Pawel Piotrowski
4 november 2014

Sympathy for the devil

Met de zinderende 'Good to be bad' campagne heeft Jaguar in een kort tijdsbestek nieuw leven in het merk geblazen. Een gehaaide - 25 miljoen dollar kostende - Superbowl commercial met Ben Kingsley in de hoofdrol vormde het startsein voor de succesvolle mediale omvorming naar een merk met een stout randje. En het werkt. Jaguars worden niet langer in Ã©Ã©n adem met oude sigaarrokende mannen genoemd, maar met karaktervolle Britse filmschurken die bij het grote publiek als stijlvol, kalm, berekenend en smart te boek staan. Daar gaat een grote aantrekkingskracht van uit; iedere man wil zich tenslotte wel met het charisma en de panache van een geheim agent identificeren. Van onze fictieve 'M' kreeg ik de missie op zoek te gaan naar deze nieuwe duistere kant. De bijpassende wielen leverde 'Q' in de vorm van een Jaguar XJ 3.0 Supercharged met lange wielbasis, vierwielaandrijving en vanzelfsprekend de duurste uitvoering.

Paint it black

"I see a line of cars and they're all painted black." Met deze songtekst omschrijven de Rolling Stones niet alleen een begrafenisstoet treffend, maar ook het vervoer van een gemiddeld Brits filmpersonage. Een filmschurk of MI6-agent is immers een man van rijkdom en smaak met een voortreffelijke autokeuze. En die auto's zijn, hoe kan het ook anders, relatief vaak sinister zwart. 'Mijn' Jaguar XJ met lange wielbasis sluit perfect bij dit clichÃ© aan en lijkt rechtstreeks uit de film Skyfall te komen rijden. Het Ultimate Black staat de XJ uitmuntend goed. In combinatie met een donkere lakkleur valt het copieuze chroomgebruik lekker op en vormt het een mooi contrast met de gladde langgerekte koets. En wat is deze Jaguar toch schitterend lang. Met een lengte van 5122 mm is de XJ van zichzelf al geen korte auto, maar de long wheelbase voegt daar nog eens 12,5 cm aan toe. Persoonlijk vind ik het een van de beter geslaagde carrosserieverlengingen; de aanvullende lengte geeft de coupÃ©-achtige daklijn een dosis extra schwung mee.

In het ontwerp van de XJ is sowieso geen spoor lompheid te ontdekken. Zelfs na vier

productiejaren oogt het topmodel van Jaguar nog verrassend fris en gracieus. Dat komt vooral op het conto van het simpel gehouden lijnenspel en bestendige familiegezicht. Desgewenst kun je dit nog meer in lijn met de XF en XE brengen door het Sport Exterior Pack op het bestelformulier aan te kruisen. Het overvloedige chroom wordt dan vervangen met een hoogglans zwarte grille en aangevuld met een luchtsplitter, rode remklauwen en een spoiler op het kofferdeksel. Op een topklasse limo staat dat best wel bad ass. Maar ook zonder deze versieringen weet de Jaguar zich in voldoende mate te onderscheiden. Om de auto hangt een speciale sfeer zoals dat ook bij de Maserati Quattroporte of Porsche Panamera het geval is. In de aanwezigheid van deze sportsaloons degraderen keurige Germaanse zakenlimo's tot doodnormaal verkeer. Deze uitzonderlijke charme moet je wel met een keerzijde bekopen. Moderne snuisterijen zoals full LED koplampen, 360 graden camera's of een leger assistentiesystemen zijn op de XJ niet of nauwelijks leverbaar, terwijl je juist op een schurkenauto de meest excentrieke gadgets verwacht.

