



Jaguar F-Pace 20d Prestige AWD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Bislang stand die Marke Jaguar ausschließlich für elegante Limousinen und sportliche Coupés, jetzt betreten die Briten mit dem F-Pace erstmals das Feld der SUV. Optisch ist der F-Pace durchwegs gelungen, neben dem dynamisch gezeichneten SUV sehen die meisten Konkurrenten ziemlich plump und grobschlächtig aus. Zum Test trat der Jaguar mit dem 180 PS starken Basis-Diesel an, der trotz knapp 1,9 Tonnen Gewicht für gute Fahrleistungen sorgt. Der Testverbrauch liegt bei 6,6 l/100 km, was im Konkurrenzumfeld durchaus in Ordnung geht. Mit seinem kernigen Ton und der mäßigen Laufkultur mag der Selbstzünder nicht so recht zum eleganten Jaguar passen, eines der potenten Sechszylinder-Triebwerke ist hier die bessere Wahl. Auch in puncto Fahrwerk schneidet der F-Pace nur durchschnittlich ab. Während der Federungskomfort unter dem spröden Ansprechverhalten leidet, verhagelt im Ausweichtest die zu rigide ESP-Abstimmung dem F-Pace ein gutes Ergebnis. Besser sieht es da bei der Sicherheits- und Konnektivitätsausstattung aus, hier befindet sich der Brite jeweils auf dem Stand der Technik. Der Innenraum versprüht durchaus nobles Flair, bei genauerem Hinsehen ist die Materialqualität an einigen Stellen für ein 52.100 Euro teures Premium-SUV jedoch enttäuschend. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, BMW X3, Lexus NX, Mercedes GLC, Porsche Macan.








- + gute Fahrleistungen, Xenon-Scheinwerfer serienmäßig, umfangreiche Sicherheitsausstattung, gute Konnektivität
- umständliche Bedienung, teils enttäuschende Materialqualität, rustikaler Dieselmotor, schlechtes Abschneiden im ADAC Ausweichtest

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,3
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

Während die Karosserie abgesehen von wenigen kleineren Nachlässigkeiten sehr sorgfältig verarbeitet ist, kann die Verarbeitungsqualität im Innenraum allenfalls zufriedenstellen. Die Auswahl der verwendeten Materialien im Interieur ist für ein Premium-Fahrzeug - und dies beansprucht eine Marke wie Jaguar zweifellos - teils regelrecht enttäuschend. Das Armaturenbrett und die Türen sind nur im oberen Bereich geschäumt, und das auch nur dünn. Zudem sieht der Kunststoff speckig aus und fühlt sich ähnlich an

3,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Als Zugfahrzeug eignet sich der F-Pace 20d Automatik erstklassig. Bis zu 2,4 t darf der Brite ziehen (gebremster Hänger), bei ungebremsten Hängern sind immerhin 750 kg möglich. Auch die Stützlast ist mit 120 kg sehr üppig bemessen, damit lassen sich selbst zwei schwere E-Bikes auf einem Fahrradträger transportieren.

3,1 Licht und Sicht

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der SUV-typisch hohen Sitzposition sehr gut. Auch die serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer überzeugen, sie sorgen nachts für eine sehr gute Ausleuchtung. Wer die Nachtsicht weiter verbessern möchte, muss zu den

wie Hartplastik. Die Instrumentenhutze aus kratzempfindlichem Kunststoff setzt dem Sparwillen der britischen Controller die Krone auf. Da hilft es auch wenig, dass der F-Pace an anderen Stellen sehr wertig wirkt (mit Stoff verkleidete Dachsäulen, Filz zwischen Seitenscheiben und Türrahmen). Auch der Unterboden macht einen guten Eindruck. Er wirkt aufgeräumt, ist größtenteils verkleidet und sorgfältig mit Korrosionsschutz versehen.

