



## Jaguar XJ 3.0 V6 Diesel S Luxury Automatik (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse  
(202 kW / 275 PS)

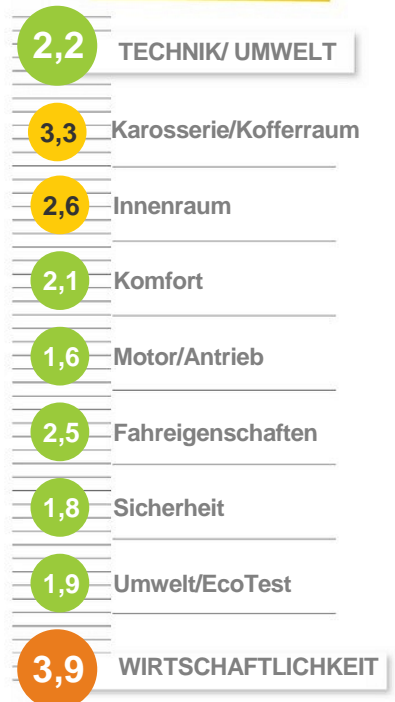
Der neue Jaguar XJ baut auf die lange Tradition des britischen Nobelherstellers auf und findet sich nun in der achten Generation wieder. Das Design wirkt sehr elegant aber gleichzeitig modern. Die große Limousine bietet einen hohen Komfort und eine luxuriöse Innenausstattung, mit welcher auch lange Strecken stressfrei bewältigt werden können. Leider ist das Fahrzeug nicht wirklich bedienfreundlich gestaltet. Viele Funktionen sind im umständlich zu bedienenden Mitteldisplay mit Touchscreen untergebracht. Hier hätte man gut daran getan, einige Funktionen doch mit traditionellen Schaltern zu belegen und auf komplexe Menüstrukturen zu verzichten. Der Motor überzeugt dagegen mit kräftigem Durchzug und einer unauffälligen Laufkultur. Und das bei einem erstaunlich niedrigen Verbrauch. Im ADAC-EcoTest wurde ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von nur 191 g/km ermittelt. Die Fahreigenschaften sind insgesamt sicher, wenig auf Sportlichkeit getrimmt. Der Jaguar XJ ist ab 78.800 Euro erhältlich und bietet dabei eine gute Grundausstattung. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi A8, BMW 7er, Mercedes S-Klasse, VW Phaeton

**+** sehr leiser Innenraum, kräftiger und laufruhiger Motor, niedriger Verbrauch, gute aktive und passive Sicherheit, guter Fußgängerschutz

**-** teilweise umständliche Bedienung, schlechte Rundumsicht, ungünstiges Kofferraumformat, hohe monatliche Kosten



### ADAC-URTEIL



⊕ Der neue XJ ist insgesamt gut verarbeitet, zeigt aber einige kleinere Schlampereien im Finish. So sind die Karosserieteile teilweise unsauber abgedichtet. Die Batteriepole sind nicht komplett geschützt, der Pluspol ist offen, was bei unvorsichtigem Ablegen eines metallischen Gegenstands unter dem Kofferraumboden im Extremfall zu einem Kurzschluss führen kann. Im Innenraum dominieren hochwertige Materialien, viele Kunststoffelemente sind mit feinem Leder überzogen. Holzapplikationen, Chrom und Kunststoffelemente in Klavierlackoptik sorgen für einen luxuriösen Gesamteindruck. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig und damit für eine günstige und verbrauchsarme Aerodynamik optimiert. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Verschmutzen abgedichtet. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung abgeschlossen. Der Dieseleinfüllstutzen besitzt einen Fehlbetankungsschutz. Bei versehentlichem Einführen einer Benzinzapfpistole wird über einen Mechanismus automatisch eine Klappe geschlossen und das Einfüllen von Benzin verhindert. Auf dem Dach dürfen maximal 75 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 475 kg.

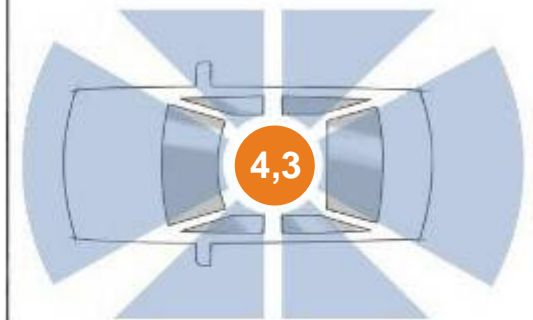
⊖ Serienmäßig ist der XJ nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich schnell als unnützlich erweisen kann. Ein vollwertiges Reserverad ist gegen Aufpreis lieferbar. Nur dann findet man auch einen Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord. Es fehlen seitliche Schutzleisten, welche den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen gegen Beschädigungen schützen. Auch Front- und Heckschürze sind kaum besser geschützt.

