

F-TYPE: Charismatischer Jaguar Sportwagen bietet Fahrspaß in allen Facetten

AUF EINEN BLICK

- Zweisitziger Voll-Aluminium-Sportwagen als Coupé und Cabriolet
- Zum Modelljahr 2018 in je 16 Varianten erhältlich
- Neuer Vierzylinder-Twinturbo mit 221 kW (300 PS)* aus der modernen Ingenium-Benzinerbaureihe von Jaguar Land Rover
- Beschleunigung von 0-100 km/h in 5,7 Sekunden*; Höchstgeschwindigkeit 250 km/h*
- Verbrauchseinsparungen von über 16 Prozent gegenüber dem 250 kW (340 PS)* starkem V6; CO₂-Emissionen sinken auf 163 g/km*
- Drei unterschiedlich starke 3,0-Liter-V6 und zwei 5,0-Liter-V8, jeweils mit Kompressor-Aufladung
- 423 kW (575 PS)* starkes Top-Modell F-TYPE SVR von Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations ist stärkstes und schnellstes Jaguar Serienfahrzeug aller Zeiten
- Auf Wunsch mit Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsanlage
- LED-Scheinwerfer und vorderer Stoßfänger schärfen zum Modelljahr 2018 das Profil der Frontpartie
- Touch Pro Infotainment-System nun in jedem F-TYPE serienmäßig
- Versionen mit Allradantrieb (AWD) erweitern die dynamische Performance des F-TYPE unter allen Fahr- und Witterungsbedingungen
- Optionales Sechsgang-Schaltgetriebe für heckgetriebene V6 Kompressor-Varianten spendet besonders authentisches Fahrerlebnis
- Adaptives Dämpfersystem Adaptive Dynamics und Torque Vectoring steigern die Agilität in Kurven
- Touch Pro Infotainment-System der absoluten Spitzenklasse für Kopplung mit Apple und Android Smartphones sowie Apple Watch

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

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

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



Schwalbach, Juni 2017 – Jaguar hat die Palette seines 2013 zunächst als Cabriolet/Roadster und 2014 dann zusätzlich als Coupé eingeführten Sportwagens F-TYPE Jahr für Jahr immer weiter ausgeweitet. Zum Modelljahr 2018 umfasst das Angebot für den zweisitzigen Aluminium-Sportwagen nun insgesamt 32 Varianten - alle gemeinsam zu erkennen an einem speziell an der Frontpartie vorgenommenen Facelift. Die vom Geschäftsbereich Special Vehicle Operations (SVO) entwickelte Topversion F-TYPE SVR setzt 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 – nochmals 0,4 Sekunden schneller als der 405 kW (550 PS)* starke F-TYPE R. Das F-TYPE SVR Coupé bringt es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 322 km/h*, das Cabriolet auf 314 km/h*. Auch der F-TYPE R und das unlimitierte, aber nur für die Dauer eines Modelljahres verfügbare Sondermodell F-TYPE 400 SPORT erfüllen die Ansprüche gehobener Sportfahrer. Im Angebot sind weiterhin ein neues Vierzylinder-Twinturbo-Einstiegsmodell mit 221 kW (300 PS)* aus 2,0 Litern Hubraum sowie der 3,0-Liter-V6 Kompressor in drei Leistungsstufen. Neben dem Spitzen-Duo F-TYPE R*/SVR* bringen auch die Modelle mit optionalem Allradantrieb oder Sechsgang-Schaltgetriebe (für V6 mit Heckantrieb) die dynamischen Fähigkeiten des F-TYPE besonders konsequent auf den Asphalt.

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 zu einer sportwagenmäßigen Signatur ab. Der noch etwas breiter gezogene Grill ist leicht nach



vorne geneigt, um so auch im Stillstand eine Vorwärtsbewegung zu suggerieren. 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.

Zum Modelljahr 2018 spendierte Jaguar seinem charismatischen Sportwagen ein erstes Facelift. Die Form und Grafik des Kühlergrills blieb unverändert – und ist weiterhin ein Schlüsselement in der Design-DNA. Verstärkt konzentrierten sich die Designer dagegen auf die Gestaltung des Frontstoßfängers und dessen seitliche Lufteinlassöffnungen. Ziel war es, über leicht abweichende Details eine größere Differenzierung zwischen den einzelnen Modellen herzustellen.

Anstelle der bisherigen Öffnungen im doppelten Haifischkiemen-Look wurden große einteilige und damit kraftvoller wirkende Lufteinlässe samt rautenförmigem Gittereinsatz verwendet. In der neuen Variante F-TYPE R-DYNAMIC sind sie in glänzend Schwarz lackiert.

