



## Jaguar XF 20d Prestige Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Die zweite Generation des Jaguar XF teilt sich die Plattform mit dem kleineren XE, bietet aber dank der deutlich längeren Karosserie und dem um 12 cm größeren Radstand vor allem im Fond deutlich mehr Beinfreiheit. Für eine Limousine der oberen Mittelklasse gehen sowohl das Raumangebot als auch die Kofferraumgröße in Ordnung. Dieser beträgt zwar nur 405 l, wählt man jedoch die optionale umklappbare Rücksitzlehne, lässt sich das Volumen auf 780 l erweitern. Zum Transportmeister mutiert der XF aufgrund des Limousinen-typisch ungünstigen Kofferraumformats aber nicht. Zu den Stärken der Limousine gehören vor allem die Komforteigenschaften. Das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk federt geschmeidig, die Sitze sind auch auf längeren Strecken bequem und der Innenraum bei schneller Fahrt leise. Nur das typische Dieselnageln, das vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten in den Vordergrund rückt, mag nicht ganz zum noblen Auftritt des Briten passen. Abgesehen von der Laufkultur gibt es am kleinen Dieselmotor jedoch kaum etwas zu mäkeln. Der 180 PS Vierzylinder sorgt in Verbindung mit der sanft schaltenden Achtgang-Automatik für gute Fahrleistungen und einen niedrigen Verbrauch, der im EcoTest bei lediglich 5,3 l pro 100 km liegt. Insgesamt sorgt der Jaguar XF auch dank seines exklusiven Designs für frischen Wind in der oberen Mittelklasse und kann sowohl in puncto Verarbeitung als auch bei den Fahreigenschaften mit der etablierten deutschen Premium-Konkurrenz mithalten. Preislich sortiert sich die getestete Variante mit einem Grundpreis von 48.020 Euro im hinteren Mittelfeld der Fahrzeugklasse ein. Der Umfang der Serienausstattung geht noch in Ordnung, auch wenn für einige klassenübliche Details Aufpreis bezahlt werden muss.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Maserati Ghibli, Mercedes E-Klasse.

**+** gute Komforteigenschaften, angenehme Motor-Getriebe-Kombination, hohes Sicherheitsniveau, stabiler Restwertverlauf

**-** schlechte Rundumsicht, AdBlue-Tankstutzen im Kofferraum



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

4,0 Stadtverkehr

3,2 Senioren

1,9 Langstrecke

2,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: Februar 2016  
Text: D. Silvestro

⊕ Die Verarbeitungsqualität des Jaguar XF liegt insgesamt auf gutem Niveau. Die Karosserie zeigt sich weitgehend sauber verarbeitet. Nur kleinere Nachlässigkeiten trüben das Gesamtbild. Der Unterboden ist zur Verbesserung des Luftwiderstandes weitgehend verkleidet, der von unten komplett geschlossene Motor bestens vor eindringendem Schmutz geschützt. Als praktisch erweist sich der Tankdeckel, der in die Zentralverriegelung integriert ist und nicht umständlich entriegelt werden muss. Ein Fehlbetankungsschutz soll vor ungewolltem Betanken mit Benzin schützen. Dank doppelter Dichtlippe verschmutzen die Türausschnitte bei Regen kaum, allerdings werden die Türschweller nicht durch zusätzliche Einstiegsleisten vor unschönen Kratzern geschützt. Zwei Gasdruckfedern unterstützen beim Öffnen sowie Schließen der Motorhaube und halten diese auch offen. Im Innenraum dominiert ein hochwertiger Materialmix aus Leder, Chrom und Klavierlack. Sowohl der automatisch ausfahrende Automatik-Drehknopf als auch die elektrisch aufklappenden äußeren Lüftungsdüsen unterstreichen das edle Ambiente des Engländers. Das lederbezogene Armaturenbrett, die mit Stoff ausgestaffierten Dachsäulen und Sonnenblenden sowie weich geschäumte Türverkleidungen zeugen von guter Material- und Verarbeitungsqualität. Die Türrahmen sind von innen verkleidet, sodass man den Lack nicht sieht.

⊖ Die Innenseiten von Motorhaube und Kofferraumdeckel müssen ohne schützenden Klarlack auskommen. An der Unterseite des Kofferraums verzichtet Jaguar auf eine Verkleidung, sodass die Bowdenzüge der Rücksitzlehnenentriegelung ebenso ungeschützt frei liegen wie die Werkstatt-Diagnoseschnittstelle. Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Türen fehlen Schutzleisten, die den Lack bei leichten Parkremplern vor Beschädigungen schützen könnten.

Die Alltagstauglichkeit des XF 20d Automatik fällt noch gut aus. Die Limousine bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen schmalen Mittelsitz im Fond, der allerdings nur für Kurzstrecken geeignet ist. Die maximale Zuladung liegt bei durchschnittlichen 490 kg, die Dachlast beträgt 75 kg.

⊕ Der 66 Liter große Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von stolzen 1.245 km. Ordert man die optionale Anhängerkupplung, darf das Fahrzeug bis zu 2.000 kg ziehen (gebremste Anhänger). Bei ungebremstem Anhänger beträgt die Anhängelast laut Fahrzeugschein 750 kg. Auch der Transport eines Fahrradträgers mit zwei schweren E-Bikes stellt dank der hohen erlaubten Stützlast von 100 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). Wagenheber sowie Bordwerkzeug findet man nur im Fahrzeug, wenn man das Reserverad ordert.

