



## Jaguar XK 5.0 V8 Cabriolet Portfolio Automatik

Zweitüriges Cabriolet der Oberklasse (283 kW / 385 PS)

Das Jaguar XK Cabrio verbindet britische Tradition mit moderner Technik. Das Design wirkt elegant aber gleichzeitig sportlich. Das viersitzige Cabrio bietet zwei Personen genügend Platz, die zusätzlichen hinteren Sitze hätte man sich aber schenken können - nicht einmal Kinder finden hier genügend Platz. Das Cockpit wirkt modern, ist aber nicht besonders bedienungsfreundlich gestaltet. Viele Funktionen sind im umständlich zu bedienenden Mitteldisplay mit Touchscreen untergebracht. Ein Sahnestück ist der große V8-Motor. Er überzeugt durch gleichmäßige Kraftentfaltung und begeistert mit sonorem Motorklang. Der Verbrauch fällt aber viel zu hoch aus und ist nicht mehr zeitgemäß. Mit dem sicher abgestimmten Fahrwerk lässt sich das große Cabrio sehr sportlich bewegen, auch wenn es der leichtgängigen Lenkung etwas an Rückmeldung fehlt. Die bequemen Luxusitze und das adaptive Fahrwerk bieten eine gute Langstreckentauglichkeit. Das Jaguar XK Cabrio vereint Sportlichkeit mit Eleganz, kostet jedoch in der getesteten Ausstattung stolze 107.400 Euro.

**Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** BMW 6er, Maserati GranCabrio, Porsche 911.

**+** exzellente Fahrleistungen, guter Fahrkomfort, bequeme Luxus-Sitze (Aufpreis), sichere und sportliche Fahreigenschaften, guter Fußgängerschutz (aktive Motorhaube)

**-** sehr hoher Verbrauch, hintere Notsitze nicht nutzbar, kaum Kofferraum bei offenem Verdeck, Beifahrerairbag nicht abschaltbar, sehr hoher Anschaffungspreis,



### ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

4,2 Familie

3,6 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,2 Langstrecke

4,3 Transport

1,4 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

Stand: August 2012  
Text: D. Silvestro

## Verarbeitung

Die hochwertige Verarbeitung des XK gibt kaum Anlass zur Kritik.

⊕ Die komplett aus Aluminium gefertigte Karosserie hinterlässt einen ordentlichen Eindruck. Die Türen schließen satt, Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Auch der Innenraum gefällt. Es wurden weitgehend hochwertige Materialien verwendet, die sauber verbaut sind. Das mit Leder überzogene Armaturenbrett unterstreicht den noblen Charakter des Cabrios. Die Lederbezüge der Sitze fühlen sich zwar hochwertig an, doch wirft das Leder an der ein oder anderen Stelle unschöne Falten. Der aufwändig verkleidete Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet, der Motorraum gut gegen Schmutz geschützt. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet und verfügen über Schwellerschutzleisten. Das elektrische Stoffverdeck lässt sich vollelektrisch öffnen und schließen. Die Bedienung ist auch während der Fahrt möglich (bis ca. 25 km/h), doch dauert es über eine halbe Minute, bis das Verdeck ganz offen oder geschlossen ist. Die Karosserie zeigt sich sehr verwindungssteif und schüttelt auch auf schlechten Straßen nicht.

⊖ Die Stoßstangen sind sehr kratzempfindlich. Die Türen besitzen keine Seitenleisten, die vor leichten Parkremplern schützen würden. Um die Motorhaube zu öffnen, ist etwas erhöhter Kraftaufwand erforderlich. Der Tankstutzen besitzt einen Fehlbetankungsschutz, die Tankklappe lässt sich aber nur umständlich über einen Knopf im Innenraum öffnen.

## Alltagstauglichkeit

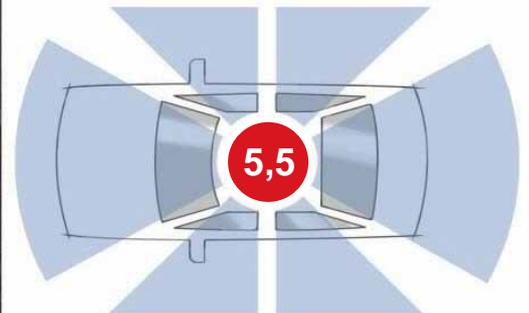
Die Alltagstauglichkeit des mit zwei zusätzlichen Notsitzen ausgestatteten viersitzigen Cabrios ist nicht besonders gut. Obwohl der Verbrauch hoch ausfällt, können dank des 71 l Tanks immerhin rund 660 km mit einer Tankfüllung zurückgelegt werden.

