



Odstopanje

Z Jaguarjem XE so Angleži zadeli v polno. Poleg tega, da je prejel številne nagrade, se je avto uvrstil tudi med finaliste izbora za evropski avto leta, kar je že samo po sebi zelo veliko priznanje.

► A pot do kupcev premijskih limuzin nedvomno ni lahka. Tega se zavedajo številni tekmeči in navsezadnje tudi vodilna nemška trojka, ki je nekakšno vodilo in inspiracija za vse druge znamke, ko jo poskušajo dohiteti ali celo prehiteti. Slednje pa je težko. Tudi med avtomobili namreč velja slovenski pregovor, da je navada železna srajca, kar pomeni, da so pred-

vsem v premijskem razredu kupci precej bolj zvesti svoji znamki. Še več, drugih se otepajo, izogibajo in jih celo blatijo, če izberem eno bolj nežnih besed.

Zato velja, da je Jaguarjev poskus z novim XE pogumen in hkrati zelo zahteven. Pred približno pol leta smo v Avto magazinu (številka 17 2015) preizkusili dizelsko različico. Z novim in zmožljivim dizelskim agregatom, ki pa je za premijski razred precej glasen. Oziroma šepa zvočna izolacija. Slednja pri bencinskih motorjih ni takšen problem, ali pač?



Tokratni testni Jaguar je imel pod motornim pokrovom 2-litrski bencinski motor, opremljen pa je bil z opremo R-Sport. Ta je pisana na kožo ljubiteljem športnih avtomobilov, Jaguarja XE pa naredi precej bolj dinamičnega in, mirno lahko zapišemo, tudi privlačnejšega. Pa je slednje precej težko, saj je oblikovna vsečnost njegov večji adut. A oprema R-Sport pač ozaljša zunanjo podobo z drugačnimi masko, odbijačem, bočnimi pragovi in navsezadnje z 18-palčnimi 5-krakimi aluminijastimi platišči. S katerekoli strani avto pogledamo, je všečen in obljudlja veliko.

Nič drugače ni bilo z notranjostjo. Že sam paket R-Sport prinaša veliko, doplačilna oprema pa ga je naredila zares prestižnega. Sploh rdeče usnjene prevleke, čeprav dopuščam možnost, da (nam) vsem vendarle niso najbolj všeč. S samodejnim menjalnikom je bilo mogoče ravnati tudi s sekvenčnim prestavljanjem prek obvolanskih ročic. Vozniku v pomoč so bili med drugimi tudi sistem za nadzor

pri počasni vožnji po spolzkih podlagah, sistem Jaguar Drive Control, ki ponuja izbiro voznih programov (Eco, Winter, Normal, Sport), in (ne najbolj posrečen) laserski projekcijski zaslon. Za bolj udobno in prijetno vožnjo so skrbeli sistem Meridian Audio, električno pomična panoramska streha, notranje samozatemetljivo ogledalo in navsezadnje nadpovprečni sedeži (predvsem prednja dva), ogrevalni, tako kot volanski obroč. Skratka, pravi 'premium' paket.

Vse lepo in prav, a marsikdo pravi, da je motor srce avtomobila. Dvolitrski bencinski motor obeta veliko, navsezadnje se ponaša z 200 'konji'. Tudi tehnični podatki ne razočarajo, ko razkrivajo, da je za pospešek z mesta do 100 km/h potrebnih 7,7 sekunde, največja hitrost pa

je 237 km/h. A v vožnji slednje nekako ne pride povsem do izraza. Testni Jaguar je bil hiter avtomobil, a ne ekstremno poskočen. Nekako se je občutek hitrosti oziroma predvsem občutek odločnega pospeševanja nekje izgubil. Dopuščam možnost, da bi to lahko bilo komu celo všeč, a zagotovo je znova motil zvok motorja. Če smo bili nekako logično razočarani nad (pre)glasnim dizlom, je bil tokratni bencinski motor morda celo pretih. Oziroma premalo možat. Tudi sodelovanje na relaciji menjalnik-motor ni bilo brezhibno. V običajnem ali športnem režimu vožnje je bilo predvsem speljevanje preveč sunkovito, še najbolj udoben način vožnje je bil zimski program. A voziti se poleti v zimskem programu je malce nenavadno, mar ne?



Jaguar XE 2.0T R-Sport	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	39.910 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	61.810 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	56.310 EUR
ZAVAROVANJE AO:	1.099 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	2.199 EUR
NAŠE MERITVE	
Okolišne meritev:	
T = 16 °C / p = 1.018 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 21.476 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	7,9 s
402 m z mesta:	15,7 s (149 km/h)
PROŽNOST	
-Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.	
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	dB
90	Vl. prestava 59
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	34,3 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,4 l/100 km
povprečje normalnega kroga	6,4 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.999 cm ³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.500/min - največji navor 320 Nm pri 1.750-4.000/min.	
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/40-255/35 R 19 Y (Dunlop Sport Maxx).	
Masa: prazno vozilo 1.530 kg - dovoljena skupna masa 2.100 kg.	
Mere: dolžina 4.670 mm - širina 1.850 mm - višina 1.420 mm - medosna razdalja 2.840 mm - prtljažnik 415-830 l - posoda za gorivo 63 l.	
Zmožljivost: največja hitrost 237 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,7 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 7,5 l/100 km, izpust CO ₂ 179 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
oblika	
paket R-Sport	
počutje v notranjosti	
sistem start-stop pri ponovnem zagonu strese ves avto in za hip ugasne luči	
popačenje avtomobilov (v višino) v vzvratnem ogledalu pri pogledu skozi zadnje šipo.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

Teško bi si pohvalo zaslužilo tudi podvozje. Sploh če ga primerjamo s tekmeči. Če iz velike trojke izluščimo zgolj tekmeča z enakim pogonom, kot ga ima XE, torej z zadnjim, prinašata BMW in Mercedes (ob bolj kot ne enaki ceni avtomobila) veliko boljši občutek v vožnji pa tudi samo delovanje na relaciji motor-menjalnik-podvozje je boljše.

Tako lahko mirno zapišemo, da se Jaguar XE v premijski razred zagotovo uvršča s ceno, nikakor pa ne (vsaj trenutno še ne) z motorjem in podvozjem. A po drugi strani navduši z obliko, ki pa je marsikomu precej bolj pomembna kot zmožljivosti, ki jih povprečni voznik pravzaprav tako ali tako nikoli ne doseže oziroma v popolnosti izkoristi.

Jaguar XE zato zagotovo izstopa iz množice, predvsem v pozitivnem, a malce žal tudi v negativnem smislu. Od potencialnega kupca pa je odvisno, ali se bo odločil oziroma ugotovil, kaj mu je bolj pomembno. ◀