



Wilbert Huls
24 mei 2013

Volumemodel

Vertel een leek dat je een Jaguar rijdt en hij zal onder de indruk zijn. Het Britse merk met de springende kat heeft een exclusieve uitstraling en wat henzelf betreft, moet dat vooral zo blijven. Aan de andere kant moet er wel brood op de plank komen en als er ergens een land is dat veel automerken ter ziele heeft zien gaan, is het wel aan de overkant van de Noordzee. Met de XF Sportbrake hoopt Jaguar een model in de markt te zetten dat een relatief groot volume kan draaien. Met een grote laadruimte en een goede dieselmotor zouden er ook in 'Nederland stationland' meer Jaguars dan ooit tevoren op kenteken gezet moeten worden.



Logisch vervolg

Dat de XF een prachtige auto is, wordt door negen van de tien mensen beaamd. Het front heeft dezelfde typische, moderne Jaguarlijnen als de sedan, maar ook aan de achterzijde zien we nog de typische achterlichtunits die verbonden worden door een chromen strip. Het ligt wat voor de hand, maar het is ook letterlijk zo dat het verschil hem in de estate-lijnen zit. Waar je tegenwoordig steeds meer lifestyle-estates ziet waar de vorm duidelijk voorrang heeft op de functie, lijkt Jaguar toch het voordeel aan de functie te hebben gegeven. Met wat optische trucjes maakte Ian Cullum er toch geen standaard bestelwagen van. Zie bijvoorbeeld een zwarte D-stijl en een van het front af steeds breder wordende rand tussen de ramen en de dakrail. De testauto was nog voorzien van een Aerodynamic & Black Pack, maar met name van dat laatste waren we zelf bij deze auto niet zo verrukt. De zwarte omlijsting van de grille en zijramen gaan ten koste van het nodige chroom, wat naar onze smaak beter staat bij de Rhodium Silver lak. Wellicht dat het stoere effect van het zwart beter uitkomt bij bijvoorbeeld een bordeauxrode lak. Net als bij de sedan zouden we ook hier liever aan beide zijden een uitlaat zien, desnoods iets beperkter van omvang, maar het is een

keuze van Jaguar om dit voor te behouden aan de sterkere motoren.



Royaal

Het interieur is goeddeels gelijk aan dat van de gewone XF. Het heeft een fijne, eigen uitstraling met moderne en hoogwaardige materialen, waar her en der de klassieke waarden van het merk doorschijnen. Neem de luxe leren bekleding bovenop het dashboard en het stoere metalen front. Het multimediasysteem heeft duidelijk een aantal stappen voorwaarts gezet sinds de introductie van de eerste XF, maar haalt het nog niet bij dat van de concurrentie. Dat het scherm relatief klein is, is nog niet eens zo'n probleem, maar omdat het vrij diep in het dashboard ligt, lijkt het nog kleiner en is het bovendien weer wat minder prettig te bedienen. Verder is de ergonomie goed voor elkaar en blijft systeem van wegdraaiende ventilatieroosters en JaguarDrive-knop een lust voor het oog.

Je zit gewoon erg goed in de Jag. De veelvoudig elektrisch verstelbare, zwartleren stoelen kennen geen exclusief design, maar zijn gewoon formidabele, zware stoelen.



Jaguar XF Sportbrake 2.2D S Sport Business Edition

Een heel grote pre van de Sportbrake is natuurlijk de ruimte achterin, maar daarmee moet je niet alleen denken aan de bagageruimte, want zelfs met lange personen voorin kan je achterin als grote volwassene zitten zonder dat je benen of kruin in aanraking komen met de omgeving. Sterker, bij lange na niet. In de XF Sportbrake kan je je dus prima laten rijden. Wellicht moet je wel voor een wat lichter interieur kiezen als je ook nog aan het werk zou willen. Met het zwarte leer, maar voornamelijk door de zwarte hemel is het interieur optisch wat aan de kleine kant. Ook achter de achterbank is de nodige ruimte te vinden, maar dat zijn we natuurlijk gewend in deze klasse. Op de mooi vlakke laadvloer ligt tot aan het raam zo'n 550 liter metend opbergvolume. Dit is goed vergelijkbaar met bijvoorbeeld de 5 Serie Touring en A6 Avant. Een geïntegreerd systeem waar je de bagage mee vast kan zetten voorkomt dat kleine items de royale ruimte gaan gebruiken om aan de wandel te gaan. Met (een deel van) de bank plat, bleek het zelfs mogelijk om 2,5 meter lange tuinpalen met de achterklep dicht te vervoeren. Met welke Jaguar kon je dat in het verleden nu zeggen?



Keep calm



Keep calm and enjoy your ride. Het zou de Jaguar-variant kunnen zijn van de geruststellende posters van de Britse overheid in het begin van de tweede wereldoorlog. De XF Sportbrake straalt in alles comfort en rust uit. De achtraps automaat schakelt soepel door de verzetten, terwijl de motor laat merken bij lage toerentallen prima zijn werk te kunnen doen. Het geluidsniveau van de motor is bij deze brommerige waarden wel wat hoger dan dat van de directe concurrentie. Deze 2.2D heeft in S-uitvoering 200 pk, maar het lijkt of hier de wetenschap van het hebben van dit vermogen belangrijker is dan het benutten ervan. Puur naar het karakter van de auto kijkend, zouden wij waarschijnlijk de 163 pk uitvoering kiezen en ruim 4.000 euro in de zak te houden. Ook in de vering en demping voert comfort de boventoon. Er is wel degelijk een goede communicatie met de ondergrond, maar oneffenheden worden prettig glad gestreken. De besturing is gematigd direct, waardoor de precisie goed is, maar het wel met het nodige gemak gaat. Wanneer er gekeerd of ingeparkeerd moet worden, word je je trouwens weer goed bewust van de bekrachtiging, want doordat het start-stopsysteem er snel inspringt kan je op het moment van stilstaan het stuur niet meer rond krijgen omdat de bekrachtiging er dan ook direct mee ophoudt. Wanneer je het rempedaal lichtjes lift, is het probleem opgelost, maar het is toch vaak net even onhandig.



Zuinig

Uiteraard heeft de auto meer in petto dan alleen maar rustig en comfortabel rijden. Wanneer het gas wat steviger ingetrapt wordt, schiet de naald van de snelheidsmeter snel naar hogere waarden, al is de beleving wel wat minder dan de werkelijkheid. Ook in sneller genomen bochten lijkt de XF Sportbrake de inzittenden zoveel mogelijk te willen vrijwaren van de lasten van het gooien- en smijten. Zelfs met een koets die aan de zware kant is, wil de XF ver gaan. Veel verder dan je als bestuurder wil gaan, want de auto vraagt om ontspanning. Een puntje van kritiek bij een wat pittiger rijstijl is de tijd die de automaat nodig heeft voor het kiezen en inleggen van het juiste verzet. De vertraging tussen het wegduwen van het gaspedaal en het inzetten van de acceleratie is net groot genoeg om je eraan te kunnen irriteren. Wie wil, kan de zaken handmatig overnemen of de sportstand van de automaat gebruiken, maar om eerlijk te zijn bleef het bij ons bij een praktische test van de systemen en voldeed de D-stand vrijwel in alle normale situaties prima. Een grote pluim verdient deze 200 pk sterke Sportbrake voor zijn verbruikscijfers. Met 5,9 liter per 100 kilometer haalde hij een prima gemiddelde en week hij relatief weinig af van de fabrieksopgave die net boven de vijf liter zit.



Obligate vergelijking

In het resumé ontkomen we natuurlijk niet aan de verplichte vergelijking met de Duitse drie. Het is lastig om te voorspellen hoe die strijd gaat verlopen. Kwalitatief zit de XF steeds dichterbij de gevestigde orde, maar de sedan en bijvoorbeeld ook de Japanse concurrent kunnen nog steeds alleen maar dromen van de verkoopcijfers van de Duitsers. Het imago, met name rond de waardevastheid, is niet iets dat je met één of twee modellen aan de kant schuift. Stukje bij beetje moet het vertrouwen groeien en is er durf bij de klant nodig om zich te onderscheiden. Degenen die dat doen kunnen we alleen maar toejuichen, want deze Sportbrake is een uitermate knappe verschijning die we graag in het straatbeeld zien verschijnen. Voor Jaguar is iedere verkoop winst, omdat deze variant er simpelweg nog niet was, maar wellicht dat er met onze voorliefde voor stationwagens zomaar een boost mogelijk is om wat meer aan de Duitse hegemonie te knabbelen. Of het nu gaat gebeuren of niet, het zou de prachtige en kwalitatief goede Brit in ieder geval recht doen.



Plus

- + Ruimte
- + Comfortabele inborst
- + Prima verbruik

Min

- Klein, diep weggestopt touchscreen
- Vertraging automatisch
- Bekrachtiging bij start-stop