



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

Jaguar F-TYPE: Leicht, verführerisch und extrem lebendig

Auf einen Blick

- Der F-TYPE ist ein komplett neu entwickelter, zweisitziger Jaguar Sportwagen
- Als Cabriolet mit Heckantrieb und Frontmotor ist er auf maximalen Fahrspaß ausgelegt
- Das Exterieur zeigt eine neue Formensprache für Jaguar Sportwagen. Ein ausfahrbarer Heckspoiler und versenkte Türgriffe bestimmen ein von wenigen Linien geprägtes Design
- Interieur mit Fokus auf den Fahrer: Die Bedienelemente sind in einer kompakten Einheit gruppiert und liegen im direkten Zugriff. Klare Trennung zwischen Fahrer- und Beifahrerraum – die durch die Wahl der Materialien zusätzlich betont wird
- Zwei aufgeladene 3.0 Liter V6 mit 250 kW (340 PS)* und 280 kW (380 PS)** stehen neben dem ebenfalls per Kompressor beatmeten 5.0 Liter V8 mit 364 kW (495 PS)*** zur Wahl
- Der F-TYPE V8 S beschleunigt von 0 bis 100 km/h in 4,3 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Der F-TYPE S und F-TYPE erledigen diesen Sprint in 4,9 sowie 5,3 Sekunden und laufen 275 beziehungsweise 260 km/h schnell
- Das in allen drei Modellen installierte Achtstufen- Quickshift-Automatikgetriebe erlaubt eine manuelle Bedienung über einen zentralen Wählhebel (SportShift) oder Lenkrad-Wippen
- Der F-TYPE S verfügt über ein Sperrdifferential – beim F-TYPE V8 S sorgt ein aktives elektronisches Differenzial für maximale Traktion und überlegenen Fahrspaß

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

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

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



- „Aktives“ Auspuffsystem für die S-Modelle: Es liefert einen authentischen Rennsportsound und ist auf Wunsch mit einer Soundtaste erhältlich, die ein permanentes Crescendo erzeugt (optional im F-TYPE S, Serie im V8 S)
- Für die S-Modelle gibt es ein konfigurierbares Dynamik-Programm: Je nach Gusto kann der Fahrer dynamische Parameter verändern und eine Stoppuhr oder Anzeige der G-Kräfte erscheinen lassen
- Der F-TYPE nutzt die vierte Generation der nach Vorbildern aus der Luft- und Raumfahrt konzipierten Vollaluminium-Architektur von Jaguar. Das Basisgewicht bleibt unter 1.600 kg
- Die hohe Torsions- und Biegesteifigkeit garantiert ein extrem agiles Handling. Um die sehr feste Aluminium-Grundstruktur herum wurden alle Systeme – Lenkung, Bremsen, Antriebsstrang – mit Blick auf eine unmittelbare Reaktion auf Fahrer-Eingaben ausgelegt
- Komplett aus Aluminium gefertigte Doppelquerlenker-Aufhängungen fördern ein optimales Handling. Ein adaptives und voll elektronisch gesteuertes Dämpfersystem bewirkt im F-TYPE S und F-TYPE V8 S noch aufregendere Fahrerlebnisse
- Der F-TYPE ist ab dem 25. Mai in Deutschland verfügbar; Kunden erhalten ein kostenloses Fahrertraining auf professionellen Rennstrecken in Deutschland

Der neue Jaguar F-TYPE

„Jaguar hat das Sportwagensegment mitbegründet und blickt im Bau faszinierender Zweisitzer auf eine über 75-jährige Geschichte zurück. Mit dem F-TYPE setzen wir diese Tradition nun fort. Er setzt sich deutlich von seinen Mitbewerbern ab und fährt sich in bester Jaguar Manier extrem präzise. Der F-TYPE ist stark, sinnlich und vor allem sehr lebendig.“

Adrian Hallmark, Global Brand Director, Jaguar Cars

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 setzt.



Der neue F-TYPE profitiert maßgeblich von der großen Jaguar Expertise beim Einsatz von Aluminium im Karosseriebau. Der Werkstoff sichert auch im neuen Modell eine hohe Steifigkeit und sorgt für eine signifikante Gewichtseinsparung. In Schlüsselzonen ist der F-TYPE im Vergleich zu anderen Jaguar Chassis nochmals um bis zu 30 Prozent steifer und in seiner Basisausführung startet er mit einem Gewicht von knapp unter 1.600 Kilogramm. Auch dank ausgeglichener Gewichtsverteilung kann er so die dynamischen Vorteile seines Heckantriebs voll zur Geltung bringen. Im Zuge umfangreicher CAE-Programme (Computer Aided Engineering) entwickelten die Ingenieure unter anderem einen neuen, durch die Verwendung von Aluminium besonders leichten vorderen Hilfsrahmen. Auch die Aufhängungen – Doppelquerlenker-Konstruktionen für Vorder- und Hinterachse – sind komplett aus Leichtmetall gefertigt. Zusammen mit einer sehr direkt ansprechenden Lenkung steigern sie den Fahrspaß weiter.

