



Jaguar XF 3.0 V6 Diesel Edition Automatik (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (155 kW / 211 PS)

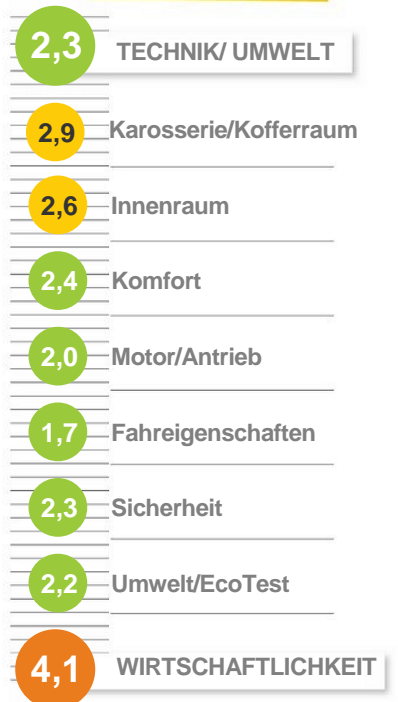
Das Facelift für den XF ist äußerlich dezent ausgefallen, unter der Motorhaube hat sich mehr getan. Neu ist der 3,0-l-Diesel mit zwei parallel geschalteten Turboladern. Damit spricht der Motor schon bei niedrigen Drehzahlen gut an und lässt auch bei hohen Drehzahlen in der Leistung nicht nach. Im Testauto steckt die leistungsreduzierte Edition-Variante, die mit ihren 211 PS vor allem bei höheren Geschwindigkeiten etwas zugeschnürt wirkt. Die Laufruhe dagegen ist einwandfrei, und auch der Verbrauch geht in Ordnung. Das Fahrwerk bietet hohe Sicherheitsreserven, bei aller Sportlichkeit ist aber der Komfort etwas zu kurz gekommen. Im Innenraum geht es komfortabel zu, wirklich geräumig ist der Jaguar aber nicht. Die Ausstattung fällt umfangreich aus, wenngleich sie in dieser "Sparversion" etwas gekürzt wurde, um den Einstiegspreis auf 46.900 Euro zu drücken. Erfreulich: bei der Sicherheit wurde nicht gespart und so ist der Jaguar XF 3.0 D Edition durchaus ein interessantes Angebot. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 2.7 TDI, BMW 525d, Mercedes E 300 CDI

+ besonderes Design, Luxus im Innenraum, angemessener Verbrauch, ausgezeichnete Bremsen

- unglückliche Getriebeabstufung, teilweise umständliche Bedienung, etwas straffe Federung



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türen fallen satt ins Schloss. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig und damit für eine günstige und verbrauchsarme Aerodynamik optimiert. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Verschmutzen abgedichtet, Kunststoffabdeckungen schützen den Lack beim Ein- und Aussteigen. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, mit Holz, Leder, Alublenden und Chromrahmen um die Instrumente. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung abgeschlossen. Maximal dürfen 420 kg (inkl. Fahrer) zugeladen werden.

⊖ Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Schutzleisten gibt's an den Seiten keine, schnell hat man kleine Parkdellen von unvorsichtigen Nachbarparkern. Front- und Heckschürze sind auch kaum besser geschützt.

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. Manchmal kommt es aus unerfindlichen Gründen zur Anzeige, obwohl sich kein Auto von hinten nähert. Bei widrigem Wetter (bei Regen oder Schneefall) funktioniert das System ebenfalls unzuverlässig.

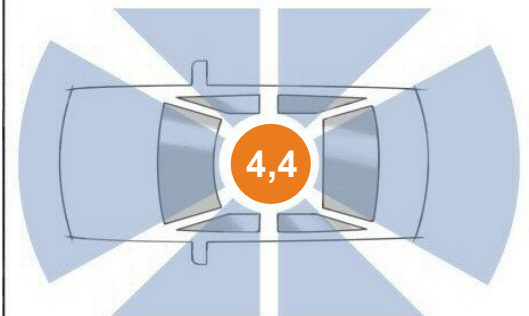
⊕ Innen- und Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Bi-Xenonscheinwerfer leuchten besonders hell, ein Abbiegelicht ist ebenfalls vorhanden (optional). Parksensoren hinten gibt's serienmäßig, Sensoren vorne sowie eine Heckkamera kosten Aufpreis.

