



Zweisitziger Vollaluminium-Sportwagen mit aufgeladenen V6- und V8-Motoren

Jaguar F-TYPE: Leicht, verführerisch und extrem lebendig

Mit dem neuen F-TYPE kehrt Jaguar zum Kern und Ursprung seiner Markenidentität zurück: Ein zweisitziger Cabriolet mit den Primärtugenden Performance und Agilität, der den Fahrer in den Mittelpunkt des Geschehens rückt. Dank einer komplett aus Aluminium gefertigten Karosserie wiegt das mit einem hochwertigen Stoffverdeck ausgestattete Modell in der Basisversion nur 1.597 Kilogramm; die Leichtbauarchitektur sorgt zusammen mit Heckantrieb und einer ausgeglichenen Gewichtsverteilung für überragenden Fahrspaß. Ein ausfahrbarer Heckspoiler und versenkte Türgriffe bestimmen ein von nur wenigen Linien geprägtes und puristisches wie verführerisches Design. Neben dem per Kompressor beatmeten 5.0 Liter V8 mit 364 kW (495 PS)* stehen zwei ebenfalls aufgeladene 3.0 Liter V6 mit 280 kW (380 PS)** und 250 kW (340 PS)* zur Wahl. Alle Motoren leiten ihre Kraft über eine Achtstufen-Quickshift-Automatik weiter; ab Werk kommt auch das verbrauchsmindernde Intelligent Stop/Start-System zum Einsatz. Ein aktives Auspuffsystem für die S-Modelle liefert authentischen Rennsportsound, das adaptive und stufenlos regelnde Dämpfersystem Adaptive Dynamics souveränes Handling unter allen Bedingungen. Der neue Jaguar F-TYPE wird am 25. Mai in Deutschland zu Preisen ab 73.400.- Euro eingeführt.**

Exterieur

Jaguars Blick in die Zukunft versinnbildlicht vor allem die selbstbewusste Formensprache des neuen Jaguar F-TYPE. Zum Teil stellt sie tradierte Vorstellungen in Frage – wie die neu geformten Heckleuchten, die von der 2011 enthüllten Konzeptstudie Jaguar C-X 16 inspiriert wurden. Der Grill übernimmt die Konturen der Limousinen Jaguar XF und XJ, wandelt sie jedoch zu einer sportwagenmäßigen Signatur ab. Zugleich ist er leicht nach vorne geneigt, um auch im Stillstand Vorwärtsdrang zu suggerieren. Die einteilige Motorhaube öffnet wie einst beim legendären Jaguar E-TYPE nach vorn und greift seitlich bis in die Kotflügel über.



Der neue Jaguar F-TYPE baut auf nur zwei „Herzlinien“ auf. Die erste führt von den „Haifischkiemen“ zu beiden Seiten des Grills bis zur Oberkante der Kotflügel. Vertikale Bi-Xenon-Scheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht zeichnen die Linie nach, ehe sie in die Tür weiter- und danach elegant ausläuft.

An diesem Punkt hat auch schon die zweite Linie die Aufmerksamkeit des Betrachters erweckt. Sie formt die kräftigen hinteren Hüften des Jaguar F-TYPE, um danach bogenförmig um das Heck herum zu den waagerechten LED-Heckleuchten und zum Heckspoiler zu ziehen. Damit nichts die ästhetische Form stört, fährt der Flügel erst ab einer Geschwindigkeit von knapp 100 km/h aus, unterhalb von 65 km/h verschwindet er wieder in der Versenkung. Die Rücklichter sind eine Neuinterpretation klassischer Vorbilder – die Jaguar Designer zogen sie bis an die hinteren Radkästen, was das Heckantriebskonzept und den kräftigen Stand des Fahrzeugs optisch geschickt unterstreicht.

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.

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

Die Auspuffrohre gestatten eine gute Differenzierung: Die Jaguar F-TYPE mit Sechszylinder-Power sind mit einem mittigen Doppelrohr bestückt; der F-TYPE V8 S hält mit vierflüchtigen, außenliegenden Einzelendstücken im Stil der Topsportler XFR und XKR dagegen. Während der F-TYPE auf 18 Zoll großen Leichtmetallfelgen steht, rollen F-TYPE S mit 19 Zoll und F-TYPE V8 S mit 20 Zoll großen Rädern vom Band des Werkes Castle Bromwich.