⊖ Die maximale Zuladung beträgt lediglich 305 kg. Konzeptbedingt lassen sich auf dem Dach des Cabrios keine Lasten transportieren. Im Falle einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Zudem ist das Reifenpannenset nur sehr schlecht erreichbar unter dem Kofferraumboden verstaut. Gegen Aufpreis ist auch ein Reserverad erhältlich. Nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord.

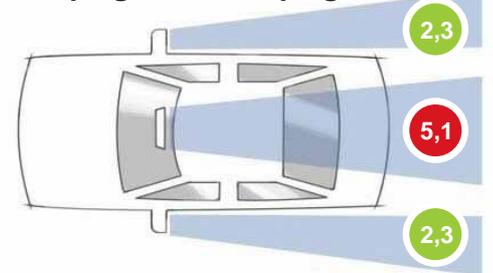


Das Verdeck mit seinem schmalen Heckfenster bietet so gut wie keine Sicht nach schräg hinten.

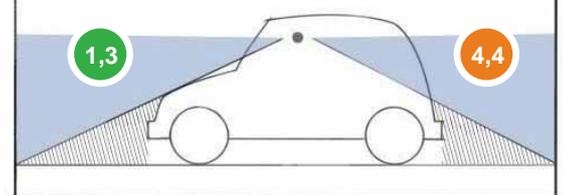
## Rundumsicht



## 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.

## 3,2 Sicht

Die Rundumsicht und die Übersichtlichkeit des Cabrios sind alles andere als gut. Es gibt aber eine Reihe an technischen Helferlein, um die Sicht zu verbessern.

⊕ Das XK Cabrio ist serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern ausgestattet, die für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung sorgen. Abbiegelicht und LED-Tagfahrlicht sind Serie. Optional gibt es dynamisches Kurvenlicht - ein empfehlenswertes Extra. Die Scheibenwischer funktionieren gut. Serienmäßig ist der XK mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet, die optionale Rückfahrkamera sollte unbedingt dazu geordert werden. Der Innen- und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab.

⊖ Die Karosserie ist extrem unübersichtlich. Die sehr lange Motorhaube lässt sich kaum abschätzen, auch das Heck hat man nicht im Blick. Bei geschlossenem Verdeck ist die Rundumsicht schlecht. Nach hinten sieht man durch die kleine Heckscheibe kaum etwas, die Sicht zur Seite wird komplett verdeckt. Einen besseren Überblick hat man, wenn das Verdeck geöffnet ist. Die Sicht im kleinen Innenspiegel ist auch aufgrund der kleinen Heckscheibe mangelhaft. Die Außenspiegel sind zwar relativ groß, doch besitzen sie keinen asphärischen Bereich, wodurch Objekte neben dem Fahrzeug (im toten Winkel) nicht besonders gut erkannt werden. Die feinen Heizdrähte der optionalen Frontscheibenheizung sorgen für störende Lichtreflexionen bei Nacht.

## 3,8 Ein-/Ausstieg

Aufgrund der niedrigen Sitzhöhe und des flach verlaufenden Daches fällt das Ein- und Aussteigen nicht besonders leicht. Erfreulich ist der geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz, wodurch man sich beim Einsteigen nicht so weit in das Fahrzeug lehnen muss.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut. Zum Öffnen und Verriegeln des Fahrzeugs kann der Schlüssel in der Hosentasche bleiben. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch für einige Zeit eingeschaltet und beleuchten bei Dunkelheit den Weg.

⊖ Der Zustieg zu den hinteren Notsitzen ist sehr unkomfortabel, da nach dem Umklappen des Vordersitzes nur ein kleiner Spalt zur Verfügung steht, durch den man sich auf die Rückbank quälen muss. Die Türaufhalter sind sehr schwach ausgelegt und können die langen und schweren Türen an Steigungen kaum offen halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es konstruktionsbedingt nicht.

