



Jaguar X-TYPE Estate

Nooit gedacht, toch gekregen

Autotest | Ooit beweerde Jaguar stellig twee dingen nooit te zullen maken: een stationcar en een diesel. En zie hier: een test van de Jaguar X-TYPE stationcar diesel. Daarbij is de X-TYPE het eerste model dat het exclusieve merk binnen het bereik van de gewone man brengt. Wie had dat ooit gedacht?

Idealisme is mooi, maar uiteindelijk moet de schoorsteen roken. Veel merken zijn door de knieën gegaan en hebben een familiebusje op de markt gebracht. Anderen gingen nog een stap verder en waagden zich zelfs op het verradelijke pad van de geciviliseerde terreinauto. Jaguar houdt tot nu toe de rug recht, maar zag wel in dat een basismodel de marktpositie behoorlijk zou versterken. Daarom werd in 2001 de X-TYPE (altijd met hoofdletters) geïntroduceerd.

Alhoewel het een instapmodel betrof, werden alle waarden van Jaguar hoog gehouden. Ondanks de technische basis van Ford, rijdt, voelt en stuurt de X-TYPE als een echte Jaguar. Nu gaat de chique Britse fabrikant een stap verder, want het merk bood nooit eerder een stationcar of een dieselmotor aan. Laat staan beide.



Ruimte

De X-TYPE ziet er als stationcar heel natuurlijk uit, alhoewel de fabrikant zelf liever spreekt van een "Estate". Bovendien is de testauto niet uitgevoerd in "British Racing Green" maar in "Jaguar Racing Green". Ongeacht de benaming: het resultaat is geen gekunstelde samensmelting van een bestaande sedan en een bestelauto. De X-TYPE Estate ziet er uit alsof de auto altijd zo bedoeld was.

Dat blijkt ook wel uit de binnenruimte. Het gevoel is heel anders dan dat van de sedan, waar de bestuurder bijna knus wordt ingesloten door het dashboard aan de ene kant het lage dak aan de andere kant. Als stationcar geeft de X-TYPE juist een gevoel van ruimte. Zowel voor- als achterin is voldoende hoofd- en beenruimte beschikbaar.

De laadruimte is toegankelijk via een in twee delen te openen achterklep. Voor kleine stukken bagage hoeft alleen de achterraut te worden geopend, wat in de praktijk buitengewoon handig is. De gehele achterklep is breed en geeft een goede toegang tot de bagageruimte. Standaard meet die 452 liter met onder de vloer nog eens een forse extra ruimte in de vorm van driekwart reservewiel. Daarin past bijvoorbeeld een laptop, die dankzij de 12 volt aansluiting achterin geheel uit het zicht kan worden opgeladen.



Wanneer de achterbank wordt opgeklapt om extra ruimte te maken, kan de zitting op de plaats blijven. Wel moeten de hoofdsteunen worden verwijderd, die daarna door de auto gaan zwerven. Met een

eenvoudige beweging wordt de rugleuning platgelegd en dan ontstaat een vrijwel vlakke laadruimte (iets oplopend bij de voorstoelen).

Met 1.451 liter inhoud is de X-TYPE Estate geen "life style stationcar" maar een echt werkpaard, zij het een uiterst chique werkpaard. Tijdens de testperiode zijn diverse zware kisten en andere grote stukken probleemloos vervoerd. Alleen de kleine tildrempeel (+/- 2 cm) maakte het knap vervelend die zware stukken weer uit de auto te tillen.

Afwerking

De bagageruimte is net als de rest van het interieur afgewerkt op een manier die typerend is voor Jaguar. Vernieuwingsdrang is ver te zoeken en in plaats daarvan is gekozen voor traditioneel leder en wortelnotenhouw zo ver het oog reikt. Het geheel straalt een enorme rust uit, wat rijden met de X-TYPE ongeacht de rijeigenschappen al tot een genoegen maakt.



