



Jaguar XF Sportbrake 2.2 Diesel Automatik (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (147 kW / 200 PS)



Jaguar betritt Neuland und bietet den XF nun auch als Kombi (Sportbrake) an. Im Innenraum geht es edel zu, die Einrichtung wird Jaguars Luxus-Aspruch voll gerecht. Technisch gibt sich der Jaguar extravagant, doch die Bedienbarkeit leidet darunter: Um die einfachsten Funktionen (z.B. Sitzheizung) einzustellen, muss man sich durch umständliche Menüs 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 hätte sich auch die Kombiversion des XF verdient, um dem erwarteten Jaguar-Standard zu entsprechen. Für den "kleinen" Diesel-Kombi sind bereits in Grundausstattung fast 50.000 Euro fällig. Die Ausstattungsliste bietet aber viele Möglichkeiten der kostenpflichtigen Aufwertung. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell.

- +** großer & praktischer Kofferraum, geringes Innengeräusch, besonderes Design, angemessener Verbrauch, ausgezeichnete Bremsen
- unglückliche Getriebeabstufung, teilweise umständliche Bedienung, zu straffe Federung, sehr hohe Fixkosten

ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,7 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,2 Langstrecke

1,8 Transport

2,6 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Juni 2013
Text: Stefan Giuliani

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Jaguar zeigt keine grundlegenden Schwächen, im Detail fehlt aber die Perfektion, die man von dieser Marke erwartet.

⊕ 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, die lackierten Schweller wurden aber nicht vor Zerkratzen geschützt. 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.

⊖ Schutzleisten gibt's an den Seiten keine, schnell hat man kleine Parkdellen von unvorsichtigen Nachbarparkern. Front- und Heckschürze sind auch kaum besser geschützt. Der Dieseltank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, wodurch teure Reparaturen die Folge sein können.

2,3

Alltagstauglichkeit

Mit einer maximalen Zuladung von 500 Kilogramm landet der Jaguar nur im Klassenmittelfeld.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann der Jaguar deutlich über 1.000 Kilometer betrieben werden, ohne dass ein Nachtanken erforderlich ist. Auf der Dachreling dürfen Lasten bis 75 kg befestigt werden. Die Anhängelast ist großzügig - gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.850 kg wiegen. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte als Notlösung für kurze Strecken betrachtet werden.

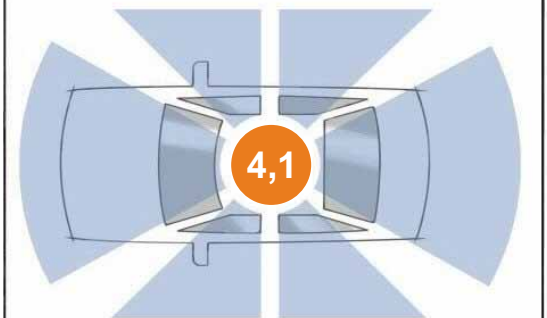
⊖ Im Falle einer Reifenpanne unterstützt nur ein Reifenreparaturset, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unnütz herausstellt. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens. Die große Karosserie macht den Jaguar vor allem im innerstädtischen Betrieb etwas unhandlich.

3,0

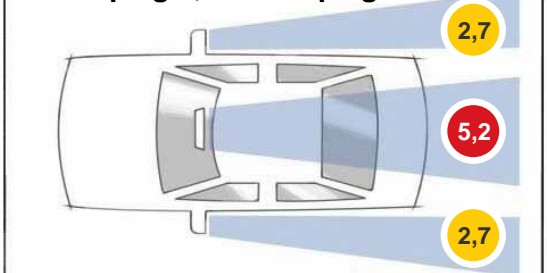
Sicht

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. Das Scheibenwaschwasser wird aus den Wischerarmen auf die Frontscheibe gespritzt. Ein wirklicher Vorteil dadurch konnte aber nicht erkannt werden.

