



## Jaguar XF 2.2 Diesel Automatik (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Das aktuelle Facelift für den XF ist äußerlich umfangreich ausgefallen, die Karosserie wurde Richtung Sportlichkeit nachgeschliffen. Im Innenraum geht es edel zu, die Einrichtung wird Jaguars Luxus-Aspruch voll gerecht. Technisch extravagant ist modern, auch wenn die Bedienbarkeit darunter leidet: In umständlichen Menüs muss man sich durch die einfachsten Funktionen hangeln. Ansonsten kann man sich von allerlei Luxus verwöhnen lassen und die Standzeiten genießen: Dank Start-Stopp-Automatik ist der Vierzylinder-Dieselmotor dann abgeschaltet. Wenn er läuft, passt er mit seiner ordentlichen, aber nicht feinen Laufkultur nur bedingt zum sonst geschmeidigen Luxus - das können die Sechszylinder besser. In Fahrt zeigt auch das Fahrwerk, dass es eher sportlich hart als luxuriös gelassen federt - das mag so gar nicht zum XF passen. Die Achtgang-Automatik schaltet weich, aber aufgrund der ewig lang übersetzten hohen Gänge und ihrer extremen Überempfindlichkeit fast ohne Unterlass. Ein wenig mehr Feinabstimmung, und der neue XF wäre nicht nur ein besonderes, sondern auch noch ein perfektes Luxusauto. Zu Preisen ab 44.900 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 520d, Mercedes E 220 CDI.

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

**-** unglückliche Getriebeabstufung, teilweise umständliche Bedienung, zu 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 460 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. Ab und zu erachtet das System eine Leitplanke noch als Gefahrenquelle, inzwischen arbeitet es aber schon zuverlässiger als vor dem Facelift.

⊕ Innen- und Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Bi-Xenonscheinwerfer leuchten besonders hell, Kurvenlicht und Abbiegelicht sind optional und empfehlenswert. Parksensoren gibt's gegen Aufpreis, ebenso eine Rückfahrkamera - mindestens die Sensoren hinten sind absolut wichtig, weil man nach hinten kaum was sieht.

⊖ 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 unzureichend. Die optionalen akustischen Abstandssensoren sind da beim rückwärts Einparken sehr hilfreich. Im Innenspiegel ist ebenfalls wenig zu sehen. Das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung fällt entsprechend nur ausreichend aus, die Sichtbehinderungen nach draußen schränken den Fahrer ein.

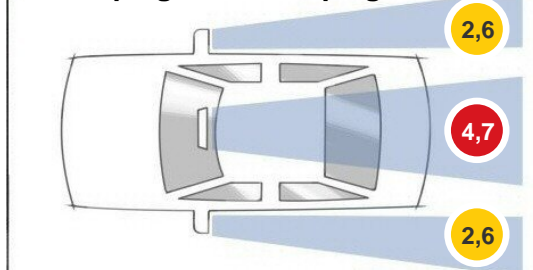


Die coupéartige Form des XF sorgt für eine eingeschränkte Übersichtlichkeit.

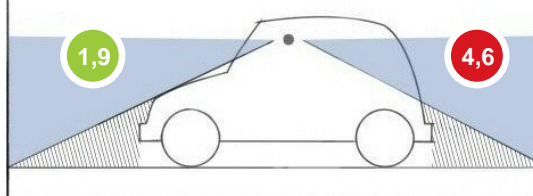
### Rundumsicht



### 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.

---

## 2,5 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 (vorne drei, hinten zwei Positionen). 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).



**Der Kofferraum bleibt mit 420 l Volumen unverändert.**

---

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, sie schwingt aber nicht von alleine ganz nach oben. Immerhin wird das Schließen der Klappe jetzt durch Softclose unterstützt, man muss nicht mehr nachdrücken. Die kleine Klappe gibt lediglich 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 gehoben werden. 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.

