

Jaguar X-Type 2.0 D Sport

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse

ADAC

Autotest

ADAC - Testergebnis

Note 2,4

Stand: August 2003

Test und Text: P. Thywissen

Jaguar bietet jetzt auch einen 2.0 I-Vierzylinder-Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung in seinem X-Type an. Der laufruhige Motor zieht nach einer leichten Anfahrschwäche kräftig an, wird dabei vom kurz übersetzten Getriebe unterstützt. Schlecht: ein Rußfilter ist noch nicht lieferbar. Mit dem strafferen Sportfahrwerk zeigt der Jaguar gute Fahreigenschaften. Die Sicherheitsausstattung befindet sich auf dem neuesten Stand. Ein empfehlenswertes Auto für Individualisten, die auf Dieseltechnik setzen. Konkurrenten sind Audi A4, BMW 3er, Mercedes C-Klasse.

- + sichere Fahreigenschaften
- + kräftiger, laufruhiger Motor
- + bequeme Sitze vorn
- + umfangreiche Sicherheitsausstattung
- + niedriger Verbrauch
- + hoher Prestigewert
- hinten beengtes Platzangebot
- schwache Heizung
- Motor ohne Rußfilter
- hohe Versicherungseinstufung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,4

- + Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Das Interieur wirkt solide und sauber gefertigt. Dunkle Edelholzeinlagen sorgen für dezent sportliches Flair. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgedeckt, das reduziert Verbrauch und Geräusche. Ein vollwertiges Ersatzrad ist gegen Aufpreis erhältlich.
- Die schmalen, zudem lackierten Leisten an den Karosseriefanken bieten wenig Schutz vor dagegenschlagende Fahrzeugtüren. Die



Obwohl ein vollwertiges Reserverad in der Kofferraummulde Platz fände, ist der X-Type nur mit einem schmalen Notrad ausgerüstet.

Stoßfänger sind ganzflächig lackiert - so können teure Reparaturen nach kleinen Parkremplern kaum vermieden werden. Die nicht abgedichteten Türschweller verschmutzen schnell. Die Tankklappe muss umständlich über einen Hebel im Innenraum entriegelt werden.

Übersichtlichkeit

Note: 2,9

- Die Rundumsicht im X-Type ist zufriedenstellend, die Dachsäulen stören wenig, die hinteren Kopfstützen schränken die Sicht aber ein, weil sie nicht weggeklappt werden können.
- + Der große Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig ab (Aufpreis). Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Gegen Aufpreis liefert Jaguar hinten eine akustische Einparkhilfe und helle Xenon-Scheinwerfer.
- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, weil Front und Heck vom Fahrerplatz aus nicht sichtbar sind.

Ein/Ausstieg

Note: 3,2

- Vorne kann man zufriedenstellend ein- und aussteigen.
- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Mit ihr lässt sich auch das Scheinwerferlicht ein- und ausschalten (Follow-Home-Funktion).
- Das Ein- und Aussteigen hinten fällt nicht so leicht, weil die Türen wenig öffnen und die Dachlinie tief heruntergezogen ist.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Für das Gepäck steht ein 395 l fassender Kofferraum zur Verfügung. Gegen Aufpreis lässt sich die Rückbank umlegen und der Stauraum entsprechend erweitern.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,0

- Das Gepäck muss über eine fast 70 cm hohe Bordwand gehoben werden.
- Beim Ein- und Ausladen stößt man sich leicht den Kopf am abstehenden Schloss der Kofferraumklappe. Die Nutzbarkeit ist wegen des flachen Formats und des unebenen Bodens schlecht.