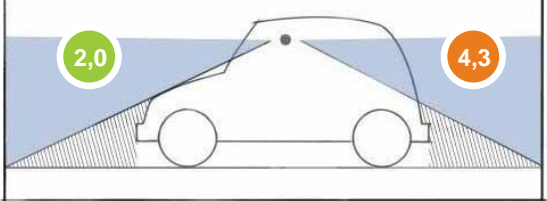
Rundumsicht



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.

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich bei der Kombivariante des XF ganz ordentlich abschätzen. Durch die flach abfallende Motorhaube ist der Bodenblick nach vorn kaum behindert. Innen- und Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Bi-Xenonscheinwerfer leuchten besonders hell, Kurvenlicht und Abbiegelicht sind optional und empfehlenswert, im Testwagen aber nicht verbaut. Parksensoren vorn gibt's gegen Aufpreis, ebenso eine Rückfahrkamera. Die hinteren Sensoren sind serienmäßig verbaut. Auch eine Fernlichtautomatik wäre erhältlich, war aber nicht vorhanden. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn die Sichtverhältnisse nicht optimal sind.

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Im Innenspiegel ist wenig zu sehen. Vor allem die hinteren Kopfstützen und die hohe Scheibenlinie erschweren die Sicht. Das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung fällt nur ausreichend aus, hier stören zusätzlich die massiven B- und C-Säulen. Niedrige Hindernisse, wie auch spielende Kinder, können vom Fahrer ohne Assistenzsysteme absolut nicht erkannt werden.



Besonders die Kopfstützen im Fond behindern die Sicht nach schräg hinten stark.

2,7 Ein-/Ausstieg

Gegen Aufpreis gibt es "Keyless Entry", dann entriegeln die Türen beim Öffnen ohne Zutun. Und zum Abschließen 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.

1,8 Kofferraum-Volumen*

Das Ladeabteil des XF fällt üppig aus.

⊕ Bei aufgerichteten Sitzen finden im Kofferraum 460 Liter Gepäck unter den Abdeckung Platz. Es lassen sich bis zu 11 handelsübliche Getränkeboxen darin stapeln. Legt man die Rücksitze um und belädt bis zur Fensterunterkante, so steigt das Volumen auf 805 Liter an. Nutzt man den kompletten Raum bis unter das Dach, so stehen über 1.500 Liter zur Verfügung.



Mit 460 l Ladevolumen fällt der Kofferraum des Sportbrake recht groß aus.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch und gibt eine großzügige Ladeöffnung frei. Sie schwingt weit nach oben, sodass auch Personen mit einer Körpergröße von über 1,80 Metern darunter aufrecht stehen können. Mit 64 cm liegt die Ladekante erfreulich niedrig über der Fahrbahn. Bei Ausladen stört überhaupt keine Kante. Die Ausleuchtung des Gepäckraums wird beim Kombi durch viele helle LED-Lampen realisiert.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und lässt sich vorklappen. Die Lehnen lassen sich von vorn und von hinten entriegeln und fallen federbelastet um. Zum Aufrichten ist aber etwas mehr Kraft notwendig. Am Kofferraumboden ist ein flexibles Ladungssicherungssystem installiert. Ablagen für kleine Utensilien fallen aber etwas sparsam aus.

– Es gibt keine Fächer für kleines Gepäck.

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die Bedienelemente des Jaguar sind nicht sofort durchschaubar und fordern eine gewisse Eingewöhnungszeit.

+ Einwandfrei liegen aber Lenkrad, Pedale und der Drehknopf der Getriebesteuerung. Die Feststellbremse wird per Taste aktiviert und löst sich beim Losfahren selbständig. Nach gewisser Betriebsdauer wird die Heckscheibenheizung selbständig abgeschaltet und verschwendet somit keine unnütze Energie. Die Instrumente sind gut ablesbar, wenig souverän wirkt aber das leichte "Zittern" der beiden Rundinstrumente für Drehzahl und Geschwindigkeit. 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 vorn wie hinten vorhanden, man aktiviert sie durch sanfte Berührung der Streuscheibe. Es werden alle Türen und Klappen elektronisch überwacht - der Fahrer wird gewarnt, wenn sie nicht richtig geschlossen sind. Die gewählte Geschwindigkeit beim Tempomat wird separat angezeigt, eine elektronische Abstandsregelung via Radar ist optional erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Der Bordcomputer informiert über die wichtigsten Fahrdaten. Den richtigen Weg weist das optionale Navigationssystem. Ein zuverlässiger Einklemmschutz schützt vor allem Kinderhände vor schlimmen Verletzungen.



