügt über solide und zuverlässige Bremsen, die für den Alltagsbetrieb und auch für zügige Fahrten auf Landstraßen gut dimensioniert sind. Die Dosierbarkeit ist in der Regel gut.
- **Jaguar XKR (4.0/4.2):** Bereits mit der Standardbremsanlage ist die Verzögerung gut. Mit der optionalen Brembo-Hochleistungsbremsanlage ist die Performance jedoch hervorragend. Diese Bremsen sind äußerst standfest, auch bei wiederholter starker Beanspruchung, und bieten eine exzellente Dosierbarkeit.[6, 21]

Die technologische Entwicklung von der XJS-Plattform hin zur XK-Serie, insbesondere bei den 4.2-Liter-Versionen, zeigt sich deutlich. Fortschritte in der Getriebetechnologie (6-Gang-Automatik) und adaptive Fahrwerkssysteme (CATS) führen zu einem verfeinerten, vielseitigeren und einnehmenderen Fahrerlebnis, als es die ältere XJS-Plattform bieten konnte. Während der XKR die höchste absolute Leistung bietet, könnte der XK8 (insbesondere der 4.2L) für viele Fahrer im alltäglichen Straßenverkehr eine zugänglichere und genussvollere Leistungscharakteristik bieten, da er Kraft und Komfort effektiver ausbalanciert. Der XJS wiederum liefert eine für seine Ära und GT-Rolle adäquate Leistung, die auf entspanntes Cruisen zugeschnitten ist. Das XK8 Cabriolet stellt eine Sonderrolle dar: Das Offenfahren bietet ein einzigartiges Sinneserlebnis, das für manche Käufer die leichten dynamischen Kompromisse durch die geringere Karosseriesteifigkeit aufwiegen mag.

Vergleichstabelle Fahrverhaltens-relevanter Attribute

Table 2: Vergleichstabelle Fahrverhaltens-relevanter Attribute

Attribut	Jaguar XJS 4.0	Jaguar XK8 Cabriolet (4.0/4.2)	Jaguar XKR 4.0	Jaguar XKR 4.2
Motorcharakteristik	Souverän-elastisch	Drehfreudig-kultiviert (V8)	Bissig-druckvoll (SC V8)	Sehr bissig-druckvoll (SC V8)
Gasannahme	Sanft, progressiv	Direkt, spontan (V8)	Sehr direkt, explosiv (SC)	Sehr direkt, explosiv (SC)
Lenkpräzision	Indirekt	Präzise	Präzise bis sehr direkt	Sehr direkt
Lenkgefühl/Rückmeldung	Gering	Ausreichend bis gut	Gut	Sehr gut
Fahrwerksabstimmung	Komfortbetont	Ausgewogen (mit CATS anpassungsf.)	Sportlich-straft (CATS)	Sportlich-straft (CATS)
Wankneigung Kurve	Spürbar	Moderat (mit CATS geringer)	Gering	Sehr gering
Agilität/Handlichkeit	Eher behäbig	Gut	Sehr agil	Sehr agil
Fahrstabilität	Hoch	Sehr hoch	Sehr hoch	Exzellent
Bremsdosierbarkeit	Weich, komfortorientiert	Gut	Gut bis progressiv-sportlich	Progressiv-sportlich (Brembo)
Bremsleistung (subjektiv)	Ausreichend	Gut	Sehr gut (Brembo exzellent)	Exzellent (Brembo)
Primärer Einsatzzweck	Grand Touring, Cruising	Sport-Cruising, Alltags-GT	Performance GT	High-Performance GT

VI. Fazit und Empfehlungen: Welcher Jaguar passt zu welchem Fahrertyp?

Die Analyse der vier Jaguar-Modelle zeigt deutlich, dass jedes Fahrzeug trotz seiner Familienzugehörigkeit einen eigenständigen Charakter und ein spezifisches Fahrverhalten aufweist. Die Unterschiede sind nicht nur in den reinen Leistungsdaten, sondern vor allem im subjektiven Fahrerlebnis begründet.

Zusammenfassung der Kernunterschiede im Fahrverhalten:

Der **Jaguar XJS 4.0** ist der klassische Grand Tourer. Sein Fahrverhalten ist geprägt von souveräner Gelassenheit, hohem Federungskomfort und einer sanften Leistungsentfaltung. Er ist kein Sportwagen, sondern ein stilvoller Gleiter für lange Distanzen.

