



Jaguar XF Sportbrake

Hart voor de zaak

Autotest | Er zijn van die mensen die iedere dag met tegenzin naar hun werk gaan. Dat geldt zeker niet voor de ontwerpers van de Jaguar XF Sportbrake. Zij doen het werk overduidelijk voor hun plezier. In een segment waar auto's in de regel met de lineaal en de rekenmachine worden ontworpen, lijkt de Jaguar vooral met gevoel te zijn gemaakt. Het testrijden voelde daarom meer als een feestje dan als werk.

Eerlijk is eerlijk; wie een bedrijfsauto zoekt kan voor beduidend minder geld beduidend meer ruimte kopen. Maar wie op zoek is naar een grote luxueuze stationcar was tot nu toe voornamelijk aangewezen op de grote Duitse merken. Die bieden moderne, doordachte en uiterst praktische reisauto's. Wat ze echter niet hebben is een ziel.



En dat is waar de Jaguar XF Sportbrake zich vanaf de eerste kennismaking van de concurrentie onderscheidt. De XF lijkt minder met de windtunnel en meer met de artistieke pen te zijn ontworpen. Vooral in het zwart ziet de auto er stoer en zelfverzekerd uit, zonder dat het ooit aanstootgevend is naar de buitenwacht. Waar de testauto ook ging, de XF oogstte

louter bewondering.

Bescheiden is de XF echter allerminst. Met een lengte van net geen vijf meter en een breedte van bijna twee meter is dit een enorme auto. Vooral parkeren kan daarom een uitdaging zijn. De XF past wel in de meeste parkeervakken, maar vervolgens de deuren openen om uit te stappen lukt niet altijd!



Ondanks de enorme buitenmaten, laat de bagageruimte te wensen over. De kofferbak is bereikbaar via een grote, elektrisch bedienbare achterklep. Standaard meet de kofferruimte 510 liter en dat is met afstand de kleinste in zijn klasse. Door de achterbank op te klappen kan de bagageruimte worden vergroot tot 1.675 liter en ook daarmee is de XF Sportbrake minder volumineus dan de tegenstrevers.

Interieur

In vergelijking met de concurrentie is het interieur van de XF als een warme douche. Met name de Duitse merken doen soms bijna steriel aan, terwijl de Jaguar warmte uitstraalt. Het merk is jaren geleden al van de traditionele "heren sociëteit"-interieurs afgestapt met cognac-keurig leder en het altijd aanwezige wortelnoten hout. In plaats daarvan bedient het nieuwe Jaguar zich van aluminium en panelen in glanzend zwarte pianolak. Het dak van de testauto is bekleed met donker alcantara en ook dat geeft een bijzondere ambiance.



Druk op de startknop en de XF komt bijna letterlijk tot leven. De ventilatieroosters "draaien zich om". Tegelijkertijd komt de grote draaiknop waarmee de automatische versnellingsbak wordt bediend in theatrale beweging langzaam omhoog.

In het centrale beeldscherm verschijnt een Jaguar-logo. Een handig overzicht geeft in één oogopslag de belangrijkste informatie weer. Toch is dit geïntegreerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem de achilleshiel van de Jaguar XF. De bediening werkt steeds net even anders dan gedacht. Het is alsof de programmeurs wel van auto's hebben gehoord, maar er nooit daadwerkelijk mee hebben gereden. Bovendien reageert het systeem zo traag op commando's dat de bestuurder regelmatig denkt dat het niet werkt.



Daar staat tegenover dat de klank van het optionele audiosysteem van specialist "Meridian" zo goed is, dat alleen dat al een reden is om voor Jaguar te kiezen! De klank is strak, helder, krachtig en nooit vermoeiend.



Prestaties

De testauto is voorzien van een 3.0 liter zescilinder dieselmotor die goed is voor 275 pk / 600 Nm. Verwacht ondanks de imposante cijfers (0 naar 100 km/u in 6.6 seconden, elektronisch begrensde topsnelheid van 250 km/u) geen sportwagen. De XF Sportbrake laat zich bij voorkeur statig rijden. Deze krachtpatser is als een sumoworstelaar die zich kortstondig inspant om een enorme duw te geven, om daarna weer meteen tot rust te komen.

Wanneer kalm wordt gereden, is bovendien het beste merkbaar hoe mooi het mechaniek loopt; juist dan kan volop van de XF worden genoten. Niet alleen de motor, maar ook de banden en de rijwind zijn nauwelijks hoorbaar. Een leuk detail: zelfs in de wasstraat valt op dat er nauwelijks geluiden van de buitenwereld in het interieur doordringen.

Dit is dan ook een auto waar de bestuurder niet steeds harder mee gaat rijden, maar juist steeds verder in tot rust komt. Dat heeft op zijn beurt weer als voordeel dat in de praktijk zuiniger kan worden gereden dan de fabrieksopgave!



Weggedrag

De klassieke Jaguars hadden een uniek karakter: ze waren zacht geveerd en zoefden comfortabel over de weg. Wanneer sportief werd gereden bleek het weggedrag, ondanks het geringe gevoel met de auto, toch heel goed te zijn. De XF (hier gereden op 19 inch velgen) draait de rollen om. Het onderstel is sportief afgestemd en het gevoel in de besturing is voldoende om precies te weten wat zich tussen de banden en het asfalt afspeelt. Pas op een slecht wegdek blijkt de XF ook volop comfort te bieden.

Omdat de XF Sportbrake bedoeld is als praktische auto, is de achteras voorzien van "zelf nivellerende luchtvering". Ongeacht de lading is het weggedrag daarom altijd vertrouwd.



Conclusie

Soms is het testen van auto's net werk. Soms is het een waar genoegen. En de testrit met de Jaguar XF Sportbrake was een waar genoegen. Waar andere luxe stationcars vooral met de rekenmachine zijn ontworpen, hebben de ontwerpers van Jaguar overduidelijk hart voor de zaak.

Bovendien is de XF in Sportbrake-uitvoering ook geschikt als auto van de zaak. De ruimte blijft achter bij de concurrentie, maar is nog steeds ruim voldoende om heel veel vracht mee te nemen.

Ten opzichte van de concurrentie weet de XF Sportbrake op alle mogelijke manieren te charmeren. De paar nadelen die de auto heeft, worden daarom als vanzelf vergeven. De charme begint met het uiterlijk en het logo, dat heel veel positieve reacties oproept. De 3.0 liter dieselmotor is sterk en stil, wat de XF tot een uiterst comfortabele auto maakt. Tegelijkertijd is de besturing levendig, wat juist voor het nodige rijplezier zorgt. ■



Specificaties

Jaguar XF Sportbrake 3.0 D Premium Business Edition

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 497 x 194 x 148 cm |
| Wielbasis | 291 cm |
| Gewicht | 1.880 kg |
| Aanhanger | 750 kg |
| Aanhanger geremd | 1.850 kg |
| Tankinhoud | 70 l |
| Bagageruimte | 510/1675 l |
| Bandenmaat | |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 2993 cc |
| Cilinders / kleppen | 6/4 |
| Vermogen | 240 pk @ 4000 tpm |
| Koppel | 500 Nm @ 2000 tpm |
| Aandrijving | achterwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 7,1 sec. |
| Topsnelheid | 240 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 6,1 l / 100 km |
| Verbruik stad | 7,5 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 5,2 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 163 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 74.320,- |
| Prijs instapmodel | € 54.780,- |