Drei Varianten: F-TYPE - F-TYPE S - F-TYPE V8 S

Drei Varianten sind zum Marktstart Mitte 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.

Der vom Jaguar 5.0 Liter V8-Aggregat abgeleitete neue 3.0 Liter V6 Kompressor ist in zwei Leistungsstufen mit 250 kW (340 PS) und 280 kW (380 PS) erhältlich. Die für den F-TYPE und den F-TYPE S vorgesehenen Motoren punkten mit einer drehfreudigen und lebhaften Charakteristik, die es dem sportlich ambitionierten Fahrer leichtmacht, die Talente des Triebwerks voll auszuschöpfen.

Den V6 Modellen voran stellt Jaguar ein neu entwickeltes Mitglied der V8 Motorenfamilie. Mit 364 kW (495 PS) und 625 Nm Drehmoment wartet der für das Topmodell F-TYPE V8 S reservierte Fünfliter mit einem außergewöhnlichen Drehmoment/Gewichts-Verhältnis von 375 Nm/Tonne auf. Auf der Straße umgesetzt wird dieser Paradewert 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.

Der F-TYPE S ist aus dem Stand in 4,9 Sekunden auf 100 km/h und wird bei 275 km/h elektronisch eingebremst; seine CO₂-Emissionen liegen bei 213 g/km. Mit 260 km/h ist der



F-TYPE kaum langsamer. Von 0 auf 100 km/h ist er in 5,3 Sekunden, während der CO₂-Ausstoß weiter auf 209 g/km sinkt.

Das eng abgestufte Achtgang-Quickshift-Automatikgetriebe kann auf Wunsch mit Lenkradwippen bedient werden; eine dynamische „Launch-Control“ erlaubt im F-TYPE S ohne Zutun des Fahrers extrem schnelles Beschleunigen aus dem Stand.

Ein aktives Auspuffsystem – 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 oder per Knopfdruck (Sound-Taste Serie im F-TYPE V8 S) öffnen Ventile im Auspuffstrang, woraufhin der Sound zu einem prickelnden Crescendo anschwillt.

Sinnliches und muskulöses Design

Jaguars Blick in die Zukunft versinnbildlicht vor allem die selbstbewusste Formensprache des Jaguar F-TYPE. Zum Teil stellt sie tradierte Vorstellungen in Frage – wie der Kühlergrill oder die neu geformten Heckleuchten, die von der in 2011 enthüllten Konzeptstudie Jaguar C-X 16 inspiriert wurden. Die Motorhaube öffnet wie einst beim legendären Jaguar E-TYPE nach vorn und greift seitlich bis in die Kotflügel über.

Das Jaguar Design stand schon immer für sinnliche und muskulöse Einfachheit. Der neue Jaguar F-TYPE macht in dieser Hinsicht keine Ausnahme, baut er doch im Grunde auf nur zwei „Herzlinien“ auf. Die erste führt von den „Haifischkiemen“ zu beiden Seiten des 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.

An diesem Punkt hat längst 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 versteckt angebrachten Heckspoiler zu ziehen. Der Flügel fährt erst ab knapp 100 km/h aus und reduziert dann den Auftrieb um 120 Kilogramm. Die Rücklichter sind eine moderne Neuinterpretation klassischer Vorbilder und eine neue Signatur für Jaguar Sportwagen. Die Designer zogen sie bis an die hinteren Radkästen, was das Heckantriebskonzept und den kräftigen Stand des Fahrzeugs optisch geschickt unterstreicht.



Das Layout der asymmetrischen Kabine spiegelt die Rolle des Jaguar F-TYPEs als „1+1“-Sportwagen wider: Alles ist auf den Fahrer und dessen Interaktion mit den elektronischen und mechanischen Komponenten konzentriert. Es herrscht zugleich eine klare Trennung zwischen Fahrer- und Beifahrerraum – visuell verdeutlicht durch den vom oberen Rand der Mittelkonsole herunterziehenden Haltegriff. Eine weitere Differenzierung bewirken unterschiedliche Materialien – jene auf der Fahrerseite tragen ein technischeres Finish.

Ähnlich wie bei Kampfflugzeugen sind alle Kontroll- und Steuerregler nach Funktionen geordnet zusammengefasst. Auch der im Stil eines Joysticks geformte Wählhebel der Achtstufen-Automatik („SportShift“) erinnert an Beispiele aus der Luftfahrt. Unter das Thema „diskret versteckte Technologien“ fallen neben den versenkten Türgriffen die auf der Oberseite des Instrumententrägers angebrachten Lüftungsdüsen. Sie bleiben so lange verborgen, bis der Fahrer oder komplexe Kontroll-Algorithmen ein Öffnen veranlassen.