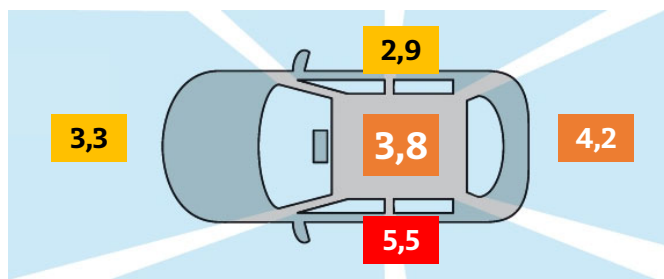
⊖ Der F-Pace ist ein stattliches SUV, besonders die Breite von knapp 2,18 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) dürfte manchem Fahrer auf verengten Fahrbahnen oder im Parkhaus den Schweiß auf die Stirn treiben. Ein Wendekreis von über zwölf Metern macht die Großkatze dabei nicht wendiger.

optionalen Voll-LED-Scheinwerfern greifen. Dann nämlich bietet der Brite Funktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht sowie einen Fernlichtassistenten.

⊖ Um die Übersichtlichkeit ist es ebenso wie um die Rundumsicht nicht sonderlich gut bestellt. Während die Übersicht nach vorn unter dem nicht einsehbaren Ende der Motorhaube und hinten unter der weit entfernten Heckscheibe leidet, wird die Sicht aus dem Fahrzeug besonders durch die voluminösen A- und D-Säulen eingeschränkt. Gegenstände vor oder hinter dem F-Pace werden aufgrund der hohen Abschlusskanten erst in recht weiter Entfernung sichtbar.

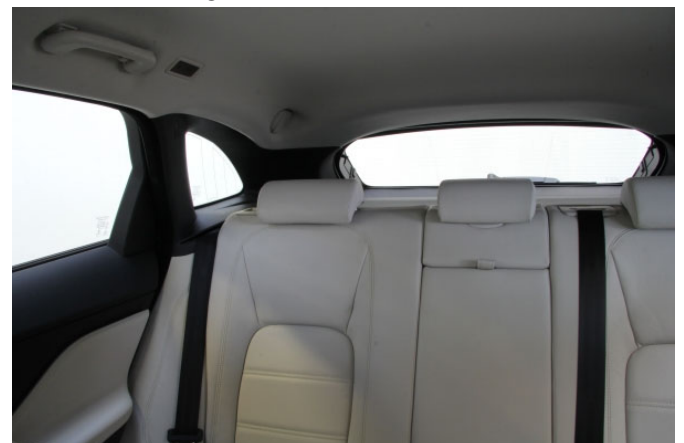
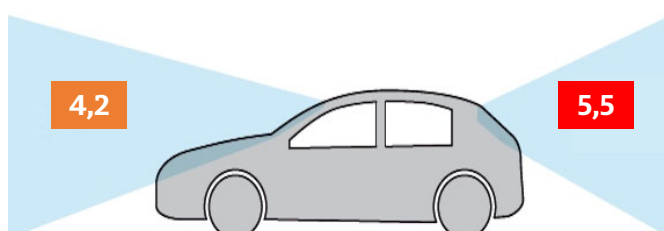
Rundumsicht

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.



Aufgrund der breiten Dachsäulen und des hohen Hecks ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt. Die aufpreispflichtige Heckkamera ist deshalb sehr empfehlenswert.

⊖ Immerhin verbaut Jaguar serienmäßig Parksensoren in der Heckschürze, die beim Rückwärts-rangieren eine große Hilfe sind. Gegen Aufpreis sind für den Briten zudem Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera sowie ein 360-Grad-Kamerasystem zu haben. Für einen automatisch

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn wie hinten vor allem dank der erhöhten Sitzflächen recht bequem. Allerdings haben der sehr hohe Schweller vorn sowie der wuchtige Radlauf hinten Punktabzüge zur Folge. Die Funkfernbedienung bietet neben den üblichen Tasten zum Öffnen und Schließen auch je eine Taste zum Aktivieren der Fahrzeugbeleuchtung sowie einen Panikknopf, der die Alarmanlage aktiviert. Weltpremiere feiert im F-Pace ein von Jaguar "Active Key" getauftes Armband, das gegen Aufpreis zu haben ist. Der Fahrer kann den Wagen mit dem Armband verschließen und den deaktivierten Schlüssel dabei im Fahrzeug lassen - praktisch, wenn man etwa Sport

