

F-TYPE Modelljahrgang 2017: Jaguar erweitert mit dem 575 PS starken F-TYPE SVR die Palette auf 20 Modelle

AUF EINEN BLICK

- Jaguar vergrößert die Palette des Sportwagens F-TYPE dank der neuen British Design-Edition und des Top-Modells SVR auf nunmehr 20 Varianten
- 423 kW (575 PS) starkes Top-Modell von Jaguar Land Rover Special Operations ist stärkster und schnellster Jaguar-Serienwagen aller Zeiten. Lieferbar als Coupé und Cabriolet
- Neue F-TYPE British Design Edition auf Basis des 280 kW (380 PS)* starken V6 S
- Versionen mit „Torque on demand“ Allradantrieb (AWD) erweitern die dynamische Performance des F-TYPE unter allen Fahrbahn- und Wetterbedingungen
- Optionales Sechsstufen-Handschatgetriebe für heckgetriebene V6 Supercharged-Versionen spendet besonders authentisches Fahrerlebnis
- Torque Vectoring (Serie in den R- und SVR-Modellen) steigert die Agilität in Kurven. Ab sofort auch für alle F-TYPE V6-Varianten erhältlich
- Neue InControl Touch und InControl Touch Plus Telematik Systeme für Koppelung mit Apple und Android Smartphones sowie Apple Watch

Schwalbach, im März 2016 – Die Palette des charismatischen Jaguar Sportwagens F-TYPE präsentiert sich zum Modelljahr 2017 vielfältiger denn je. In der vom Geschäftsbereich Special Vehicle Operations (SVO) entwickelten Topversion SVR setzt der Aluminium-Sportwagen neue Standards im exklusiven 300-km/h-Club. Der mit dem auf 423 kW (575 PS) gesteigerten 5.0 Liter V8 Kompressor bestückte Top-Athlet bewältigt den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,7 Sekunden – und ist damit nochmals 0,4 Sekunden schneller als der 405 kW (550 PS) starke F-TYPE R. Das Coupé bringt es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 322, das Cabriolet auf 314 km/h. Beide SVR-Varianten weisen sich unter anderem durch ein spezielles Aerodynamik-Paket, größere Rad/Reifen-Kombinationen, optionale Karbon/Keramikbremsen und ein

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Andrea Leitner-Garnell • Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 162 • aleitner@jaguarlandrover.com • <http://de.media.jaguar.com>



betont sportliches Interieur als neue Speerspitzen der F-TYPE-Baureihe aus. Die offizielle Markteinführung bei den deutschen Jaguar Händlern erfolgt im Juli 2016. In Verbindung mit dem 280 kW (380 PS) starken V6 Kompressor des F-TYPE S legt Jaguar seit Anfang 2016 die edel ausgestattete und sportlich nochmals stärker angehauchte British Design Edition auf. Das serienmäßige Sport Design Paket umfasst einen Frontsplitter in glänzend Schwarz sowie stärker ausgestellte Seitenschweller und einen Heck-Venturi in Wagenfarbe. Passend zum Status des Modells sind die an die britische Nationalflagge angelehnten Außenfarben: Caldera Red, Glacier White und – als Novum für die F-TYPE-Palette – Ultra Blue. Als zusätzliche Alternative steht Ultimate Black zur Auswahl.

Das Modelljahr 2017 des F-TYPE Coupés und Cabriolets besteht nach Einführung der neuen SVR-Modelle nun aus:

F-TYPE mit 250 kW (340 PS), 3.0 Liter V6, Heckantrieb mit Schalt- oder Automatikgetriebe

F-TYPE S mit 280 kW (380 PS), 3.0 Liter V6, Heckantrieb mit Schaltgetriebe, Heck- oder Allradantrieb mit Automatikgetriebe

F-TYPE British Design Edition mit 280 kW (380 PS), 3.0 Liter V6, Heck- oder Allradantrieb mit Automatikgetriebe

F-TYPE R mit 405 kW (550 PS), 5.0 Liter V8, Heck- oder Allradantrieb mit Automatik

F-TYPE SVR mit 423 kW (575 PS), 5.0 Liter V8, Allradantrieb mit Automatik

Jaguar F-TYPE – das Design

Der erste Eindruck ist für jeden Jaguar entscheidend - und so ist auch der F-TYPE auf Anhieb und eindeutig als Mitglied des Raubkatzen-Rudels zu erkennen.

Die visuelle Botschaft beginnt mit dem prominenten Grill. Er übernimmt die Kühler-Konturen der Limousinen-Modelle Jaguar XF und XJ, wandelt sie jedoch nach dem Vorbild der Konzeptstudie Jaguar C-X16 zu einer sportwagenmäßigen Signatur ab. Der noch etwas weicher geformte und breiter gezogene Grill ist leicht nach vorne geneigt, um so auch im Stillstand eine Vorwärtsbewegung zu suggerieren. Der Gittereinsatz besteht ebenso wie



jener der seitlichen Luftauslässe aus sechseckigen Öffnungen, die mehr Form und Tiefe erzeugen als das frühere diagonale Muster. Die einteilige Motorhaube greift wie zwei Muschelschalen bis in die Kotflügel über und trägt die für einen Jaguar so typische mittlere „Power“-Wölbung und zwei Lufteinlässe zur Schau.

Die Bedeutung der „Herzlinien“ für das F-TYPE-Design

Zu beiden Seiten des Grills sitzen zweigeteilte, im Jargon der Jaguar Designer als „Haifischkiemen“ titulierte Kühloöffnungen. Sie bilden den Ausgangspunkt für die erste der beiden „Herzlinien“, aus der sich das seitliche Profil und die Draufsicht des Jaguar F-TYPE ergeben. Die Bedeutung der vorderen Herzlinie wird durch die Scheinwerfereinheiten zusätzlich unterstrichen. Weil sie vertikal statt horizontal verlaufen, zeichnen sie die nach oben führende Linie nach, anstatt sie zu unterbrechen. Die kompakten Bi-Xenon-Einheiten erfordern nur einen Projektor, während die J-förmigen LED-Tagfahrleuchten auf einer Linie mit der die Scheinwerfer durchziehenden Herzlinie liegen.

Vom höchsten Punkt des Kotflügels zieht die Linie mit einem eleganten Schwung weiter in die Tür, ehe sie elegant im hinteren Kotflügel ausläuft. Zugleich sorgen eine vom seitlichen Kühlluftreinlass zu den Türgriffen führende Profilkante und eine markante Ausbuchtung im Seitenschweller für eine zusätzliche visuelle Beschleunigung. Der geschwungene Einzug im unteren Bereich der Türen spiegelt das Licht und verleiht dem Seitenprofil am Übergang zum hinteren Kotflügel dynamische Spannung.

Versteckte Türgriffe schwenken auf Berührung aus

Ein Beispiel für ein durch clevere technische Lösungen noch verstärktes puristisches Design findet sich in Gestalt der Türgriffe. Solange sie nicht per drahtloser Fernbedienung oder durch leichten Druck auf eine berührungssensitive Zone am Griff selbst aktiviert werden, bleiben sie versteckt und bündig mit der Tür. Beim automatischen Ausschwenken stellen sie dann einen mechanischen „Handschlag“ her. Ist der F-TYPE in Fahrt, fahren die mit einem Jaguar-Schriftzug verzierten Griffe automatisch zurück und hinterlassen eine aerodynamisch günstige, weil komplett glatte Türoberfläche.

Die zweite Herzlinie des Jaguar F-TYPE nimmt ihren Ursprung an der Hinterkante der



Türen, schwingt von dort zugleich nach oben und außen, um auf diese Weise die kräftigen Hüften auszubilden. Sie symbolisieren die große Kraft des Jaguar F-TYPE auf der Hinterachse. Zum guten Schluss führt die Linie bogenförmig nach unten und dann in einer ununterbrochenen Kurve rund um das elegante, tiefliegende Heck.

Heckspoiler fährt ab 100 km/h automatisch aus

Damit nichts die ästhetische Form stört, ist der den Auftrieb um 120 Kilogramm senkende Heckspoiler des Jaguar F-TYPE im Ruhestand unsichtbar untergebracht. Erst ab einer Geschwindigkeit von knapp über 100 km/h (Coupé: 110 km/h) fährt er automatisch aus, um unterhalb von 65 km/h (Coupé: 80 km/h) wieder in der Versenkung zu verschwinden. Weitere diskrete aerodynamische Hilfen finden sich in Form eines Frontsplitters und einer auf den Venturi-Effekt ausgelegten Heckschürze.