⊕ Der Jaguar XJ bietet einige sichtverbessernde Ausstattungsdetails. So blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab. Automatisch abblendende Außenspiegel gibt es gegen Aufpreis. Diese sind recht groß, besitzen aber keinen asphärischen Bereich, welche Objekte im toten Winkel besser erkennbar machen würden. Statt dessen gibt es gegen Aufpreis 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.

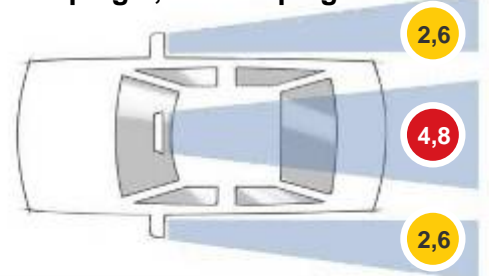


Breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen und die hoch gelegene Hutablage erschweren die Sicht nach hinten.

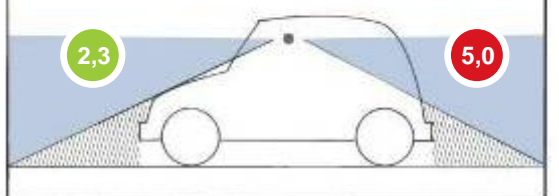
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Bixenon-Scheinwerfer mit aufpreispflichtigem dynamischen Kurvenlicht sorgen für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung. Zudem gibt es ein gut funktionierendes Abbiegelicht. Auch ein weitgehend zuverlässig funktionierender Fernlichtassistent ist bei Wahl der Bixenon-Scheinwerfer enthalten. Parksensoren hinten gibt's serienmäßig, Sensoren vorne sowie eine Heckkamera kosten Aufpreis. Sowohl die Einparksensoren vorne als auch die Heckkamera sollten aufgrund der unübersichtlichen Karosserie unbedingt mitbestellt werden.

⊖ Der XJ ist aufgrund der sehr hohen Hutablage und der nicht einsehbaren Motorhaube sehr unübersichtlich. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können kaum erkannt werden. Entsprechend schlecht schneidet die britische Luxuslimousine auch bei der Rundumsicht ab. Die sehr voluminösen Dachsäulen und die hohe Hutablage behindern die Sicht stark. Hinzu kommen die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen, welche auch dafür sorgen, dass man im Innenspiegel nur ein kleines Sichtfeld nach hinten hat. Zudem verzerrt die Heckscheibe das Sichtbild im Innenspiegel stark. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Gegen Aufpreis gibt es "Keyless Entry", dann entriegeln die Türen beim Öffnen ohne Zutun. Und zum Absperren braucht man nur den kleinen Knopf 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. Zudem stört der große horizontale Abstand zwischen Außenkante Türschweller und Sitz. Von Vorteil sind die niedrigen Schweller. Hinten steigt man recht bequem ein und aus, aber auch hier stört die niedrige Dachlinie und der breite Schweller etwas. Die Türbremsen sind nicht besonders kräftig ausgelegt und können die schweren Türen an Steigungen nur geradeso offen halten. Lediglich für die hinten Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile und erhellen das Umfeld.

### 4,0 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst maximal 385 l. Für diese Fahrzeugklasse ist das nicht gerade üppig bemessen. Zudem lässt sich der Kofferraum nicht erweitern, da die Rücksitzlehnen nicht klappbar sind.



### 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich serienmäßig auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Die Kofferraumöffnung ist sehr schmal, wodurch man schon beim Einladen von handelsüblichen Getränkekisten Probleme bekommen kann. Zudem stören die recht hohe Ladekante von 74 cm und die innere Bordwand mit 15 cm. Der Kofferraum lässt sich insgesamt nur zufriedenstellend nutzen, weil man keine sperrigen Gegenstände einladen kann. Zudem ist der tiefe Kofferraum schwierig bis nach ganz hinten zu erreichen. Im hinteren Bereich ist der Kofferraumboden nicht eben und teils zerklüftet. Die Kofferraumbeleuchtung ist noch akzeptabel, könnte aber etwas heller sein.

