



Bjorn Blokzijl
25 augustus 2015

Overnamekandidaat

Overnames pakken soms slecht uit, maar er zijn ook succesverhalen. Toen het oer-Britse Jaguar in 2007 werd ingelijfd door Tata, stonden enkel verouderde modellen in de prijslijst, die de strijd met de concurrentie niet meer aan konden. De bezem ging door het gamma en een flinke lading nieuwe modellen kwam op de markt. Om de verkopen nog meer op te stuwten, is het nodig om ook een relatief betaalbaar model in het gamma te hebben. Ooit werd dit al geprobeerd met de weinig succesvolle X-Type, waar men aan de andere kant van de Noordzee liever niet aan herinnerd wil worden. De geheel nieuwe XE moet de strijd aan gaan met de drie premium sedans in het D-segment: de C-Klasse, 3 Serie en A4. Hij is met diverse motoren en transmissies verkrijgbaar. Wij reden met het - voorlopige - topmodel om te zien of de XE hitpotentie heeft.



Knipoog

Met de introductie van de nieuwe designtaal van Jaguar in 2008, sloeg het merk een geheel nieuwe weg in. De voorgaande modellen hadden alle iets klassieks, met veel chroom en afgeronde lijnen. E-segmenter XF liet met zijn strakke lijnen en coupé-achtige koets zien waar het merk naartoe wilde. Omdat we inmiddels gewend zijn aan het familiegezicht, is de XE direct herkenbaar als Jaguar. Met zijn relatief lange neus, boosijkende koplampen, oplopende lijnen over de flanken, een aflopende daklijn en een afgeknotte achterkant is het als een 80% kopie van zijn grote broer. Toch hebben de ontwerpers zich er niet met een Jantje van Leiden vanaf gemaakt. Vooral van voren maakt de auto indruk. Door de forse grille met - in ons geval - zwart rooster en knalrood logo, forse luchtinlaten en zwarte achtergrond van de koplampen, zijn auto's op de snelweg toch wat eerder geneigd om naar rechts te gaan.

Omdat we met de dikste versie onderweg waren, is de auto voorzien van enorme, 20 duimen grote lichtmetalen wielen. Deze doen het sportieve ontwerp van de XE uiteraard goed. Onder de basisuitvoering zitten drie maten kleinere exemplaren. Dit

Jaguar XE 3.0 S

geeft de auto direct een stuk bravere uitstraling. De oplopende lijnen naar de achterzijde worden benadrukt door de deels zwart gekleurde zijskirt. Hoewel het ontwerp van de auto vrij gestrekt is, is het kontje vrij kort. Dit is wat vreemd vanuit bepaalde hoeken, maar geeft de achterzijde ook weer wat onderscheid. Overdag zie je vooral grote achterlichtunits die wat lomp afsteken bij de ranke koplampen, maar wordt het wat donkerder, dan geeft de verlichting een dikke knipoog naar de F-Type. Met de herkenbare ronde knik is ook aan de achterzijde een familiegezicht ontstaan. In de zwart gespoten onderkant van de achterbumper vind je twee dikke uitlaatpijpen. Samen met het subtiele spoilerletje op de achterklep laten deze zien dat dit niet zomaar een XE betreft. Uiteraard ziet de fors gemotoriseerde 'S' er dikker uit dan zijn zwakker gemotoriseerde broertjes, maar ook zonder alle opsmuk is de XE een geslaagd ontwerp. Daarbij is een onderscheidende lakkleur en wat grote wielen wel een must.



Over nagedacht

Zo uitbundig als de XE van buiten is, zo rustig vormgegeven is het interieur. OkÃ©, de rode stiksels en dito bekleding van de deuren en stoelen zijn weinig subtiel, maar het

basisontwerp is vrij basic. Dit lijkt een minpunt, maar dat is het allerminst. Jaguar wil met de XE vooral de zakelijke rijder bereiken. Over het algemeen brengen deze veel tijd door in de cockpit van hun auto en dan wil je niet een al te wild vormgegeven en gekleurd dashboard voor je zien. Het geheel ziet er erg netjes uit. Niet alleen qua ontwerp, maar ook de afwerking, materiaalgebruik - met name dat van de bovenkant van het dashboard - en ergonomie staan op een hoog niveau. Door het relatief lage dashboard is het zicht door de voorruit zo optimaal mogelijk. Daarbij onderscheidt de XE zich van de massa door fraaie details zoals de carbon strip over de lijn tegen de voorruit, 'Jaguar' op de bediening van de luchtroosters, de rood-licht-pulserende start/stopknop en de aluminium bedieningsknop van de automaat.

Bestel je de auto zoals wij hem reden, dan krijg je er een dik stuurwiel en heerlijk zittende stoelen bij. Deze bieden genoeg zijdelingse steun voor het stevige bochtenwerk, maar ook een hoop comfort voor de lange ritten. Dit comfort wordt verhoogd door het snelle, prettige bedienbare en fijn klinkend multimediasysteem. Nog niet zo lang geleden werden Jaguars voorzien van trage systemen waarbij je de pixels kon tellen op het scherm. Die tijd is voorbij. De bediening - via het touchscreen - gaat geheel op gevoel en is zeker net zo snel als we van de concurrentie gewend zijn en de graphics zijn goed in orde.