Die Breite des Hecks wird durch die sehr schlanken LED-Rückleuchten geschickt betont. Sie sind um die Ecken herumgezogen und reichen bis an die hinteren Radkästen. Ihre „Hidden-until-lit“-Technologie lässt das Innenleben erst aufleuchten, wenn ein Blinker gesetzt oder das Brems- oder Rücklicht aktiviert wird. Nebel- und Rückfahrleuchten wanderten derweil in den unteren Stoßfängerbereich.

In einer bewussten Parallele zum nach vorn geneigten Grill ist die Heckpartie nach innen eingezogen – so als warte der F-TYPE nur darauf, jeden Moment losgelassen zu werden. Die Auspuffendrohre erlauben eine gute Differenzierung zwischen den V6 und V8 Modellen. Die F-TYPE mit Sechszylinder-Power sind mit einem mittig austretenden Doppelrohr-System bestückt, das eine Verbeugung vor historischen Jaguar Vorbildern darstellt. Es sind die bislang größten jemals an einem Jaguar verwendeten Endstücke und glänzen - weil aus einem Stück rostfreien Edelstahl gefertigt - mit einer durchgehend glänzenden Oberfläche. F-TYPE R und SVR halten mit vierflutig und außenliegenden Auspuffenden dagegen. Eine anders geformte Heckschürze und – beim SVR – spezielle Schalldämpfer machen diesen Stellungswechsel möglich.



Topmodell SVR mit aktivem Heckspoiler

Das neue Topmodell F-TYPE SVR erhält neben einem besonders effektiv wirkenden Diffusor einen feststehenden, aktiven Heckspoiler. Im Fahrprogramm „Normal“ fährt das Flügelprofil ab 96 km/h (Cabriolet) beziehungsweise 112 km/h (Coupé) in die höchste Position. Im Modus „Dynamic“ taucht es dagegen unmittelbar und automatisch auf. In der oberen Position bewirkt der Flügel zusammen mit den anderen aerodynamischen Maßnahmen eine Senkung des Cw- und Auftriebswertes um 2,5 beziehungsweise 15 Prozent gegenüber einem F-TYPE R mit aktiviertem Heckspoiler. In der unteren Stellung sind die Vorteile mit 7,5 respektive 45 Prozent noch eklatanter.

Kohlefaser-Dach mit 4,25 kg nochmals leichter als ein Alu-Pressenteil

Wer seinen Jaguar F-TYPE SVR zusätzlich zum Kohlefaser-Heckspoiler weiter aufwerten will, kann ein aus Kohlefaser gefertigtes Dach ordern. Das auch für alle anderen F-TYPE-Familienmitglieder erhältliche Teil wiegt 4,25 Kilogramm und ist damit sogar noch leichter als das entsprechende Pressenteil aus Aluminium. Seine hochglänzende Lackierung lässt das charakteristische „Twill“-Gewebe der Fasern deutlich durchschimmern. Bei Bestellung des „Carbon Fibre“-Packs bestehen auch der vordere Kinnspoiler, die Motorhauben-Luftschlitze, die Blenden in den seitlichen Luftauslässen und die Rückspiegelkappen aus dem im Motorsport zum Standardrepertoire gehörenden High-tech-Material.

Während der F-TYPE ab Werk auf 18 Zoll großen Leichtmetallfelgen steht, rollen F-TYPE S mit 19 Zoll sowie F-TYPE British Design Edition, R und SVR mit 20 Zoll großen Rädern vom Band des Werkes Castle Bromwich bei Birmingham.

In bester Cabriolet-Tradition entschied sich Jaguar beim F-TYPE für ein hochwertiges Stoffverdeck anstelle eines Stahlklappdachs. Es bietet einen erheblichen Gewichts- und Platzvorteil und hilft, den Schwerpunkt des Fahrzeugs niedrig zu halten. Die Kapuze lässt sich bis zu einem Tempo von knapp 50 km/h in zwölf Sekunden öffnen und auch genauso schnell wieder schließen. Die mehrschichtige Dachkonstruktion umfasst eine Thinsulate™ Beschichtung für optimale Wärme- und Geräuschdämmung.

*Thinsulate™ ist eine eingetragene Produktbezeichnung von 3M™



Das Finish der hinter den Sitzen angebrachten Überrollbügel variiert je nach Modell: Glänzend schwarz (F-TYPE R/SVR), Mattchrom (British Design Edition), Karbon (SVR, als Teil des Karbon-Pakets) oder in Wagenfarbe (alle Modelle außer British Design Edition).

Jaguar F-TYPE – Die Aluminium-Architektur

Als Produkt für das 21. Jahrhundert kommt dem Jaguar F-TYPE die inzwischen mehr als zehnjährige Erfahrung des Unternehmens bei der Entwicklung von Aluminium-Architekturen zugute. Damit fiel es leicht, zwei Kernziele des Lastenhefts zu erfüllen: ein niedriges Gewicht und eine extrem steife Karosserie.

Speziell für Strukturteile kommt die Aluminiumlegierung AC 300 aus der 6000er-Serie zum Einsatz. Sie bietet ohne Gewichtszunahme eine verbesserte Sicherheit bei Crashes und eine hohe Verwindungssteifigkeit.

Rohkarosserie wiegt gerade einmal 261 Kilogramm

Als Folge bringt die Rohkarosserie nur 261 Kilogramm auf die Waage. Von der Gewichtsdiät profitieren unmittelbar das Handling, die Bremsen, die Beschleunigung und natürlich auch Verbrauch und Emissionen. Die Konzentration der Massen zwischen den Achsen sowie kurze Karosserieüberhänge verleihen dem F-TYPE zusätzliche Stabilität. Die Sitzposition liegt noch einmal 20 Millimeter tiefer als im ausgelaufenen XKR-S, was den Schwerpunkt weiter absenkt und den Fahrer regelrecht mit seinem Fahrzeug verschmelzen lässt.

An den Karosserieblechen des F-TYPE kommen neue hochfeste Aluminium-Legierungen vom Typ AC 600 zur Anwendung. Im Vergleich zu den beim früheren Jaguar XK verwendeten Leichtmetallen sind sie um noch einmal 20 Prozent fester und zugleich 15 Prozent dünner. Vor allem aber bieten sie eine verbesserte Formbarkeit, was speziell bei der Herstellung komplexer Teile von Vorteil ist.

Ein Beispiel für das so erzielte Premium-Finish sind die um über 50 Prozent auf nur noch acht Millimeter verkleinerten Radien. Die hohe Passgenauigkeit erlaubte es den Designern, die für die Form des F-TYPE so essentiellen „Herzlinien“ exakt so zu gestalten wie gewünscht. Die wunderschön geformte Haube besteht aus einem Stück und wird in einer



1.000-Tonnen-Presse gefertigt.

Beim SVR holten die Ingenieure nochmals 35 Kilo aus dem F-TYPE

Insgesamt konnte Jaguar das Gewicht der Rohkarosserie um 35 Kilogramm senken – unterm Strich wiegt der Jaguar F-TYPE in seiner Basisausführung nur 1.567 Kilogramm.

Beim F-TYPE SVR reduzierten die Ingenieure das Gewicht gegenüber einem F-TYPE R AWD um weitere 25 und bei Bestellung der optionalen Karbon-Keramikkbremsen und dem aus Kohlefaser gepressten Dach sogar 50 weitere Kilogramm.

Beim F-TYPE setzt Jaguar stärker als bei jedem anderen vorangegangenen Modell auch Verbundmaterialien ein. So bestehen zum Beispiel die energieverzehrenden Crashelemente unter den Seitenschwellern und der Kofferraumdeckel aus hochfesten Kunststoffen.

Über 50 Prozent des Aluminiums aus Recycling-Material

Zugleich nimmt Jaguar sein Versprechen einer nachhaltigen Produktion ernst: Mehr als die Hälfte des für einen F-TYPE aufzuwendenden Aluminiums besteht aus recyceltem Material. Weil zugleich Vernieten und Verkleben als Fügetechnik angewandt werden, entsteht in der Produktion 80 Prozent weniger CO₂ als bei einer geschweißten Stahlkonstruktion. Das geschlossene Kreislaufsystem hat Jaguar auch auf seine Zulieferer ausgedehnt - so ist garantiert, dass Verschnitt dem Fertigungsprozess wieder zugeführt wird.

