



Jaguar XE E-Performance Pure

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(120 kW / 163 PS)

Nach dem wenig erfolgreichen Erstversuch X-Type auf Ford Mondeo-Basis wagt Jaguar mit dem komplett in Eigenregie entwickelten XE einen Neustart in der Mittelklasse. Die Stufenhecklimousine schießt nach der deutschen Premiumkonkurrenz - und dabei ganz speziell auf den 3er von BMW. Ebenso wie dieser setzt der Brite auf einen agilitätsfördernden Heckantrieb, der ihm ein sportliches Fahrverhalten beschert. Trotz der straffen Fahrwerksabstimmung kommt dabei der Federungskomfort nicht zu kurz. Der 163 PS leistende Dieselmotor der Spritsparvariante E-Performance sorgt für gute Fahrleistungen, der recht raue Motorlauf trübt dabei leider etwas das Fahrerlebnis. Obwohl der ermittelte Testverbrauch mit 4,7 l/100 km recht deutlich über der Herstellerangabe von 3,8 l/100 km liegt, zählt der XE E-Performance damit zu den sparsamsten Modellen in der Mittelklasse. Das Raumangebot in der ersten Reihe ist in Ordnung, im Fond geht es dagegen etwas beengt zu. Auch die teils einfache Materialqualität im Innenraum kann nicht restlos überzeugen und wird dem gehobenen Anspruch des Briten nicht vollauf gerecht. Preislich hat Jaguar den XE im Vergleich zur deutschen Premium-Konkurrenz etwas günstiger eingestuft, auch wenn der Grundpreis von 36.500 Euro alles andere als ein Sonderangebot ist.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Lexus IS, Mercedes C-Klasse, Volvo S60, VW Passat.

+ agile Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, geringer Wertverlust, niedrige Betriebskosten

- AdBlue-Tankstutzen im Kofferraum, teils einfache Materialien im Innenraum, ausgeprägte Anfahrschwäche, Pedale stehen zu eng zusammen



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,1 Langstrecke

3,1 Transport

2,7 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube
www.bitly.com/jaguarxevideo

Stand: November 2015
Text: A. Lidl

Für eine Nobelmarke wie Jaguar fällt die Verarbeitungs- und Materialqualität etwas enttäuschend aus. Auch wenn die Karosseriequalität wenig Grund zur Klage gibt, trübt der häufige Einsatz von Hartplastik im Innenraum den Qualitätseindruck nachdrücklich.

+ Die Karosserie ist zu weiten Teilen sauber verarbeitet, mit Ausnahme des etwas ungenau eingepassten Kofferraumdeckels verlaufen die Karosseriefugen recht schmal und gleichmäßig. Der Unterboden des Spritsparmodells E-Performance ist zur Verbesserung des Luftwiderstandes nahezu vollständig verkleidet, der von unten komplett geschlossene Motor dadurch bestens vor eindringendem Schmutz geschützt. Als praktisch im Alltag erweist sich der Tankdeckel, der in die Zentralverriegelung integriert ist und nicht umständlich entriegelt werden muss. Dank einer doppelten Dichtlippe verschmutzen die Türausschnitte bei Regen kaum, allerdings werden die Türschweller nicht durch zusätzliche Einstiegsleisten vor unschönen Kratzern geschützt. Zwei Gasdruckfedern helfen beim Öffnen sowie Schließen der Motorhaube und halten diese auch offen. Der Innenraum ist größtenteils sorgfältig verarbeitet, die Passungen geben keinen Anlass zur Kritik. Direkt im Sichtbereich des Fahrers liegende Bereiche wie die oberen Teile des Armaturenbretts sowie der Türverkleidungen bestehen aus geschäumten Kunststoff. Auch auf Kopfsteinpflaster verkneift sich der XE störende Klapper- oder Knarzgeräusche. Die Türrahmen sind von innen verkleidet, sodass man den Lack nicht sieht. Die Sonnenblenden bestehen aus weichem Kunststoff, der sich angenehm anfasst. Ein Fehlbetankungsschutz soll vor ungewolltem Betanken mit Benzin schützen.

– Inspiziert man Karosserie und Innenraum genauer, fallen doch einige Nachlässigkeiten ins Auge. So besteht die Instrumentenhutze auf der Oberseite des Armaturenbretts aus billigem Hartplastik - ein No-Go für ein Mittelklassemodell und für einen Jaguar erst recht. Auch die unteren Bereiche des Armaturenrägers sowie der Türverkleidungen bestehen aus hartem Kunststoff. Die Innenseiten von Motorhaube und Kofferraumdeckel müssen ohne schützenden Klarlack auskommen. An der Unterseite des Kofferraums verzichtet Jaguar auf eine Verkleidung, sodass die Kabel der Rücksitzlehnenentriegelung ebenso ungeschützt frei liegen wie die der Werkstattdiagnoseschnittstelle. Ab der B-Säule kommt als Verkleidung statt Stoff lediglich Hartplastik zum Einsatz, und bei der Fußablage spart sich Jaguar eine Abdeckung aus Kunststoff oder gar Metall.

In puncto Alltagstauglichkeit schneidet die Stufenhecklimousine befriedigend ab. Der XE bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen schmalen Mittelsitz im Fond, der allerdings nur für Kurzstrecken geeignet ist. Die maximale Zuladung liegt bei durchschnittlichen 530 kg, die Dachlast beträgt 75 kg.

+ Der lediglich 47 Liter große Tank ermöglicht dank des geringen Testverbrauchs im ADAC EcoTest eine üppige Reichweite von bis zu 1.000 km. Ordert man die optionale Anhängerkupplung, darf der XE bis zu 1.600 kg ziehen (gebremste Anhänger). Ist der Anhänger ungebremst, darf er bis zu 750 kg wiegen. Auch der Transport eines Fahrradträgers mit zwei schweren E-Bikes stellt dank der erlaubten Stützlast von 75 kg kein Problem dar.

– Die Position des Tankstutzens für den zusätzlichen AdBlue-Tank ist ungünstig gewählt, sie befindet sich an der linken Seitenwand im Kofferraum. Dadurch kann der edle Filz des Gepäckraums beim Nachfüllen leicht verschmutzen. Ab Werk bringt der Engländer lediglich ein Reifenreparatur-Set mit, gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad erhältlich (nicht im Testwagen). Auch einen Wagenheber sowie Bordwerkzeug sucht man im XE vergebens.