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Nach schräg hinten sieht man sehr wenig, weil die schräge C-Säule zu breit ist. Nach hinten ist die Sicht wegen der hohen Hutablage ebenfalls mäßig. Die serienmäßigen akustischen Abstandssensoren sind da beim rückwärts Einparken sehr hilfreich. Im Innenspiegel ist ebenfalls wenig zu sehen.

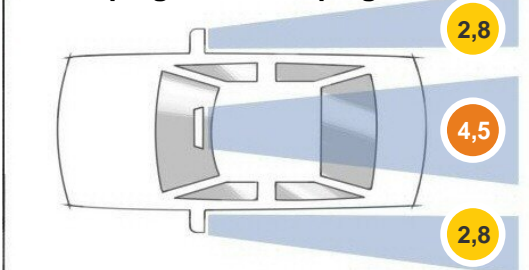


Die coupéartige Form des XF sorgt für eine eingeschränkte Übersichtlichkeit.

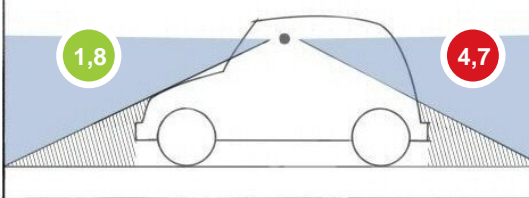
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

2,9 Ein-/Ausstieg

Gegen Aufpreis gibt es "Keyless Entry", dann entriegeln die Türen beim Öffnen ohne Zutun. Und zum Absperren braucht man nur den kleinen Gummiknopf 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. Von Vorteil sind die niedrigen Schweller. Die Türbremsen sind vorne kräftig genug, hinten etwas schwächer - grundsätzlich sind sie aber nur grob gerastert, die Türen werden nur in drei Positionen gehalten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile und erhellen das Umfeld.

2,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst 420 Liter Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erweitert sich das Volumen auf 810 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).



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

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, nach Antippen des Knopfes schwingt die Klappe selbsttätig nach oben. Die kleine Klappe gibt aber nur eine schmale Öffnung frei. So lässt sich der Kofferraum nur zufriedenstellend nutzen, weil man keine sperrigen Gegenstände einladen kann. Zudem ist der tiefe Kofferraum schwierig bis nach ganz hinten zu erreichen. Die Ladekante liegt etwa 72 cm über der Straße, innen stört die Bordwand mit 16 cm etwas, über sie muss das Gepäck beim Ausladen wieder gehoben werden.

⊖ Zum Schließen der Kofferraumklappe muss nachgedrückt werden, weil Jaguar sich bei dieser XF-Version die Softclose-Funktion für die Heckklappe gespart hat. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und lässt sich vorklappen. Entriegelt wird sie mit Hebeln vom Kofferraum aus, umlegen muss man sie aber von der Rückbank aus - eine umständliche Lösung. Dabei sind die Gurte etwas im Weg, es besteht aber keine Gurteinklemmgefahr beim Zurückklappen.

⊖ Es gibt keine Fächer für kleines Gepäck.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die Bedienung des XF ist nicht in allen Bereich optimal gelungen. Einwandfrei liegen aber Lenkrad, Pedale und der Drehknopf als Schalthebelsatz. Die Feststellbremse wird per Knopfzug aktiviert und löst sich beim Losfahren selbständig. Fenster und Außenspiegeleinsteller arbeiten elektrisch sowie die sinnvoll angebrachten elektrischen Sitzeinsteller 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. Ein netter Gag: nach dem Einsteigen pulsiert der Startknopf in rot wie der Herzschlag eines Menschen. Leseleuchten sind vorhanden. Die gewählte Geschwindigkeit beim Tempomat wird separat angezeigt, eine elektronische Abstandsregelung via Radar ist bei dieser Motorisierung nicht lieferbar.