De geur van geld en luxe

Dezelfde speciale sfeer hangt ook in het interieur. Man, wat is de Jaguar XJ toch een schitterende, stijlvolle, luxe en karakteristieke auto. Nu ben ik behoorlijk wat gewend en niet meer zo snel onder de indruk, maar het Portfolio interieur krijgt wederom mijn handen op elkaar. Wie het duurste uitrustingsniveau aankruist, krijgt de fijnste soorten leer, hout en metaal voorgeschoteld. Het ziet er niet alleen poenerig uit, maar ruikt ook zo. HÃ©Ã©rlijk. Zelfs een nieuwe S-Klasse heeft het moeilijk om tegen deze overdaad van ambachtelijke materialen op te boksen. Nee, ik durf zelfs te beweren dat de Portfolio qua interieurmaterialen in de hogere Bentley Flying Spur liga speelt. In beide auto's is de luxe beleving nog niet volledig door moderne gadgets verdrongen. Ja, je hebt een TFT-instrumentarium en een 8 inch multimedia touchscreen in de middenconsole, maar beide zaken eisen betrekkelijk weinig aandacht op. Enerzijds door het bescheiden formaat, anderzijds door de beperkte functionaliteit ten opzichte van Germaanse technologische ruimteschepen. Je voert je reisbestemming in, stemt af op een analoge radiozender en that's it. Optioneel kun je er digitale TV of DAB+ radiozenders mee ontvangen, maar daarmee houdt het ook wel op. Van een internettoegang voor Twitter, Facebook, online audiostreaming, het weerbericht of live traffic information kan een Jaguar XJ eigenaar alleen maar dromen. En zo kan het gebeuren dat je bij filevorming te laat bij de AvA komt, terwijl de CFO met zijn Audi A8 deze wel op tijd weet te bereiken.

Dat doet die waarschijnlijk ook in iets meer comfort. Ondanks de lange wielbasis is de ruimte achterin de XJ niet extreem royaal. De beenruimte is fors, maar door de aflopende daklijn kom je met je kruin sneller in aanraking met het plafond dan in andere topklasse limousines. De leeftijd van de XJ kun je aan de configuratie van de achterbank aflezen. Waar andere merken met First Class zetels, Hot Stone massage en andere verwennerijen schermen, zit je in de XJ doorgaans op een vaste driezitsbank met als enige luxe stoelverwarming. Pas sinds vorig jaar bestaat de mogelijkheid om op de XJ met lange wielbasis en AWD het Premium Rear Seat Pack met twee individueel verstelbare, geklimatiseerde, stoelen en een multimediasysteem met twee 10,2 inch schermen te bestellen. Dit kun je uitbreiden met twee Business Trays achterin. Beide opties gaan echter niet samen met het Sport Interior Pack dat op onze auto zit. Je krijgt dan sportief meubilair, sportpedalen, een zwarte Suedecloth

hemelbekleding en dashboardafwerking in carbon fiber of piano black. Heel fraai. Maar het gaat wel ten koste van de kenmerkende Portfolio-piping op de stoelen en is niet bestelbaar met bepaalde comfortopties. Zodoende wordt je gedwongen een lastige keuze te maken: ga je voor een sportieve sfeer of extra comfort? Een aanrader is het optionele Meridian Surround Sound System met 825 watt, 20 speakers en een 16-kanaals versterker. Er zijn weinig systemen op de markt die zo'n helder, levendig en levensecht geluid weten te produceren. Bij het draaien van de akoestische versie van Bob Marleys 'Redemption Song' leek het even alsof hij uit de dood was herrezen en naast me op de stoel zat. Now that's what I call music!

Van atmosferisch naar supercharged

Natuurlijk, een diesel is voor de meeste kopers de verstandigste keuze. En ik ben de laatste die zou beweren dat de 3.0D een saaie of ondermaatse motor zou zijn. Maar wie in de brochure verder kijkt dan de lijst met zelfontbranders, zal zien dat Jaguar een drietal supercharged benzineblokken met behoorlijk wat pit levert. De 2.0 I4 SC en 5.0 V8 SC zijn tegenpolen van elkaar, terwijl de 3.0 V6 SC een mooie combinatie van

Zeeuwse zuinigheid en Gooise dikdoenerij lijkt te zijn. Je hebt namelijk wel mooi 340pk under the bonnet en op papier ligt het verbruik lager dan dat van een Amsterdamse taxichauffeur.Â De zescilinder is een directe opvolger van de atmosferische 5.0 V8 en moet een voordeliger en moderner alternatief voorstellen. Dankzij een lagere CO2-uitstoot ligt de vanafprijs voor de Premium Luxury 23.000 euro lager. Bij de Portfolio loopt het verschil zelfs tot 25.000 euro op. Het geld dat je bij aanschaf bespaart, kun je aan verdere aankleding of de optionele AWD-aandrijving uitgeven. Dat geintje kost je wel 8.500 euro en het is de vraag of het in ons platte landje een zinnige optie is.

