

Pressepräsentation Jaguar F-Type: Ritt auf der Kanonenkugel

Von Peter Schwerdtmann

Das Warten hat ein Ende. Nach mehr als 50 Jahren hat Jaguar den Mut gefasst, für den legendären und immer noch begehrten E-Type einen Nachfolger zu präsentieren. Wenn die Damen und Herren aus Großbritannien über Sportwagen sprechen, meinen sie eben nicht die eigenen Sportcoupés wie den großen Jaguar XK. In ihren Augen kann nur ein Roadster wie jetzt der Jaguar F-Type die große Sportwagentradition wieder aufnehmen.

Ab 25. Mai steht der F-Type bei den Händlern. Von dem Tag an will sich Jaguar wieder mit den großen Sportwagen-Marken der Branche messen, namentlich mit Porsche. So haben die Briten den Preis zwischen dem des Porsche Cayman oder Boxter und dem des 911 angesiedelt. Um in diesem Wettbewerb mithalten zu können, reichen aber weder der Preis, noch der Mythos des E-Type. Da muss das Erlebnis stimmen.

Wir hatten unser Erlebnis im frühlinggrünen spanischen Navarra. Den ersten Ausritt unternahmen wir mit dem Einsteiger-Roadster. Dessen Dreiliter-V6 mit Kompressor wirbelt den 4,47 Meter langen F-Type mit 250 kW / 340 PS um Kurven und Spitzkehren. Die Acht-Gang-Automatik auf Sport und den Schieber für den Fahrmodus auf „Dynamik“ gebracht – und die Post geht ab. Und am Ende waren wir uns einig: Niemand braucht mehr als den. Insbesondere dann, wenn auch der Soundgenerator zum Einsatz kommt und jedes Gasherausnehmen und Runterschalten der Umwelt krachend mitteilt, dass hier ein Sportwagen naht. So viel Sound aus dem zentralen Auspuff mit zwei gewaltigen, verchromten Rohren, erhöht den Fahrspaß, zumindest für die Insassen.

Warum also den F-Type S mit nur 40 PS mehr und einem leicht auf 460 Newtonmeter (Nm) gesteigertem Drehmoment nehmen? Von den Zahlen her ist der Unterschied nicht besonders aufregend. Beim Standardsprint braucht er 4,9 statt in 5,6 Sekunden und wird erst bei 275 km/h statt bei 260 km/h abgeregelt. 19-Zoll- statt 18-Zoll-Räder sind auch nicht gerade bedeutend. Doch auf der Strecke erweist sich die S-Variante mit

Hinterachsdifferenzial und programmierbarem Fahrwerk als deutlich sportlicher. Auf der Rennstrecke zeigt er seinen anderen Charakter. Mit dem S wird der schnelle, sportive Roadster zu einem Sportwagen, dem es an nichts fehlt, was Sportfahrern am Herzen liegt. Und wieder kamen wir zu der Einschätzung, mehr brauche man nun wirklich nicht.

Und wieder lagen wir falsch. Es geht noch mehr und besser. Mit dem Fünf-Liter-V8 mit 364 kW / 495 PS und einem Drehmoment von 625 Nm erlebten wir schließlich noch einen Klassenunterschied. Der beeindruckt mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h, ist aber eigentlich viel zu schade für die Autobahn. Der gehört in die Kurve, am liebsten in ganz enge Kurven, bei denen er – handgeschaltet per Paddel oder Schalknauf oder nur im Automatikmodus – auf seinen 20-Zoll-Rädern zeigen kann, wie man kleine Radien zu einem großen Erlebnis werden lassen kann.

Der Heckantrieb, die ausgewogene Gewichtsverteilung, die direkte sehr präzise Lenkung aber auch das durch den Einsatz von viel Aluminium niedrige Gewicht tragen dazu bei. Aber bei allen drei Varianten gilt: Es ist nicht nur die Technik. Dieses Auto hat ein ambitioniertes, aber freundliches Wesen, das einem zum Spielen auffordert, einem Respekt einflößt, aber keinen Angstschweiß auf die Stirn treibt. Der Ausritt mit dem V8 war ein Ritt auf der Kanonenkugel. Dennoch stieg jeder Kollege mit einem Lächeln aus dem Auto. Unterwegs in unserem Auto ließ der jeweilige Fahrer auch schon mal zwischendurch ein lautes Lachen gegen den Fahrtwind erschallen, meist bezog sich das auf die brachiale Beschleunigung aus Kurven heraus.

Der Beifahrer mag sich ja mit ihm freuen. Aber ihm wird vom Innenraumdesign nahegelegt, warum Jaguar den F-Type als 1+1-Auto bezeichnet. Alles dreht sich um den Fahrer, alles ist auf ihn ausgerichtet. So wird der dreieckige Bügel an der rechten Seite des Mitteltunnels vielleicht als Haltegriff genutzt. Aber eigentlich dient er als Zaun. Soll sich der Beifahrer doch fragen, ob und wann er auch mal ans Steuer darf.

So viel Begeisterung beginnt beim F-Type mit dem Aussehen. Das Team um Chefdesigner Ian Callum hat das Beste aus der großen Vergangenheit der Marke kombiniert mit viel Zeitgeist, aber ohne Revolutionäres. Er sieht aus, wie man sich einen Sportwagen erträumt. Das beginnt mit dem für Jaguar typischen Kühlergrill. Weil der sich nach vorn neigt, fühlt man sich an die Lufteinlässe alter Silberpfeile erinnert. Die Proportionen stimmen, die Form ist fließend und fast spartanisch klar. Das Heck mit seinen breiten Hüften senkt sich nach hinten ab, weil das besser aussieht - sagen die Designer. Um den aerodynamische Nachteil auszugleichen, fährt bei 110 km/h ein Spoiler aus. Die Breite des Hecks wird durch die schmalen Heckleuchten unterstrichen. Beim V8 betonen das die beiden außen liegenden Doppelrohre der Auspuffanlage

zusätzlich.

Auch wenn es sich beim F-Type um ein Auto handelt, das mit Aussehen und Fahrerfahrung voll auf die Emotionen zielt, werden wir jetzt technischer: Das sich bei Geschwindigkeiten von bis 50 km/h in zwölf Sekunden elektrisch öffnende Stoffverdeck isoliert gut gegen Geräusche. Es faltet sich so eng zusammen, dass der mit 148 Litern Inhalt sowieso nicht gerade üppige und dazu noch zerklüftete Kofferraum nicht zusätzlich verkleinert wird.

Mit 127 PS pro Liter bietet der Sechszylinder-Kompressormotor im F-Type S die höchste Literleistung, die je in einem Jaguar-Serienmotor erreicht wurde. Mit seinen 280 kW / 380 PS und dem maximalen Drehmoment von 460 Newtonmetern (Nm) beschleunigt dieses Triebwerk den Roadster in 4,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Der Vortrieb wird bei 275 km/h abgeregelt. Der Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) liegt bei 9,1 Litern auf 100 km/h. Der „Einstiegmotor“ entspricht dem im S-Modell. Er hat ebenfalls 2995 ccm Hubraum, leistet "nur" 250 kW / 340 PS, bietet aber auch 450 Nm, schafft so den Standardsprint in 5,6 Sekunden, wird bei 260 km/h abgeregelt und verbraucht im Schnitt 9,0 Liter auf 100 km.

Als Topmotorisierung bietet Jaguar einen V8-Kompressor-Motor mit 5000 ccm Hubraum, 364 kW / 495 PS, einem Drehmoment von 625 Nm und einem Durchschnittsverbrauch von 11,1 Liter auf 100 km an, der den F-Type V8 S in 4,3 Sekunden auf 100 km/h bringt erst bei 300 km/h abgeregelt wird. Auch beim Achtzylinder trägt ein Start-Stopp-System zu besseren Verbrauchswerten bei.

Alle Motoren übertragen ihre Kraft über eine schnell schaltende (Quickshift-) Achtgang-Automatik von ZF. Sie ist eng abgestuft, so dass der Motor immer in einem optimalen Drehzahlbereich arbeitet. Der achte Gang ist lang ausgelegt, was ebenfalls der Effizienz zugute kommt.

Jaguar zählt zu den Altmeistern des Einsatzes von Aluminium im Fahrzeugbau. So gelingt es auch beim F-Type wieder, leichteres und steiferes Alu-Blech zu verwenden, in einem Warmformverfahren kleinere Radien zu verwirklichen ein Rohkarosseriegewicht von 251 Kilogramm zu verwirklichen und so zusammen mit Fahrwerksteilen aus Alu bei einem Leergewicht von 1597 kg (F-Type) zu landen - was nicht nur der Dynamik hilft, sondern auch beim Verbrauch.

Bei einem Sportwagen darf heute das Bemühen um im Vergleich zur Leistung günstige Verbrauchswerte nicht hörbar werden. Deswegen hat auch Jaguar jetzt dafür gesorgt,

dass ab 3000 Umdrehungen pro Minute die akustische Post abgeht. Dann bricht sich bei den Sechsern und beim Achter ein mächtiges Crescendo Bahn durch geöffnete Bypass-Klappen im Auspuff. Eindrucksvoll auch das heftige Patschen aus dem Auspuff im Schubbetrieb.

Im Dynamik-Mode und mit Soundtaste wird der Jaguar unüberhörbar. Anfangs war uns das peinlich, später war es Teil des Genusses. Wir hatten unsere Freude daran. Ist das nicht kindisch? Um uns nicht der Gefahr auszusetzen, genau so gesehen zu werden, schalteten wir den Sound in Ortschaften lieber ab. Andere werden das anders handhaben.

Wir waren uns einig. Selten haben wir in einem Auto so viel Spaß verspürt. Selten haben wir die Pferdchen so ungehemmt galoppieren lassen, ohne jemals die Grenzen von Powertrain und Fahrwerk zu spüren zu bekommen. Mit Dem F-Type ist Jaguar ein großer Wurf gelungen. Die Raubkatze wird hoffentlich nicht wieder ein halbes Jahrhundert bis zum nächsten großen Sprung bei den Sportwagen warten. (ampnet/Sm)

Daten Jaguar F-Type S

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,47 x 1,98 x 1,31

Motor: Sechs-Zylinder-Benziner, 2995 ccm Kompressor, Direkteinspritzung

Leistung: 280 kW / 380 PS bei 6500 U/min

Maximales Drehmoment: 460 Nm zwischen 3500 und 5000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 9,1 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 213 g/km / Euro 5 / Effizienzklasse F

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h (abgeregelt)

Leergewicht / Zuladung: 1614 kg / 411 kg

Räder: 19 Zoll

Wendekreis: 10,7 m

Kofferraum: 148 l

Basispreis: 84 900 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Type V8 S.



Jaguar F-Type V8 S.



Jaguar F-Type V8 S.



Jaguar F-Type V8 S.



Jaguar F-Type V8 S.



Jaguar F-Type V8 S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.



Jaguar F-Type S.