2,7 Sicht

Im Sicht-Kapitel erzielt der neue Jaguar XE eine befriedigende Bewertung. Während die Rundumsicht mäßig ausfällt, kann der Brite speziell mit den aufpreispflichtigen, hell leuchtenden Bi-Xenonscheinwerfern (im Testwagen) punkten.

+ Hindernisse, die sich direkt vor dem Fahrzeug befinden, können aufgrund der tiefen Fahrzeugfront gut erkannt werden. Das Rangieren erleichtern die optionalen Einparkhilfen vorn und hinten sowie das ebenfalls aufpreispflichtige 360-Grad-Kamerasystem des Testwagens, das das komplette Umfeld mit Hilfe von vier Kameras auf den Bildschirm des Infotainmentsystems projiziert. Der Einparkassistent (optional, im Testwagen) übernimmt auf Wunsch die Lenkarbeit beim Einparken in Längsbuchten, der Fahrer muss dabei lediglich Gas und Bremse betätigen. Standardmäßig ist der XE mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, der Testwagen hatte das optionale Bi-Xenonlicht an Bord. Das überzeugt mit seiner homogenen Ausleuchtung und speziell bei aktiviertem Fernlicht mit einer großen Reichweite. Ordert man das empfehlenswerte Licht-Paket (im Testwagen), sorgen das dynamische Kurven- sowie das statische Abbiegelicht (mit LED-Technik) für eine nochmals bessere Sicht bei nächtlicher Fahrt. Der ebenfalls im Paket enthaltene Fernlichtassistent arbeitet zwar recht zuverlässig, allerdings kann er das Fernlicht lediglich an- und ausschalten, andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden jedoch nicht. Die Scheibenwischer decken einen großen Bereich der Frontscheibe ab und lassen nur oben rechts einen größeren Bereich unberührt. Gegen Aufpreis blenden sowohl der Innen- als auch beide Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (im Testwagen).

- Die Rundumsicht lässt im XE zu wünschen übrig, weshalb man zumindest die Einparkhilfe ordern sollte, um unschöne Parkkratzer zu vermeiden. Die Sicht nach hinten wird speziell durch die breiten C-Säulen sowie den hohen Heckabschluss beeinträchtigt. Letzterer hat zudem zur Folge, dass sich das hintere Fahrzeugende kaum abschätzen lässt und niedrige Gegenstände, die sich direkt hinter dem Fahrzeug befinden, schlecht erkannt werden.

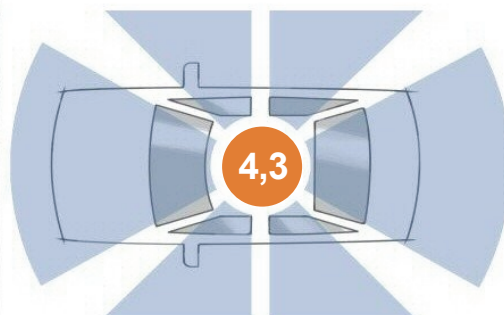
2,8 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg in der ersten Reihe gelingt im Falle des Jaguar XE zufriedenstellend bequem. Zwar ist der Schweller niedrig, weshalb man die Füße nicht allzu weit anheben muss, dafür fällt der Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz aber recht groß aus. Mit einer gemessenen Sitzhöhe von 50 Zentimetern über der Fahrbahn sitzt man in der Limousine vergleichsweise tief. Dadurch fühlt man sich zwar gut in das Fahrzeug integriert, was den sportlichen Charakter des XE unterstreicht, das Ein- und Aussteigen gestaltet sich dadurch aber etwas beschwerlich. In den Fond gelangen die Passagiere ebenfalls nur mäßig komfortabel, da auch hier der breite Schweller überwunden werden muss.

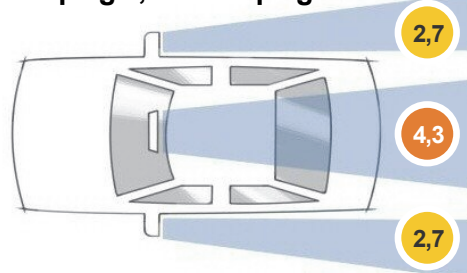


Breite Dachsäulen und eine hohe Heckkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

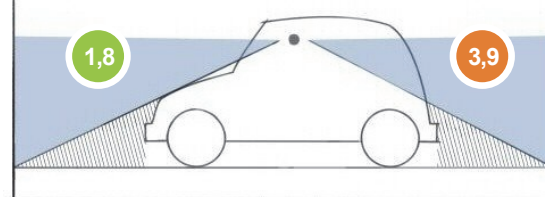
Rundumsicht



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.

Zudem befindet sich auch hier die Sitzfläche weit unten und die Türausschnitte werden sowohl durch den hinteren Radlauf als auch das abfallende Dach beschnitten. Die hinteren Türen öffnen allerdings recht weit.

+ Sowohl die vorderen (drei Arretierungen) als auch die hinteren Türen (zwei Arretierungen) werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe am Dachhimmel erleichtern das Ein- und Aussteigen. Selbst bei verschlossenem Fahrzeug ist es möglich, die Türen von innen zu öffnen. Die Zentralverriegelung lässt sich per Funkfernbedienung betätigen, die Tasten lassen sich dank der strukturierten Oberfläche einfach ertasten. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testwagen). Dann kann der Schlüssel zum Öffnen in der Tasche bleiben. Öffnet oder schließt man den Wagen bei Dunkelheit, beleuchten die Scheinwerfer für eine gewisse Zeit den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug. Zudem war der XE mit der optionalen Umfeldbeleuchtung ausgestattet, bei der sich in den Außenspiegeln zusätzlich eine Leuchte befindet.

4,0

Kofferraum-Volumen*

- Das Ladevolumen der Stufenhecklimousine fällt recht bescheiden aus. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 325 Liter, dann passen fünf Getränkeboxen hinein. Klappt man die Lehnen um und belädt bis zur Fensterunterkante, beträgt das Volumen 665 Liter. Unter dem Ladeboden findet sich kein zusätzliches Staufach.



Der Kofferraum ist mit 325 Liter Volumen nicht besonders üppig, für das Reisegepäck oder den Einkauf reicht es allerdings.

