

F-TYPE Coupé: geschlossen noch dynamischer

Auf einen Blick

- Das neue F-TYPE Coupé ist das dynamischste und sportlichste Jaguar Serienmodell aller Zeiten.
- Topmodell F-TYPE R Coupé***: Sein 5,0-Liter-V8-Motor leistet dank Kompressoraufladung 405 kW (550 PS) und 680 Nm.
- Beschleunigung von 0-100 km/h in 4,2 Sekunden, elektronisch abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.
- Das F-TYPE R Coupé erhält exklusiv die zweite Generation der aktiven Hinterachsdifferentialsperre von Jaguar. In Kooperation mit einer neuen *Torque Vectoring by braking*-Funktion für die Hinterräder sorgt es für ein noch präziseres und auch im Grenzbereich gut beherrschbares Handling.
- Das F-TYPE Coupé baut auf Jaguars großer Erfahrung im Umgang mit Aluminium auf. Mit einer Torsionsfestigkeit von 33.000 Nm/Grad ist es das verwindungssteifste Jaguar-Modell aller Zeiten.
- Das komplett aus Leichtmetall gefertigte F-TYPE Coupé setzt die kompromisslose Design-Vision der Studie C-X16 (IAA 2011) in die Serie um.
- F-TYPE S Coupé** und F-TYPE Coupé* vervollständigen die Modellpalette. Mit 280 kW (380 PS) beziehungsweise 250 kW (340 PS) aus dem 3,0 Liter Supercharged V6-Benziner beschleunigen sie in 4,9 und 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichen Höchstgeschwindigkeiten von 275 und 260 km/h.



- Alle Motoren schicken ihre Kraft über eine Achtstufen-'Quickshift'-Automatik an die Hinterräder. Sequentielle Schaltfunktion via Lenkradschaltwippen oder zentralem SportShift-Wählhebel.
- Karbon-Keramik-Matrixbremsen (CCM) optional für F-TYPE R und F-TYPE S Coupé bestellbar. Scheibendurchmesser 398/380 mm (vorn/hinten).
- Der Kofferraum des F-TYPE Coupé fasst bei dachhoher Beladung bis zu 407 Liter – groß genug für zum Beispiel zwei Golftaschen. Für die Heckklappe ist eine elektrische Öffnungs- und Schließfunktion erhältlich.
- Mit dem neuen Coupé rundet Jaguar die F-TYPE-Baureihe ab. Begründet wurde sie im Mai mit dem F-TYPE Cabriolet, das Journalisten Ende März in New York zum *World Car Design of the Year 2013* kürten.

„Das F-TYPE Coupé beschert seinem Fahrer ein einzigartiges Sportwagenerlebnis. Es verbindet verführerisches Design mit absoluter Spitzentechnologie und atemberaubenden Performance-Werten. Engagiert, präzise, intuitiv und lebendig – das definitive Sport-Coupé.“

Phil Popham, Group Marketing Director, Jaguar Land Rover

In Kürze

Das komplett aus Aluminium gefertigte F-TYPE Coupé ist das dynamischste und sportlichste Serienmodell der Jaguar-Geschichte. Er erscheint in drei Versionen als F-TYPE R Coupé, F-TYPE S Coupé und F-TYPE Coupé.

Das neue Coupé setzt die kompromisslose Design-Vision der 2011 auf der Frankfurter IAA gezeigten Studie Jaguar C-X16 originalgetreu in die Serie um. Neben der weit nach hinten gerückten Fahrgastzelle machen drei sogenannte „Herzlinien“ den besonderen Reiz des Modells aus. Die beiden ersten übernimmt das Coupé vom F-TYPE Cabriolet – sie formen die charakterstarke Bugpartie und die kraftvoll ausgestellten hinteren Kotflügel. Die dritte bildet das schwungvolle Profil des Coupé-Daches ab. Als ununterbrochene Silhouette betont



es zugleich die nach hinten eingezogene, zwischen den kraftvoll ausgestellten Hüften sitzende Kabine.

Die geballte Kraft für das Spitzenmodell F-TYPE R Coupé kommt in Gestalt des berühmten 5,0-Liter-V8-Motors von Jaguar. Mit Direkteinspritzung und Kompressoraufladung leistet das Vollaluminium-Kraftwerk 405 kW (550 PS) und 680 Nm. Damit läuft die R-Version bis zu 300 km/h schnell (elektronisch abgeregelt) und beschleunigt in nur 4,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Die Versionen F-TYPE S Coupé und F-TYPE Coupé werden vom ebenfalls aufgeladenen und technisch eng mit dem V8 verwandten 3,0-Liter-V6-Benziner angetrieben. 280 kW (380 PS) und 460 Nm respektive 250 kW (340 PS) und 450 Nm ermöglichen Höchstgeschwindigkeiten von 275 und 260 km/h sowie Beschleunigungszeiten von 0 auf 100 km/h in 4,9 und 5,3 Sekunden.