„Das Jaguar Entwicklungsteam wollte mit dem F-TYPE ein Fahrzeug mit zuvor noch nie erreichter Fahrdynamik entwickeln. Um diesen Traum Wirklichkeit werden zu lassen, musste jeder Ingenieur sehr ambitionierte Ziele erfüllen. Am Ende wurden alle selbst gesteckten Anforderungen nicht nur erfüllt, sondern in vielen Fällen sogar übertroffen. So liefert der F-TYPE genau jene sportlichen Attribute, die uns von Anfang an vorschwebten.“

Ian Hoban, Vehicle Line Director, Jaguar Cars

Karosserie

Als Produkt für das 21. Jahrhundert kommt dem neuen 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 ist zugleich ähnlich verwindungssteif wie die für die Jaguar XK Karosserie verwendeten Teile.

Als Folge bringt die Rohkarosserie des neuen Jaguar F-TYPE nur 261 Kilogramm auf die Waage. Von der Gewichtsdiät profitieren unmittelbar das Handling, die Bremsen, die Be-



schleunigung und natürlich auch Verbrauch und Emissionen. Die Konzentration der Massen zwischen den Achsen sowie kurze Karosserieüberhänge verleihen dem F-TYPE zusätzliche Stabilität. Die Sitzposition liegt noch einmal 20 Millimeter tiefer als im Jaguar XKR-S, was den Schwerpunkt weiter absenkt und den Fahrer regelrecht mit seinem Fahrzeug verschmelzen lässt.

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

Ein Beispiel für das so erzielte Premium-Finish sind die um über 50 Prozent auf nur noch acht Millimeter verkleinerten Radien. Die hohe Passgenauigkeit erlaubte es den Designern, die für die Form des F-TYPE so essentiellen „Herzlinien“ exakt so zu gestalten wie gewünscht. Die wunderschön geformte Haube besteht aus einem Stück und wurde in einer 1.000-Tonnen-Presse gefertigt.

Insgesamt konnte Jaguar das Gewicht der Rohkarosserie um 35 Kilogramm senken. Die Bilanz verbesserten aber auch noch viele andere Komponenten: Je zwei Kilogramm wurden bei der Windschutzscheibe sowie dem Kühl- und Ansaugsystem abgespeckt, je fünf Kilo Ballast holte man durch neue Motoraufhängungen und Stoßfängerträger sowie acht Kilogramm durch Modifikationen im Antriebsstrang aus dem Auto. Weitere Reduzierungen gehen auf das Konto der Motorhaube (minus zwölf Kilogramm), der Sitze (minus 24 Kilogramm) und des vorderen Hilfsrahmens (minus fünf Kilogramm). Unterm Strich wiegt der neue Jaguar F-TYPE in seiner Basisausführung nur 1.597 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.

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.

Performance

Der F-TYPE ist prädestiniert für den Einsatz der neuesten Generation der Kompressor-Benzinmotoren von Jaguar – verquicken sie doch hohe Literleistungen mit hoher Effizienz.

Exklusiv dem F-TYPE S vorbehalten ist die 280 kW (380 PS) starke Version des 3.0 Liter V6. Sie wurde zum Modelljahr 2013 mit 250 kW (340 PS) neu in den Limousinen Jaguar XJ und XF eingeführt und wird in dieser Form auch für den F-TYPE lieferbar sein. 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 absolutes Minimum.

Die Zylinderköpfe besitzen vier Ventile pro Zylinder und sind aus recyceltem Aluminium gefertigt. Von den Vorteilen der variablen Ventilsteuerung (DIVCT) profitiert nach dem V8 nun auch der neue V6: Denn alle vier Nockenwellen werden 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. Die Verstellung wird vom Motormanagement über den gesamten Drehzahlbereich vorgenommen, um so Drehmoment, Leistung und Verbrauch zu optimieren.

Der kühlende Effekt der Direkteinspritzung und optimal platzierte Zündkerzen gestatteten Jaguar 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 neuen 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 des neuen V6 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. Ein Novum des neuen 3.0 Liter V6 ist eine Motormanagement-Software von Bosch: Sie regelt die Ladedrucksteuerung um 20 Prozent effizienter als die frühere Anlage.

In beiden Leistungsstufen zeichnen den 3.0 Liter V6 Kompressor die gleichen Kerntugenden aus: Leistungsentfaltung im Stil weitaus größerer Motoren bei zugleich moderatem Verbrauch und niedrigen Abgasemissionen.

Mit 127 PS pro Liter glänzt die 280 kW (380 PS) starke 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; ein ebenso beeindruckender Wert 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 temperamentvoll. Die CO₂-Emissionen liegen bei für Sportwagen dieser Klasse sehr günstigen 213 bzw. 209 g/km.

Der F-TYPE V8 S wird von einer neuen Version des aufgeladenen 5.0 Liter V8 angetrieben. Sie leistet 364 kW (495 PS) bei einem maximalen Drehmoment von 625 Nm und ermöglicht dem Topmodell der Baureihe eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Installiert im kompakteren, leichteren und agileren F-TYPE sorgt der Achtzylinder für fulminante Beschleunigungs- und Elastizitätswerte: 0-100 km/h sind in 4,3 Sekunden, 80 bis 120 km/h in 2,5 Sekunden bewältigt. Im Gegenzug begnügt sich der F-TYPE V8 S mit CO₂-Emissionen von 259 g/km.