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum des X-Type von klassenüblicher Größe. Der technisch verwandte Ford Mondeo bietet jedoch mit 455 l Volumen mehr Platz.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Gegen Aufpreis sind ein Skisack und eine asymmetrisch umklappbare Rücksitzlehne erhältlich.
- Zum sicheren Verstauen von Kleingepäck fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,1

- + Die Bedienung des X-Type klappt nach kurzer Eingewöhnung weitgehend problemlos. Das höhen- und längseinstellbare Lenkrad und der neigungs- und höhenverstellbare Fahrersitz lassen sich den meisten Personengrößen optimal anpassen. Die Instrumente liegen im Blickfeld des Fahrers, wichtige Funktionen sind in den beiden Lenksäulenhebeln untergebracht. Die Position und Bedienbarkeit der Klimaautomatik (Extra) ist gut. Das aufpreispflichtige Navigationssystem lässt sich recht einfach über den Touchscreen bedienen, allerdings ist die Menüstruktur meist verwirrend. Auf Wunsch steuert ein Regensensor die Scheibenwischer. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar (letzteres gegen Aufpreis). Die elektrischen Fensterheber verfügen über Antippautomatik.
- Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen ist beim Anziehen der Handbremse hinderlich. Die Fensterkurbeln der hinteren Türen sind eines Premiumfahrzeugs unwürdig.



Daß es auch unkomplizierter als bei der Konkurrenz geht, beweist Jaguar mit einem Bedienkonzept per Touch-Screen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben. Die Ellbogenfreiheit ist für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich.

Raumangebot hinten*

Note: 4,2

- Der Beinraum hinten ist bei zurückgeschobenen Vordersitzen knapp. Das niedrige Dach schränkt die Kopffreiheit ein - so finden auf den Rücksitzen nur bis 1,75 m große Insassen Platz.

Komfort

Note 2,4

Federungskomfort

Note: 1,9

- + Das eher straffe Sportfahrwerk des X-Type Sport lässt sich von langen Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen, kurze Fahrbahnebenheiten schluckt es nicht ganz so souverän. Der Jaguar liegt ruhig auf der Straße, Nicken oder Wanken ist ihm fremd.
- Auf Einzelhindernisse wie Kanaldeckel spricht die Federung schlecht an, Querfugen dringen als dumpfer Schlag in den Innenraum. In schnell durchfahrenen Kurven auf schlechter Straße poltern die Radaufhängungen.

Sitzkomfort

Note: 2,0

- + Die bequemen Vordersitze lassen sich in Höhe und Neigung individuell einstellen; sie bieten festen Halt. Hinten ist die Lehne sehr hoch, man sitzt recht bequem, allerdings könnte der Seitenhalt besser sein. Am Dachhimmel befinden sich vier Haltegriffe für die Insassen.
- Die schwarzen Lederbezüge heizen sich in der Sonne stark auf, im Sommer schwitzt man auf ihnen. Der Fahrersitz sollte sich für große Personen tiefer stellen lassen.

Innengeräusch

Note: 1,8

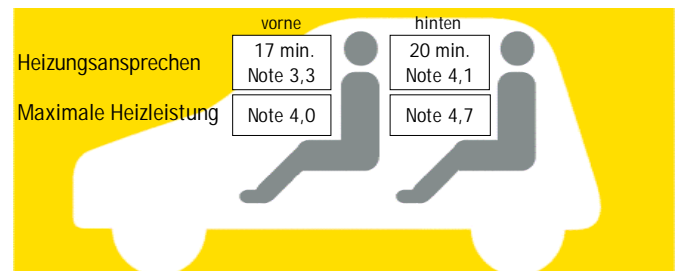
- + Aufwendige Maßnahmen zur Geräuschdämmung sorgen selbst bei hohen Geschwindigkeiten für einen niedrigen Geräuschpegel im Innenraum.

Klimatisierung

Note: 3,9

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Im Sommer kühlt die serienmäßige Klimaanlage.
- Die schwache Heizung spricht spät an und braucht lange, um den Innenraum auf angenehme Temperaturen zu bringen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 1,5

- + Nach einer bei warmen Temperaturen ausgeprägten Anfahrtschwäche (Turboloch) sorgt der kräftige Dieselmotor im X-Type besonders bei mittleren Drehzahlen für sehr gute Fahrleistungen; bei der Elastizität kann er seine Brüder mit V6-Benzinmotoren klar abhängen. Auch Überholvorgänge gelingen sehr zügig.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich laufruhig und angenehm leise, von einem Benziner kaum zu unterscheiden.