**Der Kofferraum mit 385 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse eher klein aus. Konkurrenten wie z.B. Audi A8 (410 l), BMW 7er (455 l) oder Mercedes S-Klasse (475 l) können hier mehr Volumen aufzeigen.**

4,9

## Kofferraum-Variabilität

– Die Rücksitze lassen sich beim Jaguar XJ nicht umlegen. Das ist zwar nichts ungewöhnliches in dieser Fahrzeugklasse, schränkt aber den Nutzwert stark ein. Es gibt kaum brauchbare Ablagen im Kofferraum. Lediglich ein Gummiband und Befestigungsösen am Boden kann man dort vorfinden. Das Fach unter dem Kofferraumboden ist kaum sinnvoll nutzbar, da es nicht ausgekleidet und sehr zerklüftet ist. Zudem sollte man aufgrund der offenen Pole der im Kofferraum untergebrachten Batterie besondere Vorsicht beim Verstauen von metallischen Gegenständen walten lassen, da es sonst zu einem Kurzschluss kommen kann.

2,6

## INNENRAUM

2,1

### Bedienung

Die teilweise unlogisch und sehr kompliziert untergebrachten Bedienelemente sorgen für einen hohen Gewöhnungsaufwand und keine optimale Ergonomie. Teilweise täglich benötigte Funktionen wie z.B. die Sitzheizungs- oder Luftverteilungstasten sind kompliziert in den Menüs des Touchscreens untergebracht. Auch die vielen Lenkradtasten (teilweise zweireihig untereinander) sind nicht optimal zu bedienen. Die Bedienschritte des Navigationssystems sind nicht immer logisch und klar verständlich. Deshalb ist zumindest am Anfang die Bedienung des Navigationssystems sehr zeitintensiv. Auf keinen Fall sollte man versuchen, das Navigationssystem während der Fahrt einzustellen.

+ Das Lenkrad, die Pedale und der Drehknopf als Schalthebelersatz liegen gut zur Hand. Das Lenkrad lässt sich elektrisch in Höhe und Weite einstellen. 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. Automatisch einschaltende Scheinwerfer und Wischer sind serienmäßig an Bord. 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 vorne wie hinten vorhanden. Die gewählte Geschwindigkeit beim Tempomat wird separat angezeigt, eine elektronische Abstandsregelung via Radar ist gegen Aufpreis lieferbar. Das komplette Kombiinstrument besteht aus einem LCD-Display, auf welchem virtuell die Geschwindigkeit und Drehzahl angezeigt wird. Das funktioniert prinzipiell gut, nur bei starken Beschleunigungsvorgängen ruckeln die Zeiger etwas - hier kommt die Bildverarbeitung nicht mehr ganz hinterher. Ansonsten findet man auf dem LCD-Bildschirm alle wichtigen Informationen, welche teilweise aufwendig angezeigt werden. Das geht zu Lasten der Übersichtlichkeit des Kombiinstrumentes. Bei Wahl der Sportstellung, ändern sich die Farben des Display, Tacho und Drehzahlmesser sind dann rot hinterlegt. Ablagefächer findet man im XJ sowohl vorne wie hinten genügend. Es fehlen aber Flaschenhalter. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, immerhin aber beleuchtet.



**Modern, hochwertig verarbeitet und funktionell, aber auch etwas beliebig erscheint der Fahrerplatz des XJ.**

2,7

### Raumangebot vorne\*

Vorne finden Personen bis 1,90 m genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Die Innenbreite ist für ein Fahrzeug in der Oberklasse nicht besonders großzügig bemessen. Das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend.



---

### 3,3 Raumangebot hinten\*

Hinten findet man zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz vor. Personen bis knapp 1,85 m haben hier genügend Kopffreiheit, die Beinfreiheit ist sehr großzügig und würde für weitaus größere Personen ausreichen. Auch hinten ist die Innenbreite nur mittelmäßig, wodurch drei Personen nur sehr beengt nebeneinander sitzen können.



**Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.**

---

## 2,1 KOMFORT

### 2,1 Federung

⊕ Insgesamt bietet der Jaguar einen guten Federungskomfort. Das tendenziell straffe Fahrwerk mag aber nicht zu 100 Prozent zum noblen Briten passen. Nichts desto trotz werden Einzelhindernisse akzeptabel abgefedert. Auch bei kurzen Bodenwellen reagiert die Federung nicht zu holprig. Trotzdem können die Stöße nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden. Lange Bodenwellen bereiten dem adaptiven Fahrwerk dagegen keinerlei Probleme, auch nicht voll beladen. Dank dem adaptiven Fahrwerk fallen auch Wank- und Nickbewegungen nicht zu stark aus.

