

Jaguar XF 2.7 V6 D Premium Luxury Automatik (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (152 kW / 207 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Sieht zwar nicht mehr ganz so jaguartypisch aus, überzeugt dennoch mit ästhetischer Linienführung und edlem Interieur. Auch in dieser hochwertigen Ausführung müssen Dinge wie Bi-Xenonscheinwerfer, Metallic-Lack und Navigation extra bezahlt werden. Ebenso die technischen Innovationen, wie der radargestützte Tempomat und der Totwinkelassistent. Der Dieselmotor entstammt dem Peugeot-Regal und benimmt sich äußerst laufruhig. Dabei erfreut er mit gutem Durchzugsvermögen und Drehfreudigkeit, dazu mit durchschnittlichem Verbrauch. Das 6-Stufen-Automatikgetriebe harmoniert mit ihm sehr gut. Die Schaltübergänge sind weich, die Drehzahlen stets angepasst. Das Fahrwerk dagegen überzeugt nicht vollends. Es wirkt holprig, ungelent, zumindest wenn man nicht ganz so schnell über die Straßen fährt. Fazit: Eine extravagante Nobellimousine die Jaguarpuristen erfreuen dürfte, selbst mit dem Dieselmotor. Für 54.380 € zu haben.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Cadillac CTS, Citroen C6, Lexus GS, Mercedes E-Klasse, Saab 9-5.

- + hoher Prestigewert
- + gute Verarbeitung
- + sehr laufruhiger Dieselmotor
- + bequeme Ledersitze
- + gutes Automatikgetriebe
- + hohe aktive/passive Sicherheit
- + effizienter Fußgängerschutz
- unübersichtlich
- stöbige Federung
- gefühllose Lenkung
- Kauf und Unterhalt teuer



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 1,8

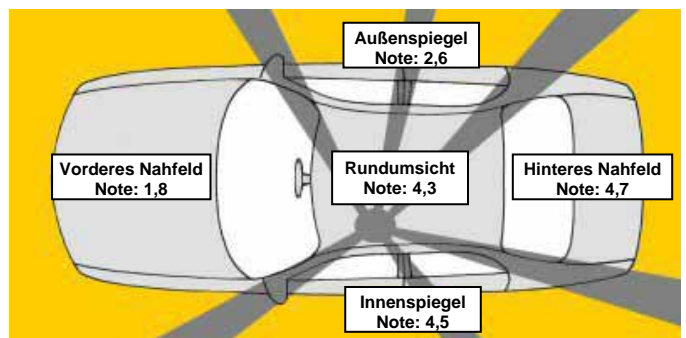
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Karosseriespalten sind eng und gleichmäßig, die Türen und Klappen schließen leicht. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig. Das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, mit Holz, Leder, Alublenden und Chromrahmen um die Instrumente.
- Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Um es erreichen zu können, muss der Kofferraum ausgeräumt sein.

Sicht

Note: 2,8

Gegen Aufpreis gibt es für den Jaguar XF das Warnsystem "Toter Winkel". Bei diesem leuchtet ein Symbol im linken oder rechten Außenspiegel, wenn sich ein Auto von hinten nähert und es noch nicht im entsprechenden Spiegel zu sehen ist - also sich im toten Winkel befindet. Je höher die Differenzgeschwindigkeit ist, desto kürzer ist die Zeit des Aufleuchtens der Anzeigen. Das kann so weit führen, dass das Aufleuchten so kurz ist, dass es garnicht

mehr wahrgenommen wird. Manchmal kommt es dagegen aus unerfindlichen Gründen zur Anzeige, obwohl sich kein Auto von hinten nähert. Bei widrigem Wetter (bei Regen oder Schneefall) funktioniert das System ebenfalls unzuverlässig. Das Gerät zeigt sich zum Beispiel vorteilhaft, wenn sich bei gutem Wetter auf der Autobahn zwei Autoschlangen befinden, die fast identische Geschwindigkeiten haben, und man von der etwas langsameren in



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

die schnellere Schlange wechseln möchte. Dann ist das Aufleuchten auch so lange zu sehen, dass der Fahrer noch reagieren kann.