Bij de long wheelbase neemt de massa namelijk fors toe wanneer je voor aandrijving op alle vier de wielen kiest. Het AWD systeem weegt 119kg en daarmee groeit het leeggewicht van de aluminium XJ naar 1.884kg. Dat is nog steeds relatief weinig voor een topklasse limousine, maar dat gewicht sleep je wel de hele tijd met je mee. Ook wanneer op droog wegdek vrijwel alle koppel rechtstreeks naar de achterwielen vloeit. Het gewichtsnadeel zie je terug in de prestatie- en verbruikscijfers. Ten opzichte van de louter achterwiel aangedreven versie heeft de AWD voor de standaardsprint een halve seconde langer nodig en ligt het gecombineerde verbruik 0,3 liter hoger. Maar in de praktijk merk je daar vrijwel niets van. Sterker nog, de 3.0 V6 Supercharged voelt nauwelijks langzamer aan dan de 5.0 V8 die deze vervangt. Wel heeft het nieuwe blok een totaal ander karakter. De atmosferische vijfliter had een heerlijke V8 roffel die continu je zintuigen prikkelde. In de sportmodus liet de oude zestraps automaat zelfs een tikkeltje tussengas toe. Deze vermakelijke escapades zijn met de komst van de zescilinder en achttraps automaat deels verdwenen, maar dat betekent niet dat de Jaguar nu een tamme huiskat is geworden.

Een typische sportsaloon

Integendeel. Dankzij de nieuwe onderhuidse technologie weet deze oude kater nog menig concurrent achter zich te laten. Als leider van een geheim syndicaat hoef je tijdens een klopjacht niet bang te zijn om kracht of grip tekort te komen. Dankzij de supercharger en vierwielaandrijving beschikt de 340pk sterke zescilinder al bij lage toerentallen over voldoende koppel en tractie om vlot het hazenpad te kunnen kiezen. De acceleratie naar 100km/h wordt gevoelsmatig vliegensvlug geklaard en op constante snelheid ligt het toerental dankzij de acht verzetten aanmerkelijk lager dan voorheen. Bij 120km/h draait het soepele blok slechts 1.500tpm in de hoogste versnelling. Dat komt niet alleen de rust, maar vooral het verbruik ten goede. Het is vrij eenvoudig om relatief zuinig met de grote Jaguar te rijden. Op lange snelwegstukken haal je makkelijk 1 op 13 of meer. Met een gemiddeld testverbruik van 11 liter per 100 kilometer verbruikt de zescilinder bijna 4 liter minder dan de voormalige vijfliter achtcilinder. Dat verzacht de pijn van de minder opzwepend klinkende aandrijflijn enorm.

Maar er zit nog voldoende grimmigheid in de auto. Als typische sportsaloon waarin je vooral zelf wil rijden laat de XJ meer toe dan een gemiddelde directielimo. Zo is de motor niet fluisterstil, maar te allen tijde op een nette, niet te luide wijze, aanwezig met een hoorbare zescilinder sound. Dat betrekt je automatisch een stuk meer bij het rijden dan een volledig geÃ¯soleerde kille sloep. Het luchtgeveerde onderstel met Adaptive Dynamics biedt daarbij een uitstekende mix tussen afstandelijk rijcomfort en toegewijd rijplezier. Het een sluit het andere niet uit. De Jaguar stuurt lekker direct en reageert levendig op koerswisselingen. Voor zijn formaat voelt de XJ zelfs verbluffend lichtvoetig en wendbaar aan, waardoor je soms vergeet dat je met een directielimo op pad bent. Over dit breed inzetbare talent beschikken slechts weinig automobielen. En met een vanafprijs van 87.210 euro is de Jaguar XJ de goedkoopste speler in zijn markt. Bij de Porsche Panamera en Maserati Quattroporte moet je voor dezelfde dosis plezier een stuk dieper in de buidel tasten.

The sinner in me

De duistere zijde van de Jaguar XJ ligt vooral in de brede inzetbaarheid verscholen. Ja,

natuurlijk is dit in de eerste plaats een uiterst chique en stijlvolle directieauto. Maar de XJ kan meer. Veel meer. Het stoute karakter borrelt vooral naar boven wanneer je zelf achter het stuur plaatsneemt en je je door de verleidelijke klanken van de supercharged zescilinder laat leiden. De XJ beschikt over het kenmerkende sportsaloon-gen dat zelfs in de meest keurige bestuurder de zondaar naar boven haalt. Misschien is dit de reden waarom de nieuwe #GoodToBeBad marketingcampagne zo'n enorm succes is geworden; er is geen woord aan gelogen.

Plus

+ Nog steeds een mooie auto om te zien
+ Prachtige materialen in het interieur
+ Brede inzetbaarheid dankzij tweeledig karakter

Min

- Loopt qua connectivity wat achter op de concurrentie
- Hoofdruimte op de achterbank houdt niet over
- Optiepakketten kunnen niet altijd verweven worden