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Obwohl der F-Pace aufgrund der schrägen Heckscheibe einiges an Volumen verschenkt, kann sich der Gepäckraum dennoch sehen lassen. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen fasst der Kofferraum 410 l, bis unters Dach sind es gar 615 l - dann passen alternativ zwölf Getränkekisten hinein. Klappt man die Lehnen um, schluckt der Gepäckraum maximal 1.400 l.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Mit Ausnahme der recht hohen Ladekante lässt sich der Kofferraum des F-Pace ordentlich beladen. Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, durch die sich auch sperrige Gegenstände einladen lassen. Allerdings verschmälert sich die Öffnung im oberen Bereich und lediglich der vordere Teil der Gepäckraumabdeckung klappt bei geöffneter Heckklappe nach oben. Ladekante und -boden befinden sich annähernd auf einem Niveau und bei umgeklappten

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar und lassen sich entweder vom Fond oder gegen Aufpreis vom Kofferraum aus entriegeln. Praktische Ablagefächer findet

abblendenden Innenspiegel verlangt Jaguar Aufpreis - das ist in dieser Preisklasse dreist. Wird die Warnblinkanlage aktiviert, lässt sich die Fahrtrichtung - etwa beim Abschleppen - leider nicht mehr anzeigen.

treiben und den sperrigen Schlüssel nicht bei sich tragen möchte.

⊖ Das im Testwagen enthaltene schlüssellose Zugangssystem funktioniert problemlos und komfortabel, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.



Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum des F-Pace von klassenüblicher Größe.

Lehnen ergibt sich eine nahezu ebene Fläche - beides erleichtert das Be- und Entladen. Gegen Aufpreis ist eine elektrisch betätigte Heckklappe mit Gestensteuerung (Fußbewegung unter den Stoßfänger) zu haben.

man im Gepäckraum zwar nicht, Taschenhaken, ein Schienensystem für die Zurrösen (optional) sowie ein Gepäcknetz helfen dabei, für Ordnung zu sorgen.

2,7 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Jaguar bündelt die meisten Funktionen in einem Touchscreen, der im Falle des Testwagens 10,2 Zoll groß ausfällt (Serie 8 Zoll). Die Darstellung ist hochauflösend und der Bildschirm reagiert sensibel auf Berührung, somit ist auch Wischen und Scrollen, wie man es vom Smartphone gewohnt ist, problemlos möglich. Einen praktischen Drehregler für diese Funktionen vermisst man im Alltag dennoch, da er die Handhabung speziell während der Fahrt deutlich erleichtern würde. Die Bedienoberfläche des "In-control Touch" genannte Bediensystems besitzt großflächige Kacheln, mithilfe derer man zum jeweils gewünschten Menüpunkt gelangt. Der Bildschirm ist zwar gut erreichbar, führt aufgrund der recht tiefen Position aber zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Nach einer gewissen Eingewöhnung geht die Bedienung gut von der Hand. Umständlich ist allerdings die Bedienung der Klimatisierung. Um die Luftverteilung oder etwa die Stärke der Sitzheizung zu ändern, muss man die Funktion per Tastendruck anwählen und anschließend mithilfe des Touchscreens anpassen. Der Testwagen war zudem mit dem 12,3 Zoll großen Instrumentendisplay ausgestattet, das die konventionellen Rundinstrumente samt Kombiinstrument ersetzt. Es bietet dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Designs, auch die Navikarte lässt

