



Jaguar XE D180 S AWD Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Seit der Jahrtausendwende baut Jaguar auch Limousinen der Mittelklasse - zuvor kannte man die Limousinen mit der Raubkatze nur aus der Oberklasse. Nachdem der bis 2009 und noch unter Ford-Ägide gebaute X-Type zunächst ohne Nachfolger blieb, gibt es seit 2015 den XE. Dieser folgt dem klassischen Limousinen-Rezept mit einem längs eingebauten Motor vorn und Hinterradantrieb, wobei es manche Motoren auch oder ausschließlich mit Allradantrieb gibt. Dieser leitet bei Bedarf bis zur Hälfte des Drehmoments an die Vorderräder, ansonsten ist der kleine Jaguar als Hecktriebler unterwegs. So auch beim Testwagen mit dem 180 PS starken Vierzylinder-Diesel, den es für 2.250 Euro weniger auch mit reinem Heckantrieb gibt. Stets verbaut ist eine Achtgang-Wandlerautomatik, die die Gänge meist im Sinne des Fahrers sortiert und fast immer mit angenehmen Schaltvorgängen punkten kann. Das adaptive Fahrwerk des Testwagens wie auch die Lenkung sorgen ganz entsprechend der sportlichen Markenphilosophie für ein direktes, aber nicht unkomfortables Fahrverhalten und Abrollen.

Ganz so emotional ist der Dieselmotor unter der Haube nicht, er ackert aber fleißig und wuchtet den immerhin fast 1,8 Tonnen schweren Testwagen ordentlich voran. Dabei behält er gute Manieren - es gibt aber lauffruhigere Selbstzünder. Zudem ist er nicht wirklich sparsam, denn ein Verbrauch von 6,2 Litern Diesel auf 100 Kilometer im ADAC Ecotest ist im Wettbewerbsumfeld eher hoch.

Insgesamt ist der XE eine sportliche Alternative zu den altbekannten Mittelklasse-Modellen, der man wenig ankreiden kann - der Engländer kostet aber auch so viel wie die üblichen Verdächtigen. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4, BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Volvo S60.

⊕ gutes Platzangebot vorn, gute Serienausstattung, agiles Fahrverhalten

⊖ nicht allzu sparsam, selbstbewusster Grundpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

Familie 3,3

City Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,5

Transport 4,0

Fahrspaß 2,7

€ Preis/Leistung 2,8

Ecotest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Mittelklasse-Jaguar ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, könnte im mittleren und hinteren Bereich aber noch Optimierung vertragen.

Der Innenraum ist ebenfalls gut verarbeitet, allerdings macht das Material an einigen Stellen nicht den besten Eindruck; hier

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,2 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 56-Liter-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 900 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 480 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,8 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive

2,7 Licht und Sicht

Die wichtigsten Hilfsmittel, die das Ein- und Ausparken erleichtern, sind beim XE Serie: Parksensoren vorn und hinten sowie Rückfahrkamera. Das hat die Limousine auch nötig, denn wie bei Limousinen typisch erkennt man das Fahrzeugende gar nicht und auch nach vorn ist das Fahrzeugende nicht direkt im Blickfeld. Niedrige Hindernisse kann man vorn gut, hinten schlecht einsehen. Gegen Aufpreis bekommt man zusätzlich einen Parkassistenten und Kameras für einen 360-Grad-Rundumblick.



Die breiten Dachsäulen und die schmale, relativ hoch ansetzende Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten ein.

und da knarzt es etwas bei Berührung, und auch bei Jaguar verzichtet man in der Mittelklasse auf ein komplett weich geschäumtes Armaturenbrett. Im unteren Bereich ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt. Vorbildlich dagegen: die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern aufgedrückt und offen gehalten - sehr praktisch.