## 5,5 Kofferraum-Volumen\*

⊖ Bei geschlossenem Dach stehen gerade einmal 220 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Öffnet man das Verdeck, schrumpft der Kofferraum weiter - dann sind es nur noch 145 l Stauraum.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach und mit geringem Kraftaufwand öffnen und schließen. Die günstige Höhe der Ladekante und die niedrige Schwelle zwischen Ladekante und Kofferraumboden erleichtern das Ein- und Ausladen.



Bei geöffnetem Dach stehen magere 145 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Bei geschlossenem Dach sind es maximal 220 l Volumen fürs Gepäck.

Der Kofferraumdeckel öffnet weit genug, damit man sich beim Be- oder Entladen des Fahrzeugs nicht den Kopf anstößt.

– Auch wenn der Kofferraum durch seine geringe Tiefe gut zugänglich ist, das flache Format eignet sich kaum zum Transport sperriger Gegenstände. Es passen gerade einmal zwei Getränkeboxen in den Kofferraum. Die Beleuchtung des Kofferraums ist schwach.

4,6

## Kofferraum-Variabilität

– Um die Variabilität des Heckabteils ist es schlecht bestellt. Das Kofferraumvolumen lässt sich nicht erweitern. Immerhin gibt es unter dem Kofferraumboden ein großes Ablagefach (ohne optionales Reserverad).

3,2

## INNENRAUM

2,6

### Bedienung

Die vielen Funktionen des Fahrzeugs und die nicht immer ergonomisch einwandfrei angeordneten Bedienelemente erfordern eine deutliche Eingewöhnungszeit. Täglich benötigte Funktionen wie z.B. die Sitzheizungs- oder Luftverteilungstasten sind kompliziert in den Menüs des Touchscreens untergebracht. Auch die Lenkradtasten lassen sich nicht optimal 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, es während der Fahrt einzustellen. Die wichtigsten Radiofunktionen sind zwar per Tasten anwählbar, möchte man jedoch Detailsinstellungen (z.B. Klangeinstellungen) vornehmen, braucht man viel Geduld, bis man diese auf dem teilweise unstrukturiert wirkenden Navigationsbildschirm gefunden hat. Ablagen sind vorn wie hinten Mangelware. Das Handschuhfach ist aber groß und abschließbar. Die Instrumente sind klar gezeichnet, bieten aber bei Nacht keinen optimalen Kontrast.



**Der Fahrerplatz besticht durch ausgefeilte Funktionalität und ausgezeichnete Verarbeitung.**

+ Das in einem weiten Bereich elektrisch einstellbare Lenkrad, die gut angeordneten Pedale und der einfach erreichbare (aber gewöhnungsbedürftige) Automatikwählhebel geben kaum Anlass zur Kritik. 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. Fenster und Außenspiegeleinsteller arbeiten elektrisch ebenso die sinnvoll angebrachten elektrischen Sitzeinsteller mit Dreifach-Memory. Die Fensterheber besitzen ein Auf-/Abwärtsautomatik und verfügen über einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Automatisch einschaltende Scheinwerfer und Wischer sind serienmäßig an Bord. Der serienmäßige Tempomat ist einfach bedienbar, die vorgewählte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt.

2,9

### Raumangebot vorne\*

+ Vorn finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 genügend Bein- und Kopffreiheit vor.

– Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend. Etwas beengt fühlt man sich aufgrund der sehr geringen Innenbreite und der wuchtigen Mittelkonsole.

## 5,4 Raumangebot hinten\*

– Die zwei Notsitze im Fond sind kaum zu nutzen, weil es keinen Abstand zu den Vordersitzlehnen und damit keine Kniefreiheit gibt. Auch die Innenhöhe ist viel zu gering.



Die hinteren Sitzplätze eignen sich lediglich als Ablage für Handgepäck oder Kleidungsgegenstände.

## 4,5 Innenraum-Variabilität

– Das XK Cabrio besitzt keine Innenraumvariabilität. Immerhin können die Lehnen der Vordersitze weit nach hinten gestellt werden.

## 2,2 KOMFORT

### 2,1 Federung

+ Das serienmäßige adaptive Fahrwerk zeigt eine sportlich straffe Grundauslegung, bietet aber zugleich einen guten Langstreckenkomfort. Kurzwellige Fahrbahn oder grobe Fahrbahnunebenheiten werden relativ gut abgefedert. Einzig Einzelhindernisse wie tiefe Schlaglöcher dringen stärker zu den Insassen durch - dann poltert auch die Hinterachse etwas. Sowohl Wank- und Nickbewegungen als auch Seitenneigung sind kaum ausgeprägt. Voll beladen ändert sich die Charakteristik des Fahrwerks nicht.