---

## 2,4 INNENRAUM

---

### 1,9 Bedienung

⊕ Die Bedienung des XF ist nicht in allen Bereich optimal gelungen. Einwandfrei liegen aber Lenkrad, Pedale und der Drehknopf als Getriebewählhebelsatz. Die Feststellbremse wird per Knopfzug aktiviert und löst sich beim Losfahren selbständig. Die Instrumente sind gut ablesbar, wenig souverän wirkt aber das leichte "Zittern" des Drehzahlmesserzeigers. Die Sitze werden elektrisch eingestellt, mit Memoryspeicher. 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 optional erhältlich (im Testwagen vorhanden).

⊖ Die in der Mittelkonsole untergebrachten silbernen Druckschalter für die Klimaanlage und das Radio sind unübersichtlich und leicht verwechselbar. Das Handschuhfach ist klein. Teilweise sind Funktionen (z.B. Sitzheizung) in den Menüs des Touchscreens untergebracht. An vielen Stellen ist die Bedienung unnötig kompliziert gestaltet.



**Modern und vielseitig, aber kompliziert in der Bedienung, so präsentiert sich der Fahrerplatz. Das Flair der Vergangenheit ist leider verschwunden.**

---

## 2,6 Raumangebot vorne\*

Platz ist im Innenraum genügend vorhanden, die Innenbreite ist ordentlich. 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 etwas über 1,80 m Größe bequem Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Vor allem die Sitzhöhe ist etwas knapp. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend durch die recht hohe untere Fensterkante.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequeme Verhältnisse vor.**

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Jaguar hat das Fahrwerk des XF ungewöhnlich straff abgestimmt - das mag zu dieser Nobel-Limousine nicht wirklich passen. Lange Bodenwellen werden gut pariert, sie bringen keine Unruhe in die Karosserie. Kurzwellige Fahrbahn dagegen wird deutlich zu den Insassen durchgereicht. Einzelhindernisse federt das Fahrwerk ebenso nur unzureichend ab, sie dringen als dumpfe Schläge in den Innenraum durch. Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sind gut gedämpft, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist gering. Voll beladen federt der XF etwas angenehmer, komfortabel wird er aber nicht.

---

### 1,7 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. Die Lehnenbreite lässt sich im unteren Bereich einstellen.

Auch die Längen der Flächen sind justierbar. So ergibt sich ein guter Seitenhalt - trotz glattem Leder. Ins Schwitzen muss man auch im Sommer nicht geraten, denn die Sitze verfügen über Sitzlüftung (Option). Die Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer können in Höhe und Intensität justiert werden. Die Rücksitze sind angenehm gepolstert auch für längere Strecken, freilich ist der Seitenhalt dort deutlich schlechter als vorne, auf dem glatten Leder rutschen Insassen bei flotter Fahrweise haltlos umher. Die Sitzflächen hinten befinden sich recht nah am Boden, so dass Erwachsene wenig Oberschenkelauflege haben - das ist aber bei den meisten Limousinen so üblich.

## 1,5 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau bleibt auch bei Autobahntempo angenehm niedrig, nur 66 dB(A) herrschen bei 130 km/h im Innenraum. Der Dieselmotor bleibt im Hintergrund - außer er wird gefordert, dann arbeitet er hörbar und lässt akustisch die Souveränität eines Sechszylinders vermissen. Auch bei hoher Geschwindigkeit ist das Geräuschniveau niedrig, es dominieren die Windgeräusche.