In allen Motorvarianten schickt eine eng abgestufte Achtstufen-„Quickshift“-Automatik die Leistung auf die Hinterräder. Jederzeit kann der Fahrer die Gänge über Lenkradwippen oder den zentralen SportShift-Wählhebel auch sequentiell betätigen.

Jaguars große Erfahrung im Umgang mit Aluminium beschert dem F-TYPE Coupé eine zugleich leichte wie verwindungssteife Karosserie. Den Wert für die Torsionssteifigkeit – 33.000 Nm/Grad – erreichte zuvor kein anderer Serien-Jaguar. Er bildet die Basis für exzellente Dynamikeigenschaften.

Die kalt umgeformten Seitenteile des F-TYPE Coupé bestehen aus einem einzigen Aluminium-Presseteil. Als Folge erübrigen sich sowohl Mehrfach-Bleche wie kosmetische Fügeverbindungen. Ein optionales Panorama-Glasdach, ein erst bei höheren Geschwindigkeiten ausfahrender Heckspoiler, schlanke, um die Fahrzeugecken herumgezogene LED-Heckleuchten und eine elektrische Öffnungs-/Schließfunktion für die Heckklappe sind weitere Details des neuen Jaguar Coupé.

Um seine überragenden Handlingtalente optimal ausspielen zu können, spendierten die



Jaguar Ingenieure dem 405 kW (550 PS) starken F-TYPE R Coupé eine eigenständige Fahrwerksabstimmung und neue elektronische Regelsysteme. Allen voran die zweite Generation des elektronisch gesteuerten Hinterachsdifferentials (Electronic Active Differential) und – als Novum für einen Jaguar – eine *Torque Vectoring by braking*-Funktion. Beide Systeme arbeiten zusammen, um dem Sportwagen ein noch direkteres Ansprechverhalten und einen nochmals erweiterten Grenzbereich zu eröffnen. Während das EAD-System das Drehmoment bedarfsgerecht und vollautomatisch zwischen den Hinterrädern verteilt, steigert *Torque Vectoring by braking* durch fein dosiertes und individuelles Abbremsen der kurveninneren Räder die Agilität bei Kurvenfahrten. Ein im Vergleich zu den übrigen Modellen nochmals sportlicheres Fahrwerks-Set-up, das adaptive Dämpfersystem Adaptive Dynamics und der konfigurierbare Dynamik-Modus treiben den Fahrspaß am Steuer eines F-TYPE R Coupé auf die Spitze.

F-TYPE R- und F-TYPE S Coupé-Modelle sind optional mit besonders standfesten Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsen zu ordern. Sie sind nicht nur gegen jede Form von Fading gefeit, sondern senken auch die ungefederten Massen um 21 Kilogramm.

Die F-TYPE Coupé-Palette ergänzt das existierende Programm für das F-TYPE Cabriolet, bestehend aus den V6-Varianten F-TYPE (250 kW/340 PS) und F-TYPE S (280 kW/380 PS) sowie dem 364 kW (495 PS) starken F-TYPE V8 S.

„Mit dem F-TYPE Coupé hat das Jaguar Entwicklungs-Team sein Ziel erreicht, im Vergleich zum vielfach ausgezeichneten F-TYPE Cabriolet den Fahrspaß noch weiter zu steigern. Der Schlüssel zu diesem Erfolg liegt im außerordentlich verwindungssteifen Karosserieverbund aus Aluminium. Als Folge ist das neue F-TYPE Coupé zum dynamischsten und fahraktivsten Serienwagen geworden, den Jaguar jemals auf Band gelegt hat.“

Ian Hoban, Baureihen Leiter, Jaguar



Design und Struktur

Eine hohe visuelle Anziehungskraft zeichnet seit jeher jeden Jaguar aus. Das neue F-TYPE Coupé macht da keine Ausnahme – im Gegenteil. Dank der stilistischen Verwandtschaft zur 2011 auf der Frankfurter IAA gezeigten Studie C-X16 und dem zum World Car Design of the Year 2013 gewählten F-TYPE Cabriolet ist auch das geschlossene F-TYPE-Serienmodell auf Anhieb ein Hingucker.

