



Martijn Verhoef
29 juli 2016

Beloftes ingelost

Bij de overname van Jaguar Land Rover door Tata hielden de merkfanatici hun hart vast. Zouden de merken hun eigen identiteit wel bewaren en blijft het Engelse karakter in stand? Nu er - sinds Tata de dienst uit maakt - een aantal jaren verstreken zijn, blijkt dat de critici zich nergens zorgen over hadden hoeven maken: de merken hebben beiden bestaansrecht en boeken betere resultaten dan ooit. Door de komst van de F-Pace kruipen beide modellengamma's dichterbij elkaar, want een SUV van Jaguar was er voorheen niet. Heeft de Jag op hoge poten wel genoeg roofkat-DNA in zich of kunnen liefhebbers van een Engelse SUV niet gewoon bij Land Rover terecht? Met deze vragen in het achterhoofd begonnen wij de testweek met de F-Pace. En net als een roofkat wist ook deze Jag ons te verrassen.



Twee gezichten

De F-Pace maakt in ieder geval de tongen los. Net na de Nederlandse introductie gaan wij de weg op en direct blijkt hoeveel bekijks de auto trekt. Veel passerende belangstellenden blijken op de hoogte te zijn van de uitbreiding van de Jaguar-familie en dat zie je ook terug in het aantal bestellingen die door klanten zijn gedaan, zonder ook maar een meter in de auto te hebben gereden. Of dit in het Engelse merk gestelde vertrouwen beschaamd wordt, bespreken we later. De looks heeft de auto in ieder geval mee, daar zijn de meeste geïnteresseerden het wel over eens. De auto is er ãn met twee gezichten. Bestel je hem in de uitvoering zoals die van de test-Jag, dan staat er een beschaafde en ietwat degelijke wagen voor de deur. Met zijn Dark Sapphire lak en tienspaaks wielen heeft de auto een uitstraling als die van een chique Engelse gentleman. Maar het kan ook veel bruter. Wanneer je een fellere lakkleur aanvinkt en opteert voor het R-Sportpakket, lijkt er wel een heel andere auto te staan. In beide gedaantes is de auto duidelijk herkenbaar als Jaguar, met stylingskenmerken die we kennen van de F-Type, XE en XF.



Helemaal des Jaguars

Aan de buitenkant oogt de auto een stuk groter dan zijn directe concurrenten, zoals de Audi Q5, BMW X3 en Mercedes GLC. In de praktijk blijkt de auto dat ook te zijn, want de inzittenden hebben geen reden tot klagen als het om de binnenruimte gaat. De bestuurder en bijrijder hebben de beschikking over riante zitplaatsen die in de Portfolio-uitvoering uitgebreid elektrisch zijn te verstellen. Ook achterin is de ruimte zeker voldoende waarbij twee volwassenen op de achterbank ook voor een lange rit genoeg plek hebben. Met zijn 650 liter inhoud steekt de kofferruimte de directe concurrentie naar de kroon, want met deze inhoud is de auto bovengemiddeld praktisch. De hoedenplank berg je heel gemakkelijk op onder de vlakke laadvloer. Er is dan ook geen woord aan gelogen als Jaguar beweert dat ook de praktische bruikbaarheid hoog bovenaan het lijstje van behoeften stond, toen het merk de F-Pace ontwierp.

Ook aan multimedia geen gebrek. De auto is voorzien van een gemakkelijk bedienbaar multimediasysteem, dat door middel van het touchscreen is te bedienen. Met 'swipe'-bewegingen blader je gemakkelijk door de verschillende vensters en het

systeem reageert snel op commando's. Het systeem had aan het begin wel wat kinderziektes, waardoor verschillende menu's niet vloeiend in elkaar overliepen en er af en toe verkeerde informatie werd getoond. Door middel van een software-update is dit probleem inmiddels te verhelpen.

De Jaguar-sfeer komt onmiskenbaar terug in het interieur van de nieuwe telg. Dat betekent echter ook dat de gebruikte materialen lang niet overal op hetzelfde niveau zijn als die van de concurrentie en er af en toe wat twijfelachtige keuzes worden gemaakt. De elektrisch bedienbare achterbank (fancy!) is te bedienen via knopjes die nog over waren uit het Ford-tijdperk en lijken zo uit een Mondeo uit 2001 te zijn geplukt. Onder de streep van de rekening is er toch zeer weinig op het interieur aan te merken. De auto is uitstekend geïsoleerd, heeft een prettige uitstraling (zeker door het Espresso-bruine interieur) en is optioneel ook nog eens te voorzien van een erg prettig Meridian Audiosysteem.



