Harold Rolloos
3 november 2009

A new era

Jaguar onderging de laatste vier jaar een complete metamorfose. Vooral het oubollige imago van het Britse merk verdween van het toneel en maakte plaats voor strak design en vooruitstrevende motoren. De nieuwe XJ wordt wel â€˜The New Jaguarâ€™ genoemd, maar eigenlijk komt die eer aan de XF als opvolger van de S-Type toe. Sinds kort is dat model van twee nieuwe dieselmotoren voorzien, de 3.0 Diesel en de 3.0 Diesel S. Wij reden met de krachtigste dieselversie van de XF.

Lof

Dat de nieuwe Jaguar XJ â€“ hij werd op de IAA in Frankfurt gepresenteerd aan de wereld â€“ veel wegheeft van de XF komt natuurlijk niet zomaar uit de lucht vallen. Immers, de XF oogstte na zijn komst veel lof en voor Jaguar brak daarmee een nieuw tijdperk aan. Het is niet voor niets dat de XF een van de mooiste autoâ€™s in zijn klasse genoemd wordt. Aan de voorzijde van de Jag springen de scherpe koplampen er direct uit. Het geheel straalt een brok zelfverzekerdheid en elegantie uit. Vanaf de zijkant zien we de coupÃ©lijnen van de XF, de auto doet erg GT-achtig aan. De dikke 20 inch wielen maken het feest helemaal compleet.

In de achterzijde zien we veel kenmerken van diverse Aston Martin-modellen. De twee dikke uitlaatpijpen aan weerszijden geven de XF een exclusief en sportief tintje mee. Ons testexemplaar is de 3.0 Diesel S Portfolio, de meest exclusieve uitvoering van deze

dikke diesel. Standaard is de auto uitgerust met onder meer parkeerhulp met camera, leren bekleding, verwarmde en gekoelde voorstoelen. Daarnaast werd deze XF nog opgetuigd met opties als bi-xenon koplampen, verwarmd stuurwiel, Bowers & Wilkins surround sound system en dus die lekkere dikke 20 inch lichtmetalen wielen. Aan al die schoonheid en luxe hangt natuurlijk wel een fors prijskaartje. Onze testauto wisselt voor iets meer dan 95 mille van eigenaar. De XF is overigens leverbaar vanaf 68.480 euro, maar dan met 3.0 V6 benzinemotor.

Luxe en weelde

In het interieur van de XF zet die luxe en dat exclusieve gevoel zich voort. â€™s Avonds bij het instappen (de zit is trouwens vrij laag) worden we verwelkomd door blauw verlichte instaplijsten. Er zijn schitterende materialen gebruikt en de afwerking is gewoon top. Zo is de hemelbekleding van alcantara, het voelt erg fijn aan en oogt

chique. Datzelfde geldt voor het leer op en rond het dashboard en in de deurpanelen. Zoals verwacht zitten de in zacht gelooid leren zetels erg prettig en bieden ze veel steun. Wel zijn de zittingen aan de korte kant en ontbreekt een uittrekbare steun voor de knieholtes.

Bij het maken van contact kleurt het dashboard blauw en draaien de luchtroosters je tegemoet. Opvallend is ook hoe gemakkelijk het zich allemaal laat bedienen. De knoppen zitten op logische plekken en via het touchscreen kun je zaken als audio, klimaat en de boordcomputer regelen. Een andere leuke gadget is het openen van het dashboardkastje. EÃ©n druk met je wijsvinger op een softtouch-knopje en het vakje klapt sierlijk omlaag. Het is gewoonweg genieten geblazen in de XF. Dat wordt nog eens versterkt door het audiosysteem van Bowers & Wilkins, al is het verschil tussen geluidskwaliteit van cd (heel zuiver) en radio (wat dof) wel erg groot.

Helaas moeten we ook wat kanttekeningen plaatsen bij het interieur. Zo bekruipt ons voorin een nogal opgesloten gevoel door de brede middenconsole. De instap achterin is door de aflopende daklijn niet echt makkelijk en als je eenmaal heb plaatsgenomen, dan merk je dat je weinig beenruimte hebt, zeker in vergelijking met zijn grootste tegenstrever, de BMW 5 Serie. De kofferruimte doet met 540 liter niet onder voor de concurrentie en is bovenal lekker diep. Met de achterbank omlaag breid je dit aantal zelfs uit tot meer dan 950 liter.

Echte rijdersauto

Hoe zal zoâ€™n machtig twinturbo dieselblok het doen in de XF? Met hooggespannen verwachtingen houden we de startknop een paar seconden ingedrukt: deze koppelbeul komt tot leven. Zoals in iedere XF komt de bedieningsknop â€“ de Jaguar Drive Selector â€“ voor de automatische transmissie uit het middenconsole omhoog zetten. Opvallend is hoe goed de auto geÃ¯soleerd is, je hoort nauwelijks wat er buiten om je heen gebeurt. Alleen bij het accelereren klinkt er een grauwe grom. De Diesel S is vanuit stilstand zeer snel en tikt na 6,4 seconden al de honderd aan. Bij tussenaccelleraties (80 â€“ 120 / 120 â€“ 140) komt hij wel wat traag op gang voor een blok met zoveel koppel.

Dat sprinten gaat trouwens wel mooi gelijkmatig op en de gedachte dat je golven van koppel tot je beschikking hebt is natuurlijk heel erg prettig. De topsnelheid is net als bij

de Duitse concurrentie begrensd op 250 kilometer per uur. De zestraps automaat maakt niet altijd even en houdt het toerental soms wel erg laag. Rijd je bijvoorbeeld tachtig kilometer per uur, dan draait de motor slechts 1.100 toeren per minuut en ontstaat er een gebrek aan koppel. Wil je vervolgens optrekken, dan moet de automaat Ã©Ã©n of twee versnellingen terugschakelen. Op hogere snelheden is dit vanzelfsprekend niet het geval, omdat de diesel dan niet meer zo weinig toeren maakt. Deze transmissie schakelt overigens wel heerlijk vloeiend. Wanneer je zelf het heft in handen neemt en kiest voor flipperen, dan gaat het wel gepaard met lichte schokken. Het stuurgedrag van de XF is zeer direct en wordt mede mogelijk gemaakt door een fijn stuur met kleine diameter. Al deze rijeigenschappen maken deze Jaguar XF 3.0 Diesel S tot een heerlijke reisauto. Ook het onderstel is van hoog niveau. Het is erg dynamisch en sportief, maar daardoor wel wat minder comfortabel.

Op ons testexemplaar is bovendien een Blind Spot Monitor aanwezig. Oranje lampjes in de spiegels lichten op en waarschuwen je dus voor autoâ€™s in de dode hoek. Door de aflopende daklijn van de Jaguar is het zicht schuin naar achteren namelijk matig en komt dit hulpmiddel goed van pas. Hoe staat het dan met het verbruik van deze koppelbeul met groen C-label? Jaguar claimt een in de fabrieksopgave een gemiddelde van 6.8 liter op honderd kilometer. Na een uitgebreide testperiode van bijna duizend kilometer kwamen wij uit op een respectabel aantal van 7.5 liter, wat voor een zescilinder diesel met 600 Nm natuurlijk prima is.

Klassestrijd

De Jaguar XF is echt een auto waar je liever plaatsneemt achter het stuur dan achterin. De Jag rijdt echt heerlijk en is een prettige reisgezel tijdens het maken van urenlange ritten. De 3.0 Diesel S draagt natuurlijk fors bij aan het reisgenot. Het is fijn om golven van koppel tot je beschikking te hebben tijdens welke omstandigheden dan ook. Daarnaast is het verbruik voor zo'n krachtpatser alleszins beschaafd te noemen. Ook in de XF is het genieten met de prima afwerking en het mooie materiaal. Achterin is het lastig instappen en de beenruimte valt er tegen. Daarnaast is deze Jaguar fors geprijsd, zeker als je met de pen door de optielijst heengaat en leuke extraâ€™s gaat aanvinken. Maar, deze XF heeft het helemaal in zich om op te boksen tegen de Duitse gevestigde orde in deze klasse.

Plus

+ Briljante en krachtige diesel
+ Fijne rijeigenschappen
+ Beschaafd verbruik

Min

- Ruimte achterin
- Opgesloten gevoel voorin
- Aan de prijs