

Pressepräsentation Jaguar F-Type Coupé: Alles passt

Von Peter Schwerdtmann

„Motor, Getriebe, Platz für zwei Personen und Gepäck fürs Wochenende – so muss ein Sportwagen sein“, sagt Ian Callum – seit 15 Jahren bei Jaguar fürs Design verantwortlich – und legt die Hand auf die Kante des Coupé-Dachs seines Jaguar F-Type. „Der ist genau so geworden, wie ich ihn gewollt habe. Nur hinten fehlen mir 55 Millimeter.“ Callum lächelt seine Gesprächspartner an und bekennt, eine Kante am Heck hätte er schärfer haben wollen. Aber das sei produktionstechnisch bei der Voll-Aluminium-Karosserie nicht möglich gewesen. Alle gucken aufs Heck und suchen diese Kante. Aber alles passt.

Die unscharfe Kante wird die Erfüllung seines Traums nicht verhindern. Callum sieht heute schon den F-Type bei dem jährlichen Edelauftritten der besten Oldtimer im kalifornischen Pebble Beach. Er gibt zu, eine Ikone schaffen zu wollen. Das Ziel könnte er gerade mit dem Coupé erreicht haben. Es hat beste Chancen, als Callum-Coupé in die Oldie-Geschichte einzugehen, denn das Design des F-Type bringt genau die richtige Mischung aus gewohnten optischen Signalen für Sportlichkeit und Moderne. „Keep it simple“, beschreibt Callum seine Philosophie und lässt seine Hand der Silhouette des Coupé folgen und beschreibt einfache, klare Linien und Kanten.

Auch zum Innenraum weiß er etwas zu sagen: „Ein Sportwagen ist ein Spielzeug für Jungs.“ Da müsse alles mechanisch aussehen und funktionieren. Selbst wenn unter einem Schalter eine elektrische Funktion stecke, müsse der mechanisch wirken und sich auch so anfühlen. Diesem Konzept folgte der Innenraum konsequent: Sportsitze oder Performance-Sitze, große klassische Rundinstrumente in einer flach gehaltenen Armaturentafel, ein eher kleines Display fürs Infotainment und auf dem mächtigen Mitteltunnel klassische Schiebe- und Drehschalter. Das Cockpit weist den Fahrer als alleinigen Herrn aller Verfahren an Bord aus – alles auf den Fahrer ausgerichtet. Dem Beifahrer bleiben die beiden massiven Haltegriffe, der eine als Barriere gegenüber dem Fahrerarbeitsplatz, der andere in der Tür.

Wenn der Fahrer es will, braucht der Beifahrer beide. Auf dem „Motorland Aragon“, einem Formel-1-tauglichen Kurs mitten im spanischen Nirgendwo, erreichen wir Querschleunigungen von mehr als der Erdbeschleunigung. Da helfen auch die großen Seiten- und Schulterwangen der Performance-Sitze allein nicht.

Auf der Rennstrecke lernen wir, dass gerade ein F-Type Coupé mit dem V8-Kompressor etwas anderes darstellt als ein V8-Roadster mit festem Dach. Das zeigt sich weniger im Preis – das R-Cabrio kostet 100 500 Euro, das Coupé 103 700 Euro – und auch nicht allein an der Mehrleistung von 55 PS beim Coupé. Wichtiger ist da schon die Verwindungssteifigkeit der komplett aus Aluminium gefertigten Karosse. Das Cabrio bringt es auf immerhin 18 500 Newtonmeter (Nm) pro Grad, das Coupé auf 33 000 Nm.

Die „Adaptive Dynamics“-Dämpfung verhindert Wanken und Nicken. Außerdem ermöglicht es auch einen Dynamic-Modus, bei dem der Motor spontaner, das Acht-Gang-Automatikgetriebe schneller reagieren und für ein authentischeres Fahrgefühl die Lenkungsunterstützung zurückgenommen wird. Die Dynamic Safety Control verfügt über einen „Trac-DSC-Modus“, der dem Heck auf der Rennstrecke recht viel Freiheiten lässt. Das DSC-System sorgt auch fürs agilere Einlenken in Kurven; das elektronische Sperrdifferenzial für Traktion am Kurvenausgang. Außerdem lässt sich das Fahrzeug über den Touchscreen individuell in vielen Parametern einstellen.