„Der Entwurf für ein Sportcoupé ist einerseits eine sehr klar definierte Designaufgabe, aber zugleich auch eine große Herausforderung. Alles muss stimmen, damit aus ästhetischer Sicht das Auto jene Dynamik vermittelt, die es seinem Fahrer auf der Straße dann tatsächlich bereitet. Ich glaube, in diesem Sinne haben wir beim F-TYPE Coupé alles richtig gemacht.“

Den Purismus der C-X16-Studie haben wir kompromisslos beibehalten; die lange Haube, die flache Dachlinie und die nach hinten eingezogene Kabine des F-TYPE Coupé inspirieren mich jedes Mal wieder aufs Neue.“

Ian Callum, Design-Direktor, Jaguar

Die Designaussage des neuen Jaguar F-TYPE Coupé wird durch drei markante „Herzlinien“ definiert. Die erste führt – analog zum F-TYPE Cabriolet – von den „Haifischkiemen“ zu beiden Seiten des Jaguar-typischen Grills bis zur Oberkante der Kotflügel. Die vertikalen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht zeichnen die Linie nach, ehe sie in die Tür weiter- und danach elegant ausläuft.

Auch die zweite Herzlinie haben Coupé und Cabriolet gemeinsam. Sie beginnt an der hinteren Kante der Tür, schwingt dann nach oben wie außen, um so die kräftigen hinteren Hüften des F-TYPE zu betonen. An der Hinterkante der Karosserie fällt die Linie dann vertikal durch die LED-Heckleuchten nach unten ab.

Die dritte Herzlinie zeichnet das dramatische und ununterbrochene Seitenprofil des Coupé nach – gekennzeichnet durch die optisch zurückversetzte Kabine und die wunderschön



geschwungene Kontur des Daches. Besonders hervorgehoben wird die nach hinten eingezogene, sich zwischen die kraftvollen Hüften anschmiegende Kabine.

Die markante Seitenfenster-Grafik mit serienmäßiger Einfassung in Aluminium betont sowohl die Kompaktheit des Autos als auch das Dachprofil.

Jaguars große Expertise beim Bau von Fahrzeugen mit Voll-Aluminium-Architektur half den Designern, ihren puristischen Ansatz zu verwirklichen. Zugleich lieferte sie die wichtigsten Tugenden eines Vollblut-Sportwagens – niedriges Gewicht und eine extrem steife Karosseriestruktur. Die Folge: Mit 33.000 Nm/Grad avanciert das F-TYPE Coupé zum torsionssteifsten Serienmodell der Jaguar-Geschichte.

Um diesen Spitzenwert zu erreichen, waren einige intelligente neue Lösungen gefragt. Lösungen, die die Festigkeit erhöhten, ohne im Gegenzug die Designvision zu trüben. Die fehlenden B-Säulen des F-TYPE Coupé machten die Aufgabe nicht leichter, trotz Beibehaltung der niedrigen Dachlinie und eines akzeptablen Platzangebots die angepeilten Steifigkeits- und Festigkeitswerte zu erreichen. Die Lösung fand sich in Form eines hochfesten, Hydro-geformten Aluminium-Trägers, der sich von der Vorderseite der A-Säulen bis zur Rückseite der D-Säulen zieht, genau betrachtet von der Öffnungslinie der Türen bis zum hinteren Seitenfenster.

Jaguar bietet das F-TYPE Coupé sowohl als komplett geschlossenes Coupé als auch mit gläsernem Panoramadach an – in beiden Fällen ist der Wert für die Torsionsfestigkeit jedoch absolut identisch.

Die dramatisch geformten Seitenteile des F-TYPE Coupé bestehen ebenso wie die Motorhaube aus einteiligen Aluminium-Blechen – vermutlich die zur Zeit innerhalb der Automobilindustrie extremsten Beispiele für kaltumgeformte Aluminium-Außenteile. Die außergewöhnlich tief gezogenen Pressteile machen Fügeverbindungen überflüssig.

Die hochfesten Legierungen vom Typ AC 600 sind im Vergleich zu den beim Jaguar XK verwendeten Leichtmetallen nochmals 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. Aber auch extrem kleine Radien, eine hohe Passgenauigkeit und die exakte Gestaltung der „Herzlinien“ werden durch dieses High-Tech-Material gefördert.

Speziell für Strukturteile kommt beim F-TYPE Coupé die Aluminiumlegierung AC 300 T61 zum Einsatz. Sie bietet ohne Gewichtszunahme eine verbesserte Sicherheit bei Crashes und optimiert so den Insassenschutz.