Zur Verdeutlichung seines 405 kW (550 PS)* starken V8-Kompressor-Motor* tragen die vergrößerten Einlassschächte des F-TYPE R* eine horizontale Strebe – was auch die Breite des Fahrzeugs zusätzlich betont. Das 423 kW (575 PS)* starke und als Coupé 322 km/h* schnelle Top-Modell F-TYPE SVR* erhält wiederum völlig eigenständige, auf maximale Durchströmung und optimale Aerodynamik zugeschnittene Lufteinlässe.

LED-Tagfahrlicht und Blinker in Doppelfunktion

Im Einstiegsmodell F-TYPE leuchten Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrleuchten die Fahrbahn aus. Optisch wie technologisch noch einen großen Schritt weiter gehen die ab der Ausstattung R-DYNAMIC serienmäßigen LED-Leuchteinheiten. Die Jaguar typische J-Blade Grafik für das Tagfahrlicht wurde beibehalten, fungiert in Doppelfunktion nun aber auch als Blinkerleuchte.

Zu den optischen Vorzügen des neuen LED-Lichts kommen handfeste Sicherheits- und Komfortgewinne: Dank Farbtemperaturen von 5.500 bis 6.000 K (Kelvin) spenden LED-Leuchten ein tagesähnliches Licht. Die natürlichere Ausleuchtung der Fahrbahn beugt



vorzeitiger Ermüdung des Fahrers vor und rückt potentiell gefährliche Objekte früher ins Blickfeld.

Eine adaptive Steuerung macht die zusätzlich an eine Ablendautomatik gekoppelten LED-Einheiten noch effektiver. Mit Hilfe entsprechender Sensoren können sie automatisch zwischen vier Modi wechseln: Stadt-, Land-, Autobahn- und Schlechtwetter-Modus.

Bei Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h stellt der City-Modus ein weitwinkliges Abblendlicht bereit – optimal für das frühe Erkennen von Fußgängern und Seitenstraßen. Bei starkem Regen schaltet sich ab 65 km/h das Schlecht-Wetter-Programm zu.

Beschleunigt der F-TYPE auf über 50 km/h, kommt der Überland-Modus zum Tragen – mit einem schmaleren, dafür aber weiter strahlenden Lichtkegel. Oberhalb von 90 km/h stellt der Autobahn-Modus dann eine noch umfangreichere Ausleuchtung der Fahrbahn her.

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

Die seitlichen Kühllöffnungen 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.

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 Kühlluft einlass 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

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 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 auf der Hinterachse. Zum guten Schluss führt die Linie bogenförmig nach unten und dann in einer ununterbrochenen Kurve rund um das elegante, tiefliegende Heck.

Damit nichts die ästhetische Form stört, ist der Heckspoiler des Jaguar F-TYPE im Ruhestand unsichtbar untergebracht. Erst ab einer Geschwindigkeit von knapp 100 km/h fährt er automatisch aus und senkt dann den Auftrieb um bis zu 120 Kilogramm. Unterhalb von 65 km/h verschwindet der Flügel dann wieder in der Versenkung. 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.

Zum Modelljahr 2018 erfuhren die Rückleuchten eine leichte Überarbeitung. Die an den ikonischen Jaguar E-Type erinnernde Grafik mit einer horizontalen und durch einen runden Einsatz unterbrochenen Linie wird nun durch dunkler getönte Linsen stärker akzentuiert.

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. Das neue Einstiegsmodell mit Vierzylinder-Twinturbo-Motor ist an einem mittig austretenden Einzelrohr zu erkennen. F-TYPE Modelle mit Sechszylinder-Power tragen an gleicher Stelle ein Doppelrohr-System, das eine Verbeugung vor historischen Jaguar Vorbildern darstellt. Es sind die bislang größten jemals an einem Jaguar verwendeten Endstücke und imponieren - weil aus einem Stück rostfreien Edelstahl gefertigt - mit einer durchgehend glänzenden Oberfläche. F-TYPE R und SVR halten mit vierflutig und außenliegenden Auspuffenden (je zwei rechts und links) dagegen. Eine anders geformte Heckschürze macht diesen Stellungswechsel möglich.

