Jaguar XF Sportbrake, sportiva dal servizio vincente

Praticità, eleganza, potenza, tecnologia, stile e tutto il fascino di un marchio che appartiene alla nobiltà automobilistica: la nuova **Jaguar XF Sportbrake** incorpora tutte queste caratteristiche. Una **station wagon** maledettamente premium per weekend (e anche qualche giorno in più) di alta classe. Accompagnata al suo debutto da un testimonial d'eccezione: il numero 1 del tennis mondiale **Andy Murray**.

DESIGN E INTERNI RAFFINATI PER LA NUOVA JAGUAR XF SPORTBRAKE

Il tennista Andy Murray accanto alla nuova Jaguar XF Sportbrake

Andy Murray fa bene a sorridere in questa foto, al di là del

compenso che riceve per la pubblicità, perché la Jaguar XF Sportbrake a cui è appoggiato punta forte su lusso e alta tecnologia. Il **design** riprende quello della berlina e ne adatta le proporzioni alla carrozzeria station. La zona con le maggiori differenze è logicamente la coda; la XF Sportbrake sfrutta il volume posteriore per apparire più lunga e slanciata della berlina, nonostante le dimensioni siano identiche. Lo spiovente del tetto non cade brutalmente e lo spoiler è discreto.

Anche gli **interni** sono quelli della berlina con le differenze specifiche dovute al diverso bagagliaio. Lo spazio per le ginocchia dei passeggeri posteriori è aumentato, sebbene la vettura sia più corta della versione precedente. Gli altoparlanti posteriori, rispetto alla berlina, sono stati spostati dalla cappelleria al rivestimento del tetto; il bagagliaio ha un volume da 565 a 1.700 litri; i sedili posteriori si abbattono anche tramite leve nel bagagliaio; il

vano di carico può ospitare anche un frigorifero di tipo familiare; l’apertura del portellone può essere bloccata dall’interno, quando ci si trova in aree ad altezza ridotta, come i parcheggi multipiano.

Se si sceglie il tetto panoramico, il parasole può essere controllato attraverso comandi gestuali, spostando la mano in avanti o indietro dietro lo specchietto interno. Dalla berlina vengono ereditati il climatizzatore a quattro zone e il sistema di ionizzazione dell’aria nell’abitacolo, per filtrarla meglio. Troviamo poi i consueti rivestimenti di lusso, come la pelle Windsor.

MECCANICA DI ALTA CLASSE E TECNOLOGIA EVOLUTA

La Jaguar XF Sportbrake dispone di **sospensioni** posteriori autolivellanti; questo consente di trainare rimorchi fino a due tonnellate agevolmente e nella massima sicurezza, grazie anche al sistema di controllo della stabilità del rimorchio, di serie su tutte le versioni. Una finezza riguarda invece la

chiave, denominata Jaguar Activity Key. Si tratta di un braccialetto antiurto, impermeabile e privo di batteria; integra un transponder che permette di lasciare la chiave all'interno della vettura, poiché blocca il veicolo attraverso delle frequenze radio; l'auto viene sbloccata quando ci si avvicina col bracciale al portellone posteriore.

Veniamo al **telaio**. Poiché la XF è sempre una Jaguar, quindi un'auto sportiva, le prestazioni dinamiche contano parecchio. Quindi i pesi sono bilanciati tra i due assi quasi al 50%. Leggerezza e rigidità sono garantite dal largo uso di lega di alluminio per la struttura. Stesso materiale anche per le sospensioni anteriori, in modo da migliorare il controllo in curva; si aggiunge il servosterzo elettrico per rendere la sterzata più rapida. Gli **ammortizzatori** sono adattivi: dei sensori controllano costantemente la posizione di ruote (500 volte al secondo) e corpo vettura (100 volte al secondo) e la centralina adatta automaticamente lo smorzamento. Quindi migliorano guidabilità e comfort.

Nelle versioni a **trazione integrale** ci sono sistemi che prevengono lo slittamento delle ruote ridistribuendo la coppia motrice dove serve, anche nelle situazioni più critiche, come ghiaccio o erba bagnata. Addirittura a bassa velocità (fino a 30 Km/h) è possibile affidare completamente alla vettura il compito di accelerare, in modo da avere la massima motricità senza bisogno di toccare i pedali, concentrandosi sullo sterzo.

Chiudiamo con i **motori**, i più recenti della famiglia Ingenium del gruppo Jaguar-Land Rover. Si tratta di propulsori a quattro cilindri 2.0 turbocompressi, a benzina o diesel. Al momento del lancio, a luglio, in Italia verranno commercializzate solo motorizzazioni abbinate a trazione integrale. Quindi avremo diesel da 180 e 240 cavalli e benzina da 250 cavalli. Più avanti dovrebbe completare la gamma anche una versione con motore diesel 3.0 V6 da 300 cavalli e ben 700 Newton metri di coppia, a trazione posteriore. Per quanto riguarda i **prezzi**, al momento del lancio si partirà da 53.660 euro, prezzo di listino chiavi in mano per il diesel da 180 in allestimento Pure. Successivamente, quando saranno disponibili anche le versioni a trazione posteriore, si partirà da 46.780 euro per il diesel da 163 cavalli.