



Dirk-Jan Dalhuisen  
7 oktober 2011

## Germany's worst nightmare

Met de XF en een bijna onherkenbare XJ schudde Jaguar haar oubollige imago in Ã©Ã©n keer van zich af. Vergeet Jaguar als het merk van hoeden en sigaren; tegenwoordig profileert het zich als modern en dynamisch. En of je nu gecharmeerd bent van die makeover of niet: aan lef en ambitie ontbreekt het de Engelsen niet en aan succes al evenmin. Onder de Indiase vleugels van moeder Tata laten de Britten de mist rond hun toekomstplannen langzaam optrekken. Die plannen laten onder meer ruimte zien voor een nieuwe middenklasser, maar voordat dat zover is, kreeg de XF een opfrisbeurt. Wij reden 'm met de nieuwe viercilinder 2.2 diesel, die het Britse buitenbeentje in Ã©Ã©n klap een stuk populairder moet maken en de gevestigde Duitse orde op haar grondvesten moet laten schudden. Is dit Germany's worst nightmare?



## Geslaagde facelift

Bij de opfrisbeurt van de XF heeft Jaguar precies gedaan waar velen op hoopten: de voorkant werd aangepakt, waarbij vooral de merk(on)waardige koplampen een stuk scherper werden getekend. Het is dat de iets gegroeide grille nog net niet zo enorm is als die van de XJ, anders zou je de XF nu zomaar voor Jaguars vlaggenschip aan kunnen zien. De zij- en achterkant van de hoge middenklasser lieten de Engelsen vrijwel ongemoeid, en met die beslissing kunnen ze de handen op elkaar krijgen. Van de zijkant oogt de XF gestrekt en elegant als een coupé en de achterkant doet zelfs sterk aan een robuuste Aston Martin denken. Geen wonder als je bedenkt dat XF-ontwerper Ian Callum ook verantwoordelijk is geweest voor recente ontwerpen van de legendarische Britse sportwagenfabrikant. Het staat de XF overigens zeer goed en vervelen doet het ontwerp na drie jaar nog allerminst. Met nieuwe lichtmetalen velgen - waaronder de bloedmooie 20 inch exemplaren onder 'onze' XF - en wat subtiele

wijzigingen aan de achterlichtunits (voortaan voorzien van LED's), de achterbumper en de luchtinlaten in de voorschermen staat de chique-sportieve Jag er weer modern en gedistingeerd bij. Aanrader is het Aerodynamic Pack, waarbij de XF dankzij enkele sportieve details nog dikker oogt, zonder dat de auto er ordinair van wordt.