Das **Jaguar XK8 Cabriolet** markiert den Übergang zu einer moderneren Interpretation des GT-Themas. Es ist agiler und direkter als der XJS, bietet mit seinen V8-Motoren eine lebendigere Performance und, besonders mit dem optionalen CATS-Fahrwerk, eine gute Balance zwischen Komfort und Sportlichkeit. Als Cabriolet fügt es dem Fahrerlebnis die Dimension des Offenfahrens hinzu, was jedoch mit leichten Kompromissen bei der ultimativen Karosseriesteifigkeit einhergeht. Der 4.2-Liter mit 6-Gang-Automatik stellt hier die harmonischere und leistungsfähigere Wahl dar.

Der **Jaguar XKR 4.0** hebt das sportliche Potenzial der XK-Plattform deutlich an. Der Kompressormotor sorgt für vehementen Schub, das serienmäßige CATS-Fahrwerk für ein strafferes Handling. Er ist ein echter Sport-GT, dessen älteres 5-Gang-Automatikgetriebe von Mercedes-Benz jedoch nicht ganz die Raffinesse des späteren ZF 6-Gang-Getriebes erreicht.

Der **Jaguar XKR 4.2** stellt die Spitze der Performance innerhalb der hier betrachteten X100-Modelle bis Baujahr 2005 dar. Er kombiniert die höchste Motorleistung mit dem fortschrittlicheren 6-Gang-Automatikgetriebe und einem konsequent sportlich ausgelegten Fahrwerk. Mit optionalen Brembo-Bremsen wird er endgültig zum Hochleistungs-GT, der auch ambitionierte Fahrer zufriedenstellt.

Empfehlungen für verschiedene Fahrertypen:

- **Jaguar XJS 4.0:** Ideal für den Liebhaber klassischer Automobile, der Wert auf zeitlosen Stil, höchsten Fahrkomfort und entspanntes Reisen legt. Wer einen unaufgeregten, eleganten Cruiser

sucht und weniger Wert auf maximale Kurvendynamik legt, findet hier einen treuen Begleiter.

- **Jaguar XK8 Cabriolet:** Die erste Wahl für Genießer, die modernes Design, den Klang und die Kraft eines V8-Saugmotors sowie das Vergnügen des Offenfahrens suchen. Es ist ein exzellenter Kompromiss für Fahrer, die einen eleganten Alltags-GT oder ein stilvolles Fahrzeug für Wochenendausflüge wünschen, ohne auf guten Komfort und eine ansprechende Dynamik verzichten zu wollen. Die 4.2-Liter-Variante ist aufgrund des besseren Motors und Getriebes vorzuziehen.
- **Jaguar XKR 4.0:** Bietet den Einstieg in die Welt der Kompressor-aufgeladenen Jaguar-Performance. Er ist für Fahrer interessant, die eine deutliche Leistungssteigerung und ein sportlicheres Handling als im XK8 suchen, aber möglicherweise ein begrenzteres Budget haben als für einen XKR 4.2. Man sollte sich jedoch des etwas älteren Getriebekonzepts bewusst sein.
- **Jaguar XKR 4.2:** Das Nonplusultra für den performanceorientierten Fahrer innerhalb dieser Modellgeneration. Wer maximale Längs- und Querdynamik, die neueste verfügbare Technik dieser Baureihe (bis 2005) und ein Fahrerlebnis wünscht, das auch sportliche Ambitionen befriedigt, ohne die GT-Qualitäten gänzlich zu vernachlässigen, trifft mit dem XKR 4.2 die richtige Entscheidung. Fahrzeuge mit Brembo-Bremsanlage sind hier besonders empfehlenswert.

Abschließend lässt sich festhalten, dass alle vier hier verglichenen Jaguar-Modelle ihre eigene Faszination ausüben und einen festen Platz im Herzen von Automobilenthusiasten haben. Ihre jeweiligen Unterschiede im Fahrverhalten spiegeln nicht nur technische Evolutionen wider, sondern auch die sich wandelnden Ansprüche an einen Grand Tourer über die Jahre. Als Klassiker bieten sie heute ein breites Spektrum an Fahrerlebnissen, von gediegener Eleganz bis hin zu potenter Sportlichkeit.