Toegevoegde waarde

Zoals aan het begin van deze test al aangegeven werd: wat is nou het bestaansrecht

Jaguar F-Pace 2.0 D AWD Portfolio

van een SUV van Jaguar, terwijl concerngenoot Land Rover de zaakjes op dat gebied al zo goed op orde heeft? Een Land Rover heeft ook Engelse uitstraling, biedt erg veel praktische bruikbaarheid en heeft een bijzonder goed imago als het om rijeigenschappen gaat. Maar toch, erg dynamisch kan een Evoque of Discovery niet genoemd worden. En daar komt het bestaansrecht van de F-Pace om de hoek kijken. Want dat dynamische, danwel sportieve karakter past veel meer bij het brutale Jaguar. En wat maakt het merk de beloftes waar. Want het rijgedrag van de F-Pace overstijgt dat van zijn directe concurrentie, de veel duurdere Macan daargelaten. De auto is standaard achterwielaangedreven en bij de AWD-versies grijpen de voorwielen alleen in als dat nodig blijkt te zijn. Het stuurgedrag is bijzonder direct, zonder onrustig aan te voelen. Lange stukken rechtuit zijn prima te rijden, zonder dat er telkens gecorrigeerd moet worden.



Dynamische high tech

Wanneer je de bochten gaat opzoeken, blijkt de auto een enorm dynamisch karakter te hebben. Overhellen is er niet bij en je houdt te allen tijde de controle. Door Adaptive

Jaguar F-Pace 2.0 D AWD Portfolio

Dynamics worden de elektronisch aangestuurde schokdempers telkens afgestemd op de situatie en de berijder. Rijd je rustig, dan wordt de damping wat weker en comfortabeler. Kies je voor een sportievere rijstijl, dan krijg je ook veel meer mee van wat er onder de auto gebeurt. De instapdiesel presteert ook erg goed. Alleen is hier wel te merken dat de software af en toe te bemoeizuchtig is, waardoor de auto soms anders reageert op een gascommando dan je zou verwachten. Het ene moment voelt de auto erg snel aan bij opeens accelereren, terwijl de auto een moment later afwachtender over komt. In Dynamic Mode voelt de auto altijd gretig aan en vergeet je af en toe dat de Jag "slechts" 180 paardenkrachten heeft.



Voor ieder wat wils

De Jaguar voegt echt wat toe in het SUV-landschap. Niet alleen is de styling erg uniek, zeker op technisch vlak weet de auto te overtuigen. De auto doet in alle rust en zuinigheid (1 op 14 afgerond) zijn werk, maar wanneer dat nodig is, voelt de F-Pace vlot genoeg aan. Naar meer power verlang je niet direct, hoewel de V6 diesel een behoorlijk tandje sneller is. De achtrups automaat schakelt boterzacht, waardoor je

niet eens denkt aan een manuele stand. Die er dan ook niet op zit. Waar nog wel aan moet worden gewerkt door de Engelsen zijn de uitvoeringen van de F-Pace. Want er wordt groot geadverteerd met een vanafprijs van 53.750 euro, maar de opties drijven de prijs (net als bij de Duitse concurrentie) al snel op. Zo kost de geteste F-Pace een lieve 86.760 euro. Onze test-Jag is op z'n zachtst gezegd dan ook niet heel efficiënt samengesteld. Persoonlijk hebben we toch graag een achteruitrijcamera op de door de kleine raampartijen behoorlijk onoverzichtelijke auto. Dit betreft dan ook een pre-productieversie, waarbij de importeur niets te zeggen heeft over de uitvoering. Met het handig gebruikmaken van pakketten blijkt uit de prijslijst dat je voor een lagere prijs een veel completere F-Pace kunt samenstellen.

Kort beschouwd maakt Jaguar alle verwachtingen waar en overtreft ze zelfs op sommige vlakken. De F-Pace is een heerlijke rijdersauto, die ook nog eens bovengemiddeld praktisch blijkt te zijn. De keuze tussen chique en sportief is erg fijn, zodat de auto bij iedere gewenste uitstraling past.

Plus

- + Lekkerst rijdende SUV onder de 60 mille
- + Ook nog eens erg praktisch
- + Heerlijke en relatief zuinige motor

Min

- Materiaalgebruik in het interieur
- Multimedia nog niet vrij van kinderziektes
- Duur door onlogische configuratie