- + Innen- und Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Bi-Xenonscheinwerfer leuchten besonders hell, ein Abbiegelicht ist ebenfalls vorhanden.
- Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Nach schräg hinten sieht man sehr wenig, weil die schräge C-Säule breit ist. Und nach hinten ist die Sicht ebenfalls mäßig, wegen der hohen Hutablage. Die serienmäßigen akustischen Abstandssensoren sind da beim rückwärts Einparken sehr hilfreich. Im Innenspiegel ist ebenfalls wenig zu sehen.



Die coupéartige Form des XF sorgt für eine eingeschränkte Übersichtlichkeit.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

Gegen Aufpreis gibt es "Keyless", dann entriegeln die Türen beim Öffnen ohne Zutun. Und zum Absperrern braucht man nur den kleinen Gumminippel an den Türgriffen zu drücken. Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist passabel, allerdings sind die Türausschnitte durch die abfallende Dachlinie nicht besonders hoch, sodass man sich den Kopf stoßen kann. Und beim Öffnen der Hintertüren von außen schlägt man die weit ausladenden Türen gegen sich selbst - man ist sich quasi selber im Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

- + Der Kofferraum fasst 420 Liter Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es sogar 810 Liter.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,3

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, die Finger bleiben sauber.
- Die Ladeöffnung ist klein, dadurch ist die Zugänglichkeit eher mäßig. So macht man sich auch beim Ausladen von vorgerutschtem Gepäck am Stoßfänger die Kleidung schmutzig, weil man weit in die Luke krabbeln muss. Der Bodenteppich ist schwierig zu säubern, vor allem bei Sand. Zum Schließen der Kofferraumklappe muss von außen zgedrückt werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,0

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und lässt sich vorklappen. Entriegelt wird sie mit Zuggriffen vom Kofferraum aus.
- Es gibt keine Fächer für kleines Gepäck.



Mit 420 l ist das Kofferraumvolumen gegenüber dem Vorgänger S-Type (340 l) beträchtlich gewachsen.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 1,8

- + Die Bedienung ist überwiegend einfach und funktionell gehalten, man kommt relativ schnell klar, auch ohne Handbuch. Das gilt auch für das optional erhältliche Navigationssystem mit Touch Screen. Und auch für die Feststellbremse, die per Knopfzug aktiviert wird und sich beim Losfahren selbständig löst. Fenster und Außenspiegeleinsteller arbeiten elektrisch sowie die sinnvoll angebrachten Sitzschalter mit dreifach-Memory. Die serienmäßige Audioanlage lässt sich vom Lenkrad aus bedienen. Automatisch einschaltende Scheinwerfer und Wischer sind ebenso serienmäßig. Der Motor wird per Knopfdruck gestartet, man braucht dazu lediglich die Fernbedienung bei sich zu haben oder im eigens dafür vorgesehenen Fach zu deponieren. Gegen Aufpreis ist ACC erhältlich, ein radargestütztes Abstandshaltssystem (Testwagen ohne diese Einrichtung). Leseleuchten sind vorhanden.
- Die in der Mittelkonsole untergebrachten silbernen Druckschalter für die Klimaanlage und das Radio sind unübersichtlich und leicht verwechselbar. Besonders bei eingeschaltetem Fahrlicht sind die hellblau unterlegten Zahlen der Instrumente und die Beschriftun-



Modern, hochwertig verarbeitet und funktionell, aber auch etwas beliebig erscheint der Fahrerplatz des XF. Das Flair, das Jaguar trotz aller Mängel in der Vergangenheit einzigartig machte, ist verschwunden.

