



Jaguar S-TYPE

Diesel voor fijnproevers

Autotest | De Jaguar S-TYPE is al sinds 1998 op de markt. Waarom dan nu pas een test? Omdat de auto recentelijk een facelift heeft ondergaan én omdat het leveringsprogramma sinds kort is uitgebreid met een dieselmotor. Dat is niet alleen een goede aanleiding om de S-TYPE alsnog te testen, het bewijst ook dat de auto veel eerder gereden had moeten worden.

Heel even gaat het voorgloeilampje branden. Daarna komt de zescilinder dieselmotor tot leven. En dat is bijzonder, want zescilinder diesels zijn dun gezaaid. Dit exemplaar is speciaal voor de S-TYPE ontwikkeld in samenwerking met PSA Peugeot Citroën. Daarbij heeft Jaguar veel invloed uitgeoefend om deze diesel te laten presteren en -veel belangrijker- voelen als een echte Jaguar-krachtbron. Mede daarom zet de S-TYPE diesel zich statig in beweging. Vanaf het eerste moment toont de diesel even veel raffinement als de zescilinder benzinemotoren van Jaguar. Alle vrees voor associaties met walmende vertegenwoordigersauto's of rokende busjes is hiermee teniet gedaan; dit is een propere diesel.

De S-TYPE diesel wordt naar keuze geleverd met een handgeschakelde zesversnellingsbak of een automaat, ook met zes verzetten. Die automaat is van het traditionele type en geen handbak met robot bediening, zoals populair bij andere merken.

Daarom heeft de S-TYPE nog een zogenaamde

"koppelomvormer" met als gevolg bij kruipsnelheid een wat zoekerig gedrag. Sequentieel schakelen behoort niet tot de mogelijkheden. Wel kan worden aangegeven dat bijvoorbeeld alleen de eerste twee versnellingen mogen worden gebruikt en dat is handig in de file of in bergachtig terrein.

Stoomlocomotief

Voor de testrit kiest de S-TYPE ruim baan en zijn de berg- of filevoorzieningen niet nodig. Dan blijkt deze diesel niet alleen even verfijnd als een benzinemotor, maar ook nog eens zo sterk als een stoomlocomotief. Een motorinhoud van 2.7 liter mag relatief weinig zijn voor een auto van deze omvang, dankzij de assistentie van niet één maar twee turbo's zijn de prestaties formidabel.

Toch presteert de S-TYPE op een geheel eigen wijze. Een sportwagen is gretig en agressief en bezorgt op die manier maximale sensatie. Alhoewel de prestaties van de S-TYPE nauwelijks onder doen voor die van een

vlotte sportcoupé, worden deze op een heel andere wijze neergezet. Wanneer bij 100 km/u vol gas wordt gegeven, neemt de Jaguar een hap adem en versnelt. Dat gebeurt niet met een brullende motor en de inzittenden worden niet in de stoelen gedrukt. De rust wordt niet verstoord. De motor lijkt zich, op een diep gesmoorde grom na, nauwelijks in te spannen en alleen de buitenwereld trekt zichtbaar sneller aan de S-TYPE voorbij. Of er nou 70 of 170 km/u op de snelheidsmeter staat, de S-TYPE diesel glijdt onverstoord en in bijna volmaakte stilte over het asfalt.



Weggedrag

Toch vraagt de S-TYPE, evenals iedere andere Jaguar, enige gewenning. Vooral de nieuwe Jaguar-rijder zal niet direct volledig vertrouwen in de S-TYPE hebben. De besturing is licht en onnauwkeurig. Het onderstel is

zacht en valt de bestuurder liever niet lastig met futiliteiten als feedback. Onderhuids heeft de fabrikant het echter prima geregeld en indien nodig neemt de elektronica al het werk uit handen.

Moet (of mag) het ooit hard, dan kan ook de S-TYPE ongehoord hard een hoek om. Mede door de gunstige gewichtsverdeling (dankzij een aluminium motorkap en lichte bouw van de motor) "klopt" het onderstel voor het gevoel en kan uiteindelijk alles. Maar bij voorkeur volgt deze "Jag" de instructies van de baas kalm, getrouw en zonder enig tegengeluid.



Bij zo'n hoge mate van comfort, hoort een dito interieur. Terwijl de X-TYPE is bedoeld voor een nieuwe kopersgroep, is de hier gereden S-TYPE in Executive uitvoering geheel naar traditie ingericht met leder, chroom en Madrona houtfineer zo ver het oog reikt. Niet alleen de gebruikte materialen, ook de vormgeving volgt het beproefde recept.

De S-TYPE is geen auto om in gereden te worden (daar is de XJ voor) en daarom ging de meeste aandacht uit naar de ruimte voorin. De ruimte op de achterbank is fors, maar in vergelijking met de concurrentie blijft de S-TYPE op been- en vooral hoofdruimte achter. Daar staat tegenover dat bestuurders van iedere lengte en ieder postuur een welhaast vorstelijke zit achter het stuur zullen vinden. Niet alleen de stoelen, ook het stuurwiel en zelfs de pedalen zijn elektrisch verstelbaar (met twee geheugenposities) om tot een optimale zitpositie te komen.



Uitrusting

Die traditionele vormgeving geeft in eerste instantie het gevoel dat dit een ouderwetse auto is. De uitrusting geeft een andere indruk. Vooral de boordcomputer en het navigatiesysteem behoren tot de absolute top, alhoewel het jammer is dat deze laatste niet is voorzien van TMC. Nu weet het navigatiesysteem niet waar de files staan en stuurt de computer de bestuurder onwetend een verkeerschaos in. Ook de parkeerhulp (voor en achter) is voor verbetering vatbaar. Deze geeft alleen een geluidssignaal en ondersteunt dat niet met een optische indicatie, zodat niet duidelijk is waar het naderende onheil zich bevindt.

De uitrusting wordt compleet gemaakt door links/rechts gescheiden klimaatcontrole, stoelverwarming, automatisch inschakelende koplampen, een uitstekend werkende carkit (inclusief telefoon met hoorn waarmee passagiers desgewenst privé kunnen bellen) en enkele typische handigheidjes van Jaguar. Zo heeft de luchtcirculatiestand een timer, waarmee na 10 minuten automatisch weer frisse lucht van buiten wordt aangevoerd. De handrem wordt elektrisch bediend en bestaat slechts uit een knop op de middenconsole. Met de automaat in "Park", trekt de elektronica de handrem aan. Terug in "Drive" wordt de handrem vanzelf gelost.

Alle inzittenden voelen zich in deze fluisterstille oase van leder en luxe bevoorrecht en bijna superieur aan het overige verkeer. De auto kijkt na de recente facelift nog steeds met een bijna meewarige blik de wereld in.

De bestuurder heeft bovendien een sublieme dieselmotor onder de rechtervoet en krijgt onwillekeurig eenzelfde blik in de ogen.

Conclusie

In een tijd waarin alleen de grote massa nog wordt bediend, was het een eer en een genoegen met de eigenwijze "Jaguar S-TYPE 2.7D" te mogen rijden. Het Britse merk vaart nog steeds een eigen koers en doet dat met de S-TYPE duidelijker dan ooit. Dat heeft als gevolg dat de S-TYPE precies in de smaak valt of juist helemaal niet.

Deze auto is voor wie mechanica verkiest boven elektronica. Dit is geen Cola maar Cognac. Wie zich daar prettig bij voelt heeft aan de S-TYPE een auto naar zijn of haar hart. De S-TYPE biedt ook na de facelift comfort als vanouds, maar nu met de laatste stand van de techniek in luxe en veiligheid. Dankzij de dieselmotor is de S-TYPE ook zakelijk gezien verantwoord dan ooit. ■



Specificaties

Jaguar S-TYPE 2.7D Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	491 x 182 x 145 cm
Wielbasis	291 cm
Gewicht	1.790 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	400/810 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	2720 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	207 pk @ 4000 tpm
Koppel	435 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,6 sec.
Topsnelheid	227 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	10,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	208 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 66.750,-
Prijs instapmodel	€ 60.550,-