



# Digitalni Anglež

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

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



►► Jaguar, recimo: nekdanje bil sinonim za klasično britansko umetnost izdelovanja avtomobilov. Les, mehanika, krom. Potem je prišel Ford in iz Jaguarja naredil še blede 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 čigavih rokah bo znamka končala.

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

A vse dvome o obliki vendarle prežene 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 zatemnjenimi 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 ugasnjen, se lahko skozi volanski obroč zazrete le v temno ploščo. Ugasnjen visokoločljivostni LCD-zaslon ni nekaj, zaradi česar bi se na stransko steklo lepile dlani in nosovi v avtomobile zaljubljenih 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





premalo pregleden), levo za količino goriva, temperaturo motorja in informacije avdiosistema, navigacije in menjalnika, desno merilnik vrtljajev (ki ga lahko po potrebi za nekaj sekund zamenjajo bolj potrebne informacije). In če pritisnete na gumb ob prestavni 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 podprti). Zanimivo, pravzaprav, da se mora proti zračno vzmetnim 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 strašljivo pa je, kako skoraj 5,3 metra dolga limuzina z dizelskim motorjem in s samodejnim menjalnikom požira 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 prit-

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 Jaguarju 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 konkurenti težji od dobrih 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 pika na i. Dvesto dva kilovata oziroma 275 'konjev' je največ v razredu (Audi jih 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 tudi ne potrebuje. Pri Jaguarju tu niso podlegli tekmi za več prestav, ki pravzaprav nima smisla. Če odlično deluje s šestimi, zakaj bi potem potrebovali dodatno težo in zapletenost sedmih, osmih ali devetih prestav? V tržnem oddelku so vsake prestave seveda še kako veseli, v realnem življenju pa razlike ne boste opazili.

## Iz oči v oči



Tomaž Porekar

▶▶ Jaguar XJ je podoba sodobnega sveta: ni mu 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 mogotce 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 podvožje, ki je dokaz, da za dober rezultat ne potrebujete zračnega vzmetenja. ◀◀



Vinko Kerc

▶▶ 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 lksdžeja 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 Jaguarji tudi v prihodnje sledili temu zgledu. Kdo ve, morda pa je za Jaguar bolje, da ni več Fordov. ◀◀

XJ-jev motor namreč ni le zmogljiv, ampak je tudi uglajen. Vibracij v kabini ni, zvočna izolacija (in seveda nosilci motorja) pa poskrbijo, da se v kabino ne prebije niti odvečen hrup. Ja, motor boste zaslišali. Komajda. Ravno toliko, da veste, da deluje, in nič več - razen če ga zavrtite do skrajnih meja. Tam nekje pred rdečim poljem zna nase opozoriti - in to je seveda, če uporabljate dinamične nastavitve in ročni način pretikanja (z obvolanskima ročicama, seveda, saj se tega z vrtljivim gumbom, ki je v XJ namesto prestavne ročice, ne da početi) dobrodošlo. Ročno namreč pri XJ res pomeni ročno in menjalnik ne bo sam pretaknil navzgor.

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.



## Koliko stane v EUR

### DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

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

Malce slabše je sedenje. Vzdolžnega pomika nazaj je za višje voznike nekaj premalo, 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 (sprednji premorejo gretje, hlajenje in masažo, zadnji pa 'le' gretje in hlajenje), z veliko nastavitvami (pravzaprav manjka le ločeno nastavljanje ledvenega in ramenskega dela hrbta sedežev), ergonomija pa je, če odštejemo zastarele, trde obvolanske ročice, dobra. Večino funkcij avtomobila tako in tako nastavljate na velikem, za dotik občutljivem barvnem LCD-zaslonu na sredinski konzoli in gumbi so namenjeni le najosnovnejšim nastavitvam radia in klime. Rešitev je dobra, a s pomanjkljivostmi: nastavljanje povečave zemljevida na navigaciji je na LCD-zaslonu 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 pomagalah vozniku. Testnemu so manjkale dnevne luči, smerni

žarometi 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 voznega 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 konkurence, 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 zazdeti, da je nekoliko predrag ...



## Tabela konkurence

MODEL	Jaguar XJ SWB 3.0D V6 Luxury	Mercedes-Benz S 350 CDI BlueTEC	BMW 730d	Audi A8 3.0 TDI Quattro
motor (zasnova)	6-valjni - V60°	6-valjni - V72°	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 × 1.900 × 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 (l/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 <sub>2</sub> (g/km)	184	177	178	174
cena osnovnega modela (evri)	85.900	80.400	77.600	79.040