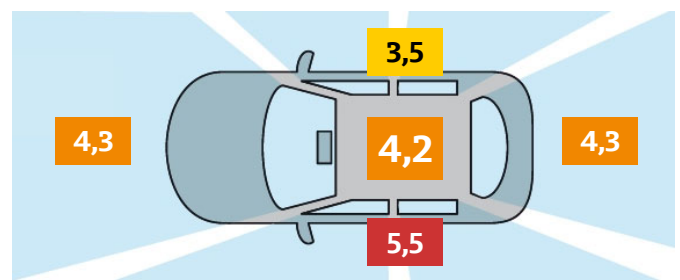
Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar. Für den engen Stadtverkehr nicht so praktisch ist die üppige Außenbreite von 2,09 m (inkl. Außenspiegel), die Fahrzeuglänge ist mit 4,68 m bei der innerstädtischen Parkplatzsuche auch kein Pappenstiel. Der Wendekreis liegt bei 11,7 m, nichts Besonderes für ein Auto der Mittelklasse.

⊖ Der AdBlue-Tank ist mit 16 Litern zwar ordentlich dimensioniert, der Einfüllstutzen ist aber im Kofferraum untergebracht. Dort muss man gut aufpassen, um das Gepäck oder auch die Seitenwandverkleidung nicht zu bekleckern.

Serienmäßig sind automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Letzteren fehlt leider ein asphärischer Bereich, der

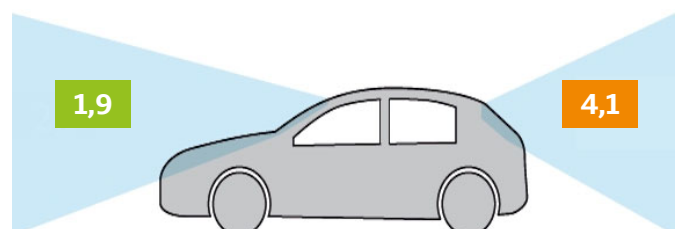
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



den Bereich seitlich neben dem Auto leichter einsehbar machen würde. Neben den serienmäßigen "einfachen" LED-Scheinwerfern gibt es gegen Aufpreis Matrix-LED-Lichter, die ein dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten bieten, der andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann und damit nicht immer komplett abblenden muss. Ein einfacherer Fernlichtassistent, der automatisch ganz abblendet, ist Serie. Die Bremslichter sind immer in

2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Wie bei einer Limousine typisch sind die Sitze eher niedrig montiert, so liegt der Fahrersitz in der untersten Einstellung nur gut 42 cm über der Straße. Dafür sind die Schweller nicht allzu mächtig. Hinten ist der Einstieg nicht besonders breit, vorn hatte der Tester ein Problem mit der Lüftungsdüse neben dem Lenkrad, denn beim unachtsamen Einsteigen bleibt man leicht hängen - schmerzendes Knie inklusive.

Die Türen werden vorn an drei und hinten an zwei Positionen sicher gehalten. Ein schlüsselloses Zugangssystem (Keyless Entry) bietet der XE in der S-Ausstattung optional.

3,7 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst nur etwa 265 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 605 Liter verstauen. Unter dem Kofferraumboden finden zusätzlich etwa 15 Liter Platz.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist nicht wirklich praktikabel, denn die Öffnung ist nicht besonders hoch oder breit, wie man es von einer Stufenhecklimousine kennt.

⊕ Den elektrischen Antrieb für die Kofferraumklappe gibt es optional, in Verbindung mit Keyless Entry kann die Klappe auch über einen Fußschwenk unter die Heckschürze geöffnet werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt.

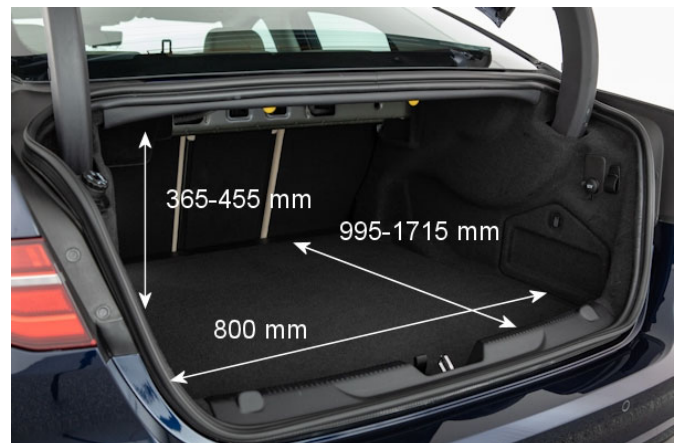
3,0 Kofferraum-Variabilität

Der XE ist nur gegen Aufpreis mit einer dreifach geteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand.