## 3,0 Sicht

Der Jaguar XF zeigt im Sichtkapitel ein durchwachsenes Bild. Während die Rundumsicht mäßig ausfällt, kann die Limousine speziell mit den ab der Ausstattung Prestige serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfern punkten.

**+** Direkt vor dem Fahrzeug befindliche Objekte können dank 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 XF Prestige mit hellen Bi-Xenonscheinwerfern ausgestattet. Das Licht überzeugt mit seiner homogenen Ausleuchtung und speziell bei aktiviertem Fernlicht mit einer großen Reichweite. Optional kann man auch LED-Scheinwerfer ordern (nicht im Testwagen), die dynamisches Kurven- sowie statisches Abbiegelicht beinhalten. Zudem findet man dann einen Fernlichtassistenten an Bord. 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 der XF Limousine kann kaum überzeugen. Es sollte daher zumindest die Einparkhilfe hinten geordert werden, 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 nicht abschätzen lässt und niedrige Gegenstände, die sich direkt hinter dem Fahrzeug befinden, kaum erkannt werden können.

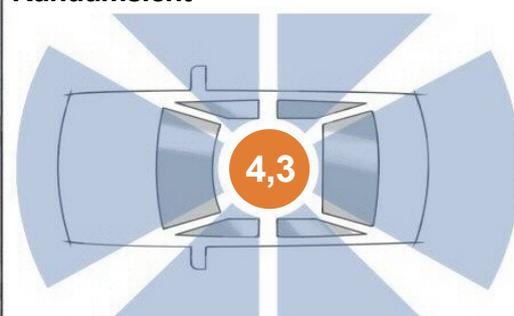
## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim Jaguar XF zufriedenstellend. Zwar liegt der Schweller recht niedrig, wodurch man die Füße nicht allzu weit anheben muss. Der Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz fällt aber sehr groß aus. Mit einer gemessenen Sitzhöhe von rund 52 Zentimetern über der Fahrbahn sitzt man in der Limousine recht tief. Dadurch fühlt man sich zwar gut in das Fahrzeug integriert, was den sportlichen Charakter des XF unterstreicht. Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich dadurch aber recht beschwerlich. In den Fond gelangen die Passagiere recht komfortabel, da der Türausschnitt groß ist und die Türen weit öffnen. Von Nachteil sind aber auch hier der breite Schweller sowie die tief liegende Sitzbank.

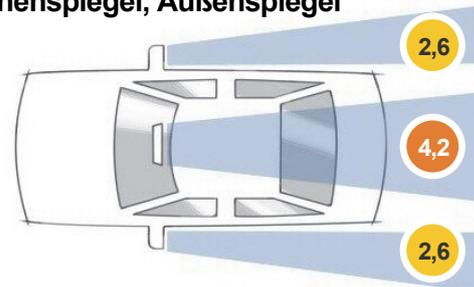


Breite Dachsäulen und das hohe Heck behindern eine gute Sicht nach hinten.

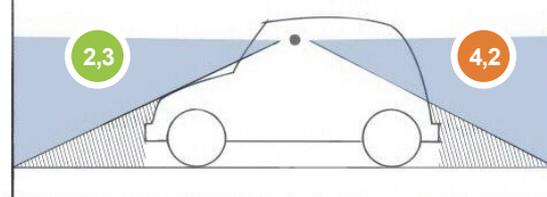
### Rundumsicht



### 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.

⊕ Die Türfeststeller sind vorn wie hinten gut dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen sicher offen. Haltegriffe am Dachhimmel erleichtern das Ein- und Aussteigen. Die Zentralverriegelung lässt sich per Funkfernbedienung betätigen, die Tasten sind dank der strukturierten Oberfläche gut zu ertasten. Gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem erhältlich. 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 XF mit der optionalen Umfeldbeleuchtung ausgestattet, bei der sich in den Außenspiegeln zusätzlich eine Leuchte befindet.

### 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen der Stufenhecklimousine fällt für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse zufriedenstellend aus. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 405 Liter, bis zu sieben Getränkeboxen können so transportiert werden. Klappt man die Lehnen um und belädt bis zur Fensterunterkante, beträgt das Volumen 780 Liter.



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum des XF von klassenüblicher Größe.

### 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt durchschnittlich aus. Die Ladeöffnung ist typisch für eine Stufenhecklimousine recht klein und das Beladen mit sperrigen Gegenständen gestaltet sich daher schwierig. Beim Beladen muss die ca. 69 cm über der Straße liegende Ladekante überwunden werden. Der Ladeboden liegt wiederum rund 14 Zentimeter unterhalb der Ladekante, was beim Ausladen schwerer Gegenstände ungünstig ist.

⊕ 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 Heckklappe schwingt sehr weit auf und behindert so beim Be- und Entladen kaum. Die Gefahr, sich den Kopf daran zu stoßen, ist äußerst gering.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine störende Stufe am 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. Der Kofferraum ist mit nur einer Leuchte schwach beleuchtet.