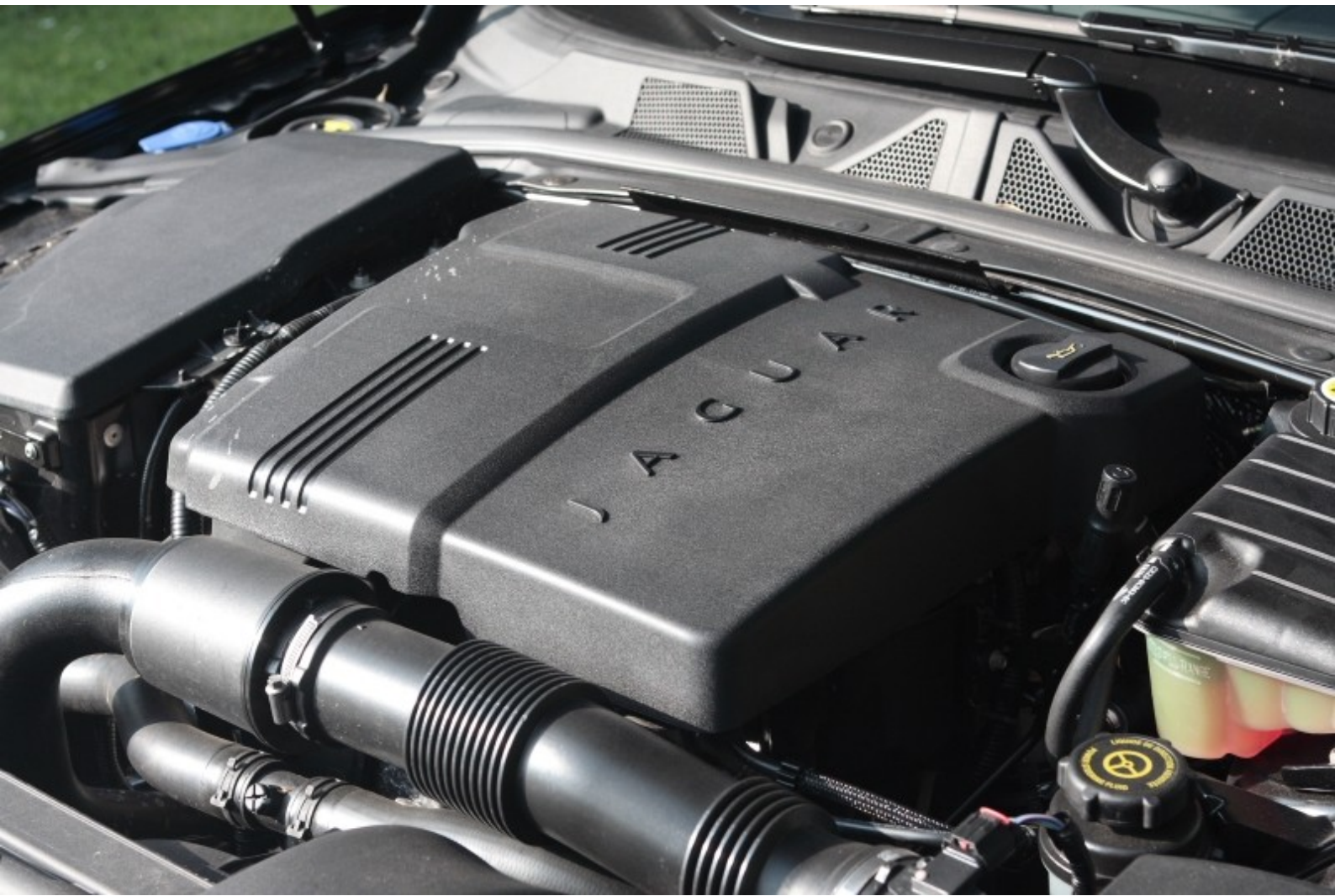


## Aangenaam verblijven

Ook vanbinnen is het klassieke huiskamergevoel van weleer naar de achtergrond verdwenen. Het dashboard oogt al sinds het debuut van de XF in 2008 strakker dan dat van de S-Type, maar nog altijd fraai en - afhankelijk van de gekozen kleurstelling - zelfs gematigd warm en knus. Tegelijk laten aluminium accenten ook iets van Jaguars sportieve historie doorschemeren. Met het zwarte leder en een zwarte hemel, zoals in onze testauto, is de sfeer zelfs nadrukkelijk sportief. De ronde transmissieknop 'JaguarDrive', die de iconische J-gate heeft vervangen, geeft het interieur samen met

# Jaguar XF 2.2D

de ijsblauwe verlichting van knopjes en meters zelfs een vleugje hightech. Het touchscreen multimediasysteem past daar goed bij, al is de bediening ervan niet altijd even intuïtief. Omgeven door een fraai geheel van klassieke en moderne elementen is het, met name voorin de XF, desondanks aangenaam verblijven. De ondersteuning van de stoelen is gelijktijdig met de facelift wat verbeterd en dat maakt dat je heerlijk zit in de bijna vijf meter lange Brit. Doordat ook het stuur lekker dicht naar je toe te halen is, biedt Jaguars hoge middenklasser een fijne zitpositie. Dat is maar goed ook, want de XF is echt een auto om zelf te rijden. Op de achterbank is de ruimte voor een auto van dit formaat namelijk aan de krappe kant. Dat geldt gelukkig niet voor de kofferbak, want die is met 540 liter wel weer lekker ruim.



## Fraai en nuttig schouwspel

Terug naar de essentie van de facelift. Want hoe goed de XF in z'n nieuwe jas ook