---

### 2,1 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. Eine in der Intensität nicht aber in der Höhe einstellbare Lordosenstütze gibt es sowohl für den Fahrer, als auch für den Beifahrer. Der Sitzkomfort ist insgesamt gut, die Oberschenkel finden auf den großen Sitzflächen guten Halt. Bei schnell durchfahrenen Kurven lässt der Seitenhalt aber etwas zu wünschen übrig. Die Rücksitze sind angenehm gepolstert und durchaus langstreckentauglich. Die wenig ausgeformten Wangen bieten aber kaum Halt, in Verbindung mit dem glatten Leder rutschen die Insassen haltlos umher. Zudem schwitzt man im Sommer sehr schnell auf den luftundurchlässigen Lederbezügen.

---

### 1,3 Innengeräusch

⊕ Auch dank der serienmäßigen Verbundglasscheiben fällt der Geräuschpegel im Innenraum sehr niedrig aus. Gerade mal 65,8 dB(A) wurden bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h im Innenraum gemessen. Der geringe Geräuschpegel sorgt für entspanntes und nervenschonendes Fahren. Weder Motor- noch Windgeräusche dringen übermäßig in den Innenraum, selbst bei hohen Geschwindigkeiten.

---

### 2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne sehr schnell an, die maximale Heizleistung ist dagegen nicht besonders gut. Auch hinten spricht die Heizung in akzeptabler Zeit an.

⊕ Die Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, die Temperaturen sind links und rechts unabhängig einstellbar. Die Luftverteilung kann individuell für Fahrer und Beifahrer getrennt geregelt werden. Gegen Aufpreis kann man auch eine 4-Zonen-Klimaanlage bestellen, dann können sich auch die hinteren Insassen die Temperatur separat einstellen.

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

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen\*

⊕ Der Dreiliter-Diesel wird von zwei Turboladern zwangsbeatmet und leistet 275 PS. Das sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Das hohe maximale Drehmoment von 600 Nm liegt schon bei 2.000 1/min an und sorgt für spritzigen Antrieb aus dem Drehzahlkeller. Aber auch bei hohen Drehzahlen macht der Motor nicht schlapp.

### 1,3 Laufkultur

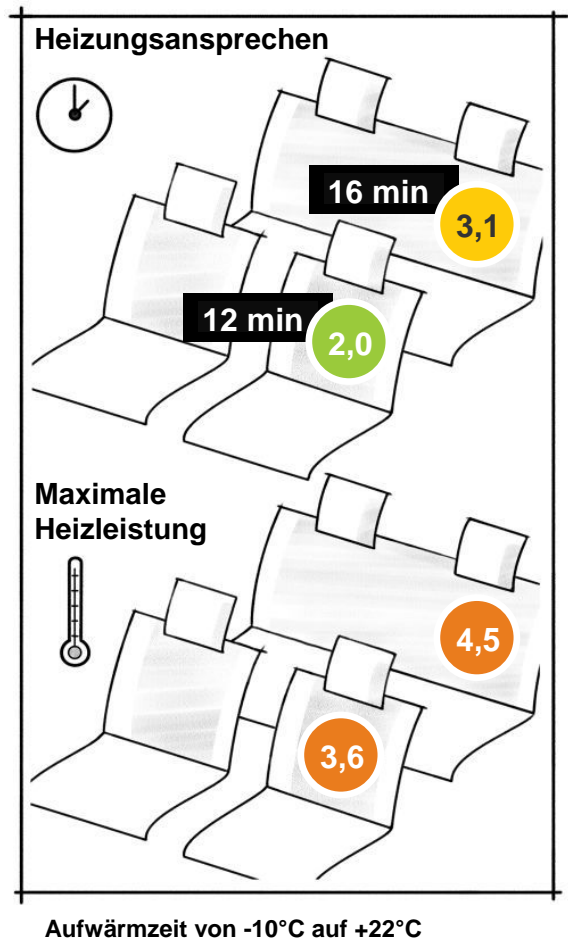
⊕ Der Sechszylinder-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsgeräusch des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit. Unter Last dringen minimale Vibrationen in den Innenraum, insgesamt ist das Ergebnis für einen Dieselmotor hervorragend.