LED-Technik ausgeführt. Vorbildlich: Jaguar bietet immerhin gegen Aufpreis eine Scheinwerferreinigungsanlage an, eine absolute Kaufempfehlung.

Des Weiteren ist einen Rückspiegel im Angebot, der sich auf Knopfdruck in einen Bildschirm verwandelt und den Blick nach hinten anzeigt. Dafür nutzt er die Rückfahrkamera. Praktisch, wenn die Rücksitze mit Erwachsenen belegt und der Blick über den Innenspiegel blockiert ist.

⊖ Jaguar Land Rover verbaut bisher als einziger Hersteller ein System, das die Entfernung des Schlüssels zum Auto misst und dadurch eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer unterbindet. Wir konnten im Test das Fahrzeug mit einem solchen Reichweitenverlängerer aber dennoch öffnen und starten. Es brauchte dafür zumindest einige Versuche, und nach ein paar geglückten Versuchen ging es überhaupt nicht mehr. Weitere Informationen zum Thema Keyless und Diebstahlsicherheit unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 265 l Gepäck fasst der Kofferraum des Jaguar.

Die Ladekante liegt mit 66 cm nicht allzu hoch, auch die innere Stufe von Kofferraumboden zu Ladekante ist mit 7,5 cm nicht störend hoch, vor allem im Vergleich mit anderen Limousinen.

An Verstaumöglichkeiten für Kleinkram mangelt es im Kofferraum des XE. Es gibt keine geschlossenen Fächer oder Netze links und rechts, lediglich zwei Taschenhaken und den kleinen Stauraum unter dem Kofferraumboden.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder auf Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Allerdings sind die Tasten links unten am Armaturenbrett weit außerhalb des Blickfelds des Fahrers. Der Startknopf wie auch der Wählhebel der Automatik sind gut erreichbar. Die Einstellung von Sitzen (serienmäßig elektrisch) und Lenkrad (gegen Aufpreis elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang der Menüs ist üppig, man kann auch viele Infos zum Fahrzeug abrufen. Der 10 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch genug positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind serienmäßig analog ausgeführt, gegen Aufpreis erhält man ein 12,3 Zoll großes Display, das alle wichtigen Infos elektronisch darstellt. In

beiden Fällen sind die "Instrumente" klar gezeichnet und gut ablesbar.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum des XE kann überzeugen, auch wenn die verarbeiteten Materialien nicht an jeder Stelle ein hohes Niveau halten können. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, erfordert aber aufgrund des recht großen Umfangs eine gewisse Eingewöhnungszeit.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimedia-Ausstattung zeigt sich Jaguar großzügig, denn viele Funktionen sind Serie. Beim getesteten XE S fehlt serienmäßig nur das Navigationssystem und das Online Pack, mit dem man für die Insassen einen fahrerseitigen W-LAN-Zugang aufbauen kann. Ab Werk gibt es beim XE S Digitalradio, Anschlüsse für USB- und Klinkenkabel, Bluetooth-Audiostreaming und -Telefonie, mehrere 12-Volt-Steckdosen, Apple CarPlay und Android Auto sowie einen SIM-Karten-Steckplatz. Ein Premium-Soundsystem findet sich in der Optionsliste, ebenso ein noch

teureres High-End-Soundsystem mit 17 Lautsprechern. Der Jaguar bietet auch umfangreiche Online-Funktionen, wie etwa eine Remote-Funktion. Per App kann man dann den Tankfüllstand abrufen oder auch das Auto ver- und entriegeln. Genauso kann man diverse Apps in das Auto laden, wie etwa solche für Wettervorhersage oder Online-Radio. Die Datenverbindung erfolgt je nach Anwendung teils über die eigene SIM-Karte und teils über eine integrierte SIM-Karte. Deren Laufzeit muss man nach drei Jahren kostenpflichtig verlängern.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - der Platz auf dem Fahrersitz reicht für gut 1,95 m große Personen. Das Raumgefühl ist angenehm, aber nicht wirklich großzügig; die hohe Seitenlinie, die dadurch eher schmalen Fensterflächen und die wuchtige Mittelkonsole beeinträchtigen das

Raumgefühl. Ordert man das optionale Panoramadach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und auf Reisen einen tollen Ausblick gen Himmel (natürlich alle Insassen außer dem Fahrer).

