



JAGUAR XF DIESEL S

XFR ZA TISTE Z NE PRAV GLOBOKIMI ŽEPI

Za nekatere je najboljša limuzina na svetu pač jaguar XFR. Počutili se boste kot kralj, tako izrazito vas bo razvajal v vožnji. Sam pravim, da je to najboljšo vozilo, ki ga Jaguar v tem trenutku izdeluje. Presenetljivo dobro se izkaže tudi na dirkališču, boljše kot recimo XKR.

Prisilno polnjeni petlitrski V8 je sicer agregat z velikim apetitom in kot tak morda ni najbolj primeren za tiste z ne prav globokimi žepi. Je to torej prava alternativa? Torej XRF v dizelski izvedbi?

Dizelski XF naj ne bi bil tako požrešen, saj naj bi povprečna poraba znašala približno sedem litrov na sto prevoženih kilometrov (točneje 6,8 l/100 km). Ponudba zajema še tri opcijske različice dodatne opreme. Pri Jaguarju zagotavljajo, da se s to dodatno opremo zelo približate njihovim športnejšim različicam z oznako R. Sedeži, ki sodijo v osnovno opremo modela XF, so preneseni



Levo: Navor dizla V6 je samo za 25 Nm manjši od prisilno polnjenega bencinskega V8 v XFR, hkrati pa je za samo 1,2 sekunde počasnejši v sprintu od 0–100 km/h.

iz modela XFR, kar pomeni 18 možnosti za nastavitve optimalne ergonomije v potniški kabini (če ste sami tako prilagodljivi, pa je že popolnoma druga zgodba). Podoba zunanosti je mogoče malce spremeniti s paketom, ki ponuja stranske reže za odvod zraka kot pri modelu XFR, črno obarvano prednjo režo in dnevne LED-lučiče, nameščene na razmejitvene letvice spodnjih odprtih za dovod zraka. Najopaznejše so zagotovo stranske reže, pa tudi pragovi, ki skrbijo za dinamičnejši videz.

Že ime paketa dynamic vzbuja pozornost. Vsebuje namreč 20-palčna petkraka platišča aluminijevе litine in prilagodljiv sistem dinamičnega podvozja (čeprav brez nastavljivega elektronskega diferenciala, kot ga premore XFR). Sistem deluje na podlagi analiziranja povratnih informacij med voznikom in vozilom. Pri Jaguarju trdijo, da izboljšuje vozne lastnosti, ne da bi pri tem trpelo udobje v vožnji.

Moji zaključki neposredne primerjave vožnje s paketom dynamic in brez njega so naslednji: vozne lastnosti so izboljšane, nedvomno je avtomobil trši pri vožnji v zavoj. Prednji del avtomobila je bolj neposreden v vstopu v zavoj, pri hitri spremembi smeri pa

Tehnični podatki

| | |
|------------------|------------------------------------|
| Motor | V6, 2.993 ccm, turbodizel |
| Največja moč | 202 kW (275 KM) pri 4.000 vrt./min |
| Največji navor | 598 Nm pri 2.000 vrt./min |
| Največja hitrost | 250 km/h (elektronska zapora) |
| Pospešek | 5,9 s do 100km/h |
| Cena | 57.000 € |
| V prodaji | že v prodaji |

EVO OCENA



- + Boljši od marsikaterega nemškega konkurenta
- Nažalost pa le ni XFR

se avtomobil odziva hitreje in tudi natančneje. Vožnja na dolge proge, ki je neke vrste adut XF-a, postane s tem paketom nekoliko 'posiljena', zato bom raje ostal na čisto osnovni verziji – saj tudi ta že zagotavlja dovolj dinamično vožnjo.

Henry Catchpole



Zgoraj: Modne, ampak vprašljive dnevne LED-lučiče.