## 2,4 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 (vorne 14 min. bis 22 °C, hinten 15 min.).

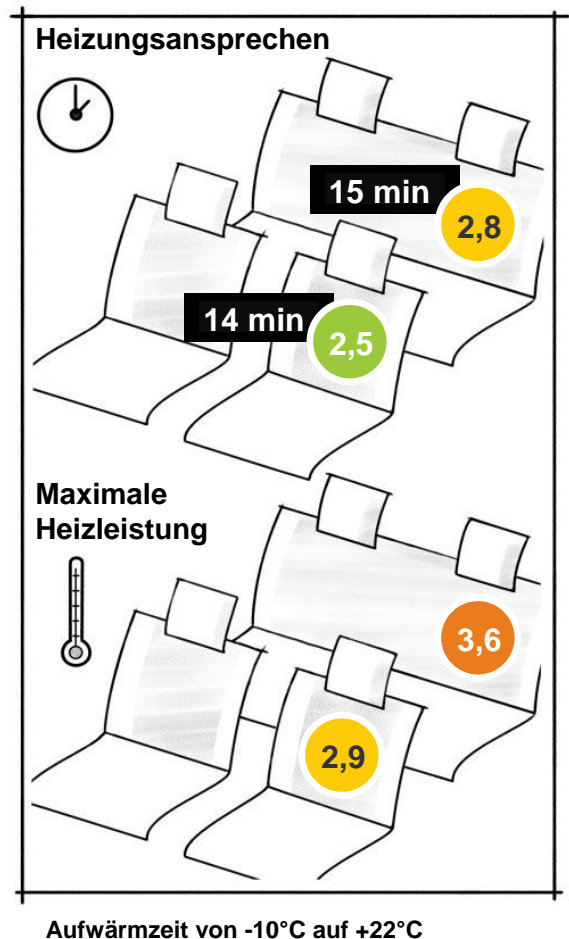
⊕ Die Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, die Temperaturen sind links und rechts unabhängig einstellbar. Die Luftverteilung kann individuell, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam geregelt werden. Die Klimaautomatik regelt effektiv und gut angepasst.

⊖ Individuelle Klimaeinstellungen 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.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

## 2,2 Fahrleistungen\*

⊕ Der 2,2-l-Dieselmotor wird von zwei in Reihe geschalteten Turboladern zwangsbeatmet und kann so bis zu 190 PS und 450 Nm Drehmoment erzeugen. Das reicht für flotte Fahrleistungen, wenngleich man sich nicht übermotorisiert vorkommt. Ab etwa 130 km/h geht dem Motor aber spürbar die Luft aus, Geschwindigkeitszuwächse geschehen nur noch in Zeitlupe - auch eine Folge der sehr langen Getriebeübersetzung.



2,3

## Laufkultur

**+** Der Vierzylinder-Turbodiesel arbeitet mit ordentlicher Laufkultur, an die Sechszylinder reicht er aber weder bei Vibrationsarmut noch bezüglich geringer Innengeräusche heran. Nicht nur bei niedrigen Drehzahlen sind immer leichte Erschütterungen im Innenraum wahrnehmbar. Auch läuft er deutlich brummiger als die stärkeren Diesel.

2,7

## Schaltung

**+** Die neue Achtgangautomatik wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei. Die Schaltgeschwindigkeit ist nicht rekordverdächtig, hier hat Komfort Vorrang. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen, praktisch und angenehm ist der ergonomische Drehknopf für die Gangwahl. Allerdings muss man meistens hinschauen, in welcher Fahrstufe man sich gerade befindet. Die Vorwärtsgänge können auch manuell über Schaltpedals am Lenkrad gesteuert werden.

**-** Die Elektronik reagiert viel zu nervös auf Gaspedalbewegungen. Schon bei moderaten Beschleunigungswünschen wird übereifrig zurückgeschaltet und dem Motor gar nicht die Möglichkeit gegeben, das volle Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen aufzubauen. Darüber hinaus werden die Gänge viel zu weit ausgedreht.

2,0

## Getriebeabstufung

**+** Die Automatik verfügt zwar über acht Gänge, die Spreizungen zwischen den Gängen fallen aber dennoch nicht besonders klein aus, weil Jaguar eine extrem lange Übersetzung in den oberen Gängen gewählt hat. Bei 200 km/h liegen nicht mal 2.500 U/min. an - das hat aber auch zur Folge, dass bei Richtgeschwindigkeit 130 km/h an jeder kleinen Steigung und bei jedem noch so kleinen Beschleunigungswunsch zurückgeschaltet wird. Das macht die Automatik harmonisch, es wirkt aber nicht so souverän und bringt Unruhe ins Geschehen. Zumal eine derart lange Übersetzung nur beim ruhigen Dahinrollen überhaupt Verbrauchsvorteile bringt.