„Unsere V6- und V8-Kompressor-Motoren passen dank hoher Literleistungen und fülliger Drehmomentkurven ideal zur sportlichen Natur des F-TYPE. Das mit diesen Motoren verbundene Achtstufen-,Quickshift‘-Getriebe ist dank eng gestufter Übersetzungen der ideale Partner für eine sportwagengemäße Performance.“

Tim Clark, Technik-Spezialist für Leistungsfähigkeit und Fahreigenschaften

Intelligent Stop/Start-System

Die Effizienz der Motoren wird nochmals erhöht durch die Kombination mit dem erstmals für Jaguar Benzinmotoren verfügbaren Intelligent Stop/Start-System. Es senkt den Verbrauch



im kombinierten EU-Fahrzyklus um bis zu fünf Prozent. 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. Segensreich wirkt die Anlage auch dann, wenn eine Ampel früher als erwartet auf Grün springt oder sich vor einem belebten Kreisverkehr plötzlich doch eine Lücke auftut. In solchen „Change of mind“-Situationen reagiert der Jaguar Starthelfer deutlich schneller und effizienter als konventionelle Systeme.

Aktives Auspuffsystem

Sowohl der F-TYPE S als auch der V8 S sind ab Werk mit einem aktiven Auspuffsystem ausgestattet (für das 340 PS-Modell ist es optional im Angebot). Die Anlage führt das akustische Erlebnis an Bord eines Jaguar F-TYPE zu neuen Höhen. Über eine Reihe elektronisch gesteuerter Bypass-Ventile im hinteren Teil des Auspuffstrangs wird die Soundwiedergabe bei zügiger Beschleunigung deutlich sportlicher. Kann der Motor doch dann auf direktem statt verschlungenem Weg frei ausatmen.

In über 85 verschiedene 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 optionale Sound-Taste (beim F-TYPE S optional, beim F-TYPE V8 S Serie) oder via Jaguar Drive Controller und Auswahl des Dynamik Modus auch auf Dauerbetrieb geschaltet werden kann. Im Dynamik-Modus werden dann auch das Ansprechverhalten der Drosselklappe, des Getriebes, der Lenkung und der Fahrwerkssysteme auf „scharf“ gestellt.

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

Achtstufen-Quickshift-Automatikgetriebe

Dank der eng abgestuften Achtgang-Quickshift-Automatik kann der Fahrer eines Jaguar F-TYPE das Potenzial der Motoren über den gesamten Drehzahlbereich voll ausnutzen und sicherstellen, dass das Triebwerk nach jedem Gangwechsel weiter im optimalen Leistungs-



spektrum bleibt. Die Automatik 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.

Um jeden Gangwechsel so flüssig wie möglich zu gestalten, hat Jaguar den gesamten Antriebsstrang des neuen F-TYPE auf maximale Steifigkeit ausgelegt. Sogar die Aufstandsfläche der Reifen wurde exakt abgeprüft. Denn nur so ist garantiert, dass die blitzschnelle Reaktion auf Gaspedalbewegungen samt des daraus folgenden „giftigeren“ Ansprechens des Motors 1:1 auf die Straße übersetzt wird. Zugleich trennt eine Überbrückungskupplung beim Wechsel in den zweiten Gang den Drehmomentwandler ab – was eine direkte mechanische Verbindung zwischen Motor und Antriebsrädern herstellt.

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

Die Betriebsparameter des adaptiv arbeitenden Getriebes werden durch 25 verschiedene Kennfelder bestimmt. Die Kraftübertragung erkennt genau den gerade eingeschlagenen Fahrstil – durch Messung der Beschleunigungs- und Bremskräfte, der Kurvenkräfte, der Stellungen von Drosselklappe und Bremspedal, des Fahrbahnwiderstandes und der Zahl der Kickdown-Abrufe. Sogar Bergauf- und Bergabfahrten 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 aus-



führt. Anstatt hochzuschalten, behält der Automat dann in Vorbereitung auf ein mögliches weiteres Beschleunigen zunächst einen niedrigeren Gang bei.

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

Dynamische Launch Control Funktion

Ein weiteres spannendes und exklusiv für den Jaguar F-TYPE S erhältliches Feature ist der Dynamic-Launch-Modus, welcher den F-TYPE S nochmal um 0,3 Sekunden schneller beschleunigen lässt. 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.

Sperrdifferential

Der Jaguar F-TYPE S ist standardmäßig mit einem mechanischen Sperrdifferential bestückt. Das System ist zugeschnitten auf die Anforderungen eines heckgetriebenen Sportwagens und eröffnet dem Fahrer die Möglichkeit, die überlegene Balance des Fahrzeugs auszukosten und deren Grenzen sicher auszutesten.