### 2,7 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne des XF nicht klappen.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute dreigeteilt klappbare Rücksitzlehne. Die Lehnenteile lassen sich per Seilzug vom Kofferraum aus entriegeln, fallen aber anschließend nicht automatisch um, sondern müssen vom Fond aus umgeklappt werden. Zwei Haken zum Einhängen von Einkaufstüten sowie vier stabile Zurrösen zur Ladungssicherung sind vorhanden.

⊖ Weitere Ablagemöglichkeiten sucht man im XF vergebens. Es gibt weder Fächer noch Netze, die zum Verstauen von Kleingepäck zur Verfügung stehen würden.

Der Innenraum des Jaguar XF wirkt dank sinniger Zusammenfassung der einzelnen Bediengruppen sowie 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. Auch der Verzicht auf Radiostationstasten oder separate Tasten für die Sitzheizung gestalten den Umgang unnötig umständlich, da diese Funktionen nur über den Touchscreen eingestellt werden können.

Möchte man die optionale Sitzheizung aktivieren, muss man 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 erneut vollführen.

⊕ Der große Touchscreen in der Mittelkonsole reagiert sensibel auf Fingerberührungen und lässt sich somit gut bedienen. Der Bildschirm ist jedoch etwas zu tief positioniert, wodurch der Fahrer beim Bedienen des Systems seinen Blick kurz von der Fahrbahn abwenden muss. 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 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 Lautstärkereglер nicht am Touchscreen, sondern unterhalb der Klimabedieneinheit befindet, erschließt sich einem nicht. Das im Testwagen verbaute optionale Meridian-Soundsystem sorgt mit klaren Klängen und kraftvollen Bässen für hohen Musikgenuss. Das elektrisch verstellbare Lenkrad (optional, im Testwagen) lässt sich sehr gut in Höhe und Weite auf den Fahrer einstellen. Der Automatikwählhebel ist Jaguar-typisch als versenkter Drehknopf ausgeführt, der erst nach dem Motorstart elegant herausfährt. Auch wenn dies am Anfang ungewohnt scheint, fällt die Bedienung leicht. Der Drehknopf ist gut greifbar und in seiner Funktion logisch. 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 XF ein, blinkt 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. Das zwischen den Rundinstrumenten liegende Display ist nicht ideal. Jaguar hat dort viele Einstellungsmöglichkeiten (u.a. für die Assistenzsysteme) gebündelt, was die Handhabung etwas umständlich gestaltet. Zusätzlich wird sowohl die Wassertemperatur des Motors als auch der Füllstand des Kraftstofftanks in einem nicht sonderlich genau ablesbaren Balkendiagramm angezeigt. Wählt man das optionale InControl Touch Pro Paket, werden die klassischen Rundinstrumente durch ein hochauflösendes TFT-Kombiinstrument ersetzt (nicht im Testwagen). Dann wird auch der acht Zoll große Tochsreen in der Mittelkonsole durch einen riesigen 12,3-Zoll Touchscreen samt Festplattenavigation ausgetauscht.



**Sowohl die Materialqualität als auch die Funktionalität hinterlassen einen guten und hochwertigen Eindruck.**

Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display, das wichtige Fahrinformationen wie die aktuelle Geschwindigkeit oder Navigationshinweise in die Windschutzscheibe projiziert (nicht im Testwagen). Einen Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer findet man serienmäßig an Bord. Optional kann man eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ordern (im Testwagen). Der Drehschalter für das Fahrlicht (inkl. Fahrlichtautomatik) 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 umfasst. 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 befinden sich vorn wie hinten recht schmale Türfächer, die aber keine großen Flaschen aufnehmen können. Dafür entschädigt der XF zumindest teilweise mit zwei verschließbaren Becherhaltern in der Mittelkonsole, einem Fach unter der Mittelarmlehne sowie einer praktischen Handyablage hinter dem Schalthebel.

2,5

## Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Sitzen fällt im Jaguar XF gut aus. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis knapp 1,95 m weit genug zurückstellen. Die Kopffreiheit wäre für noch etwas größere Personen ausreichend. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, auch wenn die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie etwas beengend wirken.

⊖ Die Innenraumbreite fällt für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse gering aus.

3,0

## Raumangebot hinten\*

Das Raumangebot im Fond fällt zufriedenstellend aus. Während die Beinfreiheit selbst für zwei Meter große Personen ausreichend ist (Vordersitze auf 1,85 m Person eingestellt), fällt die Kopffreiheit nicht ganz so großzügig aus, reicht aber immer noch für rund 1,90 m Personen. Das Raumgefühl wird durch die hohe und nach hinten ansteigende Fensterlinie etwas geschmälert und ist somit allenfalls zufriedenstellend. Die Innenbreite fällt wie auch vorn für ein Fahrzeug in den oberen Mittelklasse gering aus. Drei Personen finden so kaum nebeneinander Platz.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 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 XF gar nur über eine feste Bank, die Klappfunktion kostet Aufpreis. Sitzvarianten bietet Jaguar für den XF nicht an.

2,0

---

## KOMFORT

---

1,9

### Federung

Als Alternative zum Standardfahrwerk kann man beim XF entweder ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk ordern oder man greift auf das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (Adaptive Dynamics) zurück.