### 2,0 Sitze

+ Die in der Portfolio-Ausstattung enthaltenen Komfortsitze (Soft-Grain-Luxus-Sitze) lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung über einen weiten Bereich einstellen. Die angenehm konturierte Sitzlehne bietet dem Rücken festen Halt. Beide Vordersitze sind mit einer in der Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Dank elektrisch einstellbarer Seitenwangen lässt sich die Sitzbreite je nach Statur anpassen, wodurch der Seitenhalt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut ist. Die Sitzfläche lässt sich in der Länge einstellen und bietet eine gute Oberschenkelauflage. Das perforierte Leder sorgt dafür, dass man im Sommer nicht so schnell schwitzt, zudem gibt es eine Sitzlüftung. Insgesamt fällt der Sitzkomfort auf den Vordersitzen sehr gut aus, man findet schnell eine angenehme Sitzposition.

– Der Sitzposition auf den harten hinteren Sitzmulden ist sehr unbequem und alles andere als langstreckentauglich.

### 2,8 Innengeräusch

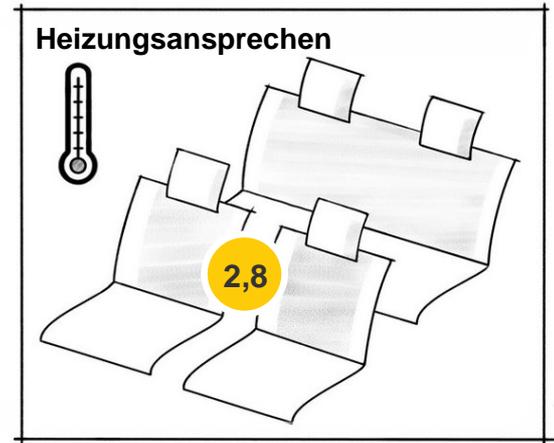
Der Geräuschpegel im Innenraum liegt im zufriedenstellenden Bereich. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschlevel von 70,2 dB(A) ermittelt. Der Motor hält sich stets angenehm zurück und verbreitet unter Last einen sonoren, aber nie störenden Klang.

Windgeräusche nehmen zwar mit steigender Geschwindigkeit zu, dringen aber nie unangenehm in den Innenraum - für ein Cabrio mit Stoffverdeck nicht selbstverständlich. Die Fahrgeräusche sind gut gedämpft - Abrollgeräusche der Reifen sind im Innenraum kaum zu hören. Etwas Fahrwerkpoltern ist aber beim Überfahren grober Schlaglöcher vorhanden.

## 2,3 Klimatisierung

Die Heizung des XK Cabrio spricht schnell an und sorgt auch im Winter in akzeptabler Zeit für warme Innenraumtemperaturen.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können sich somit die Temperatur separat vorwählen. Die Einstellung der Luftmengenverteilung kann für beide Insassen gemeinsam eingestellt werden. Die Umluftfunktion schaltet sich automatisch ab, um Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Ein Aktivkohlefilter ist Serie. Eine automatische Umluftschaltung ist nur gegen 80 Euro Aufpreis zu haben - peinlich in dieser Preisklasse.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 0,7 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des 5,0 l großen V8-Saugmotors mit 385 PS sind über jeden Zweifel erhaben. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird nahezu mühelos in nur 2,7 Sekunden bewältigt. Der Motor beeindruckt dank 515 Nm maximalen Drehmoments ebenso mit seiner gleichmäßigen Leistungsentfaltung, wie auch mit seiner Drehfreudigkeit. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt das nicht gerade leichte Cabrio (1,8 t) in nur 5,5 Sekunden (Herstellerangabe). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt (abgeregelte) 250 km/h.

### 1,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Achtzylinders ist hervorragend. Im Stand läuft der Motor beinahe vibrationsfrei, selbst unter Last sind bei niedrigen Drehzahlen keine störenden Brummfrequenzen vorhanden.