Qua ruimte zit het - ondanks het dynamische uiterlijk - wel goed. Voorin zit je ruim genoeg, waarbij iedereen een prettige zitpositie kan creëren door de elektrisch verstelbare stoelen en stuurwielpositie. Achterin scoren auto's als deze in de basis niet zo goed. Toch valt het best mee op de achterbank. Niet alleen kinderen kunnen er prima zitten, ook volwassenen onder de 1,90 houden het er wel een tijdje vol zonder last te krijgen van zere knieën. Open je de ietwat kleine achterklep, dan ligt er een ruimte van 455 liter. Op zich ruim zat, maar wat kleiner dan bij de concurrentie. Opvallend is de dubbele 'armsteun' in de portieren. Het is even wennen, maar het is eigenlijk vrij logisch. Op de onderste zitten knoppen voor het memorysysteem van de stoelverstelling, op de bovenste bevinden zich de bedieningsknoppen van de raambediening. Echter, de rechter zit net te hoog, de ander zit te laag. Een positie er net tussenin zou beter zijn. Praktisch is het head-up-display. Hierop wordt niet alleen

de snelheid weergegeven, maar ook de aanwijzingen van het navigatiesysteem. Deze zijn zo duidelijk, dat je in de praktijk niet meer kijkt naar de kaart op het centrale scherm.



Fenomenaal

Jaguar's XE scoort hoge punten op zowel uiterlijk als interieur, maar er moet vooral onderscheid gemaakt worden op het gebied van rijeigenschappen. We kunnen er lang of kort over uitweiden, maar de conclusie is dat de XE een fenomenaal goed onderstel heeft. Zelfs met de enorme wielen en extra stijve vering en demping, is een perfecte balans gevonden tussen comfort en sportiviteit. Wil je flink hoeken, dan zijn er zeker strakkere auto's die meer doorgeven via het stuurwiel, maar de 'Jag' zal je niet snel teleurstellen. Bochten neemt hij met veel vertrouwen en zonder noemenswaardig duiken in de vering. Nooit heb je het gevoel dat de auto je de baas wordt.

Uiteindelijk zal overstuur optreden als je een bocht te rap neemt, maar de hulpsystemen grijpen adequaat maar niet hinderlijk in. Schakel je de traction control

Jaguar XE 3.0 S

uit, dan kun je zelfs wat plezier hebben met een uitbrekende achterkant. Deze laat zich eenvoudig controleren en geeft daardoor een extra veilig gevoel. Daarentegen is de XE ook in 'onze' uitvoering geschikt voor alledag. Op de snelweg wordt je niet moe van een stuiterende auto op korte oneffenheden en blijf je niet corrigeren bij sporen in de weg. Kijk je naar zijn concurrenten, dan is de XE een mix van de drie; comfortabel als het moet, sportief als het mag.



Gewillig

Van alle zescilinder motoren die te nu te verkrijgen zijn, kennen we het drie liter grote, geblazen exemplaar van Jaguar al als één van de lekkerste. Niet alleen op de bestuurder, maar ook op omstanders maakt dit blok diepe indruk. Hij geeft zijn vermogen lekker smeug af en ruim voldoende koppel is vroeg beschikbaar, maar het is vooral het geluid uit de uitlaten dat je elke keer weer triggert om flink gas te geven. 340 Gewillige paarden trappelen van ongeduld om op de achterwielen los gelaten te worden en de liefst 1.665 kilogram zware XE in slechts 5,1 seconden naar de 100 te katapulteren. Dit gaat gepaard met een geweldig geluid, die dit keer daadwerkelijk uit

de stortpijpen aan de achterkant klinkt. Geen elektronisch versterkt geluid door de speakers, maar een echte luchtstroom door de dubbele uitlaten.

Laat je de ramen en het glazen dak gesloten, dan kun je maar beperkt genieten van het geluid. Men claimt dat de XE de stilste in zijn klasse is en wij geloven het direct. Zelfs met de knallende en ploffende krachtbron voorin is het aangenaam stil op lange ritten. Open je het dakraam, dan wil je de ene na de andere tunnel in om optimaal te genieten. Ondanks dat de automaat snel en soepel schakelt, wil je voor puur genot zelf bepalen wanneer het volgende verzet wordt ingelegd. Dit kan met de flippers achter het stuur. Voor een laag verbruik zet je de auto op Eco en rijd je zo rond de 1:15 bij 120 km / u. Wil je de potentie van de auto benutten, dan is een simpele druk op de knop voldoende om de sportstand in te schakelen. Niet alleen reageert het gaspedaal wat vinniger op bewegingen van de rechtervoet, ook voelt de auto zelf wat stugger aan. De automaat laat je in die stand tot ver in de toeren doortrekken en het overschakelen gaat met een 'dreun'. Voor een laag verbruik moet je deze motorisering zeker niet kiezen - een gemiddeld verbruik van 11,1 liter per 100 kilometer is niet erg economisch verantwoord - maar het grote plezier is deze investering zeker waard.



Slimme zet

Niet alleen de overname van Tata is voor Jaguar een succesvolle geweest, ook de introductie van de XE lijkt een slimme zet. Meer dan ooit weet een nieuw model van de Britten te overtuigen. Niet alleen het design van zowel de binnen- als buitenkant kan iedereen wel bekoren, ook het fenomenaal goede onderstel krijgt de handen massaal op elkaar. Met een dikke zescilinder in het vooronder is de XE niet bereikbaar voor iedereen, maar als zuinige diesel - vanaf 20% bijtelling - is hij er al voor net geen 40 mille. Geen van zijn concurrenten is zo onderscheidend en dat is wat kopers in dit segment graag zien. Het basis drietal heeft er nu niet alleen een geduchte concurrent bij, de XE zet zelfs de maatstaf op een aantal belangrijke vlakken. Jaguar kan met de XE wel eens voor een nieuwe overname staan: die van het premium D-segment.

Plus

- + Geslaagd, onderscheidend design
- + Fantastische aandrijflijn
- + Fraaie afwerking en materiaalgebruik

Min

- In deze uitvoering behoorlijk prijzig
- Kleinere kofferbak dan concurrentie
- Vreemde positie armsteunen in het portier