⊖ 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 Beschriftungen der Schalter kaum zu erkennen. Nach einmaligen Öffnen der Türen funktionieren die elektrischen Fensterheber nicht mehr ohne Einschalten der Zündung. Das Handschuhfach ist klein. Teilweise sind Funktionen (z.B. Sitzheizung) in den Menüs des Touchscreens untergebracht.



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.

2,6 Raumangebot vorne*

Platz ist im Innenraum genügend vorhanden, die Innenbreite ist groß. Nur der breite Getriebetunnel engt ein. Bis knapp 1,90 m große Fahrer können sich den Sitz noch so einstellen, dass sie bequem Platz haben.

3,4 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank haben zwei Mitfahrer bis ca. 1,77 m Größe bequem Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Vor allem die Beinfreiheit ist etwas knapp. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend durch die recht hohe untere Fensterkante.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,77 m bequeme Verhältnisse vor. In dieser Fahrzeugklasse ist dies ein großes Manko.

2,4

KOMFORT

2,7

Federung

Jaguar hat das Fahrwerk des XF tendenziell straff abgestimmt - das mag zu einer Nobel-Limousine nicht so optimal passen. Lange Bodenwellen werden gut pariert, sie bringen keine Unruhe in die Karosserie. Kurzwellige Fahrbahn dagegen wird recht deutlich zu den Insassen durchgereicht. Stuckern wiederum stellt kein Problem dar. Einzelhindernisse sind wahrnehmbar, sie dringen aber nicht als dumpfe Schläge in den Innenraum durch. Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sind gut gedämpft, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven etwas deutlicher, aber nicht ausgeprägt. Voll beladen federt der XF angenehm komfortabel und reagiert auch auf die kleinen Bodenwellen sensibler.

2,4

Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch einstellen, auch in Höhe und Neigung. Die Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Der Sitzkomfort ist insgesamt gut, es fehlt aber an Seitenhalt. Die Rücksitze sind angenehm gepolstert auch für längere Strecken, freilich ist der Seitenhalt dort noch schlechter als vorne, auf dem glatten Leder rutschen Insassen bei flotter Fahrweise haltlos umher.

⊖ Auf den glatten Ledersitzen schwitzt man auf langen Fahrten schnell. Die Sitzflächen hinten befinden sich recht nah am Boden, so dass Erwachsene wenig Oberschenkelauflage haben - das ist aber bei den meisten Limousinen so üblich.

1,3

Innengeräusch

⊕ 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. Gemessen bleibt der Geräuschpegel bis 130 km/h sehr niedrig. Damit eignet sich der Jaguar gut für lange und entspannte Reisen.

2,5

Klimatisierung

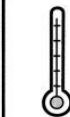
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung. Hinten sind Heizansprechen und Leistung etwas schlechter. Insgesamt muss man aber nicht frieren, auch bei sehr kühlen Temperaturen wird in noch angemessener Zeit der Innenraum erwärmt.

⊕ Die Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, die Temperaturen sind links und rechts unabhängig einstellbar. Die Luftverteilung kann individuell, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam geregelt werden. Die Klimaautomatik regelt effektiv und gut angepasst.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊖ Individuelle Klimaeinstellungen müssen kompliziert über das Touchscreen-Menü erfolgen. Aber auch häufig benutzt Standard-Funktionen wie die Sitzheizung können nur über den Touchscreen gesteuert werden - das sollte einfacher gehen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der Dreiliter-Diesel wird von zwei Turboladern zwangsbeatmet, darf aber in dieser Basisversion nur 211 PS statt sonst übliche 240 PS leisten. Die geringere Leistung und das etwas niedrigere Drehmoment von 450 Nm merkt man, besonders bei Geschwindigkeiten über 100 km/h. Langsam ist der XF damit aber wahrlich nicht, bei Bedarf werden flotte Beschleunigungen realisiert. Ab etwa 180 km/h geht dem Motor aber spürbar die Luft aus, Geschwindigkeitszuwächse geschehen nur noch in Zeitlupe.