Modern und vielseitig, aber kompliziert in der Bedienung, so präsentiert sich der Fahrerplatz.

– Die in der Mittelkonsole untergebrachten Bedienelemente 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. Während man das Fahrlicht am Blinkerhebel einstellt, darf man die Taste für die Nebelschlussleuchte links unten am Armaturenbrett suchen. Auf allen Plätzen sind die Gurtschlösser nicht solide befestigt, wodurch das einhändige Angurten schnell zum Geduldsspiel wird. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, können sich von angeschnallten Personen kaum noch erreicht werden.

2,8 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. Die Kopffreiheit ist großzügig bemessen.

2,7 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank haben zwei Mitfahrer bis fast 1,90 m Größe bequem Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Auch hinten geizt der Kombi nicht mit Kopffreiheit. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng. Das subjektive Raumgefühl geht absolut in Ordnung.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequeme Verhältnisse vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Jaguar XF Sportbrake werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,4 KOMFORT

2,6 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. Kurzweilige 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 ausgeprägt. Voll beladen federt der XF etwas angenehmer, komfortabel wird er aber nicht. Ebenso mag das Fahrverhalten auf Kopfsteinpflaster nicht zum Name Jaguar passen. Aus einigen Ecken rappelt es etwas, die Karosserie neigt sogar etwas zum Dröhnen.

2,0 Sitze

Im XF sitzt man bequem. Durch die optionalen Sportsitze und die zusätzlichen Einstellmöglichkeiten lässt sich der Komfort zusätzlich erhöhen.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch einstellen, auch in Höhe und Neigung. Die Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. 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 ihrer Intensität justiert werden. Die Rücksitze sind ordentlich konturiert und bieten ausreichenden Komfort auch für längere Strecken. Freilich ist der Seitenhalt dort deutlich schlechter als vorn, auf dem glatten Leder rutschen Insassen bei flotter Fahrweise haltlos umher. Die Sitzflächen hinten befinden sich recht nah am Boden, so dass Erwachsene wenig Oberschenkelaufage haben - das ist aber bei den meisten Limousinen so üblich. Die Polsterung fühlt sich etwas durchgesessen an.

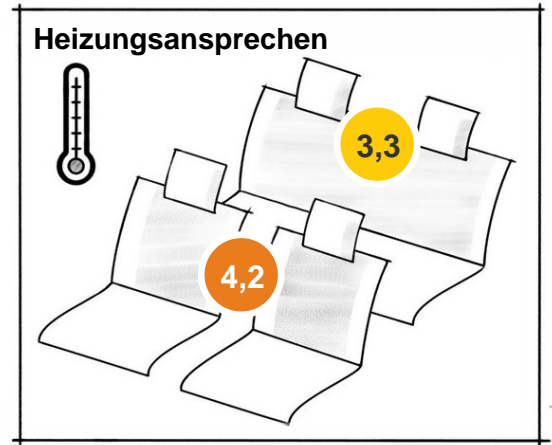
1,5 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau bleibt auch bei Autobahntempo angenehm niedrig, nur 66,4 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.

3,1 Klimatisierung

Im luxuriösen Kombi würde man etwas mehr Heizleistung erwarten. Während sie hinten noch akzeptabel ausfällt, ist die Heizung vorn einfach zu schwach.

- + 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 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.



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

- + Der 2,2-l-Dieselmotor wird von zwei in Reihe geschalteten Turboladern zwangsbeatmet. Seit dem Modelljahr 2013 hat er um zehn zusätzliche PS auf exakt 147 kW/200 PS zugelegt. Das reicht für flotte Fahrleistungen, wenngleich man sich nicht übermotorisiert vorkommt. 5,9 Sekunden vergehen während des Sprints von 60 auf 100 km/h.