Das V8 S-Modell ist mit der aktiven elektronischen Differentialsteuerung ADC ausgestattet, wie sie Jaguar zum Beispiel auch im Modell XKR einsetzt. Das elektronisch gesteuerte Differential passt sich permanent allen Gaspedalbefehlen und dem aktuell an jedem Antriebsrad verfügbaren Grip auf der Straße an. Es besitzt einen Elektromotor und eine Kugelmechanik, die über eine Mehrscheibenkupplung die Antriebskraft stets zu dem Rad mit der besseren Traktion leitet. Im Zusammenwirken mit anderen Systemen wie Traktionskontrolle und ABS



optimiert ADC die Traktion an jedem Rad, verbessert die Beschleunigung auf rutschigem Untergrund und erhöht auch die allgemeine Stabilität.

Bremsen

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

Die Sportbremsanlage im Jaguar F-TYPE stützt sich auf 354 Millimeter große vordere und 325 Millimeter große hintere Scheibenbremsen mit jeweils silbern lackierten Bremssätteln. Der F-TYPE S kommt in den Genuss einer Hochleistungsbremsanlage mit auf 380 Millimeter vergrößerten vorderen Scheiben sowie schwarz oder rot gehaltenen Sätteln.

Die Super-Hochleistungsbremsanlage im F-TYPE V8 S wartet mit den größten aktuell in einem Serien-Jaguar verbauten Scheibenbremsen auf: Die vorderen Einheiten haben ebenfalls einen Durchmesser von 380 Millimetern, die hinteren dagegen sind mit 376 Millimetern fast identisch groß. Auch hier besteht die Wahl zwischen schwarz oder rot lackierten Bremssätteln. ABS, elektronische Bremskraftverteilung und der Jaguar Notfallbremsassistent sind durchgehend Standard.

Mittels numerischer Strömungsmechanik (CFD – Computational Fluid Dynamics) optimierten die Jaguar Ingenieure auch die Bremsenkühlung. Durch Lufteinlässe zu beiden Seiten des Kühlergrills wird kalte Luft zu den Bremsscheiben geführt; zusätzlich fördern aerodynamisch geformte Aufhängungskomponenten die gezielte Umströmung des Unterbodens und damit indirekt eine weitere Kühlung der Bremsen.

Fahrdynamik

Die Aluminium-Plattform des neuen 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.



„Ein großer Sportwagen will gefahren werden. Man freut sich auf dieses Erlebnis, weil es einfach Spaß macht. Und der F-TYPE erfüllt diesen Wunsch auf unnachahmliche Weise. Wir haben sehr hart daran gearbeitet, direkte Reaktionen auf Lenkbefehle sowie Gas- und Bremspedaleingaben zu erhalten. Beim Erreichen dieses Ziels hat uns die sehr steife Aluminiumstruktur maßgeblich geholfen. Der F-TYPE ist präzise und aufregend, ein Auto, das man allein um des Fahrens willen fahren will – und er klingt auch noch fantastisch!“

Mike Cross, Chefingenieur, Vehicle Integrity, Jaguar Cars

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

Im Vergleich zum bereits sehr verwindungssteifen Jaguar XKR-S trumpft der neue F-TYPE mit einer nochmals zehn Prozent höheren Torsionssteifigkeit auf. Mit Hilfe von CAE-Programmen (Computer Aided Engineering) nahm die Quersteifigkeit an Schlüsselzonen wie den Aufhängungspunkten der Vorderradaufhängung sogar um 30 Prozent zu. Die Wahl von doppelten Querlenkern an Vorder- und Hinterachse trägt zusammen mit einem Radstand von 2.622 Millimetern sowie Spurweiten von 1.597 Millimetern (vorn) und 1.649 Millimetern (hinten) ihren Teil zum fahrspaßorientierten Fahrwerkskonzept bei. Genauso wie die knappen vorderen und hinteren Karosserieüberhänge sowie die Konzentration der Massen nahe am Fahrzeugschwerpunkt. Durch die Reduzierung des Massenträgheitsmoments ist das Fahrzeug eher geneigt, spontan und willig einzulenken. Wie gründlich die Ingenieure das Ziel einer möglichst ausgeglichenen Gewichtsverteilung verfolgten, zeigt ein Beispiel ganz besonders: Neben der Batterie wurde auch der Behälter für das Scheibenwischwasser statt unter der Motorhaube im Kofferraum verstaut.

Der vordere Hilfsrahmen aus Aluminium reduziert das Gewicht auf der Vorderachse und hilft der Lenkung, ihrer Aufgabe als wichtigstes Bindeglied zwischen Fahrzeug und Fahrer optimal nachzukommen. Steifere und ebenfalls aus Aluminium gefertigte Lenkhebel bewirken eindeutige Rückmeldungen von der Straße und ein akkurates Ansprechverhalten. Die „schnellste“ Zahnstangenlenkung in der Geschichte der Jaguar Sportwagen lässt den Fahrer so nie im Ungewissen darüber, was die Vorderräder gerade anstellen.



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, 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.