3,3 Raumangebot hinten

Genügend Platz gibt es auch noch in Reihe zwei, wenn auch die abfallende Dachlinie die Kopffreiheit einschränkt. Im Fond reicht die Beinfreiheit für 1,85 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind. Über dem Scheitel wird es dagegen ab 1,80 m eng. Das Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und die schmalen Fenster etwas eingeschränkt. Das optionale, große Panoramadach (nicht im Testwagen) reicht nicht ganz bis über die Rückbank, sorgt aber auch dort für mehr Licht.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums ist man in der XE-Limousine recht eingeschränkt. Die Rückbank ist zwar gegen Aufpreis dreigeteilt klappbar, eine Längs- oder eine Neigungsverstellung gibt es aber nicht. Dafür gibt es zahlreiche Ablagemöglichkeiten vorn und hinten, Becherhalter und Türfächer. Die hinteren Becherhalter in der Mittelarmlehne sind arg flach



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

ausgeführt, dafür gibt es zusätzlich ein Fach in der Lehne. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, jedoch beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz ausgekleidet.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Gegen Aufpreis zieht, wie im Testwagen, ein adaptives Fahrwerk in den XE ein. Dieses regelt die Dämpfer entsprechend der jeweiligen Fahrsituation und soll so den Komfort erhöhen. Per Knopfdruck schaltet man in den Dynamic-Modus, in dem sich das Fahrwerk strafft und ein sportlicheres Fahrgefühl ermöglicht. Diesen braucht man im Alltag aber nicht, er ist für die meisten Fahrnaturen zu knochig.

Denn schon im Normal-Modus ist der XE klar ein Sportsfreund. Er zielt ab auf dynamische Fahrer, ohne aber den Komfort über Gebühr zu vernachlässigen. Innerstädtisch rollt er manchmal etwas unbeholfen über Kanaldeckel, auf Landstraße oder Autobahn gefällt die satte Straßenlage jedoch. Bodenwellen werden absorbiert, dennoch schaukelt der Jaguar nicht - gekonnte Abstimmung.

2,2 Sitze

⊕ Im XE S verbaut Jaguar serienmäßig elektrisch einstellbare Sitze, die sich vielfältig, u.a. auch in Höhe und Neigung justieren lassen, auch eine Vierwege-Lordosenstütze ist Serie. Gegen Aufpreis sind darüber hinaus die Sitzflächenlänge und die Lehnenbreite einstellbar, das Paket enthält überdies eine Memoryfunktion. Der Sitzkomfort auf den Seriensitzen ist gut, kann durch die Wahl von einstellbaren Seitenwangen und

einer verlängerbaren Oberschenkelauflage noch weiter verbessert werden. Im Fond geht der Sitzkomfort in Ordnung - zumindest auf den Außensitzen. Diese sind angemessen gepolstert, die Konturierung könnte gerade im Bereich der Lehne aber besser sein. Auch ist der Kniewinkel nicht optimal. Der harte Mittelsitz ist dagegen vor allem am Rücken sehr unbequem.

2,6 Innengeräusch

Jaguar hat den XE ordentlich gedämmt, der Motor bleibt weitgehend dezent im Hintergrund, ist aber durchaus wahrnehmbar. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben im Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 67,1 dB(A) ergibt. Bis etwa 150 km/h kann man sich noch

gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h tadellos.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der XE in S-Ausstattung bietet serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Beschlag- und Luftgütesensor, welche unter anderem die automatische Steuerung der Umluftklappe beeinflusst. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") über das Klimamenü einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und

Beifahrer gemeinsam. Die Sitzheizung kostet vorn wie hinten Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Belüftung für die Vordersitze. Eine Standheizung sowie eine Frontscheibenheizung (über feine Drähte) finden sich auch in der Optionsliste, ebenfalls die getönten Scheiben und eine Luftionisierungsfunktion.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 180 PS und üppige 430 Nm Drehmoment - damit ist der XE an sich ausreichend motorisiert. Allerdings spricht der Motor bei niedrigen Drehzahlen eher träge an, um dann ab etwa 1.800 Touren umso nachdrücklicher anzuschieben - und das bis über 4.000 Kurbelwellenumdrehungen. Unter Volllast braucht unser Testwagen flotte 5,4