Analog zum F-TYPE Cabriolet verfügt auch das Coupé über einen versteckt angebrachten Heckspoiler. Er fährt erst ab einer Geschwindigkeit von 70 Meilen (100 km/h) automatisch aus und kehrt unterhalb von 50 Meilen (80 km/h) in seine Ausgangsstellung zurück. Das aktive aerodynamische Hilfsmittel senkt den Auftrieb der Karosserie um bis zu 120 Kilogramm.

Die Breite des Hecks wird von schmalen und horizontalen LED-Rückleuchten betont. Die Designer zogen sie um die Flanken herum und danach bis fast an die Hinterkante der Radkästen. Eine Form, die das Heckantriebskonzept und den kräftigen Stand des Fahrzeugs optisch unterstreicht.

Das Innenleben der im Ruhezustand einteilig wirkenden Lampen wird erst bei Aktivierung einer Funktion („hidden-until-lit“-Technologie) sichtbar. Ein feines Detail ist auch die als durchgehendes Lichtband am oberen Rand der Heckklappe montierte dritte Bremsleuchte. Die Hecktür selbst ist aus einem hochwertigen Verbundmaterial gefertigt und öffnet (sowie schließt) auf Wunsch mit elektrischer Unterstützung von außen. Der Kofferraum fasst bei dachhoher Beladung 407 Liter; ist das Gepäckraumrollo ausgezogen, passen immerhin noch 315 Liter in das für einen zweisitzigen Sportwagen beachtlich geräumige Gepäckabteil.

Im Karosseriebau des F-TYPE-Werkes Castle Bromwich nimmt Jaguar sein Versprechen einer nachhaltigen Produktion ernst: Mehr als die Hälfte des für ein Fahrzeug 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.

F-TYPE R Coupé

Das F-TYPE R Coupé bildet die technologische Speerspitze der F-TYPE-Baureihe. Der 405 kW (550 PS) starke und komplett aus Aluminium gefertigte 5,0-Liter-V8 holt auch dank Kompressor-Aufladung bis zu 680 Nm aus den Tiefen seines Kurbeltriebs. Damit beschleunigt das 1.650 Kilo schwere Coupé in nur 4,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Zwischensprint von 80-120 km/h ist in 2,4 Sekunden erledigt. Der überaus lebhafte Vortrieb des R Coupés wird erst bei 300 km/h elektronisch eingebremst; die CO₂-Emissionen betragen im kombinierten EU-Zyklus 259 g/km.

„Das F-TYPE R Coupé repräsentiert den Gipfel der Jaguar R Performance Palette – seine Kraft, seine Leistung und die Reaktionsgeschwindigkeit werden auch anspruchsvollste Fahrer begeistern. Dabei haben wir das Fahrwerk so abgestimmt, das es auch bei voller Ausnutzung seines Potenzials Vertrauen schafft. Das R Coupé ist sehr präzise und sehr schnell...ein echtes Fahrer-Auto.“

Mike Cross, Chefsingenieur, Vehicle Integrity, Jaguar

Neben der atemberaubenden Performance zeichnet sich der Kompressor-Motor des R Coupés durch seine hohe Effizienz aus. Möglich gemacht unter anderen durch Schlüsseltechnologien wie die strahlgeführte Direkteinspritzung (SGDI) und die doppelte variable Ventilsteuerung (DIVCT). Letztere steuert die vier Nockenwellen nicht mehr analog zum Öldruck, sondern über das positive und negative Drehmoment, das beim Öffnen und Schließen der Ein- und Auslassventile entsteht. Der hochsteife wie leichte Motorblock mit eingegossenen Stahlzylindern und gekreuzten Lagerschalen reduziert Laufgeräusche und Vibrationen auf ein Minimum.

Die Vierventil-Zylinderköpfe sind aus einer hochwertigen Aluminium-Legierung gegossen; zwischen ihnen sitzt im „V“-Ausschnitt des Triebwerks ein Twin-Vortex-Kompressor (TVS)



der jüngsten Generation. An ihn gekoppelt: zwei wassergekühlte Ladeluftkühler, die die verdichtete Luft zugunsten maximaler Effizienz und Kraftentfaltung herunterkühlen.

Die Achtstufen-,Quickshift'-Automatik des R Coupés trägt mit neu programmierten Kennfeldern ihren Teil zur allgemeinen Dynamiksteigerung bei. Ging es doch darum, über eine sportlich enge Abstufung den V8-Kompressor immer im optimalen Leistungsbereich zu halten. Jederzeit ist dabei ein manueller Eingriff möglich: Via Lenkradschaltwippen oder zentralem SportShift-Wahlhebel.