3,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums fällt nur durchschnittlich aus, da die Ladeöffnung - typisch für eine Stufenhecklimousine - recht klein ausfällt und das Beladen mit sperrigen Gegenständen sich daher schwierig gestaltet. Der Ladeboden liegt rund 14 Zentimeter unterhalb der Ladekante, was das Anheben schwerer Gegenstände erschwert.

+ Der mit einer Feder vorgespannte Kofferraumdeckel schwingt beim Betätigen der Entriegelungstaste am Kofferraum oder auf der Fernbedienung automatisch auf. Optional ist auch eine elektrisch betätigte Heckklappe erhältlich (nicht im Testwagen). Die Ladekante liegt mit rund 66 Zentimetern recht niedrig, was das Be- und Entladen erleichtert.

- Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine störende Stufe im Ladeboden, zudem steigt dieser nach vorn merklich an. Der Kofferraum fällt recht schmal und niedrig aus, wobei der Transport großer und sperriger Gegenstände ohnehin an der recht kleinen Kofferraumöffnung scheitert. Zwar schwingt die Heckklappe recht weit auf, dennoch kann man sich am hervorstehenden Schloss leicht den Kopf stoßen. Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach beleuchtet.

2,4

Kofferraum-Variabilität

+ Die dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen des Testwagens kosten Aufpreis, ab Werk ist der XE mit einer festen Bank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich per Seilzug vom Kofferraum aus entriegeln, fallen aber anschließend nicht automatisch um, sondern müssen vom Fond aus umgeklappt werden. An der linken Kofferraumseite befindet sich ein kleines Ablagefach. Zusätzlich sind zwei Haken zum Einhängen von Einkaufstüten sowie vier stabile Zurrösen zur Ladungssicherung vorhanden.

- Klappt man die äußeren Lehnen zurück, werden die Gurte zwischen der Lehne und dem Seitenteil der Rückbank eingeklemmt. Eine Gefahr, dass die Gurte dabei beschädigt werden, besteht allerdings nicht.

2,4 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit des Jaguar XE wirkt durch Bündelung vieler Funktionen im acht Zoll großen Touchscreen in der Mittelkonsole recht aufgeräumt und übersichtlich, die Anzahl an Tasten ist dadurch überschaubar. Insgesamt findet man sich im Briten recht schnell zurecht. Das per Lenkradtasten bedienbare Multifunktionsdisplay zwischen den Rundinstrumenten zur Einstellung diverser Fahrzeugfunktionen bedarf allerdings einer gewissen Eingewöhnungsphase und der Verzicht auf Radiostationstasten oder separate Tasten für die Sitzheizung gestalten den Umgang unnötig umständlich.



Während die Materialqualität noch Raum für Verbesserungen offen lässt, vermittelt die Funktionalität hingegen einen guten Eindruck.

+ Das Armaturenbrett wird vom sensibel auf Fingerberührung reagierenden Touchscreen dominiert, der allerdings etwas zu weit unten positioniert ist. Rechts vom Bildschirm befinden sich vier Direktwahltasten, mit denen man schnell und unkompliziert auf die grundlegenden Funktionen zugreifen kann. Auf der linken Seite sitzen neben der Home-Taste etwas ungewohnt die Tasten für die Einparkhilfe und den -assistenten sowie das Kamerasystem (jeweils optional, im Testwagen vorhanden). Das Grundmenü zeigt verschiedene, farblich abgesetzte Kacheln, die die einzelnen Funktionen klar ersichtlich darstellen. Wählt man diese an, gelangt man in das jeweilige Untermenü. Zusätzlich kann das ähnlich einem Smartphone strukturierte InControl-System per Wisch- oder Zoombewegung bedient werden, was die Handhabung intuitiv und recht einfach gestaltet. Ein praktischer Drehknopf zum Navigieren durch lange Senderlisten würde die Bedienung aber merklich erleichtern und weshalb sich der Lautstärkeregler nicht am Touchscreen, sondern unterhalb der Klimabedieneinheit befindet, erschließt sich einem nicht. Das im Testwagen verbaute Standard-Soundsystem mit sechs Lautsprechern liefert einen klaren und kraftvollen Klang. Gegen Aufpreis ist auch ein High-End-Soundsystem mit elf Lautsprechern zu haben. Das elektrisch verstellbare Lenkrad (optional, im Testwagen) lässt sich sehr gut in Höhe und Weite auf den Fahrer einstellen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Gestartet wird der Motor per Druck auf den beleuchteten Start-/Stopp-Knopf, der sich optimal platziert unterhalb der Klimabedieneinheit befindet. Nettes Gimmick: Steigt man in den XE ein, leuchtet der rot leuchtende Knopf rhythmisch, was den Pulsschlag des Fahrzeugs symbolisieren soll. Der Fahrer blickt auf passend skalierte Rundinstrumente, die stets beleuchtet sind und sich deshalb unter allen Lichtverhältnissen bestens ablesen lassen. Auf ein digitales Instrumentendisplay, wie es derzeit in vielen neuen Modellen Einzug hält, muss der XE im Gegensatz zum größeren XF verzichten. Dafür gibt es gegen Aufpreis ein Head-up-Display, das wichtige Fahrinformationen wie die aktuelle Geschwindigkeit oder Navigationshinweise in die Windschutzscheibe projiziert. Das zwischen den beiden Rundinstrumenten angeordnete Multifunktionsdisplay wirkt aufgrund der pixeligen Darstellung beinahe schon etwas antiquiert. Hinzu kommt, dass Jaguar dort viele Einstellungsmöglichkeiten (u.a. für die Assistenzsysteme) bündelt, was dessen Handhabung etwas umständlich gestaltet. Zusätzlich wird hier sowohl die Wassertemperatur des Motors als auch der Füllstand des Kraftstofftanks in einem nicht sonderlich genau ablesbaren Balkendiagramm angezeigt. Der Drehschalter für das Fahrlicht ist ebenso in den Blinkerhebel integriert wie der Schalter für die Nebelschlussleuchte. Der rechte Hebel beherbergt die Wischerfunktionen, die neben zwei festen Wischergeschwindigkeiten auch einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Automatikmodus (optional, im Testwagen) umfasst. Ordert man den Regensensor, ist auch eine praktische Fahrlichtautomatik mit an Bord. Die Einstellungen der Klimatisierung lassen sich teils über den Touchscreen, teils über die darunter befindliche Klimabedieneinheit vornehmen, was nicht ganz schlüssig ist. Mit Ausnahme des Lichtschalters sowie der Drehregler für die Lüftungsdüsen sind alle wichtigen Schalter beleuchtet.

Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. In den Türen finden sich vorn wie hinten recht schmale Türfächer, die keine großen Flaschen aufnehmen können. Dafür entschädigt der XE zumindest teilweise mit zwei Becherhaltern in der Mittelkonsole, einem Fach unter der Mittelarmlehne sowie einer praktischen Handyablage hinter dem Schalthebel. Für die Fondgäste hält der Jaguar zwei Becherhalter in der aufpreispflichtigen Mittelarmlehne parat.

➖ Brems- und Gaspedal stehen eng zusammen, sodass insbesondere Personen mit großen Füßen beim Bremsen mitunter gleichzeitig Gas geben, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Möchte man die optionale Sitzheizung aktivieren, muss man auf umständliche Weise zunächst eine in der Klimabedieneinheit befindliche Taste drücken, woraufhin sich auf dem Touchscreen das Menü für die Sitzheizung öffnet. Soll die Intensität nach einer gewissen Zeit reduziert werden, muss man dieselben Bedienschritte vollführen. Die Schalter für die Fensterheber befinden sich ungewohnt weit oben. Zumindest anfänglich greift man fälschlicherweise öfter weiter unten hin, wo sich die Tasten für die Memory-Funktion des elektrisch einstellbaren Sitzes befinden (optional, im Testwagen).

2,0

Raumangebot vorne*

➕ Der Jaguar XE bietet den Passagieren der ersten Reihe ein gutes Platzangebot. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reicht für Personen von rund 1,95 Meter Größe. In Verbund mit der großzügigen Innenbreite stellt sich trotz der hohen Fensterlinie ein gutes Raumgefühl ein.

3,5

Raumangebot hinten*

Im Fahrzeugfond geht es spürbar beengter zu. Die Kopffreiheit genügt aufgrund der coupéhaften Dachlinie nur für rund 1,80 m große Personen, für die Beine steht etwas mehr Platz zur Verfügung. Das durchschnittliche Raumgefühl wird durch die hohe und nach hinten ansteigende Fensterlinie geschmälert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet die viertürige Limousine mit der Note ausreichend ab, da sich lediglich die Rücksitzlehnen umklappen und die Vordersitze in Liegestellung bringen lassen. Ab Werk verfügt der XE gar nur über eine feste Bank, die Klappfunktion kostet Aufpreis. Sitzvarianten bietet Jaguar für den XE nicht.

2,3

KOMFORT

2,4

Federung

Passend zum sportlichen Charakter des XE hat Jaguar das Fahrwerk recht straff abgestimmt, ohne dabei jedoch den Komfort aus den Augen zu verlieren. Eine adaptive Dämpferregelung ist für die Basisausstattung Pure nicht erhältlich.

⊕ Trotz der straffen Grundauflegung bietet der Jaguar einen ausgewogenen Federungskomfort, was auch ein Verdienst der aufwändigen Fahrwerkskonstruktion aus Aluminium (doppelte Querlenker vorn und Fünflenkerachse hinten) ist. Auf kleinere Unebenheiten reagiert der XE recht sensibel, auch der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung. Hier wirkt sich die 16-Zoll-Basisbereifung mit der recht hohen Seitenwand positiv aus. Querfugen werden speziell von der Hinterachse gut geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Ansprechverhalten sogar noch etwas besser. Kurze Bodenwellen verdaut der Brite recht gut, erst bei schnell aufeinanderfolgenden Wellen kommt etwas Unruhe ins Fahrzeug. Langwellige Fahrbahnunebenheiten führen zwar zu recht schnellen Vertikalbewegungen der Karosserie, unangenehmes Nachschwingen verkneift sich der Brite dank der straffen Abstimmung aber weitgehend. Erst bei hoher Zuladung nehmen die Aufbaubewegungen spürbar zu. Auf rauem Fahrbahnbelag dringen leichte Vibrationen in den Innenraum, und die Abrollgeräusche sind deutlich zu vernehmen.

2,0 Sitze

⊕ In der Ausstattung Pure ist der XE mit Standardsitzen ausgestattet. Wer in einem Jaguar Lederpolster erwartet, wird enttäuscht: Die sind für die Basisausstattung Pure nicht erhältlich. Beide Vordersitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung verstellen (optional, im Testwagen), der Fahrersitz verfügt zudem über eine Memory-Funktion (optional, im Testwagen). Die Lehne ist ausreichend hoch und körpergerecht geformt. Die aufpreispflichtige in Höhe und Intensität einstellbare Lendenwirbelstütze für Fahrer und Beifahrer (optional, im Testwagen) trägt ebenso wie die straffe Polsterung dazu bei, dass sich auch lange Strecken ohne spürbare Ermüdungserscheinungen zurücklegen lassen. Auch die Sitzfläche ist bequem ausgeformt, der Seitenhalt könnte aufgrund der im Schulterbereich dürrtigen Konturierung aber besser sein. Auf den atmungsaktiven Sitzen findet man dank des weiten Verstellbereichs problemlos eine bequeme Sitzposition. Zwar gibt es eine Fußstütze, allerdings ist diese nur mit Teppich bezogen. Ein festes Trittbrett wäre hier die bessere Lösung. Die Rücksitzbank ist ebenfalls recht straff gepolstert. Nach außen hin finden die Fondinsassen dank der kräftigen Seitenpolster guten Halt, während die zur Mitte hin nur mäßige Konturierung den Körper kaum stützt. Für große Personen fällt die Oberschenkelabstützung auf der recht tief montierten Bank etwas gering aus, da sie die Beine recht stark anwinkeln müssen.

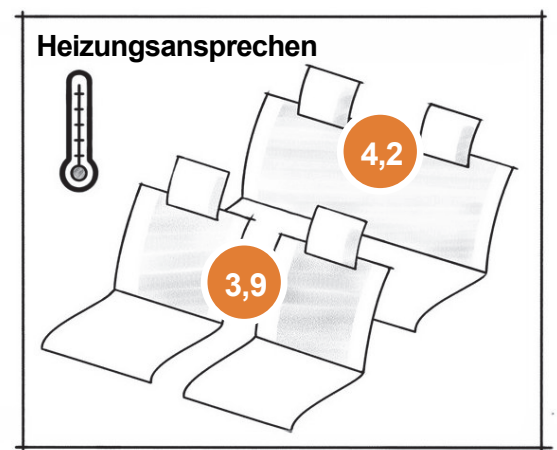
2,2 Innengeräusch

Der an sich gute Geräuschkomfort wird durch den bei niedrigen Geschwindigkeiten recht präsenten Dieselmotor geschmälert.