Jaguar F-TYPE – das Interieur

Die Architektur der Kabine spiegelt die Rolle des F-TYPE als „1+1“-Sportwagen wider: Alles ist auf den Fahrer und dessen Interaktion mit den elektronischen und mechanischen Komponenten konzentriert, die zusammen ein einmaliges Fahrerlebnis erzeugen.

Ziel der Designer war ein den Fahrer umhüllendes Cockpit, in dem alle Kontrollhebel und Schalter auf natürliche Weise zu bedienen und logisch in Bediengruppen zusammengefasst sind. So kann nichts vom puristischen Fahrerlebnis ablenken. Zugleich sahen sie eine klare Trennung zwischen Fahrer- und Beifahrerraum vor. Visuell verdeutlicht wird die Separierung durch den vom oberen Rand der Mittelkonsole kommenden und um den „SportShift“-Wählhebel und die Dynamik-Mode-Taste herumgezogenen Haltegriff. Er dient zugleich als



Signal für den Beifahrer, dass eine sportlichere Gangart eingeschlagen werden könnte.

Auch durch die Wahl unterschiedlicher Materialien wird die Trennung dokumentiert. So weisen die Oberseite des Instrumententrägers und die Mittelkonsole eine technischere Maserung auf als die Oberflächen auf der Beifahrerseite.

Markierungen des Drehzahlmessers sind größer als die des Tachos

Das Dreispeichen-Lenkrad mit betont schmalen Durchmesser bietet Jaguar sowohl mit Alcantara-Bezug als auch mit nach unten abgeflachtem Kranz an. Hinter dem Volant steckt ein kompaktes Kombiinstrument mit für Jaguar klassischen und zuletzt zum Modelljahr 2016 modifizierten Analog-Anzeigen. Als versteckter Hinweis auf das schlummernde Leistungspotenzial sind die Markierungen des Drehzahlmessers größer und auffälliger gestaltet als jene auf der Tachometer-Skala. Zwischen beiden Hauptinstrumenten angeordnet ist ein TFT-Display für weitere fahrerrelevante und vom Bordcomputer gelieferte Informationen.

Obwohl Jaguar als einer der ersten Hersteller den Einsatz von berührungsempfindlichen Touchscreen Bedienoberflächen im Auto forcierte, entschieden sich die Designer beim F-TYPE-Cockpit teilweise für eine Rückbesinnung auf physisch wahrnehmbare Schalter. Zur Steuerung von Heizung und Lüftung dienen zwei vom Touchscreen-Display entkoppelte Drehschalter für Fahrer- und Beifahrerseite. Kleine Anzeigen in deren Zentrum geben Auskunft über die aktuell eingestellte Temperatur. In mit beheizbaren Sitzen ausgestatteten Modellen ist es zudem möglich, durch einfaches Drücken der Schalter die Sitztemperatur individuell zu regeln. Als Reminiszenz an klassische Jaguar Sportwagen übernehmen unterhalb der Drehregler gruppierte Kippschalter weitere Klimafunktionen - wie zum Beispiel das Einschalten der Klimaautomatik oder der Front- und Heckscheibenheizung.

Lüftungsdüsen bleiben im Ruhezustand verborgen

Die auf der Oberseite der Mittelkonsole angebrachten Lüftungsdüsen sind im Ruhezustand den Blicken der Insassen verborgen. Gesteuert über Algorithmen im Klimakontroll-System treten sie erst dann in Aktion (und Erscheinung), wenn der Fahrer oder Beifahrer eine schnelle und deutliche Erwärmung oder Abkühlung wünscht.



Die Kontrollhebel und Schalter sind bewusst zurückhaltend und technisch gestaltet, um auch in dieser Hinsicht das Fahrerlebnis nicht zu schmälern. Die Schalter in „soft-feel“-Anmutung tragen für eine optimale Ablesbarkeit ein mattschwarzes Finish mit weißen Markierungen. Dekorleisten und Rahmenteile üben sich mit Oberflächen aus satiniertem Chrom und dunkel eingefärbtem Aluminium ebenfalls in Understatement.

Die eng anliegenden Sportsitze verfügen schon in der Serienausstattung über eine elektrische Lehnen- und Höhenverstellung; aus Gewichtsgründen erfolgt die Längsverstellung jedoch manuell. Die optionalen Performance-Sitze (Serie ab F-TYPE R) bieten dank stärker ausgeformter Seitenteile noch mehr Abstützung in schnell gefahrenen Kurven. Auf Wunsch sind die Seitenpolster ebenso wie die Lordosenstütze auch in einer elektrisch verstellbaren Ausführung zu haben.

Bis zu 14-fach verstellbare Performance-Ledersitze

In der Kabine des F-TYPE SVR warten maßgeschneiderte und bis zu 14-fach verstellbare Performance Sportsitze in schwarzem Jet Leder mit gestepptem Rautenmuster, Kontrastnähten und Micro-Kedern auf die Insassen. Die Kopfstützen zielt ein eingepprägtes SVR-Logo. Besonders attraktiv sind optionale Leder-Sitzanlagen in Rot oder Siena Tan.

Die in schwarzem Jet Leder oder auf Wunsch in einer Kombination aus schwarzem Jet- und Premium-Velours gehaltenen Lenkräder des F-TYPE SVR gefallen durch schwarz lackierte Speichen und Kontrastnähten in vier verschiedenen Farben. Die aus eloxiertem Aluminium gefertigten Schaltwippen sind größer als in den übrigen F-TYPE-Modellen und erlauben ein noch intuitiveres Wechseln der Gangstufen.

Auch die Ledersitze der British Design Edition in Premium Jet mit Kontrastnähten in Red, Ivory oder Blue sind 14-fach verstellbar; die Kopfstützen zielt hier ein eingepprägtes British Design Edition Branding.

Anstelle der Aluminium-Optik des F-TYPE S rückt im Bereich der Mittelkonsole eine von oben bis in den Bereich rund um den Getriebewählhebel heruntergezogene Einlage in



Kohlefaser – auch hier ergänzt um ein British Design Edition Logo. Die Maserung und das satinierte Finish des Karbonfaser-Materials passen hervorragend zur Premium-Anmutung der Jet Lederausstattung.

Jaguar bietet den neuen F-TYPE mit drei verschiedenen Audio-Systemen an - zwei davon kommen aus den Studios des führenden britischen Herstellers Meridian. Serienmäßig in der British Design Edition (und optional in allen anderen Modellen) installiert ist ein 380 Watt starkes Premium-Klangsystem mit zehn Lautsprechern. In der in Verbindung mit dem InControl Touch Plus Festplatten-Navigationssystem verfügbaren Top-Anlage mit 770 Watt und 14 Lautsprechern gibt das von Meridian entwickelte Trifield System den Ton an: Dessen natürlicher Klang umgibt beide Fahrgäste mit einer gleich exzellenten Surround-Qualität, die einem Live-Konzert in nichts nachsteht.

Jaguar F-TYPE – Motoren und Getriebe

Die Palette des Jaguar F-TYPE reicht vom 250 kW (340 PS) starken Coupé und Cabriolet mit aufgeladenem V6, Handschaltgetriebe und Heckantrieb bis zum 423 kW (575 PS) mächtigen V8 Kompressor SVR mit Allradantrieb und Achtstufen-Quickshift-Automatik.

Jaguar stattet den F-TYPE mit der neuesten Generation seiner Kompressor-Benzinmotoren aus. Sowohl der 3.0 Liter V6 mit 250 kW (340 PS) und 280 kW (380 PS) als auch der 5.0 Liter V8 mit 405 kW (550 PS) und (im SVR) 423 kW (575 PS) verquicken dank Kompressoraufladung hohe Literleistungen mit hoher Effizienz.

Dem F-TYPE S vorbehalten ist die 280 kW (380 PS) starke Version des 3.0 Liter V6. Mit dem vielfach ausgezeichneten 5.0 Liter V8 teilt sich der V6 Schlüsseltechnologien wie die strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung (150 bar), die variable Ventilsteuerung und das Aluminium-Layout. Der hochsteife wie leichte Motorblock mit eingegossenen Stahlzylindern und gekreuzten Lagerschalen reduziert Laufgeräusche und Vibrationen auf ein Minimum.