Topmodell SVR mit aktivem Heckspoiler

Das Topmodell F-TYPE SVR* erhält neben einem besonders effektiv wirkenden Diffusor einen aktiven Heckspoiler. Beim Coupé fährt er ab 113 km/h aus und bei einer Verlangsamung ab 80 km/h wieder ein. Beim SVR* Cabriolet erfolgt der gleiche Vorgang ab 97 beziehungsweise 64 km/h. Ist der Flügel ausgefahren, verringert er den c_w -Wert um 2,5 Prozent und den Auftrieb um 15 Prozent. Um die Höchstgeschwindigkeit erreichen zu können, wird der Flügel durch einen drei Sekunden langen Druck auf den Dynamic-Modus-Schalter eingefahren. In dieser Position verringert er den c_w -Wert um 7,5 Prozent und senkt den Auftrieb zusammen im Zusammenspiel mit dem Frontspoiler und anderen aerodynamischen Verbesserungen um 45 Prozent. Der ebene hintere Unterboden reduziert den Luftwiderstand weiter und lenkt zusammen mit dem Heckdiffusor den Luftstrom so, dass die Stabilität des F-TYPE SVR* auch bei hohem Tempo gewahrt bleibt.

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

Wer seinen Jaguar F-TYPE SVR zusätzlich zum Kohlefaser-Heckspoiler weiter aufwerten will, kann noch ein aus Kohlefaser gefertigtes Dach ordern. Das für alle F-TYPE Modelle erhältliche Teil wiegt lediglich 4,25 Kilogramm und ist damit nochmals 20 Prozent leichter als das serienmäßige Dach 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 Hightech-Material.

Für die F-TYPE Coupé-Modelle ist ebenfalls als Sonderausstattung ein vollverglastes Panoramadach erhältlich. Die Innenjalousie schirmt bis zu 99 Prozent des einfallenden Lichts ab und kann manuell geschlossen werden – so ist ein Höchstmaß an „Privacy“ gesichert.

In bester Cabriolet-Tradition entschied sich Jaguar beim F-TYPE für ein hochwertiges Stoffverdeck in vier verschiedenen Farben 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 vollautomatisch öffnen und auch genauso schnell wieder schließen. Die mehrschichtige Dachkonstruktion umfasst eine Thinsulate™ Beschichtung für optimale Wärme- und Geräuschkämmung.

*Thinsulate™ ist eine eingetragene Produktbezeichnung von 3M™

Interieur

Die Architektur der Kabine spiegelt die Rolle des Jaguar 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 Wählhebel 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. Feine Differenzen auch bei den Paneelen: Knurled Aluminium im F-TYPE, Delta Aluminium im R-DYNAMIC, schwarzes gebürstetes Aluminium im 400 SPORT, Linear Vee-Aluminium mit R-Emblem im F-TYPE R* und dunkles gebürstetes Aluminium im SVR*.

Ziffern des Drehzahlmessers sind größer als die des Tachos

Das Dreispeichen-Lederlenkrad trägt ab F-TYPE 400 SPORT (optional für F-TYPE und F-TYPE R-DYNAMIC) einen unten abgeflachten Kranz. Hinter dem Volant im Blickfeld: ein kompaktes Kombiinstrument mit für Jaguar klassischen Analog-Anzeigen. Als versteckter Hinweis auf das schlummernde Leistungspotenzial sind die Ziffern 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 Digital-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 sechsfach elektrische Lehnen- und Höhenverstellung. Die optionalen Performance-Sitze (Serie ab F-TYPE 400 SPORT) bieten dank stärker ausgeformter Seitenteile noch mehr Abstützung in schnell gefahrenen Kurven.

Bis zu 12-fach verstellbare Performance-Ledersitze

In der Kabine des F-TYPE SVR* warten maßgeschneiderte und bis zu 12-fach verstellbare Performance Sportsitze in schwarzem Jet Leder mit gestepptem Rautenmuster, Kontrastnähten und Micro-Kedern auf die Insassen. Die Kopfstützen ziert ein eingepprägtes SVR*-Logo. Besonders attraktiv sind optionale Leder-Sitzanlagen in Pimento 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.

Aber auch schon im F-TYPE 400 SPORT und F-TYPE R* sind die dort installierten Sitze 12-fach verstellbar. Neben komplett mit Leder bezogenen Sitzen sind auch Versionen in einer Leder/Velours-Kombination im Angebot.



Jaguar bietet den F-TYPE mit drei verschiedenen Audio-Systemen an - zwei davon kommen aus den Studios des führenden britischen Herstellers Meridian. Die Anlagen kommen mit zehn oder zwölf Lautsprechern und Leistungen von 380 und 770 Watt. In der Top-Anlage für den F-TYPE 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.

Der 408 Liter fassende Kofferraum des F-TYPE Coupés bietet ausreichend Platz für zwei große Koffer – voll ausreichend für den großen Wochenendausflug. Die optionale elektrische Heckklappe lässt sich bequem per Tastendruck öffnen und schließen.

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 des F-TYPE 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.

An den Karosserieblechen des F-TYPE kommen 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 um zugleich 15 Prozent



dünnere. 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 wurde in einer 1.000-Tonnen starken 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 1.597 Kilogramm. Beim F-TYPE SVR* sparten die Ingenieure gegenüber einem F-TYPE R AWD* weitere 25 Kilogramm ein, bei Bestellung der optionalen Karbon-Keramikkbremsen und dem aus Kohlefaser gepressten Dach sogar 50 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 dem 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 Füge-technik 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.

Motoren und Getriebe



Die Palette des Jaguar F-TYPE Modelljahrgangs 2018 reicht vom neuen 221 kW (300 PS)* starken Vierzylinder-Twinturbo-Benziner über den in drei Leistungsstufen angebotenen 3,0-Liter V6 Kompressor bis zum 423 kW (575 PS)* mächtigen V8-Kompressor SVR* Modell mit Allradantrieb und Achtstufen-Automatik. Eine sonst im Sportwagensegment nicht anzutreffende Bandbreite.

Leicht, spritzig und effizient – der neue Twinturbo-Vierzylinder*

Die Kombination aus dem in Aluminium gefertigten F-TYPE Coupé (oder Cabriolet) mit dem Zweiliter-Turbobenziner* verquickt die Sportwagen-DNA des F-TYPE mit nochmals agilerem Handling, erhöhter Effizienz und einem lukrativen Einstiegspreis von 57.200 Euro für das Coupé beziehungsweise 64.200 Euro für das Cabriolet.

Ein unverfälschter F-TYPE – mit seinem ganz eigenen, unverwechselbaren Charakter. Das belegen allein schon die einem F-TYPE in jeder Hinsicht angemessenen Fahrleistungen: Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird in 5,7 Sekunden* erledigt; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h*. Das Drehmoment von 400 Nm steht schon ab 1.500 Umdrehungen der Kurbelwelle zur Verfügung. Zusammen mit dem sportlich abgestuften Achtstufen-Automatikgetriebe sind so über das gesamte Drehzahlband immer spontane Reaktionen auf Gaspedaleingaben gesichert.

Der 221 kW (300 PS)* starke Ingenium Motor ist nicht nur der stärkste Serien-Vierzylinder der Jaguar Geschichte, sondern zugleich auch der F-TYPE Motor mit der höchsten spezifischen Leistung: 150 PS/Liter. Zugleich setzt er neue Bestmarken für Verbrauch und Emissionen. Im Vergleich zum 250 kW (340 PS)* starken F-TYPE V6 Kompressor sinkt der Verbrauch im europäischen NEFZ-Zyklus um über 16 Prozent auf 7,2 Liter/100 km* – umgerechnet 163 g/km* CO₂.

Mit Hilfe geballter High-tech gelang es Jaguar, dem Ingenium Motor ein Maximum an Leistung bei zugleich höchster Effizienz zu entlocken. Eine Schlüsselrolle spielt dabei der in den Zylinderkopf integrierte elektrohydraulische Ventiltrieb. Über von Jaguar selbst entwickelte und patentierte Kontroll-Algorithmen ist es möglich, über das komplette



Drehzahlband den Hub der Einlassventile variabel zu steuern. So steht immer mehr als ausreichend Leistung abrufbereit; bei im Gegenzug abgesenkten Verbräuchen und Emissionen.

Durch Anbindung an das motorseitige Kühlsystem werden die Abgastemperaturen gesenkt und so das Warmlaufverfahren beschleunigt. Effekt: weniger Verbrauch und Emissionen. Zugleich ist der Abgaskrümmter direkt am Twin Scroll-Turbolader angebunden. Bei diesem nicht mit zwei parallel angeordneten Ladern zu verwechselnden Ladungsverfahren werden die Abgaskanäle von jeweils zwei Zylindern im Abgaskrümmter getrennt und erst direkt vor dem Turbinenlaufrad wieder zusammengeführt. Weil sich die Zylinder so beim Ladungswechsel nicht gegenseitig negativ beeinflussen, sinkt der Abgasgegendruck. Folge: Die Turbine reagiert extrem schnell, der Ladedruck wird unmittelbar aufgebaut. Genau so, wie es F-TYPE-Kunden von einem Sportwagen auch erwarten.

Zusätzlich unterstützt wird das spontane Ansprechverhalten des Verdichters durch keramische Kugellager. Sie senken die Reibungsverluste, was sich speziell beim morgendlichen Kaltstart positiv auswirkt.

