



Wilbert Huls  
25 mei 2008

© Rijtesten.nl

## Het roer om

Jaguar is een statig merk met een uitstraling waar je u tegen zegt. Het deed menig autoliefhebber dan ook pijn om te zien dat het merk de laatste jaren aan het wegwijnen was. Ondanks de verschillende modellen met hun klassieke identiteit ging het met name op financieel gebied niet goed met Jaguar. Ford " dat Jaguar sinds het begin van de jaren negentig onder haar vleugels had genomen " besloot vorig jaar dat het Jaguar net als Land Rover en eerder Aston Martin van de hand zou doen. Het Indiase merk Tata heeft zich daarop ontfermd over Jaguar en Land Rover. Tata kan nu doorgaan op de weg die Ford vlak voor het afstoten is ingeslagen. De XK was immers al een strakker gelijnde en modernere ogende auto geworden dan de andere Jaguars, maar ook de C-XF was als conceptcar al getoond om een idee te geven van een eventuele opvolger van de S-Type. Dit studiemodel heeft uiteindelijk geleid tot de XF, zoals die in deze test figureert. De auto wordt nog steeds in het Engeland

geproduceerd, maar daar houdt de vergelijking met de S-Type ook wel haast mee op. Is de compleet anders gelijnde auto met Indiase eigenaren nog een echte Jaguar?



## Ian Cullum

De handen gingen stevig op elkaar toen Jaguar in Detroit het doek van de C-XF concept aftrok. Ontwerper Ian Cullum, die onder andere ook verantwoordelijk was voor het design van enkele Aston Martins, had een strak gelijnde auto neergezet die een beetje het midden hield tussen een grote sedan en een snelle coupé. En dat laatste geldt ook nog steeds voor de XF. Sportieve lijnen maken een imposante verschijning van de Jaguar en hij heeft nog best veel overeenkomsten met het studiemodel. Het opvallendste verschil – naast de opvallende zaken waarvan direct duidelijk was dat deze het productiestadium niet zouden bereiken – zijn waarschijnlijk toch de koplampen die door de nieuwe vorm het agressieve van de conceptcar missen.

Met name aan de achterkant is Ian Cullums invloed goed zichtbaar. De achterkant van de XF wordt dan ook vaak vergeleken met de kenmerkende Aston Martin-derrière. De brede uitlaatpijpen aan weerszijden doen de vergelijking met een sportwagen nog meer

recht. Het is wel jammer dat je binnenin de glimmende, ronde pijpjes van de echte demper gewoon ziet zitten. Daardoor ziet het er van dichtbij toch wat knullig uit, terwijl een klein busje zwarte verf dit effect had kunnen voorkomen. Ondanks de andere koplampen komt de voorkant nog wel steeds indrukwekkend over, maar dat komt voornamelijk door de grote, glimmende grille. Het is een perfecte, hedendaagse versie van de klassieke variant die Jaguar vroeger al kenmerkte. Vanuit de grille ontspringen alle lijnen die uiteen lopen over de motorkap. De middelste twee vormen zelfs nog een verhoging in de motorkap, die daarmee direct de indruk werken van de aanwezigheid van een imposante motor. De portieren, dorpellijn en spiegels van de C-XF zijn van die schoolvoorbeelden die het niet halen op een productiemodel. In die zin ziet de XF er dan ook een beetje standaard uit vanaf de zijkant, al is de vloeiende daklijn wel een mooie. Ook die kieuwen " in Jaguartaal: powervents - achter de voorwielen en de dikke negentien inch velgen geven de auto weer wat extra™s mee.



## Hightech

Ook het interieur roept niet direct herinneringen op aan "het oude Jaguar", al herkent de kenner direct de karakteristieke Burr Walnut inleg. Verder is het interieur er vooral een geworden uit de categorie hightech, vooral in het donker met de blauwe ledverlichting in de deuren en rond de instrumenten aan. Wanneer de auto op contact gezet wordt, draaien de totaal afgesloten ventilatieroostertjes zich om en komt de ronde knop waarmee de automaat bediend kan worden langzaam omhoog uit de tunnel tussen de voorstoelen. Dat maakt het een ideale auto voor mensen met smetvrees, want stofhappen is er voor deze onderdelen niet bij. Daarnaast is er onder andere een greeploos dashboardkastje en leeslampjes die aangezet kunnen worden door ze alleen maar aan te raken. De systeempjes fascineren vrijwel iedereen die de auto voor het eerst van dichtbij zien, maar toch went het ook snel. De vraag is natuurlijk hoe gevoelig al deze onderdelen zijn. Doet alles het over pakweg een jaar of tien ook

nog zoals het zou moeten? De tijd zal het leren.

De materialen en afwerking zijn allemaal dik voor elkaar, maar toch komt het geheel een beetje onsamenhangend over. Bovenop het dashboard ligt prachtig, strak leer, vervolgens komt een baan met aluminiumkleurige panelen, vervolgens de donkere houtinleg en tot slot donkere kunststof. Het contrast tussen het klassieke, donkere hout en het aluminium is naar onze smaak te groot. Dat een en ander elkaar niet per definitie hoeft te bijten blijkt onder andere uit de klokken achter het stuur. De chroomomrande meters zijn klassiek tot en met, maar passen toch prima tussen de rest van het interieur.

De stoelen hebben redelijk strakke vormgeving. Het zwarte leer omvat de bestuurder op een prettige manier, zonder direct van sportstoelen te kunnen spreken. Prettig is ook vooral de relatief lange zitting, zodat je tot in je knieholtes prettig ondersteund wordt. Uiteraard is de stoel volledig elektrisch verstelbaar. Ook achterin kan je prima zitten. Je zou je prima kunnen laten rijden in deze auto, al is het met twee passagiers achterin voor de beenruimte wel aan te bevelen dat de chauffeur niet hele lange benen heeft en zodoende zijn stoel ver naar achteren moet hebben. De hoofdruimte is ondanks de glooiende daklijn ook gewoon goed te noemen.



## Soepel

Voorlopig is de XF leverbaar met een keuze uit vier motoren. Een zescilinder benzine, een geblazen en ongeblazen achtcilinder benzine en een zescilinder diesel. De laatste was de krachtbron in de geteste XF, logischerwijs zal deze ook voor de meeste verkopen moeten zorgen in een klasse waar Duitse dieselaars de dienst uitmaken. Opvallend is direct de stilte van de motor. Buiten de auto is al haast geen kenmerkend diesegeluid waar te nemen, maar binnenin ervaar je helemaal een oase van rust. De omhooggekomen draaiknop voor de bediening van de automaat kan in Drive gezet worden en soepel glijdt de XF van zijn plek. Even zo soepel zet de automaat de volgende versnellingen in. Het is stante pede duidelijk dat de auto vooral ook een aangename reisgenoot dient te zijn. In het interieur ontbrak het al aan geen enkel comfort, maar ook de motor en automaat zorgen ervoor dat je uiterst relaxt gaat voelen. Ook uit het sturen blijkt de toch wel comfortabele insteek van de auto. De variabele overbrenging zorgt voor soepel sturen bij lage snelheden en een tikje zwaarder bij hoge snelheden. Toch blijft het ook dan aan de soepele kant, zonder daarbij aan precisie te verliezen.

Wordt het toch allemaal wat te gladjes, dan kan de bestuurder er voor kiezen om de

## Jaguar XF 2.7D Premium Luxury

automaatkноп neerwaarts te drukken en een slag naar rechts te bewegen. Dan is de zogenaamde sportstand van de automaat geselecteerd. De motor gaat meer toeren draaien en behalve aan een krachtiger overkomende acceleratie is dit ook met name merkbaar in het ruwere motorgeluid. Zowel in D als S kan de gebruiker op ieder moment de automaat overnemen met de schakelflippers achterop het stuur. De Jaguar staat veel toe, maar als het te bont wordt, grijpt de automaat toch in en neemt zelf de touwtjes weer in handen. De ophanging van de XF is geïnt op die van de sportieve XK en dit levert een aangename communicatie op tussen het wegdek en de bestuurder. De XF ligt daarbij stabiel op de weg, wat deels aan de forse massa van bijna 1,8 ton te wijten is. Nota bene zo'n 200 kg zwaarder dan de Duitse drie in vergelijkbare configuraties. Eigenlijk had dat wel wat minder gemoeten, zeker gezien de looks van deze XF. Uiteraard is de ook deze Jag voorzien van achterwielaandrijving.



© Rijtesten.nl

## Status

De XF is een totaal andere auto dan de sedans van Jaguar die we van de afgelopen jaren kennen. De klassieke lijnen hebben plaatsgemaakt voor een sportieve snit en het interieur staat bol van de technische hoogstandjes. Toch is de XF misschien wel meer Jaguar dan bijvoorbeeld zijn voorganger, de S-Type. De XF pakt namelijk de status "een van de belangrijkste kenmerken van een Jaguar - weer op die Jaguar de laatste jaren verloren was. Ondanks de vele vernieuwingen heeft de auto toch nog een heel eigen gezicht, waar je heel goed mee voor dag kunt komen. Al moet je het afgezien van enkele details qua ontwerp niet vergelijken met eerdere Jaguars.

Tata lijkt op het goede moment ingestapt, want met deze XF kan Jaguar zeker de concurrentie met vertrouwen tegemoet treden. De auto lijkt weliswaar fors duurder met een vanafprijs van bijna 68.000 euro, maar je moet er wel bij bedenken dat je geen kleinere motoren dan zes cilinders kan bestellen en dat een karige uitgeruste XF niet bestaat. Vergelijkbaar uitgeruste concurrenten wijken dan ook amper af van deze prijsstelling. De testauto in Premium Luxury-uitvoering kwam met opties op 83.215 euro.

De grootste tegenspeler is misschien wel Jaguar zelf. Dat bij klassieke uitstraling ook klassieke techniek meekomt of dat ze sneller devalueren dan de Zimbabwaanse dollar zijn gedachten van de Jaguar-criticasters die jarenlang gehoord zijn. Wellicht dat het nieuwe uiterlijk de geïndoctrineerde mens op zijn minst aan het denken zet en naar de showroom lokt, want als ze daar eenmaal zijn binnengestapt en de auto ervaren, voorzie ik een mooie toekomst voor Jaguar met zijn XF.

### Plus

- + Uiterlijk
- + Hoog comfort
- + Stille motor

### Min

- Materialen interieur onsamenhangend
- Zwaar
- Erfenis vorige Jaguars