⊕ Der gemessene Schallpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 67,6 dB(A). Während im unteren Geschwindigkeitsbereich leicht erhöhte Abrollgeräusche und vor allem der mäßig gedämmte Motor den Ton angeben, drängen sich bei höheren Geschwindigkeiten allmählich die Windgeräusche in den Vordergrund.

2,5 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk statten die Briten den XE mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik aus. Die Luftmengenverteilung kann dabei für Fahrer und Beifahrer separat über das Klimamenu vorgenommen werden. Hinten finden sich zwei zusätzliche Luftausströmer, eine Drei-Zonen-Klimaautomatik ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).



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

- Im ADAC Heizungstest, bei dem das Fahrzeug auf -10 Grad Celsius abgekühlt wird, schneidet der XE mit dem effizienten Dieselmotor nur mäßig ab. Es dauert recht lange, bis sich im Innenraum eine angenehme Temperatur eingestellt hat. Für eine automatische Umluftfunktion mittels Luftgütesensor verlangt Jaguar unverständlicherweise Aufpreis (im Testwagen).

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der 163 PS leistende Zweiliter-Diesel im XE E-Performance ermöglicht souveräne Fahrleistungen. Mit einem maximalen Drehmoment von 380 Newtonmetern bereits ab 1.750 Kurbelwellenumdrehungen ist der Brite auch recht kräftig, bei den Elastizitätsmessungen (gemessen von 60 bis 100 km/h) wirkt sich allerdings die sehr lange Getriebeübersetzung kontraproduktiv aus. Während die Werte im vierten (8,2 s) und fünften Gang (13,2 s) noch in Ordnung sind, vergehen in der als Schongang ausgelegten höchsten Übersetzungsstufe schier endlose 25,0 s. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h, gefahren im dritten Gang, erledigt der XE in flotten 5,8 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Jaguar mit 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 227 km/h.

- Die stark ausgeprägte Anfahrtschwäche in Kombination mit dem lang übersetzten ersten Gang sorgt dafür, dass der Motor beim Anfahren leicht abstirbt.

2,8 Laufkultur

Bei der Laufkultur hinterlässt der neu entwickelte Turbodiesel einen zwiespältigen Eindruck. Während die Vibrationen des kernigen Selbstzünders im Innenraum deutlich spürbar und am vibrierenden Schalthebel sogar sichtbar werden, verkneift sich der Diesel selbst bei sehr niedertouriger Fahrweise störende Dröhngeräusche.

2,6 Schaltung

Serienmäßig ist der Eco-Diesel an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt. Wer lieber schalten lässt, kann zur optionalen Achtstufen-Automatik (nicht im Testwagen) greifen, die das Fahren mit dem XE deutlich komfortabler macht. Die Betätigungskräfte sowohl für das präzise, aber recht straffe und etwas knochig schaltbare Sechsgang-Getriebe als auch die stramme Kupplung fallen hoch aus. Während dies sportlichen Fahrern gefallen dürfte, könnte sich Mancher daran stören. Es bedarf schon einiger Zeit, ehe das Zusammenspiel von Kupplung und Schaltung harmonisch und ohne störende Schaltrücke funktioniert. Zwar können die Gänge auch sehr schnell gewechselt werden, dann nehmen die Betätigungskräfte jedoch nochmals zu. Zum Einlegen des Rückwärtsganges, der nicht durch einen Sperrring geschützt ist, muss ein recht starker Widerstand überwunden werden.

- + Eine Schaltpunktanzeige im Bordcomputerdisplay empfiehlt gut sichtbar den passenden Gang. Das serienmäßige Start-Stopp-System agiert angenehm unauffällig und startet den Motor ohne große Verzögerung. Die ebenfalls serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest und erleichtert dadurch das Anfahren.

2,3

Getriebeabstufung

- +** Da das Spritsparmodell E-Performance vorrangig auf geringen Kraftstoffverbrauch getrimmt ist, hat Jaguar eine sehr lange Übersetzung des Sechsgang-Schaltgetriebes gewählt. Bei 130 km/h zeigt die Drehzahlmessernadel gerade einmal 1.900 Umdrehungen an, was sowohl dem Verbrauch als auch dem Geräuschniveau zugute kommt.
- Die Drehzahlsprünge in den unteren Gängen fallen - speziell zwischen erstem und zweitem Gang - groß aus. Zudem schiebt der Motor beim langsamen Abbiegen im zweiten Gang recht nachdrücklich oder droht gar abzusterben.

2,4

FAHREIGENSCHAFTEN

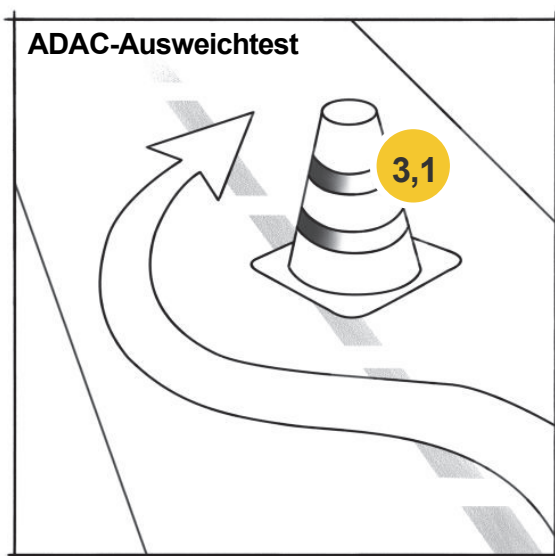
2,5

Fahrstabilität

Der sportlich abgestimmte XE legt dank der aufwändigen Fahrwerkskonstruktion zwar ein sehr agiles, im Grenzbereich aber durchaus anspruchsvolles Fahrverhalten an den Tag. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Wagen trotz aktivem Stabilitätsprogramm eine ausgeprägte Tendenz zum Übersteuern. Beim Ausweichen lenkt der Jaguar spontan ein, drängt jedoch frühzeitig mit dem Heck nach außen. Auch den Lenkbefehl, um in die ursprüngliche Fahrspur zurückzugelangen, setzt die Limousine gut um, doch hier übersteuert der Brite ebenfalls kräftig. Zudem lässt das elektronische Stabilitätsprogramm einen vor allem für ungeübte Fahrer überraschend großen Schwimmwinkel zu und greift erst spät ein. Die serienmäßige Torque-Vectoring-Funktion, die durch das Abbremsen des kurveninneren Hinterrads ein Eindrehen des Fahrzeugs erzeugt und dadurch die Agilität erhöhen soll, unterstützt die Übersteuertendenz zusätzlich.