⊕ Das adaptive Fahrwerk überzeugt mit einer sehr ausgewogenen Grundabstimmung, die für einen guten Fahrkomfort sorgt, die Limousine aber nicht schwammig wirken lässt. Auf kleinere Unebenheiten reagiert das adaptiv regelnde Fahrwerk ebenso gelassen wie bei Einzelhindernissen. Hier federt die Limousine gekonnt an und reicht harte Stöße kaum bis zu den Insassen weiter. Eine Stuckerneigung bei regelmäßiger feiner Anregung konnte nicht festgestellt werden. Kurze Bodenwellen verdaut die Limousine problemlos und auch der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung. Querfugen werden speziell von der Hinterachse gut geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Ansprechverhalten noch etwas besser. Langwellige Fahrbahnunebenheiten bringen den XF nicht aus der Ruhe. Sowohl Vertikalbewegungen als auch die Seitenneigung sind wenig ausgeprägt. Der Dynamic-Modus sorgt für ein strafferes Dämpferansprechen, was das sportliche Fahrgefühl etwas steigert. Aber auch dann wirkt die britische Limousine nie unkomfortabel.

2,0

---

### Sitze

---

⊕ In der getesteten Ausstattung Prestige ist die Limousine serienmäßig mit perforierten Ledersitzen ausgestattet. Dank der Perforierung der Sitzbezüge ist die Atmungsaktivität zufriedenstellend. Eine Sitzlüftung gibt es gegen Aufpreis. Beide Vordersitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen (Serie beim Prestige). Eine Memory-Funktion kann entweder nur für den Fahrerplatz oder für beide Vordersitze gegen Aufpreis geordert werden. Die Lehne des Fahrersitzes ist ausreichend hoch und körpergerecht geformt. Die aufpreispflichtige, in Höhe und Intensität einstellbare Lendenwirbelstütze für Fahrer und Beifahrer (im Testwagen) trägt ebenso wie die straffe Polsterung dazu bei, dass sich auch lange Strecken ohne spürbare Ermüdungserscheinungen zurücklegen lassen. Die Sitzfläche ist bequem ausgeformt, der Seitenhalt zufriedenstellend. Auf den Vordersitzen 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 recht straff gepolstert. Die Sitzlehne zeigt sich wenig konturiert und bietet somit kaum Halt. Für große Personen fällt die Oberschenkelabstützung auf der tief montierten Bank gering aus, da sie die Beine recht stark anwinkeln müssen.

2,0

---

### Innengeräusch

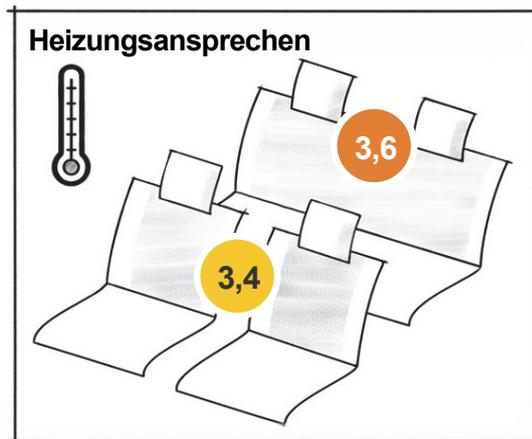
---

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt niedrig aus. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,2 dB(A) ermittelt. Sowohl Wind- als auch Fahrgeräusche sind gut gedämmt. Nur gelegentlich wird leichtes Achspoltern wahrgenommen, wenn man über eine grobe Unebenheit fährt. Der Dieselmotor ist zufriedenstellend gedämmt, vorrangig bei niedrigen Geschwindigkeiten und direkt nach dem Kaltstart zeigt sich der Selbstzünder aber recht präsent.

## 2,3 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Jaguar XF 20d Automatik ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Während die vorderen Passagiere nicht zu lange frieren müssen, dauert es im Fond etwas länger, bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Für eine automatische Umluftfunktion mittels Luftgütesensor verlangt Jaguar Aufpreis (im Testwagen). In dieser Fahrzeugklasse ist das unverständlich.

⊕ Man findet serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Die Luftmengenverteilung kann dabei für Fahrer und Beifahrer separat über das Klimamenu vorgenommen werden. Die Intensität des Automatikprogramms lässt sich in drei Stufen variieren (niedrig, mittel, hoch). 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.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des Jaguar XF 20d Automatik fallen gut aus. Der Motor leistet 180 PS und bietet ein hohes maximales Drehmoment von 430 Nm, das bereits bei 1.750 1/min anliegt. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit durchführen. Bei Kickdown vergehen für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h rund 5,1 Sekunden. Den Sprint von 0 - 100 km/h absolviert der XF in 8,1 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 229 km/h (beides Herstellerangaben).

### 2,7 Laufkultur

Bei der Laufkultur hinterlässt der Zweiliter-Vierzylinder einen zwiespältigen Eindruck. Während Vibrationen recht deutlich in den Innenraum übertragen werden und der Dieselmotor akustisch präsent ist, verkneift sich der Selbstzünder auch bei niedertouriger Fahrweise störende Dröhngeräusche. Insgesamt geht die Laufkultur in Ordnung, das Klangbild des Motors mag aber nicht so ganz zum noblen Auftritt des Briten passen.

### 1,9 Schaltung

⊕ Die optionale ZF-Achtgang-Automatik überzeugt mit sanften, situationsangepassten Gangwechseln, die gut zum komfortablen Charakter des XF passen. Teils würde man sich aber dennoch etwas spontanere Gangwechsel wünschen. Wählt man den Dynamik-Modus, gehen die Schaltvorgänge schneller vonstatten, oft werden dann aber hohe Drehzahlen gewählt. Wer möchte, kann die Gänge auch bequem per Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Der Drehregler zum Einlegen des Fahrprogramms ist zwar ungewohnt, in seiner Funktion aber logisch. Der Wechsel der Fahrstufen wird schnell vollzogen, was vor allem beim Rangieren von Vorteil ist, wenn man öfters von D in R und wieder zurück schalten muss. Man muss aber immer genau hinschauen, dass man auch die richtige Fahrstufe erwischt und nicht versehentlich in N oder P landet. Anfahren klappt dank der früh einsetzenden Kriechfunktion einwandfrei.

Das serienmäßige Start-Stopp-System agiert angenehm unauffällig und startet den Motor ohne große Verzögerung, sobald man den Fuß vom Bremspedal nimmt. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest und erleichtert dadurch das Anfahren.

## 1,3 Getriebeabstufung

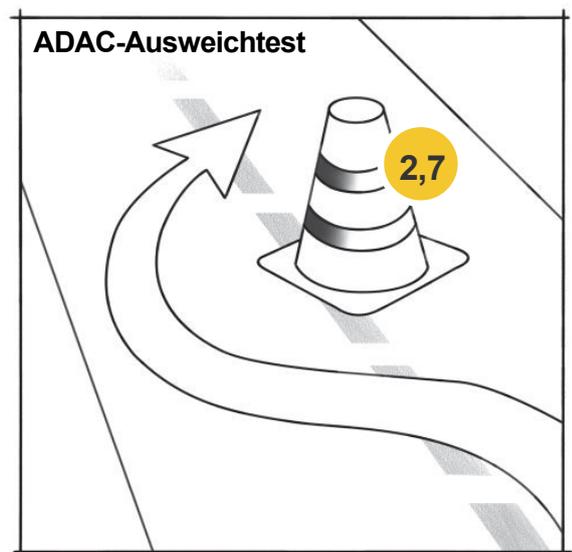
⊕ Die Abstufungen der optionalen Achtgang-Automatik passen sehr gut zum kräftigen Dieselmotor. In jedem Geschwindigkeitsbereich steht die passende Übersetzung zur Verfügung und dank der großen Spreizung der Gänge fährt man stets mit niedrigen Drehzahlen. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit nur 1.900 1/min.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Der Jaguar XF lässt sich auch im Grenzbereich sicher bewegen und bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. Im ADAC Ausweichtest neigt die Limousine zu leichtem Übersteuern. Das Fahrzeug lenkt spontan ein, drängt jedoch dann mit dem Heck nach außen. Beim Zurücklenken übersteuert der XF deutlich, wird dann aber rechtzeitig durch das elektronische Stabilitätsprogramm abgebremst und lässt sich so weitgehend problemlos in die Ausfahrgasse zurücklenken.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls stabilisiert sich der XF schnell. 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. Eine Torque-Vectoring-Funktion, die durch das Abbremsen des kurveninneren Hinterrads ein Eindrehen des Fahrzeugs erzeugt, erhöht die Agilität des XF. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen insgesamt recht hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Bei einem plötzlichen Lastwechsel drängt das Heck recht deutlich nach, das Fahrzeug bleibt aber auch dann sicher beherrschbar.



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.

### 2,5 Lenkung\*

Der Wendekreis des XF fällt für ein Fahrzeug in dieser Größe mit 12,2 m noch akzeptabel aus.

⊕ Die elektromechanische Lenkung überzeugt mit spontanem Ansprechen und gutem Lenkgefühl. Nur die schwache Mittenzentrierung gefällt nicht auf Anhieb, da sich dadurch die Lenkung bei kleinen Lenkwinkeln etwas unpräzise anfühlt. Die Lenkung ist direkt übersetzt, es werden nur rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag benötigt. Im Stadtverkehr sind die Lenkkräfte angenehm niedrig, bei höheren Geschwindigkeiten nehmen diese spürbar zu, was dem Geradeauslauf und somit auch der Fahrstabilität zu Gute kommt. Antriebseinflüsse gibt es beim heckgetriebenen XF nicht und selbst auf Kopfsteinpflaster wird die Lenkung nicht stößig.

## 1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Testwagen nach 35,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 der Größe 245/45R18 100Y). 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.

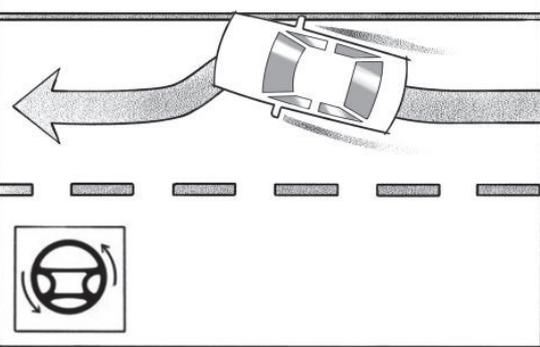
## 1,4 SICHERHEIT

### 0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheitsausstattung des Jaguar XF ist umfangreich, auch wenn speziell die deutsche Premium-Konkurrenz teils noch deutlich mehr zu bieten hat.