### 2,2 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Automatikgetriebe passt die Schaltpunkte und Schaltgeschwindigkeiten an den Fahrstil des Fahrers an. Bei ruhigem Mitschwimmen im Verkehr wird ein möglichst hoher Gang gewählt und auch beim Beschleunigen das Drehmoment des Motors ausgenutzt, ohne bei jeder Gaspedalbewegung gleich einen Gang zurück zu schalten. Bei sportlicher Gangart nutzt das Getriebe die Drehzahl des Motors voll aus. Insgesamt werden die Schaltvorgänge weitgehend ruckfrei, aber nicht besonders schnell vorgenommen. Die Schaltvorgänge können auch manuell über Paddel am Lenkrad ausgelöst werden. Anfahren funktioniert zufriedenstellend, wobei es die Kriechfunktion des Automatikgetriebes etwas an Feingefühl vermissen lässt. Speziell im Rückwärtsgang setzt diese zu spontan ein, was Rangieren auf engem Raum schwierig macht.

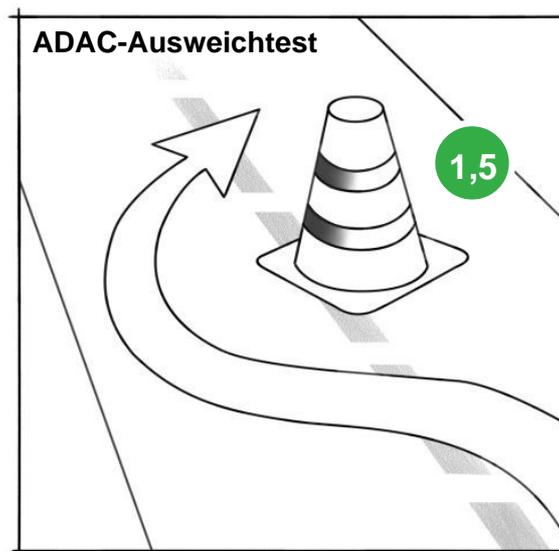
## 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zum leistungsstarken Motor, auch wenn der erste Gang etwas zu lang ausgelegt ist und die Drehzahlsprünge in den unteren Gängen etwas geringer ausfallen könnten. Die lange Gesamtübersetzung sorgt dafür, dass die Drehzahlen bei Autobahntempo niedrig liegen. Bei 130 km/h dreht der Motor gerade einmal mit 2.400 1/min.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Jaguar XK Cabrio ist sportlich und zugleich sicher. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan und pendelt kaum nach. Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Cabrio auch aufgrund des niedrigen Schwerpunktes nur wenig. Wegen der großen Räder zeigt das Fahrzeug aber eine gewisse Spurrillenempfindlichkeit, wodurch der Geradeauslauf nicht perfekt ist. Die Traktion des Hecktrieblers ist auch dank effektiv eingreifender Traktionskontrolle gut. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der XK ein stabiles Fahrverhalten. Die leichte Untersteuertendenz wird durch das früh eingreifende ESP unterbunden, beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse drängt dann Heck leicht nach. Insgesamt aber sicher, das Fahrgefühl wird einzig durch die gefühllose Lenkung etwas getrübt. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh und beherrschbar an. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.



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.

### 2,2 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, es fehlt aber etwas an Mittenzentrierung, wodurch sie um die Nulllage schwammig wirkt. Das Lenkgefühl ist allenfalls durchschnittlich, von einem Sportwagen würde man sich mehr Rückmeldung wünschen. Die direkte Auslegung der Lenkung lässt den Jaguar dagegen trotz seiner üppigen Abmessungen handlich wirken. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse mit 11,5 m gering aus.

### 1,6 Bremse

⊕ Die serienmäßige Sportbremsanlage mit 355 mm großen Bremsscheiben vorn (hinten: 320 mm) sorgt für exzellente Verzögerungswerte. Für eine Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der XK nur 34,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport der Größe: vorn: 245/40 R19 94Y; hinten: 275/35 R19 96Y). Die Bremse spricht zwar spontan an, durch das weiche Pedalgefühl ist die Dosierbarkeit aber nicht ideal. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

## 2,9 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Jaguar XK Cabrio bietet eine gute aktive Sicherheit. ESP und ein Bremsassistent sind Serie. Neben dem serienmäßigen Abbiegelicht ist gegen Aufpreis auch dynamisches Kurvenlicht erhältlich, das für eine gute Fahrbahnausleuchtung bei Kurvenfahrt sorgt. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es optional. Die gegen Aufpreis lieferbare adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (ACC) beinhaltet auch eine Kollisionswarnung bei einem drohenden Auffahrunfall. Rückleuchten in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z.B. abgeschleppt wird und abbiegen möchte.

