

Vorstellung Jaguar F-Type SVR: Noch eine Schippe drauf

Von Axel F. Busse

Vornehme britische Zurückhaltung - das war einmal: Seit der erste Serien-Jaguar die 300-km/h-Schallmauer knackte, scheint es kein Halten mehr zu geben. Das englische Traditionsunternehmen bietet selbstbewusst mit im Schaulaufen der Supersportwagen um noch mehr Tempo und noch mehr Motorleistung. Den aktuellen Marken-Bestwert setzt der F-Type SVR.

Die beiden ersten Buchstaben des Kürzels benennen die Herkunft des 423 kW / 575 PS starken Boliden. Die „Special Vehicles Operations“ sind so etwas wie die Haustuner von Jaguar und Landrover, veredeln und motzen Fahrzeuge auf, die nach der Ansicht vieler einer Veredelung gar nicht mehr bedürften. Das „R“ im Namen des als Coupé und Cabrio erhältlichen Zweisitzers steht für Racing und gibt einen dezenten Hinweis auf das Ausgangsmodell, das als F-Type R mit 550 PS auch nicht gerade untermotorisiert ist.

Nun also noch eine Schippe drauf. Warum? Weil sie's können. Und weil es immer ein paar betuchte Kunden geben wird, die mehr wollen als der Nachbar vor der Garage hat. Künstliche Verknappung in Form einer limitierten Auflage zur Steigerung der Exklusivität soll es nach Auskunft der deutschen Jaguar-Dependance allerdings nicht geben. Man muss nur mindestens 138 400 Euro locker machen und bekommt ein Exemplar geliefert. Wer mit seinem Händler hart verhandelt, könnte vielleicht noch eine Jahreskarte für die Nordschleife herausschlagen, denn auf öffentlichen Straßen ist das Potenzial dieses Dampfhammers kaum auszukosten. Und schon gar nicht ist dort zu überprüfen, ob der Mehrpreis von 1248 Euro je Pferdestärke gegenüber dem Type R überhaupt gerechtfertigt ist.

Zumindest bekommt man außer speziell designten 20-Zoll-Felgen noch einen Karbon-Spoiler für den Kofferraumdeckel sowie ein Sportfahrwerk mit aktiven Dämpfern. Elektrische Außenspiegel mit Memory-Funktion gehören zu den typischen SVR-Merkmalen.

Die technischen Veränderungen an dem fünf Liter großen und von einem Kompressor

beatmeten V8-Triebwerk haben außer 25 Pferdestärken mehr auch einen Zuwachs an Drehmoment gebracht. Es liegt mit 700 Newtonmetern nun auf dem Niveau großvolumiger Dieselmotoren, allerdings mit dem Unterschied, dass man beim F-Type SVR erst ab 3500 Kurbelwellen-Umdrehungen darüber verfügen kann. Der Sprintstärke tut dies keinen Abbruch: Mit 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h unterbietet der Neuling den vormaligen Bestwert des F-Type R um 0,4 Sekunden.

Der war auch schon kein Schnurrekätzchen mehr, fauchte vielmehr gern und oft, aber der Zug des SVR ist der Auftritt des ganz großen Katers. Der beißt ohne Warnung zu, vor allem, wenn die Gas-Kennlinie so sensibel eingestellt ist, dass bei einem Minimum überschüssigen Fußdrucks das Heck schon leicht zu tänzeln beginnt. Der Allradantrieb des SVR ist bewusst hecklastig ausgelegt, denn letztlich sind es genau diese Fluchtversuche der Hinterachse, die Sportwagenfahren so reizvoll und spannend machen. Das Übersteuern ist, sofern man das Glück hat, es im sicheren Terrain eines Rundkurses auszuprobieren, leicht korrigierbar, das Lenkrad meldet unmittelbar und punktgenau, so dass die vorwitzigen Ausflüchte des Hinterteils nicht irritieren, sondern als Motorsport-Folklore gern in die Inszenierung eingebaut werden.

Die Motorkraft wird von der bekannten Acht-Gang-Quickshift-Automatik aus dem Hause ZF portioniert, und zwar so bedarfsgerecht und drehmomentkonform, dass die manuelle Übersetzungswahl mittels Schaltpaddel getrost vergessen werden kann. Nur wer den Ehrgeiz hat, die Kolbenfahrt hin und wieder in den Begrenzer zu jagen, wird mutwillig auf die Dienste des geschmeidig herauf- und notfalls über mehrere Stufen hinweg herunterschaltenden Getriebes verzichten.

