Wilbert Huls
28 juni 2011

Ommezwaai

Een aantal jaar geleden leek het merk van de Britse roofkat een beetje ingedut. Alle modellen hadden stijlvolle klassieke lijnen met de markante dubbele koplampen, maar de magie leek uitgewerkt. Jaguar begreep zelf ook dat het anders moest en inmiddels staat er een geheel nieuwe modellenlijn die met een strakke snit toch stijlvol blijft. De XK liep eigenlijk net voor de ommezwaai uit en vlak voordat deze een subtiele facelift meekreeg, mochten we nog een weekje los met het topmodel tot nog toe: de XKR.

Heritage

Dat hier wat diks staat behoeft geen nadere uitleg. De oeh's en ah's waren niet van de lucht als we ergens met de XKR verschenen. Niet onterecht werd vaak de vergelijking gemaakt met die andere Britse sportwagen, de Aston Martin V8 Vantage. In grote lijnen komt het koetswerk aardig overeen, maar met een bijna gelijktijdige lancering een jaar of zes geleden kan er moeilijk gesproken worden over pikkerij. Naast het van zichzelf al imposante uiterlijk, beschikte deze XKR ook nog eens over het Speed Pack, dat betekent een set twintigduims velgen, een voorbumper met splitter, een grotere achterspoiler, dorpelverbreders en een diffusor. Met zo'n opsomming klinkt het allemaal aardig schreeuwerig, maar toch heeft het - op zijn eigen manier - nog steeds iets subtiels over zich. Neem de grote velgen, twintig inch is normaal een overtreffende trap in de velgmaten, maar doordat het allemaal netjes in verhouding staat met de wielkasten is het zeker niet over the top. Het toeval wilde dat we tijdens de test zijn

voorouder bij Green Classic tegen het lijf liepen. De grijze E-Type - in Amerika ook wel XKE genoemd - toonde mooi aan dat het ontwerp van de XKR wel degelijk Jaguar eigen is. Zaken als de ovale grille de raampartij aan de zijkant en de vooraan scharnierende motorkop vinden we op beide modellen terug, ondanks hun leeftijdsverschil van 50 jaar.

Britse charme

De stijlvolle buitenzijde krijgt een vervolg aan de binnenkant. Donkergrijze tinten en pianolak op het dashboard vormen een mooi contrast met de crÃ¨mekleurige zetels. Daarnaast worden op diverse plekken geborsteld aluminium of chromen accenten gebruikt. Het geheel kan het beste omschreven worden met de termen strak en modern, maar de klassieke uitstraling schijnt er toch lichtjes doorheen. Daarom is het juist zo jammer dat het op details wat ontwerp- c.q. afwerkingsmissertjes kent. Een

stripje langs de ruit waar je vanaf de buitenkant scheef opkijkt of een randje op de dorpel dat al bij 6.000 km op de teller loszit. Noem het gezeur op detailniveau en noem het Britse charme, maar het hoort niet bij een auto in de prijsklasse waar een starter een hypotheek voor afsluit. Op papier is de sportieve Jaguar een 2+2, maar dat is al aardig optimistisch, want er blijf nul beenruimte achterin over met een bestuurder van gemiddelde lengte. Voorin zit je echter vorstelijk op het geperforeerde leer dat perfect naar je lichaam is te zetten met de vele knoppen in het portier. Onder de achterklep is een redelijke hoeveelheid ruimte te vinden, maar de klep komt bij openen onhandig hoog. Ondanks alle hightech is er helaas geen systeempje dat hem automatisch sluit. Tot slot moeten we toch even de 'pook' een blik waardig gunnen. Waar de XK Convertible van voor de facelift bij een vorige kennismaking nog de ouderwetse pook met sleuf kende, zien we hier de bekende ronde knop uit de XF en XJ die met een gracieuze beweging omhoog komt zodra de auto gestart wordt.