### 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Das Jaguar XK Cabrio ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn ausgestattet. Ein ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor. Die Kopfstützen reichen vorn nur für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,80 m. Sie befinden sich sehr nahe am Kopf und können damit im Notfall optimal wirken. Anschnallerinnerer gibt es für die beiden vorderen Insassen, nicht aber für die hinten Sitzenden.

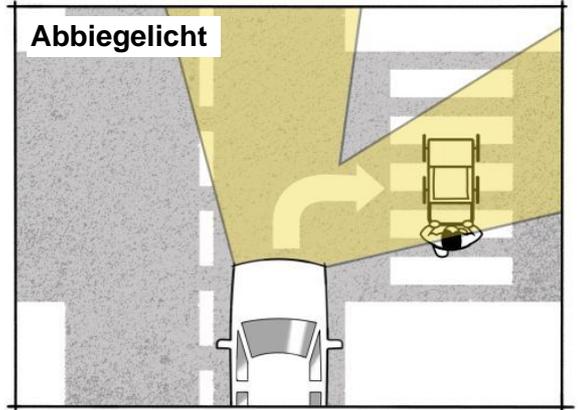
⊖ Hinten gibt es keine Kopfstützen. Dadurch besteht eine erhebliche Gefahr eines Schleudertraumas im Falle eines Heckaufpralls.

### 3,8 Kindersicherheit

Der Jaguar XK eignet sich kaum zum Transport von Kindern. Hinten gibt es zwar Isofix und eine Gurtblockiereinrichtung, doch können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Sitzform und den eingeschränkten Platzverhältnissen kaum lagestabil befestigt werden, vor allem auch wegen der sehr schlechten Zugänglichkeit. Laut Hersteller dürfen auf den hinteren Sitzplätzen alle Kindersitzarten befestigt werden.

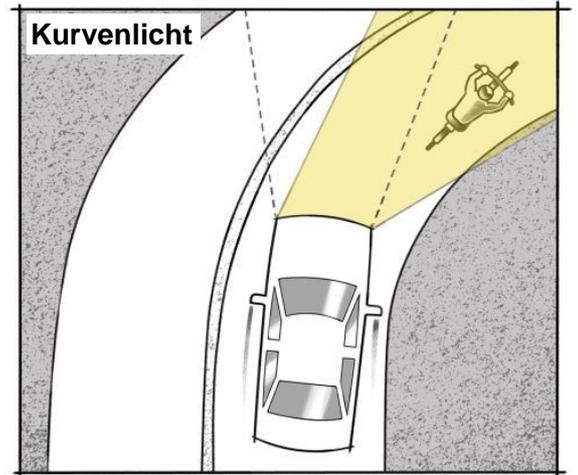
⊖ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze zwar gut fixieren (kein Isofix), da der Beifahrerairbag aber nicht abgeschaltet werden kann, sind rückwärts gerichtete Kindersitze nicht erlaubt und sollten aufgrund der sehr hohen Verletzungsgefahr auf keinen Fall montiert werden. Vorwärtsgerichtete Kindersitze der Klassen I, II und III dürfen zwar laut Hersteller verbaut werden, der Transport von Kindersitzen auf dem Beifahrersitz ist aber trotzdem nicht empfehlenswert.

#### 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.

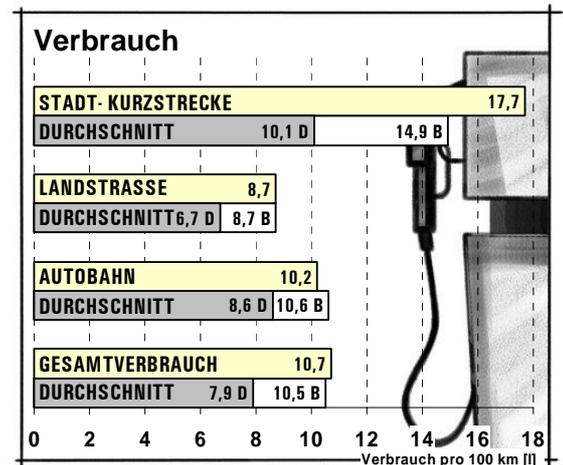
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Neben der weichen Front ist das Fahrzeug serienmäßig mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, wodurch der Fußgängerschutz im guten bis zufriedenstellenden Bereich liegen sollte.