## 1,7 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Automatik wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei, wenn man zurückhaltend fährt. Bei Kick-Down schaltet die Automatik die Gänge nicht mehr ganz so harmonisch durch. Die Schaltgeschwindigkeit kann dabei nur zufriedenstellen. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen, praktisch und angenehm ist der ergonomische Drehknopf für die Gangwahl. Die Vorwärtsgänge können auch manuell über Schalt paddel am Lenkrad gesteuert werden.

## 1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Sechsgang-Automatik passen gut zum Motor. Die lange Auslegung sorgt für niedrige Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten. Die Drehzahlsprünge könnten aber speziell in den niedrigen Gängen etwas geringer sein. Ein siebter Gang wäre hier nicht verkehrt.



2,5

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,8

### 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 könnte etwas früher eingreifen. Bei rutschiger Fahrbahn verlieren die Räder beim Anfahren schnell den Halt. Den ADAC-Ausweichtest meistert der XJ nur zufriedenstellend. Bei gezieltem Lenkeinsatz lässt er sich unkritisch und sogar angesichts der Größe recht agil durch den Parcours zirkeln. Reißt man allerdings zu stark am Lenkrad, was gerade in einer Schrecksituation durchaus nicht unrealistisch ist, drängt das Heck stark nach. Nur durch heftiges Gegenlenken kann der Jaguar am Schleudern gehindert werden. ESP sollte hier deutlich früher und effektiver eingreifen.

2,2

### Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenken ist gutmütig und deutlich untersteuernd ausgelegt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind auch dank der adaptiven Dämpferregelung recht hoch. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. Wird die Kurve zu schnell angefahren, setzt das DSC ein, um die Motorleistung zu drosseln und die einzelnen Räder gezielt abzubremesen.

2,8

### Lenkung\*

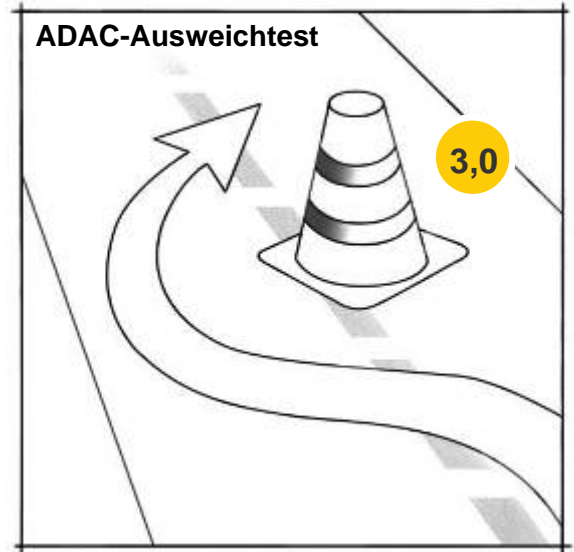
Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern etwas zögerlich an und zeigt keine besonders gute Mittenzentrierung. Bei höheren Geschwindigkeiten muss öfters leicht korrigiert werden. Auch das Lenkgefühl und die Präzision sind allenfalls durchschnittlich. Die Lenkung ist bei hohen Geschwindigkeiten insgesamt zu leichtgängig. Die Leichtgängigkeit kommt dem Fahrer dagegen im Stand zu gute. Hier sind die erforderlichen Lenkkräfte sehr gering. Der Wendekreis beträgt für diese Fahrzeugklasse geringe 12,4 m.

2,2

### Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der XJ 37,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport Maxx der Größe: vorne: 245/50R18Y, hinten: 275/45 R18Y). Das ist zwar kein hervorragender Wert, geht aber noch in Ordnung. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

1,8

## SICHERHEIT

1,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Der Jaguar XJ verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm DSC und einen Bremsassistenten. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist gegen Aufpreis erhältlich. Ebenfalls optional gibt es zum serienmäßigen hellen Xenonlicht auch Kurven- und separates Abbiegelicht. Optional kann man ACC (Adaptive Cruise Control) mit Kollisionswarnsystem ordern, welches den Fahrer vor einer drohenden Kollision warnt. Zudem ist dann eine Notbremsfunktion integriert, welche bei einem drohenden Aufprall automatisch die Bremsen auf eine Notbremsung vorbereitet. Im Fahrerassistenz-Paket sind auch reversible Gurtstraffer enthalten, welche die Gurte bei einer starken Verzögerung oder einer drohenden Kollision automatisch straffen. Gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, welcher dem Fahrer durch eine Lampe im Außenspiegel signalisiert, wenn sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet. Dem System fehlt es aber noch an Feinabstimmung, zudem ist die Warnung zu unauffällig. Die LED-Rückleuchten erstrahlen in LED-Technik und sind durch ihre Helligkeit und ihr schnelles Ansprechen für den Rückwärtigen Verkehr besser und schneller erkennbar.