sich großformatig darstellen. Nachts fällt negativ auf, dass sowohl der Lautstärkereger in der Mittelkonsole, die Schalter zum Verstellen der Spiegel als auch die Lüftungsregler unbeleuchtet sind.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können nicht vollends überzeugen. Hier kann der F-Pace das zuletzt von Jaguar gezeigte hohe Niveau nicht einhalten. Die Funktionalität trübt das zu tief angeordnete Display des Incontrol Touch-Bediensystems.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Konnektivität zeigt sich der neue Jaguar F-Pace gut aufgestellt. Serienmäßig ist er mit dem "InControl Touch" genannten Infotainmentsystem ausgestattet, zu dessen Umfang neben einem Radio samt vier USB- (vier Stück) und AUX-Anschluss auch eine Bluetooth-Anbindung zählen. Wer zusätzliches Geld in die Hand

nimmt, kann den F-Pace umfangreich aufrüsten. Ob Navigationssystem, Online-Dienste, WLAN-Hotspot, TV-Empfang oder ein High-End-Soundsystem mit 17 Lautsprechern - die Aufpreisliste lässt kaum einen Wunsch offen.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot in der ersten Sitzreihe ist gut. Fahrer und Beifahrer haben ausreichend Bewegungsfreiheit und fühlen sich trotz der wuchtigen Mittelkonsole keinesfalls

beengt untergebracht. Bis knapp 1,90 m große Fahrer finden hinter dem Steuer ausreichend Platz.

2,8 Raumangebot hinten

Auch im Fond finden Mitfahrer bis zu einer Größe von 1,90 m genügend Platz vor. Das Raumgefühl leidet etwas unter der hohen Seitenlinie und den recht schmalen Fensterflächen.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze sind dreigeteilt klappbar, gegen Aufpreis lässt sich die Neigung der Lehnen elektrisch verstellen. Vorn finden sich zahlreiche praktische Ablagen, hinten findet man zumindest zwei Becherhalter sowie Lehnentaschen vor. Das Handschuhfach ist klein geraten, zudem ist es weder abschließ- noch klimatisierbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Der Testwagen war mit dem Standardfahrwerk ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es auch adaptive Dämpfer. Diese sind durchaus eine Überlegung wert, da der Federungskomfort mit den konventionellen Dämpfern nicht recht überzeugen kann. Die Abstimmung geriet recht straff, ein besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten steifbeiniges Ansprechverhalten ist daher die Folge. Auch auf Belägen mit feinen Unebenheiten kommt der Aufbau nicht zur

Ruhe, die Insassen sind ständig in Bewegung. Bei höheren Geschwindigkeiten agiert die Federung etwas sensibler, neigt bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten jedoch zum Stuckern. Kopfsteinpflaster dringt hingegen nur gut gedämpft zu den Passagieren durch und auch hohe Unebenheiten wie etwa Geschwindigkeitshügel werden dank der langen Federwege gut geschluckt.

2,7 Sitze

Der Testwagen hatte elektrisch verstellbare Sitze samt in Höhe und Intensität elektrisch verstellbarer Lordosenstützen an Bord (beides optional). Bereits in der zweithöchsten Ausstattung Prestige sind Lederbezüge Serie. Auf den Sitzen lassen sich auch lange Strecken entspannt abspulen, der Seitenhalt ist aufgrund des rutschigen Leders sowie der

mäßigen Konturierung allerdings nicht sonderlich ausgeprägt. Die Sitzposition vorn ist recht bequem, leidet aber etwas unter der nicht verstellbaren Mittelarmlehne sowie der dünn gepolsterten Armauflage in der Tür. Hinten sitzt man naturgemäß nicht ganz so komfortabel, da die Rückbank kaum konturiert ist.