Schaltung

Note: 2,7

Die Gänge lassen sich recht leicht, aber nicht besonders präzise Schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das eher kurz übersetzte Fünfgang-Getriebe passt sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors; auf der Autobahn vermisst man einen kraftstoffsparenden 6. Gang.

Fahreigenschaften

Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der X-Type verhält sich auch bei hohen Geschwindigkeiten richtungsstabil; muss plötzlich ausgewichen werden, greift das

serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ein und hilft, das Fahrzeug zu stabilisieren. Die breiten Reifen und die serienmäßige Traktionskontrolle ermöglichen schnelles Beschleunigen ohne durchdrehende Räder, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist.

Kurvenverhalten **Note: 1,3**

- + In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Fronttriebler, der Grenzbereich liegt sehr hoch. In kritischen Situationen hilft auch hier das DSC dem Fahrer, nicht vom rechten Kurs abzukommen.

Handlichkeit **Note: 2,6**

Die leichtgängige und direkte Lenkung erleichtert das Rangieren, allerdings schränkt die recht unübersichtliche Karosserie die Handlichkeit etwas ein.

Lenkung **Note: 3,0**

- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an, ihre Präzision ist zufriedenstellend.
- Um die Mittellage ist die Lenkung zu leichtgängig, das führt besonders bei hohen Geschwindigkeiten zu einem labilen Fahrgefühl.

Sicherheit **Note 2,3**

Bremsen **Note: 2,0**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h braucht der X-Type im Durchschnitt 41 m bis zum Stillstand (Reifen 225/40 R18, halbe Zuladung). Selbst bei sehr starker Beanspruchung tritt kein Bremsfading auf.

Gestaltung **Note: 2,7**

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Jaguar X-Type vier von fünf möglichen Sternen, bietet so guten Insassenschutz. In geöffneten Vordertüren warnen Rückstrahler. Die B-Säulen sind völlig glatt.
- Nur ein Stern beim Fußgänger-Crashtest ist kein gutes Ergebnis, auch wenn die wenigsten Konkurrenten besser abschneiden. Problematisch: An den Klapp-Außentürgriffen lässt sich nur wenig Zugkraft anbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können.

Rückhaltesysteme **Note: 2,1**

- Die vorderen Kopfstützen sind in der Höhe nur für höchstens 1,70 m große Personen ausgelegt.
- + Der X-Type verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- (vorn) und Kopfairbags (vorn + hinten). Die vorderen Gurte sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Die Kopfstützen der hinteren Plätze bieten Personen bis 1,70 m Größe guten Schutz.
- Für die hinteren Plätze gibt es keine Seitenairbags.

Kinder **Note: 2,8**

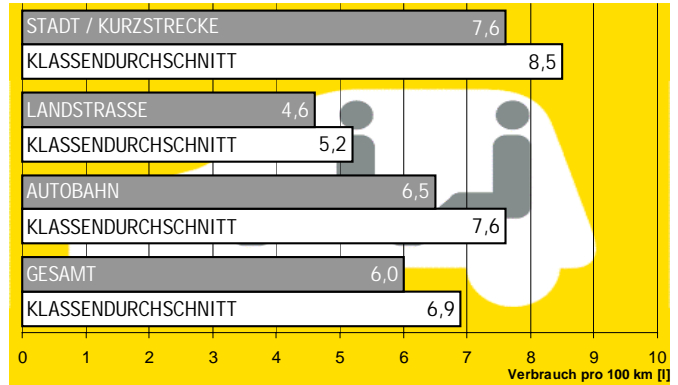
- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze leicht anschnallen, da die Gurtschlösser in der Sitzfläche fixiert und die Gurte lang sind.
- Ein Isofix-System zur Kindersitzbefestigung fehlt. Da sich der

Beifahrerairbag nicht abschalten lässt, dürfen auf dem Beifahrersitz keine rückwärtsgerichteten Kindersitze installiert werden.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,7**

Verbrauch* **Note: 1,2**

- + Mit dem Dieselmotor fährt der X-Type sehr sparsam; innerorts verbraucht er 7,6 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km. So ergibt sich ein niedriger Durchschnittsverbrauch 6,0l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km (Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor).