Obwohl die Sportabgasanlage eine kaum zu überhörende Untermalung für jede Senkung des Gasfußes bietet, ist der Sound weder aufdringlich noch übertrieben. Was der Achtzylinder beim Kaltstart vielleicht zu kräftig faucht, bleibt er unterwegs an Aggressivität schuldig. Was alle Oktan-Junkies der Welt am V8-Getöse so lieben, das sonore Bollern, bleibt beim F-Type eher unterentwickelt. Seine Klangfarbe ist hell und kehlig, orientiert eher an Arien mediterranen Ursprungs als am bassigen Rhythm & Blues. Daran ändert auch die Betätigung des tastengesteuerten Klappenauspuffs nicht, der beim SVR als vierflutige Titan-Abgasanlage ausgeführt und serienmäßig ist.

Jaguar verweist gern auf seine Leichtbau-Kompetenz, die im Falle des SVR zu einer Reduzierung des Fahrzeuggewichts um weitere 50 Kilogramm gegenüber dem R-Type geführt hat. Das Datenblatt spricht deshalb von 1705 kg für das Coupé und 1720 kg für das Cabriolet. Verstärkter finanzieller Einsatz durch Kauf von Karbonpaketen (bis zu 7000 Euro das Stück) könnte diese Werte noch geringfügig mindern. Dass grundsätzlich eine

gewisse Skepsis gegenüber offiziellen Herstellerangaben nicht schaden kann, zeigt manchmal ein Blick in die Zulassungspapiere oder auf die Skala einer Pkw-Waage. Es wurden auch schon 1908 Kilogramm für ein Achtzylinder-F-Type-Cabrio gemessen.

Obwohl das für einen Zweisitzer nicht eben wenig wäre, kann man dem SVR Schwerfälligkeit nicht vorwerfen. Der Kompressormotor hängt willig am Gas und nimmt jeden Beschleunigungsbefehl dankbar an, wobei das Pedal im Sportmodus so sensibel reagiert, dass es ein paar Runden Gewöhnung braucht, um nicht zu temperamentvoll aus der nächsten Kurve zu spurten. Lastwechselreaktionen sind ein Fremdwort, das ausgewogen und durchaus nicht zu hart angestimmte Fahrwerk vermittelt dem Piloten jederzeit das Gefühl, mit der präzise arbeitenden Lenkung Herr des Geschehens zu sein.

Hartes Einbremsen aus Tempi jenseits von 250 km/h quittierte die am Testwagen eingebaute Karbon-Hochleistungsbremsanlage mit leichten Schüttelbewegungen, um nach Vernichten der überschüssigen kinetischen Energie spurtreu und fast stoisch den eingeschlagenen Lenkwinkel auf die Fahrbahn zu malen. Immer wieder zeigen Tests, dass Karbon-Keramik-Scheiben nicht nur einen Gewichtsvorteil haben, sondern auch resistenter gegen das so genannte „Fading“ sind, als Stahlscheiben. Dieser Unterschied ist zwar für den Einsatz auf der Rennstrecke als relevant anzusehen, für den Alltagseinsatz dürfte er eine untergeordnete Rolle spielen. Ob dies auch beim fünfstelligen Preis der Verbundbremse der Fall ist, liegt im Ermessen des Kunden.

Coupé und Cabriolet werden mit einem Durchschnittsverbrauch von 11,3 Litern je 100 Kilometern angegeben. Wer nicht völlig spaßbefreit unterwegs sein will, sollte mit 13 Litern aufwärts rechnen. Das außergewöhnliche Erlebnis von Längs- und Querschleunigung, das der F-Type SVR bietet, ist diesen Einsatz allemal wert.
(ampnet/afb)

Daten Jaguar F-Type SVR Coupé

Länge x Breite x Höhe (m): 4,48 x 1,92 x 1,31

Radstand (m): 2,62

Motor: V8-Front-Kompressor-Motor, 5000 ccm Hubraum

Leistung: 423 kW / 575 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm bei 3500–5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 322 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,3 Liter

CO₂-Emissionen: 269 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1705 kg / 445 kg

Kofferraumvolumen: 408 Liter

Tankvolumen: 70 Liter

Grundpreis: 138 400 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.



Jaguar F-Type SVR.