2,9 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Inneren ist durchschnittlich hoch. Bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel 68,6 dB(A). Während die Windgeräusche auch bei höheren

Geschwindigkeiten nicht überdurchschnittlich hervortreten, ist der Dieselmotor bei niedrigen Geschwindigkeiten vergleichsweise präsent.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der F-Pace ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, optional gibt es auch eine Vier-Zonen-Variante. Doch nicht nur für die heißen Tage ist der Jaguar auch dank der optional belüftbaren Sitze gut gewappnet, auch für die kalte Jahreszeit ist das SUV -

zumindest gegen Aufpreis - bestens gerüstet: Optional sind eine Lenkradheizung, beheizbare Sitze vorn und hinten außen, eine beheizbare Frontscheibe sowie eine Standheizung zu haben.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel stellt die Einstiegs-motorisierung im F-Pace dar. Mit 180 PS und einem maximalen Drehmoment von stattlichen 430 Nm ist man damit bereits vollkommen ausreichend motorisiert, auch wenn zu einem Jaguar besser einer der beiden kraftvollen Sechszylinder-Motoren passt. Den Überholvorgang von 60

auf 100 km/h erledigt der Brite in flotten sechs Sekunden, auch beim Anfahrverhalten (gemessen von 15 auf 30 km/h) schneidet der F-Pace gut ab - hier ist das reaktionsschnelle Automatikgetriebe von Vorteil. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 8,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 208 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der von Jaguar eigens entwickelte Zweiliter-Turbodiesel ist ein rauer Geselle. Vibrationen sind im Lenkrad und der Pedalerie deutlich zu spüren, dafür verkneift sich der Brite störendes Dröhnen. Der Vierzylinder-Motor entfaltet seine

Kraft recht homogen. Bereits bei niedrigen Drehzahlen tritt er ordentlich an, oberhalb von 3.500 Touren lässt die Drehfreude jedoch merklich nach.

1,9 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist im F-Pace 20d ein manuelles Sechsgang-Getriebe verbaut, der Testwagen hatte die optionale Achtstufen-Automatik von ZF an Bord.

⊕ 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

mit gerade einmal 2.000 Touren und senkt damit Drehzahl und Verbrauch. Bedient wird das Automatikgetriebe über einen Drehschalter auf der Mittelkonsole, der beim Starten des Motors automatisch aus- und beim Abstellen wieder einfährt. Die Bedienung bedarf etwas der Gewöhnung, beim Anwählen des Rückwärtsganges landet man leicht in der Parkstufe. Alternativ besitzt der F-Pace Lenkradtasten, mit denen der Fahrer manuell ins Schaltgeschehen eingreifen kann.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Bleibt man dem Grenzbereich fern, fährt sich der F-Pace für ein SUV erfreulich agil. Die Karosseriebewegungen halten sich angenehm in Grenzen, Lastwechselreaktionen sind dem Briten weitgehend fremd. In forsch durchfahrenen Kurven kann der Brite das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 1,9 Tonnen jedoch nicht verhehlen und schiebt früher als erwartet über die Vorderräder, ehe das ESP nachdrücklich eingreift.

⊕ Die Traktion ist dank des Allradantriebs sehr gut, selbst auf rutschigem Untergrund kommt der F-Pace stets sicher voran. Grundsätzlich ist der F-Pace mit Hinterradantrieb unterwegs, im Bedarfsfall schickt der vollvariable Allradantrieb bis zu 50 Prozent der Antriebskraft an die Vorderräder. Auch am Geradeauslauf

gibt es wenig zu kritisieren, selbst bei Spurrinnen hält der Brite die Spur.

⊖ Im ADAC Ausweichtest schneidet der F-Pace enttäuschend ab. Zwar preist Jaguar den F-Pace als besonders fahrdynamisches SUV an, davon merkt man im Ausweichtest allerdings nichts. Der erste Lenkbefehl zum Ausweichen wird zwar noch spontan in eine Richtungsänderung umgesetzt, beim Versuch, das Hindernis zu umfahren, greift das ESP aber so rigide ein, dass das linke Vorderrad blockiert und der Jaguar in der Folge unkontrolliert geradeaus und somit in den Gegenverkehr schiebt. Ein kontrolliertes Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur ist dadurch nicht möglich.

2,2 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung fühlt sich angenehm an und vermittelt dem Fahrer ein ordentliches Maß an Rückmeldung. Der Kraftaufwand hat ein passendes Niveau und mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Übersetzung zudem vergleichsweise direkt - die Lenkarbeit besonders im Stadtverkehr hält sich somit in Grenzen.