smoelt, het belangrijkste nieuws gaat schuil. Achter de nieuwe neus, onder de motorkap. Terwijl het leeuwendeel van de hoge middenklassers rondrijdt met een viercilinder in het vooronder, begon het XF-gamma tot voor kort pas bij een V6 diesel. De komst van een viercilinder in de XF leek onafwendbaar en was slechts een kwestie van tijd. En nu is 'ie er: afkomstig van PSA, 2.2 liter groot, 190 pk sterk, een koppel van 450 Nm en gekoppeld aan een nieuwe 8-traps automaat. Tijd om te gaan rijden. We draaien de contactsleutel om en worden getuige van een heus schouwspel: de ronde knop van de transmissie komt omhoog en de ventilatieroostertjes in het dashboard draaien open ten teken dat de motor draait. Leuk detail, en nog nuttig ook, want door de gecultiveerde loop en de goede isolatie is de motor nauwelijks hoorbaar. Ook op snelheid blijft het heerlijk stil aan boord van de Jag. Dat is vooral de verdienste van de automaat, die met zijn vroege schakelmomenten verraadt dat efficiency voorop staat. Daardoor ligt het volledige potentieel van de motor altijd net een stap buiten bereik, al is die keuze van Jaguar wel te begrijpen. Ook onder de 2.000 rpm komt de XF, die inclusief bestuurder toch een serieuze 1.800 kilo in de schaal legt, namelijk prima van z'n plek.



## Dynamisch karakter

Lachende derde van het efficiënte karakter is het comfort aan boord van de XF. Een retourtje Frankfurt, waarbij de snelheid regelmatig schommelde tussen 160 en meer dan 200 km/h, verliep in alle rust. Bij 160 draait de motor slechts 2.000 rpm en zelfs boven de 200 km/h krijg je - ten onrechte - het idee dat de koek nog lang niet op is. Ook het verbruik spint garen bij het laagtoerige karakter. Heen en weer naar Frankfurt (totaal 800 kilometer) resulteerde in een keurig verbruik van bijna 1 op 14 en als je over een beheerste rechtervoet beschikt, is bij Nederlandse snelheden zelfs 1 op 18 haalbare kaart. Inboeten aan comfort doe je pas wanneer je de XF over slecht onderhouden asfalt stuurt. Het zijn vooral de platte, brede banden om de 20 inch wielen die zich dat mogen aanrekenen. Storend wordt het niet, maar je voelt toch dat de auto iets stugger wordt. Keerzijde is dat de XF in bochten wel heerlijk aan het asfalt kleeft. Je kunt de auto met ongekennde precisie door een bochtig landschap dirigeren

zonder dat de statige Jag een krimp geeft. Qua rijeigenschappen zit de XF Ã©n van z'n grootste rivalen, de BMW 5 Serie, in het vaarwater en dat mogen de Engelsen als een groot compliment zien. De harmonie tussen comfort en dynamiek is zo goed, dat het ronduit jammer is dat de automaat bij een sportieve rijstijl wat nerveus wordt. Daardoor prefereer je cruisen uiteindelijk vaak boven het snellere bochtenwerk.



## Slapeloze nachten

Meer dan duizend kilometer heeft de vernieuwde XF gekregen om zich te bewijzen en daar is de Jag vol overtuiging in geslaagd. Want wat een fijne auto hebben de Engelsen met deze XF in huis! Al rijdend vraag je je oprecht af waarom Jaguar nooit een voet tussen de Duitse deur heeft gekregen. De XF is immers een volwaardig en smaakvol alternatief voor wie eens iets anders op de oprit wil dan de gebruikelijke 'dikke Duitse drie'. Als je het stuur graag zelf ter hand neemt, heb je aan de XF bovendien een

voortreffelijke reisauto, die prettig direct stuurt en waarin je moeiteloos uren achtereen je kilometers kunt maken. Wie liever gereden wordt, is met de XJ simpelweg beter af, al is het achterin de directe concurrenten van de XF niet veel ruimer. Het lijkt dan ook voor de hand liggend dat de XF z'n schaduwrol van de afgelopen jaren onder meer te danken heeft aan het ontbreken van een viercilinder. Met de nieuwe 2.2 diesel zal Jaguars hoge middenklasser zich ongetwijfeld wat vaker op de voorgrond laten zien: de motor is krachtig, stil en zuinig en loopt mooi gecultiveerd. Als de heren technici bij Jaguar de automaat nog wat beter afstemmen op sportieve berijders en een oplossing vinden voor de ontsierende uitlaatpijp rechts, kunnen er wel eens slapeloze nachten aanbreken voor de gevestigde Duitse orde...

### Plus

- + Ingetogen en indrukwekkend ontwerp
- + Comfortabel en toch dynamisch
- + Krachtige, stille en zuinige motor

### Min

- Ruimte achterbank
- Nerveuze automaat bij sportieve rijstijl
- Uitlaatpijp rechts verstoort ontwerp