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO2\*

- Der Jaguar XK besitzt keine besonderen Spritsparmaßnahmen. Da wundert es nicht, dass der Verbrauch sehr hoch ausfällt. Im Schnitt wurden 10,7 l/100 km im ADAC EcoTest ermittelt. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 301 g/km werden nur magere 10 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest erreicht. Besonders innerorts ist der Verbrauch mit 17,7 l/100 km nicht mehr zeitgemäß. Außerorts sind es 8,7 l und auf der Autobahn 10,2 pro 100 km.



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

### 1,4 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen kann der XK dagegen punkten. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, der Lohn sind 46 Punkte im Schadstoff-Kapitel. Insgesamt erreicht das Jaguar XK Cabriolet mit 56 Punkte drei Sterne im EcoTest.

## 4,2 AUTOKOSTEN

### 5,5 Betriebskosten\*

- Der sehr hohe Verbrauch an Super-Kraftstoff sorgt für extrem hohe Betriebskosten.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

+ Jaguar gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - sogar ohne Kilometerbegrenzung.

### 1,3 Wertstabilität\*

+ Die Sportwagen von Jaguar besitzen trotz starker Motorisierung traditionell eine sehr gute Wertbeständigkeit. Das XK Cabriolet wird da wohl keine Ausnahme machen.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

– Wer ein XK Cabrio fahren möchte, muss tief in die Tasche greifen. Es werden mindestens 99.400 Euro fällig (8.200 Euro Aufpreis gegenüber dem Coupé). Die getestete Portfolio Variante kostet nochmals stolze 8.000 Euro extra. Die Serienausstattung fällt zwar nicht unbedingt mager aus - es gibt aber trotzdem einige Details, für die Jaguar saftige Aufpreise verlangt. Adaptives Kurvenlicht, Rückfahrkamera oder Reifendruckkontrolle müssen teuer extra bezahlt werden.

1,4

## Fixkosten\*

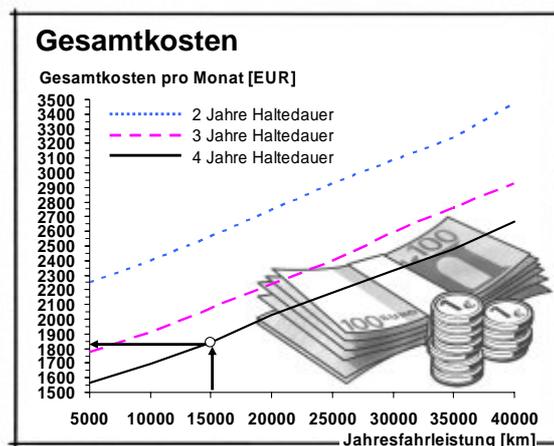
+ Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt im Klassenvergleich sehr günstig aus. Etwas teurer aber für diese Fahrzeugklasse immer noch mehr als akzeptabel liegen die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung.

– Aufgrund des großen Hubraums und dem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß fällt die jährliche KFZ-Steuer mit 408 Euro relativ hoch aus.

4,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Kosten liegen wegen dem extremen Anschaffungspreis, den teuren Werkstatt- und Reifenkosten, sowie den hohen Betriebskosten sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1837 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	XK 5.0 V8	XKR	XKR-S
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/5000	8/5000	8/5000
Leistung [kW(PS)]	283(385)	375(510)	405(550)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	515/3500	625/2500	680/2500
0-100 km/h[s]	5,6	4,8	4,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	300
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	11,2 S	12,3 S	12,3 S
CO <sub>2</sub> [g/km]	264	292	292
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/26	16/28/26	16/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	408	464	464
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1744	1955	2207
Preis [Euro]	99.400	114.400	138.100

### 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

8-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	5000 ccm
Leistung	283 kW (385 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	515 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45R18ZR/275/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>2,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	11,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>10,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>17,7/ 8,7/ 10,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	264g/km / <b>301g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,2dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4794/1892/1329 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1815 kg/305 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>220 l/220 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	<b>660 km</b>
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>244 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>131 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.317 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.837 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/27/26
Grundpreis	107.400 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	660 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	590 Euro°
Rückfahrkamera	360 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (und Außenspiegel)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Windschott (nur als Zubehör)	nicht bekannt

### AUSSEN

Lackierung Metallic	1.080 Euro°
° im Testwagen vorhanden	

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

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

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