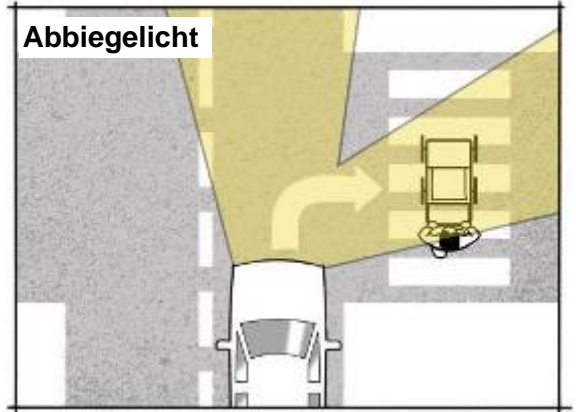
**-** Leider fehlen in geöffneten Türen Rückleuchten oder Rückstrahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer aufmerksam machen könnten.

1,6

### Passive Sicherheit - Insassen

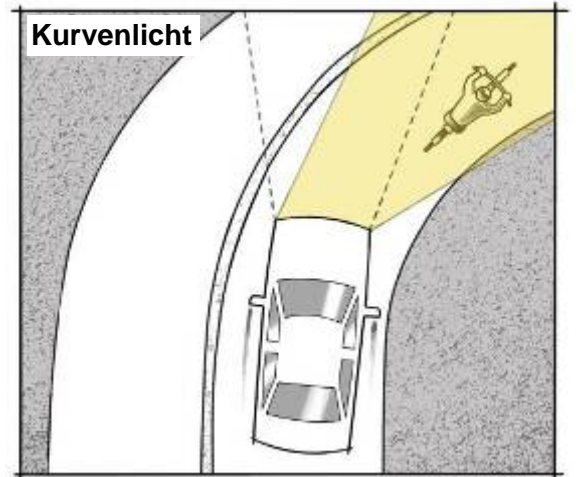
**+** Der Jaguar XJ ist mit Front- und Seitenairbags vorne, sowie mit durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen sind reaktiv, das heißt, im Falle eines Aufpralls reduziert sich der horizontale Abstand automatisch. Sie bieten aufgrund ihrer Höhe Personen bis zu einer Größe von 1,85 m einen guten Schutz. Hinten sind die Kopfstützen ebenfalls hoch, sie reichen 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 vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

**Abbiegelicht**



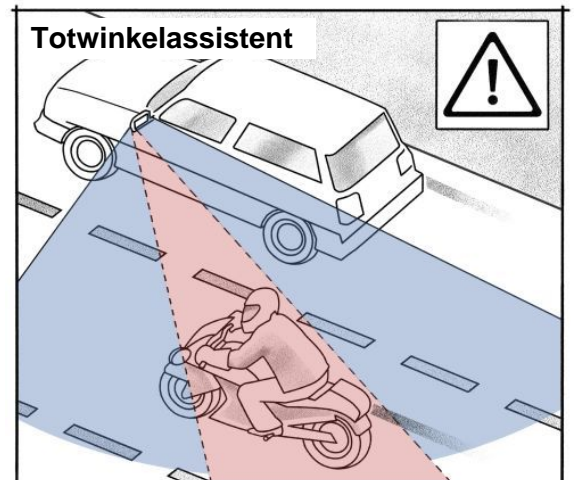
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

**Kurvenlicht**



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

**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.



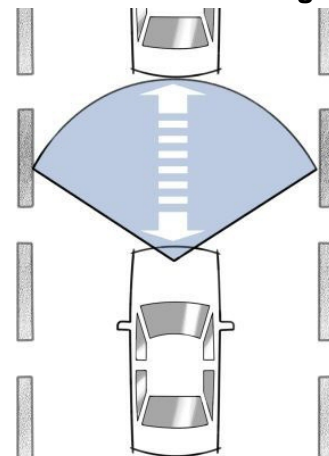
## 2,0 Kindersicherheit

- + Kindersitze lassen sich auf den äußeren hinteren Sitzplätzen einfach und lagestabil befestigen. Beide Außensitze sind zudem mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Auch der Mittelsitz eignet sich recht gut zum Befestigen von Kindersitzen, hier findet man auch einen Ankerhaken. Es passen aber nicht drei Kindersitze nebeneinander. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine Babyschalen erlaubt, weil sich der rechte Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

## 2,0 Fußgängerschutz

- + Ein ausgeklügelter Mechanismus der Fronthaube soll dafür sorgen, dass Fußgängerunfälle glimpflich verlaufen. Im Falle eines Zusammenstoßes schnell 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.

