



Bjorn Blokzijl
25 april 2016

Well done

Succesvol toetreden tot het E-segment is niet iedereen gegeven. De Duitse drie hebben het al sinds mensenheugenis voor het zeggen en hoewel outsiders verwoede pogingen ondernamen, strandden deze meestal zonder resultaat. Een enkeling mocht even stralen, - zoals Peugeot met de 607 - maar niet genoeg om een opvolger te krijgen. Jaguar verkocht van de XF sinds zijn introductie in 2008 gemiddeld zo'n 260 exemplaren per jaar. Vergeleken met de A6, E-Klasse en de 5 Serie zijn zulke aantallen weinig indrukwekkend, maar toch zien de Britten de toekomst rooskleuriger in en presenterden een geheel nieuwe generatie.Â



Gestrekt

Toen de XF aan het grote publiek werd getoond in 2007, vielen de monden van de aanwezige pers open van verbazing. Niet langer is de auto getooid met een klassiek, maar met een strak lijnenspel. Al snel volgden een nieuwe XJ en vorig jaar de XE die dezelfde designtaal meekregen. De nieuwe XF lijkt zo op het oog een ietwat vergrootte XE te zijn. Toch heeft de auto wel zijn eigen gezicht door de wat meer gestrekte vorm van de carrosserie. Dit wordt versterkt door het derde zijruitje. Bestel je de auto zoals wij hem reden - dus met de zwarte wielen, dito raamljsten en diverse accenten op de carrosserie - dan heeft hij een bijzondere uitstraling. De *©* vindt het prachtig en voor de ander mag het wel wat minder. Toch valt de basisvorm bij het gros in de smaak. Net als bij zijn kleine broertje is in de achterlichten het inmiddels befaamde familiegezicht te vinden. Zo is de auto zelfs in het donker herkenbaar als een Jaguar. *Â*

De vorige generatie kon je in de eerste vier jaren dat hij te koop was enkel bestellen als sedan. Jaguar gebruikte de facelifte om een stationwagon te introduceren. Hoewel deze carrosserievariant behoorlijk populair is gebleken, zal van de nieuwe generatie XF

Jaguar XF 2.0d R-Sport

niet opnieuw zo'n pakezel komen. Binnenkort komt de geheel nieuwe F-Pace. Deze auto biedt wel de ruimte van een stationwagon en de Britten zien daarom geen toegevoegde waarde voor een extra ruimte variant op de XF.Â



Puik in orde

Niet alleen de basisvorm, de neus en het kontje hebben grote gelijkenis met dat van de XE, ook het interieur is heel herkenbaar als je al eens met een XE gereden hebt. Â Het stuur en de klokkenwinkel lijken zo Ã©Ã©n-op-Ã©Ã©n overgenomen en ook de middentunnel toont veel gelijkenissen. Maar ook hier heeft de XF, ondanks de overeenkomsten met de kleinste Jag, zijn eigen gezicht. Het dashboard is wat hoger en heeft zo een statig voorkomen. Net als bij de eerste generatie zijn de ventilatieroosters op de zijkanten van het dashboard ingeklapt als je instapt. Zodra je de startknop hebt ingedrukt, draaien ze open. Echt nut heeft het niet, maar het ziet er nog steeds gaaf uit. Het multimediasysteem is identiek aan wat we al tegenkwamen in de diverse nieuwe producten van het Jaguar - Land Roverconcern. Het ziet er niet alleen grafisch goed uit, maar het werkt ook goed. Het is niet het allersnelste of meest innovatieve systeem,

Jaguar XF 2.0d R-Sport

maar het doet precies wat het moet doen. Daarbij is de ergonomie puik in orde.Â

Qua ruimte voorin heb je niks te klagen in de XF. Je zit - zoals inmiddels gewend van het merk - op fijne stoelen en enigszins ingenesteld naast de hoge middentunnel. Toch is de zitplek ruim genoeg en bieden de zetels zowel een hoop ondersteuning als comfort. Achterin zitten volwassenen niet zo ruim als bij de concurrentie. Er is in bijvoorbeeld de Audi A6 stukken meer ruimte voor de knieÃ«n en ook een Infiniti Q70 scoort daar beter. Voor de bagage is ruim plek. Met een inhoud van 540 liter ligt dat op hetzelfde niveau als de auto's waar hij de strijd mee aan wil gaan.Â Ook op het gebied van afwerking en materiaalgebruik zet Jaguar elke keer weer stappen in de goede richting. Bijna overal vind je mooie materialen - buiten de glimmende plastic panelen waar de gordelverstelling op is gemonteerd - en de gebruikte knoppen voelen degelijk aan. Daarbij zijn de naden tussen de verschillende panelen klein en hoor je nooit rammels of kraakjes.