Die außergewöhnlich hohe Verwindungssteifigkeit seiner Aluminiumstruktur beschert dem F-TYPE R Coupé die bestmögliche Grundlage für ein mit der Straße regelrecht verzahntes Fahrgefühl. Jede Eingabe, sei es aus Richtung Lenkung, Getriebe, Gaspedal, Bremsen oder der Doppelquerlenker-Aufhängungen, wurde auf eine unmittelbare, eindeutige und präzise Reaktion feingetunt.

Das R Coupé profitiert auch vom bereits ab Werk installierten adaptiven und stufenlos regelnden Dämpfersystem Adaptive Dynamics. Mit drei primären Regelkreisen überwacht es das Gieren, Nicken und Rollen der Karosserie; dabei werden die Dämpferraten bis zu 500 Mal pro Sekunde neu angepasst. Für den F-TYPE R schrieb Jaguar eigens eine neue Steuer-Software; zugleich wurden die Federraten vorne um nochmals 4,3 und hinten um 3,7 Prozent angezogen.

Im konfigurierbaren Dynamik-Programm – anzuwählen über den zentralen 8-Zoll-Touchscreen – kann der Fahrer je nach Gusto dynamische Parameter verändern und sogar eine Stoppuhr oder Anzeige der G-Kräfte erscheinen lassen. Generell weckt er damit die sportliche Seele des „R“ nochmal besonders auf: Das Fahrwerk gibt sich noch einen Tick straffer, die Servounterstützung der Lenkung wird leicht zurückgenommen, Gaspedalbewegungen werden unmittelbarer umgesetzt sowie Gangwechsel schneller und erst in höheren Drehzahlbereichen ausgeführt.

Sogar die dynamische Stabilitätskontrolle DSC (Dynamic Safety Control) interveniert im Dynamik-Modus bei leichtem Schlupf der Antriebsräder später als normal – und bereitet dem



geübten Sportfahrer so eine Zusatzportion Freude. Arbeitet die Automatik im manuellen Modus, verhindert das Dynamik-Programm darüber hinaus ein automatisches Hochschalten.

Neben dem Feintuning des Fahrwerks wartet das F-TYPE R Coupé zusätzlich mit einem echten „First“ auf: Der Kombination aus der zweiten Generation der aktiven Hinterachsdifferentialsperre (EAD) von Jaguar und einer neuen *Torque Vectoring by braking*-Funktion. Im Verbund schaffen beide Systeme die Voraussetzungen für sicheren und ungetrübten Fahrspaß bis in den absoluten Grenzbereich.

Das elektronisch und aktiv gesteuerte Differential bietet einen breiteren Regelbereich als ein herkömmliches, rein mechanische Baumuster, da es elektronisch, stufenlos und sehr sensibel von Vollsperrung auf freies Handling schalten kann. Es passt sich permanent allen Gaspedalbefehlen und dem aktuell an jedem Antriebsrad verfügbaren Grip auf der Straße an. Über einen Elektromotor und eine Mehrscheibenkupplung wird die Antriebskraft stets zu dem Rad mit der besseren Traktion geleitet. Im Zusammenwirken mit anderen Systemen wie Traktionskontrolle und ABS optimiert EAD die Traktion an jedem Rad, verbessert die Beschleunigung auf rutschigem Untergrund und erhöht auch die allgemeine Stabilität.

Als Neuheit stützt sich das im F-TYPE R Coupé installierte EAD auf ein hochintelligentes Steuergehirn der zweiten Generation. Es berechnet kontinuierlich die Oberflächenreibung, gleicht diese mit dem anliegenden Drehmoment ab und stellt bedarfsgerecht Feststellmomente bereit. Das weiterentwickelte EAD reagiert darüber hinaus auch schnell und feinfühlig auf Untersteuern (unter Last) oder Übersteuern (Lastwechsel bei Gaswegnahme). Gemeinsam mit dem neuen *Torque Vectoring by braking system* reagiert es in weniger als 200 Millisekunden auf veränderte Gaspedaleinstellungen – und kann bei Bedarf eine Sperrwirkung von bis zu 100 Prozent vornehmen.

Torque Vectoring by braking – standardmäßig im F-TYPE R Coupé an Bord – leitet mit Hilfe zahlreicher elektronischer Sensoren (darunter jenen des ABS) fein dosiert Bremskraft an die kurveninneren Räder, um so bereits im Ansatz Untersteuer-Tendenzen zu unterdrücken.



So sorgt das Technik-Triumvirat aus EAD, *Torque Vectoring by braking* und DSC (Dynamische Stabilitäts-Kontrolle) gemeinsam für optimale Traktion, schienenartige Kurvenlage und eine sehr direkte Lenkung. *Torque Vectoring by braking* schärft auf eher subtile und auch proaktive Weise das Fahrverhalten bei Kurvenfahrt, während bei Annäherung an den Grenzbereich nahtlos das EAD seine Stärken entfaltet.