1,8 Bremse

⊕ Trotz des hohen Fahrzeuggewichts verzögert der Jaguar F-Pace im Notfall vehement. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das 1,9 Tonnen schwere SUV bereits nach 33,2 m - ein guter Wert. Die Bremse zeigt dabei auch bei hoher Belastung keinerlei Ermüdungserscheinungen und lässt sich zudem gut dosieren.

2,5 SICHERHEIT























1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto aktive Sicherheit kann der neue F-Pace überzeugen. Der Brite ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung und Kollisionswarnung, einem Spurverlassenswarner sowie einem direkt messenden Reifendrucksystem ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet der Jaguar zudem einen Abstandsregeltempomaten inklusive Stauassistent, einen Spurwechselassistenten, einen Spurhalteassistenten samt Müdigkeitswarner sowie ein Head-Up-Display.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest-Ergebnis gemäß Euro NCAP lag zur Veröffentlichung des Testberichts nicht vor. Der F-Pace ist mit Front- und Seitenairbags für die vorderen Passagiere sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Seitenairbags für die Fondinsassen sind ebenso wenig zu haben wie eine Multikollisionsbremse. Während die vorderen Kopfstützen auch für großgewachsene Personen weit genug herausziehbar sind, gilt dies für die recht kurz geratenen Fondkopfstützen leider nicht.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	optional
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht verfügbar
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht verfügbar
	Ausweichassistent	nicht verfügbar
	Notfallassistent	nicht verfügbar
	Ausstiegswarnung	nicht verfügbar
	Müdigkeitswarner	optional
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht verfügbar
	Reifendruck-Kontrollsystem	nicht verfügbar

3,0 Kindersicherheit

Laut Betriebsanleitung eignen sich alle Sitze für die Montage von Kindersitzen. Die beiden äußeren Fondsitze sind mit einem Isofix-System samt Ankerhaken sowie iSize-Kennzeichnung und Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet. Für die Montage hoher Kindersitze müssen die Kopfstützen demontiert werden, was laut der Bedienungsanleitung zwar möglich ist, aber nur sehr schwer von der Hand geht. Zudem sind die Anlenkpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut. Der Beifahrerairbag lässt sich über den Bordcomputer deaktivieren, dann kann auch auf dem Beifahrersitz ein rückwärts gerichteter Kindersitz mit dem Gurt befestigt werden.

3,1 Fußgängerschutz

SUV schneiden beim Fußgängerschutz aufgrund der massiven Fahrzeugfront in der Regel nicht sonderlich gut ab.

3,9 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO2

⊖ Für ein großes SUV fällt der Testverbrauch mit 6,6 l/100 km zwar nicht übermäßig hoch aus, absolut gesehen ist der Verbrauch jedoch recht hoch. Die CO₂-Bilanz beträgt 206 g/km, was 15 Punkte in diesem Kapitel bedeutet.

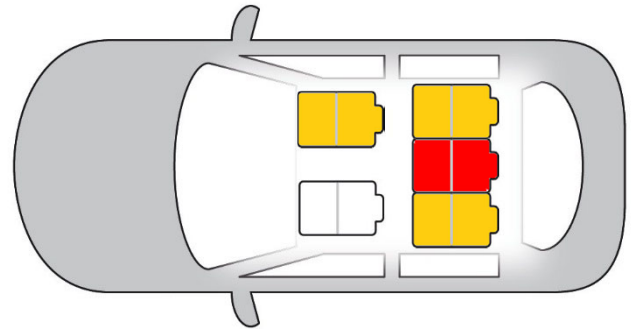
3,3 Schadstoffe

Der Jaguar F-Pace 20d besitzt ein SCR-System zur Senkung der NO_x-Emissionen. Dennoch steigen diese besonders auf dem anspruchsvollen Autobahn-Abschnitt stark an. Die übrigen Schadstoffwerte sind hingegen erfreulich niedrig.

Insgesamt erreicht das SUV so 42 Punkte und zwei Sterne im EcoTest.

