

DE RIT

Jochen
Arden

‘Arden begint waar Jaguar stopt’

Terwijl Duitse tuners in de jaren 80 het heetste van Porsche, Mercedes en Ferrari optuigden met tafelbrede heupen en wolkenkrabbende vleugels, opteerde Jochen Arden voor Jaguar én voor discreet.

TEKST BART LENAERTS FOTOGRAFIE LIES DE MOL



K

leurrijke boeken kan je ermee vullen, met de wilde strapatsen van Gemballa, SGS, Koenig Specials en vele andere Duitse tuners die in de jaren 80 floreerden. Nog steeds begrijpt niemand goed waar die razernij om knullig polyester, ordinare vossenstaarten en krakemikkige ophangingen plots vandaan kwam. Of waarom het brandpunt in Duitsland lag, waar alles oerdegelijk en vooral oersaai leek. Of was er juist daarom zo'n diep verlangen naar kekke skirts, blitse wielen en tranentrekkende spoilers? Als enige koos Jochen Arden toen voor Jaguar én voor een afwijkende aanpak. Liever dan spektakel bovenop spektakel te serveren, maakte Arden Jaguars niet anders of raarder, maar écht mooier en beter.

De autoliefde zat in Jochen Ardens genen ingebakken. "Mijn ouders waren boeren. Er stond altijd zwaar materiaal op het erf. Toch zat het bij mij veel dieper. Snelheid boeide me bovenmatig. En Jaguar eveneens. Op mijn 17e kocht ik voor een appel en een ei een E-type met motor- en ongevalschade. Op mijn 18e begon ik met slalom en daarna racete ik op het circuit met Triumph Dolomites - altijd Engelse auto's, vraag me niet waarom. Het ging zo goed, ik kwam dichtbij een fabriekscontract. Maar de tijd ontbrak me. En de centen. Bovendien was racen destijds nog echt gevaarlijk." Na zijn studie machinebouw opende de 22-jarige Jochen in '72 daarom zo'n universeel werkplaatsje dat nergens bang van lijkt, al lag de focus reeds op Jaguar: "Daaraan valt geheide te sleutelen. Het zijn prachtige wagens, maar voor Duitsland was de techniek ontoereikend." Nadat steeds meer Jaguar-dealers in de regio op de fles waren gegaan, promoveerde Arden in '82 tot officiële merkdealer. De jonge neringdoende was ambitieus

en avontuurlijker dan een arend die uitvliegt. Datzelfde jaar verbaasde hij zijn vele vrienden en schaarse vijanden met de AJ1. Die Arden Jaguar 1 was een maagdelijk witte vierdeurs XJ met een discrete voorspoiler, subtiele zijskirts, sportief matzwart in plaats van ouderwets chroom, racy wielen, een strakker onderstel en een bescheiden vitaminekuur die 16 extra pk's opleverde. Meer gekietelde XJ's volgden, zoals de AJ4 uit '86. Die verbaasde met een competente ophanging, verleide met royaal hout en leer, én klom van 265 naar 320 volbloeden. Het echte meesterwerk was echter een viertraps automaat die Arden samen met ZF ontwikkeld had en die Jaguars prehistorische drietraps automaat regelrecht naar de automobiele vergeetputten katapulteerde. "Daardoor was onze AJ4 veel sneller én zuiniger. Ruim 50 exemplaren verkochten we van die heerlijke machine. Vandaag worden AJ4's voor stevige prijzen verhandeld." Zodra Jaguar omschakelde naar de XJ40 met zespitter, gooide Arden er twee turbo's en ruim 100 paarden bovenop. Toch zocht hij nooit naar extreme prestaties: "Wij leverden auto's waarin succesvolle zakenmensen, kunstenaars, sportlui en wetenschappers van over de hele wereld zich goed voelden en in alle vertrouwen en comfort lange reizen konden ondernemen. Understatement voerde de boventoon, geen blingbling. Als iemand jengelde om schreeuwerige kleuren of giga-spoilers, wimpelde ik dat stevast af." Sterk: terwijl Jaguars af-fabriek van ABS of airbags verstoken bleven, had Arden die technologie wel al in de vingers. "Zulke innovaties vergden veel vakkennis en zware investeringen. Dat lukte omdat ik mezelf geen jachten, buitenverblijven of buitenechtelijke vrouwen permitteerde. Alle winst ging terug in de zaak. Bovendien had ik een competent team. Dankzij Ford deden we zelfs windtunneltesten. Blijkbaar was Jaguar uitermate geïnteresseerd in onze resultaten." Terwijl Brabus, Gemballa en andere concullega's vol