2,1

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

### Fahrstabilität

**+** Der Jaguar verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, Spurrillen und Seitenwind bringen ihn nur wenig aus der Ruhe. Dabei ist die Leichtgängigkeit und die gewisse Diffusität der Lenkung für ein sicheres Gefühl nicht gerade förderlich. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der XF schnell auf Lenkbefehle, das ESP greift aber spät und wenig energisch ein. Daher ist der Tempoabbau gering und das Auto neigt beim Lastwechsel zu deutlichem Übersteuern, besonders bei hohen Lenkwinkeln. Bei geringen Lenkwinkeln fährt der XF agil durch den Parcours.

## 2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenkverhalten ist gutmütig und tendenziell untersteuernd ausgelegt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind ziemlich hoch. Lastwechselreaktion fallen im Grenzbereich jedoch deutlich auf, Schleudern verhindert ESP.

## 2,5 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut 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, der Wendekreis von knapp 11,9 m liegt im zufriedenstellenden Bereich.

## 1,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden nur 35 m bis zum Stillstand benötigt (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 245/40 R19 Dunlop SP Sport) - das ist ein sehr gutes Ergebnis, zumal sich die Bremsanlage selbst bei sehr hoher Beanspruchung absolut standfest zeigt. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

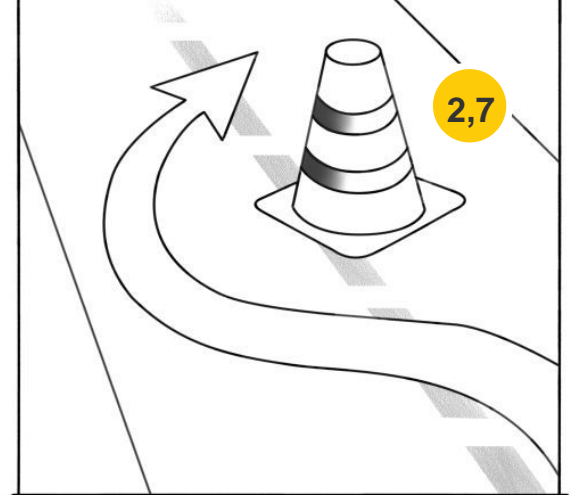
## 2,3 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Jaguar XF verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm DSC und einen Bremsassistenten. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich. Gegen Aufpreis ist helles Xenonlicht mit Kurvenlicht und separatem Abbiegelicht erhältlich. Ebenso in der Optionsliste findet sich ein Totwinkel-Assistent und ein ACC-Radar-Tempomat, der auch eine Notbremsfunktion beinhaltet. Die Rückleuchten erstrahlen in LED-Technik und sind durch ihre Helligkeit und ihr schnelles Ansprechen für den rückwärtigen Verkehr besser und schneller erkennbar.

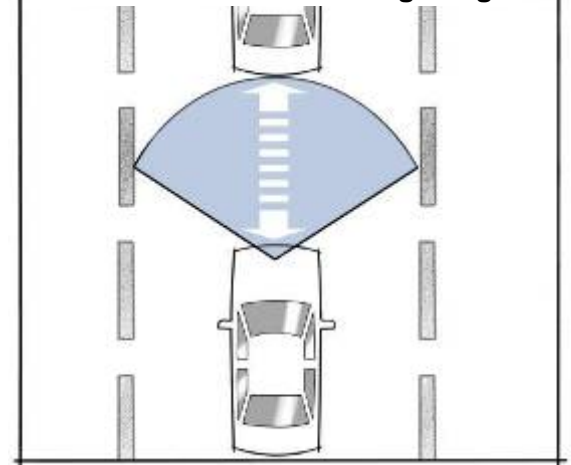
⊖ Leider fehlen in geöffneten Türen Rückleuchten oder Rückstrahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer aufmerksam machen könnten. Der Warnblinkerknopf ist farblich zu wenig abgesetzt, um im Notfall von den Insassen schnell gefunden werden zu können.