gen der Schalter kaum zu erkennen. Nach einmaligen Öffnen der Türen funktionieren die elektrischen Fensterheber nicht mehr ohne Einschalten der Zündung. Das Handschuhfach ist klein.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

Platz ist im Innenraum genügend vorhanden, die Innenbreite ist groß. Nur der breite Getriebetunnel engt ein. Selbst 1,95 m große Fahrer können sich den Sitz noch so einstellen, dass sie bequem Platz haben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,4

Auf der Rückbank haben zwei Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe bequem Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m bequeme Verhältnisse vor. In dieser Fahrzeugklasse ist dies ein großes Manko.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,8

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, es schluckt die größeren Bodenwellen recht gut, bei geringen Relativbewegungen des Aufbaus und ohne störende Nickbewegungen. Nicht erkennbare Unebenheiten der Landstraße werden weniger souverän gemeistert, dann wirkt das Fahrwerk oft ziemlich stößig. Die Wankbewegungen der Karosserie halten sich in akzeptablen Grenzen.

Sitze

Note: 2,4

- + Vorn wie hinten ist die Polsterung bequem, die Lederbezüge sind zur besseren Atmung perforiert. Fahrer- und Beifahrersitze lassen sich (elektrisch) individuell einstellen und zwar so weit, dass kleine wie große Menschen die geeignete Sitzposition finden können. Eine Einwege-Lordosenstütze befindet sich in beiden Lehnen. Hinten sitzen vor allem kleine Personen bequem, hat die Lehne eine angenehme Schräge und ist hoch. Im Dach befinden sich Haltegriffe.
- Die Lehnen der Vordersitze könnten für große Menschen höher sein, der Seitenhalt in Kurven ist mäßig. Großen Mitfahrern auf der Rückbank bietet die Sitzfläche zu wenig Unterstützung der Oberschenkel.

Innengeräusch

Note: 1,2

- + Der Dieselmotor läuft sehr ruhig, man hört ihn eigentlich nur im

Leerlauf oder bei ganz niedrigem Tempo. Auch bei hoher Geschwindigkeit ist das Geräuschniveau niedrig, es dominieren die Windgeräusche.

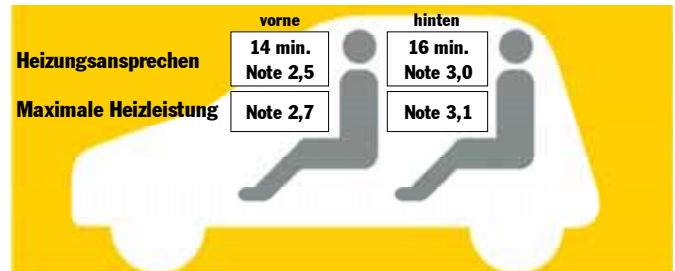
Heizung, Lüftung

Note: 2,4

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

Die Heizung ist im vorderen Bereich ausreichend kräftig, es dauert nicht allzu lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Hinten ist die Wirkung etwas geringer.

- + Die Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, die Temperaturen sind links und rechts unabhängig einstellbar.
- Die Luftmenge oben-unten lässt sich nicht individuell regeln, die Einstellung per Touch-Screen ist nicht leicht verständlich.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,5

- + Der 2,7 l-Dieselmotor hat mit der fast zwei Tonnen schweren Limousine kein leichtes Spiel, sorgt dennoch für ordentliche Fahrleistungen. So ist man meist zügig unterwegs, kann auch schnell genug überholen, wenn es notwendig ist.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Sechszylinder-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsgeräusch des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn es bei Kick-Down zurückschaltet. Wer will, kann mittels der Lenkradpaddel die Gangwahl selbst vornehmen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das 6-Stufen-Automatikgetriebe ist gut abgestuft, perfekt dem drehmomentstarken Motor angepasst. Bei jedem Tempo steht das volle Potenzial des 6-Zylinders zur Verfügung, andererseits sind selbst bei hohen Autobahntempi noch genügend Drehzahlreserven vorhanden.