### Automatische Abstandsregelung



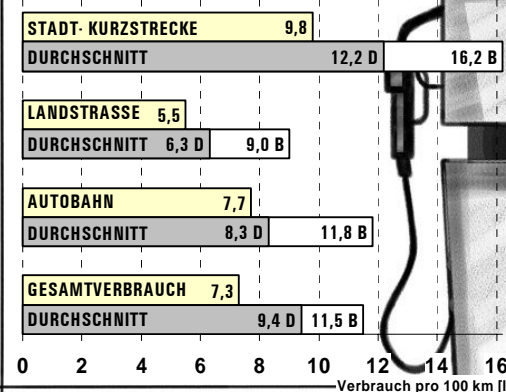
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 1,8 Verbrauch/CO2\*

- + Der Jaguar XJ sorgt für gute bis sehr gute Ergebnisse beim ADAC-EcoTest. Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 191 g/km - das sorgt für 42 Punkte im Kapitel CO<sub>2</sub>. Besonders sparsam zeigt sich der Brite dabei auf der Landstraße - hier sind es nur 5,5 l/100 km. Ein Wert an dem sich sogar viele Kleinwagen die Zähne ausbeißen. Auch auf der Autobahn liegt der Verbrauch recht günstig, hier sind es 7,7 l/100 km. Lediglich in der Stadt ist der Kraftstoffkonsum leicht erhöht aber immer noch akzeptabel. Innerorts liegt der XJ 3,0 Diesel bei 9,8 l/100 km.

### Verbrauch



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

## 2,0 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, es zeigt sich keine Gruppe besonders auffällig, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Einzig die Stickoxide (NO<sub>x</sub>) sind bei warmem Motor etwas erhöht. Das Resultat sind 40 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, kann der XJ Diesel insgesamt 82 Punkte verbuchen und damit vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen.

3,9

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6

### Betriebskosten\*

+ Dank des für diese Fahrzeugklasse niedrigen Verbrauchs an Dieselmotorkraftstoff, fallen die Betriebskosten sehr niedrig aus.

3,7

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

+ Jaguar gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - sogar ohne Kilometerbegrenzung.

2,5

### Wertstabilität\*

+ Dem ganz neuen Jaguar XJ kann ein noch guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Das gute Image des traditionsreichen britischen Fahrzeugherstellers sollte sich hier ebenfalls positiv auswirken.

5,4

### Kosten für Anschaffung\*

- Mit einem Grundpreis von 78.800 Euro kann die Einstiegsvariante des XJ nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Immerhin findet man eine gute Serienausstattung vor, welche neben Navigationssystem auch Xenonlicht und Lederausstattung an Bord hat.

5,5

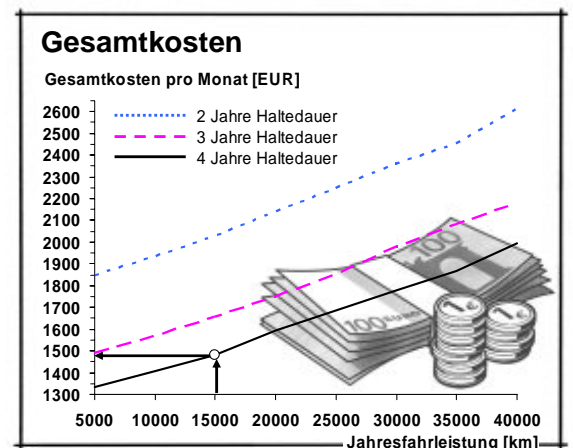
### Fixkosten\*

- Die Fixkosten liegen sehr hoch. Das fängt schon bei der hohen KFZ-Steuer (413 Euro) an und hört bei den durchweg ungünstig liegenden Einstufungen der Versicherungsklassen auf.

