

## Test Drive

**Motore 4 cilindri turbodiesel Ingenium 1.999 cc, 180 CV a 4.000 giri/min., 430 Nm da 1.750 a 2.500 giri/min., accelerazione 0-100 km/h in 8" e velocità massima di 230 km/h costituiscono alcuni dati salienti della nuova Jaguar XF 2.0d R Sport con cambio manuale, che abbiamo provato.**



Una vettura che fa del piacere di guida la sua bandiera, grazie anche alla trazione posteriore e alle sofisticate sospensioni a quadrilateri deformabili anteriormente e Integral Link posteriormente.

### Stile contemporaneo con qualche cenno storico

La seconda generazione della **Jaguar XF è cambiata** piuttosto profondamente a livello stilistico, specialmente nella vista laterale, guadagnando sotto il profilo dell'eleganza. La linea parte dalla classica calandra Jaguar, si estende alle fiancate snelle e al padiglione da coupé e termina nella parte posteriore dominata dagli scenografici gruppi ottici. Questi ultimi sono molto simili a quelli della sportiva F-Type. Inoltre, il terzo finestrino svincolato dalla portiera è **un omaggio alla Jaguar XJ 40 del 1986** e alle due successive generazioni X 300 e X 308.



L'interno appare decisamente migliorato rispetto

alla XF “prima maniera”, avendo abbandonato l’aspetto minimalista che non si confaceva troppo a una berlina di prestigio del genere. In altre parole, l’aspetto è più lussuoso, complici diversi particolari di derivazione XJ come il **“Riva Hoop”** che avvolge la parte alta del cruscotto e si raccorda alle modanature delle porte, oppure i rivestimenti in pelle raffinatissima. Quanto all’abitabilità, essa è ottima per quattro persone, mentre l’eventuale passeggero centrale viaggia un po’ sacrificato dovendo fare i conti con l’ingombrante tunnel di trasmissione.



#### **“The sound of silence”**

Su strada il propulsore 4 cilindri turbodiesel Ingenium “fa di tutto” per celare il suo timbro caratteristico, tant’è che non sembra nemmeno sia **alimentato a gasolio** come è in realtà. Nessun ticchettio molesto del motore, quindi, tanto a freddo quanto a caldo, mentre la coppia massima pari a 430 Nm erogata da 1.750 a 2.500 giri/min. è eloquente circa la spinta imperiosa e costante. Spinta che permette di mantenere le marce alte e di riprendere celermente sin dai regimi più bassi. E a proposito del cambio, il **manuale a 6 marce** è semplicemente fantastico per innesti e corsa contenuta della leva, senza dimenticare la frizione ben modulabile e piuttosto leggera da azionare.



#### **La migliore della categoria in termini dinamici**

Fin dalle prime curve percorse, emerge chiaramente come la Jaguar XF nuova generazione sia la migliore della propria classe in termini di tenuta di strada, stabilità e maneggevolezza.

D'accordo, la **struttura in alluminio della carrozzeria** che riduce il peso ci mette del suo, ma è soprattutto la perfetta interazione tra sterzo e sospensioni a conquistare. In particolare, l'avantreno a quadrilateri deformabili è decisamente più raffinato rispetto all'assale a doppio snodo della BMW Serie 5, ossia la concorrente per antonomasia. E la differenza, infatti, è tangibile grazie alla maggiore neutralità della Jaguar in curva e a quella sensazione di **"scavare la traiettoria"** con la precisione di un compasso che, detto molto francamente, non è del tutto riscontrabile al volante della BMW.

Infine, lo sterzo con servoassistenza elettroidraulica è diretto, ha il giusto peso alle alte velocità ed è ben disposto ad assecondare le manovre sportive del pilota. Già, perché una volta disinseriti i controlli elettronici di trazione e stabilità, la Jaguar XF è completamente nelle mani del guidatore. E poco importa se, in realtà, la maggior parte delle volte sarà guidata in perfetta souplesse tra un consiglio d'amministrazione e l'altro.

**Gian Marco Barzan**

## Photogallery

