



Če bi v stilu votlih lesenih figur “odprli” novega Jaguarja XF, bi v njem našli manjšega XE. A vseeno je XF več kot le raztegnjeni manjši brat.

►► Jaguarji že nekaj časa niso več avti, za katere bi človek pomislil, da trgovci zanje ponujajo dodaten popust, če imaš na glavi sive lase. Ta transformacija se je nekako začela že s prehodom pod Fordovo okrilje. Čeprav smo takrat radi tarnali, da pod malce drugače ukrivljeno pločevino z Jaguarjevim emblemom prepoznamo nekatere Fordove modele, je bila ta preobrazba vseeno nujna, da je Jaguar lahko sledil nemškimi premijskim konkurentom. A tempo je bil prehud in pri Fordu so se

hodnika. Pa tudi ne od manjšega XE-ja. Pravzaprav si delita platformo, zasnovano podvozja ter večino motorjev. Novi XF je od starega sedem milimetrov krajši in tri milimetre nižji, a je hkrati medosna razdalja za 51 centimetrov daljša. Na ta račun so pridobili nekaj prostora v notranjosti (predvsem za zadnji klopi) ter poskrbeli za boljše vozne karakteristike. Čeprav videz spominja na prejšnjo različico, je oblika osvežena, tako da agresivne poteze sovpadajo s poimenovanjem po plenilski

dolgim in kratkim snopom, ta pa zna včasih čudno delovati in dostikrat zaslepi nasproti prihajajoče (sploh na avtocesti).

Za notranjost bi lahko zapisali, da je precej manj agresivnega videza, kot daje slutiti zunanja podoba. Pravzaprav je kar nekoliko pusta in le izučeno oko bi ločilo voznikov delovni prostor v XF-u od tistega v XE-ju. Čeprav novi XF sedaj ponuja merilnike v popolnoma digitalni tehnologiji, je tesni avto prikazoval hitrost ter motorne vrtljaje na klasičen način, medtem ko je sredinski del zasedal manjši večopravilni zaslon. Očitno so tudi pozitivni odzivi kupcev na Jaguarjevo upravljanje s samodejnega menjalnika preko vrtljivega gumba prepričali vodilne, da obdržijo to rešitev.



odločili za prodajo. Zdaj, ko je Jaguar pod okriljem indijske Tate, jim kaže precej bolje. Kako hudiča, saj še iz Lego kock lahko sestaviš bolj kakovosten avtomobil, kot pa so tile Tatini? Jasno, Tata se v znamko Jaguar ni vpletala s svojo ideologijo, tehnologijo in proizvodnimi procesi, temveč je le pristavila zajeten kupček denarja v želji, da jim povrne nekdanji sloves (ter prodajne rezultate, seveda).

Pa pojdimo k novincu v Jaguarjevih vrstah. XF druge generacije se na prvi pogled ne razlikuje kaj dosti od pred-

mački. Na naših meritvah smo imeli kar nekaj težav poiskati kos navadne pločevine, kamor bi pritrdili magnetno anteno naše merilne naprave, saj je karoserija novega XF-a skoraj v celoti izdelana iz aluminija. To se seveda pozna pri teži avtomobila, saj je novinec kar 190 kilogramov lažji. V korak s časom so stopili tudi na področju svetilnosti, saj je novi XF sedaj na voljo s povsem diodnimi svetili. Ta svetijo odlično, a žal se ne senčijo po sistemu delnega ugašanja posameznih diod, temveč le s klasičnim preklapljanjem med

Novi mačkon je napredoval tudi na infozabavnem področju, saj so v sredinsko konzolo umestili nov Bosch InControl večopravilni sistem z 10,2-palčnim zaslonom, občutljivim na dotik. Posamezni zavihki so lepo animirani, upravljanje je lahko, nekoliko smo se le zmrdovali nad tem, da je za aktivacijo gretja sedežev potrebno globoko v meni, namesto da bi temu namenili preprost gumb. Zato pa nekoliko nižje najdemo gumb, ki spreminja značaj avtomobila. Podvoze s prilagodljivim blaženjem v sodelovanju s sistemom



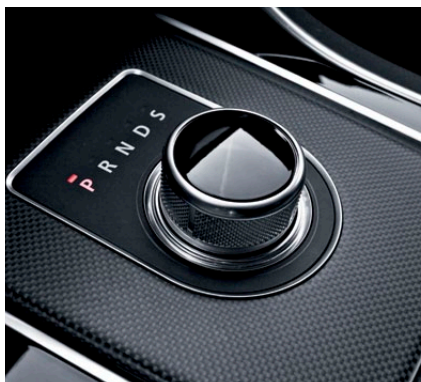
Jaguar drive Control poskrbi, da avto prilagodimo načinu vožnje. Preko štirih izbranih programov (Eco, Normal, Winter in Dynamic) se parametri v avtu (odzivnost volanskega obroča, menjalnika in stopalke za plin, delovanje motorja) ujamejo v neko simfonijo, ki se najbolje obnese pri zahtevnem načinu vožnje.

Testnega XF-a je poganjal turbodizelski štirivaljnik s 180 "konji". Štirivaljnikov v tovrstni limuzini nismo prav vajeni, a so za Jaguar nujno zlo pri doseganju želenih prodajnih rezultatov, saj evropski trg s svojimi normativi praktično ne dovolju-

180 "konj" je številka, ki v takem avtu poskrbi za spodobno premikanje

je kompromisov. In kako se obnese? 180 "konj" je številka, ki v takem avtu poskrbi za spodobno premikanje. Jasno, ne pričakujte, da boste gospodarili na prehitvalnem pasu, a tok prometa boste dohajali z lahkoto. Bolje se je zanašati na 430 Nm navora, ki brčeno že pri 1.750 motorjni vrtljaji in odlično sodelujejo z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom. Ta deluje tekoče, brez negotovosti nad izbiro prestav, ne glede na to, kaj počnete s

stopalko za plin. Seveda od štirivaljnika ne moremo pričakovati najbolj tihega delovanja. Zlasti ne, ko se motorni vrtljaji približajo rdečim številkam, a vseeno je XF boljše zvočno izoliran od XE-ja, zato trušč ni tako moteč kot v manjšem bratu. Če pa ste vajeni glasnega 2,2-litrskega štirivaljnika iz predhodnika, bo novi dvolitrski na vaša ušesa deloval kot glasba v spa centru. Pred dvajsetimi leti bi si težko predstavljali, da bomo pri testu Jaguarja hvalili



Ste prepričani, da oglašujete na pravem radiu?



www.radiocity.si

Pokličite 02 228 38 48 ali nam pišite na marketing@radiocity.si!





KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
električni zunanji ogledali s samozatemnitvijo	700
samozatemnitveno vzratno ogledalo	300
varnostne matice za platišča	100
18-palčna 10-kraka lahka platišča Helix	2.500
tipalo za kakovost zraka v kabini	100
električno nastavljen volan	500
prilagodljivi LED-žarometi	1.800
atermično vetrobransko steklo	300
električno pomično strešno okno	1.400
električna nastavitve ledvene opore	500
navigacijski sistem InControl Touch	1.300
voznikov sedež s spominsko nastavitvijo	800
razdelitev zadnje klopi 40 : 20 : 40	600
opozarjanje na vozila v mrtvem kotu	800
sistem za vzdrževanje smeri vožnje	800
dodatno zatemnjena stekla	600
električni zastor zadnje šipe	600
paket naprednih tehnologij	1.600
parkirna pomoč	1.300
paket za zimske razmere	1.300

porabo dizelskega goriva, a v preprostem jeziku bi rekli »takle imamo«. Ja, novi XF zna biti zelo gospodaren avto. Učinkovit motor, lahka karoserija, aerodinamična oblika poskrbijo za to, da bo tako gnan Jaguar porabil vsega 6 do 7 litrov goriva na

100 prevoženih kilometrov. Novi XF je več kot dostojen tekmelec nemškim limuzinam, predvsem na področju voznosti, prostornosti in varčnosti. Malce vas bo pustil hladnega v notranjosti, sploh če se spomnite časov, ko smo

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Jaguar XF 2.0 D Pure	Audi A6 2.0 TDI Ultra	BMW 520d	Mercedes-Benz E 220 BlueTEC
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.999	1.968	1.995	2.134
največja moč (kW/KM pri 1/min)	132/180 pri 4.000	140/190 pri 3.800–4.200	140/190 pri 4.000	125/170 pri 3.000–4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	430 pri 1.750–2.500	400 pri 1.750–3.000	380 pri 1.750	400 pri 1.400–2.800
dolžina × širina × višina (mm)	4.954 × 1.880 × 1.457	4.933 × 1.874 × 1.455	4.907 × 1.860 × 1.464	4.879 × 1.854 × 1.474
največja hitrost (km/h)	219	232	234	228
pospešek 0–100 km/h (s)	9,5	8,4	8,1	8,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,3	4,5–4,4	4,3	4,9–4,5
izpusti CO₂ (g/km)	114	119–114	114	127–118
cena osnovnega modela (evri)	44.300	48.630	47.350	44.990

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

TEHNIČNI PODATKI

CENA	[Summit Motors Ljubljana]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	49.600 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	69.300 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	69.300 EUR

Moč:	132 kW [180 KM]
Pospešek:	9,5 s
Največja hitrost:	219 km/h
Normna poraba:	6,9 l/100 km

Garancija:
3 leta splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 34.000 km ali dve leti.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	428**	 kasko zavarovanje (*B.K), AO, AO+:	11.435
gorivo	7.680		
gume*:	1.996		
izguba vrednosti po 5 letih:	16.277	Skupaj:	41.546
obvezno zavarovanje AO:	3.730	Strošek za prevoženi km:	0,41 EUR/km

* – upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
** – stroškov servisa v času garancije ni

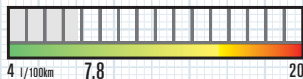
NAŠE MERITVE

Okoščne meritve:
T = 15°C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Goodyear Eagle F1 245/45/R 18 Y / starje kilometrskega števca: 3.526 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0–100 km/h:	9,5
402 m z mesta:	16,9
	(137 km/h)

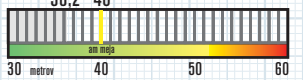
Prožnost
– Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

Poraba goriva	
skupno testno povprečje	7,8 l/100 km
povprečje normnega kroga	6,9 l/100 km



Trušč v notranjosti	
Hitrost	dB
90 km/h	Prestava VI. 62

Zavorna pot	
od 130 km/h:	m
od 100 km/h:	59,5
(AM meja 40 m)	36,2



Napake med testom
Brez napak.

UŽITEK V VOŽNJI:

Vožnja je prijetna, a dodatna dva smeška varčujmo za različico z močnejšim motorjem.

DIAGRAM MENJALNIKA:

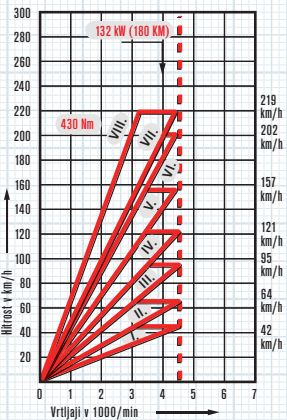
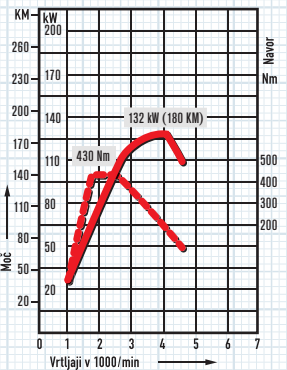


DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 83,0 × 92,4 mm – gibna prostornina 1.999 cm³ – kompresija 15,5 : 1 – največja moč 132 kW [180 KM] pri 4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 10,3 m/s – specifična moč 66,0 kW/l (89,80 KM/l) – največji navor 430 Nm pri 1.750–2.500/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbopuhalo na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka.

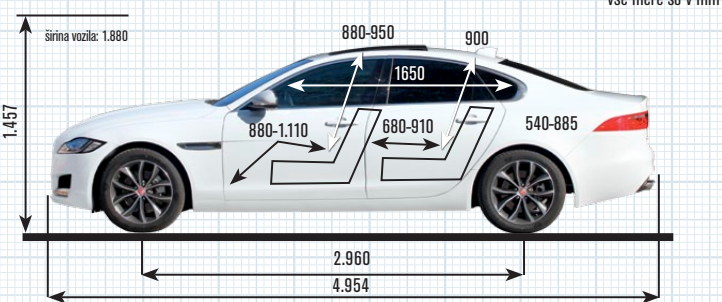
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi – 8-stopenjski samodejni menjalnik – prestavna razmerja I. 4,714; II. 3,143; III. 2,106; IV. 1,667; V. 1,285; VI. 1,000; VII. 0,839; VIII. 0,667 – diferencial 2,73 – platišča 8,5 J × 18 – gume 245/45/R 18 Y, kotalni obseg 2,04 m.

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijaini vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnjima točkama.

Mase: prazno vozilo 1.595 kg – dovoljena skupna masa 2.250 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: n.p. – dovoljena obremenitev strehe: 90 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 219 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,0 s – povprečna poraba goriva (ECE) 4,3 l/100 km, izpust CO₂ 114 g/km.

Mere:



Zunanje mere: dolžina 4.954 mm – širina 1.880 mm, z ogledali 2.091 mm – višina 1.457 mm – medosna razdalja 2.960 mm – kolotek spredaj 1.605 mm – zadaj 1.594 mm – rajdni krog 11,6 m.

Notranje mere: vzdolžnica spredaj 880–1.110 mm, zadaj 680–910 mm – širina spredaj 1.520 mm, zadaj 1.460 mm – višina nad glavo spredaj 880–950 mm, zadaj 900 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 520 mm – prtljažnik 540–885 l – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 66 l.

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

OCENA

Zunanost (15)	15	Adut, ki mu daje največjo prednost pred nemško konkurenco.
Notranost (125)	103	Notranost je zadržana, a vseeno elegantna. Materiali in kakovost izdelave so na dokaj visokem nivoju.
Motor, pogon, podvozje (65)	48	Motor je malce glasen, a se odkupi z obilico navora. Menjalnik deluje odlično.
Vozne lastnosti (70)	61	Vozne lastnosti so bolj pisane na kožo umirjenim angleškim gospodom in ne nečemu, kar nakazuje zunanji videz.
Zmogljivosti (35)	26	Nadpovprečna varčnost precej izboljša rezultate sicer povprečnih zmogljivosti.
Varnost (45)	39	Položaj v premijskem razredu enostavno ne dovoljuje, da bi Jaguar zaostajal v tem segmentu.
Gospodarnost (65)	54	Žal izguba vrednosti precej popači sicer dokaj dober rezultat v ekonomičnosti.
Skupaj	346	Indijska finančna injekcija v Jaguar se kaže na zelo pozitiven način. XF je na dobri poti, da malce pomeša štrene med nemškimi tekmeči.

OCENA  1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0–180 = 1; 181–240 = 2; 241–300 = 3; 301–360 = 4; 361–420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ voznost
- ▲ menjalnik
- ▲ poraba
- ▼ nekoliko glasnejše delovanje motorja
- ▼ pusta notranost
- ▼ vklop gretja sedežev
- ▼ delovanje samodejnega zasenčevanja luči

vzdihovali ob pogledu na materiale v starih Jaguarjih. Dobra stvar je, da so se indijski lastniki pripravljeni soočiti z izzivi in novi XF je lahko tiho svari Nemcem, da naj ne pogledujejo le čez sosednjo ograjo. ◀