4,3

### Monatliche Gesamtkosten\*

- Die monatlichen Gesamtkosten liegen sehr hoch. Das liegt vor allem am hohen Anschaffungspreis und den hohen Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1483 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                            | 5.0 V8   | 5.0 V8 Kompressor | 3.0 V6 Diesel S |
|--------------------------------|----------|-------------------|-----------------|
| Aufbau/Türen                   | ST/4     | ST/4              | ST/4            |
| Zylinder/Hubraum [ccm]         | 8/5000   | 8/5000            | 6/2993          |
| Leistung [kW(PS)]              | 283(385) | 375(510)          | 202(275)        |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min  | 515/3500 | 625/2500          | 600/2500        |
| 0-100 km/h[s]                  | 5,7      | 4,9               | 6,4             |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]   | 250      | 250               | 250             |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]  | 12,1 S   | 12,9 S            | 7,3 D           |
| CO2 [g/km]                     | 264      | 289               | 184             |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK  | 23/32/30 | 23/32/30          | 23/32/30        |
| Steuer pro Jahr [Euro]         | 388      | 438               | 413             |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1918     | 2460              | 1483            |
| Preis [Euro]                   | 98.500   | 135.800           | 78.800          |

### 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                                    | 202 kW (275 PS)          |
| bei                                         | 4000 U/min               |
| Maximales Drehmoment                        | 600 Nm                   |
| bei                                         | 2500 U/min               |
| Kraftübertragung                            | Heckantrieb              |
| Getriebe                                    | 6-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)                 | 245/50R18Y/ 275/45R18Y   |
| Reifengröße (Testwagen)                     | <b>275/45R18Y</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                        | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                     | <b>12,35 m</b>           |
| Höchstgeschwindigkeit                       | 250 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                   | 6,4 s                    |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | <b>4,0 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | <b>37,3 m</b>            |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)   | <b>7,3 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB     | <b>9,8/ 5,5/ 7,7 l</b>   |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test           | 184g/km / <b>191g/km</b> |
| Innengeräusch 130km/h                       | <b>66dB(A)</b>           |
| Länge/Breite/Höhe                           | 5122/1894/1448 mm        |
| Leergewicht/Zuladung                        | <b>1890 kg/475 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt           | <b>385 l/385 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst             | 750 kg/n.b. kg           |
| Dachlast                                    | 75 kg                    |
| Tankinhalt                                  | 85 l                     |
| Reichweite                                  | <b>1160 km</b>           |
| Garantie                                    | 3 Jahre                  |
| Rostgarantie                                | 6 Jahre                  |

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

|                                      |                   |
|--------------------------------------|-------------------|
| Monatliche Betriebskosten            | <b>131 Euro</b>   |
| Monatliche Werkstattkosten           | <b>111 Euro</b>   |
| Monatliche Fixkosten                 | <b>197 Euro</b>   |
| Monatlicher Wertverlust              | <b>1.044 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten              | <b>1.483 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |                   |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 23/32/30          |
| Grundpreis                           | 78.800 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 XJ 3.0 V6 Diesel S Luxury Automatik (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|                                                  |                  |
|--------------------------------------------------|------------------|
| Rückfahrkamera                                   | 360 Euro°        |
| elektronische Dämpferkontrolle                   | Serie            |
| Totwinkelassistent                               | 540 Euro°        |
| Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)                 | 935 Euro°        |
| Digitaler Radioempfang (DAB)                     | 360 Euro°        |
| Regen- und Lichtsensor                           | Serie            |
| Abstandsregelung, elektronisch                   | 1.850 Euro°      |
| Automatikgetriebe                                | Serie            |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch           | Serie            |
| Fernlichtassistent (inkl. Kurvenlicht)           | 935 Euro°        |
| Head-Up-Display                                  | nicht erhältlich |
| Kurvenlicht                                      | 935 Euro°        |
| Parkhilfe, elektronisch hinten (vorne: 460 Euro) | Serie            |
| Reifendruckkontrolle                             | 590 Euro°        |
| Spurassistent                                    | nicht erhältlich |
| Tempomat                                         | Serie            |
| Xenonlicht                                       | Serie            |

### INNEN

|                                      |                        |
|--------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten           | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten     | Serie                  |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie                  |
| Keyless Entry                        | 560 Euro°              |
| Klimaautomatik (2-Zonen)             | Serie                  |
| Knieairbag                           | nicht erhältlich       |
| Navigationssystem                    | Serie                  |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar   | nicht erhältlich       |

### AUSSEN

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Lackierung Metallic       | 1.080 Euro° |
| Schiebe-Hubdach(Panorama) | Serie       |

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest