



Wilbert Huls
15 augustus 2008

© Rijtesten.nl

Diamanten jubileum

Het is al weer 60 jaar geleden dat de eerste XK in Foleshill, Coventry de fabriek uitreed. Deze XK120 was oorspronkelijk vooral als verpakking bedoeld om een nieuwe zescilinder motor op de London Motor Show van 1948 te presenteren. Iedereen was echter dusdanig onder de indruk van de sportieve, vloeiende lijnen van de auto dat het Jaguar deed besluiten om de XK120 in massaproductie te brengen. Ook op sportief gebied maakte de tweezitter indruk. Het getal in de naamgeving staat voor de destijds sensationele topsnelheid. In mijlen, wel te verstaan. In plaats van zich bezig te houden met de productie van de Mark V en de aanstaande productie van de Mark VII, kreeg Jaguar ineens te maken met uitpuilende orderboeken voor de XK120. In de volgende vijf jaren werden maar liefst 12.000 exemplaren van deze sportwagen gebouwd.

In de jaren erna, volgden de XK140 en XK150. Voortbordurend op het succesvolle

Jaguar XK Convertible 4.2 V8

ontwerp, werden de prestaties steeds beter, wat zich ook uit in naamgeving. Vervolgens bleef het 35 jaar stil op het gebied van de XK. Jaguar bracht in de tussentijd de E-type "in Amerika de XK-E genoemd - en de XJS op de markt. Het duurde tot 1996 dat de XK weer tot leven werd gebracht, ditmaal was de Geneefse autotentoonstelling het toneel. Tien jaar later kwam de opvolger van de moderne XK, de huidige Jaguar XK.



Verantwoord dik

De XK is in tegenwoordig in twee carrosserievarianten verkrijgbaar, waar het er vroeger nog drie waren is de open roadster vandaag de dag geen onderdeel meer van de XK-reeks. De coupé en convertible zijn gebleven, al hadden ze de laatste best de klassieke naam "drophead coupé" mogen geven. Zo chique, die naam. Hoe dan ook heet onze testauto gewoon XK Convertible. Het lijnenspel van deze Jag heeft meer

Jaguar XK Convertible 4.2 V8

weg van de E-Type, dan van de oorspronkelijke XK. Een vrij strakke, langgerekte koets met de koplampen daarin verzonken en de grote, ovale bek aan de voorkant zijn typische stijlkenmerken die ook terug te vinden zijn op de E-Type.

Door zijn langgerekte vorm straalt de XK al iets sportiefs uit, maar het zijn vooral de dik uitgeklopte wielkasten die deze auto tot iets krachtigs maken. Samen met de grote, twintig inch wielen met brede sloffen en de vuistdikke uitlaten aan weerszijden van de achterkant is de XK Convertible een opvallende verschijning. Toch is het wel *â€˜verantwoord dikâ€™*, want het is en blijft nog steeds een stijlvolle, Britse schone. Eigenlijk het enige dat detoneert zijn de achterlichten. De vormgeving door midden van de rode en witte kleur doet niet onder voor de lichtunits in de AutoStyle-gids. En dat is geen compliment. Wat nog wel fraai is te noemen is de lakkleur Emerald Fire Metallic. Een diep donkergroene kleur die de nostalgie van het British Racing Green oproept. Ook de stoffen kap is in groen uitgevoerd en is tevens bijzonder goed vormgegeven, zodat het lijnenspel van de auto niet om zeep wordt geholpen. Toch belangrijk, want ook al wil je wel graag anders, ook tijdens de testperiode kon het dak niet continu neergeklapt blijven.



British Heritage

Crēmkleurig leer en walnotenhout. Kan het nog meer 'klassiek Brits'? In ieder geval is het een stijlvolle combinatie. Het is ook de manier waarop de materialen gebruikt worden die bijdraagt aan de uitstraling. Het lichte leer licht strak bovenop het dashboard en is met een in het oog springende, dubbele stiknaad afgewerkt. Aan de voorkant van het dashboard bevindt zich over de volle breedte houtinleg en eveneens op en de rond de pook is het walnotenhout – eigenlijk finer – rijkelijk terug te vinden. Het stuur is royaal met leer bekleed, maar bevat daarnaast ingelegde stukken hout. De Jaguar beschikt tevens over stuurwielbediening en juist die comfortabele opties in hun alu-look vloeken met de verder klassieke uitstraling van het stuurwiel.

Centraal op het dashboard bevindt zich het Jaguar Touchscreen. Deze hebben we eerder gezien bij de test van de XF. Zaken als navigatie, audio, telefoon en



Jaguar XK Convertible 4.2 V8

airconditioning kunnen middels dit systeem bediend worden. Zo modern als dat stukje techniek is, zo ouderwets "maar niet klassiek" - oogt de versnellingspook dan weer. Een ielig stokje met een dikke crÃ«mekleurige knop moet door een gespiegelde L-vorm geschoven worden om de automaat te bedienen. Daarbij is het materiaal rond de pook niet anders dan zwart plastic. Een mooiere omschrijving is er helaas niet voor te verzinnen. Gelukkig is op de eerste onofficiÃ«le plaatjes van de opgefriste XK die er aan staat te komen al te zien dat de ronde knop uit de XF ook zijn intrede zal doen in de XK.

