



Jaguar XK en XKR: Stijlvol Dakloos



Foto (bovenaan): Jaguar XK 120 anno 1949.

Foto (onderaan): Jaguar XK anno 2006.

De Jaguar XK viert zijn zestigste verjaardag. Een krachtigere, zuinigere en schonere V8-motor zwoel in de XK als in de supersnelle XKR is dan ook een passend cadeau. Hoe noemt men zoiets weer? Waardig ouder worden? Wij gingen alvast stijlvol uit ons dak.

Wanneer vier je de verjaardag van een auto? Ga je hiervoor terug naar het jaar waarin hij voor het eerst aan het publiek werd voorgesteld? Of tel je terug tot het jaar waarin de productie werd gestart? In dat laatste geval, viert de Jaguar XK dit jaar zijn zestigste verjaardag. In 1948 werd hij als technisch uitstalraam voor de knowhow van Jaguar tentoongesteld. Onder andere om een gloednieuwe zescilinder te promoten. De reacties van het publiek op de bloedmooie XK 120 waren echter zo overweldigend, dat Jaguar-baas William Lyons groen licht gaf voor de productie. In 1949 was het zo ver.

Snelheidsduivel in Jabbeke

De Jaguar XK 120 was een echte sportwagen. Zijn 3,4 liter grote zescilinder leverde een kloeke 160 pk, goed voor een topsnelheid van 200 km/u en een spurtje van 0 naar 100 km/u in 9,8 seconden. Daar mocht toen nog mee worden uitgelopen. En dus stond er op 30 mei 1949 een ongeduldig grommende Jaguar XK 120 in Jabbeke op het startschot te wachten. In die tijd werd de nieuwe autosnelweg tussen Oostende en Jabbeke jaarlijks afgesloten om er snelheidswedstrijden te houden. Jabbeke en de Belgische snelwegen waren toen een begrip in de autowereld. Niet alleen omwille van georganiseerde snelheidswedstrijden. De eerste snelheidstests met de Jaguar E-Type werden 's nachts op de intussen E313 gedoopte snelweg tussen Antwerpen en Herentals gehouden. "Omdat die weg zo mooi vlak en effen was", vertelde testrijder Norman Dewis ons, toen we in 2001 samen de honderdste verjaardag van Sir William Lyons vierden. Dat die goede man al in 1985 was overleden, kon de pret niet drukken. Het was diezelfde Dewis die op die mooie meidag in 1949 achter het stuur van een aerodynamisch aangepaste XK 120 over de snelweg in Jabbeke boenderde en er een topsnelheid van 213,386 km/u liet optekenen. Het leverde hem een plaats in de autogeschiedenis op. Vandaag zou dat, ruw geschat, twee maanden rijverbod zijn.



Foto links: E-Type anno 1961 - Foto rechts: Jaguar XK 120 C anno 1951

Operatie Le Mans

De Jaguar XK 120 vond ook de weg naar de racebaan en was zowel in rally's als op de omloop een te duchten tegenstander. Een compromisloos voor de autosport gebouwde XK 120 C, wat staat voor Competition, won in 1951 en 1953 de 24 uur van Le Mans. De auto werd zo'n begrip, dat hij al vlug bekend werd als de C-Type. Zijn opvolger, de D-Type won de legendarische uithoudingsrace tussen 1955 en 1957 drie keer na elkaar. Dat inspireerde Jaguar tot het bouwen van een XK SS, zeg maar een straatversie van de D-Type, waarvan er slechts zestien werden gebouwd. De reden hiervoor was een verwoestende brand in de fabriek, waarna er zo snel mogelijk plaats moest worden gemaakt voor een nieuw productiemodel. De XK SS werd het kind van de rekening. Het was voor het eerst sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog dat de letters 'SS' opnieuw werden gebruikt bij Jaguar, dat oorspronkelijk Swallow Sidecars heette. Maar, zo gaat het verhaal, niemand weet precies waar die twee letters voor stonden. William Lyons ontkende dat het Swallow Sidecars was, maar ook Standard Swallow en Standard Sixteen, die verwezen naar het chassis op welke basis Swallow auto's bouwde, werden door hem weggewuifd. Over de naam Jaguar, was men het wel snel eens. Die werd in 1936 voor het eerst gebruikt voor een open sportwagen, de SS Jaguar 100. De naam Jaguar werd gekozen door de toenmalige PR-manager, die het reckamebureau de opdracht gaf een aantal diereennamen voor te stellen. Zijn oog viel meteen op Jaguar.