Darüber hinaus bewirkt die mit Einspritzdrücken von bis zu 200 bar arbeitende Direkteinspritzung eine nochmals sauberere Verbrennung. Weiter verstärkt durch die zentral im Brennraum angeordneten Injektoren.

Der Ingenium Motor trägt auch einen großen Anteil am um 52 Kilogramm gesenkten Gewicht des F-TYPE Vierzylindermodells* bei. Weil nun weniger Ballast auf der Vorderachse lastet, wirkt das Fahrzeug besonders agil. Ein eigens auf den neuen Motor abgestimmtes Fahrwerk kommt neben dem Handling auch dem Ansprechverhalten der Lenkung und dem Abrollkomfort entgegen.

Die Einführung eines Vierzylinder-Motors* bedeutet keine Minderung der akustischen Qualitäten des F-TYPE. Im Gegenteil, Jaguar ging auch hier keine Kompromisse ein und stattet bereits alle Einstiegsmodelle mit einer akribisch abgestimmten aktiven Sport-Abgasanlage aus. Mit dem neuen Vierzylinder ausgerüstete R-Dynamic-Varianten



verfügen für ein noch intensiveres Fahrerlebnis über eine Taste auf der Mittelkonsole, über die sich die Klappen im Auspuffstrang manuell steuern lassen.

V6- und V8-Kompressormotoren teilen sich Schlüsseltechnologien

Sowohl der in drei Leistungsstufen angebotene 3,0-Liter-V6 als auch der 5,0-Liter-V8 im F-TYPE R* und SVR* verquicken dank Kompressoraufladung hohe Literleistungen mit hoher Effizienz.

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 postiert. 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 allen Leistungsstufen zeichnen den 3,0-Liter-V6 die gleichen Kerntugenden aus: Leistungsentfaltung im Stil weitaus größerer Motoren bei zugleich moderatem Verbrauch und niedrigen Abgasemissionen. Mit knapp 127 PS pro Liter erledigt zum Beispiel die 280 kW (380 PS)* starke Variante 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 5,5* Sekunden (mit Allradantrieb 5,1*) und die elektronisch auf 275 km/h* limitierte Höchstgeschwindigkeit. Das 250 kW (340 PS)* starke Pendant gibt sich mit 5,7 Sekunden* und 260 km/h kaum weniger temperamentvoll. Die CO₂-Emissionen liegen bei für Sportwagen dieser Klasse sehr günstigen 213* bzw. 209 g/km*.

Für das Sondermodell 400 SPORT hat Jaguar den V6 auf 294 kW (400 PS)* gesteigert – was den 0-100-km/h-Wert weiter auf nur noch 4,9* Sekunden drückt.

Der V8* des F-TYPE R* 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 4,1 Sekunden* von 0 auf 100 km/h. Allradantrieb ist seit Modelljahr 2018 serienmäßig im Paket.

Der neue und ebenfalls mit Allradantrieb ausgelieferte F-TYPE SVR* wird von der jüngsten Evolutionsstufe des per Kompressor aufgeladenen 5,0-Liter-V8* angetrieben. 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 absolviert der F-TYPE SVR* den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,7 Sekunden*, von 80 bis 120 km/h vergehen gerade einmal 2,3 Sekunden. Das Coupé bringt es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 322 km/h*, das Cabriolet auf 314 km/h*.

Um dem Motor ausreichend Kühlluft zuzuführen und damit auch die Effizienz des Triebwerks als Ganzes zu verbessern, erhält der F-TYPE SVR* größere Lufteinlässe an der Frontschürze, neu gestaltete Lüftungsschlitze auf der Motorhaube und modifizierte



Ladeluftkühler. Ein vierflutiger 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* identisch.

Aktives Auspuffsystem

Schon der F-TYPE mit 250 kW (340 PS)* Leistung ist ab Werk mit einer zweiflutig zentrierten und aktiven Sportauspuffanlage mit Klappensteuerung ausgestattet. Die Top-Sportler R* und SVR* atmen dagegen durch eine vierflutige Anlage aus. In allen Fällen sorgt das akustische Erlebnis an Bord eines Jaguar F-TYPE für jede Menge prickelnde Untermauerung. 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 Ingenieure das System feingetunt, ehe sie das angestrebte satte Timbre erreicht hatten. Es schwillt beim Erreichen der Gipfelregionen des Drehzahlbandes zu einem prickelnden Crescendo an, das entweder über eine Sound-Taste (optional für F-TYPE, Serie ab F-TYPE R-DYNAMIC) oder über den 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 darüber hinaus 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-Automatikgetriebe

Dank der eng abgestuften Achtstufen-Automatik kann der Fahrer eines Jaguar F-TYPE das Potenzial der Motoren über den gesamten Drehzahlbereich voll ausnutzen. 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 in Form besonders kurzer Schaltwege und ultrakurzer Schaltzeiten optimiert. Erreicht wurde dies auch durch eine kurze und zeitlich präzise bestimmte Rücknahme des Drehmoments.