Die Vierventil-Zylinderköpfe sind aus recyceltem Aluminium gefertigt. Dank variabler Ventilsteuerung (DIVCT) werden die vier Nockenwellen nicht mehr analog zum Öldruck, sondern über das positive und negative Drehmoment gesteuert, das beim Öffnen und



Schließen der Ein- und Auslassventile entsteht. Die DIVCT-Einheiten reagieren mit bis zu 150 Grad pro Sekunde etwa dreimal so schnell wie konventionelle Verstellglieder.

Direkteinspritzung und Twin Vortex-Kompressor

Der kühlende Effekt der Direkteinspritzung und optimal platzierte Zündkerzen gestatteten die Anhebung des Verdichtungsverhältnisses von 9,5:1 (im V8 Kompressor) auf 10,5:1, was den V6 Kompressormotor zu mehr Sparsamkeit erzieht.

Im „V“-Ausschnitt des Triebwerks haben die Jaguar Ingenieure einen Twin-Vortex-Kompressor (TVS) der jüngsten Generation platziert. Der Einsatz eines Kompressors vermeidet Pumpverluste als Folge des bei großvolumigen Motoren mit Abgasturbolader auftretenden Gegendrucks. Der mechanische Roots-Lader ist noch kompakter als sein Gegenstück im V8. An ihn angeschlossen ist ein wassergekühlter Ladeluftkühler, der die verdichtete Luft zugunsten maximaler Effizienz und Kraftentfaltung herunterkühlt. Die Motormanagement-Software von Bosch regelt die Ladedrucksteuerung um 20 Prozent effizienter als die frühere Anlage.

In beiden Leistungsstufen zeichnen den 3.0 Liter V6 Kompressor die gleichen Kerntugenden aus: Leistungsentfaltung im Stil weitaus größerer Motoren bei zugleich moderatem Verbrauch und niedrigen Abgasemissionen. Mit 127 PS pro Liter erledigt der F-TYPE S den Zwischensprint von 80 auf 120 km/h in nur 3,1 Sekunden; ein ebenso beeindruckender Wert wie die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,9 Sekunden (mit Automatik, 5,1 Sekunden mit Automatik und Allradantrieb) und die elektronisch auf 275 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit. Das 250 kW (340 PS) starke Pendant gibt sich mit 5,3 Sekunden (mit Schaltgetriebe 5,7 Sekunden) und 260 km/h kaum weniger temperamentvoll. Bei den CO₂-Emissionen unterbietet der Basis-V6 in Automatik-Ausgabe mit 199 g/km erstmals die 200-Gramm-Marke. Die entsprechende S-Variante steht ihm mit 203 g/km CO₂ kaum nach.

Der F-TYPE R wird von einer aufgeladenen Version des legendären Jaguar 5.0 Liter V8 angetrieben. Sie leistet 405 kW (550 PS) bei einem maximalen Drehmoment von 680 Nm und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h sowie eine fulminante Beschleunigung von 4,2 (mit AWD: 4,1) Sekunden von 0-100 km/h. Im Gegenzug begnügt



sich der F-TYPE R mit CO₂-Emissionen von 255 g/km (mit AWD: 269 g/km).

Der neue und serienmäßig mit Allradantrieb ausgelieferte F-TYPE SVR profitiert von einem nochmals leistungsgesteigerten 5.0 Liter V8. Analog zum radikal offenen und in limitierter Stückzahl gebauten Jaguar F-TYPE Project 7 kitzelten die Motorentechniker nochmals 25 Zusatz-PS aus dem Voll-Alu-Motor, was 423 kW (575 PS) bei einem zugleich von 680 auf 700 Nm angehobenen Drehmoment-Gipfel ausmacht. Als Folge schrumpft beim F-TYPE SVR die Zeit für den Sprint von 0 auf 100 km/h auf nur noch 3,7 Sekunden zusammen. Das Coupé bringt es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 322, das Cabriolet auf 314 km/h.

Um dem Motor ausreichend Kühlluft zuzuführen und damit auch die Effizienz des Triebwerks zu verbessern, erhielt der F-TYPE SVR größere Lufteinlässe an der Frontschürze, neu gestaltete Lüftungsschlitze auf der Motorhaube und modifizierte Ladeluftkühler. Ein neuer Abgasstrang aus Titan und Inconel hält problemlos höhere Temperaturen aus, reduziert den Abgasgegendruck und spart auch noch 16 Kilogramm an Gewicht. Im Vergleich zur Edelstahl-Anlage des F-TYPE R konnte Jaguar dank der hitzebeständigen Eigenschaften von Inconel die Wandstärken um die Hälfte auf nur noch 0,6 Millimeter reduzieren.

Die Leistungssteigerung geht im Übrigen nicht auf Kosten des Verbrauchs und der CO₂-Emissionen: Beide Werte – 11,3 Liter/100 km und 269 g/km – bleiben im Vergleich zum F-TYPE R AWD identisch.

Aktives Auspuffsystem

Schon der F-TYPE S als auch der F-TYPE R sind ab Werk mit einem aktiven Auspuffsystem ausgestattet (für das 340 PS-Modell ist es optional im Angebot). Die Anlage führt das akustische Erlebnis an Bord eines Jaguar F-TYPE zu neuen Höhen. Über eine Reihe elektronisch gesteuerter Bypass-Ventile im hinteren Teil des Auspuffstrangs wird die Soundwiedergabe bei zügiger Beschleunigung deutlich sportlicher. Kann der Motor doch dann auf direktem statt verschlungenem Weg frei ausatmen.

In über 85 verschiedenen Stufen haben die Jaguar Akustikingenieure das System feingetunt, ehe sie das angestrebte satte Timbre erreichten. Es schwillt beim Erreichen der



Gipfelregionen des Drehzahlbandes zu einem prickelnden Crescendo an, das entweder über eine optionale Sound-Taste (beim F-TYPE S optional, bei F-TYPE R und SVR Serie) oder via Jaguar Drive Controller und Auswahl des Dynamik Modus auch auf Dauerbetrieb geschaltet werden kann. Im Dynamik-Modus werden dann auch das Ansprechverhalten der Drosselklappe, des Getriebes, der Lenkung und der Fahrwerkssysteme auf „scharf“ gestellt.

Zur Abrundung des Sounderlebnisses hat Jaguar zusätzlich ein Rückkoppelungssystem entwickelt, das den Insassen zusätzlich „Musik“ aus dem Ansaugkrümmer zu Ohren bringt. Dies ist besonders beeindruckend in Kombination mit dem leichten Wimmern des nach voller Drehzahl strebenden Kompressors.

Achtstufen-Quickshift-Automatikgetriebe

Dank der eng abgestuften Achtgang-Quickshift-Automatik kann der Fahrer eines Jaguar F-TYPE das Potenzial der Motoren über den gesamten Drehzahlbereich voll ausnutzen und sicherstellen, dass das Triebwerk nach jedem Gangwechsel weiter im optimalen Leistungsspektrum bleibt. Die Automatik von ZF überzeugt durch eine sauber austarierte Balance zwischen sanften Schaltwechseln, hoher Wirtschaftlichkeit und Kontrolle durch den Fahrer. Für den Einsatz im Jaguar F-TYPE wurde sie von den hauseigenen Ingenieuren mit Blick auf eine möglichst spontane Beschleunigung nochmals feinabgestimmt. Eine Überbrückungskupplung trennt beim Wechsel in den zweiten Gang den Drehmomentwandler ab - was eine direkte mechanische Verbindung zwischen Motor und Antriebsrädern herstellt.

Auch die Gangwechsel selbst hat Jaguar optimiert: in Form besonders kurzer Schaltwege - daher der Name Quickshift - und ultrakurzer Schaltzeiten. Erreicht wurde dies auch durch eine kurze und zeitlich präzise bestimmte Rücknahme des Drehmoments. Dabei wird die Trägheit des Motors ausgenutzt, um den Gangwechsel besonders kurz und flüssig zu gestalten sowie ein positives Beschleunigungsgefühl zu erzeugen.