1,7 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsgeräusch des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit. Nur unter Last dringen minimale Vibrationen in den Innenraum, insgesamt ist das Ergebnis für einen Dieselmotor hervorragend.

2,1 Schaltung

⊕ Die Sechsgangautomatik wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei, wenn man zurückhaltend fährt. Die Schaltgeschwindigkeit kann dabei nur zufriedenstellen, bedingt auch durch die großen Drehzahlsprünge. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen, praktisch und angenehm ist der ergonomische Drehknopf für die Gangwahl. Die Vorwärtsgänge können auch manuell über Schaltpadels am Lenkrad gesteuert werden.

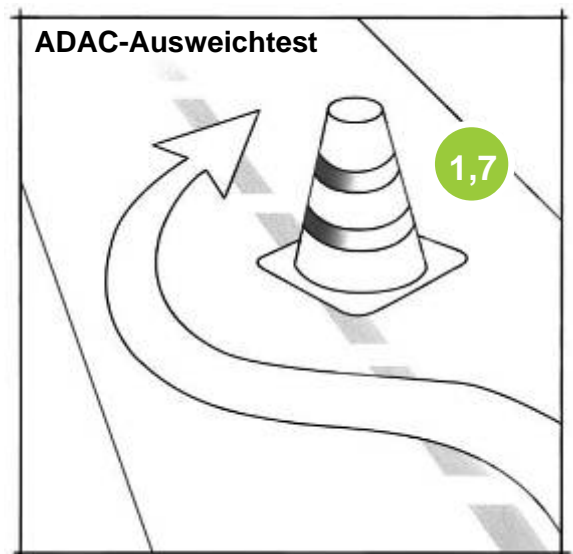
3,0 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufungen der Sechsgangautomatik hat Jaguar nicht optimal gewählt, für die Motorleistung sind vor allem der fünfte und der sechste Gang zu lang übersetzt. Durch die weite Spreizung fallen auch zwischen den Gängen die Drehzahlsprünge recht groß aus. Bei zügiger Fahrweise bleibt die Harmonie und Souveränität der Automatik auf der Strecke. Die gewählte Abstimmung zeigt sich nur bei ruhiger und zurückhaltender Fahrweise als stimmig.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

+ 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, zeigt leichtes Untersteuern im Grenzbereich, ohne Tendenzen zum Ausbrechen mit dem Heck. Das ist auch ein Indiz dafür, dass die elektronische Stabilitätskontrolle perfekt regelt.



2,0 Kurvenverhalten

+ Das Eigenlenken ist gutmütig und deutlich untersteuernd ausgelegt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind ziemlich hoch. Lastwechselreaktion fallen kaum auf. Wird die Kurve zu schnell angefahren, setzt das DSC ein, um die Motorleistung zu drosseln und die einzelnen Räder gezielt abzubremsen.

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.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern ordentlich an, man wünscht sich aber mehr Fahrbahnkontakt. Die Präzision geht in Ordnung, gerade auf längeren Fahrten würde eine stärkere Mittenzentrierung für entspannteres Fahren sorgen. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist jedoch angenehm gering. Sonderlich direkt ist die Lenkung nicht ausgelegt, mit einem Wendekreis von 12 m liegt der XF im zufriedenstellenden Bereich.

0,7 Bremse

+ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden nur 33 m bis zum Stillstand benötigt (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 245/40 R19) - das ist ein ausgezeichnetes Ergebnis, das auch einem Sportwagen gut stehen würde. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,3

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Jaguar XF verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm DSC und einen Bremsassistenten. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig. Gegen Aufpreis ist helles Xenonlicht mit separatem Abbiegelicht erhältlich. Ebenso in der Optionsliste findet sich ein Totwinkel-Assistent, der aber noch einiger Feinabstimmung bedarf. Die LED-Rückleuchten erstrahlen in LED-Technik und sind durch ihre Helligkeit und ihr schnelles Ansprechen für den Rückwärtigen Verkehr besser und schneller erkennbar.