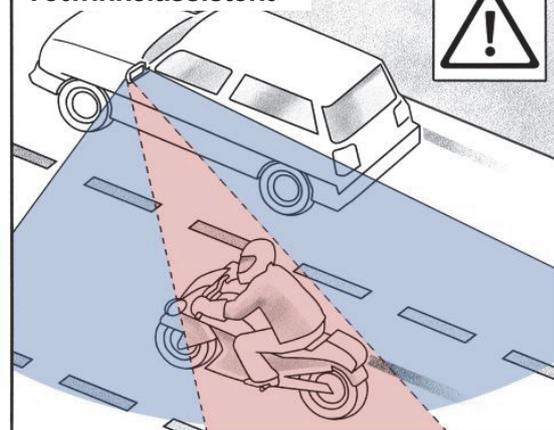
⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das die Reifenluftdrücke im Kombiinstrument anzeigen kann. Ebenfalls zum Serienumfang zählt das Notbremssystem inklusive Kollisionswarnung. Droht eine Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt und bei Bedarf automatisch eine Vollbremsung eingeleitet. So können Auffahrunfälle ganz vermieden oder die Unfallfolgen verringert werden. Wie der Spurverlassenswarner basiert das System auf der serienmäßigen Stereokamera, die an der Windschutzscheibe des XF angebracht ist. Wählt man die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung (nur für Automatikgetriebe), werden die Bremsen bei einer drohenden Kollision bereits auf eine Vollbremsung vorbereitet. Betätigt der Fahrer dann die Bremse, wird automatisch die volle Bremskraft eingesteuert. 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. Der Totwinkelassistent beinhaltet auch eine seitliche Rückfahrüberwachung. Optional kann man den Spurverlassenswarner um einen Spurhalteassistenten erweitern. Dann lenkt der Jaguar beim Überfahren einer Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung wieder zurück in die Fahrbahnmitte. Im Spurhalteassistenten enthalten ist auch ein Aufmerksamkeitsassistent. Recht teuer, aber durchaus eine Empfehlung wert, ist das gegen Aufpreis erhältliche Head-up-Display, das wichtige Fahrinformationen wie die aktuelle Geschwindigkeit oder Navigationsempfehlungen in die Windschutzscheibe projiziert.

#### Spurhalteassistent



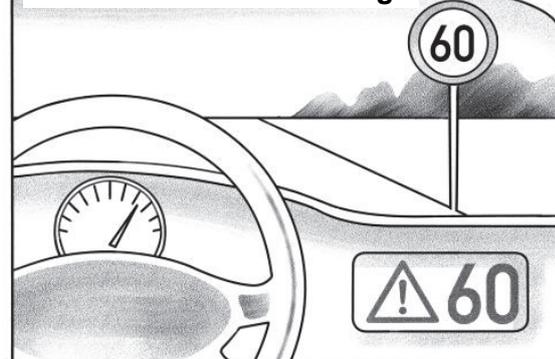
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

#### 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.

#### Verkehrszeichenerkennung



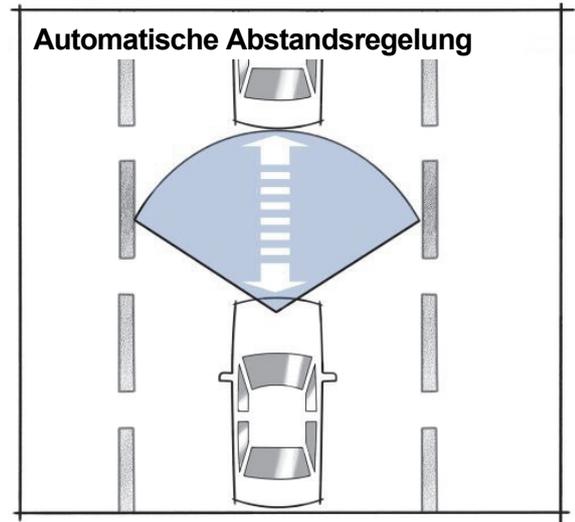
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Ist die optionale Verkehrszeichenerkennung an Bord, werden zusätzlich auch Tempolimits angezeigt. Einen Geschwindigkeitsregler samt -begrenzer bringt der XF 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. Optional gibt es LED-Scheinwerfer samt adaptivem Kurven- sowie separatem Abbiegelicht.

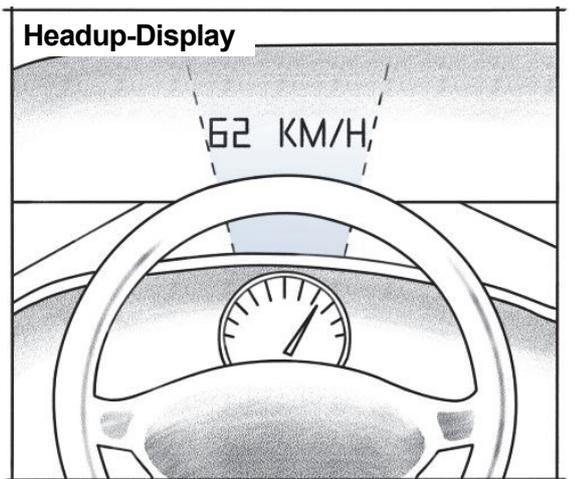
⊖ Runflat-Reifen, Kreuzungs- oder Fußgänger-Notbremsassistenten sind für den Jaguar nicht erhältlich. Auf Rückstrahler oder gar Leuchten in den Türen, die andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit warnen können, haben die Briten ebenfalls verzichtet.