De stoelen houden een beetje het midden tussen een comfortabele en sportieve zit. De vormgeving neigt wat meer naar sportief terwijl de zitting juist de comfortabele kant opgaat voor een sportwagen. Al het denkbare is aan de stoel in te stellen, al moeten de meesten bij een eerste kennismaking eerst even zoeken naar de knopjes. Die bevinden zich namelijk helemaal vooraan op het portier. Vervolgens is wat draaien en schuiven aan de knopjes voldoende om de positie op je eigen postuur aan te passen. De verstelling van de lendensteunen en de hardheid van de zitting en rugleuning zijn eveneens allemaal afzonderlijk, elektrisch in te stellen. Achterin zit je prima, zolang je de voorstoel naar voren geklapt houdt. Het moge duidelijk zijn dat dit dus weer een typische 2+2-auto is, waar je de +2 met een korreltje zout moet nemen. Twee kleine kinderen kunnen mee "laat de autostoeltjes maar thuis, de kuipvorm van de zittingen is voldoende -, maar dan moeten de mensen voorin al weer wat ongemakkelijk naar voren zitten. Opvallend is dat de gordels achterin in spiegelbeeld gemonteerd zitten ten opzichte van de algemene standaard. De gordel trek je vanuit het midden naar de buitenkant van de auto om hem daar vast te klikken.



Just cruisin'

Achterop de XK prijken twee glimmende cijfers in het getal 4.2. Het geeft aan dat we te maken hebben met de middelste XK van de drie mogelijke motoriseringen. Deze achtcilinder is met 300 pk ruim 40 pk sterker dan de 3.5, maar heeft weer 120 pk minder dan de geblazen 4.2 in de XKR. Het is duidelijk dat het in een XK wat power betreft nooit behelpen is en dat is aan den lijve te ondervinden als het gaspedaal diep weggetrapt wordt. Er wordt onder het genot van een heerlijke grom een flinke versnelling ingezet. Met name met het dak open geeft de XK op zulke momenten veel snelheidsbeleving. Wanneer je het gaspedaal weer wat laat vieren verandert de auto zo weer van een beestachtig apparaat naar een comfortabele cruiser. Met de automaat in Drive maakt de auto relatief weinig toeren en houdt de motor zich redelijk koest met een bescheiden, maar mooie roffel. Met het dak open is de motor helaas amper meer te horen. Dat klinkt paradoxaal, maar dat is met name te wijten aan het gefladder van



Jaguar XK Convertible 4.2 V8

de wind. Ook met de zijruiten omhoog en het handmatig in te klikken windschermpje achter de voorstoelen produceert de rijwind bij 100+ een vervelend gebulder dat het motorgeluid compleet overstemt.

De motor is, wanneer je rustig aan doet, op verschillende manieren te ontwaken. Door het gas diep weg te trappen, schakelt de automaat terug om de krachten hoger in het toereengebied optimaal te kunnen gebruiken. Het is echter ook mogelijk om met de schakelflippers achter het stuur zelf de controle over te nemen over de automaat. Tot slot kan de automaat in de S-stand gezet worden, waarbij de motor minder snel opschakelt en dus wat hoogtoeriger rijdt. Waar de overgangen tussen de zes trappen in Drive heel soepel en gladjes verlopen, is dat bij Sport juist niet het geval. De auto reageert zenuwachtiger op het gas en de auto schokt nadrukkelijk bij een overgang naar een volgend verzet. In die zin prefereerden wij de Drive stand en het gebruik van kickdown of de flippers voor de desgewenste acceleratie.

Maar eigenlijk was het rijden op zich al genoeg om heerlijk te kunnen genieten. Met de kap omlaag en een lekker avondzonnetje op je kruin heb je al die power helemaal niet nodig. Het is een prettige gedachte dat de auto veel sportieve potentie heeft, maar op die heerlijke momenten heb je geen moment de behoefte om steeds aan het gas te hangen. Het is dat de V8 zo'n oorstrelende brom geeft bij het cruisen, anders zou je zomaar een kleiner motortje in de auto kunnen hangen. Om het verbruik zou dat nog geen gekke gedachte zijn, want met 12,9 liter per 100 km mag je met enige regelmaat weer wat euro's aftikken bij de pomp. Jaguar geeft zelf een gemiddeld verbruik van 11,3 liter per 100 km op, maar opvallend is dat de 3,5-liter versie eenzelfde verbruik aangemeten krijgt.

En hoe is het stuurgedrag? En hoe ligt ie op de weg? Eigenlijk zijn dat soort vragen compleet overbodig, nou ja, niet heel relevant. Het volstaat om te zeggen dat de sportwagen-knowhow van Jaguar prima uitgebuit is. Het is allemaal dik voor elkaar, al vindt de XK het zelf wel prima en laat hij het net zo lief allemaal zo ver niet komen.



Aangename metgezel

Dat deze auto met de kat in de grille wat mag kosten, zal niemand wat verbazen. In de hier besproken uitvoering moet de auto ruim 130.000 euro opbrengen. Een hoop geld voor een stuk blik, maar het stemt wel aardig overeen met andere exclusieve cabriolets. Een BMW 6 Serie of Mercedes-Benz SL doet in een soortgelijke uitvoering ongeveer even veel.

De XK Convertible is niet alleen een beeldschone Brit, maar is ook nog eens een zeer aangename metgezel. Ondanks de enorme potentie van de auto – die hij ook absoluut waar kan maken – is de Jaguar toch vooral een heerlijke auto om mee van het leven te genieten. Met je haar in de wind en een prachtig motorgeluid dat je oren streelt, vergeet je zo al je dagelijkse beslommeringen. Helaas is onze kikkerland-klimaatje niet altijd even geschikt om open te rijden, maar gelukkig past de



Jaguar XK Convertible 4.2 V8

kap prima bij de vormen van de auto, zeker in deze combinatie groen/groen, en kan je je prima vertonen met een gesloten dak.

Plus

- + Beeldschoon
- + Snel op afroep
- + Heerlijke cruiser

Min

- Windgeruis
- Onrustige sportstand automaat
- Verbruik