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 werden minutiös registriert. 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 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. Als Folge schaltet das Getriebe im Dynamic Modus auch nicht automatisch hoch.

Dynamische Launch Control Funktion

Ein weiteres spannendes Feature ist der Dynamic-Launch-Modus (für F-TYPE mit 380 PS*, F-TYPE R-DYNAMIC und 400 SPORT). 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 muss der Fahrer einfach die Bremse lösen, das Gaspedal entschlossen durchtreten, damit der F-TYPE noch schneller beschleunigt.

Handschaltgetriebe

Das Achtstufen-Automatikgetriebe gilt in puncto Schaltschnelligkeit und Komfort zwar noch immer als Gradmesser. Doch für eine eingeschworene und weltweite Gruppe von Enthusiasten ist ein Handschaltgetriebe noch immer ein „Muss“, für ein wirklich authentisches Sportwagen-Erlebnis.

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)*.



Von den Rastenkonturen des Getriebes über die Lagerungen der Schalthebelaufhängung bis zur Form der Armablage auf der Mittelkonsole wurde seitens Jaguar alles getan, um das Schaltvergnügen so intuitiv, flüssig und genussvoll wie möglich zu gestalten.

Leicht, kompakt, effizient

Wie schon die 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 Richtung 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.

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 Fokus auf optimale Traktion legte, hieß das Ziel beim F-TYPE, ultimative Performance und Dynamik unter allen Bedingungen.

Der AWD Antriebsstrang kommt auf Wunsch in Verbindung mit dem 280 kW (380 PS)* F-TYPE und dem 400 SPORT*; im F-TYPE R* und SVR* ist er bereits serienmäßig enthalten. Immer in Kombination mit der Achtstufen-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 einer variablen Drehmomentverteilung zwischen beiden Achsen.



Unter normalen Fahrbedingungen gelangt nahezu 100 Prozent des Drehmoments an die Hinterräder. Nur falls nötig, schickt die im Verteilergetriebe untergebrachte und elektromechanisch betätigte Mehrscheiben-Lamellenkupplung innerhalb von nur 100 Millisekunden Drehmoment auf die Vorderachse. Für den extremen Fall, dass die Hinterräder keinerlei Traktion mehr aufbauen können, sogar bis zu 100 Prozent.

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 gesteuertem aktiven Differential (EAD) in den R*/SVR*-Modellen sowie mit Torque Vectoring.

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 Querschleunigungssensoren 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 vorn und hinten sowie den beiden Rädern der Hinterachse. 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 es 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 forcierter wieder auf das Gas gehen als gewohnt.



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 einer clever durchdachten 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.

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, 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 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 Vorgänger Jaguar XKR-S trumpft der 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 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 speziell in schnellen Kurvenpassagen haben die SVO-Techniker darüber hinaus den Durchmesser des vorderen Stabilisators leicht reduziert. Zugleich wurden die Kennfelder des Torque



Vectoring Systems – das bei Bedarf die kurveninneren Räder leicht abbremst – in diesem Sinne angepasst.

Torque Vectoring – das System zur Minderung von Unterteuer-Tendenzen – ist durch die Bank ab Werk installiert. In den Modellen R und SVR im Zusammenspiel mit einem elektronisch geregelten und aktiven Differential.

Bis auf die Versionen mit 221 kW (300 PS)* und 250 kW (340 PS)* sind alle F-TYPE Varianten zusätzlich schon ab Werk 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. Sogar die dynamische Stabilitätskontrolle DSC (Dynamic Safety Control) interveniert bei leichtem Schlupf der Antriebsräder später als normal - und bereitet dem geübten Sportfahrer so eine Zusatzportion Freude.

Arbeitet die Automatik im manuellen Modus, wird darüber hinaus auch das Fahrwerk zugunsten eines noch sportlicheren Set-ups straffer eingestellt.

Als weiteres Bonbon eröffnet der konfigurierbare Dynamic Modus (Serie ab 400 SPORT) eine noch individuellere Abstimmung sowie über die Funktion „Dynamic-i“ 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 NEFZ-Zyklus um 4 g/km. Auch dank dieser energiesparenden Lösung unterbieten die 250 kW (340 PS)* starken F-TYPE Versionen mit Quickshift-Automatik als erste Jaguar Sportwagen die Marke von 200 g/km* CO₂.

