



Jaguar S-Type 2,5 V6 Executive

VELIMATTI HONKANEN
ROBERT KOISTINEN ja KIMMO PERHONIEMI,
tekninen avustus
MATTI VUORIMAA, kuvat



Kaukana tavallisesta

S-Type-mallistossa tasapaino pysyy kunnossa, kun samaan aikaan tämän »pikkumootorin» kanssa esiteltiin kompressorihdettu R-versio (TM 7/02). Se jää aniharvojen lystiksi, mutta V6-moottoriset 2,5- ja 3,0-litraiset palvelevat hieman laajempia kansanosia, joskin väistämättä edelleen niitä varakkaampia. Onhan tämänkin mallin hinta 65 500 euroa.

Tuohon hintaan sisältyy jäljittelemättömän tyylin lisäksi monenlaista ominaisuutta ja varustetta, joten Jaguar vaikuttaa esitetietojen perusteella aivan kilpailukykyiseltä vaihtoehdolta Volvoille, Merseille ja Bemareille.

Ylevä

S-Typessä on kieltämättä tyyliä. Autoa mielellään vilkaisee vielä kerran sen pysäköityään, ja se kerää myös sivullisten mielenkiintoa tavallista runsaammin. Jotain poikkeuksellista Jaguariin sisältyy ja siitä varmasti löytyvät merkin aseet ahtailla markkinoilla.

Sisäpuolelle siirryttäessä ensim-

Pienen uudistumisensa yhteydessä Jaguar S-Type sai perusmoottorikseen 2,5-litraisen V6:n. Se parantaa englantilaismerkin asemia isojen autojen asiakkaita houkuteltaessa.



VAKIOVARUSTUS sisältää molempien etuistuimien sekä ohjauspyörän sähkösäädöt. Ajoasennossa ei olekaan moitittavaa. Nahkaverhoilukin kuuluu perushintaan. Pikkutavaratiloja ohjaamossa on niukasti. Esimerkiksi puhelimelle ei löydy luontevaa paikkaa, eikä ovilokeroihin juuri parkkikiekkoa isompaa esinettä mahdu. Vaihdekaavio on Jaguarille perinteinen J:n muotoinen ja sen takana on sähkötoimisen seisontajarrun käyttövipu.

mäinen ylellisyyden ilmentymä on nahkaverhoilu. Se, kuten myös automaattivaihteisto, on vakiovarusteena, koska Suomen tuontivalikoimaan on viisaasti päädytty ottamaan vain Executive-versio. Kolmilitrainen Sport-malli on ainoa käsi-vaihteinen S-type.

Lähempi sisätilojen tutkiminen paljastaa, että varustetaso on runsa, jättäen vain niukasti tilaa lisätoiveille. Ohjaamon ilmeeseen eivät kuitenkaan keskikonsolin kovat muoviosat ja katkaisimet täydellisesti istu.

Kuljettajan paikalla on silti helppo viihtyä, sillä istuin on muotoilultaan erinomainen ja säädöt riittävät kaikenkokoisille henkilöille. Myös ohjauspyörä säätyy kahteen suuntaan ja vieläpä sähköisesti.

Näkyvyys ulos ei ole paras mahdollinen, varsinkaan jos penkin ajaa ala-asentoon. Samoin pyöreiden nurkkien ulottuvuuksien hallinta on hankalaa. Sivupeilit sentään ovat reilun kokoiset täydentäen takalasin kautta varsin matalaksi jäävää näkymää.

Takaistuintilat ovat 2,9-metrinen akseliväli huomioon ottaen häm-



2,5-litraiseksi varsin ruudikas. Se on luokan vapaasti hengittävästä moottoreista 147 kilowatillaan tehokkain.

V6:n ääni on kiihdytyksissä hie-man kolkko muistuttaen parista puuttuvasta sylinteristä, mutta tavallisessa ajossa moottorin ääni ei juuri sisälle kuulu. Sen sijaan pääosassa on rengasmelu, jota on turhan paljon, kun jälleen pidetään hintaluokka mielessä. Varsinkin takamatkustajien korviin meteliä tulee niin, että keskustelu etupenkille käy hankalaksi.

Muuten alusta ei laadukkaita tumahduksia lukuun ottamatta juuri ääniä päästele. Se toimii mallikkaasti, ja kaikenlaiset epätasaisuudet ylittyvät tyylikkäästi. Alustaan tehdyt muutokset, kuten etujousituksen rakenteen lievä muuttaminen ja tukivarsien vaihto alumiiniksi sekä taka-akseliston hienosäädöt ovat menneet oikeaan suuntaan.

Muutokset tuntuvat myös ohjauksessa, joka on aiempaa täsmällisempi, eikä suuntavakavuudessa ole moitteen sijaa. Huipputunnot ei ohjaus kuitenkaan ole, vaan keskialueella se vaikuttaa hieman etäiseltä. Hitaissa nopeuksissa se ei palauta kunnolla, mutta piirre on tuttu eräistä muistakin vastaavan kokoluokan autoista. Toisaalta ohjaus sopii hyvin auton muuhun tyyliin ja loppujen lopuksi tuntuu aivan luontevalta. Sen kanssa tulee toimeen nopeammissakin ajotilanteissa, vaikei auto muuten urheilusuorituksiin houkuttelekaan. Ääritilanteiden varalta vakiovarustus käsittää ABS-jarrujen ja hätäjarrutustehostimen rinnalla myös DSC-ajonvakautusjärjestelmän.