Sekunden von 60 auf 100 km/h, auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr klappt locker: In 1,4 Sekunden kommt man von 15 auf 30 km/h. Den Standardsprint von 0 auf Tempo 100 schafft der XE mit Automatik, Allrad und 180 Diesel-PS laut Hersteller in 8,4 Sekunden, bei 222 km/h setzen die Fahrwiderstände dem Tatendrang des Jaguars ein Ende.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel bietet eine ordentliche Laufkultur und ist insgesamt gut gedämmt, die hohen Einspritzdrücke konnten die Ingenieure aber nicht ganz verbergen. Fordert man vom Motor wenig Last, arbeitet er gelassen und zurückhaltend; bei

hoher Last und niedrigen Drehzahlen ist der Motor aber in Sachen Vibrationen und Brummen nicht so zurückhaltend wie manche Premium-Wettbewerber.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Automatik wechselt die Fahrstufen komfortabel, wirkt bisweilen aber recht hektisch. Anstatt herunterzuschalten, wäre das Getriebe oftmals besser beraten, die Fahrstufe zu halten und das kräftige Drehmoment des Dieselmotors zu nutzen. Die acht Gänge sind weit gespreizt, im letzten Gang rotiert die Kurbelwelle bei 130 km/h mit gerade einmal 1.900

Touren und senkt damit Drehzahl und Verbrauch. Alternativ und gegen Aufpreis besitzt der XE groß dimensionierte Schaltwippen, mit denen der Fahrer manuell ins Schaltgeschehen eingreifen kann. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 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.

⊕ 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 Allradlers ist tadellos, bei schlechten Gripverhältnissen sorgt darüber hinaus die serienmäßige Traktionskontrolle samt bedarfsgerechter Verteilung des Drehmoments für ein sicheres Vorankommen.

2,0 Lenkung

⊕ Jaguar hat für die Mittelklasse eine gelungene Lenkung entwickelt. Die Haltekräfte während der Kurvenfahrt passen, man kann den Jaguar präzise durch Kurven zirkeln, egal ob es sich um enge Kehren oder langgezogene Windungen handelt. Auch die wichtige Zentrierung bei höheren Geschwindigkeiten ist gelungen.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der XE D180 S AWD Automatik durchschnittlich 36,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Ergebnis geht in Ordnung, wenngleich heutzutage Bremswege unter 35 m schon zum guten Ton in dieser Klasse gehören. Immerhin ist die Bremsanlage sehr standfest und lässt auch bei hoher Belastung nicht nach. Im Alltag sind Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremsanlage einwandfrei.

2,1 SICHERHEIT






















1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der XE bietet alles, was man von einem modernen Mittelklassefahrzeug erwartet, je nach Ausstattungsvariante muss aber für einiges Aufpreis gezahlt werden. Beim getesteten XE S sind der Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, ein passiver und aktiver Spurhalteassistent sowie ein Notbremssystem serienmäßig. Letzteres wirkt bis 80 km/h. Gegen Aufpreis gibt es noch ein Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten sowie einen Abstandsregeltempomaten. Auch eine Verkehrszeichenerkennung ist optional, die erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen kann man in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen. Für weniger Blickabwendung von der Straße sorgt das aufpreispflichtige Head-up-Display.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der XE mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab, insgesamt kommt er auf volle fünf Sterne (Test 09/2015). Der XE hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind nicht verfügbar. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp 1,85 m große Personen guten Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies nur für knapp 1,70 m große Passagiere. Dort kann aber der Dachhimmel eine zusätzliche, stützende Funktion übernehmen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf ausgelöst.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

