

Modra kri

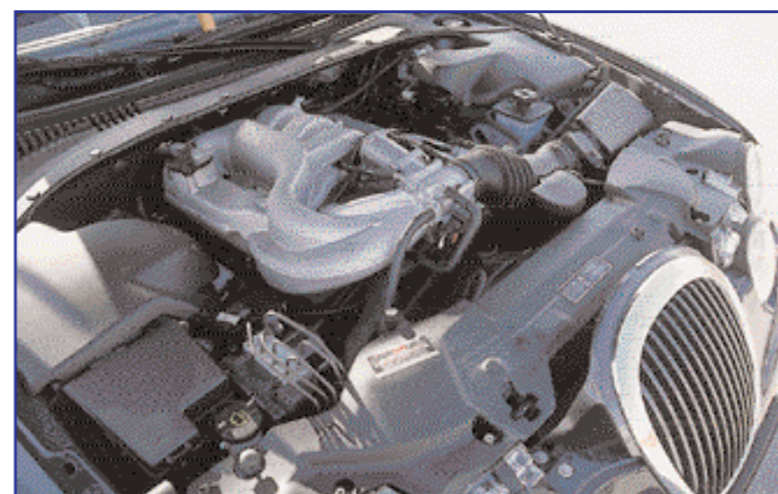


Športno-elegantno linijo zadka dodatno poudarjata dve izpušni cevi.



Na zadnji klopi je prostor še nekoliko bolj utesnjen.

Počutje v notranjosti je precej aristokratsko in takšne lastnike si pri Jaguarju tudi želijo.



Osnovnemu šestvaljniku moči in navora skoraj ne zmanjka.

Le malo je tako prestižnih avtomobilskih znamk, kot je Jaguar, pa še te so (ali pa so bile) večinoma angleške. Torej sploh ni čudno, da jo najdemo tudi v družbi najbolj elitnih - formuli 1. Čeprav je povsem jasno, kdo stoji za njo in od kod priteka denar.

Izbrana družba, drage obleke, veličastni sprejemi, nepisana pravila vedenja in velike hitrosti. To je okolje, ki je Jaguarju zagotovo pisano na kožo, S-Type pa je s 4861 milimetri še vedno dovolj velika in prestižna limuzina, da lahko povsem brez zadržkov sodi vanj. Pa čeprav mu k temu, če smo povsem odkriti, nekoliko pomaga tudi pedigree. Kako dober je, ne priča le njegovo ime, ampak tudi oblika. Poudarjena eleganca in prestiž, ki svojega britanskega (konzervativnega) porekla ne skriva, namreč v sebi izžareva tudi nekaj športnosti, zato je o njeni prepoznavnosti povsem nepotrebno pisati. Vsekakor velja, da je S-Type mnogim zelo zelo všeč. Nekaj manj navdušenja bodo vsi tisti, ki so vajeni nemških tekmecev v tem razredu, pokazali po vstopu v notranjost. Ključ je namreč prav takšen, kakršnega je imel prvi Mon-

deo, torej brez gumbov za ukazovanje osrednji ključavnici; ti so na plastičnem obesku, priloženem h ključu. Precej kupolasta potniška kabina s prostornostjo prav tako ne navdušuje. Voznik in sovoznik sicer nad prostorom spredaj ne bosta tarnala, čeprav ga ni v izobilju, kar pa ne velja za potnike na zadnji klopi. Precej nizko padajoča streha in malo prostora za kolena pričajo, da bodo zadaj udobno sedeli le nekoliko manjši ljudje ali pa otroci. Ja, Jaguar S-Type je predvsem športna limuzina, ki ne išče kompromisov. In to velja tudi za prtljažni prostor. Oblikovalcem ga je uspelo nameniti prtljagi komaj 370 litrov. Ob tem je treba zapisati, da je prtljažnik izredno plitek in povsem neuporaben za prevažanje velikih kovčkov. Je pa zato že v serijski opremi povečljiv, in sicer v razmerju 60 : 40. Precej bogata je tudi pre-

ostala oprema. Tako so že v osnovi, tudi »najsromnejšemu« S-Typu, namenili štiri varnostne blazine, ABS, TC in ASC, variabilni volanski sevomehanizem, po globini in višini električno nastavljen volanski obroč, električno pomično prednja sedeža, vsa štiri stekla v vratih in zunanja ogledala, funkcijo samodejne zatemnitve osrednjega ogledala, tipalo za dež in svetlobo (slednji ukazuje delovanju žarometov), dvokanalno samodejno klimatsko napravo, avdiosistem s kasetofonom in štirimi dvosistemskimi zvočniki, potovalni računalnik, v opremi Executive pa še tempomat s stikali na volanskem obroču, lepša lahka 16-palčna platišča, električno pomično strešno okno, usnje, spominski paket, ki si zapomni nastavitve voznikovega sedeža, volanskega obroča in zunanjih ogledal ter petstopenjski samodejni menjalnik, sku-

Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni -V-60° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,0 × 79,5 mm - gibna prostornina 2967 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 175 kW (238 KM) pri 6800/min - največji navor 293 Nm pri 4500/min - ročni gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (venga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovski vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 10,0 l - motorno olje 5,2 l - uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,250; II. 2,440; III. 1,550; IV. 1,000; V. 0,750; vzvratna 4,140 - diferencial 3,070 - gume 215/55 R 16 H (Pirelli 210 Snow Sport)

Voz in obesa: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obesa, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obesa, dvojna trikotna prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne (prisilno hlajene), servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4861 mm - širina 1819 mm - višina 1444 mm - medosna razdalja 2909 mm - kolotek spredaj 1537 mm - zadaj 1544 mm - rajdni krog 12,4 m - **notranje:** dolžina 1610 mm - širina 1490/1500 mm - višina 910-950/890 mm - vzdolžnica 870-1090/850-630 mm - prtljažnik (normno) 370 l - posoda za gorivo 69,5 l

Mase: prazno vozilo 1704 kg - dovoljena skupna masa 2174 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1850 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 226 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 16,6/9,1/11,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na: resnično:
0-60 km/h: 4,7 s	60	57,4 km/h
0-80 km/h: 6,8 s	80	74,9 km/h
0-100 km/h: 9,9 s	100	94,1 km/h
0-120 km/h: 13,7 s	120	112,1 km/h
0-140 km/h: 18,4 s	140	130,5 km/h
0-160 km/h: 25,5 s	160	150,7 km/h
1000 m z mesta: 31,0 s (172 km/h)	180	167,5 km/h

Največja hitrost: 223 km/h (V. prestava)

Prožnost: Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

Zavorna pot: od 150 km/h: 102,0 m
od 100 km/h: 44,3 m

Poraba goriva: Testno povprečje 16,9 l/100 km
Najmanjše povprečje 16,6 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 14 °C
50 km/h 64 63 63	p = 993 mbar
100 km/h 67 66 66	rel. vl. = 89 %
150 km/h 68 67	
200 km/h 72 71	
Prosti tek 38	

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Res je, da S-Type svojega sorodstva s Fordom ne more prikriti. To bo opazil predvsem voznik, saj kar nekaj malenkosti (stikala, obvolanski ročici, merilniki itd.) spominja na Fordove modele. Vendar je S-Type z zasnovno, obliko in tudi počutjem v notranjosti še vedno Jaguar z vsemi dobrimi in slabimi lastnostmi.

- oblika
- poreklo znamke
- bogata oprema
- lega in vodljivost
- konkurenčna cena
- utesnjenost v notranjosti
- majhen in neuporaben prtljažnik
- poraba goriva
- Fordovi dodatki (merilniki, stikala, ...)

CENA: 10.387.000 SIT (Allrad Grasser, Celovec)



S-Type z obliko zagotovo sodi med privlačnejše limuzine v svojem razredu.



Bogata sredinska konzola in prestavna ročica samodejnega menjalnika s precej samosvojo shemo pretikanja



Voznikov delovni prostor je precej utesnjen, toda ergonomsko dobro zasnovan.

paj z ročico, narejeno iz lesa oziroma odlične imitacije.

No, to že upravičuje Jaguarjev sloves. In tudi utesnjen voznikov delovni prostor bo vsem tistim, ki ljubijo nekoliko bolj športno počutje v notranjosti, kaj hitro prirasel k srcu. Nikakršnih novitet. Svetla notranjost, dekoracije iz svetlega lesa oziroma zelo dobre imitacije, prav tako svetlo usnje na sedežih ter umirjeno zelena osvetlitev merilnikov, znanih že iz Mondea, pričajo, da Jaguarjeva zgodovina ne sega le nekaj let nazaj. Počutje v notranjosti je precej aristokratsko in takšne lastnike si pri Jaguarju tudi želijo. Da je S-Type zelo športno-elegantna limuzina, priča tudi motorna paleta. V njej namreč ne boste zasledili dizelskega motorja, čeprav najsodobnejši dizelski motorji danes že v marsičem prekašajo

bencinske. Vendar v Jaguarjev nos sodijo le bencinski motorji, pa še to prostorninsko dovolj spoštljivo veliki. Ne verjamete? Poglejte. Pri Beemvejevi seriji 5 se motorna ponudba začne z 2,2-litrskim šestvaljnikom, pri Audiiju A6 z 1,8-litrskim prisilno polnjenim štirivaljnikom, pri Mercedes-Benzu razreda E z 2,0-litrskim, prav tako prisilno polnjenim štirivaljnikom, pri Jaguarju S-Type pa z 3,0-litrskim šestvaljnikom. Bojazen, da bo pri najšibkejši različici S-Typa primanjkovalo moči in navora, je torej povsem odveč. Šestvaljnik namreč zmore 175 kW/238 KM pri 6800 vrtljajih v minuti in 293 Nm navora, kar mu zagotavlja precej športne zmogljivosti, takšno

S-Type je mnogim zelo zelo všeč.

pa je tudi njegovo podvozje. Prej športno kot udobno. Tako tudi pri večjih hitrostih S-Type z nosom ne sili iz ovinka, kar vedno pogosteje opažamo pri nemških tekmečih, gnanih na zadnji kolesi. Lega je dolgo nevtralna, zadek pa je mogoče izzvati le, če je pomagalo ASC izklopljeno. Precej manj primeren je za takšno početje petstopenjski samodejni menjalnik, ki je sicer dovolj uglajen in hiter, toda namenjen predvsem umirjeno hitri vožnji. Zato pa je v različici z osnovnim motorjem na voljo tudi petstopenjski ročni menjalnik, ki bo ljubitelje Jaguarjev in ročnega pretikanja zagotovo zadovoljil.

Jaguar namreč kljub novemu lastniku (Fordu) svojega porenka ne skriva. Še vedno želi biti športno-elegantna limuzina modre krvi.

Matevž Korošec