Mittaustulostenkin valossa S-Type 2,5 V6 näyttää hyvältä kompromissilta suorituskyvyn ja kulutuksen suhteen. Viimemainittua auttaa erityisesti poikkeuksellisen pitkäksi välitetty kuudes vaihde. Harvemmin on tullut eteen autoa, jonka teoreettinen huippunopeus on yli 355 km/h! Toisaalta se merkitsee sitä, että jo loivassakin ylämäessä vaihteisto vaihtaa nopeuden ylläpitämiseksi viitoselle, vaikka käytössä on vakionopeussäädin.

■ JAGUAR S-Typen perusversiokin tarjoaa paljon autoa. Mikäli tällainen rahasumma on käytettävissä, liika merkkivakavuus ei vaivaa eikä kaipaa taksiluokkaan oikeuttavia taka- tai tavaratiloja, on ehkä syytä vilkuilla niiden tavanomaisten vaihtoehtojen ohi. Ujoudestakin on syytä päästä eroon, sillä Jaguarin kuljettaja joutuu tavallista suuremman huomion kohteeksi.

mästyttävän pienet. Kaksi aikuista sinne sopii hyvin, mutta esimerkiksi Ford Mondeo tai Nissan Primera ovat tässä suhteessa tilavampia. Keskipaikalle joutuvalle on tarjolla kova ja korkea istuin, leveä kardaanitunneli ja päätä hipova katto.

Tilapula jatkuu taempanakin, sillä tavaratila on matala ja myös vähän hankalan muotoinen pyöränkoteloiden hieman tunkeutuessa tilaan. Lisäksi saranat ovat vanhanaikaista »murskaajamallia». Takaselkänojat tosin saa kaadettua ja näin jatkettua tilaa matkustamoon. Suurten ihmis- tai tavaramäärien kuljetusta ajatellen S-Type on vääjäämättä pääkilpailijoitaan ahtaampi.

Perusmoottori

Kolmilitraisesta pienennetty moottori ei runsaan 1 700 kilon painoiseen autoon tunnu mitenkään alimittaiselta, vaikka numeroiden mukaan suorituskyky onkin vain riippää perheautotasoa. Uusi kuusivaihteinen automaattivaihteisto kuitenkin toimii mainiosti ja auttaa voiman tehokkaassa hyödyntämisessä. Ja onhan itse moottorikin



MOOTTORI on tehty kolmilitraisesta AJ-V6:sta pienentämällä sylinterin halkaisijaa runsaalla seitsemällä millimetrillä. Ominaisuuksiin kuuluu 24 venttiiliä, neljä nokka-akselia, muuttuva imuventtiilien ajoitus ja kolmivaiheinen imusarja.

TEKNIKKAA

Moottori: eteen pitkittäin sijoitettu kuusisylinterinen bensiinikäyttöinen V-moottori; iskutilavuus 2 497 cm³, (81,65 x 79,5 mm); puristus-suhde 10,5; teho 147 kW (200 hv)/6 800 r/min, vääntömomentti 245 Nm/4 000 r/min; neljä sylinterinkansiin sijoitettua ketjukäyttöistä nokka-akselia, neljä venttiiliä sylinteriä kohden

Voimansiirto: takaveto; kuusivaihteinen automaattivaihteisto; luistonestoajärjestelmä

Teoreettiset nopeudet:

r/min	1 000	4 000	6 800
1. vaihde	8,7	34,7	59,0
2. vaihde	15,5	61,8	105,1
3. vaihde	23,8	95,1	161,7
4. vaihde	31,6	126,6	215,1
5. vaihde	41,7	166,8	283,6
6. vaihde	52,3	209,3	55,9

Alusta: edessä erillisjousitus, kolmiomaiset poikittaiset alatukivarsiparit, kolmiomaiset ylätukivarret, kierre-jouset, kallistuksenvaimennin; taka-

na erillisjousitus, päällekkäiset kolmiotukivarret ja poikittaiset ohjaintangot, kierrejouset, kallistuksenvaimennin; DSC-ajonvakautusjärjestelmä; ABS-jarrut, edessä jäähdytetyt levyjarrut, takana levyjarrut, alipainetehostin, hätäjarrutustehostin, sähkötoiminen seisontajarru; tehostettu hammastanko-ohjaus

Mitat: pituus 4,877 m, leveys 1,818 m, korkeus 1,423 m, akseliväli 2,909 m, raideleveys edessä 1,534 ja takana 1,542 m; polttoainesäiliö 69,5 l; omamassa (punnittu) 1 715 kg, painonjakauma (e/t) 52%/48%, suurin perävaunumassa jarruun 1 850 kg ja jarruita 750 kg; renkaat 225/55 R 16 W

Suoritusarvot (valm. ilm.): huippunopeus 225 km/h, kiihtyvyys 0–100 km/h 9,9 s; EU-kulutus (kaup./maantie/yhd.) 14,5/7,9/10,3 l/100 km, CO₂-päästö 249 g/km

Hinta: 65 500 €

KIIHTYVYYS

