

Drugačen

Ste kdaj razmišljali o Jaguarju, o tej ugledni angleški znamki, ki je bila svoj čas namenjena le bogatim aristokratom?

Besedilo Peter Kavčič Foto Saša Kapetanovič



No, sedaj si ga lahko tudi privoščite, in to celo pri slovenskem uvozniku in ne v sosednji Avstriji. Seveda ne vsi. Še vedno je rezerviran za razmeroma petični krog kupcev, ki razmišljajo o BMW-jih serije 3, Audijih A 4 in Mercedesih serije C. Za sedem milijonov in pol namreč že dobite osnovni model Jaguarja X-Type z dvoliterskim šestvaljnikom v nosu.

Zakaj Jaguar?

Naj za začetek poudarimo, da z Jaguarjem X-Type ne boste zgrešili, ko gre za imidž in za vašo zunanjo podobo. V redakciji smo se vsi muzali okrog vroče mačke, vsak jo je hotel malo preizkusiti. To lahko pomeni le eno: da je kljub vsem govoricam in zlobnim namigovanjem, da v resnici ni pravi Jaguar, da je le preoblečeni Ford Mondeo, da je štirikolesni pogon žalitev za to angleško znamko ... še vedno in predvsem Jaguar!

Tisti pravi, s povešenim nosom in prav tako skladno povešenim zadkom in z dvema izpušnima cevema, ki prilepi poželjive poglede, vzbuja goro zavisti pri sosedih in nekakšno tiho spoštovanje naključnih opazovalcev. Če so ga približali ljudem s pomočjo Mondea, ni s tem nič narobe. Za njim se še vedno obračajo glave!

No, sicer se strinjamo z našim šefom, da bi mu bolj pristajala zelena barva »British racing green«, a tudi v kovinski

srebrni preobleki ni bil napačen.

Pri Jaguarju so z X-Typom želeli ponuditi svoje avtomobile novemu krogu kupcev. Če so večji modeli namenjeni starejšim gospodom, je ta za mlade, dinamične gospode. Zakaj gospode? Ne pozabite, še vedno govorimo o elegantni limuzini s pridihom športnosti.

Prostora je namreč dovolj za štiri odrasle potnike, medtem ko bi se peti počutil malce preveč utesnjene na srednjem delu zadnje klopi. Še malo o prostornosti: prijatelj, ki ga povabite na partijo golfa, ne bo mogel skriti navdušenja nad prostornostjo prtljajnika, saj gresta vanj brez težav dva kompleta palic za golf.

Športno-eleganten

Zunanja podoba je prepoznavna, klasična in vedno sveža. To je prednost pred tekmeči, za katerimi se danes ne obrne nihče več. Saj vsi vemo, kako se oglašajo, kako so videti. Jaguarjev pa je ravno prav na cesti in ravno prav prepoznavni so, da boste z njim drugačni od drugih. Kdo pa pravi, da morajo vsi, ki vas poznajo, vedeti, da ste dali za vašo mačko malo več kot sedem milijonov, no, ali pa dvanajst, če se odločite za najdražjo in najbolj športno izvedbo, kot smo jo vozili na našem testu.

Avto kar pade v oči, tako je nevsakdanji. Tudi našemu oblikovalcu ni dalo miru, da ne bi sedel vanj in preučil skladnosti

zunanjih oblik z notranjostjo. Mmmm, usnje prav lepo diši! »Kako večno,« so bile njegove prve besede. »Ta avto ima pravi šarm,« je nadaljeval, ko je z roko drsel prek večopravilnega, usnjene volana in ravno prav oprijemljivih in hkrati udobnih športnih sedežev, odetih v žlahtno usnje. Pogled se je ustavil na merilnikih. Skladnost in preglednost krogov, kaj je lepšega od klasike!? Malce so zgrešili le pri sredinski konzoli, ki nekako ne sodi v elegantno podobo. »Škoda, da niso tudi tu uporabili žlahtnega lesa kot na preostalem delu armaturne plošče,« so bile besede esteta, ki ustvarja ljudem prijazne in zanimive podobe v naši reviji.

Nekaj več klasike bi mački res lahko privoščili. Izbrano usnje in v sivo obarvan furnir ptičjega javorja, kar je rokodelsko delo izkušenih mojstrov, pač veliko bolj pristaja tako uglednemu avtomobilu.

Naj poudarimo! Če bi govorili o Mondeu, ki je Jaguarju, kot že rečeno, posodil podvozje, ali o Volvu, če ostanemo pod Fordovo hišo, se ne bi pritoževali. Prej nasprotno, pohvalili bi povsem spodobno ergonomijo, preglednost, uporabnost in oblikovanje. Toda v Jaguarju? Dajte, privoščite nam kaj prijetnejšega za oko!

Razjarjena mačka

Pa pustimo sedaj oblikovalske odločitve, mnogi bodo na

Ko sem bil še otrok, je Jaguar v mojih predstavah kotiral zelo visoko. Prvi so bili Buggyji, ti so se mi zdeli najbolj frajerski, potem pa je sledila kategorija športnih avtomobilov s Ferrariji, Porscheji in Jaguarji. Nekoč, ko bom velik ... (in bogat).



Prvega nikoli ne pozabiš

Velik mi je od takrat uspelo postati (pa močan, lep, pogumen itn.), bogat pa po kriterijih okolja, v katerem se gibljem, žal ne. Kar pomeni, da si svojega prvega Jaguarja ne bi mogel privoščiti, če ne bi vmes posegla božja previdnost, ki vse tako uredi, da je prav. (Res pa je tudi, da se je medtem moja ljubezen do avtomobilov izoblikovala v smeri karavanov dizlov. Kaj hoč' mo, ljudje se staramo.)

Božji previdnosti je ime Mitja Gustinčič in je urednik te revije. Je rekel oni dan: »Vzemi ta avto čez vikend, pa fajn se mej.« Dobil sem ključke, na katerih je bila natisnjena tista mačkica, in se odpravil v tretjo klet nove poslovne zgradbe naše firme po svoj prvi Jaguar. Bil sem prav radostne volje, kot vedno, kadar se kot zunanji in občasni sodelavec Avto magazina dokopljem do testnega vozila, pri katerem mi ni treba skrbeti, plačevati in razmišljati o tako priletnih rečeh, kot so registracija, vzdrževanje, bencin in podobna jetra. Na to sem mislil, priznam, kako bom v teh dveh dneh prispiral en tank bencina.

Jaguar je stal tam nekje na sredini med drugimi avtomobili, ves mercedesovski srebrnosplošno lep, čakajoč ... Ja, siv je bil, ja. Pa seveda ne bi smel biti. Kako zdaj to, siv? V predstavah mojega otroštva je bil Jaguar zelen, Ferrari rdeč, Porsche ..., ma ja, Porsche bi recimo lahko bil siv, če že morajo delati avtomobile te barve. No, in ta Jaguar je bil siv.

V redu, ajde, bomo preživeli. Kot bralec avtomobilistične revije ste najbrž že kdaj videli tegale Jaguarja, X-Type, V6 sport, če ne na cesti (saj jih niti ni tako malo), pa v reviji. Vam je všeč? Ko so ga dali na cesto, mi je bil, zelo všeč, pravzaprav. Tiste lepe dvojne oči



neskladnost sredinske konzole z merilniki pozabili že ob zamolklem predenju trilitrskega šestvaljnika z valji v obliki črke V pod kotom 60 stopinj. Zvok motorja je naravnost božanski in ne preglašen tudi, ko ga poženete nad dovoljeno omejitvijo 130 km/h. Kljub športnosti je še vedno udobna limuzina. In ves čas vabi, da ga izdatno nahranite z gorivom. Na našem testu je bila divja zver zelo žejna, saj je poraba nihala med 14 in 17 litri na

100 prevoženih kilometrov. V povprečju pa je znašala 15,3 litra. Ne bodimo preveč »škotski« (»gorenski« v Jaguarjevem primeru ne zveni dovolj aristokratsko), športnik pač porabi veliko energije. Pa mu ne smemo zameriti, saj je čar vožnje z Jaguarjem predvsem v lagodnejšem tempu življenja, ob poslušanju izbrane glasbe iz usklajenega avdio sistema, ki ga dopolnjuje žametnen zvok šestvaljnika. X-Type hoče biti predvsem limuzina z

V njem vas bodo zagotovo opazili in spoštovali.



voznimi lastnostmi kupeja. To pa vsekakor je, nad športnim podvozjem in voznimi lastnostmi nimamo pripomb. Ne pozna limuzinskega nagibanja v ovinkih, ki so največkrat kompromis zaradi udobja. Ceste se drži po kupejevsko, kot mačka s kremplji, kar najbolj prija na hitrih ovinkih - pravi užitek! Le na grbinah bo malce potreslo, a ne preveč, le toliko, da veste, da sedite v športni limuzini. Kadar gre prehitro, pa vozniku pomaga sistem DSC (dinamični nadzor stabilnosti), kar pripomore k varnosti in brezskrbnemu počutju. V primerih, ko je oprijemljivost na cesti slaba, pa Jaguarju

in vozniku pomaga tudi štirikolesni pogon. Varnosti je v X-Type veliko.

Prav zaradi štirikolesnega pogona in veliko vgrajene varnosti (dodatna teža in slabši izkoristek moči) pa Jaguar ne blesti pri pospeševanju. Vozniki, ki radi vozijo dinamično, bodo nad devetimi sekundami, kolikor smo jih izmerili pri pospeševanju do 100 km/h, kar malce razočarani. Toda če si še drznemo žaliti aristokrata: Mondeo z 2,0-litrskim dizelskim motorjem TDCi in 116 KM pospeši do 100 km/h v dobrih desetih sekundah. No, ko pa se že razgaljamo, gremo lahko do konca. V nedavno objavljenem testu o Subarujevi Imprezi WRX STi ste lahko prebrali, da pospeši od 0 do 100 km/h v pičlih 5,8 sekunde. Naj bo dovolj primerjave, saj ne berete primerjalnega testa.

Ljubše mu je enakomerno pospeševanje, brez sunkov in hitenja. Nenazadnje ima samodejni menjalnik to tudi najraje.

Sicer pa se, če se znova vrnemo k uglašeni angleški šoli olike, niti ne spodobi, da bi cesto zamenjali za dirkališče.

Po tej filozofiji je tudi ta Jaguar še vedno pravi Anglež. Športno ime si je v zgodovini avtomobilizma ustvarjal na največjih dirkah in tega mu ne more vzeti nihče. Nikoli! V kakršni koli preobleki že, Jaguar bo vedno zveneče ime, ki pri ljudeh vzbudi spoštovanje. Duh preteklih zmag se je za vedno vtisnil v značilno podobo te športno-elegantne limuzine. ■



| KOLIKO STANE? | SIT |
|--------------------------------|---------|
| Dodatna oprema | |
| Kovinska barva | 179.001 |
| Sistem za pomoč pri parkiranju | 120.037 |
| Samodejna klimatska naprava | 167.402 |
| Tempomat | 136.754 |
| Potovalni računalnik | 63.850 |
| Deljiva zadnja klop | 47.597 |
| Nekateri nadomestni deli | |
| Prednji žaromet z utripalko | 80.700 |
| Prednji smernik | 5.400 |
| Prednja meglenka | 21.600 |
| Prednji odbijač | 93.200 |
| Prednja maska | 31.500 |
| Vetrobransko steklo | 67.500 |
| Prednji blatnik | 65.500 |
| Zadnji odbijač | 113.400 |
| Zunanje ogledalo | 50.400 |
| Lahko platišče 17" | 121.000 |

Tabela konkurence

| | Jaguar | Audi | BMW | Mercedes-Benz |
|--|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Model | X-Type 3.0 V6 Sport | A4 3.0 Quattro | 330xi | C 320 4-Matic |
| motor (zasnova) | 6-valjni - V-60° | 6-valjni - V-90° | 6-valjni - vrstni | 6-valjni - V-90° |
| gibna prostornina (cm³) | 2967 | 2976 | 2979 | 3199 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | 170/231 pri 6800 | 162/220 pri 6300 | 170/231 pri 5900 | 160/218 pri 5700 |
| največji navor (Nm pri 1/min) | 279 pri 3000 | 300 pri 3200 | 300 pri 3500 | 310 pri 3000 |
| dolžina × širina × višina (mm) | 4672 × 1789 × 1392 | 4547 × 1766 × 1428 | 4471 × 1739 × 1434 | 4526 × 1728 × 1435 |
| največja hitrost (km/h) | 230 | 243 | 247 | 241 |
| pospešek 0-100 km/h (s) | 7,5 | 6,9 | 6,6 | 8,3 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 15,1/7,8/10,5 | 15,8/8,5/11,1 | 13,6/7,8/9,9 | 16,1/8,3/11,3 |
| cena osnovnega modela (SIT) | 9.829.805 | 8.603.468 | 9.696.030 | 11.170.557 |

tam spredaj, ki so malo spominjale na predhodnike, telo z oblinami in okroglinami, ki malo asociirajo na obline in okrogline, okoli katerih se sicer vrti svet. Pri zadku jim je, tako kot večini, zmanjkalo ustvarjalnega zagona, pa so zadevo skušali rešiti z nekimi elipsoidnimi potezami, ki same po sebi ne bi bile tako zelo napačne, če ne bi ... A o tem nekaj kasneje.

Notranjost mojega prvega Jaguarja mi je že zdaj, ko to pišem, kakih štirinajst dni po uporabi, ušla iz spomina, kar je po svoje slabo, po svoje pa niti ne. Slabo zato, ker bi si človek pa že skoraj moral zapomniti, kako je videti delovni prostor avtomobila za dvanajst milijonov in pol, dobro pa zato, ker s stališča uporabe potemtakem ni bilo nič narobe z njim. Če bi sam imel kaj besede pri načrtovanju Jaguarja mojih deških predstav, bi ga sestavil pretežno iz lepo fino obdelanega plemenitega lesa, v katerem bi tičali okrogli števci za vodo in temperaturo olja, pa še kakšna ura bi se mogoče svetila kje. A ker je nimam, se lastnik Fordovega pogleda na zadevo znajde v ergonomično ničnapačni kabini modernega avtomobila 21. stoletja, s katero nima večjih težav pri privajanju, prav velikega veselja pa



tudi ne. Tisti večer sem moral v Kranjsko Goro. (Vedno, kadar dobim kak tak nobel avto, moram kam, kamor sicer ne zahajam. Recimo, ne vem zakaj, na Bled ali v Portorož. Zapeljem se tja

in pojem kremšnito in se potem odpeljem domov.) No, tisti večer sem moral v Kranjsko Goro. Pa smo s kolegi lepo sedli v avto in hajdi, hajdo, v Kranjsko Goro pojdemo. Na Gorenjki sem malo zavrl, mačka je lepo predla in se lepo odzivala in nobenih težav ni bilo pri hitrostih, pri katerih grede točke.

»Tu, na Gorenjki je treba biti previden,« sem na glas razmišljal, »je treba nenehno gledati v ogledala, odkar imajo te radarje v avtomobilih.«

Potem smo se z zbrano družbo malo pogovarjali o ženskah in še malo o ženskah in o tem, kako je fajn, če ti ljudje dajo avto z bencinsko kartico, s katero prišparaš en tank, in pozabili na radarje. Tik preden se gorenjska avtocesta zlije v (ne)normalno dvopasovnico, nas je precej nesramno prehitel neopazen siv golf.

»Glej, ga, debila ...«

Še kakih sto metrov je debil peljal pred nami, in to zelo počasi, potem pa se je na njegovi zadnji šipi zasvetilo:

»Policija.«

Aha. In potem, izstopivši iz avtomobila in ponižni prišedši k njim:

»Veste, zakaj smo vas ustavili?«

Kako bi ne vedel, siromak.

»Tole bo sodnik za prekrške, tukaj podpišite.«

Aha.

»Pa srečno.«

V ponedeljek zjutraj sem svojega prvega Jaguarja parkiral v tretje nadstropje naše lepe bajte. Ko sem ga zaklepal, je iz sosednjega avtomobila stopil neki tip in si začel ogledovati njegov zadek. Če me, izdajalec, ne bi spravil v take težave, bi to zamolčal, tako pa ne bom. Tip stoji za avtom, gleda in pravi:

»A tole je pa novi Hyundai?«

Jaguar X-Type 3.0 V6 Sport

avto
magazin

CENA: [Summit Avto]
OSNOVNI MODEL: 9.829.805 SIT
TESTNO VOZILO: 12.222.885 SIT

Moč: 170 kW (231 KM)
Pospšek: 9,0 s
Največja hitrost: 225 km/h
Povpr. poraba: 15,3 l/100 km

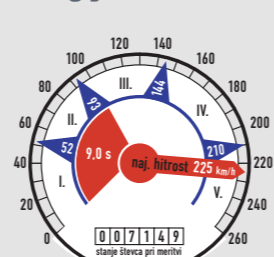
Garancija:
3 leta brez omejitve kilometrov splošne garancije. 6 let garancije za prerjavenje. 3 leta garancije za lak

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

| | |
|-----------------|--------------------|
| Pospški | s |
| 0-60 km/h: | 4,2 |
| 0-80 km/h: | 6,2 |
| 0-100 km/h: | 9,0 |
| 0-120 km/h: | 12,6 |
| 0-140 km/h: | 16,8 |
| 1000 m z mesta: | 30,4 (174 km/h) |

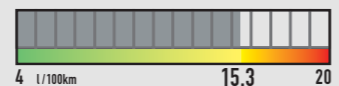
Zmogljivosti:



Prožnost **s**
Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

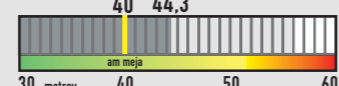
Največja hitrost **225 km/h**
(V. prestava)

Poraba goriva **l/100 km**
najmanjše povprečje 14,4
največje povprečje 17,0
skupno testno povprečje 15,3



Trušč v notranjosti **dB**
Prestava III. IV. D.
50 km/h 57 57 57
90 km/h 64 62 62
130 km/h 71 67 66
Prosti tek 37

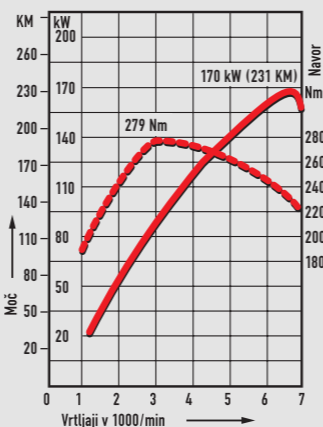
Zavorna pot **m**
od 100 km/h: 44,3
(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

Diagram motorja:



Užitek v vožnji:

Užitek je pravi, ko vas v Jaguarju vidijo drugi, po možnosti sosed. Odličnemu podvožju pa žal ni dorasla kombinacija trilitrskega šestvaljnika (ki se sicer oglašča z dirkalnim zvokom) in samodejnega menjalnika. Ročni bi bil boljša izbira.

ocena Jaguar X-Type 3.0 V6

| | | |
|------------------------------|-----|--|
| Zunanost (15) | 13 | Zunanost je prava, takoj vas prepoznajo, da se vozite v Jaguarju. Izdelava je imenu primerno dobra. |
| Notranost (140) | 104 | Ergonomija in udobje na sprednjih sedežih sodita v sam vrh. Zadaj pa se boste počutili nekoliko utesnjeno. |
| Motor, menjalnik (40) | 26 | Motor je glede na zvok dirkalnik, glede na pospeške pa ne. Menjalnik lahko bil boljši. |
| Vozne lastnosti (95) | 79 | Na cesti se dobro znajde, je dobro vozen in zanesljiv, kot se za Jaguarja spodobi. |
| Zmogljivosti (35) | 24 | Pospški bi lahko bili boljši, tu nas je malce razočaral. |
| Varnost (45) | 40 | Ima skoraj vse, kar si v sodobnem avtomobilu lahko zamislite. |
| Gospodarnost (50) | 30 | Poraba goriva je pričakovana visoka; glede na to, da ta denar vlagate tudi v svojo lastno podobo, ki se ji poveča ugled, ni predrag. |

Skupaj **316** Jaguar bo vedno Jaguar, četudi je tak, malce bolj poceni. Podvožje je vredno imena, prav tako zunanost in nekateri detajli. V njem vas bodo zagotovo opazili in spoštovali. To je tudi njegova največja prednost, ki odtehta slab priokus zaradi menjalnika.

OCENA avto **4**

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

Dokolišne meritve: T = 10 °C / p = 1020 mbar / rel. vl. = 63 % / Gume: Uniroyal MS plus 55 M+S