Als Folge verfügt das F-TYPE R Coupé unter allen Bedingungen immer über genügend Sicherheitsreserven. Was heißt: Der Fahrer kann mit höherem Tempo in eine Kurve hineinstecken und sie zugleich schneller durchfahren und wieder aus ihr herausbeschleunigen. Und auch bei Manövern im Hochgeschwindigkeitsbereich eröffnet sich ihm ein größeres Sicherheitsfenster. Kleine Leitbleche unterhalb der seitlichen „Haifischkiemen“ und flache, stärker ausgeformte Türschweller sichern dem Spitzensportler zusätzliche Richtungsstabilität.

Die auch im F-TYPE Cabriolet V8 S eingesetzte Super-Hochleistungsbremsanlage des R Coupé wartet mit den größten aktuell in einem Serien-Jaguar verbauten Scheibenbremsen auf: Die vorderen Einheiten haben einen Durchmesser von 380 Millimeter, die hinteren sind mit 376 Millimeter fast gleich groß. Wie beim Cabriolet haben auch Coupé-Kunden die Wahl zwischen schwarz oder rot lackierten Bremssätteln. Mittels numerischer Strömungsmechanik (CFD – Computational Fluid Dynamics) optimierten die Jaguar Aerodynamiker die gezielte Umströmung des Unterbodens – und erreichen damit indirekt eine noch wirkungsvollere Kühlung der Bremsen.

Auf Wunsch rüstet Jaguar das R Coupé mit Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsen aus (Details am Ende des Textes). Sie sind selbst bei extremen Fahrten auf der Rennstrecke resistent gegen jegliche Fadingtendenzen. Bei deutlich längerer Lebensdauer bieten sie das gleiche, präzise Pedalgefühl wie Bremsanlagen mit innenbelüfteten Scheiben aus Stahl.

Wie schon den Cabriolet-Versionen F-TYPE S und F-TYPE V8 S spendierte Jaguar auch dem R Coupé ein aktives Auspuffsystem. Die mit je zwei seitlich austretenden Endstücken bestückte Anlage betört mit einem authentischen, vollen Sound, der beim Erreichen der Gipfelregionen des Drehzahlbandes zu einem prickelnden Crescendo anschwillt. Möglich



gemacht wird diese Gänsehautfeeling bereitende Komposition durch elektronisch gesteuerte Bypass-Ventile im hinteren Teil des Auspuffstrangs. Sie sorgen bei zügiger Beschleunigung für ein deutlich sportlicheres Timbre, kann der V8 doch dann auf direktem statt verschlungenem Weg frei ausatmen. Über eine optionale Sound-Taste oder Anwahl des Dynamik Modus kann das „Konzert“ jederzeit auch auf Dauerbetrieb geschaltet werden.

Standesgemäß sind die serienmäßigen Leichtmetallfelgen für das R Coupé: 20 Zoll große Schmuckstücke im Design „Gyrodyn“ – im Silber-Look oder optional als dunkelgraue, diamantgedrehte Version. Wie für jeden F-TYPE mit 20 Zoll großen Rädern hat Jaguar auch für das F-TYPE R Coupé Ultra-High-Performance-Pneus auf Lager – mit individuell geschnittenem Laufflächenprofil und erhöhtem Grip-Faktor für – zum Beispiel – Fahrten auf einer Rennstrecke.

Ansonsten weisen nur subtile Exterieur-Details das R Coupé als die Nummer Eins im F-TYPE-Team aus: Die seitlichen Fenstereinrahmungen werden durch eloxierte Aluminium-Einlagen nachgezeichnet; die Einfassungen des Kühlergrills und der seitlichen Lufteinlässe erstrahlen in einem glänzenden Chrom-Finish. Das optionale Black Pack hingegen setzt mit einem glänzend schwarzen Finish für die Fenstereinfassungen, die Lufteinlässe auf der Motorhaube und die Chromzierleiste des Kühlergrills schwarze Akzente. Alternativ sind der Frontsplitter, die seitlichen Luftauslässe, die „Kiemen“ in der Haube, die Gehäuse der Rückspiegel und die Motor-Abdeckung auch in Karbon-Optik erhältlich.

Interieur

Die Kabine des R Coupé ist wie jedes Jaguar F-TYPE-Cockpit eindeutig auf den Fahrer zentriert. Alle Bedienelemente sind in einer kompakten Einheit gruppiert und liegen im direkten Zugriff. Zugleich herrscht eine klare Trennung zwischen Fahrer- und Beifahrerraum, die durch die Wahl der Materialien und Stoffe zusätzlich hervorgehoben wird.

Die Performance-Sportsitze des F-TYPE R Coupé bieten dank aufblasbarer Seitenpolster und stark ausgeformter Lehnen auch bei zügiger Kurvenfahrt besten Halt für den Oberkörper. Die Sitze sind mit hochwertigem Premium-Leder bezogen und tragen auf den



Kopfstützen ein eingestanztes „R“-Logo. Das dunkle („Jet“) Leder-Interieur trägt je nach Wahl Kontrastnähte in Ivory, Red oder Firesand. Auch die in der Grundfarbe „Jet“ gehaltenen Sitze erhalten auf Wunsch durch Nähte in den Kontrastfarben Ivory, Camel oder Red einen Schuss Farbigkeit.

Griffsympathisches Leder findet sich im Cockpit des F-TYPE R Coupé auf dem Instrumententräger, der Konsole des Kombiinstrumentes, den Armablagen, den Türtafeln und der Mittelkonsole. Ein mit Leder oder Velours bezogener Dachhimmel ist auf Wunsch zu ordern. Das Cockpit meldet mit einem im unteren Bereich abgeflachten und im Durchmesser verkleinerten Sportlenkrad samt „R“-Emblem seine sportlichen Ambitionen an; sein Kranz ist mit „Jet“-Leder bezogen. Alternativ und ohne Aufpreis bietet Jaguar auch ein komplett rundes Volant an.

Für alle Versionen optional im Angebot ist darüber hinaus ein neues „Jet“-Interieur in Leder/Velour-Kombination samt „Cirrus“-Kontrastnähten. Velours kommt in diesem Fall an den Sitzverkleidungen, den Türrahmen, im Kombiinstrument, am Dachhimmel und auf Wunsch auch am Lenkrad zur Auslage.

F-TYPE Coupé und S Coupé

Den für das neue F-TYPE Coupé in zwei Leistungsstufen lieferbaren 3,0-Liter-V6 Kompressor zeichnet die gleichen Kerntugenden aus, die auch dem technisch eng verwandten 5,0-Liter-V8 zu Eigen sind: Leistungsentfaltung im Stil weitaus größerer Motoren bei zugleich moderatem Verbrauch und niedrigen Abgasemissionen.

Mit 127 PS pro Liter glänzt die 279 kW (380 PS) starke Ausbaustufe für das F-TYPE S Coupé mit der höchsten Literleistung aller in Serie produzierten Jaguar Motoren. Die Folge: Dank eines schon ab 3.500 U/min anliegenden Drehmoment-Maximums von 460 Nm erledigt das Modell in nur 4,9 Sekunden den Sprint von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 275 km/h limitiert. Der konfigurierbare Dynamik-Modus, eine Dynamische Launch Control, die aktive Auspuffanlage, das Sportfahrwerk inklusive Adaptive Dynamics, das High-Performance-Bremssystem (mit 380/325 mm Scheiben vorn/hinten und schwarzen Bremssätteln) sowie ein mechanisches



Sperrdifferential gehören bei dieser Version zur Serienausstattung. Wer noch mehr Verzögerung will, kann das Jaguar Super Performance-Bremspaket aus dem V8-Modell oder sogar die Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsen als Extras ordern.

Ab Werk steht das F-TYPE S Coupé auf 19-Zoll-Leichtmetallfelgen im „Propeller“-Design; innen gefällt es mit Sitzen in einem Leder/Velours-Bezug und einem Lederlenkrad mit Schaltwippen im Orange-Farbtönen „Ignis“ (lateinisch für „Feuer“).

Das F-TYPE Coupé wird von der 250 kW (340 PS) und 450 Nm starken Variante des aufgeladenen 3,0-Liter-V6-Benziners angetrieben. Auch die Basisversion entpuppt sich dank Leichtbauweise und fein austariertem Fahrwerk als lupenreines Fahrer-Auto. Was nicht zuletzt die auf 260 km/h beschränkte Höchstgeschwindigkeit und der Sprint von 0 auf 100 km/h in 5,3 Sekunden unterstreichen. Die CO₂ Emissionen liegen bei für Sportwagen dieser Klasse sehr günstigen 205 g/km.

Jaguar bestückt das F-TYPE Coupé mit 18 Zoll großen LM-Felgen im Design „Vela“. Zur Standardausstattung zählen weiterhin der Dynamik-Modus, ein Sport-Auspuffsystem (beide V6-Modelle atmen über zwei mittig platzierte Endstücke aus), ein Sportfahrwerk und eine Jaguar-Performance-Bremsanlage mit Scheiben der Größe 354 mm (vorn)/325 mm (hinten) und silber lackierten Bremssätteln. Im Interieur setzen Leder/Velours-Sportsitze und ein Lederlenkrad mit schwarzen Lenkradwippen Akzente.

Die Effizienz aller für F-TYPE Coupé und Cabriolet lieferbaren Motoren wird durch die Kombination mit dem Jaguar Intelligent Stop/Start-System weiter gesteigert. Mit Hilfe eines Doppelmagnet-Anlassers wird der Motor nach dem Abschalten schneller neu gestartet als in der Zeit, die der Fuß für den Wechsel vom Brems- aufs Gaspedal bräuchte. Das System senkt Verbrauch und Emissionen im kombinierten EU-Fahrzyklus um bis zu fünf Prozent. Jaguar bietet das neue F-TYPE Coupé 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. Meridian Systeme profitieren von der großen Erfahrung des Unternehmens bei der digitalen Signalverarbeitung, die ein einzigartiges Sounderlebnis im Auto eröffnet. In der Top-Anlage



für das F-TYPE Coupé gibt das von Meridian selbst 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.

Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsanlage

Für die Versionen F-TYPE R und S Coupé bietet Jaguar exklusiv eine Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsanlage an. Schon optisch ist sie dank gelb lackierter Monoblock-Bremssättel ein echtes Highlight. Sechs Kolben an den vorderen Scheiben (398 mm Durchmesser) und weitere vier an den hinteren (380 mm) umklammern Scheiben aus einem extrem verschleißfesten keramischen Verbundwerkstoff.

Die Vorteile dieser Konstruktion sind vielfältig: Deutlich besseres Ansprechverhalten, erhöhte Fadingstabilität, hohe thermische Standfestigkeit, kein Bremsrubbeln, sehr gute Dosierbarkeit, hohe Korrosionsbeständigkeit, hohe Verschleißfestigkeit und eine fast vollständige Vermeidung von Bremsstaub.

Aber auch das Gewicht ist ein großer Trumpf: Nehmen doch im Vergleich zu konventionellen Bremsen bei einem Jaguar F-TYPE Coupé mit Karbon-Keramik-Paket die ungefederten Massen um 21 Kilogramm ab. Da die High-Tech-Scheiben jedoch mehr Hitze erzeugen als Stahl-Pendants, forcieren spezielle Lufteinlässe im Stoßfänger und Leitbleche vor dem Stabilisator die Kühlung der Scheiben. Selbst an Details hat Jaguar gedacht – wie neue hitzebeständige Ventilkappen zeigen.

Die Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsen des Jaguar F-TYPE Coupé bieten als zusätzliches Sicherheits-Plus eine automatische Bremsbereitschaft. Über diese „Pre-fill-Funktion“ wird beim Lupfen des Gaspedals vorsorglich Druck im Bremssystem aufgebaut, womit ein schnelleres Ansprechen der Bremsen erreicht wird. Das System im Jaguar arbeitet dabei proportional zur Geschwindigkeit: Bei hohem Tempo stellt es durchgehend starke und Vertrauen spendende Reaktionen bereit, während bei niedrigen Geschwindigkeiten – wie zum Beispiel auf einem Parkplatz – ein eher komfortableres Pedalgefühl erzeugt wird.



Mit Karbon-Keramik-Hochleistungsbremsen bestückte F-TYPE R und S Coupé werden mit 20 Zoll großen „Storm“-Felgen ausgeliefert. Diese sind in einem satinierten grau/anthrazit-Finish oder als geschmiedete Version mit diamantgedrehter Oberfläche in glänzendem Schwarz erhältlich.

Die neuen Bremsen bietet Jaguar ab sofort auch für das F-TYPE S und V8 S Cabriolet an.

Weitere Informationen sowie Bild- und Videomaterial 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

*Jaguar F-TYPE Coupé (innerorts 12,4 l/ außerorts 6,8 l/ kombiniert 8,8 l/100km; CO₂-Emission 205 g/km)

**Jaguar F-TYPE S Coupé (innerorts 12,8 l/ außerorts 7,0 l/ kombiniert 9,1 l/100km; CO₂-Emission 213 g/km)

***Jaguar F-TYPE R Coupé (innerorts 15,9 l/ außerorts 8,3 l/ kombiniert 11,1 l/100km; CO₂-Emission 259 g/km)



Verbrauchs- und Emissionswerte F-TYPE, XF, XJ, XK, inklusive R-Modelle:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 12,5 - 5,1 l/100km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 292 - 135 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