2,5 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. Er läuft auch deutlich brummiger als die stärkeren Diesel.

2,6 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. Am Berg unterstützt die elektrische Handbremse, die automatisch löst, wenn angefahren wird.
- 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.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Agilität und Handlichkeit zählen nicht zu den Stärken des Kombis. Dabei ist die Leichtgängigkeit und die gewisse Diffusität der Lenkung für ein sicheres Gefühl nicht gerade förderlich. ESP verhindert aber kritische Fahrsituationen. Der ADAC Ausweichtest ist geprägt von deutlichem Übersteuern bereits beim ersten Anlenken bis in die Ausfahrgasse. ESP rettet auch hier die Situation.

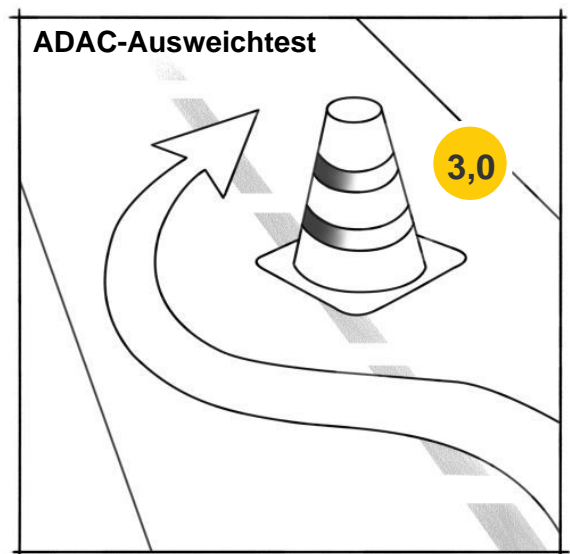
⊕ Der Jaguar verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, Spurrillen und Seitenwind bringen ihn nur wenig aus der Ruhe. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Das Eigenlenkverhalten ist gutmütig und tendenziell untersteuernd ausgelegt, wodurch auch ungeübte Fahrer nicht überfordert werden. Lastwechselreaktionen sind kaum zu verzeichnen.

2,7 Lenkung*

Auch wenn die Lenkung selbst sehr ordentlich zentriert ist, das Fahrzeug pendelt mächtig um die Mittellage. Das Ansprechen ist bei geringen Lenkwinkeln mäßig, gibt man etwas mehr Einschlag vor, so baut das Auto ordentlich und ohne nennenswerte Verzögerung Seitenführung aus. Zielgenauigkeit und Lenkgefühl können nur durchschnittlich beurteilt werden. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist jedoch angenehm gering. Sonderlich direkt ist die Lenkung nicht ausgelegt, der Wendekreis um die 12 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 245/45 R18 Pirelli PZero 100Y) - 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. An der Spurtreue während der Bremsung gibt es nichts auszusetzen.



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.

2,4

SICHERHEIT

2,1

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 sind Kurvenlicht und separates Abbiegelicht erhältlich. Ebenso in der Optionsliste findet sich ein Totwinkel-Assistent und ein ACC-Radar-Tempomat, der auch eine Notbremsfunktion beinhaltet. Serienmäßig ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem man die Höchstgeschwindigkeit elektronisch begrenzen kann. Die Rückleuchten erstrahlen in LED-Technik und sind durch ihre Helligkeit und ihr schnelles Ansprechen für den rückwärtigen Verkehr besser und schneller erkennbar. Bei einer Gefahrenbremsung wird selbständig die Warnblinklicht aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt.