De kwelduivel van de designers

In 1961 werd de benaming XK in de koelkast gestopt. De XK 150, die in 1957 de eerste productiewagen was met schijfremmen rondom, werd vervangen door de legendarische E-Type, die meteen als coupé én als roadster werd voorgesteld op het autosalon van Genève. "Ik was aan het testen met de roadster, toen de baas me kwam zeggen dat ik naar huis moest om mijn koffer te pakken om daarna zo snel mogelijk terug naar de fabriek te komen. Ondertussen werden alle meettoestellen uit de auto gehaald en toen ik terug was, werd me gevraagd om zo snel mogelijk naar Genève te rijden", herinnert Norman Dewis zich. Hij reed de hele nacht door en haalde op de 'Routes Nationales' snelheden van meer dan 220 km/u. Om een klein halfuur voor de officiële presentatie in Genève aan te komen. De reputatie van de E-Type was meteen gemaakt. De door de rijwind gesculpteerde bolide wordt vandaag nog steeds als dé Jaguar beschouwd. Dit tot groot ongenoegen van ... de designers. "Hou nu eindelijk eens op over de E-Type", zuchtte één van hen tijdens de voorstelling van de huidige XK. "Er gaat geen dag voorbij, of er wordt ons gevraagd wanneer er een nieuwe E-Type komt. En wanneer we er ontkennend op antwoorden, volgt de vraag in welke mate de E-Type ons bij het ontwerpen van deze auto heeft geïnspireerd." Al wat wij gedaan hadden, was voorzichtig aanstippen dat we de grill van de XK niet zo geslaagd vonden. Dat ze ons iets te veel deed denken aan ... Ian Callum, de baas van de designafdeling, ziet het zo: "Natuurlijk heb ik ook



Foto: Jaguar XK 120 Jabbeke anno 1949

lees verder >>>

1936: SS Jaguar 100



1949: Jaguar XK 120



1951: Jaguar XK 120 C

1954: Jaguar XK 140

1957: Jaguar XK SS



1961: Jaguar E-Type

1983: Jaguar XJS Cabriolet



1996: Jaguar XK 8 Coupé en Cabriolet



2000: F-Type Concept Car

2006: XK Coupé en Cabriolet



een aantal favoriete auto's en ik vind de E-Type en de eerste XJ twee van de mooiste auto's ooit. Maar je moet het zo zien. Had-den ze toen ook al over de schouder gekeken, dan waren die auto's er nooit gekomen. Wat ik doe, is de traditionele waarden van Jaguar respecteren en ze in het design integreren." Welke die waarden dan wel zijn? "Vooruitstrevende technologie. Wat zich in de XK onder andere toont in zijn aluminium koetswerk. En de XK is een echte sportwagen, wat betekent dat het koetswerk zeer strak over de mechanische componenten is getrokken. Het is alsof je de spieren van de atleet onder de huid ziet bewegen", besluit Callum.

XK vandaag

Vandaag is de Jaguar XK nog steeds een oogstrelende sportwagen. Daarom dat bij de onlangs opgefriste versie nauwelijks aan het design werd geraakt. Enkele details zoals een meer in het oog springend front en nieuwe led-achterlichten accentueren alleen maar de bestaande lijn. Hetzelfde gebeurde binnenin, waar van een echte upgrade kan worden gesproken. Meer comfort, meer luxe, meer keuze uit verschillende kleurcombinaties. En de toevoeging van de Portfolio-versie met onder andere verwarmde en gekoelde voorstoelen. Het meest in het oog springende detail, is evenwel de bij het starten in de handpalm oprijzende draaiknop, die de klassieke schakelpook vervangt. Een gesmaakte gimmick die uit de XF is overgenomen. Het grootste nieuws zit onder de motorkap. De nieuwe V8-motor met zijn cilinderinhoud van vijf liter maakt de XK niet alleen sneller, maar tegelijk ook zuiniger en schoner. Met 385 pk is hij 26 % krachtiger dan zijn voorganger. Van 0 naar 100 gaat hij in 5,2 seconden. Zeven tienden van een seconde sneller als vroeger. En toch verbruikt hij minder. 11,2 liter op 100 km, wat gelijk staat aan een uitstoot van 264 gram CO2 per kilometer. Dat is minder dan de minder krachtige 3,5 liter V8. Maar alles kan beter. Daarom voorziet Jaguar ook nog een topmodel, de XKR met een 510 pk sterke V8-motor met compressor. Van 0 naar 100 in 4,8 seconden en een gelimiteerde top van 250 km/u. Hiermee rijdt u uw kapsel gegarandeerd om zeep.

Tekst: Iwan Kneuts

Foto's: Jaguar