Zakelijk verantwoord

Jaguar XF 2.0d R-Sport

De nieuwe XF heeft zijn fraaie uiterlijk en het mooie interieur zeker mee. Maar hoe goed de auto ook is, zakelijk succes in Nederland is daarmee niet verzekerd. Of je hier slaagt, hangt tegenwoordig vooral af van de vraag of er een bijtellingsvriendelijke variant te verkrijgen is. Jaguar heeft (nog) geen hybride-aandrijflijn, laat staan een volledige elektrische variant in de schappen liggen. Om toch een zo laag mogelijke uitstoot te genereren, is een zuinige tweeliter motor in het vooronder van de XF gelepeld. Deze dieselmotor levert 180 pk en 430 Nm koppel. Dankzij het relatief lage gewicht - 1.595 kilo bij een autolengte van bijna vijf meter - sleurt hij de auto in 8 seconden naar de '100' en stopt hij met versnellen bij bijna 230 km / u. Mede dankzij de goede geluidsisolatie valt het geluid dat doordringt tot de inzittenden beperkt. Natuurlijk hoor je bij een rappe acceleratie dat er een zelfontbrander onder de motorkap ligt, maar hinderlijk wordt het nooit. Volgens de fabriek moet een gemiddeld verbruik van 4,3 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. In de praktijk is een waarde van 7,2 liter per 100 kilometer eenvoudig te halen, waarbij de verbruiksmeter op lange snelwegritten een gemiddelde van ruim onder de 6 liter per 100 kilometer aangeeft. Bestel je de XF met de 2.0d in combinatie met een handbak en met 163 pk, dan is hij goed voor 21 % bijtelling. Ten opzichte van de door ons gereden auto mis je de automaat en ga je 0,8 seconden minder snel naar de honderd. Daarmee laat Jaguar zien dat een zakelijk interessant model niet direct betekent dat je op een houtje moet bijten als het gaat om motorprestaties.Â



Smaken komen samen

Smaken verschillen. Dat geldt niet alleen in het geval van iets mooi of lelijk vinden, maar ook voor de manier hoe een onderstel van een auto is afgeveerd en gedempt. Wil je vooral comfort, dan kies je voor een Audi of Mercedes-Benz, wil je wat sportiefs onder je kont, dan kies je voor een BMW. Het is wat gechargeerd, maar er zit wel een kern van waarheid in. Jaguar heeft er voor gekozen om flink werk te maken van het onderstel en die investering loont. Zelden hebben we een auto gereden die zo'n prettige mix is van comfort en sportiviteit. Bochten kun je met enorm hoge snelheid nemen, waarbij de auto niet overheelt en koersvast de weg volgt. Toch worden richels en andere oneffenheden in de weg goed weggewerkt waardoor je uiterst comfortabel van A naar B cruist. Ook de automatische 8-traps versnellingsbak heeft hetzelfde karakter. Als je zo snel mogelijk wil accelereren, dan werkt hij mee door snel en soepel door de verzetten te gaan. Als je de rechervoet wat minder hard naar beneden trapt, gaat het schakelen wat lager in het toerental en haast onmerkbaar.Â



Succesnummer

Het is een teken van lef dat Jaguar ondanks het matige succes van de eerste generatie, toch weer met een nieuwe XF op de proppen komt. Hoewel een stuk minder 'choquerend' dan zijn voorganger, is het ontwerp nog steeds onderscheidend van de massa. Dat men flink werk heeft gemaakt van het onderstel, de aandrijflijn en het interieur, betaalt zich uit in een totaalplaatje dat ons overtuigt. Ten opzichte van zijn concurrentie scoort de XF op veel punten Ã³f net zo goed Ã³f zelfs beter. Wij schatten in dat je in de praktijk weinig merkt van de missende 17 pk's als je kiest voor de bijtellingsvriendelijke variant en zouden daar dan ook zeker voor gaan als hij zakelijk gereden gaat worden. We kunnen wel stellen dat er nu weinig tegen de Jaguar werkt om niet tot de succesnummers van zijn segment te gaan behoren.Ã

Plus

- + Prettige en zuinige aandrijflijn
- + Onderscheidend design
- + Erg goed onderstel

Min

- Achterin minder ruim dan concurrentie
- Toch nog missers qua materiaalgebruik
- Geen stationwagon meer leverbaar