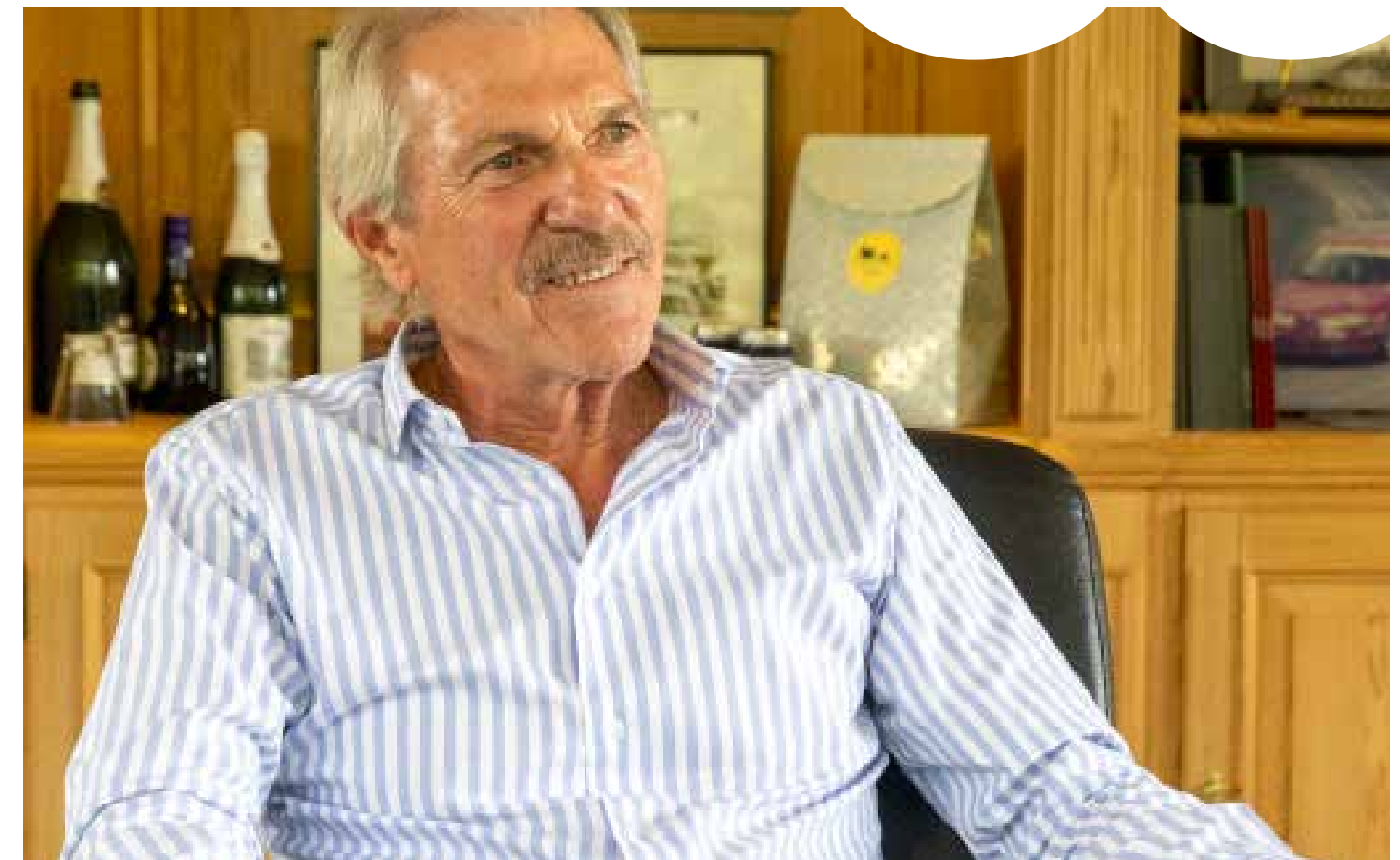
op uiterlijk vertoon of misselijkmakende pk's inzetten, verblufte Arden met technologie die de goegemeente niet eens opmerkte. Het is de aard van het beestje wellicht. "Pas als je trouw blijft aan jezelf, ontwikkel je een geloofwaardige identiteit. Ik ben zeer terughoudend en mijd de schijnwerpers, ook al misten we daardoor veel publiciteit. Glamour of schone schijn liggen me niet. Ik ben een echte familieman."

