

## Fahrbericht Jaguar F-Type R Cabrio AWD: Die feine englische Art

Von Axel F. Busse

**Hinreißende Sportwagen baut Jaguar schon seit Jahrzehnten, doch erst mit Erscheinen des F-Types sind die Engländer drauf gekommen, was man vom Porsche 911 lernen kann: Diversifikation. Inzwischen gibt es elf Varianten des Zweisitzers, die stärkste musste sich jetzt im Praxistest bewähren.**

Die Herrenfahrer geraten in Unterzahl, seit der Jaguar F-Type die Bühne befahren hat. Die distinguierte Attitüde, die so gut zu Modellen wie dem XK passte, taugt nicht für den bissigen Zweisitzer. Besserverdienend sind die Kunden nach wie vor, aber jünger als ehedem und das kann dem Hersteller nur recht sein. Der F-Type hat der Marke gut getan – nicht zuletzt, weil jeder das für ihn passende Auto im Modell-Line-Up finden kann. Inzwischen ist er nach dem XF der in Deutschland meistverkaufte Jaguar.

Es gibt ihn mit sechs oder acht Zylindern, als Coupé oder Cabriolet, mit Heck- oder Allradantrieb. Und es gibt ihn als R-Version, die alles, was gut und teuer ist, in sich vereint: Großvolumiger V8, bewegliches Stoffdach und 4x4-Antrieb. Unter 120.000 Euro ist da nichts zu machen, wenn man das durchaus empfehlenswerte Windschott mit an Bord haben möchte. Doch Geld ist genug da. Zwischen Januar und September dieses Jahres waren hierzulande 41 Prozent der neu zugelassenen F-Types Cabrios, jeder vierte besaß Allradantrieb.

Aber der Reihe nach: Als legitimer Nachfahre eines E-Type überlappt auch seine Fronthaube die Radhäuser und wird in Fahrtrichtung aufgeklappt. Rasse und Eleganz sind in klar akzentuierten Linien miteinander verschmolzen. Kurze Überhänge, versenkte Türgriffe, das sich wie ein Bootsrumpf verjüngende Heck und der fast waagerechte Kofferraumdeckel fügen sich zu einer sinnlichen Oktan-Skulptur. Es ist „das Auto, das wir immer machen wollten“, sagt Matt Baeven aus dem Team um Designchef Ian Callum.

„Downsizing ist was für Feiglinge“ scheint der fünf Liter große V8 zu brüllen, wenn der

Startknopf gedrückt wird. Geht es nicht eine Nummer dezenter? Einem wild verspoilerten 80er-Jahre-Camaro würde man den übertriebenen Gasstoß beim ersten Zünden sicher noch verzeihen. Wer aus einem Land stammt, wo Understatement zu den wichtigsten Kultur- und Exportgütern gehört, braucht nicht so lautmalerisch aufzutrumphen. Vornehme Zurückhaltung kann sich der F-Type R schon deshalb leisten, weil seine inneren Werte über jeden Zweifel erhaben sind. 550 kompressorgestärkte PS, 680 Newtonmeter Durchzugskraft, 300 km/h Spitze – wer wollte sich damit anlegen?

Das edel möblierte Cockpit sitzt fast so körperbetont wie ein Neoprenanzug. Wie seinerzeit beim E-Type ist der Drehzahlmesser rechts, der Tacho links angeordnet, Kontrastnähte auf der Abdeckung und rings um die Konsole geben dem Interieur den Hauch des Besonderen. Die Lüftungslamellen oberhalb des Monitors sind nur sichtbar, wenn sie gebraucht werden, andernfalls verschwinden sie bündig in den Tiefen des Armaturenbretts. Zur Serienausstattung gehören die R-Performance-Sitze, deren anschiessame Konstruktion zwei Öffnungen im Schulterbereich enthält, durch die Sechspunkt-Gurte gelegt werden könnten. Wer das Sitz-Memory-Paket für 1700 Euro bestellt, bekommt zusätzlich verstellbare Wangen, die bis auf die schraubstockartige Enge einer echten Rennschale eingestellt werden können.

Die einst immer wieder kritisierte Bedienarchitektur des Infotainment-Systems hat Jaguar von Grund auf überarbeiten lassen. Die Touchscreen-Steuerung ist nunmehr einfacher, übersichtlicher und auch die Qualität der Grafik wurde verbessert. Allerdings bietet das System noch immer Potenzial für Optimierungen. So ließen sich zum Beispiel bei der Ziel-Programmierung via Postleitzahl bestimmte Straßen in dem Zustellbezirk gar nicht anwählen – ein Problem, das mit dem nächsten Software-Update in den Griff zu bekommen sein dürfte.

Gut gelöst ist die Klima-Steuerung, wo kombinierte Dreh- und Drücksteller Temperatur-Regelung, Gebläse und Sitzheizung zusammen fassen. Entgegen der erwartbaren Logik funktioniert die Taste für das elektrische Verdeck: Zum Öffnen muss man ihn nach vorn drücken, zum Schließen nach hinten ziehen. Also genau anders herum, als die Stoffmütze funktioniert. Inklusiv der Bewegung der Seitenscheiben ist die Haube in 15 Sekunden geschlossen oder wieder hinter den Kopfstützen verstaut.

Da sich die Zugluft in Grenzen hält, ist das Offenfahren im F-Type ein pures Vergnügen. Nur ungern denkt man daran, dass lange Strecken unter freiem Himmel ihren Preis haben – nicht nur bei Jaguar. Der Luftwiderstandsbeiwert eines Cabrios verschlechtert sich durch das geöffnete Dach so erheblich, dass je 100 Kilometer mit einem zusätzlichen Verbrauch von 0,6 bis 0,9 Litern gerechnet werden muss. Die 12,6 Liter

Durchschnittsverbrauch, die der Bordcomputer nach ausgiebigen Testfahrten auswarf, sind in diesem Falle eher ein Indiz für anhaltend schönes Wetter als für Bleifuß-Manieren. Wiederholte Versuche, die Wirtschaftlichkeit durch manuelles Schalten in höhere Gänge zu verbessern, sind nicht immer von Erfolg gekrönt. Bei 60 km/h zum Beispiel ist das Getriebe nicht dazu zu bewegen, den 7. Gang zu halten. Aber auch im sechsten rotiert die Kurbelwelle nur noch wenig über Leerlaufdrehzahl.

Der seidige V8 klingt im Normalbetrieb nicht so rotzig wie beim Anlassen. Die Kraft liegt in der Ruhe, die durchaus bis gegen 3000 Touren anhalten kann. Fauchen und Bellen geht auch, der Klappensteuerung der Sport-Abgasanlage sei dank. Sie gehört ebenso zur Serienausstattung wie das aktive Differenzial mit Torque Vectoring, Stop/Start-System, Sportfahrwerk mit adaptiven Dämpfern, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrleuchten und Fußgänger-Schutzsystem. Die beim Testwagen montierte Karbon-Keramik-Bremsanlage kostet inklusive 20-Zoll-Felgen 9720 Euro extra.

Als sei der schwere Motor an Gasballons aufgehängt, ist von seinem Gewicht in der Lenkung nichts zu spüren. Ebenso wenig von Antriebseinflüssen, denn in der Grundabstimmung ist der F-Type heckbetont ausgelegt. Lenkpräzision und Beherrschbarkeit lassen keine Wünsche offen und obwohl er durchaus Talent zum bissigen Boliden hat, kann er beim Cruisen den komfortablen und lässigen Softie geben.

Der Stauraum ist konstruktionsbedingt begrenzt, doch immerhin steht in offenem und geschlossenem Zustand das gleiche Volumen zur Verfügung. Es sind annähernd 200 Liter. Zwar muss man beim Befüllen des Kofferraums eine hohe Kante überwinden, doch mit etwas Geschick und unter Ausnutzung der tiefen Mulde zwischen den Auspuff-Schalldämpfern kann man zwei Bordtrolley und etwas Kleinkram verstauen. Die Feststellung dessen, welche Masse aus Menschen und Material im F-Type 5.0 AWD tatsächlich transportiert werden darf, ist dagegen nicht so einfach. Die Herstellerangabe des Leergewichts lautet auf 1745 Kg, die Kfz-Zulassung des Testwagens spricht von 1904 kg. Blieben bis zu dem im Datenblatt ausgewiesenen erlaubten Gesamt-Höchstgewicht nur 146 Kilo. Überdurchschnittliche Liebesfülle von Insassen könnte also Probleme nach sich ziehen.

Fazit: Den Spagat zwischen englischem Edelmann und rassiger Fahrmaschine bekommt der Allrad-F-Type sehr gut hin. Es fehlt weder an hochwertiger Ausstattung, noch an Leistungsreserven. Alle Assistenzsysteme sind verfügbar und die Fahreigenschaften decken von sanft bis hochdynamisch alle Facetten ab. Der happige Preis ist leichter zu schlucken, wenn man sich vergegenwärtigt, dass vergleichbare Roadster auch nicht günstiger sind. (ampnet/afb)

## Daten Jaguar F-Type R Cabrio AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,92 x 1,31

Radstand (m): 2,62

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

Leistung: 405 kW / 550 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 680 Nm bei 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,3 Liter

Testverbrauch: 12,6 Liter

Tankvolumen: 72 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 269 g/km

Leergewicht / Zuladung (Herstellerangaben): 1745 kg / 305 kg

Kofferraumvolumen: 196 Liter

Grundpreis: 119.800 Euro

Testwagenpreis: 143.760 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type Cabrio 5.0 AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---



Jaguar F-Type R Cabrio AWD.

---