Die Betriebsparameter des adaptiv arbeitenden Getriebes werden durch 25 verschiedene Kennfelder bestimmt. Die Kraftübertragung erkennt genau den gerade eingeschlagenen Fahrstil - durch Messung der Beschleunigungs- und Bremskräfte, der Kurvenkräfte, der



Stellungen von Drosselklappe und Bremspedal, des Fahrbahnwiderstandes und der Zahl der Kickdown-Abrufe. Sogar Bergauf- und Bergabfahrten bleiben nicht verborgen.

Ist der Jaguar F-TYPE zügig unterwegs, wird der jeweilige Gang höher ausgedreht und entsprechend später in die nächste Stufe gewechselt. Beim Herunterschalten führt das System automatisch ein kurzes Zwischengasmanöver aus, um die Drehzahl optimal anzugleichen. Diese Funktion gestattet auch das sehr schnelle und mehrfache Herunterschalten während starker Bremsmanöver.

Beim Durchfahren einer Kurve hält die Automatik die Übersetzung bei, um den passenden Gang am Kurvenausgang bereit zu haben. Schließlich erkennt sie an schnellen Wechseln der Drosselklappenstellung, wenn der Fahrer eine Reihe von zügigen Überholmanövern ausführt. Anstatt hochzuschalten, behält der Automat dann in Vorbereitung auf ein mögliches weiteres Beschleunigen zunächst einen niedrigeren Gang bei.

Entweder über Schaltwippen am Lenkrad oder den griffgünstig auf der Tunnelkonsole platzierten „SportShift“-Wählhebel lässt sich das Getriebe jederzeit auch manuell steuern. Beim Verschieben des Hebels in die linke Gasse wird der manuelle Modus aktiviert, durch das Schieben nach vorne wird runter, durch kurzes Ziehen hochgeschaltet. Auch im Dynamic Modus können die Gänge manuell geschaltet werden; das Getriebe wechselt nur dann automatisch in einen niedrigeren Gang, wenn ein Abwürgen des Motors droht. Zugleich schaltet das Getriebe im Dynamic Modus auch nicht automatisch hoch.

Dynamische Launch Control Funktion

Ein weiteres spannendes und exklusiv für den Jaguar F-TYPE S und die British Design Edition erhältliches Feature ist der Dynamic-Launch-Modus. Dazu muss der Fahrer bei stillstehendem Fahrzeug Brems- und Gaspedal gleichzeitig treten, bis die Launch Control Drehzahl aufgebaut ist und im Instrumententräger die Information „Dynamic Launch Ready“ erscheint. Nun nur noch die Bremse lösen und das Gaspedal entschlossen durchtreten, damit der F-TYPE noch schneller beschleunigt.



Handschaltgetriebe

Jaguars Achtstufen-Quickshift-Automatikgetriebe gilt in punkto Schaltschnelligkeit und -komfort zwar noch immer als Gradmesser. Doch für eine eingeschworene und weltweite Gruppe von Enthusiasten ist ein Handschaltgetriebe für ein wirklich authentisches Sportwagen-Erlebnis weiterhin unverzichtbar.

Um diesem Wunsch nachzukommen, haben die Jaguar Ingenieure eine hocheffiziente Sechsgang-Box in den Aluminium-Leichtbaukörper des F-TYPE integriert. Exklusiv für die heckgetriebenen V6 mit 250 kW (340 PS) und 280 kW (380 PS).

Leicht, kompakt, effizient

Wie schon die sequentielle Quickshift-Automatik wurde auch das für den F-TYPE vorgesehene Handschaltgetriebe in Zusammenarbeit mit ZF entwickelt. Das kompakte Aggregat punktet mit einem leichten Gehäuse aus Aluminium und einer innovativen Semi-Trockensumpfschmierung zur Verbesserung der Effizienz.

Anders als bei herkömmlichen Schmiersystemen nutzt das Getriebe des F-TYPE eine kompakte, von der Vorgelegewelle angetriebene Pumpe, um Öl auf die Zahnräder, die Lager und die Synchronringe zu sprühen. Dank des Prinzips, Schmierung nur dort herzustellen, wo sie auch wirklich benötigt wird, kommt ein die Schleppverluste reduzierendes Öl mit niedriger Viskosität zum Einsatz. Insgesamt kommt das ZF-Handschaltgetriebe mit nur 1,2 Litern Öl aus – was Gewicht spart und den benötigten Bauraum reduziert.

Ein Zweimassenschwungrad sorgt für einen bestmöglichen vibrationsarmen Betrieb, während die in punkto Rollträgheit optimierte Einscheiben-Trockenkupplung die aufzubringenden Schaltkräfte senkt.

Positive, präzise und perfekt ausgewogene Gangwechsel

Der Schaltmechanismus des Getriebes schafft eine fast innige Verbindung zwischen Fahrer und Getriebe. Er verbindet ultrakurze und klar definierte Schaltwege mit dem von Jaguar Kunden erwarteten Komfort. Bis hin zum Schaltknauf wurden Teile so ausgefeilt, dass jeder vom Fahrer getätigte Gangwechsel perfekt abläuft.



Das im F-TYPE installierte Gestänge sichert die direkteste Verbindung zwischen Schaltknüppel und Schaltgabeln. Jede Montagebuchse wurde sorgfältig abgestimmt, um so die perfekte Balance zwischen einem angenehmen und zugleich vibrationsarmen Schaltgefühl zu erzeugen. Die Optimierung der Rastenkonturen führt zu geschmeidigen und präzisen Gangwechseln, ohne die hohen Kraftspitzen beim Gangeinlegen. Schaltwege von lediglich 45 Millimetern sichern schnelle und präzise Schaltmanöver.

In ausführlichen Testreihen ermittelte Jaguar die – sowohl für den Einsatz auf der Straße als auch auf der Rennstrecke – grifffreundlichste Position des Schalthebels. Die Liebe zum Detail ging sogar noch weiter: Denn eine für die Modelle mit Handschaltgetriebe eigens neu geformte Mittelarmlehne erleichtert die störungsfreie Bewegung des Handgelenks, des Ellbogens und der Schulter. Darüber hinaus wurden Brems- und Kupplungspedal im Fußraum so angeordnet, dass sich die Gänge mit der unter Sportfahrern beliebten „Spitze-Hacke“-Technik wechseln lassen.

Jaguar F-TYPE – der Allradantrieb

Unter Nutzung der großen Erfahrung von Jaguar Land Rover in der Entwicklung von Allradantrieben avanciert der F-TYPE mit Allradtrieb nun zum komplettesten und kompetentesten Sportwagen in der Geschichte des Unternehmens.

Aufbauend auf den bereits gesammelten Erfahrungen mit den AWD-Varianten der Baureihen XF und XJ übernimmt der F-TYPE AWD viele Technikbausteine der Limousinen. Zugleich profitiert er von der bereits nächsten Generation hochmoderner Regelsysteme. Und während Jaguar beim XF und XJ den Focus auf optimale Traktion legte, hieß das Ziel beim F-TYPE ultimative Performance und Dynamik unter allen Bedingungen.

Der AWD Antriebsstrang kommt in Verbindung mit dem 280 kW (380 PS) starken F-TYPE S Coupé und Cabriolet, den R-Varianten von Coupé und Cabriolet mit 405 kW (550 PS) und – bereits ab Werk – dem neuen SVR. Immer zugleich in Kombination mit der Achtstufen-Quickshift-Automatik.



Die von Jaguar definierte Entwicklungsphilosophie des AWD-Antriebs war eindeutig: Beibehaltung des agilen und präzisen Heckantriebscharakters des F-TYPE, erweitert um den zusätzlichen Traktions- und Handling-Bonus der „Torque on demand“-Funktion.

Unter normalen Fahrbedingungen gelangen 100 Prozent des Drehmoments an die Hinterräder. Nur falls nötig, schickt die im Verteilergetriebe untergebrachte und elektromechanisch betätigte Mehrscheiben-Lamellenkupplung zusätzlich bis zu 50 Prozent der Kraft auf die Vorderachse – ein sanfter und für den Fahrer unmerkbar ablaufender Vorgang.

Alles unter Kontrolle: Intelligent Driveline Dynamics

Um das maximale Potential des Allradantriebs zu erschließen, kommt die Funktion Intelligent Driveline Dynamics (IDD) zum Zug. Dieses hochentwickelte und komplett im Hause Jaguar entwickelte Regelsystem managt die Kommunikation zwischen Allradantrieb, DSC (Dynamic Stability Control) und dem elektronisch gesteuerten aktiven Differential (EAD) der R/SVR-Modelle oder dem mechanischen Sperrdifferential im S-Modell. Das Torque Vectoring (Serie in F-TYPE R, SVR und British Design Edition, optional für F-TPE und F-TYPE S) wird ebenfalls in die Regelstrategie integriert – es reduziert durch kontrollierte Bremseingriffe das fahrspaßmindernde Untersteuern.

Die Algorithmen innerhalb des IDD-Steuergeräts messen kontinuierlich die Reibwerte der Fahrbahn. Das Steuergerät verarbeitet die Gierratenwerte, den Lenkwinkel, die Raddrehzahlen sowie die von Längs- und Querbeschleunigungssensoren gelieferten Daten. Ebenfalls berücksichtigt wird, ob der Fahrer den sportlichen Modus „Driving Dynamics“ gewählt hat.

Nur eine solch detaillierte Überwachung der aktiven Funktionen des Antriebsstrangs ermöglicht eine optimale Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse sowie den beiden Antriebsrädern. Das Ergebnis: Ein Plus an Agilität und Lenkpräzision sowie ein weiter gesteigertes Sicherheitsgefühl für den Fahrer.



Der freut sich beim schnellen Fahren auf der Ideallinie über die Fähigkeiten des Systems: Eingangs einer Kurve hält das auch für Modelle mit Heckantrieb lieferbare Torque Vectoring den Jaguar F-TYPE durch leichtes und selektives Abbremsen der kurveninneren Räder davon ab, mit den Vorderrädern zum Kurvenaußenrand zu schieben (Untersteuern). Im Umkehrschluss wird Drehmoment auf die Vorderachse geschickt, falls sich ein Übersteuern anbahnt und das Heck stabilisiert werden will. Unter dem Strich ergeben sich so höhere Kurveneingangsgeschwindigkeiten; zugleich kann der Fahrer vor dem Kurvenausgang früher und forciert wieder aufs Gas gehen.

Ein weiterer Vorteil gegenüber einem Modell mit Heckantrieb liegt in der größeren Differenzierung zwischen den Fahrmodi Normal, Dynamic und Regen/Eis/Schnee – speziell bei ausgeschaltetem DSC.

Beispiel Regen/Eis/Schnee-Programm: Anders als im Normal-Modus stellt die Steuersoftware des IDD hier eine eindeutige Allrad-Kraftverteilung her; im Dynamic-Programm hingegen dominiert der Heckantriebscharakter. Und da das System kontinuierlich die Reibbeiwerte der Fahrbahn erfasst, wählt das IDD für alle Bedingungen die jeweils geeignetste Kalibrierung.

Rein optisch unterscheiden sich die AWD-Varianten des Jaguar F-TYPE nur in Nuancen von ihren zweiradgetriebenen Schwestermodellen. Neben diskreten Emblemen fällt vor allem der stärker gewölbte Power-Dom der Motorhaube ins Auge. Auf beiden Seiten befinden sich zusätzlich neue Lufteinlässe: Sie sind stärker auseinander und weiter vorn angebracht als bei den 2WD-Modellen und sorgen für einen noch größeren Kühleffekt.

Dank der cleveren Integration der zusätzlichen Komponenten rollen auch die AWD-Versionen des Jaguar F-TYPE mit einer ausgezeichneten Gewichtsverteilung auf die Straße. Im Vergleich zu den Modellen mit Heckantrieb verlagerte sich das Gewicht nur um 1,2 Prozent nach vorn.

F-TYPE – Fahrwerk, Lenkung und Bremsen

Die Aluminium-Plattform des Jaguar F-TYPE war für die Fahrwerkstechniker eine ideale



Ausgangsbasis. Eine Basis, um dem Fahrzeug jene Verzahnung mit der Straße sowie jene Agilität und jenes sinnliche Fahrerlebnis anzuerziehen, das Kunden von einem Jaguar Sportwagen erwarten. Jede Rückmeldung - sei es von der Lenkung, vom Getriebe, vom Gaspedal oder von den Bremsen und Aufhängungen - wurde im Sinne einer maximalen Verbundenheit zwischen Mensch und Maschine perfektioniert.

Die neuen, im Rohbau des Jaguar F-TYPE verwendeten Strukturteile aus Aluminium tragen zur erhöhten Steifigkeit des Aufbaus maßgeblich bei. Grundsätzlich gilt: Je steifer die Grundstruktur, desto größer die Möglichkeiten, die für die Auslegung des Fahrwerks definierten Ziele tatsächlich zu erreichen.

Im Vergleich zum bereits sehr verwindungssteifen Jaguar XKR-S trumpft der neue F-TYPE mit einer nochmals zehn Prozent höheren Torsionssteifigkeit auf. Mit Hilfe von CAE-Programmen (Computer Aided Engineering) nahm die Quersteifigkeit an Schlüsselzonen wie den Aufhängungspunkten der Vorderradaufhängung sogar um 30 Prozent zu. Die Wahl von doppelten Querlenkern an Vorder- und Hinterachse trägt zusammen mit einem Radstand von 2.622 Millimetern sowie Spurweiten von 1.597 Millimetern (vorn) und 1.649 Millimetern (hinten) ihren Teil zum fahrspaßorientierten Fahrwerkskonzept bei. Genauso wie die knappen vorderen und hinteren Karosserieüberhänge sowie die Konzentration der Massen nahe am Fahrzeugschwerpunkt. Durch die Reduzierung des Massenträgheitsmoments ist das Fahrzeug eher geneigt, spontan und willig einzulenken.

Wie gründlich die Ingenieure das Ziel einer möglichst ausgeglichenen Gewichtsverteilung verfolgten, zeigt ein Beispiel ganz besonders: Neben der Batterie wurde auch der Behälter für das Scheibenwischwasser statt unter der Motorhaube im Kofferraum verstaut.

Der vordere Hilfsrahmen aus Aluminium reduziert das Gewicht auf der Vorderachse und hilft der Lenkung, ihrer Aufgabe als wichtigstes Bindeglied zwischen Fahrzeug und Fahrer optimal nachzukommen. Steifere und ebenfalls aus Aluminium gefertigte Lenkhebel bewirken eindeutige Rückmeldungen von der Straße und ein akkurates Ansprechverhalten.



Beim neuen Topmodell SVR sorgen ein dickerer hinterer Querstabilisator, neu abgestimmte Ventile für das adaptive Dämpfersystem und eine neu kalibrierte Steuersoftware als Herzstück von Adaptive Dynamics für einen optimierten Langsam- und Schnellfahrkomfort.

Auch der hintere Achsschenkel ist komplett neu. Nun als gewichtsoptimiertes Teil aus Alu-Druckguss ausgeführt, steigert er die Sturz- und Spurkonstanz um 37 beziehungsweise 41 Prozent. Zur Reduzierung von Untersteuertendenzen haben die SVO-Techniker darüber hinaus den Durchmesser des vorderen Stabilisators leicht reduziert. Zugleich wurden die Kennfelder des Torque Vectoring Systems in diesem Sinne angepasst.

Schon F-TYPE S und F-TYPE R sind serienmäßig mit dem adaptiven und stufenlos regelnden Dämpfersystem Adaptive Dynamics ausgestattet. Mit drei primären Regelkreisen überwacht es das Gieren, Nicken und Rollen der Karosserie. Allein 100 Mal in der Sekunde werden die Vertikal-, Wank- und Kippbewegungen kontrolliert. Darüber hinaus misst das System 500 Mal pro Sekunde die Lenkimpulse, um die Dämpferraten und die Radfederwege zur Optimierung der Stabilität und Agilität blitzschnell neu anzupassen.

Im per Knopfdruck abrufbaren Dynamic Modus wird die sportliche Seele des Jaguar F-TYPE besonders geweckt. Gaspedalbewegungen werden unmittelbarer umgesetzt, die Servounterstützung der Lenkung leicht zurückgenommen, Gangwechsel schneller und erst in höheren Drehzahlbereichen ausgeführt sowie das Fahrwerk zugunsten eines noch sportlicheren Set-ups straffer eingestellt. Sogar die dynamische Stabilitätskontrolle DSC (Dynamic Safety Control) interveniert bei leichtem Schlupf der Antriebsräder später als normal - und bereitet dem geübten Sportfahrer in der Stellung Trac-DSC sogar noch eine Zusatzportion Freude. Arbeitet die Automatik im manuellen Modus, verhindert das Dynamic-Programm zudem ein automatisches Hochschalten.

Als weiteres Bonbon eröffnet das konfigurierbare Dynamik Programm die Einblendung spezieller Informationen auf dem zentralen Touchscreen-Display. Wie eine Stoppuhr - die auch Zwischenzeiten misst - Angaben zur Gaspedalstellung und zu den Verzögerungskräften oder den in Kurven aufgebauten G-Kräften.



Die „schnellste“ Zahnstangenlenkung in der Geschichte der Jaguar Sportwagen

Jaguar setzte bei seinen Sportwagen lange Zeit auf hydraulische Servolenkungen – lieferten sie doch die natürlichste und intuitivste Form der Lenkunterstützung. Im Zuge der Entwicklung des neuen XE machten sich die Ingenieure erstmals die Vorteile einer elektromechanischen Servolenkung (EPAS) zunutze. Die da heißen: Weitaus größere Möglichkeiten zu Feineinstellungen und höhere Energieeffizienz. Auch die Tests im Sportwagen F-TYPE überzeugten das Fahrwerksteam recht bald. Es wurde offensichtlich, dass die Vorteile einer modernen elektromechanischen Lenkung die früheren Nachteile – wie das als zu künstlich empfundene Lenkgefühl – bei weitem aufwiegen. Auch die Zuverlässigkeit war gewährleistet.

Hochmoderne Kontroll-Algorithmen stellen sicher, dass die Lenkung des Jaguar F-TYPE absolut frei von synthetischen Lenkeinflüssen ist. Die intelligente Software gleicht sogar Änderungen der Umgebungstemperatur aus und garantiert so eine absolut gleichbleibende Rückmeldung ins Lenkrad.

Auch die Hardware trägt zu den Verbesserungen bei: Dank einer torsionssteiferen Lenksäulen-Zwischenwelle verbessert sich die Mittenzentrierung der Lenkung.

Im Gegensatz zu hydraulischen Systemen, die von der ersten Kurbelwellenumdrehung an dem Motor Kraft entziehen, braucht die EPAS nur dann Leistung, wenn das Lenkrad mehr oder weniger stark eingeschlagen wird. Als Konsequenz sinken die CO₂ Emissionen im kombinierten EU-Zyklus um 4 g/km. Auch dank dieser energiesparenden Lösung unterbietet die 250 kW (340 PS) starke F-TYPE Versionen mit Quickshift-Automatik als erster Jaguar Sportwagen wie erwähnt die Marke von 200 g/km CO₂.

Bremsen und Felgen

Standfeste Hochleistungsbremssysteme bürgen im F-TYPE auch bei betont sportlicher Fahrweise für verlässliche Verzögerung. Sie packen Jaguar typisch entschlossen zu und liefern zugleich jenes Feedback, das eine genaue Dosierung erst möglich macht.

Die Sportbremsanlage im Jaguar F-TYPE stützt sich auf 354 Millimeter große vordere und



325 Millimeter große hintere Scheibenbremsen mit jeweils silbern lackierten Bremssätteln. Der F-TYPE S kommt in den Genuss einer Hochleistungsbremsanlage mit auf 380 Millimeter vergrößerten vorderen Scheiben sowie schwarz oder rot gehaltenen Sätteln.

Die Super-Hochleistungsbremsanlagen im F-TYPE R und SVR warten sogar mit den größten aktuell in einem Serien-Jaguar verbauten Scheibenbremsen auf: Die vorderen Einheiten haben ebenfalls einen Durchmesser von 380 Millimetern, die hinteren dagegen sind mit 376 Millimetern fast identisch groß.

Auf Wunsch rüstet Jaguar den F-TYPE SVR mit den besonders leistungsstarken und 21 Kilogramm leichteren Karbon-Keramik-Bremsen (CCM) aus. Ergänzt um noch größere Scheiben (398 mm vorn, 380 mm hinten) und Monobloc-Bremssättel mit sechs beziehungsweise vier Kolben erzielen sie extrem kurze Bremswege und sind selbst bei starker Beanspruchung immun gegen Fading. Ein Vorfüllsystem garantiert nach jedem Bremsvorgang ein konstantes Pedalgefühl.

Die speziell für den F-TYPE SVR entwickelten Reifen vom Typ Pirelli P ZERO im Format 265/35/ZR20 und 305/30/ZR20 schaffen den Spagat zwischen höchstem Grip-Faktor und harmonischem Abrollkomfort. Dank geschmiedeter Leichtmetallfelgen in den Größen 9 bis 11 J ergeben sich pro Fahrzeug Gewichtseinsparungen von 13,8 Kilogramm. Zugleich fördert das offene Speichendesign eine effiziente Bremsenkühlung.

Exklusiv hat Jaguar für den F-TYPE SVR Coriolis Felgen in einem satinierten technischen Grau oder glänzend Schwarz im Programm. Mit CCM-Bremsen bestückte Autos stehen auf Maelstrom Felgen mit einem polierten Finish in Satin Black. AWD V6-Modelle zeichnen sich durch 19“ Leichtmetallfelgen im Design „Volution“ aus – alternativ in einem Silber-Finish oder einem diamantgedrehten dunklen Grau gehalten. R-TYPE Modelle stehen ab Werk auf bereits 20 Zoll großen Rädern, F-TYPE und F-TYPE S werden serienmäßig mit 18 beziehungsweise 19 Zöllern ausgeliefert.



Fahrerassistenzsysteme

Optional für alle Jaguar F-TYPE-Modelle bietet Jaguar ein Tote-Winkel-Warnsystem ohne oder mit Annäherungssensor (CVS) und seitlicher Rückfahrüberwachung an. Eine Rückfahrkamera sowie vordere und hintere Parksensoren sind bei den Modellen SVR und British Design Edition ab Werk installiert und für die übrigen Modelle optional zu bestellen.

Neben Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer verringert eine automatisch gesteuerte und energieabsorbierende Motorhaube das Verletzungsrisiko von Fußgängern.

Jaguar F-TYPE – Infotainment und Connectivity

Im Jaguar F-TYPE sind die Insassen und speziell der Fahrer in vielfacher Hinsicht immer mit der Außenwelt „connected“. Genauso wie das Fahrwerk und die Antriebe auf unmittelbare – und vom Fahrer erwartete – Reaktionen ausgelegt sind, wurden auch die Infotainment-Systeme so intuitiv wie möglich gestaltet.

Zwei Systeme stehen zur Wahl: InControl Touch oder als Highlight und optional In Control Touch Plus mit einem Festplatten-Navigationssystem. In beiden Fällen werden sie ergänzt um einen 8 Zoll großen kapazitiven Touchscreen inklusive neuer Jaguar Benutzeroberfläche.

Hochauflösende Grafiken erlauben schnellen und einfachen Zugriff, ergänzt um intuitive und vom Smartphone bekannte Gestensteuerungen wie das „Wischen“ durch Musik-Alben, das „Durchblättern“ von Seiten oder das „Scrollen“ durch Menüs und Karten.

Die Eingabe von Navigationsdaten erfolgt im Vergleich zum Vorgängermodell nun ebenso schneller wie die Berechnung der Route. Hochscharfe 3D-Darstellungen von Kreuzungen, Stadtlandschaften und selbst Randzonen helfen, dass der Fahrer seine Augen die meiste Zeit auf der Straße halten kann. Das System eignet sich auch zur Aufzeichnung von Details zur Reise – wie der zurückgelegten Fahrzeit und Distanz, des Benzinverbrauchs und der Durchschnittsgeschwindigkeit. Aber auch eine GPS-Karte der Route ist abrufbar.



Ein weiteres Feature, das unnötige Ablenkung während der Fahrt vermeidet, ist die automatische Ansage („text-to-voice“) neu eingehender SMS. (Nur) im Stand kann der Touchscreen auch zum Versenden eigener Nachrichten genutzt werden; und für den besonderen Komfort gibt es eine Auswahl vorgegebener Formulierungen.