Naast de populaire AJ4 parkeerden vooral Ardens fraaie XJS-interpretaties hem echt op de wereldkaart. Dat succesverhaal begon in '83 met de AJ2, een XJS Cabrio met een slim, elektrisch bediend vouwdak. "Toen vestigden we ons als erkende auto-constructeur die eigen chassisnummers uitreikt. Onze cabrio-ombouw was zo ingrijpend, dat moest wel." Porsche, Mercedes en BMW waardeerden het slechts matig wanneer tuners hun topmateriaal nog mooier of sneller durfden te kneden. Dat confronteerde hen snoei-hard met hun eigen missers. Jaguars topmanagement in Coventry daarentegen vond Ardens nijvere huiswerk best amusant. Niet alleen deed Arden wonderen voor het merk-imago en verkocht hij in zijn uppie een halve maandproductie, hij exploreerde tegelijk alle mogelijkheden zonder dat Jaguar er lange marktonderzoeken, complexe clinics of peperdure prototypes tegenaan moest gooien. Net zoals met het ABS en de airbags was Arden met zijn XJS Cabrio de fabriek immers jaren vooruit. "Uiteindelijk vroeg Jaguar aan cabrio-specialist Karmann om onze constructiemethode en chassisversterkingen te bestuderen en enkele prototypes te bouwen." Toen de fabriek in '88 zo alsnog aanzienlijk goedkopere cabrio's in serie ging produceren, leek dat een

gait ver adionse vel ulput adionse quipismolor sed eugait inciduis nonseni at amconum irillam dolorerit, sed tat lorer aciduis nonullan et eriliquis



'Understatement voerde de boventoon, geen blingbling'



gait ver adionse vel ulput adionse quipismolor sed eugait inciduis nonseni at amconum irillam dolorerit, sed tat lorer aciduis nonullan et eriliquis

Jochen Arden

ferme streep door Ardens rekening. Toch sliep hij er nauwelijks slechter door. “We deden simpelweg iets anders. Onze leuze was: wij beginnen waar Jaguar stopt. Omdat Jaguars full cabrio een pure tweezitter was, ontwikkelden wij een achterste zitrij die de XJS omtoverde tot een bruikbare 2+2. Daarvan verkochten we enorme aantallen, ook aan Jaguar én zelfs aan prinses Diana.”

Niet alleen Jaguar kopieerde schaamteloos. Arden verhult geenszins dat ook hij soms over de grenzen piepte. “Het Engelse Lynx bouwde de Eventer, een sierlijke XJS Shooting Brake. Ik was niet helemaal overtuigd van hun kwaliteit. Voortbordurend op onze ervaring met de cabrio was onze

Shooting Brake-variant onderhuids volledig versterkt. Daardoor werd hij wel peperduur. Hoewel deze eersteling ondertussen 200.000 euro waard is, heb ik hem nooit verkocht.” Nog eleganter en eigenwijzer was Ardens XJS 2+2 coupé, waarbij de karakteristieke C-stijlen plaatsmaakten voor een haast aristocratische daklijn. “Ontwerpen deed ik zelf, soms in samenwerking met Vittorio Strosek. Van die XJS 2+2 assembleerden we acht exemplaren, naast achttien cabrio's en drie Shooting Brakes. Dat lijkt bitter weinig, maar alles gebeurde volledig met de hand én binnenshuis.” Wel onderhield Arden nauwe contacten met ZF, Bilstein en andere topleveranciers. “Dat was goud waard. Onze aantallen waren echter zo klein. Voor die miezerige opbrengst

gait ver adionse vel ulput adionse quipismolor sed eugait inciduis nonseniat amconum irillam dolorerit, sed txczlxkn-lxknvklcxnvxkc-nlkvnxcclxnnoeinvj jdfind eovreirixc lxvv at lorer aciduis nonullan