⊖ 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. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so ist eine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker nicht mehr möglich, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

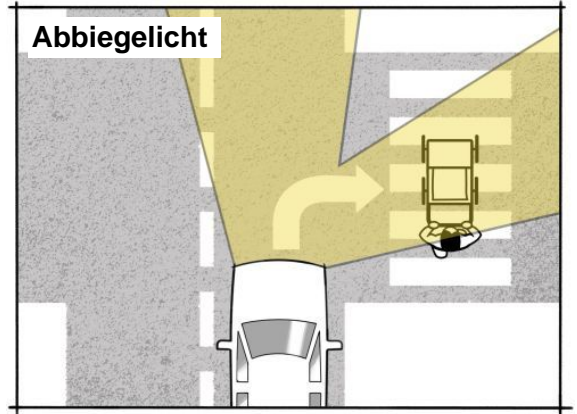
2,5

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 2011). Beim EuroNCAP-Crashtest wurde er nur als "Rechtslenker-Limousine" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. 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 über 1,80 m einen guten Schutz. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

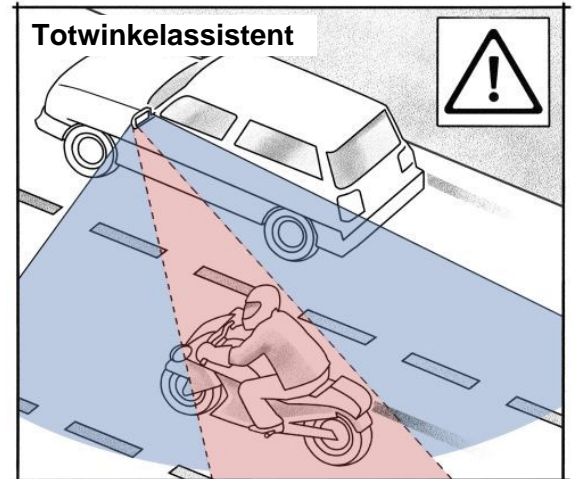
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,70 m. Warndreieck und Verbandskasten sind im Notfall schlecht erreichbar.

Abbiegelicht



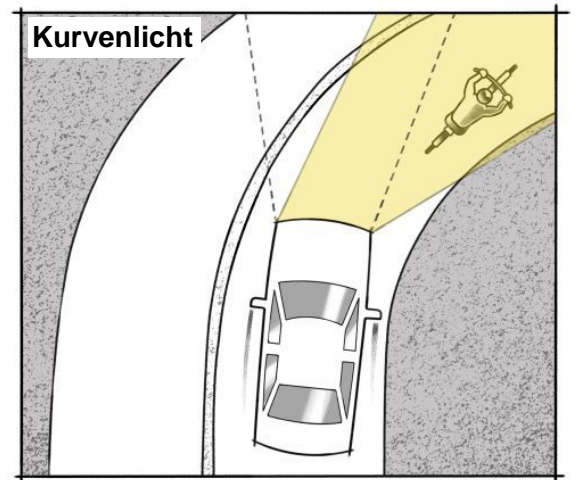
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Totwinkelassistent



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

Kurvenlicht



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

2,6 Kindersicherheit

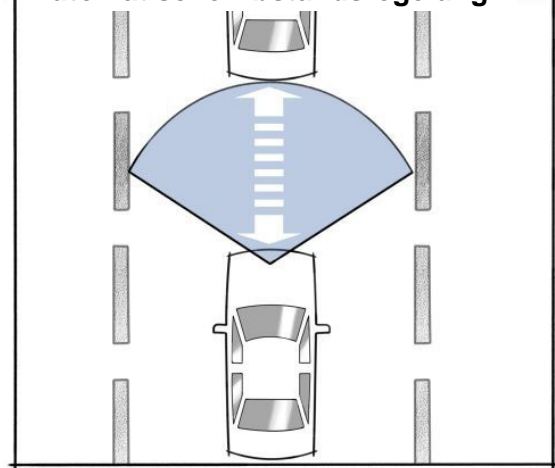
⊕ Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitze gut befestigen, die Gurte sind lang genug, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander. Es gibt auch Isofix, kombiniert mit Top-Tether, für eine noch sicherere Befestigung. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm gab es 73 Prozent für eine gute Kindersicherheit (Test 2011). Hohe Kindersitze können problemlos im Fahrzeug untergebracht werden.