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)

Eine aktive Motorhaube hat der F-Pace nicht zu bieten, dafür allerdings einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

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

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

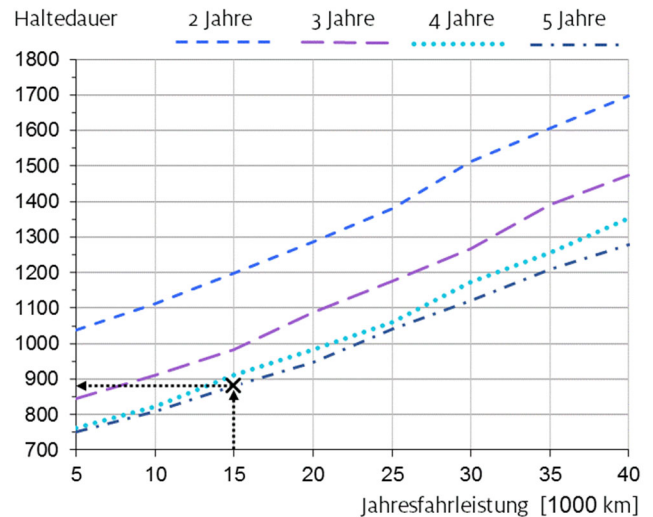
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den F-Pace 20d Prestige AWD Automatik beträgt happige 52.100 Euro. Doch nicht nur bei der Anschaffung, auch im Unterhalt kommt der Brite nicht gerade billig. Die Typklassen sind durchwegs hoch eingestuft (KH: 21; VK: 27; TK: 27), auch die jährliche Abgabe an den Fiskus für die Kfz-Steuer liegt mit 278 Euro recht hoch. Erfreulich niedrig sind allerdings die Werkstattkosten. Bei der Fahrzeuggarantie zeigen sich die Briten im Vergleich zur deutschen Premium-Konkurrenz vergleichsweise spendabel - drei Jahre ohne Kilometerbegrenzung sind ein Wort. Die Garantie gegen Durchrostung fällt mit lediglich sechs Jahren hingegen eher mau aus. Nach 26.000 km oder einem Jahr ist ein Ölwechsel nötig, nach spätestens 34.000 km oder zwei Jahren empfiehlt Jaguar eine Inspektion.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 881 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	35t Pure AWD Automatik	35t S AWD Automatik	20d Pure	30d Pure AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2995	4/1999	6/2993
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	280 (380)	132 (180)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/4500	460/4500	430/1750	700/2000
0-100 km/h [s]	5,8	5,5	8,9	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	209	241
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,9 S	8,9 S	4,9 D	6,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	209	209	129	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/27	22/28/27	21/27/27	22/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	288	288	258	413
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1112	1278	804	1017
Preis [Euro]	60.100	76.350	43.500	58.800

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-Haftpf.
 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, Euro6, 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	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,69 m ² /0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/60R18
Länge/Breite/Höhe	4.731/1.936/1.652 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/685 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 /2400 kg
Stützlast/Dachlast	120/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/6 Jahre
Produktion	England, Solihull

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	255/55R19W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5 111W
Wendekreis links/rechts	12,15/12,05 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/5,8/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	172 g/km(WTW* 206 g/km)
Reichweite	905 km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	1880/580 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/795/1400 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	169 Euro	Wertverlust	538 Euro
Monatliche Gesamtkosten	881 Euro		
Steuer pro Jahr	278 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/27		
Basispreis F-Pace	52.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.035 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.640 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	1.306 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/1.530Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.153 Euro
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	1.153 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.224 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	408 Euro°/Serie
Parklenkassistent	765 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	428 Euro°/1.224 Euro
Head-Up-Display	1.561 Euro
Verkehrszeichenerkennung	275 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	1.020 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.224 Euro
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	663 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/2.657 Euro°/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 816 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	184 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	388 Euro°/775 Euro
Lenkradheizung	255 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne dreiteilig umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 714 Euro
Metalliclackierung	918 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.224 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Januar 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl