



Harold Rolloos
1 augustus 2012

It's all about the S

Reuring alom. Een maand of wat geleden verschenen op het internet foto's van een Jaguar XFR-S op de Nürburgring. Naast meer pk's (550 om precies te zijn) gaat het gerucht dat het snelste jongetje uit de XF-klas - die volgens onbevestigde berichten begin 2013 bij de dealer staat - er nog agressiever uit gaat zien dan de XFR. Nou oogt de XFR ook niet bepaald misselijk en met 510 pk is het eveneens niet echt een auto om je voor te schamen. Voorlopig is de XFR dus de meest rappe Jag uit deze lijn en voor ons een reden om hem eens van stal te halen.



Speedpack

Navraag bij de Nederlandse importeur over de XFR-S leert trouwens dat het gefotografeerde exemplaar een XFR met Speedpack was - een speciale uitvoering met dikke bodykit en verhoogde topsnelheid. Tijd om ons dus te focussen op deze XFR. Dat we een fan zijn van het uiterlijk van de XF bleek al eerder toen we met de 2.2 diesel reden. In onze ogen een van de fraaiste auto's in zijn klasse. Deze snelle uitvoering ziet er opnieuw erg smaakvol uit. Hij is zeker onderscheidend in vergelijking met z'n motorisch minder vermogende broertjes, maar toch ook niet overdone. Enige kanttekening die we hierbij plaatsen is de spoilerlip, daar had wel wat meer mee gedaan kunnen worden.

De kleur Italian Racing Red is niet alledaags en toch smoelt het bij deze Brit erg goed. Datzelfde geldt voor de optionele 20 inch Draco lichtmetalen wielen met de - dito

Jaguar XFR 5.0 V8 Supercharged

optionele - rode remklauwen. Standaard kost de XFR net geen 147 mille, met dank aan de Nederlandse fiscus. De importeur tuigde deze testauto met nog wat extra opties op - zoals een fenomenaal klinkend Bowers & Wilkins Surround Sound System, navigatie en wat andere verfraaiingen - met als eindprijs onder de streep een bedrag van net geen 160.000 euro.



Nog meer rood

Niet alleen de buitenkant is opvallend rood, ook binnenin komen we deze felle kleur tegen. Zowel het leer op de stoelen als de stiksels op het dashboard en in de deurpanelen matchen met het exterieur. R-logo's en het carbonachtige materiaal op het dashboard doen je realiseren dat je met de dikste XF op pad bent. Dat materiaal met carbonlook voelt trouwens wel een beetje goedkoop aan, helemaal als je weet dat je met een auto van bijna 160k onderweg bent. Verder is het interieur identiek aan de

Jaguar XFR 5.0 V8 Supercharged

andere XF-modellen. Ook in dit geval draaien de verwarmingsroosters je tegemoet en komt de bedieningsknop van de automatische transmissie omhoog uit de middenconsole.

De zetels zitten goed en zijn uitgebreid verstelbaar voor een fijne zitpositie. Daarentegen valt de bewegingsruimte voorin tegen; je zit al gauw met je knieën tegen de deurpanelen en de middenconsole. Ook achterin houdt het niet over, zeker niet voor een auto van dit formaat. Benen kun je nog enigszins kwijt, maar door de schuin aflopende daklijn zitten langere passagiers al gauw met hun kruin tegen het (in dit geval) plafond. De kofferruimte biedt met 540 liter wel voldoende plek voor allerhande bagage.



Supercharged

Jaguar XFR 5.0 V8 Supercharged

In het vooronder van deze Brit ligt toch wel d'Ã© reden waarom je voor een XFR gaat: een beer van een Supercharged V8 die 510 pk sterk is. Goed voor een koppel van 625 Nm, een sprint van nul naar honderd in 4,9 seconden en een (begrensde) topsnelheid van 250 kilometer per uur. Indrukwekkende waarden, al blijft de Jag qua vermogen wat achter bij zijn twee directe Duitse concurrenten: de Mercedes-Benz E63 AMG (525 pk) en de BMW M5 (560 pk). Het blok klinkt trouwens wel magistraal. Niet zo rauw als de AMG-gorgel, maar er volgt wel een diepe grom als je het gaspedaal diep intrapt. De XFR schiet werkelijk naar voren en je voelt een flinke duw in de rug. Ook voorbijgangers worden op een plof- en borrelconcert getrakteerd wanneer het toerental van de V8 terugloopt.

Dat deze XFR van een flinke slok houdt, is bekend. Wie zijn rechtervoet goed kan beheersen moet volgens de fabrieksopgave 12.5 liter per honderd kilometer aan peut verstoken. Wij probeerden dat ook en kwamen tot een gemiddeld verbruik van 12.8 liter na correcte (lees netjes verreden) kilometers. Buiten dat nette rijgedrag om werden we door de Supercharged V8 vooral verleid om hem op z'n staart te trappen. Het brandstofverbruik schiet dan omhoog en je ziet de tank via de digitale benzinemeter letterlijk naar links leeglopen. Wie vermogen wil, betaalt daar ook gewoon voor.



Niet uitgesproken sportief

Toch is deze Jaguar XFR in onze ogen niet uitgesproken sportief, zeker niet als je hem 'standaard' rijdt. De auto mist dan een beetje de beleving die je verwacht, al is het daardoor wel een fijne reisauto. Dat karakter verandert overigens wanneer je de knop met het racevlaggetje op de middenconsole indrukt - ook wel het dynamische rijkarakter genoemd. Het blok komt hoger in de toeren en de gasrespons wordt directer. Bovendien is deze Brit een listige auto die je goed onder de knie moet krijgen. Hij breekt vrij gemakkelijk uit in bochten en zelfs bij normaal gas geven is hij al vrij tricky, helemaal op nat wegdek.

De achttraps transmissie is wat schokkerig bij het accelereren, zelfs zonder dat je vol op het gas gaat. Verder komt bij het accelereren op provinciale wegen de neus hinderlijk omhoog. Op de snelweg heb je daar overigens wat minder last van.

Jaguar XFR 5.0 V8 Supercharged

Daarentegen is de stuurbekrachtiging goed uitgebalanceerd. Precies wat je mag verwachten van dit type auto: niet heel kunstmatig zwaar, maar toch zwaar genoeg om voldoende feedback te geven. Datzelfde geldt voor het onderstel. Het is stug, maar niet te hard en geeft mooi richels en oneffenheden in het wegdek door.



Op z'n sodemieter geven

Of er nou wel of geen XFR-S komt, tot die tijd is deze Jaguar in ieder geval de dikste uit de XF-stal. Is dat behelpen? Nou nee, zeker niet. Integendeel, het is een ontzettend fijne reisauto die je als je daarvoor in de stemming bent lekker op z'n sodemieter kunt geven. Dat je daar een lekkere V8-grom en een duw in de rug voor terug krijgt is dus zeker geen straf. Toch wil de Brit nog wel eens uitbreken in bochten en komt bij accelereren rond de 80 kilometer per uur de neus omhoog. Ook lust hij een stevige slok en is hij met een vanafprijs van ruim 145.000 euro niet goedkoop. Maar, dat vergeef je

Jaguar XFR 5.0 V8 Supercharged

hem als hij je met die agressieve maar oh zo fraaie neus aanstaart. Immers; wie mooi wil zijn, moet pijn lijden.

Plus

- + Magistrale V8
- + Fijne reisauto
- + Schitterende verschijning

Min

- Breekt snel uit in bochten
- De beleving mist soms
- Neus komt omhoog bij accelereren