- +** Bei einem plötzlichen Lenkimpuls beruhigt sich der XE angenehm rasch wieder. Die Fahrstabilität beim Überfahren von Spurrinnen und einseitigen Fahrbahnverwerfungen ist gut, der Geradeauslauf gibt auch bei hohen Geschwindigkeiten kaum Grund zur Klage. Die Traktion des Hecktrieblers ist trotz des kräftigen Dieselmotors tadellos, bei schlechten Gripverhältnissen sorgt die serienmäßige Traktionskontrolle für ein sicheres Vorankommen. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten werden durch die recht schmale Basisbereifung begrenzt, allerdings kündigt sich der Grenzbereich gut kontrollierbar an. Auf einen provozierten Lastwechsel reagiert der XE weitgehend gelassen mit einem nur leicht eindrehenden Heck, bei voller Zuladung ändert sich das Fahrverhalten kaum.

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.

2,4

Lenkung*

Erstmals kommt in einem Jaguar eine elektromechanische anstelle einer hydraulischen Lenkung zum Einsatz. Dadurch wird nicht nur der Spritverbrauch gesenkt, auch Funktionen wie das weitgehend automatisierte Einparken lassen sich dadurch realisieren. Der Wendekreis fällt mit gemessenen 11,7 m recht groß aus.

⊕ Während die hydraulischen Lenkungen in den bisherigen Jaguar-Modellen zu leichtgängig und recht gefühllos waren, haben die Briten mit der Lenkung im neuen XE einen großen Sprung nach vorn gemacht. Die recht direkt übersetzte Lenkung (rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) punktet speziell bei größeren Lenkwinkeln mit guter Rückmeldung und Präzision. Sind die Lenkkräfte im Stadtverkehr angenehm niedrig, nehmen diese bei höheren Geschwindigkeiten spürbar zu, was dem Geradeauslauf und somit auch der Fahrstabilität zu Gute kommt. Antriebseinflüsse gibt es beim heckgetriebenen XE nicht und selbst auf Kopfsteinpflaster wird die Lenkung nicht stößig.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug durchschnittlich nach nicht vollkommen zufriedenstellenden 37,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 der Größe 205/55 R17 95V). Dabei bleibt die Bremsanlage von der Belastung vollkommen unbeeindruckt und lässt in der Wirkung keinesfalls nach. Die Dosierbarkeit gibt ebenso wenig Grund zur Klage wie das gute Ansprechverhalten. Auch die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist tadellos.

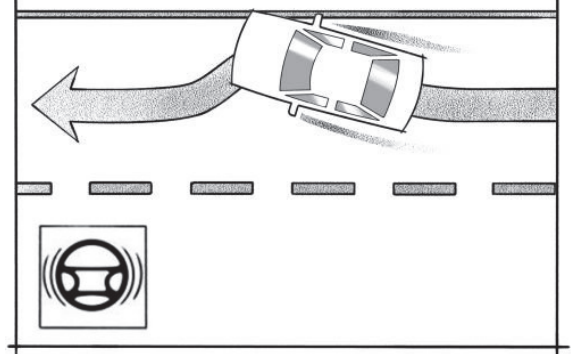
1,4 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Jaguar wartet mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung auf, auch wenn speziell die deutsche Premium-Konkurrenz teils noch deutlich mehr zu bieten hat.

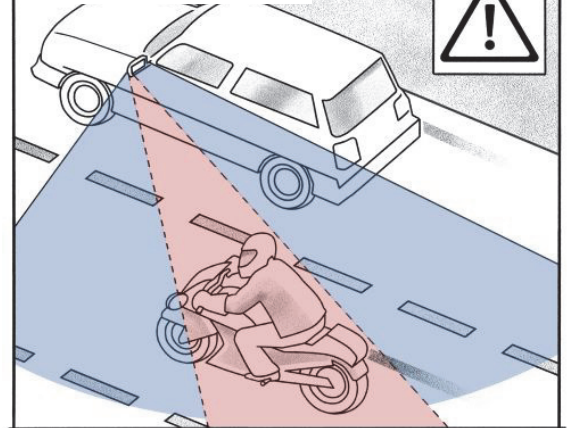
⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das die Reifenluftdrücke im Kombiinstrument anzeigen kann. Ebenfalls zum Serienumfang zählt das Notbremssystem inklusive Kollisionswarnung, das automatisch eine Vollbremsung einleiten kann. Bis 40 km/h lassen sich Kollisionen dadurch verhindern, bis 80 km/h zumindest abschwächen. Wie der Spurverlassenswarner (Serie) basiert das System auf der Stereokamera, die in der Windschutzscheibe des XE angebracht ist. Der radarbasierte, aufpreispflichtige Totwinkelassistent warnt vor Fahrzeugen, die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern. Das dann aufleuchtende Symbol ist allerdings recht klein und dürfte auffallender sein. Recht teuer, aber durchaus eine Empfehlung wert, ist das gegen Aufpreis erhältliche Head-up-Display,

