



Die englische Option

Autoflotte-Test | Nach F-Pace und XE ist der XF derzeit Jaguars dritt wichtigstes Flottenauto. Der mittlere Diesel eignet sich dabei hervorragend für Langstreckenfahrten.

— Jaguar hat einen Lauf: Um 148 Prozent stiegen die Flottenzulassungen der Engländer 2016 in Deutschland, insgesamt 2.414 neue Limousinen, Sportwagen und SUVs der Marke fanden von Januar bis Dezember letzten Jahres einen Flottenkunden. Nach F-Pace und XE steht der XF an dritter Stelle des markeninternen Rankings. Die zweite Generation der Business-Limousine kam im ersten vollen Verkaufsjahr auf 478 Flottenexemplare und damit auf 193 mehr als im Vorjahr.

Das Testauto | Unser allradgetriebener XF 20d mit 180 PS fuhr als Sondermodell British Design Edition vor. Die Variante basiert auf dem R-Sport und kostet 56.765 Euro. Zusätzlich zur Basis gibt es Gimmicks wie einklappbare Außenspiegel, Sportsitze, 20-Zöller, LED-Scheinwerfer, Panoramadach oder das Incontrol-Touch-Pro-Paket 1 mit Navigation, 380-Watt-Soundsystem und volldigitalem 12,3-Zoll-HD-TFT-Instrumentendisplay. Außerdem das Winterpaket mit beheizbarer Frontscheibe, beheizbaren Scheibenwaschdüsen und warmen Vorder- und Rücksitzen. So soll der Kunde laut Jaguar gegenüber dem Serienmodell über 5.462 Euro sparen. Kehrseite: Mit Ausnahme der Außenfarbe ist keine weitere Option wählbar. Immer mit dabei ist Jaguar Care inklusive drei Jahren Garantie und Wartungsleistungen.

Karosserie | Jaguar heißt muskulöses Design mit flacher, coupéhafter Silhouette. Da macht der XF keine Ausnahme. Die zu großen Teilen aus Aluminium gefertigte Karosserie steht breit und dynamisch auf der Straße, setzt quasi zum Sprung an. Schön für Fahrer und Passagiere: Trotz sportlichem Äußeren bietet der Business-Jaguar genug



Fotos: Christian Frederik Merentz/Autoflotte

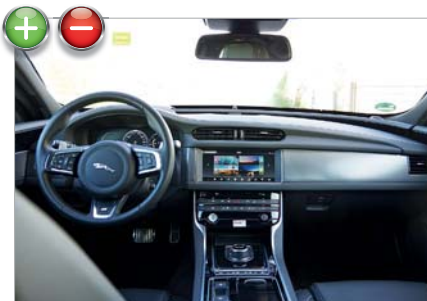
Muskulös | Jaguar hat mit dem neuen XF eine dynamische Limousine auf die Räder gestellt. Dennoch lässt der 5er-Gegner Fahrern und Passagieren ausreichend Platz

Platz. Die flachen A-Säulen und das nach hinten abfallende Dach schränken das Raumgefühl weder subjektiv noch objektiv ein. Für normal große Fondpassagiere bleibt selbst dann genug Platz für Kopf und Knie, wenn sie ein 1,80-Meter-Fahrer kutschiert. Der hat dank breiter A- und B-Säulen allerdings mit schlechter Rundumsicht zu kämpfen. Der Kofferraum dagegen erweist sich schon im Standardformat mit 540 Litern als gut nutzbar, die Luke lässt ohne Probleme auch große Koffer passieren.

Interieur | Im XF-Innenraum dominiert die Horizontale. Das Armaturenbrett zieht sich nicht nur gefühlt sehr in die Breite, dasselbe gilt für den Acht-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems Incontrol Touch Pro. Wie die volldigitale Instrumentierung, die je

nach gewähltem Modus in verschiedenen Designs erscheint, ist auch er jederzeit gut ablesbar. Der Qualitätseindruck im Interieur ist dagegen gemischt: So wirkt das verwendete Leder hochwertig und überzeugt mit angenehmer Haptik, andere Materialien können da nicht mithalten. So genügen die Kunststoffe nicht immer den gehobenen Ansprüchen verwöhnter Premiumkunden.

