



Jaguar XF Sportbrake

Brit met bravoure

Autotest | Wie beroepsmatig veel onderweg is, stelt hoge eisen aan een auto. De auto moet comfortabel, veilig, praktisch en economisch zijn. Een logische keuze is dan een degelijke Duitser. Maar niet iedereen voelt zich daartoe aangetrokken. Wie kiest met het hart voelt zich wellicht eerder aangetrokken tot chique Brits. Maar is dat wel zo verstandig?

De Jaguar XF was al sinds 2015 leverbaar als sedan en is er nu ook als stationcar, of "Sportbrake" zoals de fabrikant het zelf noemt. Net als de XF sedan heeft ook de Sportbrake een onmiskenbaar Britse uitstraling. De langgerekte lijnen, die worden versterkt door de chromen raamomlijsting van de testauto, maken het silhouet nog krachtiger. De Sportbrake ziet er zelfs zo goed uit dat alleen het uiterlijk al een reden is om deze te verkiezen boven de sedan!

Naast degelijke Duitsers of hoogtechnologische Japanners heeft de Britse Jaguar een ingetogen schoonheid. De XF is modern en tegelijkertijd vertrouwd, zelfverzekerd maar ook toegankelijk. Dit is hoe een Britse auto hoort te zijn!



Naast de laatste modellen van zustermerk Range Rover doet de Jaguar zowel van binnen als van buiten wat gedateerd aan. Wie er iedere dag aan herinnerd wil worden iets bijzonders te rijden, zal zich daarom bij een moderne Range Rover prettiger voelen. Aan de andere kant: de Jaguar heeft een bescheidenheid waar het de Range Rovers met hun extravagante uitstraling tegenwoordig aan ontbreekt. Kortom: de merken vullen elkaar mooi aan!

Naast soortgelijke stationcars van andere merken is de XF Sportbrake langer en breder, maar niet ruimer. In absolute zin blijft dit echter een grote auto met zeeën aan ruimte. Bovendien deugt de XF als stationcar: de grote en elektrisch bedienbare achterklep geeft goede toegang tot de bagageruimte. De laadvloer is vlak en de kofferruimte is voorzien van de nodige "hulpstukken" om de ruimte maximaal te benutten.



Interieur

Het interieur is een mix van traditionele elementen en moderne accenten. Bij het starten van de motor komt de knop van de automaat langzaam omhoog en gelijktijdig "draaien" de luchtroosters open voor het broodnodige theatrale effect. Misschien gaat dit uiteindelijk vervelen, maar tijdens de kleine week die de testauto te gast was bleef het een leuke show bij aanvang van iedere rit.

Rationeel gezien biedt de XF vrijwel alle moderne luxe en veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht in dit segment, maar blinkt de Brit nergens in uit. Met name semi-zelfrijdende functies zijn niet aan Jaguar besteed. Daarbij kent het infotainment-systeem een "eigen" logica die de testrijder nooit helemaal kon doorgronden. Herhaaldelijke verzoeken om in te loggen op een onduidelijk account en continue waarschuwingen dat het navigatiesysteem offline zou zijn waren uiteindelijk genoeg om terug te vallen op de eigen mobiele telefoon.



Het Meridian-audiosysteem verdient een speciale vermelding: de klank is helder, krachtig en muzikaal. Voor velen is de autoradio het enige gezelschap onderweg en voor wie vele uren in de auto doorbrengt is dit audiosysteem echt een aanwinst.



Motor

Voor de test van de XF sedan is destijds gereden met de meest bescheiden krachtbron: een viercilinder dieselmotor met een lage CO₂-uitstoot en een al even lage kilometerprijs. Ter contrast is deze keer gekozen voor het andere uiterste: de 3.0 liter zescilinder diesel met dubbele turbo. Deze levert 300 pk / 700 Nm en brengt dat over op de achterwielen (en alleen de achterwielen).

Hiermee heeft de XF meer vermogen dan de sterkste diesels van andere merken (die komen tot zo'n 250 of hoogstens 280 pk) en heeft de Jaguar veruit het

grootste koppel (de eerstvolgende levert "slechts" 620 Nm). Toch is de "XF 3.0d" niet de snelste diesel in zijn segment. Ook is dit niet de sterkste trekauto en al helemaal niet de zuinigste auto.



De meerwaarde van deze royaal bemeten dieselmotor zit in rust en souplesse. De XF 3.0d presteert met groot gemak. Zelfs wanneer het uiterste wordt gevraagd zal deze nobele "estate" nooit uitbarsten, maar deelt de zescilinder met een zekere waardigheid enorme mokerslagen uit. Mede daarom betrapte de testrijder zichzelf op een zelfvoldane blik op het gezicht die in de regel alleen is voorbehouden aan auto's uit een nog hoger segment.

Weggedrag

De testauto is niet alleen voorzien van de sterkste diesel op het programma, maar heeft ook de meest sportieve aankleding. Bovenop de "R-Sport" versie zijn alleen de allersterkste varianten van de Jaguar XF leverbaar als "S". Dat staat voor een speciale bodykit met afwijkende bumpers, dorpellijsten, een achterspoiler en 19 inch velgen. Ondanks deze grote velgen is het comfort nog steeds gewaarborgd.



de 3.0d motor komt daar een aangename dosis bravoure bovenop. ■

Dankzij "Adaptive Dynamics" is de "XF S" nog stabiel en nog scherper dan een standaard XF. Het weggedrag is daarmee scherper dan van de traditioneel comfortabele merken (i.e. Mercedes-Benz), maar minder uitgesproken dan dat van de sportieve concurrenten (BMW, Audi). Uniek voor de XF stationcar is de zelfnivellerende achterwielloophanging, waardoor dit weggedrag ongeacht de belading gegarandeerd is.

Conclusie

Biedt de Jaguar XF Sportbrake dezelfde kwaliteiten als de concurrentie, maar dan met Britse charme? Ja. Als het gaat om ruimte, comfort en rijeigenschappen is de Jaguar XF een even verstandige keuze als een traditionele Duitser of Japanner.

Alleen op het gebied van elektronica laat de XF te wensen over. De bediening is niet intuïtief en de mogelijkheden blijven achter bij de meer innovatieve merken. Ook als het gaat om (semi)zelfrijdende functies blijft Jaguar achter. Daar zet de Jaguar XF een unieke combinatie van sportiviteit en comfort, alsmede een onmiskenbare charme tegenover. Met



Specificaties

Jaguar XF Sportbrake

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

496 x 198 x 150 cm
296 cm

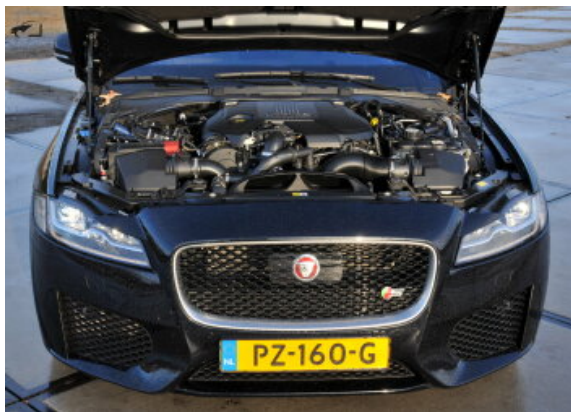
Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.855 kg
750 kg
2.000 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

66 l
565/1700 l
245/40R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2993 cc
6/4
300 pk @ 4000 rpm
700 Nm @ 2000 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

6.6 sec.
250 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.7 l / 100 km
6.7 l / 100 km
5.1 l / 100 km
154 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 90.020,-
€ 55.680,-