Fahreigenschaften

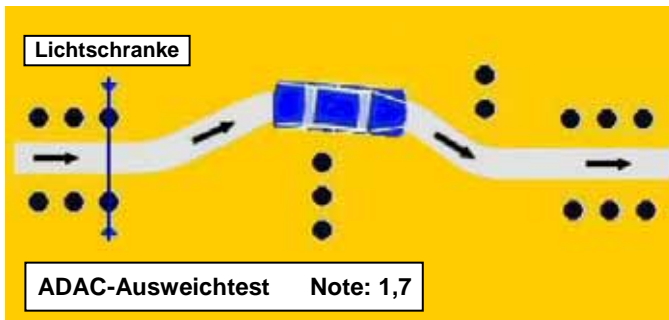
Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der Jaguar verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, Spurrillen und Seitenwind bringen ihn kaum aus der Ruhe. Dabei ist die Leichtgängigkeit und die gewisse Gefühllosigkeit der Lenkung einem sicheren Gefühl nicht gerade förderlich. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark

beschleunigt wird. ADAC-Ausweichtest: der XF reagiert schnell auf Lenkbefehle, fährt neutral durch den Parcours, völlig unkritisch, ohne Tendenzen zum Überschieben oder gar zum Ausbrechen mit dem Heck. Das ist auch ein Indiz dafür, dass die elektronische Stabilitätskontrolle perfekt regelt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Das Eigenlenken ist gutmütig und deutlich untersteuernd ausgelegt. Die möglichen Tempi sind ziemlich hoch, wenngleich die Seitenneigung geringer sein dürfte. Wird die Kurve zu schnell angefahren, setzt das DSC ein, um die Motorleistung zu drosseln und die einzelnen Räder gezielt abzubremsen.

Lenkung*

Note: 2,6

Die Lenkung spricht schnell an und ist weitgehend zielgenau. Allerdings vermittelt sie recht wenig Gefühl zur Fahrbahn und gelegentlich schlagen Fahrbahnebenheiten durch. Die Leichtgängigkeit und ausreichende Direktheit machen das große Auto einigermaßen handlich.

Bremse

Note: 0,8

- + Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen werden nur 35,5 m bis zum Stillstand benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

- + Das elektronische Stabilitätssystem DSC und der TracDSC Modus mit Notfall Bremsassistent EBA sind serienmäßig. Ebenso die Rückleuchten in LED-Technologie, das Fußgänger-Schutzsystem, die Kurven-Bremssteuerung, das Schleudertrauma-Reduktionssystem im Vordersitz, die elektronische Parkbrem-

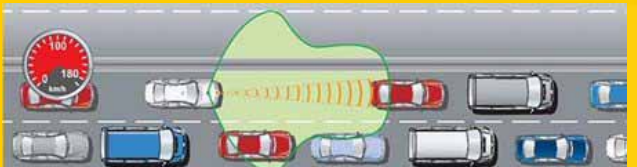
Totwinkelassistent

Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



se, das automatisch einschaltende Fahrlicht, der automatisch einsetzende Scheibenwischer, das Park Distance Control und der automatische Geschwindigkeitsregler mit Geschwindigkeitsbegrenzer (ASL). Die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dem Abbiegelicht, das Warnsystem "Toter Winkel", die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) mit Vorrauswarnung, die Rückfahrkamera und die Reifendruckkontrolle kosten extra.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

Die Kopfstützen sind vorn für Personen bis ca. 1,75 m ausreichend hoch.

- + Außer den Front- gibt es Seitenairbags und durchgehende seitliche Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen sind reaktiv, das heißt, im Falle eines Aufpralls reduziert sich der horizontale Abstand automatisch. Hinten sind die Kopfstützen ausreichend hoch, reichen für die vom Platz mögliche Personengröße. Die dritte Kopfstütze in der Mitte ist gegen Aufpreis zu haben. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Für die hinteren Plätze fehlen Angurt-Erinnerer. Warndreieck und Verbandmaterial sind nicht im Innenraum untergebracht. Auch ein Platz für die Warnweste ist nicht vorgesehen.

