

Panthera onca!



Največja mačka Srednje in Južne Amerike, izredna plavalka, plenilka, do 113 kilogramov, ogrožena vrsta. Toliko na kratko.

besedilo: Vinko Kernc ■ foto: Vinko Kernc, Aleš Pavletič

I Jaguar XF 2.7 D Premium Luxury

►► Jaguar, ki izvira iz Velike Britanije, je precej drugačen. Ima odlično zgodovino, toda nejasno sedanjost in negotovo prihodnost. Danes se, prav zaradi svoje (predvsem športne) zgodovine, bori z umestitvijo identitete: je Jaguar športen ali prestižen avtomobil? Ali morda prestižen športni avtomobil? To se sicer sliši kot teoretiziranje, je pa pri avtomobilih tega cenovnega razreda in tako močnega zgodovinskega imidža izjemno pomembno: kakšnega kupca išče, na katerega meri?

Novi XF je tehnično odličen izdelek. A znova z zadržkom: srce avtomobila (konkretno takšnega, kot je bil na našem testu), oziroma motor, ni Jaguarjev! In kar je še huje: je Fordov oziroma (kar je morda najhuje) tudi Peesajev, kar v prevodu pomeni, da ga vozijo tudi (nekateri) lastniki Citroënov. Kdor na to gleda brez zadržkov, bo več kot zadovoljen, zagotovo pa se bo našel kdo, ki bo imel pomisleke. Ne bi bilo prvič v svetu avtomobilizma.

Motorna tehnika je res največ, kar avtomobilska industrija v tem trenutku zmora ponuditi med dizelskimi stroji: šestvaljni oblike V (60 stopinj) ima neposredni vbrizg po načelu skupnega voda in dve turbopuhali, kar skupaj s preostalo tehniko daje lepih 152 kilovatov in še lepših 435 njutonmetrov. V praksi to pomeni, da bo voznik, ki nima posebej izraženih dirkaških ambicij za volanom tega avtomobila, težko našel odsek na slovenskih cestah (pa na drugih tudi), kjer bi motorju zmanjkalo ali njutonmetrov ali kilovatov. Dobro zaznavno pridobivanje hitrosti od mirovanja in vse do 220 kilometrov na uro (po merilniku hitrosti) ni v nobenem trenutku nikakršna težava. Nabere pa (spet po merilniku hitrosti) še precej več od tega. Odlična tehnika pa se zreali tudi na drugi strani: več kot 14,3 litra goriva na 100 kilometrov nam tudi pri največjih obremenitvah ni uspelo porabiti, s tem da se je poraba pri še vedno visokih hitrostnih povprečjih zlahka spustila tudi pod deset litrov na 100 kilometrov. Za zgled.

Še tako dober motorni značaj bi se skril, če bi bil samodejni menjalnik za njim povprečen ali celo slab. Pa ni ne eno ne drugo. Okrogel gumb za izbiranje položaja menjalnika sicer ni prvi na svetu, kot trdijo pri Jaguarju (kreпка jih je prehitela Beemvejeva Sedmica, ki ima sicer obvolansko ročico, a prav tako po načelu 'by wire', torej z električnim prenosom ukazov), deluje pa vzorno hitro tudi v najbolj kritičnih trenutkih – denimo pri izmeničnem pretikanju iz položaja za vožnjo naprej v položaj za vzvratno vožnjo. Še bolje se izkaže pri pretikanju: za današnje razmere pretika bliskovito, toda vseeno mehko in skoraj nezaznavno. Razveseljivo opazna je tudi razlika med klasičnim in športnim programom – pri zadnjem je pogosto menjalnik v tisti prestavi, ki jo voznik potrebuje oziroma ki bi si jo dober voznik izbral, če bi upravljal ročni menjalnik. V skrajnih primerih je na voljo tudi pretikanje z zavolanskima ročicama, s tem da v položaju D po določenem času elektronika preklopi nazaj v samodejni način, v položaju S pa ostane v ročnem. Ne glede na izbrani način pretikanja pa vozniku motorja ne bo uspelo zavrteti prek 4.200 vrtljajev v minuti. Dovolj.



“Zagotovo se bo našel kdo, ki bo imel pomisleke. Ne bi bilo prvič v svetu avtomobilizma.”

XF ima pogon speljan k zadnjemu paru koles, a je celota zaradi uglasitve vseh elementov mehanike od motorja do podvozja naravnana na izkoriščanje vseh drugih dobrih lastnosti takšne zasnove, razen dirkaških. Navora na kolesih je sicer lahko preveč in stabilizacijsko elektroniko lahko voznik povsem izključi, vseeno pa takšnega Iksefa ni mogoče peljati z oddrsavanjem zadka – ker je navora hitro preveč, se vsaj eno kolo zavrti v prazno, motorju narastejo vrtljaji in menjalnik pretakne v višjo prestavo. Vse skupaj se zgodi prehitro, da bi dirkaško nastrojeni voznik to lahko izkoristil za užitek v vožnji. Pri tem se znova zastavi že omenjeno vprašanje: hoče biti (takšen) Jaguar prestižen ali športen avtomobil?

Skoraj neopazno 'gre mimo' podvozje, vendar je ta neopaznost izključno dobra stran: podvozje namreč 'opazimo', ko v čem zmoti. Krmiljenje koles in vzmetnoblazilni del tega Iksefa pa nikoli ne opozorita nase – ne s preveč toga (neudobno) nastavitvijo, ne s preveč mehko (zibajočo) nastavitvijo, ne z nagibanjem v ovinkih. Zdi se, kot da je tehnikom kljub mehanski klasiki (na voljo je tudi zračno vzmetenje) uspelo najti idealno nastavev za način vožnje, ki ga omogoča ta mačka. So pa dirkaške zavore oziroma pot zaustavljanja, ki je opazno pod pri Avto magazinu postavljeno mejo za ta avtomobilski razred. Pohvalno.

Zunanost tega Jaga v ničemer ne izstopa, vsaj izhajajoč iz opazanja vzbujanja pozornosti mimoidočih. Njegova bočna silhueta

je sicer sodobna (kupejevske poteze štirivrtnate limuzine!) in lepa, ni pa znotraj osnovnih potez nikakršnih zavist vzbujajočih elementov, ki bi ustavljali pogled; vse, kar ima, smo videli tudi že pri dosti cenejših in manj prestižnih avtomobilih. Zato pa hoče to nadomestiti notranjost: kdor sede vanj, nemudoma začuti prestiž. Oblazinjenje je kombinacija temno rjave in bež barve, lesa ni mogoče spregledati, usnja (tudi na armaturni plošči) in kroma še manj, velik del plastike pa svojo 'cenenost' skriva z v titanovo barvo odeto površino.

“Pri tem se znova zastavi že omenjeno vprašanje: hoče biti takšen Jaguar prestižen ali športen avtomobil?”

Manj navdušuje videz, za katerega se zdi, kot da bi bil mešanica preveč slogov (in materialov, ampak vse to je morda še dediščina lastništva Forda, ki tudi ne more iz tega), spet bolj pa poskuša notranjost prepričati s svojo drugačnostjo, ko gre za upravljanje. Ob zagonu motorja se odpro zračne reže na armaturni plošči in dvigne se okrogel gumb menjalnika, kar se prvič zdi čudovito, tretjič se človek vpraša po vzroku, sedmič pa tega ne opazi nihče več. Še manj razveseljav je gumb za odpiranje predala pred sovoznikom JaguarSense, ki deluje ali pa tudi ne. Nerodno postavljen je tudi osrednji, za dotik občutljivi zaslon, saj je preveč poglobljen v armaturno ploščo, da bi bilo upravljanje z dotikom lahkotno in nemoteče.

Prek tega zaslona voznik (ali sovoznik) upravlja zelo dober avdiosistem, odlično klimatsko napravo, telefon, navigacijski sistem in potovalni računalnik. Ta ponuja tri



hkratna merjenja, od katerih sta dva ročno nastavljiva, eden pa je samodejen; tehnično nič posebnega, v praksi pa zelo uporabno. Slaba stran tega sistema je ta, da neprekinjeno spremljanje podatkov potovalnega računalnika ni mogoče (sistem se sam čez čas preklopi na osnovni meni), sicer pa je upravljanje samosvoje (ni podobno drugim podobnim izdelkom), toda intuitivno in preprosto. To velja tudi za ločene (klasične) gumb avdiosistema in klimatske naprave, ki služijo hitrim ukazom najpogostejših funkcij obeh sistemov. Lepa in pregledna sta tudi glavna merilnika (hitrost in motorni vrtljaji), med njima pa je še vzporeden podatek s potovalnega računalnika in digitalni pokazatelj količine goriva. Kdo bi si še pred 30 leti mislil, da (tudi) Jaguar ne bo imel merilnika temperature hladilne tekočine ...

Ergonomija upravljanja Iksefa je odlična, z izjemo (električne) nastavitve volanskega obroča, ki se premalo pomakne proti vozniku. Se pa tudi tu pozna usmerjenost v udobje, in ne v športnost: udoben je položaj za volanom in odlično je ugodje trušča in treslajev: zadnjih pravzaprav ni, trušč pa je vse do 200 kilometrov na uro omejen na udobno področje v tolikšni meri, da voznik ne zazna (dizelskega) principa motornega delovanja. Šele pri okrog 220 kilometrih na uro po merilniku se na sončnem oknu (za današnje razmere majhnih mer) odpre neka mikrošpranja, ki povzroča (v primerjavi s 'tišino' do 200 kilometrov na uro) precej moteč zvok.

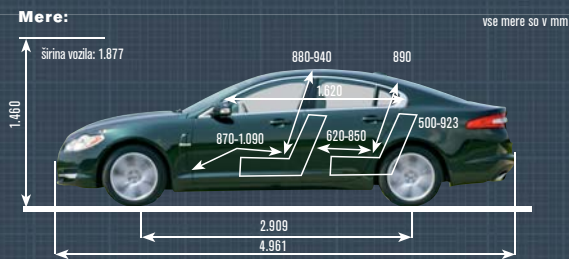
Če ste prebrali pozorno, razumete: ta Jaguar ima z mačko bolj malo skupnega. Ali je ogrožen, bodo pokazali že bližnja prihodnost in dejanja novega lastnika (indijska Tata!), divji pa ni in po cestah se pelje tudi precej opazno večjih avtomobilov. Toda vlečenje vzporednic niti ni smiselno – za zdaj je povsem dovolj, da se zdi Jaguar XF v celoti odličen izdelek. ❧

Tehnični podatki

I Jaguar XF 2.7 D Premium Luxury

CENA: (Summit avto, d. o. o.)
Osnovni model: 58.492 EUR
Testno vozilo: 68.048 EUR

Moč: 152 kW (207 KM)
Pospšek: 9,0 s
Največja hitrost: 227 km/h
Povpr. poraba: 12,3 l/100 km

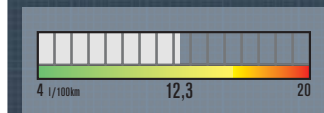


NAŠE MERITVE
 T = 28 °C / p = 1.218 mbar / rel. vl. = 28 % / Stanje: kilometrskega števca: 10.599 km
Vozne lastnosti
Pospšek:
 0–100 km/h: 9,0
 402 m z mesta: 16,4 (141 km/h)
 1.000 m z mesta: 29,8 (182 km/h)

Prožnost
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

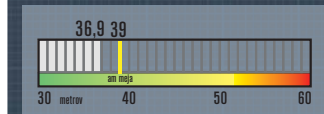
Največja hitrost
 227 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva
 najmanjše povprečje 9,6
 največje povprečje 14,3
 skupno testno povprečje 12,3



Trušč v notranjosti
 Prestava III. IV. V. VI.
 50 km/h 52 51
 90 km/h 60 58 57 57
 130 km/h 64 63 63
 Prosti tek 40

Zavorna pot
 od 100 km/h: 36,9 39 m
 (AM meja 39 m)



Napake med testom
 Samodejni dvig sovoznikove vratne šipe ne deluje.

DIAGRAM MENJALNIKA:

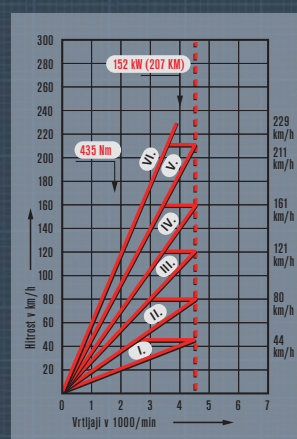
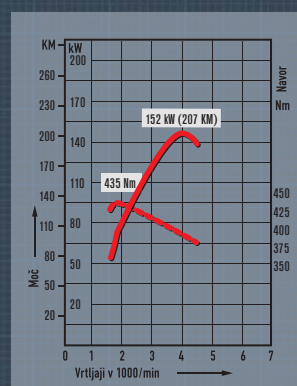


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Čisto malo zaradi športnih občutkov, predvsem pa zaradi lahkotnosti upravljanja in odlične pogonske mehanike. Pa seveda zato, ker je na volanskem obroču grozeča jaguarjeva glava.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni – 4-taktni – vrstni – V60° – turbodizelski – nameščen spredaj prečno – gibna prostornina 2.720 cm³ – največja moč 152 kW (207 KM) pri 4.000/min – največji navor 435 Nm pri 1.900/min. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi – 6-stopenjski samodejni menjalnik – gume 245/45/R18 W (Dunlop SP Sport 01). **Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne – rajdni krog 11,5 m – posoda za gorivo 70 l. **Mase:** prazno vozilo 1.771 kg – dovoljena skupna masa 2.310 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 229 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,2 s – poraba goriva (ECE) 10,4/5,8/7,5 l/100 km.

Prestornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l);
 1 × letalski kovček (36 l);
 1 × kovček (85,5 l);
 1 × kovček (68,5 l)



Ocena

Zunanost (15)	12	Videz je zelo umirjen, karoserijski spoji pa so za ta imidž preveč nenatančni.
Notranjost (140)	118	Udobna notranjost in veliko opreme, pretežno odlični materiali in dobra klimatska naprava.
Motor, menjalnik (40)	40	Motor in menjalnik brez odbite točke! Vrhunska tehnika, le za Jaguar stare slave morda premalo zmogljiva.
Vozne lastnosti (95)	84	Za klasično gradnjo je podvozje vrhunske, ergonomsko odlične prestavni gumb, povprečne stopalke.
Zmogljivosti (35)	34	Kljub turbodizlu razmeroma majhne prostornine so zmogljivosti takšne, da je tak XF v praksi povsem 'konkurenčen'.
Varnost (45)	42	Odlične zavore, kratke zavorne poti! Na zadnji klopi kljub trem sedežem le dva vzglavnika!
Gospodarnost (50)	29	Draži od neposredne nemške konkurence, a hkrati zelo varčen z gorivom. Le povprečni garancijski pogoji.
Skupaj	359	Petica je takoj za dvema točkama, a kljub 'le' štiri v celoti takšen XF več kot le zadovolji tipičnega kupca avtomobila tega razreda. Razen morda tipičnega kupca Jaguarja. Tistega, ki mu športnodirkaška zgodovina te znamke veliko pomeni.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ pogonski del mehanike (kot celota)
- ▲ motor, menjalnik
- ▲ podvozje
- ▲ zvočno ugodje
- ▲ večina materialov
- ▲ trojni podatki potovalnega računalnika
- ▲ oprema
- ▲ hitro segrevanje notranjosti

- ▼ le štiri vzglavniki
- ▼ mešanje slogov v notranjosti
- ▼ karoserijski spoji različnih mer
- ▼ trušč iz sončnega okna pri velikih hitrostih
- ▼ odpiranje predala pred sovoznikom
- ▼ nešportnost pogonske zasnove