Spurhalteassistent



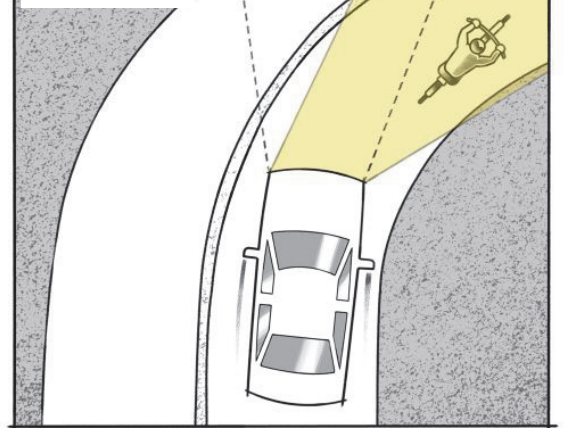
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

das wichtige Fahrinformationen wie die aktuelle Geschwindigkeit oder Navigationsempfehlungen in die Windschutzscheibe projiziert. Ist die optionale Verkehrszeichenerkennung an Bord, werden zusätzlich auch Tempolimits angezeigt. Einen Geschwindigkeitsregler samt -begrenzer bringt der XE bereits ab Werk mit. Bei einer Vollbremsung wird zur Warnung hinterherfahrender Fahrzeuge die Warnblinkanlage aktiviert, bei den Bremslichtern verzichtet Jaguar allerdings auf besonders schnell aufleuchtende LED-Technik. Ordert man das Licht-Paket, sorgen Bi-Xenonscheinwerfer samt Kurven- und Abbiegelicht für bessere Sicht bei Nacht

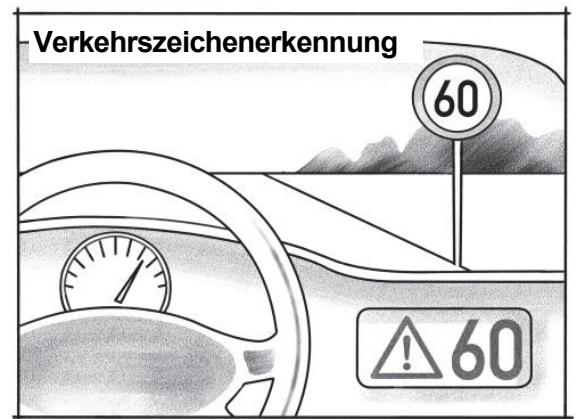
– Ein adaptives Abstandsregelsystem ist für den Jaguar nur in Verbindung mit dem ebenfalls optionalen Automatikgetriebe erhältlich. Runflat-Reifen, einen Kreuzungs- oder Fußgänger-Notbremsassistenten gibt es bei Jaguar weder für Geld noch gute Worte. Auf Rückstrahler oder gar Leuchten in den Türen, die andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit warnen können, haben die Briten ebenfalls verzichtet.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

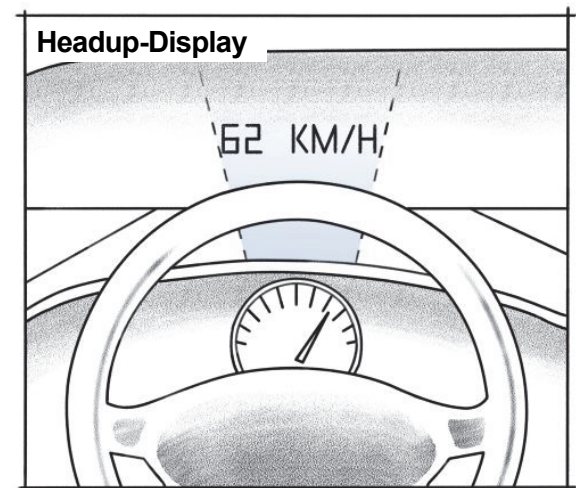
Für den Jaguar lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch kein Crashtest-Ergebnis vor.

+ Für den Jaguar XE ist im ADAC Crashtest ein sehr gutes Ergebnis beim Insassenschutz zu erwarten. Serienmäßig ist der Brite mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer sowie Gurtstraffer. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und reichen in der Höhe für bis etwa 1,90 Meter große Personen. Hinten schützen die Kopfstützen zwar nur Personen bis rund 1,70 m Größe, allerdings bietet das Dach eine zusätzliche Abstützfunktion. Der Abstand zum Kopf könnte ebenso wie vorn geringer sein, fällt aber noch zufriedenstellend aus. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Serienmäßig ist der XE mit einem Notrufsystem ausgestattet, das nach einem Unfall automatisch einen Notruf absetzt und Daten zur Unfallschwere und zum Standort an die Jaguar-Service-Zentrale übermittelt. Zudem wird eine Telefonverbindung zum Fahrer aufgebaut, bei Bedarf alarmiert der Jaguar-Mitarbeiter anschließend den Rettungsdienst. Die Jaguar InControl-Dienste inklusive der Notruffunktion sind in den ersten drei Jahren kostenfrei, anschließend muss der Kunde dafür eine Gebühr (125 Euro/Jahr) entrichten.

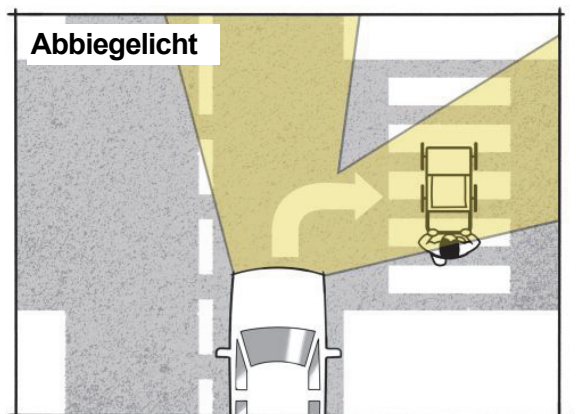
– Der Verbandkasten sowie das Warndreieck befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind daher im Ernstfall unter Umständen schlecht zu erreichen.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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.

Ein proaktives Crashtestsystem, das im Falle einer drohenden Kollision bereits Schutzmaßnahmen (u.a. Schließen der Fenster und Straffen der Gurte) ergreift, bietet Jaguar nicht an.

1,6 Kindersicherheit

Für den Jaguar lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch kein Crashtest-Ergebnis vor.

+ Bei der Kindersicherheit ist ein gutes Ergebnis zu erwarten. Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System inkl. Ankerhaken lagestabil befestigen, für den Beifahrersitz ist keine Isofix-Vorrichtung erhältlich. Laut Bedienungsanleitung eignen sich die hinteren Außenplätze und der Beifahrersitz zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden. Die Gurte sind lang und die Schlösser kurz - das erleichtert die Montage. Die Anlenkpunkte liegen günstig und sind weit auseinander, so dass auch breite Kindersitze genügend Platz finden. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig im Bordcomputermenü deaktiviert werden. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden und früh einsetzenden Einklemmschutz.