Mit der ausgewogenen Achslastverteilung zeigt der Jaguar ein neutrales Fahrverhalten. Und gutmütig ist er auch noch. Er kündigt früh und fast sanft an, dass es in der gerade gefahrenen Kurve doch zu schnell werden könnte. Das Heck lässt sich leicht wieder einfangen. Ein leichtes Lupfen des Gaspedals reicht meist, lernten wir auf der Rennstrecke.

So viel ist klar: Mit diesem Coupé ist Jaguar in der Championsleague der Sportwagen angekommen. Wie sagt der Kollege neben mir? „Der kann alles, sogar Sprit sparen“. Selten kam mir der männlich-mechanische Knopf für die Start-Stopp-Automatik in einem Auto überflüssiger vor. Dabei liegt der Durchschnittsverbrauch für die Fünf-Liter-Maschine mit im Schnitt von 11,1 Litern auf 100 Kilometer etwas oberhalb der besten in dieser Leistungsklasse, also nicht schlecht.

Derselbe Kollege hatte am Ende der F-Type-Erfahrung noch weitere Erkenntnisse beizutragen. Genähert hatten uns dem Coupé zunächst am Steuer des Sechszylinder-Modells Jaguar F-Type S Coupé mit 260 kW / 380 PS, also mit 30 kW / 40 Zusatz-PS gegenüber dem Basismodell des F-Type. Nach vielen Stunden auf spanischen Straßen und auf der Rennstrecke, war sein Fazit: „Fährt man das Basismodell, sagt man

sich: Niemand braucht mehr. Fährt man den S, wiederholt sich diese Erfahrung. Dann steigt man in den Achtzylinder, und keine Wünsche bleiben offen.“

Wohl nicht ganz zufällig, sortieren sich das F-Type Coupé und der Roadster bei Leistung und Preis auf dem Niveau von Porsche Cayman und Boxster ein. Der Achtzylinder vergleicht sich bei der Leistung mit dem Porsche Turbo S beim Preis liegt er aber deutlich tiefer. Da war es wohl auch nicht ganz zufällig, dass Porsche für Boxster und Cayman gerade leistungsgesteigerte GTS-Versionen für Mai ankündigte.

Das F-Type Coupé wird im April bei den Händlern stehen. Der Roadster soll den Briten bereits 75 Prozent neue Kunden erobert haben, also Käufer, die bisher nie einen Jaguar besessen haben. Vom Coupé erwartet sich Jaguar nun eine Eroberungsrate von 90 Prozent. Geschieht das, wird das Ian Callum in seiner Erwartung bestärken, eine Ikone geschaffen zu haben. (ampnet/Sm)

Daten Jaguar F-Type R Coupé

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,92 x 1,32

Motor: V8-Zylinder-Benziner, 5000 ccm, Kompressor, Direkteinspritzung

Leistung: 405 kW / 550 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 680 Nm von 2500 - 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,2 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 11,1 Liter

CO₂-Emissionen: 259 g/km

Leergewicht: 1665 kg

Kofferraumvolumen: 315 Liter, bis Dachhöhe 407 Liter

Wendekreis: 10,66 m

Räder: 20-Zoll-LM

Basispreis: 103 700 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé: Die Klappe scheint mehr Raum freizugeben als wirklich zur Verfügung steht.



Jaguar F-Type Coupe.



Jaguar F-Type Coupe.



Jaguar F-Type Coupe.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type R Coupé.



Jaguar F-Type R Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé.



Jaguar F-Type S Coupé.



Jaguar F-Type R Coupé.



Jaguar F-Type R Coupé.



Jaguar F-Type R Coupé.



Jaguar F-Type R Coupé.
