



Jarno van Maanen
11 februari 2009

© Rijtesten.nl

Taboe

In 2001 werd het eerste taboe doorbroken. Jaguar, het merk dat vooral bekend stond om haar luxe limousines, kwam met een "compacte" auto: de X-Type. Deze middenklasser moest het opnemen tegen andere premium zakensedans als de 3 Serie, de A4 en de C-klasse. Aanvankelijk was de X-Type alleen leverbaar als sedan met benzinemotor, maar al snel werd de keuze uitgebreid. Zo werd de eerste Jaguar met dieselmotor een feit en kort daarna volgde de eerste stationwagen van dit merk, de X-Type Estate. Omdat het nieuwe model nog even op zich laat wachten, is de baby-Jag onlangs gefacelift. Wij reden in deze taboe-doorbrekende auto, voorzien van de prettige combinatie van diesel met automaat.



© Rijtesten.nl

Opgefrist

Heel ingrijpend is de facelift niet geweest, slechts een geoefend oog ziet dat dit het nieuwe model is. Die ziet het aan de verchromde grille met honingraat-motief en het embleem prominent in het midden. Of aan de spiegels, die nu zijn voorzien van geïntegreerde richtingaanwijzers. Ook de chromen strips op de voorbumper en de achterklep verraden dat dit de opgefriste X-Type is. Verder is er een nieuwe assortiment wielen en kleuren beschikbaar. Wie zijn baby-Jag een wat meer dynamische uitstraling wil meegeven, kan nu kiezen voor het Sport Package. Dat omvat 18 inch lichtmetalen wielen, een verlaagd onderstel, een subtiel spoilertje op de kofferbak en een zwart-metallic raamomlijsting.

De timing van de facelift is geen toeval. Niet alleen is besloten dat de X-Type nog een tijdje in productie blijft, ook is zijn grote broer, de XJ, vernieuwd. Die onderging al eerder

Jaguar X-Type 2.2D

een vergelijkbare behandeling, inclusief verchromde honingraat grille, zodat ze nu weer helemaal op Ã©Ã©n lijn zitten. Omdat de X-Type zoveel op de XJ lijkt, heeft hij min of meer dezelfde uitstraling, waardoor deze middenklasser veel prijziger lijkt dan hij is. Dat betekent echter ook dat hij hetzelfde, ietwat verouderde, basisontwerp heeft. Het front is, zeker na de opfrisbeurt, nog redelijk bij de tijd, maar de achterkant ziet er inmiddels tamelijk oubollig uit. Met name de steile C-stijlen en ielige derriÃ¨re zijn daar debet aan.



Warmte

Waar met name de Duitse concurrenten stuk voor stuk beschikken over een nogal klinisch interieur, straalt dat van de X-Type juist warmte uit. In deze uitvoering toont hij bovendien aan dat een zee van bruin hout geen vereiste is voor een warme uitstraling: de zwarte pianolak interieurlijsten en grijze middenconsole verpesten de sfeer

Jaguar X-Type 2.2D

allerminst. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de 3 Serie en A4, beschikt de X-Type niet over een centrale bedieningsknop ã la iDrive of MMI. De meeste functies zijn te bedienen met behulp van een touchscreen dat ook fungeert als navigatiekaart. Die kaart oogt wat ouderwets, met kriegelige lijntjes als wegen, maar het systeem is wel up-to-date en werkt behoorlijk snel.

Afgezien van een paar nieuwe kleuren voor de bekleding, zijn er binnenin geen zichtbare verschillen ten opzichte van voor de facelift. Wel een groot verschil is de uitgebreidere standaarduitrusting. Voor automatische verlichting, regensensor, cruise control en elektrisch verstelbare stoelen hoeft niet langer te worden bijbetaald. Die stoelen zitten overigens erg prettig, ze zijn een gulden middenweg tussen Frans comfort en Duitse stevigheid. Voorin voelt de X-Type niet bepaald ruim, maar dat is slechts een gevoel: de maten spreken het tegen. Achterin is het wel behelpen, een gemiddelde volwassene heeft daar weinig ruimte over. Dat is echter eerder regel dan uitzondering in de premium middenklasse.



Balans

Zoâ€™n vijf jaar geleden was de X-Type de enige Jaguar met dieselmotor, maar tegenwoordig worden ook de zijn grote broer XJ en de S-type opvolger XF verkocht met een zelfontbrander onder de motorkap. Onze X-Type doet het met een 2.2 diesel -goed voor 145pk en 360nm- afkomstig uit de schappen van voormalig moederbedrijf Ford. Het blok presteert prima, is voldoende krachtig en redelijk zuinig. Een nadeel is de tamelijk smalle powerband; het toerenbereik waarin de motor het sterkst is. Om vlot op te trekken is het nodig om het toerental tussen ongeveer 1.800 en 2.500 te houden. Met een verbruik van 6,9 liter per 100km is hij niet bijzonder zuinig, een A4 2.0 TDI en 320d scoren op dat gebied veel beter.

Niet alleen de motor, ook het onderstel komt bij Ford vandaan. Dat is namelijk gebaseerd op het onderstel van de Mondeo, misschien wel de fijnst rijdende

Jaguar X-Type 2.2D

voorwielaangedreven middenklasse. De X-Type rijdt daardoor erg prettig. Bochten neemt hij zonder overhellen en de balans tussen sportiviteit en comfort is prima. Vanwege de zware dieselmotor in het vooronder duikt de neus na een verkeersdempel wel een beetje en ook bij stevig aanremmen is het gewicht in de voorkant te voelen. Een koppellijke motor die alleen de voorwielen aandrijft is vaak een oorzaak van tractieproblemen, maar de X-Type heeft daar gelukkig weinig last van: in de praktijk hebben de voorwielen vrijwel altijd genoeg grip.

Met de komst van het faceliftmodel is de X-Type diesel ook leverbaar met automaat, een moderne zestraps met een handmatige modus en een sportstand. In principe is het een prettige automaat: hij schakelt soepel en houdt de motor constant in het krachtigste toereengebied. Foutloos is hij echter niet, zo duurt het een tijdje voordat de kickdown wordt uitgevoerd. Ook schakelt hij op sommige momenten opeens terug. Accelereer bijvoorbeeld naar 100km/h en de automaat zal tijdens het optrekken naar de zesde versnelling schakelen, maar rijd je eenmaal constant 100km/h dan schakelt hij alsnog terug naar â€~vijfâ€™™. Dit is op te lossen door handmatig te overrulen, maar dat zou natuurlijk niet nodig moeten zijn.



© Rijtesten.nl

Uitstraling

In Nederland is de X-Type nooit echt een succes geweest. Audi, BMW en Mercedes verkopen steevast vele duizenden exemplaren per jaar van hun middenklassers, terwijl Jaguar jaarlijks niet meer dan een paar honderd X-Types aan de man weet te brengen. Toegegeven, de jaren gaan inmiddels tellen voor het bijna jaar acht jaar oude model en naar de huidige maatstaven is hij bovendien niet echt zuinig. Wie echter op zoek is naar een auto met de uitstraling van een klassieke, grote Jaguar, maar het budget heeft voor een middenklasser, heeft aan de X-Type een prima auto en door de bescheiden verkoopcijfers is het bovendien *lelijk* die niet op elke straathoek te vinden is.

Fotografie: Harold de Smet

Jaguar X-Type 2.2D

Plus

- + Chique uitstraling
- + Goede wegligging
- + Sfeervol interieur

Min

- Onhebbelijkheden automaat
- Verouderd ontwerp achterzijde
- Minder zuinig dan concurrentie