Abgas **Note: 4,2**

- Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch im durchschnittlichen Bereich.
- Ein Rußfilter, der die Partikelemissionen reduziert, ist noch nicht lieferbar.

Wirtschaftlichkeit* **Note 4,4**

Betriebskosten* **Note: 1,6**

- + Der Jaguar Diesel verbraucht relativ wenig Dieselmotorkraftstoff, das hält die Betriebskosten niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten* **Note: 5,5**

Herstellerdaten liegen noch nicht vor - Werkstattkosten geschätzt!

Wertverlust* **Note: 3,5**

Aus dem für die Klasse hohen Anschaffungspreis und einem durchschnittlichem prozentualen Wertverlust ergibt sich alles in allem ein recht hoher finanzieller Verlust bei einem Wiederverkauf.

Fixkosten* **Note: 5,1**

- + Die Haftpflichtversicherung ist günstig.
- Teil- und Vollkaskoversicherung sind sehr hoch eingestuft.

Die Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 V6	2.5 V6	3.0 V6	2.0D
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2099	6/2495	6/2967	4/1998
Leistung [kW(PS)]	115(156)	144(196)	169(231)	96(130)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	196/4100	248/3000	279/3000	330/1800
0-100 km/h[s]	9,4	8,3	7,0	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	235	201
Verbrauch pro 100 km [l]	9,9S	10,1S	10,9S	6,0S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/32	18/26/33	21/32/33	15/26/35
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(28)	306(28)	306(24)	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	656	711	815	609
Grundpreis[Euro]	28800	32100	37200	28500

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpflicht
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	1998 ccm
Leistung	96 kW(130PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	225/45R17Z
Reifengröße(Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang)	7,9 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/4,6/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	56/64/68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4672 mm/1789 mm/1392 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/470 kg
Kofferraumvolumen	395 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg /1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1015 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	75 Euro
Monatliche Fixkosten	143 Euro
Monatlicher Wertverlust	332 Euro
Monatliche Gesamtkosten	648 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/35
Grundpreis	32000 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	2030 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	430 Euro°
Xenonlicht	960 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrsitz, höhen- und neigungsverstellbar (elektrisch)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/Aufpreis
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Lenkrad, höhen-, längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (DVD-Karte)	2820 Euro°
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar (asymmetrisch geteilt)	170 Euro
Sitzbezüge, Leder (Teilleder)	Serie
Skisack/Durchladeluke	50 Euro

Aussen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	280 Euro
Schiebe-Hubdach (Glas)	1100 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Note

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,4
Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung/Handhabung	2,4
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,7
Bedienung	2,1
Raumangebot-vorn*	2,8
Raumangebot-hinten*	4,2
Innenraum-Variabilität	0,0
Komfort	2,4
Federung	1,9
Sitze	2,0
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	3,9
Motor/Antrieb	1,7
Fahrleistungen*	1,5
Laufruhe	2,0
Schaltung	2,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	2,0
Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,3
Handlichkeit	2,6
Lenkung	3,0
Sicherheit	2,3
Bremsen	2,0
Gestaltung	2,7
Rückhaltesysteme	2,1
Kinder	2,8
Umwelt	2,7
Verbrauch*	1,2
Schadstoffe	4,2
Wirtschaftlichkeit*	4,4
Betriebskosten*	1,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertverlust*	3,5
Fixkosten*	5,1

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5