

---

## Praxistest Jaguar F-Type R: Die letzten Tage des Donners

Von Michael Kirchberger, cen

Vierzig Jahre nach dem Aus des legendären E-Type hat Jaguars Chefdesigner Ian Callum mit dem F-Type eines seiner Meisterstücke vorgelegt. 2014 kam der schnörkellos gezeichnete Zweisitzer als Roadster auf die Straßen, kurz darauf auch als geschlossene Version. Schon offen überaus torsionssteif, wurde der F-Type dank der zusätzlichen Versteifung als Coupé noch straffer. Im Antriebsstrang gab es damit reichlich Luft nach oben. Spitzenmodell ist der F-Type R mit Fünfliter-V8, Kompressoraufladung und 575 PS (432 kW). 125.650 Euro muss bezahlen, wer die Katze bändigen will, bekommt dafür aber einen permanenten Allradantrieb gleich dazu.

Der F-Type R ist mit wundervollem Strich gezeichnet. Sanft fließt die Linie der langen Motorhaube über die Frontscheibe ins Dach, solide stützen sich die hinteren Streben auf die wuchtigen Radhäuser, in denen 20-Zoll-Leichtmetallräder ein Zuhause finden. Hinten werden Gummi-Walzen im Format 305/30, vorne in der Größe 265/35 aufgezogen. Das Heck hat Ian schnörkellos und mit ergreifender Schlichtheit gestaltet, schmückender Zierrat ist nicht notwendig, die beiden Doppelendrohre der Auspuffanlage und der Diffusor sprechen eine unmissverständliche Sprache. Der Heckspoiler ist geschickt kaschiert und fällt nicht weiter auf, erst wenn Tempo 113 überschritten wird, fährt er automatisch aus und senkt den Luftwiderstandsbeiwert um 2,5, den Auftrieb durch den Fahrtwind um bis zu 15 Prozent.

Die Harmonie der Karosserieform rührt zu meditativer Betrachtung an. Gerne haben wir die Fahrt unterbrochen und die Linien des F-Type R von der Parkbank neben dem Abstellplatz des Jaguars auf uns wirken lassen. Aber ebenso gerne sind wir auf den elektrisch verstellbaren und mit feinem Leder bezogenen Sportsitz zurückgekehrt. Der Einstieg gelingt leicht. Zwar ist die britische Katze gerademal 1,31 Meter hoch, doch fädelt es sich relativ einfach in den schmalen Tunnel unterm Lenkrad ein. Vorausgesetzt, es gibt genügend Platz, um die Türen weit genug öffnen zu können. Parkhäuser älteren Baujahrs mit den damals üblichen schmalen Parknischen führen schnell zu eher entwürdigenden Gelenkigkeitsübungen.

Dann aber empfängt der F-Type R mit einem Interieur aus einem Guss. Die Auffrischung der Baureihe im vergangenen Jahr hat einen Zehn-Zoll-Touchscreen an Bord gebracht, ebenso die gängigen Assistenzsysteme und die Verständigungsbereitschaft mit Smartphones. Knapp bemessen sind nur die Ablagemöglichkeiten. Weder die Türfächer taugen für Getränkeflaschen, noch bietet das Handschuhfach Platz für einen Straßenatlas. Und auch die Becher, die in den beiden Zylindern auf der Mittelkonsole einen sicheren Stand finden, sollten nicht zu hoch sein, sonst behindern sie die Arbeiten mit dem Wählhebel der achtstufigen Automatik.

Gestartet wird der V8 per Knopfdruck und mit einem wahrhaft tierischen Grollen erwacht er zum Leben. Der Nachbar (VW Multivan-Fahrer) war not amused. Das Lenkrad liegt satt in der Hand, ruckfrei gleitet der Automatikhebel in die Vorwärts-Position. Mit verhaltenem Bollern rollt der F-Type R durch die verkehrsberuhigte Zone, das Ortschild wird passiert, wir drücken beherzt auf das rechte Pedal. Ohne Ansatz springt der Jaguar los, nimmt rasend schnell Tempo auf, fast erwarten wir, das gleich die Sterne zu Streifen werden, gerade so, als hätte Captain Kirk seiner Enterprise den Energiebefehl zum Hyperraumsprung gegeben. Auf der Autobahn kommt die digitale (zusätzlich zur analogen) Geschwindigkeitsanzeige kaum mit dem Zählen nach. Aus dem Stand dauert es 3,7 Sekunden, bis 100 km/h erreicht werden. Bis 200 km/h vergehen nur wenig mehr als 15 Sekunden. Maximal Tempo 300 schafft das Coupé, 15 km/h mehr als das Cabrio.

Aber Fahrten mit hoher Geschwindigkeit sind nicht der ganze Spaß, den der F-Type R bereiten kann. Trotz 1,8 Tonnen Leergewicht beweist er auf der kurvigen Landstraße eindrucksvolle Leichtfüßigkeit. Für Traktionsstärke sorgt der Allradantrieb, eine Differenzialsperre an der Hinterachse lässt kein Quäntchen Schlupf zu. Gefühlvoll lässt er sich mit der präzisen Lenkung auf Kurs halten und folgt kleinsten Korrekturen auf Befehl. Der V8 bleibt dabei stets präsent und setzt den Leistungsabruf dank der Kompressoraufladung immer in Windeseile um. In der Dynamikstellung der drei Fahrprogramme geht er besonders konzentriert zur Sache, dann gewinnt auch die zweiflutige Auspuffanlage nochmals an Stimmgewalt. Und damit der Jaguar beim Tanz auf Eis und Schnee die Balance nicht verliert, gibt es auch ein Fahrprogramm für diese Straßenverhältnisse, das auch bei Nässe gute Dienste leistet.

Dabei liegen dem F-Type R Kompromisslosigkeit oder britischer Purismus fern. Seine Federung etwa zeigt sich gnädig gegenüber Fahrer und Beifahrer, Abstimmung und Zusammenspiel von Federn und Dampfern sind straff, aber versöhnlich. Auch die Bremsanlage mit ihren rot lackierten Bremssätteln spricht sanft und fein dosierbar an, packt aber beim Anbremsen von Kurven erbarmungslos zu. Bleibt der Verbrauch – und der ist erwartungsgemäß hoch. 10,7 Liter verlangt die Maschine im WLTP-Zyklus, bei unseren Fahrten lag der Durchschnitt bei 11,4 Liter Superplus Benzin auf 100 Kilometer. Obwohl wir nur höchst selten am Leistungslimit unterwegs waren und den Jaguar eher im moderaten Tempo laufen ließen. 70 Liter Volumen hat der Tank, aber schon lange bevor er leer ist, haben wir uns für eine Fahrtunterbrechung entschieden. Und sei es auch nur, um sich erneut an den dynamisch-eleganten Linien des F-Type R zu erfreuen.

Die Ausstattung ist umfassend, Klimaanlage, Sitzheizung, das formidable Meridian Surround-Soundsystem, eine Rückfahrkamera und die allfälligen Assistenten sind immer mit von der Partie. Dennoch gibt es noch die eine oder andere Individualisierung, mit dem der F-Type R seinen ganz speziellen Charakter bekommt. Neben glänzend schwarzen Leichtmetallrädern treiben besonders die Perleffekt-Lackierung für 5400 Euro und das Panoramadach für rund 1200 Euro den Preis weiter nach oben.

Die Tage des Donners neigen sich dem Ende zu, denn das schnelle Jaguar-Coupé dürfte das letzte seiner Art sein. Legt die Marke doch zunehmend Wert auf die Elektrifizierung ihrer Modellpalette. Eine Hybridisierung ist mit heutiger Technik wohl nicht möglich, zumindest nicht mit der aktuellen Architektur des F-Type. So wird er uns in sehr angenehmer Erinnerung bleiben, ein Statement auf Rädern und ein Bekenntnis zu hochentwickelter Automobiltechnik, auch wenn es für die in der Zukunft allenfalls mit synthetischen Kraftstoffen einen Platz geben wird. (aum/mk)

#### Daten Jaguar F-Type Coupé P575 R

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,92 x 1,31  
Radstand (m): 2,62  
Antrieb: V8-Benziner, 5000 ccm, Kompressor,  
Allradantrieb, 8-Gang-Automatik  
Gesamtleistung/Leistung: 423 kW / 575 PS bei 6500 U/min  
Max. Drehmoment: 700 Nm bei 3500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,7 Liter  
Effizienzklasse: F  
CO2-Emissionen: 243 g/km (WLTP)  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1818 kg / max. 332 kg  
Kofferraumvolumen: 332 Liter  
Basispreis: 125.650 Euro  
Testwagenpreis: 136.416 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Jaguar F-Type R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



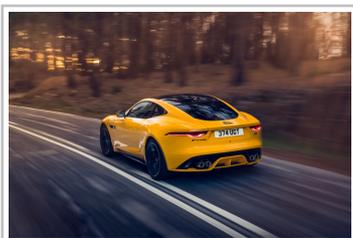
Jaguar F-Type R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jaguar F-Type R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar F-Type R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Type und F-Type Heritage 60 Edition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/JLR

---