Antrieb | Mit dem 180 PS starken XF 20d führen wir die Selbstzünder-Mittelklasse der Baureihe. Wer mit weniger Pferden auskommt, wählt den 163 PS starken XF E-Performance, Sechszylinder-Komfort bietet der XF 30d mit 300 PS. Für den Top-Diesel sprechen sicherlich gute Gründe, ob man ihn im Business-Alltag aber wirklich braucht, ist fraglich. Zwar hört man dem 20d an, dass er



Licht und Schatten | Schickes Cockpit, aber die Materialien dürften teilweise hochwertiger wirken



Wenig Durchblick | Das dynamische XF-Design stört die Rundumsicht nach allen Seiten

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr geräumig für sein coupéartiges Design ▶ Dynamisch-harmonischer Antrieb ▶ Sportliches, aber nicht unkomfortables Fahrwerk 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schlechte Rundumsicht ▶ Teilweise billig wirkende Kunststoffe ▶ Etwas kurze Ober-schenkelauflage vorn

Restwerte | DAT-Prognose

Jaguar XF 20d AWD
British Design Edition



Restwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach
36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,4%
25.000 km/Jahr: 46,5%
40.000 km/Jahr: 40,5%

**Daten und Preise | Jaguar XF 20d AWD
British Design Edition**

Grundpreis Testwagen ab 56.765 Euro
R4/1.999 cm³ | 132 kW/180 PS | 430 Nm/1.750 – 2.500
U/min | 8-G.-Aut. | 8,4 s | 222 km/h | 4,9 D | 129 g/km

4.954 x 1.880 x 1.457 mm | 540 – 885 Liter
Wartung: 2 Jahre/34.000 km
Effizienzklasse: A
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 21 | 27 | 26
Garantie: 3 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

seine Kraft aus vier Töpfen schöpft, wirklich laut ist er aber nie. Außerdem ist man mit dem 20d jederzeit flott unterwegs, er spürtet auch bei höheren Drehzahlen und Geschwindigkeiten dynamisch und elastisch drauflos. Dabei dreht die Achtgang-Automatik die Gänge – egal ob im Eco-, Dynamic- oder Standardmodus – relativ weit aus, schaltet aber zum richtigen Zeitpunkt und dann kaum spürbar. Unser Test-XF fuhr mit vier angetriebenen Rädern vor, so waren wir auch auf winterlichen Straßen jederzeit sicher unterwegs. Im Schnitt verbrauchten

wir dabei 9,2 Liter Diesel je 100 Kilometer, waren aber im Business-Tempo unterwegs.

Fahrpraxis | Wer einen Jaguar kauft, sucht keine Komfortschaukel. Diesem Anspruch wird der XF gerecht, mit direkter Lenkung und knackig-dynamischem Fahrwerk machen enge Kurven mit ihm viel Spaß. Auch in der Stadt lässt er sich erstaunlich leicht manövrieren – trotz fast fünf Metern Länge. Dennoch: Unkomfortabel ist der XF nicht. Trotz des sehr straffen, sportlich abgestimmten Fahrwerks federt er kurze Stöße, zum Beispiel auf der Autobahn, nicht zu hart ab.

Auch die im 20d stets serienmäßigen 10-fach verstellbaren Sitze sind für die Kurvenhatz gemacht, überzeugen mit gutem Seitenhalt. Nur die Oberschenkelauflage dürfte ein paar Zentimeter länger sein. Die Heizdrähte in der Windschutzscheibe sorgen zwar immer schnell für freie, unter bestimmten Lichtverhältnissen aber auch für flimmerige Sicht.

Autoflotte-Tipp | Ordern Sie die Variante Prestige. Den heckgetriebenen Automatik-20d gibt es dann ab 40.353 Euro, mit Sechsgang-Handscharter schon ab 38.252 Euro. Mit Allrad und Automatik geht es ab 42.538 Euro los. Dazu Metalliclack (ab 926 Euro), einklappbare Spiegel (471 Euro), Navi (943 Euro), DAB-Radio (326 Euro), Verkehrszeichenerkennung (275 Euro), Winterpaket (995 Euro) sowie Fahrerassistenzpaket (adaptiver Tempomat mit Stauassistent, Totwinkel-, Spurhalte- und Aufmerksamkeitsassistent ab 977 Euro) – und fertig ist er, der Business-XF. Wer mag, bestellt dann anstelle der serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer noch das LED-Licht dazu (1.329 Euro).