### 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.

### 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.



## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Neben Front- gibt es Seitenairbags und durchgehende seitliche Kopfairbags. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der XF vier von fünf Sternen für gute Insassensicherheit erzielen (Test 2010). Die vorderen Kopfstützen sind aktiv ausgelegt, 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 ausreichend hoch, genügen für die vom Platz mögliche Personengröße, zusätzliche Abstützfunktion kann der Dachhimmel übernehmen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

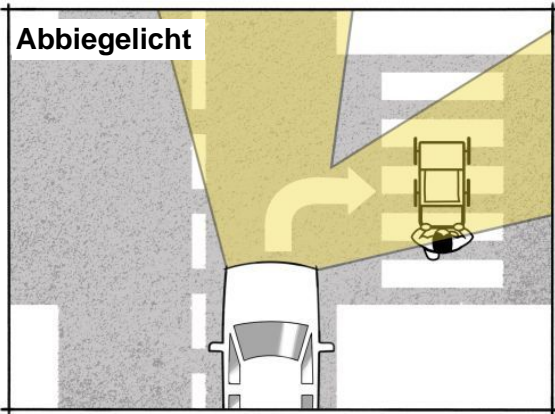
## 2,5 Kindersicherheit

⊕ 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. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm gab es 65 Prozent für eine gute Kindersicherheit (Test 2010).

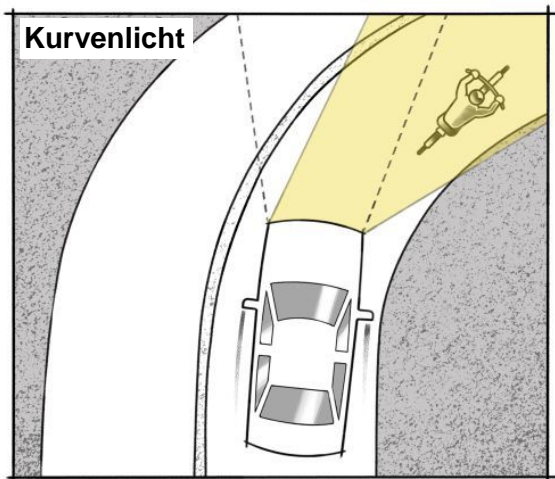
⊖ Auf dem Beifahrersitz sind keine Babyschalen erlaubt, weil sich der rechte Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

## 3,3 Fußgängerschutz

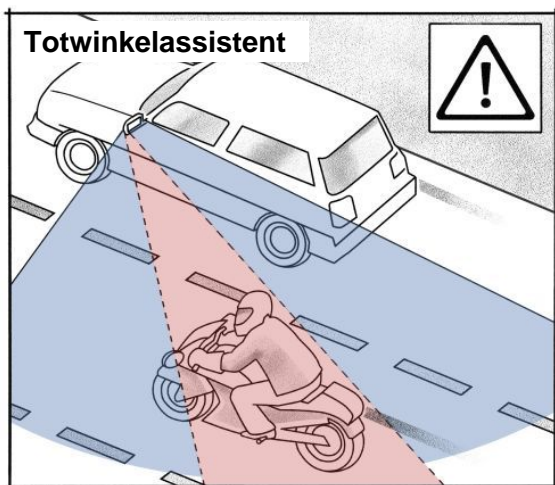
Ein ausgeklügelter Mechanismus der Fronthaube soll dafür sorgen, dass Fußgängerunfälle glimpflich verlaufen. Denn im Falle eines Zusammenstoßes schnell die Motorhaube nach oben um den Verunglückten "weicher" aufzufangen. Die Crash-Untersuchung nach EuroNCAP-Norm hat etwas Ernüchterung ergeben, die Randbereiche der Motorhaube stellen immer noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko dar. Das Resultat sind 43 Prozent und damit nur ein mäßiges Abschneiden.



**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.



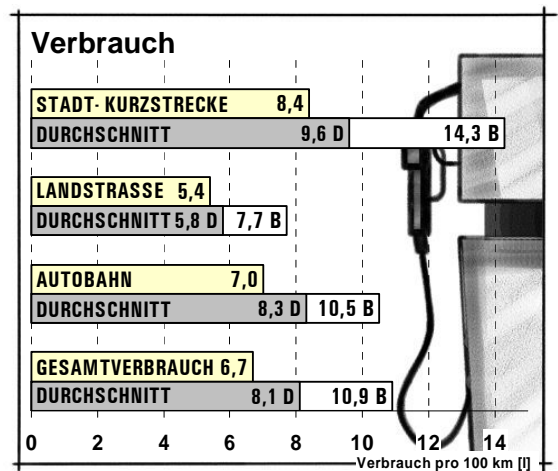
## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jaguar XF mit dem 2,2-l-Dieselmotor liegt bei 6,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 175 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für immerhin 38 Punkte in dieser Fahrzeugklasse. Innerorts benötigt der Jaguar 8,4 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,0 l Diesel pro 100 km.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es zeigt sich keine Gruppe besonders auffällig. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die Stickoxidwerte etwas erhöht, typisch für einen Dieselmotor. Das Resultat sind 44 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, kann der XF Diesel insgesamt 82 Punkte verbuchen und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest erzielen.



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

## 3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,1 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des XF mit dem neuen Vierzylinder-Dieselmotor moderat ausfällt, halten sich auch die Ausgaben in Grenzen. Somit ist eine gute Bewertung möglich.

### 4,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ Jaguar gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - sogar ohne Kilometerbegrenzung.

### 2,9 Wertstabilität\*

Dem XF 2.2 Diesel Automatik wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Das Image von Jaguar ist für den Werterhalt tendenziell von Vorteil, allerdings haftet an den Autos auch der Ruf der teuren Ersatzteile. Gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums könnte ein neu entwickeltes Modell auf den Markt kommen - das würde den Preis etwas drücken.

### 3,3 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis liegt bei knapp 45.000 Euro - in dieser Klasse ein üblicher Preis. Die Ausstattung geht in Ordnung, ist aber sicher nicht komplett. Berücksichtigt man die in dieser Klasse üblichen Optionen (ADAC Ausstattungswarenkorb), steigt der Basispreis um etwa 6.160 Euro.

### 4,7 Fixkosten\*

– Die jährlichen Abgaben für die Steuer liegen bei 267 Euro. Bei Haftpflicht und Vollkasko ist der XF besonders schlecht eingestuft, was hohe Kosten verursacht. Aber auch bei der Teilkasko sieht es kaum besser aus.

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Jaguar XF 2.2 Diesel Automatik, dann kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Während sich die Betriebskosten im Rahmen halten, fallen vor allem die festen Kosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent negativ auf.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion					
TYP	5.0 V8	XFR	2.2 Diesel	3.0 V6 Diesel	3.0 V6 Diesel S
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/5000	8/5000	6/2179	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	283(385)	375(510)	140(190)	177(240)	202(275)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	515/3500	625/2500	450/2000	500/2000	600/2000
0-100 km/h[s]	5,7	4,9	8,5	7,1	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	225	240	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	12,6 S	13,9 S	6,7 D	7,6 D	7,6 D
CO2 [g/km]	264	292	149	169	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/24	20/29/24	20/28/24	20/28/24	20/29/24
Steuer pro Jahr [Euro]	388	444	267	383	383
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1535	2016	1006	1111	1171
Preis [Euro]	64.900	92.700	44.900	49.900	53.900

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2179 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,85/11,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/ 5,4/ 7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / <b>175g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4961/1877/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2080 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1860 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>420 l/810 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1850 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	69,5 l
Reichweite	<b>1035 km</b>
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>139 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>85 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>131 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>651 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.006 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/24
Grundpreis	44.900 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2.2 Diesel Automatik (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	540 Euro°
Abbiegelicht	625 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1550 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	310 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	625 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	900 Euro°
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	630 Euro°
Keyless Entry	590 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	500 Euro
Sitzbezüge, Leder	ab 1100°
Sitze, vorn, beheizbar	400 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Lackierung Metallic	1080 Euro°
Schiebe-Hubdach	1310 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

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

**ADAC** autotest