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest überzeugt der Jaguar XF mit einem sehr guten Gesamtergebnis. Die Limousine erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2015). Bei der Insassensicherheit erzielt das Fahrzeug gute 92% der möglichen Punkte. 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 rund 1,85 Meter große Personen. Hinten schützen die Kopfstützen zwar nur Personen bis 1,70 m Größe, allerdings bietet das Dach eine zusätzliche Abstützfunktion. Der Abstand zum Kopf könnte geringer sein, fällt aber noch zufriedenstellend aus. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden erscheint im Display. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Serienmäßig ist der XF 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 Sprechverbindung 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 entrichten.



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.



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.

1,5

## Kindersicherheit

- +** Für die Kindersicherheit erhält das Fahrzeug bei den ADAC Crashtests gute 84% der möglichen Punkte. 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, sodass 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 universeller Kindersitze sämtlicher Altersklassen nicht geeignet. Ohnehin wurde dessen Sitzkontur ungünstig gestaltet; auch die Gurtanlenkpunkte liegen nah zusammen, was eine lagestabile Montage erschwert.

1,8

## Fußgängerschutz

- +** Der XF ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Aufprall im hinteren Bereich angehoben wird. Das reduziert bei einem Unfall die Verletzungsgefahr für einen Fußgänger. Der Lohn sind 80% der möglichen Punkte in diesem Kapitel des ADAC Crashtests.

1,8

## UMWELT/ECOTEST

2,1

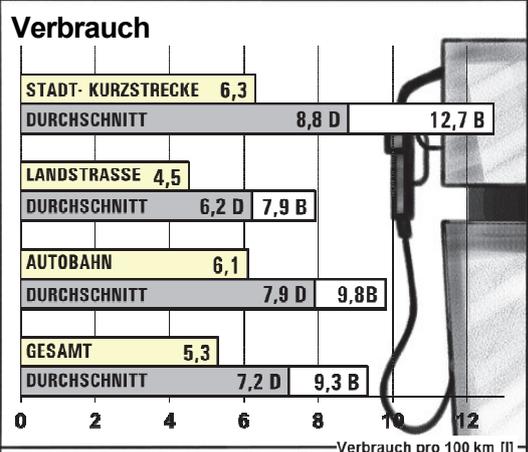
### Verbrauch/CO2\*

- +** Der Verbrauch des Jaguar XF 20d Automatik fällt für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse gering aus. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 169 g/km erhält die Limousine 39 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,3 l/100 km und setzt sich aus 6,3 l innerorts, 4,5 l außerorts sowie 6,1 l auf der Autobahn zusammen.

1,4

### Schadstoffe

- +** Die Schadstoffanteile liegen auf sehr niedrigem Niveau. Dank SCR-Katalysator samt Harnstoffeinspritzung fallen die NO<sub>x</sub>-Werte des XF 20d niedrig aus. Der Lohn sind 46 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt erreicht der XF 20d Automatik 85 Punkte, was vier von fünf Sternen im EcoTest entspricht.



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

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 1,4 Betriebskosten\*

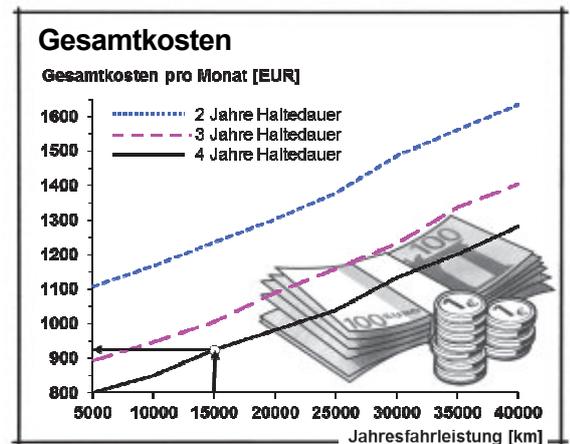
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da der Jaguar recht sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine gute Benotung.

### 2,4 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 hoch. Auch die 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 relativ gering.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 924 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 2,5 Wertstabilität\*

⊕ Für den XF 20d kann ein stabiler Restwertverlauf erwartet werden. Hier punktet Jaguar mit dem exklusiven Markenimage, dem geringen Spritverbrauch und den aktuellen Sicherheitssystemen. Auch die Tatsache, dass die Limousine erst am Beginn ihres Produktlebenszyklus steht, wirkt sich positiv aus.

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

Der Jaguar XF 20d Automatik kostet in der Ausstattungsvariante Prestige mindestens 48.020 Euro. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse geht das geradeso in Ordnung. In der getesteten Ausstattung findet man zwar das ein oder andere Komfort- und Assistenzsystem bereits an Bord, doch verlangt Jaguar für viele Ausstattungen Aufpreis, die in dieser Klasse selbstverständlich sein sollten (z.B. umklappbare Rücksitzlehne oder Einparkhilfe).