⊖ Die hinteren Gurtschlösser sind nicht richtig fixiert und erschweren somit das Anschnallen mit einer Hand. Zudem können sie leicht verwechselt werden.

2,6 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 2011 ein ordentliches 62 %-Ergebnis geliefert.

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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

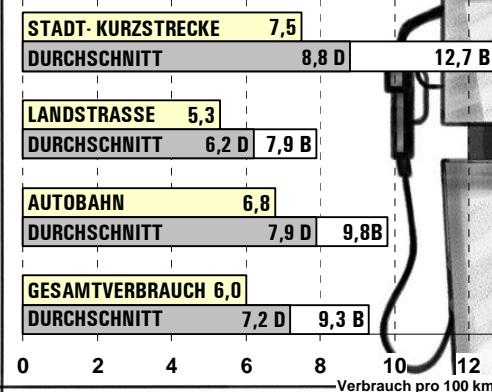
2,7 Verbrauch/CO2*

Jaguar bewirbt den kleinen Diesel als sparsamsten Motor in der Firmengeschichte. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jaguar XF mit dem 2,2-l-Dieselmotor liegt bei 6,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 191 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für immerhin 33 Punkte in dieser Fahrzeugklasse. Innerorts benötigt der Jaguar 7,5 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 6,8 l Diesel pro 100 km.

2,4 Schadstoffe

⊕ Bei der Schadstoffbeurteilung erhält der XF ein noch gutes, aber für einen modernen Diesel kein herausragendes Ergebnis. Das Resultat sind 36 von 50 Sterne im EcoTest. Insgesamt reicht es nur zu 69 Punkten, wodurch der Jaguar knapp eine 4-Sterne-Bewertung verpasst.

Verbrauch



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

3,6

AUTOKOSTEN

1,8

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 relativ moderat ausfällt, halten sich auch die Ausgaben in Grenzen. Somit ist eine gute Bewertung möglich.

4,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,5

Wertstabilität*

Dem XF Sportbrake 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.

3,8

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis liegt bei über 48.000 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 6.000 Euro.

5,4

Fixkosten*

⊖ Die jährlichen Abgaben für die Steuer liegen bei 259 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.

3,4

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Jaguar XF Sportbrake 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	2.2 Diesel Automatik (DPF)	3.0 V6 Diesel Automatik (DPF)	3.0 V6 Diesel Automatik (DPF)	3.0 V6 Diesel S Automatik (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2179	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	177 (240)	177 (240)	202 (275)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	450/2000	500/2000	500/2000	600/2000
0-100 km/h[s]	8,8	7,1	7,1	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	214	240	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 D	6,2 D	6,2 D	6,2 D
CO2 [g/km]	135	163	163	163
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/24	21/28/24	21/28/24	21/28/24
Steuer pro Jahr [Euro]	259	391	391	391
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1068	1150	1150	1212
Preis [Euro]	48.550	52.550	52.550	56.550

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2179 ccm
Leistung	147 kW (200 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)	245/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/5,3/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	135 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	191 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4966/1877/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1890 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1850 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1165 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	117 Euro
Monatliche Werkstattkosten	95 Euro
Monatliche Fixkosten	179 Euro
Monatlicher Wertverlust	677 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.068 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/24
Grundpreis	48.550 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	625 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	310 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	625 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	900 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	590 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	540 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	630 Euro ^o
Keyless Entry	590 Euro ^o
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.070 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar	400 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Lackierung Metallic	1.080 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.310 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	2,3	Lenkung*	2,7
Sicht	3,0	Bremse	1,5
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,1}	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	2,6
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	2,6
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	2,6
Raumangebot vorne*	2,8	Verbrauch/CO ₂ *	2,7
Raumangebot hinten*	2,7	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,4		
Federung	2,6		
Sitze	2,0		
Innengeräusch	1,5		
Klimatisierung	3,1		
Motor/Antrieb	2,4		
Fahrleistungen*	2,3		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	2,0		

AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	1,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Anschaffung*	3,8
Fixkosten*	5,4
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen