

Test

I Jaguar XJ LWB 3.0D V6 Portfolio

Digitalni Anglež

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič in Saša Kapetanovič

Časi se spreminja. Analogno tehniko bo kmalu dokončno izpodrinila digitalna, tradicijo izpodriva sodobna tehnika, znana evropska imena ostajajo evropska le še po imenu.



► Jaguar, recimo: nekdaj je bil sinonim za klasično britansko umetnost izdelovanja avtomobilov. Les, mehanika, krom. Potem je prišel Ford in iz Jaguara naredil le še bledo senco nekoč slavne znamke (in Jaguar sploh ni bil edini). Angleška klasika je končala v objemu indijske Tate. In čeprav zadnja z razvojem novega XJ ni imela nič, se človeku zazdi, da so Jaguarjevi inženirji in oblikovalci kar nekako slutili, v cīgavih rokab bo znamka končala.

Nos, recimo. V celiem sicer še vedno aristokratsko angleški, a kombinacija prominerne, visoke maske in tankih, poševno razpotegnjene luči deluje malce ... hmmm ... korejško? In zadek? Tu sta le dve možnosti: ali ga boste označili za lepega ali pa kar ne boste mogli nehalni kritizirati. Klasično (a seveda nujno sodobno) britansko oblikovanje? Niti slučajno.

A vse dvome o obliku vendarle prezene en sam pogled z boka. Oznaka L pomeni daljšo medosno razdaljo, in ko jo združite z nizko streho, visokim spodnjim robom stekel, izrazito klinasto obliko in zatemnjениmi zadnjimi stekli, je oznaka lahko le ena: lepo. Ravno prav športno, ravno prav elegantno, ravno prav prestižno. Lepo.

Znotraj se tema nadaljuje. Usnje in les na eni strani, na drugi strani pa dejstvo, da je edini analogni merilnik v vsem vozilu ura na sredini armaturne plošče. Le ura? Da, le ura, vsi drugi merilniki so le iluzija, le slika. Ko je XJ ugasnen, se lahko skozi volanski obroč zazrete le v temno ploščo. Ugasnen visokokolovljivostni LCD-zaslon ni nekaj, zaradi česar bi se na stransko steklo lepile dlani in nosovi v automobile zanjubljenih mulcev. Oživi šele, ko pritisnete na gumb za zagon motorja. Za hip boste ugledali Jaguarjev logo, potem ga bodo zamenjali merilniki v modro-belih odtenkih. Na sredini za hitrost (na žalost popolnoma linearen in zato pri mestnih hitrostih



premašno pregleden), levo za količino goriva, temperaturo motorja in informacije avdiosistema, navigacije in menjalnika, desno merilnik vrtljavjev (ki ga lahko po potrebi za nekaj sekund zamenjajo bolj potrebne informacije). In če pritisnete na gumb ob prestavnici ročici, označen z dirkaško karirasto zastavico, boste vklopili dinamični način delovanja avtomobi-

"Oznaka športna prestižna limuzina tu ni ne nesmisel ne marketinško hvalisanje."

la (blažilniki, krmiljenje, motorna elektronika in elektronika menjalnika) – merilniki pa se bodo obarvali rdeče.

Kljub temu da gre za vrh Jaguarjeve ponudbe, XJ nima zračnega vzmetenja (le blažilniki so elektronsko podprtji). Zanimivo, pravzaprav, da se mora proti zračno vzmetenim konkurentom bojevati s klasiko – a mu to odlično uspeva. V normalnem načinu je tudi na slabih cestah vzorno udoben (tako po tresljajih kot po hrupu izpod koles), hkrati pa v dinamičnem načinu tudi presenetljivo športen. Počasni ovinki mu sicer ne ustrezajo, kar strasljivo pa je, kako skoraj 5,3 metra dolga limuzina z dizelskim motorjem in s samodejnim menjalnikom pozira srednje hitre in hitre ovinke. Le s sledjo podkrmarjenja, brez živčnosti, brez karoserijskih nihanj. Tu bo voznik odnehal daleč hitreje kot avto. Če želite, lahko ESP izklopite delno (s kratkim priti-

skom na gumb) ali popolnoma (za to bo treba gumb pritisniti vsaj 20 sekund). In ne boste verjeli – tudi takrat se XJ izkaže, kolikor se pač lahko izkaže avtomobil s pogonom na zadnja kolesa brez zapore diferenciala. Eno je treba Jaguaru XJ (tudi z dolgo medosno razdaljo) priznati: oznaka športna prestižna limuzina tu ni ne nesmisel ne marketinško hvalisanje. XJ je (če to želite) lahko zelo športna limuzina.

Precejšen del odgovora na vprašanje, kako je to mogoče, leži v masi avtomobila. Le 1.813 kilogramov premore dolgi XJ, medtem ko so njegovi konkurenčni težji od dobr sto pa do slabih 200 kilogramov. To pa je že razlika, ki se na cesti še kako pozna. Pa ob tem konkurenca ni nič večja, XJ L po merah namreč od razrednega povprečja odstopa le za nekaj milimetrov.

Drugi razlog je motor. Trilitrski dizel je naslednik dobrega 2,7-litrskega predhodnika in dodatna prostornina ter seveda vse druge tehnične izboljšave v primerjavi s predhodnikom so tu le še poka na i. Dvesto dva kilovata oziroma 275 'konjev' je največ v razredu (Audi ji zmore 250, BMW pa le 245) in kombinacija zmogljivega, prožnega dizla in lahke karoserije je odlična. Menjalnik ima sicer le šest prestav, a roko na srce: več jih tudib ne potrebuje. Pri Jaguaru tu niso podlegli tekmi za več prestav, ki pravzaprav nima smisla. Če odlično deluje s šestimi, zakaj bi potem potrebovali dodatno težo in zapleteno sedmih, osmih ali devetih prestav? V tržnem oddelku so vsake prestave seveda še kako veseli, v realnem življenju pa razlike ne boste opazile.

Tudi sicer je zvočna izolacija odlična in šele pri hitrosti od 160 kilometrov na uro boste lahko zaznali hrup vetra, izpod koles in motorja. A vse do največje hitrosti vam glasu pri pogovoru s sopotnikom ne bo treba dvigniti in z zvočnega vidika bodo tudi dolge poti pri 200 in več kilometrih na uro nenaporne.

Iz oči v oči



Tomaž Porekar

► Jaguar XJ je podoba sodobnega sveta: ni mi jasno, kaj hoče. Njegov videz je kot dve plati evrskega kovanca: s sprednje strani tipičen Jaguar, dinamičen, zapeljiv, zadek pa, kot da morajo osvojiti vse indijske in kitajske mogotice brez sloga. Težava je tudi v tem, da je pogled nazaj povsem otežen, pogled v notranje vzvratno ogledalo nam ne pokaže skoraj nič, če želimo pri vzvratni vožnji z obrnjeno glavo kaj videti, smo se zmotili.

Zato pa prepriča turbodizelski motor, ki je zares velik dosežek (Fordovih) inženirjev. Pohvalil bi tudi udobno podvozje, ki je dokaz, da za dober rezultat ne potrebuje zračnega vzmetenja. ◁



Vinko Kermc

► Če bi izbirale samo oči, bi prisegel na prejšnjo generacijo – zaradi zadka. Ampak napredek je očiten in tole je Jag za tipičnega kupca Jaga. Tako 'British', čeprav v isti sapi tudi tako indijski ... Pri razvoju tega lksdžeya Tata sicer še ni imel prstov vmes, in ker je v razvoju vedno lepo gojiti tradicijo, še posebno če je britanska, srčno upam, da bodo Jaguari tudi v prihodnje sledili temu zgledu. Kdo ve, morda pa je za Jaguar bolje, da ni več Fordov. ◁

Test



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGO VOZILA:

Kovinska barva	1.800
Triraki ogrevani večopravilni volan	2.100
Okrasne obloge iz lesa	700

Malce slabše je sedenje. Vzdolžnega pomačka nazaj je, za višje voznike nekaj pre malo, pa tudi višinska nastavljivost sedežev je navzdol preveč omejena – in kak milimeter daljši pomik volana navzven po globini ne bi bil odveč. Sedeži sami so sicer dokaj udobni (spreddni premorejo gretje, hlajenje in masažo, zadnji pa 'le' gretje in hlajenje), z veliko nastavljivimi (pravzaprav manjka le ločeno nastavljanje ledvenega in ramenskega dela hrbita sedežev), ergonomija pa je, če odstojemo z starele, trde obvolanske ročice, dobra. Večino funkcij avtomobila tako in tako nastavljate na velikem, za dotik občutljivem barvнем LCD-zaslonsu na sredinski konzoli in gumbi so namenjeni le najosnovnejšim nastavljivim radia in klime. Rešitev je dobra, a s pomanjkljivostmi: nastavljanje povečave zemljevidna na navigaciji je na LCD-zaslonsu recimo nadležno naporno opravilo in vrtljiv gumb bi bila boljša izbira. Samodejna klimatizacija (štiripodročna, z ločenimi komandami za zadnje sedeže, ki jih je mogoče tudi zakleniti), je odlična.

In zato je odlično tudi počutje zadaj.

Kljub vsej digitalizaciji XJ nekoliko razočara pri elektronskih pomagalih vozniku. Testnemu so manjkale dnevne luči, smerni

zarometi in samodejne dolge luči (oboje je mogoče doplačati), enako velja za aktivni tempomat. Tudi tega lahko doplačate, a ne premore funkcije start-stop. Doplačati je treba tudi za sistem za nadzor mrtvih kotov, niti na seznamu doplačilne opreme pa ni nočne kamere, pomočnika ohranjanja vozlega pasu, sistema za preprečevanje trkov, električno gnanih stranskih senčnikov ... Premore pa tale XJ pametni ključ. Ni ga treba jemati iz žepa, a verjemite, ob masi skoraj 100 gramov si ga v žepu tudi ne želite. Predstavljajte si, da v njem nosite še en mobilnik (ne prav lahek) ...

No, vsaj na ta način Jaguar ostaja klasičen Jaguar, torej odličen avto z malenkostmi, ki se 'jih je treba navaditi' ... Cenovno je nekje v rangu konkurenčne, morda celo malo višje, in če vprašate, ali si tak položaj zasluži (torej ali je vreden svojega denarja), je odgovor lahko le: morda. Če si želite luksuzne, tudi športne limuzine, pa ne želite nemške klasike, je odlična izbira. Če pa avtomobil sodite z metri, kosi opreme in evri, se vam utegne zazdeči, da je nekoliko predrag ...

Tabela konkurence

MODEL	Jaguar XJ SWB 3.0D V6 Luxury	Mercedes-Benz S 350 CDI BlueTEC	BMW 730d	Audi A8
motor (zasnova)	6-valjni – V6°	6-valjni – V7°	6-valjni – vrstni	6-valjni – V90°
gibna prostornina (cm³)	2.993	2.987	2.993	2.967
največja moč (kW/KM pri 1/min)	202/275 pri 4.000	190/258 pri 3.600	180/245 pri 4.000	184/250 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	600 pri 2.000	620 pri 1.600-2.400	540 pri 1.750-3.000	550 pri 1.500-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	5.122 × 1.894 × 1.448	5.096 × 1.871 × 1.479	5.072 × 1.800 × 1.479	5.137 × 1.949 × 1.460
največja hitrost (km/h)	250	250	245	250
pospešek 0–100 km/h (s)	6,4	7,1	7,2	6,1
poraba goriva po ECE (/100 km)	9,6/5,6/7,0	9,3/5,3/6,8	9,0/5,5/6,8	8,0/5,8/6,6
izpusti CO ₂ (g/km)	184	177	178	174
cena osnovnega modela (evri)	85.900	80.400	77.600	79.040



Tehnični podatki

CENA: Summit Avto, d. o. o.
XJ SWB 3.0D V6 Luxury: 85.900 EUR
XJ LWB 3.0D V6 Portfolio: 106.700 EUR
Testno vozilo: 111.300 EUR

Moc: 202 kW (275 KM)
Pospesek: 8,0 s
Največja hitrost: 250 km/h
Povpr. poraba: 10,2 l/100 km

Garancija: 3 leta splošne garancije, 6 let garancije na lak, 12 let garancije za prejemanje.

Predvideni redni servisi: Servisni interval na 26.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):
 redni servisi, delo, material: zastopnik ni priskrbel podatka obvezno zavarovanje (2): 5.020
 gorivo 11.995
 gume (1): 3.240
 izguba vrednosti po 5 letih: 37.708
Skupaj: ni podatka
Strošek za prevoženi km: ni podatka

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE
 T = 28°C / p = 1.018 mbar / rel.vl. = 35 % / Gume: Dunlop SP Sport
 Maxx GT srednje: 245/45 R 19 Y, zadnje: 275/40 R 19 Y/
 Stanje kilometrskega strelca: 3.244 km

Vozne lastnosti
Pospeski
 0–100 km/h: 8,0
 402 m z mesta: 16,0 (144 km/h)

Prožnost
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost 250 km/h (V. in VI. prestava)

Poraba goriva 1/100 km
 najmanjši povprečje 13,2
 največji povprečje 7,6
 skupno testno povprečje 10,2



Trušč v notranjosti dB
 Prestava III. IV. V. VI.
 50 km/h 52 52 52 52
 90 km/h 56 55 55 55
 130 km/h 62 61 60
 Prosti tek 38

Zavorna pot m
 od 130 km/h: 68,6
 od 100 km/h: 35,7 (AM meja 39 m)



UŽITEK V VOŽNJI:

Napake med testom: brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

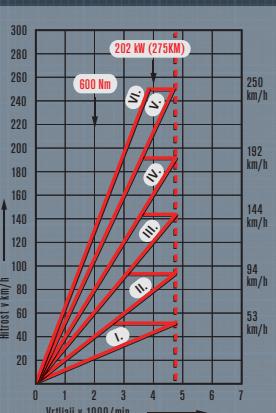
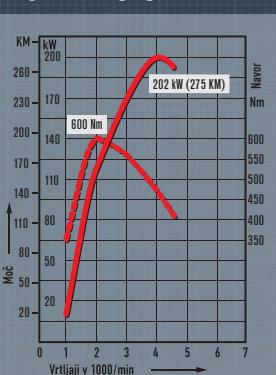


DIAGRAM MOTORJA:

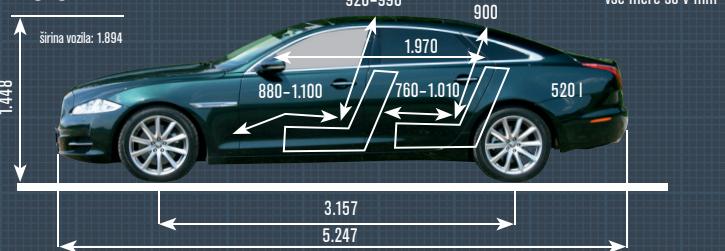


Zunanje mere: sirina vozila 1.894 mm – kolotek spredaj 1.626 mm – zadaj 1.604 mm – rajndi krog 12,4 m.
Notranje mere: sirina spredaj 1.530 mm, zadaj 1.520 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 540 mm, zadnji sedež 530 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 82 l.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni – 4-taktni – V6° – turbodizelski – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 84 × 90 mm – gibna prostornina 2.993 cm³ – kompresija 16,1 : 1 – največja moc 202 kW (275 KM) pri 4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s – specifična moč 67,5 kW/l (91,8 KM/l) – največji navor 600 Nm pri 2.000/min – 2 odmčni gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na val – vhrbiči goriva po sistemu skupnega voda – dva turbinska polnilnika na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi – 6-stopenjski samodejni menjalnik – prestavna razmerja I. 4,17; II. 2,34; III. 1,52; IV. 1,14; V. 0,87; VI. 0,69 – diferencial 2,73 – gume spredaj 245/45 R 19, zadaj 275/40 R 19 kotarni obseg 2,12 m. **Voz in obseg:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamezne obese, vzemite noge, trikraka precna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijačni vzmeti, teleskopski hladilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (stiskalo med sedežema) – volan z zaboljajočim letvijo, hidraulični servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.813 kg – dovoljena skupna masa 2.365 kg – dovoljena masa priklicev z zavoro: ni podatka, brez zavor: ni podatka – dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h – pospešek 0–100 km/h 6,4 s (SWB različica) – poraba goriva (ECE) 9,6/5,8/7,2 l/100 km, izpust CO₂: 189 g/km.

Mere:



Zunanje mere: sirina vozila 1.894 mm – kolotek spredaj 1.626 mm – zadaj 1.604 mm – rajndi krog 12,4 m.
Notranje mere: sirina spredaj 1.530 mm, zadaj 1.520 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 540 mm, zadnji sedež 530 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 82 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznika varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zavesi – pritridišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – štiprododčna samodejna klimatska naprava – električni pomik štip spredaj in zadaj – električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom, DVD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – USB-vmesnik – parkirna tipala spredaj in zadaj – večopravilni volanski obroč – dajloško upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem – po višini in globini nastavljiv volanski obroč – tipalo za dež – ksenonski žarometi – električno pomična, po višini nastavljiva, hlajena in ogrevana prednja sedeža – deljava zadnjega klopa – potovalni računalnik – tempomat.

Ocenca

Zunanost (15) 13 Videz opazovalce deli in vmesnih mnenij je malo – ni pa mogoče zanikati, da deluje prestižno.

Notranjost (125) 116 Dolga medosna razdalja pomeni veliko prostora zadaj, voznika pa razvajači tudi sedežna masaša.

Motor, pogon, podvozje (65) 60 Dizelski motor je v samem vrhu tovrstnih agregatov, menjalnik pa kljub 'le' šestim prestavam odličen.

Vozne lastnosti (70) 66 Presentativno hiter in športen med ovinkvi: hkrati potovalno udoben na avtocesti.

Zmogljivosti (35) 33 Petmetrska limuzina z 'le' triritarskim dizalom ne bi smela biti tako živahnega premičnega.

Varnost (45) 40 Pa je.

Manjka nekaj elektronskih varnostnih dodatkov, recimo aktivni tempomat, smerne luči, samodejne dolge luči ...

Gospodarnost (65) 33 Navduši poraba goriva, precej manj pa seveda cena. A drugače niti nismo pričakovali.

Skupaj 361 Takole XJ bo pisan na kožo tistim, ki so k vsem klasičnim pogojem za nakup v najbolj prestižnem avtomobilskem razredu postavili tudi pogoj, da spredaj ne sme biti zvezde, propelerja ali krovog – se s z njimi tudi sicer dobro kosa.

OCENA **avto magazin** 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

I Jaguar XJ LWB 3.0D V6 Portfolio

Hvalimo in grajamo

- motor
- podvozje
- zvočna izolacija
- sedenje zadaj
- menjalnik
- občasno težavno nastavljiva navigacija (zoom)
- ni zapore diferenciala
- prekratek vzvodni pomik prednjih sedežev
- slaba preglednost nazaj