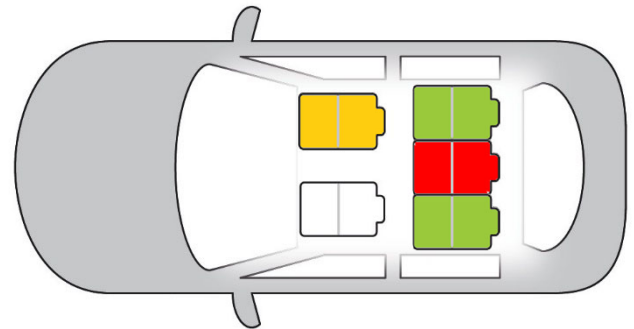
2,4 Kindersicherheit

⊕ Der EuroNCAP Crashtest bescheinigt dem XE mit 82 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank problemlos einbauen. Die äußeren Fondsitze eignen sich dank Isofix samt i-Size-Kennzeichnung gut für Kindersitze aller Altersklassen, auch Angurten klappt einwandfrei. Nur bei hohen Kindersitzen muss man, wie auch beim Beifahrersitz, aufpassen, weil sich die Kopfstützen nicht ohne weiteres demontieren lassen - es empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Sitzprobe. Der Beifahrersitz ist auch für rückwärts gerichtete Kindersitze zugelassen, weil sich die Airbags über das Menü deaktivieren lassen. Auf Isofix muss man aber verzichten. Ist ein besonders raumgreifender Kindersitz wie etwa eine Babyschale mit Base und Stützfuß verbaut, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben.

⊖ Auf dem mittleren Fondsitz darf man laut Anleitung keine Kindersitze befestigen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Bei der Fußgängersicherheit schneidet der XE recht gut ab, er erzielt 81 Prozent der erreichbaren Punkte. Nur die Vorderkante der Motorhaube und der Übergang zur Windschutzscheibe haben einige harte Stellen. Die aktive

Motorhaube hilft zudem, dass Fußgängerunfälle möglichst glimpflich ablaufen. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung hat der Engländer serienmäßig an Bord.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Ecotest-Kraftstoffverbrauch des 180 PS starken Turbodiesels im XE mit Allradantrieb und obligatorischer Automatik beträgt 6,2 l pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 196 g pro km, die nur noch für 18 von 60 möglichen Punkten reicht. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 7,2 l, außerorts von 5,3 l und auf der Autobahn von hohen 6,8 l pro 100 km ermittelt.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Ein SCR-Kat senkt die Stickoxid-Emissionen innerorts und außerorts deutlich unter die Grenzwerte. Nur im aufgrund des hohen Volllastanteils sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest steigen die Partikelwerte leicht an. Das gibt ein paar Punkte Abzug, die verbleibenden 47 von 50 Zählern sind aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt kommt der

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

XE D180 AWD zusammen mit den CO₂-Zählern auf 65 Punkte und erhält damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den XE S D180 AWD liegt bei mindestens 45.940 Euro. Ein selbstbewusster Preis, der den XE voll in die Riege der anderen Premium-Anbieter einreicht. Als Argument für den hohen Kaufpreis müssen eine gute Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie das besondere Image von Jaguar erhalten. Um eine wirklich umfassende Ausstattung zu

haben, muss man aber tiefer ins Portemonnaie greifen. So kommt der Testwagen mit umfangreicher, aber bei weitem nicht vollständiger Ausstattung bereits auf 61.250 Euro. Die Kfz-Steuer beträgt 326 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufung bei den Versicherungen ist recht hoch (Haftpflicht Klasse 19, Teilkasko Klasse 24 und Vollkasko Klasse 26).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XE P250 S Automatik	XE P300 S AWD Automatik	XE D180 S Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/1999
Leistung [kW (PS)]	184 (250)	221 (300)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	365/1300	400/1500	430/1750
0-100 km/h [s]	6,5	5,7	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	19/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	43.271	48.876	42.589

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	430 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.678/1.967/1.425 mm
Leergewicht/Zuladung	1.685/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	343/549 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	England, Halewood

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/5,3/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	163 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.770/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/605/605 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	102 Euro
Fixkosten	164 Euro	Wertverlust	551 Euro
Monatliche Gesamtkosten	940 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	326 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/24		
Basispreis XE D180 S AWD Automatik	44.782 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.250 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.600 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	750 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.300 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	570 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/570 Euro° (Paket)
Head-up-Display	900 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	500 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.300 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	500 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	750 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/500 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro° (Paket)/380 Euro°
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	430 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung abnehmbar oder elektrisch	ab 750 Euro
Metalllackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,8
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	2,1
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,3	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	2,4	Schadstoffe	1,3
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,0		

Stand: März 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.