Het optionele navigatiesysteem vergroot het gemak aanzienlijk. Dit DVD-gebaseerde systeem is van de laatste generatie. De kaart is recent en de instructies laten niets aan duidelijkheid te wensen over. Keer-op-keer zette de X-TYPE de bestuurder foutloos en precies voor de deur af. Helaas kent dit navigatiesysteem geen TMC; het kan de bestuurder niet om files heen leiden. De uitrusting is verder prima verzorgd en van het niveau dat mag worden verwacht in deze prijsklasse.

Rijden

Jaguar onderscheidt zich niet alleen van de massa door het imago, ook de rijeigenschappen verschillen echt van die van andere merken. Zelfs de dieselmotor is helemaal aangepast aan het karakter van een Jaguar. Alleen de snelle benzine-varianten zijn voorzien van vierwielaandrijving, deze diesel moet het doen met voorwielaandrijving.

Na een koude start kan de zelfontbrander bij lage snelheid gedurende de eerste kilometers even inhouden, horten of stoten maar dat is snel vergeten. De 2-liter diesel presteert alsof er een 3-liter exemplaar onder de kap ligt. Ook het koppelingspedaal en de versnellingsbak geven de nodige feedback, zodat deze diesel vanaf het eerste moment een positieve indruk geeft.

Al bij lage toeren is veel kracht voor handen. De turbo springt uiterst subtiel bij en dan ontpopt de X-TYPE diesel zich als een regelrechte geweldenaar. Dit is echter geen auto die razendsnel weg is bij het verkeerslicht (da's niet des-Jaguars), maar juist één die eenmaal op snelheid met een enorme overmacht nog veel meer snelheid ontwikkelt. Test bij een proefrit dus niet de acceleratie van 0 naar 50 km/u, maar die van 100 naar 150 km/u!

Ondanks een uitermate vlotte rijstijl, waarbij het volle vermogen regelmatig werd aangesproken, liet de X-TYPE na zo'n 2.000 km een gemiddeld verbruik van bijna 1 op 18 noteren. Andere diesels zullen niet alleen jaloers zijn op de prestaties, maar nog meer op dit verbruik!

Weggedrag

Ook het weggedrag is typisch dat van Jaguar. Een sportieve auto betekent bij menig Duits of Japans merk een steriele vormgeving, een straf afgeveerd onderstel en communicatieve besturing. Ondergetekende rijdt met alle soorten van genoeg met dergelijke auto's. Maar Jaguar weet op een compleet eigen manier te behagen. De X-TYPE is juist zacht geveerd en duikt bij een vlotte bocht of brute remactie nadrukkelijk in de veren. Met veel bagage aan boord wordt dat effect nog eens versterkt.

Toch heeft de X-TYPE onmiskenbaar een sportieve inborst. Het kost echter enkele honderden kilometers om dat te waarderen. Bij gewoon gebruik is de X-TYPE vooral comfortabel. De diesel zoemt tevreden in het vooronder en de Estate glijdt soepel over de weg. Pas wanneer de auto nadrukkelijk wordt geprovoceerd met brute stuurbewegingen en gas tot op de vloer, komt de sportieve kant tot leven. Dan laat de X-TYPE zich prachtig in de bocht zetten en geeft deze chique zakenauto veel rijplezier. Om dat te ervaren rest echter maar één mogelijkheid: vragen om een lange proefrit.

Conclusie

Wie had dat durven denken: een Jaguar stationcar diesel en dan ook nog eens een model voor het gewone volk. De markt vraagt, de markt krijgt. Toch heeft de fabrikant de afkomst niet verloochend. Ook deze eenvoudigste Jaguar weet zich nadrukkelijk te onderscheiden van de massa. Dat begint uiteraard met de karakteristieke vormgeving en afwerking met veel chroom, hout en leder. Daarbij biedt de X-TYPE het comfort en de sportiviteit die in deze klasse mogen worden verwacht, maar dat wel op een Jaguar-eigen manier (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Jaguar X-TYPE Estate 2.0d Executive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	472 x 179 x 148 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1.575 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	62 l
Bagageruimte	452/1415 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 3800 tpm
Koppel	330 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,2 sec.
Topsnelheid	198 km/u
Verbruik gemiddeld	5,8 l / 100 km
Verbruik stad	7,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	154 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 48.400,-
Prijs instapmodel	€ 42.600,-