Bremsen und Felgen

Standfeste Hochleistungsbremssysteme garantieren im F-TYPE auch bei betont sportlicher Fahrweise für einen verlässliche Bremsvorgang. 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 mit 280 kW (380 PS)* kommt in den Genuss einer Hochleistungsbremsanlage mit auf 380 Millimeter vergrößerten vorderen Scheiben sowie schwarz oder (optional) rot gehaltenen Sätteln.

Die Super-Hochleistungsbremsanlagen im F-TYPE 400 SPORT, R* und SVR* warten sogar mit den größten aktuell in einem Serien-Jaguar verbauten und selbstverständlich innenbelüfteten Scheibenbremsen auf: Die vorderen Einheiten haben ebenfalls einen Durchmesser von 380 Millimetern, die hinteren sind mit 376 Millimetern fast identisch groß.

Beim 400 SPORT kommen schwarze Bremssättel mit einem gelbem „400 SPORT“-Schriftzug zum Einbau; beim R*/SVR*-Doppel sind die Teile rot oder (optional) schwarz lackiert..

Auf Wunsch rüstet Jaguar alle Modelle bis auf die 221 kW (300 PS)* und 250 kW (340 PS)* starken Varianten mit den besonders leistungsstarken und 21 Kilogramm leichteren Karbon-Keramik-Bremsscheiben (CCM) aus. Ergänzt um noch größere Scheiben (398 mm vorn, 380 mm hinten) und Monobloc-Bremssättel mit sechs beziehungsweise vier gelb lackierten Kolben sichern 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.

Das Felgenprogramm für den Jaguar F-TYPE startet mit einem 18-Zoll-Leichtmetallrad für 221 kW (300 PS)* und 250 kW (340 PS)* starke Fahrzeuge. Schon die nächststärkeren V6 als auch die R-DYNAMIC-Variante mit dem 250 kW (340 PS)* Aggregat kommen in den Genuss von 19 Zöller, darüber hinaus werden dann bereits automatisch 20 Zoll-Räder mit



je nach Modell fünf Speichen beziehungsweise sechs Doppelspeichen (im R-DYNAMIC-Modell) aufgezogen.

Exklusiv für für den F-TYPE SVR* stehen die diamantgedrehten 20 Zoll Leichtmetallfelgen Style 1041* mit zehn Speichen in Matt Schwarz/Silber zur Verfügung.

Sicherheit

Das Arsenal der für den F-TYPE ab Werk installierten Fahrerassistenzsysteme umfasst neben einem Notfallbremsassistenten eine hintere Einparkhilfe mit visueller Darstellung auf dem Touchscreen-Display. Bei Vorbeifahrt an einer möglicherweise geeigneten Parklücke messen Ultraschall-Sensoren blitzschnell deren Länge. Ist sie ausreichend, übernimmt das System automatisch das Lenken. Der Fahrer muss nur noch einen Knopf drücken, den Rückwärtsgang einlegen und Gas und Bremse regeln. Auch beim erneuten Herausfahren aus der Parkbucht steht der Park Assist hilfreich zur Seite.

Ein Parkassistent für paralleles Parken, vordere Parksensoren (Serie im SVR), eine Rückfahrkamera und das Warnsystem Toter Winkel mit Annäherungssensor plus seitlicher Rückfahrüberwachung sind optional im Angebot.

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.

Seit Modelljahr 2018 sorgt die modernste Anlage ihrer Art – das Jaguar InControl Touch Pro System – für ein Infotainment der absoluten Spitzenklasse. Mit 8 Zoll großem



Touchscreen, einem Quad-Core-Prozessor, einer SSD mit 60 GB Speicher und ultraschneller Ethernet Verbindung steht sie für „state-of-the-art“.

Die auf der Festplatte gespeicherten Kartendaten des Navigationssystems werden in einem Bruchteil der Zeit aufgerufen, die eine HDD dafür benötigen würde. Zugleich akzeptiert der Touchscreen die Smartphone-Benutzern geläufige „pinch-to-Zoom“-Geste, bei der mit Hilfe von Daumen und einem Finger Ausschnitte herangezoomt werden können.