⊖ Leider fehlen in geöffneten Türen Rückleuchten oder Rückstrahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer aufmerksam machen könnten. Der Warnblinkerknopf ist farblich zu wenig abgesetzt, um im Notfall von den Insassen schnell gefunden werden zu können.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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. Sie bieten aufgrund ihrer Höhe Personen bis zu einer Größe von 1,75 m einen guten Schutz - das ist zu wenig, hier sollte Jaguar nachbessern. Hinten sind die Kopfstützen ausreichend hoch, genügen für die vom Platz mögliche Personengröße. 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.

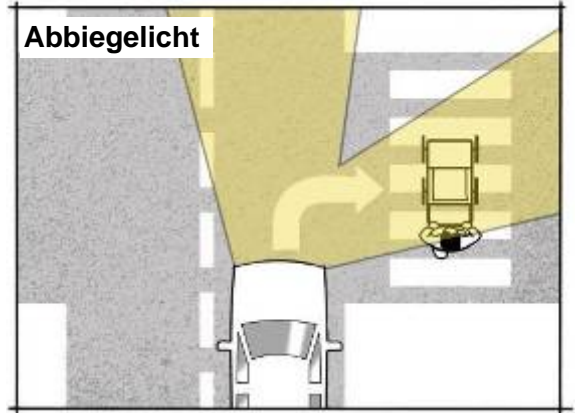
2,4

Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitze gut befestigen, die Gurte sind lang genug, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander. 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.

Abbiegelicht



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.

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.

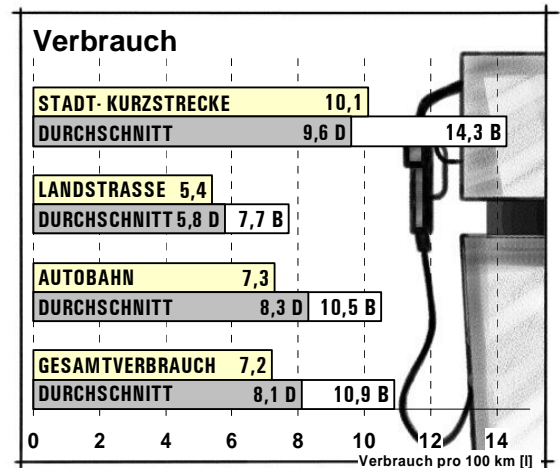
2,0 Fußgängerschutz

⊕ Ein ausgeklügelter Mechanismus der Fronthaube soll dafür sorgen, dass Fußgängerunfälle glimpflich verlaufen. Denn im Falle eines Zusammenstoßes schnellt die Motorhaube nach oben um den Verunglückten "weich" aufzufangen. Eine Crash-Untersuchung nach EuroNCAP-Norm gibt es bisher noch nicht. Es kann aber von einem guten Ergebnis ausgegangen werden.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jaguar XF mit dem 3,0-l-Dieselmotor liegt bei 7,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 189 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für immerhin 34 Punkte in dieser Fahrzeugklasse. Innerorts benötigt der Brite 10,1 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,3 l Diesel pro 100 km. Dabei zeigt sich, dass vor allem häufiges Beschleunigen und Stop-And-Go-Verkehr den Verbrauch erheblich erhöhen, während ruhiges Dahinrollen ein erstaunliches Sparpotential birgt.



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es zeigt sich keine Gruppe besonders auffällig, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Das Resultat sind 42 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, kann der XF Diesel insgesamt 76 Punkte verbuchen und damit vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen.

4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der XF relativ genügsam mit dem Sprit umgeht, insbesondere in seinem Klassenumfeld, kann er hier eine gute Bewertung erreichen.

4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

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.

3,6 Wertstabilität*

Dem XF wird nur eine mäßige Restwertentwicklung prognostiziert. Es fehlen besonders innovative Spartechniken und auch das Image von Jaguar steht mehr für Extravaganz und Noblesse als für Langzeithaltbarkeit und Attraktivität im Alter (ausgenommen die Klassiker). Beobachtet man aber die Pannenstatistik, kann man feststellen, dass die Autos inzwischen besser sind als ihr Ruf.