Kindersicherheit

Note: 2,4

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitze gut befestigen. Es gibt auch Isofix, kombiniert mit Top-Tether, für eine noch sicherere Befestigung. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine Babyschalen erlaubt, weil sich der rechte Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

Fußgängerschutz

Note: 1,0

- + Ein ausgeklügelter Mechanismus der Fronthaube soll dafür sorgen, dass Fußgängerunfälle glimpflich verlaufen. Denn im Falle eines Zusammenstoßes schnell die Motorhaube nach oben um den Verunglückten "weich" aufzufangen.

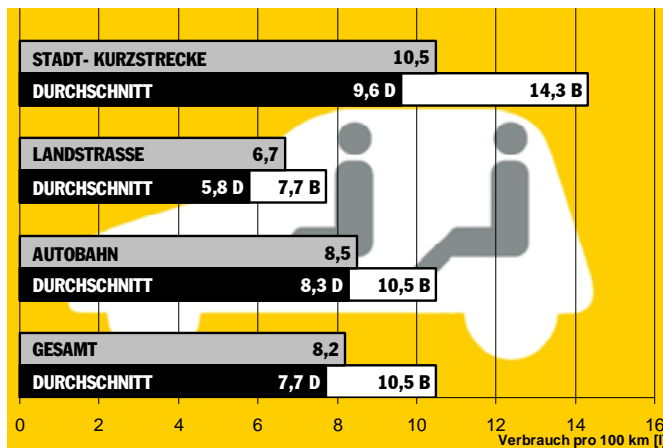
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 3,5

Innerorts beträgt der Verbrauch 10,5 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn 8,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 8,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Das geschlossene Filtersystem sorgt dafür, dass möglichst keine gesundheitsschädigenden Diesel-Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,5

Betriebskosten

Note: 2,3

- + Die Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch ergeben, sind niedrig.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,0

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine endgültigen Daten des Herstellers vor. Die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

- + Jaguar gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 3,1

Zunächst muss man sich in Sachen Wertverlust an dem Vorgängermodell S-Type orientieren. Kann sich jedoch nicht nur der eingefleischte Jaguar-Fan mit dem neuen Design anfreunden, sondern auch neue Käufergruppen gewonnen werden, ist dem XF durchaus noch ein beständiger Restwertverlauf zu prognostizieren.

Kosten für Neuanschaffung

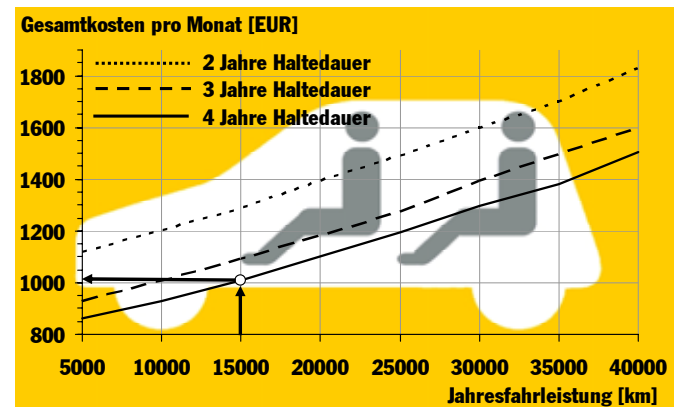
Note: 5,4

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss tief in die Tasche gegriffen werden, sie sind sehr hoch.