### 4,2 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten fallen hoch aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 228 Euro. Sowohl die Einstufungen für die Voll- und Teilkaskoversicherung als auch die der Haftpflicht liegen ungünstig (KH: 21; TK: 27; VK: 26).

2,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die gute Restwertprognose und die niedrigen Betriebskosten sorgen im Klassenvergleich für geringe monatliche Gesamtkosten.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                                 | 35t<br>Automatik | S<br>Automatik | E-Performance | 20d       | 30d<br>Automatik |
|-------------------------------------|------------------|----------------|---------------|-----------|------------------|
| Aufbau/Türen                        | ST/4             | ST/4           | ST/4          | ST/4      | ST/4             |
| Zylinder/Hubraum [ccm]              | 6/2995           | 6/2995         | 4/1999        | 4/1999    | 6/2993           |
| Leistung [kW (PS)]                  | 250 (340)        | 280 (380)      | 120 (163)     | 132 (180) | 221 (300)        |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min      | 450/4500         | 450/4500       | 380/1750      | 430/1750  | 700/2000         |
| 0-100 km/h[s]                       | 5,4              | 5,3            | 8,7           | 8,0       | 6,2              |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]        | 250              | 250            | 229           | 230       | 250              |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 8,3   S          | 8,3   S        | 4,0   D       | 4,3   D   | 5,5   D          |
| CO2 [g/km]                          | 198              | 198            | 104           | 114       | 144              |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK       | 21/26/27         | 21/26/27       | 21/26/27      | 21/26/27  | 21/26/27         |
| Steuer pro Jahr [Euro]              | 266              | 266            | 208           | 228       | 383              |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]      | 1220             | 1310           | 840           | 860       | 1130             |
| Preis [Euro]                        | 62.270           | 68.290         | 41.350        | 42.560    | 61.510           |

#### 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                                       | 132 kW (180 PS)          |
| bei  | 4000 1/min               |
| Maximales Drehmoment                           | 430 Nm                   |
| bei  | 1750 1/min               |
| Kraftübertragung                               | Heckantrieb              |
| Getriebe                                       | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie)                            | 225/55R17                |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>245/45R18Y</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>12,2/11,9 m</b>       |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 229 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 8,1 s                    |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)    | <b>5,1 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>35,4 m</b>            |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe          | 4,3 l                    |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)      | <b>5,3 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>6,3/4,5/6,1 l</b>     |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe      | 114 g/km                 |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)            | <b>169 g/km</b>          |
| Innengeräusch 130 km/h                         | <b>67,2 dB(A)</b>        |
| Länge/Breite/Höhe                              | 4954/1880/1457 mm        |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | <b>2095 mm</b>           |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1760 kg/490 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>405 l/780 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | n.b./2000 kg             |
| Dachlast                                       | 75 kg                    |
| Tankinhalt                                     | 66 l                     |
| Reichweite                                     | <b>1245 km</b>           |
| Garantie                                       | 3 Jahre                  |
| Rostgarantie                                   | 6 Jahre                  |

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten             | <b>87 Euro</b>  |
| Monatliche Werkstattkosten            | <b>71 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                  | <b>156 Euro</b> |
| Monatlicher Wertverlust               | <b>610 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten               | <b>924 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK     | 21/26/27        |
| Grundpreis                            | 48.020 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 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 01.01.2016 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|   |             |
|---|-------------|
| Abbieglicht (inkl. LED-Scheinwerfer)        | 1.550 Euro  |
| Abstandsregelung, elektronisch              | 1.550 Euro° |
| Automatikgetriebe                           | 2.500 Euro° |
| elektronische Dämpferkontrolle              | 1.200 Euro° |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch      | Serie       |
| Fernlichtassistent (inkl. LED-Scheinwerfer) | 2.650 Euro  |
| Head-Up-Display                             | 1.280 Euro  |
| Kurvenlicht (inkl. LED-Scheinwerfer)        | 1.550 Euro  |
| Regen- und Lichtsensor                      | Serie       |
| Reifendruckkontrolle                        | Serie       |
| Spurassistent                               | Serie       |
| Tempomat                                    | Serie       |
| Totwinkelassistent                          | 690 Euro°   |
| Verkehrsschilderkennung                     | 320 Euro°   |
| Xenonlicht                                  | Serie       |

### INNEN

|                                      |                  |
|--------------------------------------|------------------|
| Airbag, Seite hinten                 | nicht erhältlich |
| Airbag, Seite vorne                  | Serie            |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten     | Serie            |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | 180 Euro         |
| Klimaautomatik                       | Serie            |
| Knieairbag                           | nicht erhältlich |
| Navigationssystem                    | 1.100 Euro°      |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar   | 490 Euro°        |

### AUSSEN

|                                 |             |
|---------------------------------|-------------|
| Anhängerkupplung                | 700 Euro    |
| Einparkhilfe hinten (vorn: 400) | 490 Euro°   |
| Lackierung Metallic             | 1.080 Euro° |
| Schiebe-Hubdach                 | 1.250 Euro  |

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,0

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

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