Jaguar InControl Apps zur Koppelung mit mobilen Apple und Android-Geräten

Die Funktion Jaguar InControl Apps eröffnet Bedienern via Touchscreen drahtlosen Zugang zu verschiedenen Smartphone Apps. Zugleich erfolgt über eine USB-Schnittstelle die Koppelung mit mobilen Apple und Android Geräten.

Die Jaguar InControl Remote Technologien sollen die Sicherheit und den Bedienkomfort erhöhen sowie den Insassen ein „gutes“ Gefühl vermitteln. Sollte der Ernstfall eintreten und das Fahrzeug in eine Kollision mit Aktivierung der Airbags verwickelt werden, sorgt das im F-TYPE integrierte Telematik-Modul für eine automatische Alarmierung der Notfalldienste sowie eine exakte Standortangabe des Fahrzeugs. Diese Funktion kann jederzeit auch manuell durch das Drücken einer SOS-Taste ausgelöst werden.

Im unwahrscheinlichen Fall einer Panne können F-TYPE-Besitzer entweder durch einen Knopfdruck im Auto oder über die in ihrem Smartphone gespeicherte App InControl Remote die erweiterte Jaguar Assistance verständigen. In beiden Fällen werden unmittelbar die Position des Fahrzeugs sowie seine wichtigsten Daten übermittelt.

InControl Remote App nun auch kompatibel mit Apple Watch

Die serienmäßige InControl Remote Premium App erlaubt es dem Fahrer, auf völlig neue Art mit seinem F-TYPE zu interagieren. Smartphone User können sich über diese Funktion mit ihrem Fahrzeug verbinden und aus der Ferne abfragen, wie viele Liter Benzin noch im Tank sind, ob die Türen verriegelt sind oder die Alarmanlage ausgelöst wurde. Damit nicht genug: Mit der InControl Remote Premium App lässt sich der Jaguar – von überall auf der Welt – auf- oder zuschließen und die Alarmanlage deaktivieren, wenn diese versehentlich ausgelöst wurde. Eine „Hupe und Licht“-Funktion hilft in weitläufigen Parkhäusern oder auf überfüllten Stadtstraßen, das abgestellte Auto schneller wiederzufinden. Zugleich ist die InControl Remote App zum Modelljahr 2017 nun auch kompatibel mit einer Apple Watch. Die



Interaktion mit dem Jaguar – egal von wo aus auf der Welt – war noch nie so einfach.

InControl Secure verbessert die Diebstahlsicherung durch eine proaktive Überwachung des Fahrzeugs. Sollte der F-TYPE einmal gestohlen werden, kann der Ortungsdienst in Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden das Auto lokalisieren und bergen.

Jaguar Care: Service- und Garantiepaket

Mit „Jaguar Care“ macht das Unternehmen interessierten Kunden den Einstieg in die Jaguar-Welt so attraktiv und leicht wie nie zuvor. Käufer eines neuen Jaguar können dank einer serienmäßigen Dreijahres-Garantie sowie allen Inspektionen der ersten 36 Monate einen betont sorgenfreien Umgang mit ihrem neuen Fahrzeug pflegen – und dies ohne Kilometerbegrenzung. Sollte doch einmal ein technisches Problem auftreten, sorgt Jaguar europaweit drei Jahre lang mit der Mobilitätsgarantie für einen kostenlosen Pannendienst.

Jaguar Land Rover Versicherungsdienst

Zu den Serviceleistungen von Jaguar und Land Rover in Deutschland zählt auch ein eigener Versicherungsdienst. Neue Jaguar- und Land Rover-Modelle können direkt und unkompliziert bei den Vertragshändlern zu attraktiven Konditionen versichert werden. Der Jaguar F-TYPE erhält zu einer Flatrate von 229,- Euro monatlich einen kompletten Versicherungsschutz mit Haftpflicht, Teil- und Vollkasko – unabhängig von Schadenfreiheits- und Regionalklassen. Der Jaguar Land Rover Versicherungsdienst bietet außerdem sehr kundenfreundliche Entschädigungsregelungen und kann um weitere Produkte wie Schutzbrief, Insassenunfallversicherung, GAP-Versicherung oder Drei-Jahres-Wartungspaket, ergänzt werden.



Die Preise der F-TYPE-Varianten Modelljahr 2017:

F-TYPE Coupé mit 6-Gang-Schaltgetriebe	€ 65.400,-
F-TYPE Coupé mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 67.900,-
F-TYPE Cabriolet mit 6-Gang-Schaltgetriebe	€ 72.400,-
F-TYPE Cabriolet mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 74.900,-
F-TYPE S Coupé mit 6-Gang-Schaltgetriebe	€ 77.400,-
F-TYPE S Coupé mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 79.900,-
F-TYPE S Cabriolet mit 6-Gang-Schaltgetriebe	€ 84.400,-
F-TYPE S Cabriolet mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 86.900,-
F-TYPE S AWD Coupé mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 85.900,-
F-TYPE S AWD Cabriolet mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 92.900,-
F-TYPE S Coupé British Design Edition mit Automatik	€ 96.600,-
F-TYPE S Cabriolet British Design Edition mit Automatik	€ 103.600,-
F-TYPE S AWD Coupé British Design Edition mit AT	€ 102.600,-
F-TYPE S AWD Cabriolet British Design Edition mit AT	€ 109.600,-
F-TYPE R Cabriolet mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 114.200,-
F-TYPE R AWD Cabriolet mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 120.200,-
F-TYPE R Coupé mit 8-Gang-Automatikgetriebe	€ 107.200,-



F-TYPE R AWD Coupé mit 8-Gang-Automatikgetriebe €113.200,-

F-TYPE SVR Coupé mit 8-Gang-Automatikgetriebe € 138.400,-

F-TYPE SVR Cabriolet mit 8-Gang-Automatikgetriebe € 145.400,-

Unverbindliche Preisempfehlungen ab Lager Jaguar Deutschland

Weitere Informationen und Bilder zur redaktionellen Nutzung finden Sie unter:

<http://de.media.jaguar.com>

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Andrea Leitner-Garnell

Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 162

aleitner@jaguarlandrover.com

*F-TYPE „BRITISH DESIGN EDITION“ Coupé/Cabriolet 3.0 Liter V6 Kompressor 280 kW (380 PS) Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 11,7; außerorts: 6,5; kombiniert: 8,4; CO₂-Emission: 199 g/km)

F-TYPE Coupé/Cabriolet 3.0 Liter V6 Kompressor 250 kW (340 PS) Schaltgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 13,5; außerorts: 7,6; kombiniert: 9,8; CO₂-Emission: 234 g/km)



F-TYPE Coupé/Cabriolet 3.0 Liter V6 Kompressor 250 kW (340 PS) Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 12; außerorts: 6,6; kombiniert: 8,6; CO₂-Emission:
203 g/km)

F-TYPE S Coupé/Cabriolet 3.0 Liter V6 Kompressor 280 kW (380 PS) Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 13,5; außerorts: 7,6; kombiniert: 9,8; CO₂-Emission:
234 g/km)

F-TYPE S AWD Coupé/Cabriolet 3.0 Liter V6 Kompressor 280 kW (380 PS) Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 12,4; außerorts: 6,9; kombiniert: 8,9; CO₂-Emission:
211 g/km)

F-TYPE R Coupé/Cabriolet 5.0 Liter V8 Kompressor 405 kW (550 PS) Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 15,3; außerorts: 8; kombiniert: 10,7; CO₂-Emission:
255 g/km)

F-TYPE R AWD Coupé/Cabriolet 5.0 Liter V8 Kompressor 405 kW (550 PS) Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 16,2; außerorts: 8,5; kombiniert: 11,3; CO₂-
Emission: 269 g/km)

F-TYPE SVR Coupé/Cabriolet 5.0 Liter V8 Kompressor 423 kW (575 PS) Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 16,2; außerorts: 8,5; kombiniert: 11,3; CO₂-
Emission: 269 g/km)

Verbrauchs- und Emissionswerte Jaguar F-PACE, F-TYPE, XE, XF, XJ, inklusive R-Modelle:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ):

Jaguar F-TYPE SVR AWD 5.0 Liter V8: 11,3 l/100km - Jaguar XE E-Performance: 3,8
l/100km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus:

Jaguar F-TYPE SVR AWD 5.0 Liter V8: 269 g/km - Jaguar XE E-Performance: 99 g/km



Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personalkraftwagen entnommen werden, der bei allen Jaguar und Land Rover Vertragspartnern und bei der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.