Beestachtig

Allemaal leuk hoe het er uitziet, maar het gaat natuurlijk om het rijden bij een uitvoering als deze. Sinds de facelift van 2009 is de 4.2 achtcilinder uit de prijslijsten verdwenen en is enkel de 5.0 nog verkrijgbaar. Wel in twee smaakjes, te weten de 385 pk sterke variant en de 510 pk supercharged-uitvoering. En of dat wil gaan. Op ieder moment wil de auto wegspurten als een dolle. Vanuit stilstand is de 4,8 seconden die je nodig hebt om op 100 km/h misschien nog niet eens verbluffend, dat hebben we met minder vermogen wel spectaculairder meegemaakt, maar de manier waarop hij door blijft gaan is dat zeker wel. Moeiteloos glijdt de teller in een tijdsbestek van luttele seconden naar de 200 km/h en zelfs daarna is de koek niet op. Vanwege het Speed Pack kent deze XKR zelfs een begrensde top van 280 km/h. Deze enorme power is - gek genoeg - ook wel weer een beetje het manco van de auto. Het gaat zo ontzettend snel dat het plezier erg snel voorbij is en daarbij hoef je er zelf weinig inspanningen voor te leveren.

Behalve af en toe remmen natuurlijk om te zorgen dat je je rijbewijs mag behouden. Het valt niet altijd mee om al dit vermogen op het wegdek te houden. Bij een beetje dampig weer 's ochtends had het esp-systeem de handen vol aan het corrigeren van de gewillige achterkant, maar zelfs bij droog weer wil de kont nog wel graag een wat ruimere bocht nemen. Doordat het stabiliteitssyteem subtiel, maar doeltreffend ingrijpt ga je je grenzen makkelijk verleggen met esp half uitgeschakeld.

Gran Turismo

Ondanks deze feiten durven we toch te stellen dat de XKR geen hardcore sportwagen is. Het genen van de Gran Turismo in de XK komen hiervoor nog teveel door bij het rijden met Britse coupÃ©. Het is absoluut een auto met een stevige sportieve bite, maar hij is daarbij nog behoorlijk comfortabel. Behalve het bandengeluid van de brede sloffen is de auto ook redelijk stil. Uitermate geschikt om lekker mee te toeren dus,

maar met de aantekening dat je op ieder moment het beest in de auto los kan laten. Zeker wanneer de dynamic-stand wordt geselecteerd. In de uitlaat gaat een extra klep open die een geluid laat horen dat het kippenvel op je armen zet. Daarnaast wordt de besturing merkbaar scherper en wie wil kan de automaat overnemen met de peddels achter het stuur. Dat kan altijd trouwens, maar nu wordt je bijgestaan door schakelindicatoren die je voor de verandering niet eens wijzen op zuinige schakelmomenten, maar op het naderen van de toerenbegrenzer. Ook dan merk je met name in het bochtenwerk toch dat de pure sportiviteit het onderspit moet delven tegen het gewicht van de auto. Al neemt dat niet weg dat je er heel veel plezier aan kan beleven.

Schoonheid blijft

Al dat doorrijden heeft uiteraard wel zijn weerslag op het verbruik. Een dorstige 14 liter

op 100 km is niet weinig, maar zelfs bij rustiger rijden blijkt de 1 op 10 nog moeilijk haalbaar. Maar aan de andere kant, als je dat niet aanstaat koop je toch een kek driecilindertje? Het is wel zeker dat de toekomstig eigenaar diep in de buidel moet, want 175.000 euro is een hoop geld voor een speeltje. Daarbij heeft de testauto een heel groot nadeel. Ondanks dat ie net nieuw is, is al bijna weer gedateerd. Met dat de auto op de redactie stond, werd in Portugal de strakgetrokken opvolger gepresenteerd. En tot overmaat van ramp, komt er ook nog eens een XKR-S variant die nog sterker is dan de XKR. Aan de andere kant kan het niet missen dat ook deze XKR een bijzondere verschijning blijft met zijn mooie lijnenspel. En zeg eens eerlijk, wie kijkt er ook niet nog steeds om als er een 1999'er XK voorbij schuift? Echte schoonheid blijft.

Plus

+ Stijlvol
+ Beestachtig
+ Motorgeluid

Min

- Afwerkingsdingetjes
- Hoge achterklep
- Bandengeluid