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

Interieur

„Schon das Platz nehmen im F-TYPE soll ein aufregendes Erlebnis sein. Das Cockpit eines Sportwagens ist ein intimer Platz. Daher zielten wir darauf ab, dass alle Flächen auf den Fahrer zukommen, um sich dann um ihn zu schmiegen. Der F-TYPE verkörpert gewissermaßen das Motto ‚Lebe Deine Träume‘. Er soll sagen: Verwirkliche das, was DU willst, und



nicht, was andere von Dir erwarten. Je stärker diese Welt reglementiert wird, desto wichtiger wird diese Lebensphilosophie.“

Ian Callum, Designdirektor, Jaguar Cars

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 „SportShift“-Wählhebel und die Dynamik-Mode-Taste herumgezogenen Haltegriff. Er dient zugleich als Signal für den Beifahrer, dass eine sportlichere Gangart eingeschlagen werden könnte.

Auch durch die Wahl unterschiedlicher Materialien wird die Trennung dokumentiert. So weisen die Oberseite des Instrumententrägers und die Mittelkonsole eine technischere Masierung auf als die Oberflächen auf der Beifahrerseite. Im F-TYPE S und F-TYPE V8 S werden der Motor-Startknopf, die Lenkrad-Schaltwippen und der Dynamic Mode-Kippschalter nach dem Vorbild von Zifferblättern professioneller Taucher Uhren im Bronze-Farbton „Ignis“ (lateinisch für „Feuer“) hervorgehoben.

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

Obwohl Jaguar als einer der ersten Hersteller den Einsatz von berührungsempfindlichen Touchscreen Bedienoberflächen im Auto forcierte, entschieden sich die Designer beim F-TYPE-Cockpit teilweise für eine Rückbesinnung auf physisch wahrnehmbare Schalter. Zur



Steuerung von Heizung und Lüftung dienen zwei vom Touchscreen-Display entkoppelte Drehschalter für Fahrer- und Beifahrerseite. Kleine Anzeigen in deren Zentrum geben Auskunft über die aktuell eingestellte Temperatur. In mit beheizbaren Sitzen ausgestatteten Modellen ist es zudem möglich, durch einfaches Drücken der Schalter die Sitztemperatur individuell zu regeln. Als Reminiszenz an klassische Jaguar Sportwagen übernehmen unterhalb der Drehregler gruppierte Kippschalter weitere Klimafunktionen – wie zum Beispiel das Einschalten der Klimaautomatik oder der Front- und Heckscheibenheizung.

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.

Wie es sich für einen Jaguar geziemt, präsentiert sich auch der neue Jaguar F-TYPE mit einem geschmackvoll und dezent luxuriös ausgekleideten Innenraum. Die Kontrollhebel und Schalter sind jedoch 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. Im Vergleich zum Serien-V6 heben sich der F-TYPE S und der F-TYPE V8 S insgesamt durch dunklere Oberflächen hervor.

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 in einer elektrisch verstellbaren Ausführung zu haben.

Jaguar bietet den neuen 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. 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 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.

Exterieur

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

Die visuelle Botschaft beginnt mit dem prominenten Grill. Er übernimmt die Kühler-Konturen der Limousinen-Modelle Jaguar XF und XJ, wandelt sie jedoch nach dem Vorbild der Konzeptstudie Jaguar C-X 16 zu einer sportwagenmäßigen Signatur ab. Der noch etwas weicher geformte und breiter gezogene Grill ist leicht nach vorne geneigt, um so auch im Stillstand eine Vorwärtsbewegung zu suggerieren. Der Gittereinsatz besteht ebenso wie jener der seitlichen Luftauslässe aus sechseckigen Öffnungen, die mehr Form und Tiefe erzeugen als das frühere diagonale Muster. Die einteilige Motorhaube greift wie zwei Muschelschalen bis in die Kotflügel über und trägt die für einen Jaguar so typische mittlere „Power“-Wölbung und zwei Lufteinlässe zur Schau.

Zu beiden Seiten des Grills sitzen zweigeteilte, im Jargon der Jaguar Designer als „Haifischkiemen“ titulierte Kühlöffnungen. Sie sind vor allem dafür verantwortlich, dass der F-TYPE im Rückspiegel eines vorausfahrenden Fahrzeugs eine unmittelbare Wirkung erzeugt.

Zugleich bilden die Kiemen den Ausgangspunkt für die erste der beiden „Herzlinien“, aus der sich das seitliche Profil und die Draufsicht des neuen Jaguar F-TYPE ergeben. Sie zieht von der die Kiemen teilenden „Flosse“ bis zur scharf ausgeformten Oberkante der Kotflügel. Aus Fahrersicht gibt dieser Punkt nicht nur einen visuellen Wink auf die Potenz des Motors, sondern erlaubt es auch, den Jaguar F-TYPE in Kurven noch exakter zu positionieren.

„Jeder Aspekt eines Sportwagens erlaubt es uns, sowohl physisch wie optisch etwas sehr Aufregendes zu erschaffen. Die Definition eines Sportwagendesigns besteht für mich darin, die Insassen und die Mechanik mit der aufregendsten, schönsten und sinnlichsten Form zu umhüllen – und zwar ohne überflüssigen Zierrat.“

Jedes Design sollte eine Geschichte erzählen. Daher hat jede Linie des F-TYPE einen Ausgangspunkt, eine Richtung und einen Abschluss. Wenn man jede Linie für sich betrachtet,



sie ästhetisch so korrekt wie möglich ausführt und auch die Proportionen stimmen, wird das Design den Test der Zeit bestehen.“

Ian Callum, Designdirektor, Jaguar Cars

Die Bedeutung der vorderen Herzlinie wird durch die Scheinwerfereinheiten zusätzlich unterstrichen. Weil sie vertikal statt horizontal verlaufen, zeichnen sie die nach oben führende Linie nach, anstatt sie zu unterbrechen. Die kompakten Bi-Xenon-Einheiten erfordern nur einen Projektor, während die J-förmigen LED-Tagfahrleuchten auf einer Linie mit der die Scheinwerfer durchziehenden Herzlinie liegen. Ein gutes Beispiel dafür, wie moderne Technologien mitunter das Design unterstützen können.

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 Kühllufteinlass 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.

Ein weiteres Beispiel für ein durch clevere technische Lösungen noch verstärktes puristisches Design findet sich beim Jaguar F-TYPE 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 und laden Fahrer und Beifahrer regelrecht zum Einsteigen ein. Ist der Jaguar 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, tief liegende 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, um unterhalb von 65 km/h wieder in der Versenkung zu verschwinden. Weitere diskrete aerodynamische Hilfen finden sich in Form eines Frontsplitters und einer auf den Venturi-Effekt ausgelegten Heckschürze.

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

In einer bewussten Parallele zum nach vorn geneigten Grill ist die Heckpartie nach innen eingezogen – so als warte der F-TYPE nur darauf, jeden Moment losgelassen zu werden.

Die Auspuffrohre erlauben eine gute Differenzierung zwischen den V6 und V8 Modellen. Die F-TYPE mit Sechszylinder-Power sind mit einem mittig austretenden Doppelrohr-System bestückt, das eine Verbeugung vor historischen Jaguar Vorbildern darstellt. Es sind die bislang größten jemals an einem Jaguar verwendeten Endstücke und glänzen – weil aus einem Stück rostfreien Edelstahl gefertigt – mit einer durchgehend glänzenden Oberfläche. Der F-TYPE V8 S hält mit vierflutigen, außenliegenden Auspuffenden im Stil der Jaguar Topsportler XFR und XKR dagegen. Eine anders geformte Heckschürze macht diesen Stellungswechsel möglich.

Weitere Abweichungen ergeben sich durch unterschiedlich hervorgehobene Details an der Karosserie. Beim V6 Modell sind Elemente am Grill, in den Lüftungsöffnungen, am Front-Splitter und in der Heckschürze seidenmatt-schwarz ausgeführt – im Gegensatz dazu tragen diese Partien im F-TYPE V8 S ein hochglänzend schwarzes Finish.

Während der F-TYPE ab Werk 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 bei Birmingham. Das Topmodell erhält darüber hinaus weitere aerodynamische Zutaten: Kleine Leitbleche unterhalb der Haifischkiemen und flache, stärker ausge-



formte Türschweller sollen die Richtungsstabilität auch bei Geschwindigkeiten nahe der 300-km/h-Marke gewährleisten.

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

*Thinsulate™ ist eine eingetragene Produktbezeichnung von 3M™

Einblicke in die F-TYPE-Entwicklung

1. Von der Performance zur Ästhetik – die Arbeit an den Details

„Da es um die neue Generation eines Jaguar Sportwagens ging, musste das Konzept sowohl vom Leistungsversprechen als auch vom Design her glaubwürdig sein“, erklärt Mark White, Chefingenieur Karosseriebau. Aus jeder Faser sollte der F-TYPE die Aura einer Stilikone verströmen und zugleich dank sehr steifer Bodengruppe überlegende Dynamik abliefern.

Für unser Team war es besonders befriedigend, neben der Steigerung der Karosseriesteifigkeit im gleichen Zug das Gewicht senken zu können. Nur so erreichten wir die gesteckten Ziele in punkto Abrollkomfort, Handling und Agilität.

Wir arbeiteten auch sehr hart an der Umsetzung der Designer-Visionen. Die größte Herausforderung stellte dabei die Motorhaube dar. Sie besteht aus einem Stück und ist Ausgangspunkt für die erste Herzlinie. Wir waren sehr stolz als wir das erste Pressteil – eine hochglänzend schwarz lackierte Haube – den Designern präsentierten und sie uns bestätigten, dass sie genauso ist wie sie es wollten! Das war echtes Teamwork – ein komplexes Karosserieteil in großen Stückzahlen fertigen zu können.“



2. Gute Vibrationen – die Wissenschaft vom optimalen Gangwechsel

Aus einer langjährigen Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut für Geräusche und Vibrationen (Institute of Sound and Vibration Research, ISVR) der Universität Southampton verfügt Jaguar über ein großes Know-how beim Bau extrem agiler Motoren und Getriebe. In enger Abstimmung mit Professor Michael Griffin, einem weltweit renommierten Experten für die Wirkungen von Vibrationen auf Menschen, hat Jaguar bei der Entwicklung des F-TYPE erforscht, wie Geräusche und Bewegungen ein aufregendes Fahrerlebnis weiter positiv aufladen können.

Tim Clark, Technik-Spezialist für Leistungsfähigkeit und Fahreigenschaften, erklärt: „Ein angenehmer Gangwechsel besteht aus weitaus mehr als der oft beschworenen ‚Schaltzeit‘. Die subjektive Wahrnehmung wird vielmehr auch von komplexen Schaltgeräuschen und -bewegungen beeinflusst. Um diese physischen und akustischen Faktoren besser zu verstehen, haben wir mit dem ISVR eine neue Studie durchgeführt.“

Dazu benutzten wir einen Bewegungssimulator mit angeschlossenem Soundgenerator. Die freiwilligen Testpersonen wurden dazu animiert, über eine Schaltwippe verschiedenste Kombinationen aus physischen Beschleunigungsvorgängen und Geräuschen zu erzeugen und dann zu bewerten, welche sie als angenehm und welche sie als weniger angenehm empfunden haben. Ein Test, den man in einem realen Fahrzeug weitaus schwerer hätte reproduzieren können.

Die Studie half uns, die für ein ‚direktes‘ und flüssiges Schaltgefühl wichtigen Parameter zu definieren. Die Erkenntnisse flossen direkt in das neue Quickshift-Getriebe ein, das entscheidend zum sportlichen Fahrerlebnis am Steuer eines Jaguar F-TYPE beiträgt.“

3. Die richtige Strecke – das weltweite Testprogramm

„Aufgrund der langen Tradition Jaguars im Sportwagenbau war die weltweite Erwartungshaltung auch beim neuen F-TYPE immens“, betont Baureihenleiter Ian Hoban. „Seine Entwicklung war daher nicht nur ein großes Privileg, sondern auch eine riesige Herausforderung für mich und mein Team.“

Denn die Stärke eines Jaguar Sportwagens geht über Geschwindigkeit im engeren Sinne hinaus. Es geht vielmehr auch um Agilität, die Reaktion auf Fahrereingaben und jene Milli-



sekunden, die Pilot und Fahrzeug zu einer Einheit machen. Nur diese puristischen und genau vorhersehbaren Rückmeldungen ermöglichen es dem Fahrer, seine eigenen und die Fähigkeiten seines Fahrzeugs voll auszuschöpfen.

Unter den vielen von uns besuchten Teststrecken ragt das Jaguar eigene Center am Nürburgring heraus. Von dort aus können wir die Nordschleife nutzen – ein weltweit einmaliger Ort in Bezug auf die Anforderungen, denen ein neues Fahrzeug ausgesetzt werden kann. Der ‚Ring‘ ist in bestimmten Abschnitten sehr schnell und verlangt der Kraftübertragung, dem Chassis und den Bremsen alles ab. So konnten wir die letzten paar Zehntel aus dem F-TYPE herauskitzeln. Auch, weil wir jedes Leistungsattribut im Sinne eines ganzheitlichen und integrierten Ansatzes einzeln feingeschliffen haben.“

4. Wünsche wecken – der Design Prozess

„Dies ist ein Auto, das wir zusammen als Team immer schon machen wollten“, bekennt Jaguar Designdirektor Ian Callum. „Er ist das Ergebnis eines echten Teamworks, da wir sehr eng zusammenarbeiten und eine gemeinsame Vorstellung von Ästhetik teilen.

Zu Beginn habe ich jeden Mitarbeiter dazu eingeladen, seine eigenen Vorstellungen über einen perfekten Jaguar Sportwagen zu umschreiben. Natürlich hatte ich auch schon meine eigene Idee im Kopf, wollte sie ihnen aber nicht aufkotzen. Denn dieses Brainstorming war wichtig, weil daraus etwas Großes entsteht.

Es war ein fortschreitender Prozess, bei dem es auch um die Lösung von Problemen ging. Nicht nur funktionalen und praktischen, sondern auch stilistischen – wie zum Beispiel das harmonische Zusammenspiel zwischen zwei Linien. Der ganze Prozess lief sehr intim und detailliert ab – und hatte seinen Ursprung schon in den ersten Skizzen.

Ich denke, als Designer haben wir die Verpflichtung, Menschen zu begeistern – und sie zum Lächeln zu bringen.“

Weitere Informationen, Fotos und Videos zu Jaguar finden Sie unter:

<http://de.media.jaguar.com>, <http://facebook.com/Jaguar.Deutschland>, <http://jaguar-blog.de/>



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

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

Jaguar F-TYPE V8S (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: 12,5 - 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.