In bester Cabriolet-Tradition entschied sich Jaguar beim F-TYPE für ein Stoffverdeck anstelle eines Stahlklappdachs. Es bietet deutliche Gewichts- und Platzvorteile und hilft, den Schwerpunkt niedrig zu halten. Die Kapuze lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von knapp 50 km/h in zwölf Sekunden öffnen und genauso schnell wieder schließen. Die mehr-



schichtige Dachkonstruktion umfasst eine Thinsulate™ Beschichtung für optimale Wärme- und Geräuschdämmung.

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 zugeschnitten. Ziel war ein den Fahrer umhüllendes Cockpit, in dem alle Kontrollhebel und Schalter auf natürliche Weise zu bedienen und logisch in Bediengruppen zusammengefasst sind. Zugleich herrscht eine klare Trennung zwischen Fahrer- und Beifahrerraum. Diese wird durch den vom oberen Rand der Mittelkonsole kommenden Haltegriff und die Wahl unterschiedlicher Materialien betont. Das handliche Dreispeichen-Lenkrad bietet Jaguar sowohl mit Alcantara-Bezug als auch mit unten abgeflachtem Kranz an. Im direkten Blickfeld des Piloten liegt ein kompaktes Kombiinstrument mit für Jaguar klassischen Analog-Anzeigen. Zwischen den Hauptuhren angeordnet ist ein TFT-Display für die vom Bordcomputer gelieferten Informationen.

Der im Stil eines Joysticks geformte Wählhebel der Automatik („SportShift“) erinnert an Beispiele aus der Luftfahrt. Unter das Thema „diskret versteckte Technologien“ fallen die auf der Oberseite des Instrumententrägers angebrachten Lüftungsdüsen. Sie bleiben so lange verborgen, bis der Fahrer oder komplexe Kontroll-Algorithmen ein Öffnen veranlassen.

Wie es sich für einen Jaguar geziemt, präsentiert sich auch der neue Jaguar F-TYPE mit einem geschmackvoll und dezent luxuriös ausgekleideten Innenraum. Die Schalter in „soft-feel“-Anmutung tragen für eine optimale Ablesbarkeit ein mattschwarzes Finish mit weißen Markierungen. Dekorleisten und Rahmenteile üben sich mit Oberflächen aus satiniertem Chrom und dunkel eingefärbtem Aluminium ebenfalls in Understatement.

Die eng anliegenden Sportsitze verfügen schon in der Serienausstattung über eine elektrische Lehnen- und Höhenverstellung; aus Gewichtsgründen erfolgt die Längsverstellung jedoch manuell. Die optionalen Performance-Sitze bieten dank stärker ausgeformter Seitenteile noch mehr Abstützung in schnell gefahrenen Kurven. Auf Wunsch sind die Seitenpolster ebenso wie die Lordosenstütze auch elektrisch verstellbar.



Karosserie

Der neue Jaguar F-TYPE profitiert maßgeblich von der über zehnjährigen Expertise des Unternehmens beim Einsatz von Aluminium im Karosseriebau. Der Werkstoff sichert auch im neuen Modell hohe Steifigkeit und signifikante Gewichtseinsparungen - die Rohkarosserie bringt zum Beispiel nur noch 261 Kilogramm auf die Waage. In Schlüsselzonen ist der F-TYPE im Vergleich zu anderen Jaguar Chassis nochmals um bis zu 30 Prozent steifer. Auch dank ausgeglichener Gewichtsverteilung kann er so die dynamischen Vorteile seines Heckantriebs voll zur Geltung bringen. Zumal auch der neue vordere Hilfsrahmen und die Aufhängungen – Doppelquerlenker-Konstruktionen – rundum aus Leichtmetall bestehen.

Vom niedrigen Gewicht profitieren Handling, Bremsen, Beschleunigung und natürlich auch Verbrauch und Emissionen. Die Konzentration der Massen zwischen den Achsen sowie kurze Karosserieüberhänge verleihen dem Jaguar F-TYPE zusätzlich Stabilität. Die Sitzposition liegt nochmals 20 Millimeter tiefer als im Jaguar XKR-S, was den Schwerpunkt weiter absenkt und den Fahrer geradezu mit seinem Auto verschmelzen lässt.