- Laut Bedienungsanleitung ist der Mittelsitz für die Montage universelle Kindersitze sämtlicher Altersklassen nicht geeignet. Ohnehin ist dessen Sitzkontur ungünstig gestaltet; auch die Gurtanlenkpunkte liegen nah zusammen, was eine lagestabile Montage erschwert.

2,0 Fußgängerschutz

Für den Jaguar lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch kein Crashtest-Ergebnis vor.

+ Für den XE ist dank der aktiven Motorhaube, die bei einem Aufprall im hinteren Bereich angehoben wird, ein guter Fußgängerschutz zu erwarten.

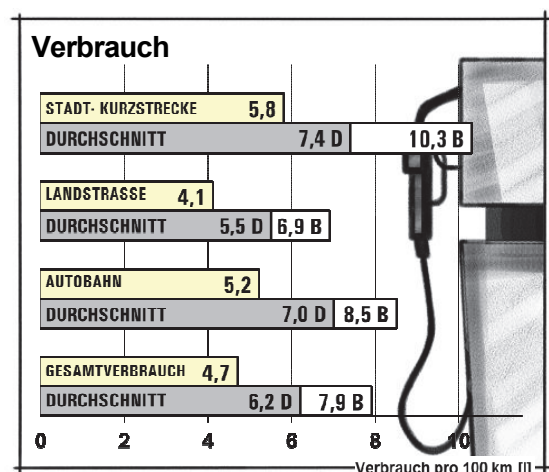
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO₂*

+ Der auf Sparsamkeit getrimmte Jaguar XE E-Performance erzielt eine CO₂-Bilanz von 152 g/km und damit 38 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 4,7 l/100 km und setzt sich aus 5,8 l innerorts, 4,1 l außerorts sowie 5,2 l auf der Autobahn zusammen.

2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile liegen auf niedrigem Niveau. Allerdings sind die gemessenen NO_x-Werte trotz der zusätzlichen Harnstoffeinspritzung leicht erhöht, weshalb der Brite auf vergleichsweise mäßige 40 von 50 möglichen Punkten kommt. Insgesamt erreicht der Spritspar-XE damit 78 Punkte und verfehlt damit den fünften Stern im ADAC EcoTest recht deutlich.



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

3,2 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

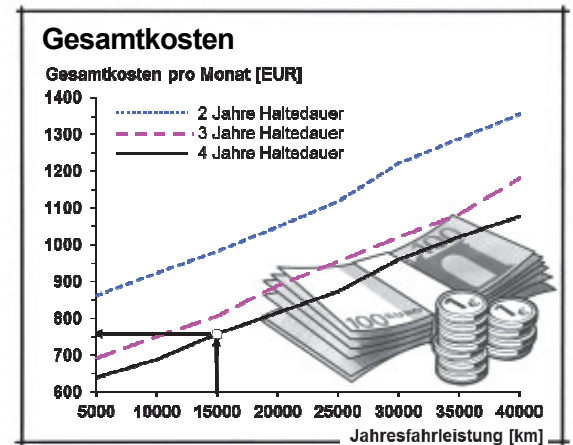
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da der XE E-Performance recht sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine gute Benotung.

4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 34.000 km oder alle zwei Jahre ist ein kleiner - alle 68.000 km oder vier Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter-Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ In den ersten drei Jahren (ohne Kilometerbegrenzung) sind alle Inspektionen inklusive. Jaguar gewährt zudem eine dreijährige Fahrzeuggarantie - auch hier ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Benotung würde besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer. Auch die erhöhten Verschleißkosten sind zu berücksichtigen. Für den Vielfahrer sind die kostenlosen Inspektionen in den ersten drei Jahren optimal, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, ist dieser Kostenvorteil jedoch zu gering.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 758 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,8 Wertstabilität*

⊕ Für den Briten wird ein stabiler Restwertverlauf erwartet. Ein Grund für die hohe Wertstabilität ist neben dem geringen Spritverbrauch und den aktuellen Sicherheitssystemen auch die Tatsache, dass die Limousine erst am Beginn ihres Produktlebenszyklus steht.

4,8 Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei einem Anschaffungspreis von 36.500 Euro für den Jaguar XE E-Performance in der Basisausstattung Pure muss der Kunde ganz schön tief in die Tasche greifen. Das ist insbesondere angesichts der nicht sonderlich umfangreichen Serienausstattung ein stolzer Preis. Möchte man den Wagen auf das klassenübliche Ausstattungsniveau heben, müssen weitere 3.390 Euro investiert werden.

4,6 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten sind vergleichsweise hoch. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 198 Euro, die Einstufungen für die Vollkasko- und Teilkaskoeinstufung (jeweils TK 25) fallen recht hoch aus. Immerhin ist die Haftpflicht-Einstufung (TK 18) erfreulich niedrig.

Der guten Restwertstabilität und den niedrigen Betriebskosten stehen der stattliche Anschaffungspreis sowie die recht hohen Werkstattkosten gegenüber.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	20t Automatik	25t Automatik	S Automatik	E-Performance	20d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	6/2995	4/1999	4/1999
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	177 (240)	250 (340)	120 (163)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1750	340/1750	450/4500	380/1750	430/1750
0-100 km/h[s]	7,7	6,8	5,1	8,4	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	237	250	250	227	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,5 l S	7,5 l S	8,1 l S	3,8 l D	4,2 l D
CO ₂ [g/km]	179	179	194	99	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/25	16/23/25	18/26/25	18/25/25	18/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	208	208	258	198	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	854	899	1138	758	775
Preis [Euro]	36.450	39.750	54.600	36.500	36.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1999 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	227 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,1/5,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	152 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4672/1850/1416 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	1000 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	84 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	137 Euro
Monatlicher Wertverlust	458 Euro
Monatliche Gesamtkosten	758 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25
Grundpreis	36.500 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (Bestandteil des Licht-Pakets)	1450 Euro°
Abstandswarner (ohne ACC)	Serie
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Fernlichtassistent (Bestandteil des Licht-Pakets)	1450 Euro°
Head-Up-Display	1300 Euro
Kurvenlicht (Bestandteil des Licht-Pakets)	1450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	150 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	650 Euro°
Xenonlicht	1100 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	940 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	590 Euro°
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	700 Euro
Lackierung Metallic	900 Euro°
Schiebe-Hubdach	1500 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen