

F-TYPE mit Allradantrieb und manuellem Schaltgetriebe – Jaguar erweitert Palette von sechs auf 14 Derivate

AUF EINEN BLICK

- Jaguar vergrößert die Palette des Sportwagens F-TYPE dank neuer Antriebs- und Getriebekombinationen von sechs auf 14 Varianten
- „Torque on demand“ Allradantrieb (AWD) erweitert die dynamische Performance des F-TYPE unter allen Fahrbahn- und Wetterbedingungen
- In Kombination mit Allradantrieb beschleunigt das 550 PS starke und 300 km/h schnelle F-TYPE R AWD* in nur 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h
- Das von Jaguar selbst entwickelte Regelsystem Intelligent Driveline Dynamics (IDD) schöpft das maximale Potential des Allradantriebs aus und bewahrt zugleich den für einen Jaguar typischen Heckantriebscharakter
- AWD F-TYPE Modelle erhalten ein eigenständiges Motorhauben-Design mit stärker ausgeformtem „Power-Dom“ und modifizierten Lufteinlässen
- Optionales Sechsstufen-Handschriftgetriebe für heckgetriebene V6 Supercharged-Versionen spendet besonders authentisches Fahrerlebnis
- V8-Kompressor mit 550 PS hält neu Einzug in das F-TYPE Cabriolet – als neues „R“-Modell mit Heck- und Allradantrieb lieferbar
- Elektromechanische Servolenkung für noch mehr Präzision und Kontakt zur Fahrbahn; reduziert CO₂-Emissionen im kombinierten EU-Zyklus um 4 g/km
- Torque Vectoring (Serie in den R-Modellen) steigert die Agilität in Kurven. Ab sofort auch für alle F-TYPE V6-Varianten erhältlich
- Neue Sport Design Pakete für Coupé und Cabriolet verfeinern das Exterieur Design und erlauben größere Personalisierung
- Neue InControl Touch und InControl Touch Plus Telematik Systeme für Koppelung mit Apple und Android Smartphones



„F-TYPE Coupé und Cabriolet bieten schon in ihrer bisherigen Form alles, was Kunden von einem Jaguar Sportwagen erwarten können – verführerisches Design, atemberaubende Performance und einzigartige Agilität. Der Allradantrieb und das Handschaltgetriebe eröffnen ein noch dynamischeres Fahrerlebnis und machen die Modellreihe für Sportwagen-Liebhaber in aller Welt nun noch attraktiver.“

Ian Hoban, Vehicle Line Director Jaguar

KURZFASSUNG

Jaguars komplett in Aluminium gebauter Sportwagen setzt ab diesem Frühjahr neue Dynamik-Standards in seiner Klasse. Dank des neuen intelligent regelnden Allradantriebs (AWD), eines neuen Sechsgang-Schaltgetriebes und der elektromechanischen Servolenkung (EPAS) sichert Jaguar F-TYPE-Kunden eine nochmals stärkere Dosis Fahrspaß.

Mit ausgefeilter Leichtbauweise, souveräner Kraftentfaltung, perfekten Proportionen und außergewöhnlichem Design bleibt auch das neue Modelljahr den Grundsätzen der Jaguar-DNA treu. Doch zugleich baut Jaguar die F-TYPE-Familie auf nun 14 unterschiedliche Varianten aus und steigert das Fahrerlebnis hinterm Steuer noch einmal erheblich. Denn die jetzt von Jaguar neu vorgestellten Antriebskombinationen schärfen die Verbindung zwischen Mensch und Maschine weiter. Und erlauben es dem F-TYPE, die Bandbreite seiner dynamischen Fähigkeiten noch konsequenter auf den Asphalt zu bringen.

„Unser Ziel bei der Entwicklung des F-TYPE mit Allradantrieb war es, den für einen Jaguar so wichtigen Heckantriebscharakter beizubehalten, im gleichen Zug aber das Dynamikpotential noch weiter auszuschöpfen. Das Resultat ist ein unter allen Fahrbahn- und Wetterbedingungen sehr kontrolliert und sehr schnell zu bewegendem Sportwagen.“

„Mit der manuellen Getriebeoption für die V6 F-TYPE-Versionen sprechen wir Kunden an, die ein besonders puristisches Fahrerlebnis schätzen. Wozu ich mich übrigens selbst auch zähle! Daher bietet dieses Paket eine sehr präzise, technische und unmittelbare Interaktion zwischen Fahrer, Kupplung und Getriebe.“

Ian Hoban, Vehicle Line Director, Jaguar



Die von Jaguar vorgenommenen Modifikationen erweitern die F-TYPE-Palette auf nunmehr 14 verschiedene Modelle – vom neuen 340 PS starken Coupé und Cabriolet mit aufgeladenem V6, Handschaltgetriebe und Heckantrieb bis zum 550 PS mächtigen V8-Kompressor mit Allradantrieb und Achtstufen-Quickshift-Automatik. Mit der Traktionskraft aller vier Räder und maximal 680 Nm Drehmoment beschleunigt der F-TYPE R AWD in lediglich 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

Die Integration des Allradantriebs erforderte nur subtile Änderungen am preisgekrönten Design des F-TYPE. In enger Abstimmung zwischen Designern und Ingenieuren entworfen, steigern sie dennoch die Präsenz des Modells auf der Straße.

Konkret zu erkennen sind die AWD-Modelle an einer Motorhaube mit stärker akzentuiertem „Power-Dom“. Die beidseitigen Lüftungsschlitze sind stärker auseinander und weiter nach vorn Richtung Front angeordnet als bei den F-TYPE-Modellen mit Heckantrieb. AWD V6-Modelle zeichnen sich darüber hinaus durch neue 19“ Leichtmetallfelgen im Design „Volution“ aus – alternativ in einem Silber-Finish oder einem diamantgedrehten dunklen Grau gehalten.

Hinter dem Lenkrad wird die durch den Allradantrieb eröffnete neue Dimension des F-TYPE-Fahrens unmittelbar spürbar – ganz besonders natürlich auf Fahrbahnen mit rutschigem Untergrund.

Fester Bestandteil des neuen AWD-Verbundes ist Intelligent Driveline Dynamics (IDD). Das im Hause Jaguar selbst entwickelte Kontrollsystem mobilisiert das durch den Allradantrieb eröffnete Plus an Fahrdynamik bis zur Obergrenze, ohne dabei die charakteristische Dynamik-DNA eines Jaguar zu verfälschen. IDD ist neben dem Antrieb mit dem Hinterachs-Differential, der zentral angeordneten Lamellenkupplung und der Stabilitätskontrolle DSC vernetzt. Ein Verbund, der immer eine optimale Kraftverteilung garantiert.

Das nach dem „torque-on-demand“-Prinzip (zu Deutsch: Drehmoment nach Bedarf) arbeitende Allradsystem schickt auf trockener Fahrbahn 100 Prozent des Drehmoments an die Hinterräder. So bewahrt Jaguar den Heckantriebs-Charakter des F-TYPE und vermeidet zugleich Reibungsverluste im Antriebsstrang.



Sobald das System jedoch Schlupf an der Hinterachse misst, leitet die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung blitzschnell und bedarfsgerecht zusätzlich bis zu 50 Prozent der Kraft auf die Vorderachse.

AWD ist ferner in der Lage, die Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse so zu verändern, dass bei schneller Kurvenfahrt durch gezielte Gierdämpfung Übersteuertendenzen unterdrückt werden. In Verbindung mit der über einen Zeitraum von fünf Jahren von Jaguar immer weiter verfeinerten elektromechanischen Servolenkung (EPAS) lässt sich die volle Performance des F-TYPE nun noch leichter und sicherer auskosten.

Der F-TYPE kommt als erster Jaguar Sportwagen in den Genuss der nach langjähriger Entwicklungszeit nunmehr voll ausgereiften EPAS-Lenkung. Da deren elektrischer Motor Servounterstützung immer nur dann liefert, wenn sie auch wirklich benötigt wird, sinken der Verbrauch und die CO₂-Emissionen – im europäischen kombinierten Zyklus um vier Gramm pro Kilometer.

Neues auch an der Getriebe-Front: Zwar glänzt die bislang für die F-TYPE-Baureihe obligatorische Achtstufen-Quickshift-Automatik auch weiterhin mit einer unerreichten Symbiose aus ultrakurzen Schaltzeiten und hohem Komfort. Doch wird es immer eine Fraktion von Enthusiasten geben, die sich die Freude am Selbstschalten nicht nehmen lassen will.

Um diesem Wunsch nachzukommen, hat das für den F-TYPE zuständige Entwicklungsteam exklusiv für Modelle mit Heckantrieb und hochdrehendem V6 ein manuelles Sechsganggetriebe entwickelt. Mit Schaltwegen von lediglich 45 Millimetern und für die „Spitze-Hacke“-Technik optimal angeordneten Pedalen bietet die eng abgestufte Box alle Voraussetzungen für ein definitives Jaguar Sportwagen-Erlebnis.

Die von Jaguar erstmals für das F-TYPE R Coupé entwickelte Torque Vectoring (TV) Funktion ist ab sofort für alle Modelle der F-TYPE-Familie lieferbar. Sie ist ebenfalls eng mit dem DSC verbunden und unterbindet durch gezieltes Abbremsen der kurveninneren Räder Untersteuern in Kurven. TV hilft aber auch allgemein bei der Stabilisierung des Fahrzeugs – so hält es zum Beispiel bei schnellen Ausweichmanövern die Lenkbewegungen in Grenzen.



Als ultimative Mischung aus Stil und Performance betritt zum neuen Modelljahr eine R-Version des F-TYPE Cabriolets die Bühne. Es ist sowohl mit Heck- wie Allradantrieb zu ordern und ersetzt das bisherige V8 S-Modell mit 495 PS und ausschließlich angetriebener Hinterachse. Der bewährte Jaguar 5,0 Liter V8 stellt dank Direkteinspritzung und Twin-Vortex-Kompressor auch in diesem Modell seine Qualitäten voll unter Beweis. Bei heruntergelassenem Verdeck und freier Straße geht sein unverwechselbarer Soundtrack besonders unter die Haut.

Die 550 PS und 680 Nm des aus Aluminium gefertigten Viernockenwellen-Motors gelangen via Quickshift-Automatik auf eine oder beide Achsen. Mit der Extra-Traktion des AWD-Systems im Rücken egalisiert das R Cabrio die 0-100 km/h-Zeit des R Coupés von 4,1 Sekunden. Sein Auslauf endet ebenfalls bei elektronisch begrenzten 300 km/h.

Die Modifikationen am Jaguar F-TYPE Modelljahr 2016 sind nicht allein auf das Fahrwerk und die Antriebssysteme beschränkt. So präsentiert sich zum Beispiel das Instrumentenbrett mit neu gezeichneten Runduhren und Anzeigen. Auch das Infotainment-System hat Jaguar aufgewertet: Die Routenführung wurde gegenüber der Vorgänger-Anlage beschleunigt, erstmals erhältlich ist darüber hinaus eine Kartierung auf Basis einer SD-Speicherkarte.

Zugleich ist nun auch der F-TYPE mit den Telematik-Funktionen InControl Secure und InControl Remote ausrüstbar. Sollte der F-TYPE einmal gestohlen werden, alarmiert InControl Secure den Fahrer per Smartphone-App und arbeitet im Schulterschluss mit den Strafverfolgungsbehörden an der Lokalisierung und Sicherstellung des Fahrzeugs. InControl Remote bietet die Möglichkeit, via Smartphone auch von außerhalb Informationen wie den aktuellen Benzinvorrat oder den Status der Zentralverriegelung zu prüfen.

Für alle jene, die ihren F-TYPE gerne noch etwas exklusiver haben wollen, offeriert Jaguar ein Sport Design-Paket. Mit modifiziertem Frontsplitter, breiteren Seitenschwellern und vergrößertem Heckdiffusor wird das Styling aufgewertet. Allerdings nur so weit, dass die puristischen Linien des gerade wegen seines Designs vielfach ausgezeichneten F-TYPE nicht gestört werden.



Unter Einsatz von ursprünglich für den Motorsport und die Raumfahrt entwickelten Verbundmaterialien hat Jaguar für das F-TYPE Coupé ein optionales Dach aus Kohlefaser entwickelt. Es wiegt lediglich 4,25 Kilogramm und ist damit sogar noch leichter als das entsprechende Pressteil aus Aluminium. Die hochglänzende Lackierung lässt das charakteristische "Twill"-Gewebe der Fasern deutlich durchschimmern.

ALLRADANTRIEB

Heckantriebsgefühl – Allradtraktion

„Torque on demand“-Allradantrieb und Intelligent Driveline Dynamics (IDD) bewahren das herausragende Handling des F-TYPE, erlauben aber auch bei schwierigen Fahrbahn- und Wetterverhältnissen das Ausnutzen des vollen Leistungsspektrums.

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

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

Der AWD Antriebsstrang kommt in Verbindung mit dem 380 PS starken F-TYPE S Coupé und Cabriolet sowie den R-Varianten von Coupé und Cabriolet mit 550 PS zum Einsatz – immer in Kombination mit der Achtstufen-Quickshift-Automatik.

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



„Wir forderten vom AWD-System für den F-TYPE optimale Traktion unter allen Witterungsverhältnissen - unter Wahrung der Jaguar DNA und des Sportwagen-Charakters. Was bedeutet: Eindeutiges Heckantriebs-Gefühl und eine Lenkung ohne jegliche Indifferenzen. Der Schlüssel dazu war Intelligent Driveline Dynamics – IDD.“

„IDD erlaubt uns eine Drehmomentverteilung ‚nach Bedarf‘. Also Drehmoment nur dann auf die Vorderachse zu schicken, wenn es zugunsten höherer Traktion nötig ist. Dadurch erhalten wir die gewünschte hohe Lenkpräzision und die Effizienz eines Hecktrieblers. Und darüber hinaus eine den Fahrerwünschen angepasste sowie auf die Fahrbahn und die Fahrsituation abgestimmte Traktion der Vorderräder.“

Russ Varney, Programmdirektor, Sportwagen, Jaguar

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

Alles unter Kontrolle: Intelligent Driveline Dynamics

Um das maximale Potential des Allradantriebs zu erschließen, kommt die Funktion Intelligent Driveline Dynamics (IDD) zum Zug. Dieses hochentwickelte und komplett im Hause Jaguar entwickelte Regelsystem managt die Kommunikation zwischen Allradantrieb, DSC (Dynamic Stability Control) und dem elektronisch gesteuertem aktiven Differential (EAD) in den R-Modellen oder dem mechanischen Sperrdifferential in den S-Modellen sowie dem Torque Vectoring.

Durch die Entscheidung zur hausinternen Entwicklung von IDD sicherte sich Jaguar die komplette Freiheit über das Design und die Kalibrierung. Das zuständige Team war zugleich für die Programmierung des DSC verantwortlich, sodass eine bestmögliche Interaktion zwischen beiden Systemen gewährleistet war.



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

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

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

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

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

Rein optisch unterscheiden sich die AWD-Varianten des Jaguar F-TYPE nur in Nuancen von ihren zweiradgetriebenen Schwestermodellen. Neben diskreten Emblemen fällt vor allem der stärker gewölbte Power-Dom der Motorhaube ins Auge. Auf beiden Seiten befinden sich



zusätzlich neue Lufteinlässe: Sie sind stärker auseinander und weiter vorn angebracht als bei den 2WD-Modellen und sorgen für einen noch größeren Kühleffekt.

Auf die F-TYPE S-Varianten mit Allradantrieb werden neue 19“-Leichtmetallfelgen im Design Evolution montiert – alternativ in Silber oder Grau mit diamantgedrehtem Finish.

Unter der Karosserie nahm Jaguar ebenfalls nur kleine Modifikationen vor: Die elektronisch geregelten Stoßdämpfer erhielten eine neue Steuersoftware, begleitet von zehn Prozent steiferen Federraten. Auch die Buchsen der vorderen Querlenker wurden versteift, was sowohl das Ansprechen der Lenkung als auch deren Mittenzentrierung verbesserte.

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

HANDSCHALTGETRIEBE

Kombiniert mit dem V6 Kompressor: Ein Sportwagen für Puristen

Das für den F-TYPE entwickelte Sechsgang-Schaltgetriebe soll den Enthusiasten unter den Jaguar Fahrern ein unvergessliches Fahrerlebnis beschere. Die Kombination aus dem frei drehenden V6 Kompressor, einem Getriebe mit Semi-Trockensumpfschmierung sowie einer präzisen und perfekt ausgewogenen Schaltung hebt den Fahrspaß im F-TYPE auf ein nochmals höheres Niveau.

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



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

„In einem Sportwagen ist ein Handschalter noch immer die Wahl der puristischen Fahrer. Um deren Erwartungen zu erfüllen, musste der F-TYPE mit manuellem Getriebe ein absolut einmaliges Fahrerlebnis bieten.“

„Die ultrakurzen Schaltwege, die mechanische Qualität der Gangwechsel, die ideal für Hacke-Spitze-Manöver positionierten Pedale und der Sound des V6 Kompressor – alles wurde sehr sorgfältig abgestimmt, um sicherzugehen, dass ein F-TYPE mit Handschaltung genauso genussvoll wie schnell zu bewegen ist.“

Mike Cross, Chief Engineer, Vehicle Integrity, Jaguar

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

Leicht, kompakt, effizient

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

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



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

Positive, präzise und perfekt ausgewogene Gangwechsel

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

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

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

Der perfekte Partner: V6 Kompressor

Das Handschaltgetriebe kommt exklusiv in Kombination mit dem komplett aus Aluminium gefertigten 3,0 Liter V6 zum Einbau. Den per Kompressor aufgeladenen Direkteinspritzer bietet Jaguar in zwei Leistungsstufen mit 340 und 380 PS an. Beide überzeugen durch eine lineare Kraftentfaltung und williges Hochdrehen – Attribute, die mit Hilfe des manuellen



Getriebes noch müheloser auszuschöpfen sind. Und da die Box einen größeren Einfluss des Fahrers erfordert und auch honoriert, spendierte Jaguar dem V6 zusätzlich eine noch etwas „schärfere“ Kalibrierung.

Als Folge spricht der Motor beim starken Beschleunigen noch etwas spontaner auf Gaspedaleingaben an als ohnehin schon gewohnt. Unterstützt durch die verringerten Massenträgheitsmomente wird zugleich schnelles Herunterschalten per „Spitze-Hacke“-Technik gefördert – und zwar ohne Hilfe einer automatischen Zwischengasfunktion.

Beim Hochschalten passt das Motor-Steuergerät die Drehzahl automatisch an und macht so jeden Gangwechsel noch etwas flüssiger. Eine „Anti-Stall“-Funktion erleichtert zugleich Fahrten mit langsamer Geschwindigkeit.

ELEKTROMECHANISCHE SERVOLENKUNG

Lenkgefühl – neu definiert

Die Lenkung des F-TYPE gilt in punkto Gefühl und Ansprechverhalten als mustergültig. Die elektromechanische Servounterstützung senkt zugleich die CO₂-Emissionen und den Verbrauch.

Eine direkt ansprechende Lenkung, die exzellenten Kontakt zur Straße bietet, gehört zu den Kernbestandteilen der Jaguar-DNA. Sie ist maßgebend für das so genannte „50 Meter Gefühl“, das der Kunde erlebt, wenn er vom Hof des Händlers zur ersten Testfahrt startet. Dieser erste Eindruck soll bereits einen deutlichen Hinweis auf das Fahrverhalten des Autos geben.

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



dass die Vorteile einer modernen elektromechanischen Lenkung die früheren Nachteile – wie das als zu künstlich empfundene Lenkgefühl – bei weitem aufwiegen. Auch die Zuverlässigkeit war gewährleistet.

„Die Effizienzgewinne der EPAS sollten begleitet werden von Topwerten in den Kriterien Lenkgefühl, Rückmeldung und Ansprechverhalten – um so das Fahrerlebnis im F-TYPE noch emotionaler zu gestalten.“

„Wir sind sehr zufrieden, dass unser EPAS alle von Jaguar zuvor angebotenen Lenkungen übertrifft und so die Agilität und Interaktion bereitstellt, die Kunden bei einem Jaguar Sportwagen voraussetzen.“

Tim Clark, Chief Technical Specialist, Jaguar

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

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

Im Gegensatz zu hydraulischen Systemen, die von der ersten Kurbelwellenumdrehung an dem Motor Kraft entziehen, braucht die EPAS nur dann Leistung, wenn das Lenkrad mehr oder weniger stark eingeschlagen wird. Als Konsequenz sinken die CO₂ Emissionen im kombinierten EU-Zyklus um 4 g/km.

Auch dank dieser energiesparenden Lösung unterbieten die 340 PS starken F-TYPE Versionen mit Quickshift-Automatik als erste Jaguar Sportwagen die Marke von 200 g/km CO₂.



INFOTAINMENT UND CONNECTIVITY

Die neuen InControl Touch Infotainment Systeme bieten alle Funktionen, die man als Autofahrer heute so braucht – von 3D-Karten und Smartphone-Apps bis zu Surround-Soundanlagen.

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

Zwei Systeme stehen zur Wahl: InControl Touch mit einer 180W Audio-Anlage oder als Highlight der 770W starken Surround-Sound von Meridian.

In allen Fällen werden sie ergänzt um einen 8 Zoll großen kapazitiven Touchscreen inklusive neuer Jaguar Benutzeroberfläche. Hochauflösende Grafiken erlauben schnellen und einfachen Zugang, ergänzt um intuitive und vom Smartphone bekannte Gestensteuerungen wie das „Wischen“ durch Musik-Alben, das „Durchblättern“ von Seiten oder das „Scrollen“ durch Menüs und Karten.

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

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



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

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

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

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

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

Die Jaguar F-TYPE AWD-Modelle und die Modelle mit manuellem Getriebe sind ab sofort beim Handel erhältlich.



Die Jaguar F-TYPE-Palette des Jahrgangs 2016 im Überblick:

- F-TYPE Coupé/Cabriolet 340 PS Automatik
- F-TYPE Coupé/Cabriolet 340 PS Schaltgetriebe
- F-TYPE S Coupé/Cabriolet 380 PS Automatik
- F-TYPE S Coupé/Cabriolet 380 PS Schaltgetriebe
- F-TYPE S AWD Coupé/Cabriolet 380 PS Automatik
- F-TYPE R Coupé/Cabriolet 550 PS Automatik
- F-TYPE R AWD Coupé/Cabriolet 550 PS Automatik

Die Preise der neuen F-TYPE-Varianten*:

- F-TYPE S AWD Coupé: 85.500 Euro
- F-TYPE S AWD Cabriolet: 92.500 Euro
- F-TYPE R AWD Coupé: 112.800 Euro
- F-TYPE R AWD Cabriolet: 119.800 Euro
- F-TYPE Coupé (Schaltgetriebe): 65.000 Euro
- F-TYPE Cabriolet (Schaltgetriebe): 72.000 Euro
- F-TYPE S Coupé (Schaltgetriebe): 77.000 Euro
- F-TYPE S Cabriolet (Schaltgetriebe): 84.000 Euro

*Unverbindliche Preisempfehlungen ab Lager Jaguar Deutschland

Weitere Informationen und Bilder zur redaktionellen Nutzung finden Sie unter:

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



Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Andrea Leitner-Garnell

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

Telefon: 06196 / 9521 - 162

aleitner@jaguarlandrover.com

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

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): 12,7 – 3,8 l/100km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 297 – 99 g/km

*

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

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

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

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

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

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

F-TYPE R AWD Coupé/Cabriolet 550 PS Automatik (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts: 16,2; außerorts: 8,5; kombiniert: 11,3; CO₂-Emission: 269 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.