| Christian Frederik Merten

Ehrliche Haut

Autoflotte-Test | Mit dem Tipo räubert Fiat wieder in der Kompaktklasse. Als Stufenheck, Fünftürer und Kombi überzeugt er mit überdurchschnittlichem Preis-Leistungs-Verhältnis.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Sachlich-modern | Wer verspielte Design-Details sucht, ist beim Tipo sicher falsch. Mit seinem dennoch zeitgemäßen Design strahlt er eine angenehme gestalterische Ruhe aus

Das Testauto | Beispiel gefällig? Unser Testwagen Tipo Kombi Lounge 1.6 Multijet – also das Topmodell der Tipo-Familie – steht mit Sechsganghandschaltung bereits ab 18.025 Euro in der Preisliste. Das Basismodell Pop mit dem 95 PS starken Einstiegs-Benziner ist sogar schon ab 13.655 Euro zu haben. Die Top-Variante Lounge enthält dazu praktisch alles Begehrtenwerte für den Dienstwagenfahrer an Bord – unter anderem 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Klimaautomatik, Infotainmentsystem mit 7-Zoll-Touchscreen, Licht- und Regensensor, Tempomat und Nebelscheinwerfer.

Karosserie | Wer einen Tipo kauft, erwirbt zwar nicht den großen Hingucker. Sachlich-modern, aber nicht modisch – so lässt sich sein Design am besten umschreiben. In der automobilen Gestaltungswelt mit ihren vielen Sicken, Chromleisten und oftmals unruhigen Linien muss das aber kein Nachteil sein. Im Gegenteil. Bringt die Fokussierung auf den Nutzwert im Alltag doch viele Vorteile mit sich. Der 4,57 Meter lange Kompakt-Kombi ist – dank großer Fensterflächen –

— Fiat besinnt sich auf seine Wurzeln: Erstens führen nach 500, 124 oder Panda mit der Bezeichnung Tipo nun auch die Kompaktden Modelle bereits in der Vergangenheit ver-

wendete Namen. Zweitens gibt es mit dem Tipo überhaupt wieder moderne kompakte Fiat, die nicht zuletzt durch ihr Preis-Leistungs-Verhältnis überzeugen.



Fotos: Christian/Fredrik Merrens/Autoflotte

Nutzwertig | Für seinen günstigen Preis bietet der Tipo eine ordentliche Materialqualität

beim Schulterblick übersichtlich und bietet seinen Passagieren mehr als ausreichend Platz. Weder vorne noch hinten zwickt es, und zwar auch nicht bei voller Besetzung mit größeren Beifahrern. Wie es sich für einen echten Kombi gehört, schluckt der Tipo Kombi ordentlich Gepäck. 550 Liter beträgt das Standardvolumen (maximal 1.650 Liter). Dass man das Gepäck nur über eine niedrige Ladekante hieven muss, die innen mit dem Ladeboden abschließt, ist ein weiterer Vorteil. Wie in den meisten modernen Autos lässt sich auch die Tipo-Front überhaupt nicht abschätzen. Was nicht weiter schlimm wäre, gebe es Parksensoren vorne. Die liefert Fiat aber weder für Geld noch gute Worte.

Interieur | Mit dem Tipo leistet Fiat einen grundehrlichen Beitrag zum Thema Mobilität. Anders als so mancher Kompakter tut der im türkischen Bursa gebaute Italiener nicht einmal so, als wolle er im Premiumsegment wildern. Das macht ihn sympathisch, und dabei liefert er für seinen Preis eine mehr als ordentliche Leistung ab – auch im Innenraum. Die Materialien sind einfach, waren im Testwagen aber gut verarbeitet. Auch die Bedienung gibt keine Rätsel auf, bis auf zwei kleine Details: Die Tachoskalierung dürfte etwas weiter ausfallen, und die Tasten für die einstufige Sitzheizung (210 Euro oder für 714 Euro zusammen mit den Ledersitzen) verstecken sich doch arg hinter dem Schalthebel.



Laderiese | Der Kofferraum des Tipo Kombi lässt sich leicht beladen und fasst bis zu 1.650 Liter

Schön wäre es übrigens auch, wenn sich die Sitzheizung beim Abstellen des Motors ganz ausschalten würde, und nicht bei einem nächsten Start gleich wieder aktiv würde.

Antrieb | Der getestete 120-PS-Diesel ist – neben dem gleich starken 1.4 16V T-Jet – die Tipo-Spitzenmotorisierung. Er ist auch der einzige Antrieb, der neben dem Hand-schalter mit Doppelkupplungsgetriebe lieferbar ist (1.513 Euro). Angenehm fahren lässt sich der Tipo aber auch mit dem manuellen Getriebe. Dessen Schaltführung ist zwar nicht knackig-sportlich, diese Erwartungshaltung werden aber auch nur die wenigsten Käufer des Italo-Kompakten haben. Der Diesel ist deutlich als solcher erkennbar, ohne akustisch zu sehr in den Vordergrund

zu treten. Zumindest nicht bei niedrigeren Drehzahlen – erst ab etwa 2.500 Touren wird er brummig. Dabei zeigt sich der Motor grundsätzlich von seiner dynamischen Seite und hatte mit dem leer knapp 1,4 Tonnen schweren Tipo auch beim Beschleunigen aus höheren Geschwindigkeiten keine Probleme. Übrigens auch dann nicht, als es mit vier Personen plus Gepäck auf Reisen ging. Im Schnitt flossen auf unseren – zu großen Teilen auf Autobahnetappen absolvierten – Fahrten 6,8 Liter Diesel durch die Einspritzdüsen.

Fahrpraxis | Auch hier gilt: Der Tipo ist eine ehrliche Haut, will aus sich keinen Supersportler machen. Dynamik ist seine Sache also nicht, vor allem die schon ohne die Fiat-typische City-Funktion indirekte Lenkung unterstreicht den Eindruck des behäbigen Fahrverhaltens, und auch das Fahrwerk macht den Tipo nicht zum Kurvenräuber – sicher wirkt es aber zu jeder Zeit. Dabei federt der Tipo beladen deutlich souveräner ab als leer.


Autoflotte-Tipp | Unbedingt das Top-Level Lounge wählen. Die Basis Pop gibt es sowieso nur für die Einstiegsmotoren, und selbst dann ist die umfangreiche Lounge-Ausstattung für nur 1.681 Euro zu haben. Weil die stärkeren Motoren serienmäßig als Easy vorfahren, reduziert sich der Aufpreis dann praktisch sogar auf 840 Euro. Und wer den Tipo Lounge noch aufrüsten möchte, wählt neben dem Metalliclack (462 Euro) das Business-Paket mit Navi, Parksensoren, Rückfahrkamera und Fahrer-Lordosenstütze für 1.050 Euro, das Sicherheits-Plus-Paket unter anderem mit Notbremsassistent und adaptivem Tempomat (420 Euro) sowie die Sitzheizung vorne für 210 Euro. Außerdem erste Wahl: der Kombi. Am günstigsten ist zwar die – in Deutschland nicht relevante – viertürige Limousine. Der Fünftürer belastet das Budget je nach Motorisierung mit 840 oder 924 Euro, der Kombi dann nochmals mit weiteren 840 Euro. Insgesamt ein Aufpreis, den es zu investieren lohnt. | cfm

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ▶ Gutes Platzangebot ▶ Übersichtliche Aufpreisstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Indirekte Lenkung ▶ Keine Parksensoren vorn verfügbar

Restwerte | DAT-Prognose

Fiat Tipo Kombi 1.6 Multijet Lounge



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 44,9%
 25.000 km/Jahr: 40,7%
 40.000 km/Jahr: 34,3%

Daten und Preise | Fiat Tipo Kombi 1.6 MJ Lounge

Grundpreis Testwagen ab 18.025 Euro

R4/1.598 cm³ | 88 kW/120 PS | 320 Nm/1.750 U/min
 6-Gang | 9,7 s | 200 km/h | 3,7 D | 89 g/km

4.571 x 1.792 x 1.512 mm | 550 – 1.650 Liter
 Wart.: 1 Jahr/20 Tkm; Öl: 2 Jahre/Serviceanzeige
 Effizienzklasse: A+
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 20 | 21 | 18
 Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer