



D kot dizel

2.7D. Kakšna preprosta oznaka. Medtem ko nekatere znamke čutijo potrebo, da na svoje turbodizle zadaj nalepijo čim več črk (od TDCI prek HDI do TDV6), so pri Jaguarju očitno prepričani, da je novi šestvaljni dizel dovolj dober, da preprosto napišejo D.

S tipe, kot mu nekateri radi rečejo (oz. rečemo), je že stari znanec. Njegove dobre in slabe lastnosti tudi poznamo - in ena od prvih je bilo tudi pomanjkanje dobrega dizla. In slednjo težavo so rešili preprosto. S police so pobrali šestvaljnik, ki je nastal v sodelovanju PSA in Forda in ki je doma v kopici avtomobilov (in ima kopico bolj ali manj dolgih

oznak), ga namestili pod pokrov motorja, ga povezali s 6-stopenjskim samodejnim menjalnikom in dobili tako dobro kombinacijo, da jo lahko mirno označijo z enim samim dejem, pa ne bo nihče pomislil, da je v nosu kak predpotopen de s posrednim vbrizgom. Motor in menjalnik se odlično razumeta. Menjalnik lepo prikrije rahlo pomanjkanje navora v najnižjih vrtljajih, motor pa dejstvo,



da je menjalnik škrt pri prestavljanju navzdol in občasno zmeden pri iskanju prave prestave. Lahko mu sicer pomagata ročno, a so hodi prestavne ročice kljub zgodovinski Jaguarjevi J-kulisi tako nenatančni, da zlahka preskočite kako prestavo. Pustite ga v D (če se vam mudi, vklopite še športni program) in uživajte. Kakšen sunek preveč pripišite prave-mu angleškemu značaju.

Sicer pa: da ta Jag ni namenjen dirkačem (če sodite v to kategorijo, zamenjajte D z R), dokazujejo tudi naše meritve. Devetsekundni pospešek do 100 kilometrov na uro ni nekaj, s čemer bi se hvalili, zato pa je 208 konjev oziroma (ne vrhunskih) 435 njutonmetrov navora doma na avtocesti med 100 in, recimo, slabimi 200 kilometri na uro. Tam se kombinacija motorja in menjalnika znajde

»Menjalnik lepo prikrije rahlo pomanjkanje navora v najnižjih vrtljajih.«

najbolje, hrupa (motorja in vetra) je malo, sedeži so udobni in ker je avtocesta ravna, ne boste opazili, da jim manjka bočne opore. Slabih deset litrov na 100 kilometrov pa pomeni kakih konzervativnih 600 kilometrov ali tri do štiri ure med postanki ... Če k temu prištejemo še odličen avdiosistem, smo ravnokar našli idealen način uporabe Stipeta. Ja, seveda gre tudi drugače: izklopite elektroniko, lotite se ročnega prestavljanja in hitro boste ugotovili, da zna tale Jag lepo



drseti iz ovinka v ovinek, da je volan dovolj neposreden, da takšno opravilo ni stresno, temveč zabavno, in da je podvozje z zavorami vred doraslo tudi takšnemu načinu nabiranja kilometrov. Zadnje gume se bodo sicer pritoževale, a je vredno. Ostanek? Tipičen Stipe: instrumenti in še kaj so obrobljeni s kromom, na sredinski konzoli je rahlo nepregledna kopica gumbov, sedenje je nekoliko previsoko, a udobno, zadaj prostora ni v izobilju, prtljažnik je presenetljivo dolg. Razvaja usnje, nekoliko živci- ra kak čriček, predvsem tam, kjer se usnje podrgne ob plastiko. Ja, tudi to je del angleškega šarma. ■

Jaguar S-Type 2.7 D Sport	
Cena osnovnega modela:	13.097.000 SIT
Cena testnega vozila:	14.592.000 SIT
NAŠE MERITVE (T=4 °C / p= 1013 mbar / rel. vl: 69 % / Stanje km števec: 8597 km)	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,1 s
402 m z mesta:	16,6 s [139 km/h]
1000 m z mesta:	30,1 s [179 km/h]
PROŽNOST Meritve s tovornim menjalnikom ni možna.	
NAJVEČJA HITROST	225 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT od 100 km/h:	
	44,7 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA skupno testno povprečje	
	9,7 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2720 cm³ - največja moč 153 kW [208 KM] pri 4000/min - največji navor 435 Nm pri 1900/min. Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 245/40 R 18 H (Dunlop SP WinterSport M2 M+S). Mase: prazno vozilo 1720 kg - dovoljena skupna masa 2255 kg. Mere: dolžina 4892 mm - širina 1819 mm - višina 1448 mm - prtljažnik 400 l - posoda za gorivo 70 l. Zmogljivosti: največja hitrost 227 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,1/8,0 l/100 km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ motor ▲ lega na cesti ▲ vodljivost ▲ videz ▲ poraba	
▼ menjalnik ▼ preveč gumbov na armaturni plošči ▼ previsoko sedenje	
Končna ocena	
Ta dizel S-Typu ni vzel prav nič šarma (kolikor ga je pač imel). Zadovoljiti bo znal marsikakšen voznikiški okus, le preveč german-sko natančni ne smete biti.	