‘Ontwerpen deed ik zelf, soms samen met Vittorio Strosek’



gait ver adionse vel ulput adionse quipismolor sed eugait inciduis nonseniat amconum irillam dolorerit, sed tat lor' o;djaspdoajasadjasif-jsdilfthsdlihsdlihsqlier aciduis noc cxnzlx cnzlxnczx lckznxclzkcnr



konden die partners nauwelijks de telefoon opnemen. Toch hielpen ze ons. Uit vriendschap. En wellicht een beetje omdat het goede publiciteit opleverde.”

Ondertussen bleef Arden huis-tuin-en-keuken-Jaguars verpatsen alsof ze niks kostten: “We waren jarenlang de beste Duitse dealer en Europees stonden we ooit op de zevende plaats.” In '99 was de liefde echter op – officieel tenminste. “Hoewel we ruim 50 personeelsleden hadden, wilde Jaguar dat ik bleef uitbreiden met meerdere filialen. Dat werd me te veel en vooral te commercieel. Ik focuste liever op onze eigen creaties. Instinctief trok ik de stekker uit onze concessie – de juiste beslissing. Wel bleven Arden-Jaguars van fabrieksgarantie genieten. Dat was een enorme troef. Bij andere tuners was dat geenszins het geval.” Tegelijk breidde Jochen zijn werkterrein uit naar Britse merken die commercieel beter lagen. Range Rovers en Mini's dus, naast een voorzichtige flirt met een Bentley Conti GT voor voetballers in de VUT. Recente Jags gingen eveneens onder het mes, van een lichtgewicht XKR tot Duitse interpretaties van de XF en F-Pace. Zelfs de F-type kreeg een strakker huidje met anabole steroïdenkuur tot een onbeschoft eind voorbij 700 pk. “Tuning is niet dood. We krijgen dagelijks aanvragen. Dat zijn vaak mensen die als kind van Arden droomden en nu eindelijk voldoende middelen hebben. Ik ontving jongeren altijd met open armen, want dat zijn de klanten van morgen. Daarvan plukken we nu de vruchten. Helaas moeten we regelmatig opdrachten weigeren bij gebrek aan kundig personeel.” Arden keerde bovendien terug naar de racerij, zowel met Mini's in de Mini Cup als met E-types in historische wedstrijden. Eerder had hij al eens een Jaguar-V12 in een Porsche 962-chassis gelepeld. Geracet heeft dat monster nooit. Wel staat het nog steeds te blinken in het sympathieke familiemuseumje 100 kilometer verderop. “Dat herdopen we binnenkort tot het Arden Brand Centre.” Daar staan ongeveer 40 auto's, vooral Jaguars van Ardens hand, naast een unieke Citroën C6 met een sobere koetswerkkit, opgeleukt interieur en gepeperde motor als stille getuige van een zijstap die nooit concreet werd. “We werden regelmatig door andere fabrikanten benaderd, maar ik gaf de voorkeur aan Jaguar. Waarom geen Duitse merken? Ik ben toch een beetje een creatieve, kunstzinnige ziel. Misschien zelfs een fantast. Tegelijk zag ik een gat in de markt. Terwijl iedereen aan Porsche, Mercedes of BMW timmerde, vulden wij onze eigen niche. Soms kwamen nieuwe spelers de boel opstoken. Die dachten dat Jaguars tunen makkelijk was. Ze overleefden echter nooit lang. Volgens mij maakte onze continuïteit het verschil.” Zowat alle Duitse tuners gingen uiteindelijk bankroet, uitgezonderd AMG, Ruf, Alpina en Arden – exact die paar spelers die kwaliteit verkozen boven



Jochen Arden

Wie is Jochen Arden?

Jochen Arden werd geboren in 1951 in Kleve, Duitsland. Op zijn 22ste begon hij een universele garage. In '82 vertimmerde hij zijn eerste Jag en vestigde zich als Jaguar-tuner. Iets later werd hij erkend als autofabrikant. Vandaag concentreert Arden zich nog steeds op tuning en restauraties van Jaguars.

visueel vuurwerk. Wel bleef Arden altijd de kleinste van dit viertal. Dat heeft wellicht minder te maken met Jochens expertise of ondernemersgeest dan met zijn geliefkoosde onderwerp. Terwijl de andere drie met Mercedes, Porsche en BMW vrijwel ongelimiteerde groeiemarkten hadden, luisterde dat met Jaguar veel nauwer. Tegenwoordig rollen er zelfs nog amper Jags van de band. "Het is moeilijk te zeggen hoe Jaguars herlancering met uitsluitend elektrische modellen zal uitpakken. Hoewel de pers erg kritisch is, mogen we dit niet op voorhand afserven. Laat ons de productieauto's afwachten. Spannend is het wel. En het speelt ons in de kaart. We krijgen meer aanvragen dan ooit. Al is het vervelend om te zien dat zo'n mooi merk met zo'n rijke geschiedenis in zwaar weer verkeert. Ik hoop echt dat Jaguar overleeft." Toch was het geen makkelijke partner. "Ik zou rijk zijn als ik alle tijd in rekening mocht brengen die is opgegaan aan discussies met de Jaguar-directie. Helaas heb ik met hen nooit eenzelfde relatie kunnen opbouwen als Alpina met BMW. Alles was altijd complex. Zelfs nadat wij onze XJS cabrio 2+2 volledig TÜV hadden gekeurd en ruim 300 auto's hadden afgeleverd, moesten zij per sé alles opnieuw checken, inclusief ellenlange en peperdure Nürburgring-duurtesten. Terwijl het slechts om een simpele achterbank ging. Bovendien werden regelmatig testverslagen uit de vakpers geweerd als onze auto sneller of beter bleek. De industriële lobby werkte altijd."

Zelfs na 73 woelige jaren blijft Jochen Arden goedgehumt. Geen penibele vraag, nijpende crisis of complexe Brexit-kronkel krijgt die gulle lach van zijn karakterkop gebikt. Hij laat zich evenmin verleiden tot bittere oprispingen of

nostalgisch gezeur. Hoewel geen van zijn drie kinderen de zaak wil overnemen, blijft hij gaan alsof de autosector nog altijd bloeit. "Al wordt het vreselijk moeilijk om onze status als autofabrikant te handhaven. De Europese wetgeving is zo streng geworden. Door de grote fabrikanten wordt er ongetwijfeld zwaar gelobbyd, zodat alle kleine spelers sneuvelen. Niet toevallig is Alpina gekocht door BMW, terwijl AMG al decennia onder Mercedes-vleugels schuilt. Ik heb echter nooit ja gezegd tegen iemand, zelfs niet toen Tom Walkinshaw in de jaren 80 Arden wilde kopen in opdracht van Jaguar-baas John Egan. Ik doe dit te graag. Zolang mijn gezondheid niet opspeelt, blijven we ons motto trouw: wij beginnen waar Jaguar stopt. Nu Jaguar verbrandingsmotoren opgeeft, reanimeren wij dat idee met een restomod. Niet van de XJS. Misschien heeft TWR's XJS-restomod-project potentieel. Ik zie daar echter weinig brood in. De XJS was niet bijzonder populair en heeft nooit de schoenen van de E-type kunnen vullen. Na jaren sleutelen onthullen we volgend jaar onze AJ50, een E-type V12 cabrio restomod. Volledig naar Arden-filosofie omarmt die alle technologie die we de voorbije 50 jaar onderzocht hebben. Dat wordt een knaller. Hij moet echter perfect zijn. Ik ben namelijk een perfectionist. Soms sta ik mezelf daarmee in de weg. Het is nooit goed genoeg." ●

'Nu Jaguar elektrisch wordt, reanimeren wij de E-type'

