
Fahrbericht Jaguar F-Pace SVR: Wenn reichlich noch nicht genug ist...

Von Axel F. Busse, cen

Im Durchschnitt hat ein Auto in Deutschland 165 PS. Mehr braucht kein Mensch, sagen die einen. Die anderen sind ganz scharf auf überdurchschnittliche Autos. So eines, wie den Jaguar F-Pace SVR zum Beispiel. Stark, schnell, herrlich unvernünftig und gerade deshalb so begehrenswert.

Unversehens ist Jaguar zur SUV-Marke geworden. Von den Modellen F-Pace und E-Pace wurden im vergangenen Jahr in Deutschland mehr Einheiten verkauft, als von Limousinen, Coupés und Cabrios zusammen. Und das Topmodell steht mit einem Baureihenanteil von rund zehn Prozent besser da, als mancher Wettbewerber von anderen Premiummarken. Zwei markante Unterschiede heben den SVR vom übrigen F-Pace-Angebot ab: Er hat genau 146 PS mehr Leistung als die zweitstärkste Version und er bekommt diesen Wumms nicht per Turboaufladung wie alle anderen, sondern durch einen Roots-Kompressor.

Mutmaßlich wird es nicht mehr lange dauern, bis sich manch Stammtisch alter „Petrol-Heads“ bierselig und mit nostalgisch gefeuchteten Augen über den Zusammenhang von Gashebelbewegung am V8-Motor und Dopaminausschüttungen im Gehirn unterhalten werden. Achtzylinder sind heute das, was Dinosaurier in der Kreidezeit waren: Hochentwickelt, aber zum Aussterben verurteilt. Erstaunlich in diesem Zusammenhang, wie Jaguar es geschafft hat, einen in seiner Ur-Form aus den späten 90er-Jahren stammenden Fünf-Liter-Motor an die heutigen Abgasbestimmungen anzupassen.

Das hat sogar so gut funktioniert, dass der offizielle Durchschnittsverbrauch noch einen halben Liter unter dem vor dem Facelift geltenden Wert liegt. Dass der, wenn überhaupt, nur durch streng spaßbefreites Fahren zu erreichen ist, steht auf einem anderen Blatt. Je nach Temperament des Fahrers oder der Fahrerin ist der Prospektwert weit oder weiter entfernt, besonders im katalanischen Hinterland, wo die Straßen verkehrsarm, gewunden und herausfordernd sind.

Außer leichten Retuschen am Heck fallen in erster Linie die geschärften Konturen der Front ins Auge. Dem immensen Luftbedarf des Achtzylinders entsprechend sind die Einlässe groß dimensioniert und nun mit Kunststoffspangen optisch hervorgehoben. Das passt gut zu den Lamellenöffnungen auf der Motorhaube. Den wuchtigen Auftritt unterstützen bis zu 22 Zoll große Räder, den Scheinwerfern sieht man eine Neuerung nicht unbedingt auf den ersten Blick an: Sie können optional auch in Matrix-Technologie bestellt werden, was für den Gegenverkehr blendfreies Dauerfernlicht garantieren soll.

Authentische Sportkulisse gibt's im Innern. Gut ausgeformte, seitenstabile und gleichzeitig bequeme Halbschalen sind als Vordersitze montiert, besonders schick kommen sie in zweifarbigem Lederpolsterung rüber. Die Performance-Sitze sind auch für andere F-Pace-Modelle verfügbar, kosten dort aber je nach Ausführung zwischen 1400 und 3700 Euro extra. Wie viele Wahlmöglichkeiten die Kunden allein bei den Vordersitzen haben, illustriert die Tatsache, dass 22 Seiten der F-Pace-Preisliste allein ihnen gewidmet sind. Der aus dem F-Type bekannte Hebel für das Acht-Gang-Getriebe hat ausgedient. An der Stelle sitzt jetzt ein kürzerer und breiterer Knauf, der zwar gut zu handhaben ist, dessen Entsperrtaste jedoch für optimalen Zugriff etwas zu hoch sitzt. Manuell schaltbar sind die acht Gänge jetzt nur noch mittels Lenkradwippen.

Als eine Art von überflüssigem Imponiergehabe mag es erscheinen, dass der Anschlag der Tachonadel im Hauptdisplay bei der Ziffer „360“ liegt. Hallo? Das hat ein Fahrzeug,

das mehr als zwei Tonnen Lebendgewicht in vier Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt, doch gar nicht nötig. Als originelle Eigenheit wird noch der 11,4 Zoll große Touchscreenmonitor wahrgenommen, der nun leicht gewölbt und weitgehend reflexionsfrei ist. Das damit zu steuernde Pivi-Pro-Infotainmentsystem ist inklusive, ein WLAN-Hotspot für Mitfahrer aber aufpreispflichtig. Ob sich die neue Klimabedieneinheit, deren zwei Display-Drehregler mit mehreren Drück- und Zugfunktionen belegt sind, in der Praxis bewährt, wird sich noch herausstellen.

Als die Nachfrage förderndes Appetithäppchen legen Sportwagenhersteller zum Facelift eines Modells bei der Leistung gern noch eine Schippe drauf. Rein technisch gesehen wären aus dem Fünf-Liter-Aggregat wohl noch ein paar Pferdchen mehr heraus zu kitzeln gewesen, doch bei Jaguar hat man darauf verzichtet. Allerdings stieg das ab 3500 Umdrehungen verfügbare Drehmoment um 20 auf 700 Newtonmeter. Obwohl ein Turbomotor es vielleicht schon ab 1800 Rotationen bereitgestellt hätte, wird der kleine Luftschaufler nicht vermisst. Das beweist nicht zuletzt die Verbesserung des Wertes für den Standardsprint um 0,3 Sekunden.

Die spontane und dynamische Kraftentfaltung, die geringe Seitenneigung bei flotter Kurvenfahrt und das präzise Lenkverhalten wird durch Erneuerung der Feder-Stoßdämpfer-Kombination, der Motorlager und des Lenkgetriebes gefördert. Sogar auf den Verbrauchsprüfstand hat der F-Pace SVR eine Optimierung zu bieten: Immerhin sank der offizielle Durchschnittsverbrauch um einen halben auf 11,4 Liter. Dass dieser Wert etwas mit der Praxis zu tun hätte, braucht freilich niemand zu erwarten. Wer sich vom Potenzial des SVR zu einer leistungskonformen Fahrweise inspirieren lässt, sollte mit 15 Litern rechnen. (ampnet/afb)

Daten Jaguar F-Pace SVR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 2,07 x 1,66
Radstand (m): 2,87
Motor: V8-Benzinmotor, 5000 ccm, Kompressor
Systemleistung: 405 kW/550 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 700 Nm bei 3500–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 286 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,0 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 11,4 Liter
CO₂-Emissionen: 260 g/km
Effizienzklasse: G
Getriebe: 8-Stufen-Automatik
Antriebsart: Allrad
Leergewicht / Zuladung: 2133 kg / 457 kg.
Kofferraumvolumen: 470–1428 Liter
Max. Anhängelast: 2400 kg
Tankvolumen: 82 l
Luftwiderstandsbeiwert: 0,34
Bodenfreiheit: 213 mm
Wattiefe: 500 mm
Basispreis: 105.428 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



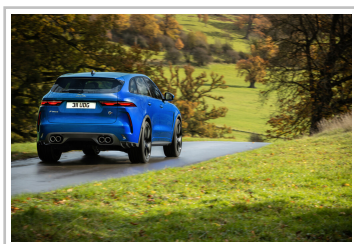
Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



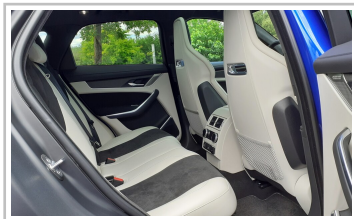
Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