Der Commute Modus merkt sich den täglichen Weg zur Arbeit und arbeitet im Falle von Staus automatisch eine alternative Route aus. Dazu nutzt sie zurückliegende Erfahrungen und Informationen in Echt-Zeit. Bei Annäherung auf 200 Meter gewährt die Funktion Approach Mode eine interaktive 360-Grad-Ansicht des Zielortes. Zusätzlich nennt sie Parkmöglichkeiten in der Nähe – und führt den F-TYPE-Lenker auch noch bis dorthin. Die Routenplaner-App für iOS- und Android-Geräte eröffnet sogar eine Tür-zu-Tür-Navigation. Sie hilft auch dabei, eine mit dem Auto begonnene Reise bei Bedarf mit dem öffentlichen Personennahverkehr oder auch zu Fuß zu beenden.

Weiterhin ist es auch möglich, den Zielpunkt, die aktuelle Position und die erwartete Ankunftszeit über E-Mail oder SMS anderen Personen mitzuteilen. Verzögert sich die Ankunft, nimmt das System automatisch ein Update vor.

Bei der Eingabe eines neuen Ziels wird geprüft, ob die im Fahrzeug befindliche Menge an Benzin oder Diesel bis dorthin reicht. Ist aller Voraussicht nach ein Tankstopp fällig, werden die auf der Strecke liegenden Tankstellen im Display angezeigt. Nun muss man nur noch eine davon per Fingerdruck anwählen – und schon nimmt das System die Tankstelle als Zwischen-Halt in seine Routenführung auf.

InControl Remote App kompatibel mit Apple Watch

Die serienmäßige 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 App kann man den Jaguar auch aus der Ferne auf- oder zuschließen oder 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 Remote App auch kompatibel mit einer Apple Watch. Die Interaktion mit dem Jaguar F-TYPE war noch nie so einfach.

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.

Die Funktion Jaguar InControl Apps eröffnet Bedienern via Touchscreen drahtlosen Zugang zu verschiedenen Smartphone Apps. Zugleich erfolgt über eine USB-Schnittstelle die Koppelung mit 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 dafür, dass die 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 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 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.



Für den Einsatz aller Incontrol Apps, ist es notwendig, sich mit einer gültigen E-Mail-Adresse zu registrieren.

Über Jaguar

Seit mehr als acht Jahrzehnten steht der Name Jaguar in der Automobilwelt für elegantes Design ebenso wie für atemberaubende Leistung. Das heutige Modellportfolio mit dem Jaguar Signet verkörpert „The Art of Performance“ in herausragender Weise: Dazu zählen die erfolgreichen und vielfach prämierten Limousinen-Baureihen XE, XF und XJ ebenso wie der rassige Sportwagen F-TYPE oder der Performance-Crossover F-PACE, von dem Jaguar in kurzer Zeit so viele Fahrzeuge verkauft hat wie noch nie in seiner Geschichte.

Weitere Informationen und Bilder zur redaktionellen Nutzung finden Sie unter:

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

Besuchen Sie uns auch bei Facebook, Instagram oder folgen Sie uns auf Twitter

[facebook.com/Jaguar.Deutschland](https://www.facebook.com/Jaguar.Deutschland)

[instagram.com/jaguardeutschland](https://www.instagram.com/jaguardeutschland)

twitter.com/jaguardeu

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Am Kronberger Hang 2a

D-65824 Schwalbach/Ts.

Andrea Leitner-Garnell, Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: 06196 9521 162, aleitner@jaguarlandrover.com



Mayk Wienkötter, Leiter Produktkommunikation
Tel. 06196 9521 160, maykwien@jaguarlandrover.com

*Verbrauchswerte:

F-TYPE Coupé/Cabriolet 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 221 kW (300 PS) Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km
innerorts: 8,8; außerorts: 6,2; kombiniert 7,2; CO₂-Emission: 163 g/km)

F-TYPE Coupé/Cabriolet 250 kW (340 PS) Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km
innerorts: 11,7; außerorts: 6,5; kombiniert: 8,4; CO₂-Emission: 199 g/km)

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

F-TYPE Coupé/Cabriolet 280 kW (380 PS) Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km
innerorts: 12; außerorts: 6,6; kombiniert: 8,6; CO₂-Emission: 203 g/km)

F-TYPE AWD Coupé/Cabriolet 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 Coupé/Cabriolet 294 kW (400 PS) Schaltgetriebe (Kraftstoffverbrauch l/100 km
innerorts: 12,0; außerorts: 6,6; kombiniert: 8,6; CO₂-Emission: 203 g/km)

F-TYPE AWD Coupé/Cabriolet 294 kW (400 PS) Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km
innerorts: 12,4; außerorts: 6,9; kombiniert: 8,9; CO₂-Emission: 211 g/km)

F-TYPE R AWD Coupé/Cabriolet 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 AWD Coupé/Cabriolet 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 R/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 R/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.