Fixkosten

Note: 5,5

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1008 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 3.0 V6 | 4.2 V8 | SV8 4.2 S/C | 2.7 V6 Diesel |
|--------------------------------|----------|----------|-------------|---------------|
| Aufbau/Türen | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 6/2967 | 8/4196 | 8/4196 | 6/2720 |
| Leistung [kW(PS)] | 175(238) | 219(298) | 306(416) | 152(207) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 293/4100 | 411/4100 | 560/3500 | 435/1900 |
| 0-100 km/h[s] | 8,3 | 6,5 | 5,4 | 8,2 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 237 | 250 | 250 | 229 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | k.A. | k.A. | k.A. | 8,2D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 21/28/24 | 22/29/24 | 22/29/24 | 21/28/24 |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 202 | 283 | 283 | 432 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 1.078 | 1.263 | 1.661 | 935 |
| Grundpreis[Euro] | 54.380 | 62.180 | 80.820 | 49.370 |

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

| | |
|--|---------------------------|
| 6-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 2720 ccm |
| Leistung | 152 kW (207 PS) |
| bei | 4000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 435 Nm |
| bei | 1900 U/min |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 245/45R18 |
| Reifengröße (Testwagen) | 245/40R19Y |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,9 m/11,7 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 229 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D) | 5,2 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 8,2 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 10,5/6,7/8,5 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 199 g/km/ 216 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4961 mm/1877 mm/1460 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1890 kg/420 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 420 l/810 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1850 kg |
| Dachlast | n.b. kg |
| Tankinhalt | 69 l |
| Reichweite | 840 km |
| Allgemeine Garantie | 3 Jahre |
| Rostgarantie | 6 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|---------------------------------------|------------------|
| Monatliche Betriebskosten | 162 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) | 93 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 149 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 604 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1008 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 21/28/24 |
| Grundpreis | 54.380 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| Abstandsregelung, elektronisch | 1.480 Euro |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch | Serie |
| Reifendruckkontrolle | 560 Euro |
| Runflat-Reifen | nicht erhältlich |
| Totwinkelassistent | 540 Euro° |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | 990 Euro° |

Innen

| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Navigationssystem | 2.060 Euro° |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | Serie |
| Sitze, vorn, beheizbar | Serie |
| Skisack/Durchladelupe | nicht erhältlich |

Außen

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Alarmanlage | Serie |
| Außenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Lackierung Metallic | 880 Euro° |
| Scheinwerfer-Reinigungsanlage | 990 Euro° |
| Schiebe-Hubdach | 1.310 Euro |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

| | |
|--|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,7 |
| Verarbeitung | 1,8 |
| Sicht | 2,8 |
| Ein-/Ausstieg | 3,0 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,5 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 3,3 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,0 |
| Innenraum | 2,5 |
| Bedienung | 1,8 |
| Raumangebot vorne* | 2,6 |
| Raumangebot hinten* | 3,4 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 |
| Komfort | 2,4 |
| Federung | 2,8 |
| Sitze | 2,4 |
| Innengeräusch | 1,2 |
| Heizung, Lüftung | 2,4 |
| Motor/Antrieb | 1,4 |
| Fahrleistungen* | 1,5 |
| Laufkultur | 2,0 |
| Schaltung | 1,0 |
| Getriebeabstufung | 1,0 |
| Fahreigenschaften | 1,7 |
| Fahrstabilität | 1,6 |
| Kurvenverhalten | 1,7 |
| Lenkung* | 2,6 |
| Bremse | 0,8 |
| Sicherheit | 2,2 |
| Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ... | 2,4 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 2,3 |
| Kindersicherheit | 2,4 |
| Fußgängerschutz | 1,0 |
| Umwelt | 2,7 |
| Verbrauch* | 3,5 |
| Abgas | 1,8 |
| Wirtschaftlichkeit* | 4,5 |
| Betriebskosten* | 2,3 |
| Werkstatt-/Reifenkosten* | 5,0 |
| Wertstabilität* | 3,1 |
| Kosten für Neuanschaffung* | 5,4 |
| Fixkosten* | 5,5 |

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 |

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008