Für die Karosseriebleche des Jaguar F-TYPE kommen neue, hochfeste Aluminium-Legierungen zur Anwendung. Im Vergleich zu den beim Jaguar XK verwendeten Leichtmetallen sind sie noch einmal 20 Prozent fester und zugleich 15 Prozent dünner. Vor allem aber bieten sie eine verbesserte Formbarkeit, was speziell bei der Fabrikation komplexer Teile von Vorteil ist. Ein Beispiel sind die um über 50 Prozent auf nur noch acht Millimeter verkleinerten Rädern.

Eine weitere im Rohbau angewandte Technik ist die Warmumformung. Anders als bei einem herkömmlichen Pressvorgang wird das Metall zunächst auf 260 Grad erhitzt, ehe es – in einem Stück – in die gewünschte Form gebracht wird. Gegenüber einer Fertigung mit kaltem Stahl und mehreren, kleineren Einzelteilen ergeben sich deutliche Gewichtseinsparungen.

Zugleich nimmt Jaguar sein Versprechen einer nachhaltigen Produktion ernst: Mehr als die Hälfte des für einen F-TYPE aufzuwendenden Aluminiums besteht aus recyceltem Material. Weil zugleich Vernieten und Verkleben als Fügetechnik angewandt werden, entsteht in der Produktion 80 Prozent weniger CO₂ als bei einer geschweißten Stahlkonstruktion.



Motoren und Getriebe

Drei Varianten sind zum Marktstart im Frühsommer 2013 verfügbar: F-TYPE, F-TYPE S und F-TYPE V8 S. Jedes Modell stützt sich auf einen per Kompressor aufgeladenen V6- oder V8-Motor und das benzinsparende Jaguar Intelligent Stop/Start-System.

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 Motorblock mit eingegossenen Stahlzylindern und gekreuzten Lagerschalen reduziert Laufgeräusche und Vibrationen auf ein Minimum.

Mit 127 PS pro Liter glänzt die 280 kW (380 PS) starke und exklusiv dem F-TYPE S vorbehaltene Ausbaustufe mit der höchsten Literleistung aller zurzeit in Serie produzierten Jaguar Motoren. Folge: den Zwischensprint von 80 auf 120 km/h erledigt der F-TYPE S in nur 3,1 Sekunden; ebenso beeindruckend wie die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,9 Sekunden und die elektronisch auf 275 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit. Das 250 kW (340 PS) starke Pendant gibt sich mit 5,3 Sekunden und 260 km/h kaum weniger spritzig. Die CO₂-Emissionen liegen bei für Sportwagen dieser Klasse günstigen 213 bzw. 209 g/km.

Den Sechszylindern voran stellt Jaguar ein neu entwickeltes Mitglied der V8 Motorenfamilie. Mit 364 kW (495 PS) und 625 Nm Drehmoment wartet der für den F-TYPE V8 S reservierte Fünfliter mit einem Drehmoment/Gewichts-Verhältnis von 375 Nm/Tonne auf. Auf der Straße umgesetzt wird dieser Paradowert mit einem 0 auf 100 km/h-Sprint in 4,3 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Die CO₂-Emissionen betragen 259 g/km.

Dank der eng abgestuften Achtgang-„Quickshift“-Automatik kann der Fahrer eines Jaguar F-TYPE das Potenzial der Motoren über den gesamten Drehzahlbereich voll ausnutzen und sicherstellen, dass das Triebwerk nach jedem Gangwechsel weiter im optimalen Leistungsspektrum bleibt. Ist der F-TYPE zügig unterwegs, wird der jeweilige Gang höher ausgedreht und später in die nächste Stufe gewechselt. Beim Herunterschalten führt das System automatisch ein kurzes Zwischengasmanöver aus, um die Drehzahl optimal anzugleichen. Auch die Gangwechsel selbst hat Jaguar optimiert: In Form besonders kurzer Schaltwege – daher der Name Quickshift – und ultrakurzer Schaltzeiten. Erreicht wurde dies auch durch eine kurze und zeitlich präzise bestimmte Rücknahme des Drehmoments.



Entweder über Schaltwippen am Lenkrad oder den griffgünstig auf der Tunnelkonsole platzierten „SportShift“-Wählhebel lässt sich das Getriebe jederzeit auch manuell steuern; ein Dynamic-Launch-Modus erlaubt dem Jaguar F-TYPE S ohne Zutun des Fahrers ein extrem schnelles Beschleunigen aus dem Stand.

Ein aktives Auspuffsystem mit Klappensteuerung – Standard im F-TYPE S und F-TYPE V8 S – erweitert das Gesamterlebnis Jaguar F-TYPE um eine audiophile Dimension: Oberhalb von 3.000 U/min öffnen elektronisch gesteuerte Bypass-Ventile im hinteren Teil des Auspuffstrangs, woraufhin der Sound zu einem prickelnden Crescendo anschwillt.

Fahrwerk

Die Aluminium-Plattform des neuen Jaguar F-TYPE war für die Fahrwerkstechniker eine ideale Basis, um dem Fahrzeug jene Verzahnung mit der Straße, jene Agilität und jenes Fahrerlebnis anzuerziehen, das Kunden von einem Jaguar erwarten.

Die doppelten Querlenker an Vorder- und Hinterachse tragen zusammen mit einem Radstand von 2.622 Millimetern zum fahrspaßorientierten Fahrwerkskonzept bei. Durch die Reduzierung des Massenträgheitsmoments ist der Jaguar F-TYPE geneigt, besonders spontan und willig einzulenken. Wie gründlich die Ingenieure das Ziel einer ausgeglichenen Gewichtsverteilung verfolgten, zeigt ein Beispiel: Neben der Batterie wurde auch der Behälter für das Scheibenwaschwasser 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. Die „schnellste“ Zahnstangenlenkung in der Jaguar Sportwagen-Geschichte lässt den Fahrer nie im Unklaren darüber, was die Vorderräder gerade anstellen.

Im per Knopfdruck abrufbaren Dynamic Modus wird die sportliche Seele des Jaguar F-TYPE besonders geweckt. Gaspedalbewegungen werden noch spontaner 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. Arbeitet die Automatik im manuellen Modus, verhindert das Dynamik-Programm zudem ein automatisches Hochschalten.



Darüber hinaus stattet Jaguar den F-TYPE S und den V8 S serienmäßig mit dem adaptiven und stufenlos regelnden Dämpfersystem Adaptive Dynamics aus. 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 Dynamic-Modus wird das Fahrwerk zugunsten eines noch sportlicheren Set-ups straffer eingestellt.

Als Neuheit in einem Jaguar haben Kunden sogar die Option eines frei konfigurierbaren Dynamik-Programms: Hierbei kann der Fahrer auswählen, welche Parameter er verändern will. So ist es zum Beispiel möglich, die Lenkung und das Gaspedal in Richtung „sportlich“ zu verstellen, zugleich aber die Dämpfer im Normalprogramm zu belassen.

Standfeste Hochleistungsbremssysteme bürgen auch bei betont sportlicher Fahrweise für verlässliche Verzögerung. Die vorderen Bremsscheiben messen im Jaguar F-TYPE V8 S 380 Millimeter, die hinteren 376 Millimeter im Durchmesser. ABS, elektronische Bremskraftverteilung und der Jaguar Notfallbremsassistent sind durchgehend Standard.

Jaguar bietet den neuen F-TYPE in Deutschland ab 73.400 Euro an, der Basispreis für den F-TYPE S liegt bei 84.900, für den F-TYPE V8 S bei 99.900 Euro. Der F-TYPE wird am 25. Mai 2013 bei Jaguar Vertragspartnern in Deutschland eingeführt.

Um jedem F-TYPE-Besitzer die Möglichkeit zu geben, sich von Beginn an mit den Fahreigenschaften und der vollen Dynamik des Sportwagens vertraut zu machen, bietet Jaguar allen F-TYPE-Kunden ein kostenloses, individuell auf sie zugeschnittenes Fahrtraining an. Auf professionellen Rennstrecken in Deutschland erhalten Kunden eine technische Einführung und können den F-TYPE unter Anleitung erfahrener Instrukturen bei einer Roadbook Tour, beim freien Fahren und auf der Rennstrecke ausgiebig kennenlernen.

Weitere Informationen finden Sie unter: <http://de.media.jaguar.com>



Pressekontakt: Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Andrea Leitner-Garnell

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

Telefon: 06196 / 9521 – 162, aleitner@jaguarlandrover.com

F-TYPE (innerorts 12,6 l/ außerorts 6,9 l/ kombiniert 9 l/100km; CO₂-Emission 209 g/km)

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

F-TYPE V8 S (innerorts 15,9l/ außerorts 8,3l/ kombiniert 11,1l/100km; CO₂-Emission 259 g/km)

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

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 12,3 - 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.