3,8 Kosten für Anschaffung*

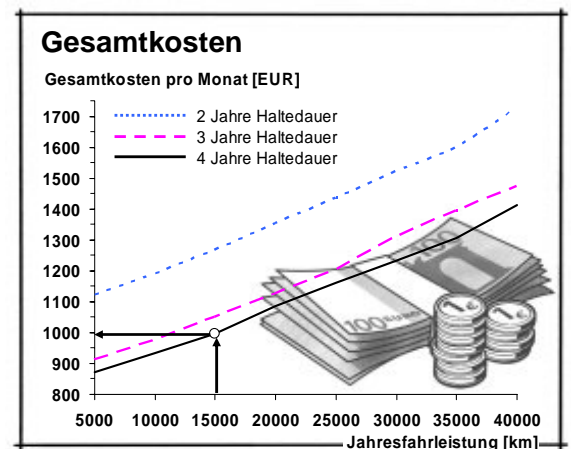
Die getestete Edition-Variante ist etwas leistungsreduziert und um einige Extras erleichtert, dennoch muss man keinen Verzicht üben, weder bei der Leistung noch bei der Komfort-Ausstattung. Und schon gleich gar nicht bei der Sicherheit. Auch wenn der Edition mit 46.900 Euro erheblich günstiger als die übrigen Versionen des XF ausfällt, ein Schnäppchen ist er bei weitem nicht.

5,2 Fixkosten*

– Bei Fahrzeugen in dieser Klasse und mit so großen Dieselmotoren ergeben sich i.d.R. hohe Fixkosten, hier macht der XF keine Ausnahme. 403 Euro pro Jahr möchte der Staat als Steuer. Auch die Versicherer stufen den XF Diesel ungünstig ein, dadurch sind sowohl Haftpflicht- als auch Teilkasko- oder Vollkaskoversicherung teuer.

4,4 Monatliche Gesamtkosten*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den XF, dann schneidet er nicht gut ab und ordnet sich im hinteren Feld seiner Klasse ein. Belastend sind die Fixkosten und die Werkstattkosten sowie der absolute Wertverlust in Euro und Cent - die günstigen Betriebskosten können hier nicht mehr viel verbessern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 997 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.0 V6	5.0 V8	XFR	3.0 V6 Diesel	3.0 V6 Diesel	3.0 V6 Diesel S
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2967	8/5000	8/5000	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	175(238)	283(385)	375(510)	155(211)	177(240)	202(275)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	293/4100	515/3500	625/2500	450/2000	500/2000	600/2000
0-100 km/h[s]	8,3	5,7	4,9	8,1	7,1	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	237	250	250	240	240	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,9 S	11,6 S	13,0 S	7,2 D	7,2 D	7,3 D
CO2 [g/km]	249	264	292	179	179	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/24	22/29/24	22/29/24	21/28/24	21/28/24	22/29/24
Steuer pro Jahr [Euro]	318	388	444	403	403	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1052	1522	1958	997	1065	1124
Preis [Euro]	44.900	68.800	90.500	46.900	51.800	55.100

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	245/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/ 5,4/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	179g/km / 189g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4961/1877/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	1940 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1850 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	69,5 l
Reichweite	965 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	94 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	633 Euro
Monatliche Gesamtkosten	997 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/24
Grundpreis	46.900 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Jaguar XF 3.0 V6 Diesel Edition Automatik (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Xenon-Paket)	1420 Euro°
Verkehrsschilderkennung	nicht erhältlich
Totwinkelassistent (Spiegelpaket)	630 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten, vorne Option)	Serie
Reifendruckkontrolle	590 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Xenon-Paket)	1420 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	630 Euro°
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2060 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	1080 Euro°
Schiebe-Hubdach	1310 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,5	Bremse	0,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,2	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	2,6	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,6
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,8
Federung	2,7		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,1
Innengeräusch	1,3	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	3,6
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	3,8
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	5,2
Schaltung	2,1	Monatliche Gesamtkosten*	4,4
Getriebeabstufung	3,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest