Vorstellung Jaguar F-Pace SVR: Mehr Sport wagen

Von Michael Kirchberger

Das europäische Haus wollen die Briten nun doch verlassen, vielleicht. Fest verbunden bleiben sie allerdings bei ihren Traditionen im Automobilbau. Aston Martin, Bentley und McLaren stehen seit je her für vehemente Fahrerlebnisse. Da will sich Jaguar nicht abhängen lassen und stellt der SUV-Baureihe F-Pace ein neues Spitzenmodell voran. Der Namenszusatz SVR bedeutet „Special Vehicle Racing“ und zeichnet bisher schon die Kraftmeier in den XE- und F-Type-Baureihen aus. Glatte 100 100 Euro kostet der F-Pace SVR. Befeuert wird das Sport-SUV von einem Fünfliter-V8, dem kein Turbolader sondern ein Twin-Kompressor Leben einbläst. 550 PS (404 kW) leistet die Maschine, im Mai kommt der Sportler zu den Händlern.

Große Lufteinlässe und versteckte schmale Blades zur gezielten Anströmung temperaturempfindlicher Bauteile kennzeichnen den SVR. Denn Kühlung tut Not, um den Motor und vor allem die zweiteiligen Bremsscheiben hinter den bis zu 22 Zoll großen Schmiederädern aus Leichtmetall die Hitze zu nehmen. Die Abgasanlage, zur Reinigung wird unter anderem ein Partikelfilter eingesetzt, ist gut sechs Kilogramm leichter als die des kleineren V6-Triebwerks, deutlich stimmgewaltiger obendrein. Dabei haben die Entwickler auch bei den Sitzen und am Fahrwerk Hand angelegt und manches Pfund eliminiert. Trotzdem verbleiben dem F-Pace hier nur 480 Kilogramm Zuladung. Das ist im Grunde zu wenig, denn das Kofferraumvolumen kann mindestens 650 Liter Gepäck aufnehmen, wer schwere Güter transportiert, sollte zur Kontrolle auf die Waage fahren.

Aber ein Nutzfahrzeug ist der SVR nur am Rande. Leistung, Leichtigkeit und gestrafftes Fahrverhalten, das sind die wesentlichen Charaktereigenschaften dieser Jaguar-Modelle. Beim F-Pace ist das nicht anders. Der V8-Benziner liefert eine Drehmomentspitze von 680 Newtonmetern (Nm), sie liegt zwischen 2500 bis 5500 Umdrehungen pro Minute (U/min) an. In der obligatorischen Verbindung mit einem achtstufigen Automatikgetriebe von ZF und dem ebenfalls immer präsenten Allradantrieb sprintet der Zweitonner in gerade mal 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 283 km/h erreicht. Damit bewegt sich der schnelle Brite auf dem Niveau eines Cayenne Turbo. Der Normverbrauch siedelt erwartungsgemäß in ähnlich hohen Regionen, 11,9 Liter Benzin für 100 Kilometer gibt der Hersteller an und rückt den SVR so in die Effizienzklasse G. Die Theorie ist jedoch grau, wer den F-Pace zügig bewegt, muss mit Werten zwischen 15 und 18 Litern rechnen, 82 Liter Tankinhalt werden dabei dann als zu knapp empfunden.

Obwohl die Federung deutlich straffer ist und so die Seitenneigung in Kurven um fünf Prozent reduziert werden konnte, soll auch der SVR gut fürs Gelände sein. Die Wattiefe von 50 Zentimetern ist beachtlich, eine elektronische Differentialsperre verbessert die Traktion und die Bodenfreiheit lässt sich von 16 Zentimetern beim Onroad-Betrieb auf 22 Zentimeter für die Fahrt über Stock und Stein erhöhen. Bei der Anhängelast kommt der Jaguar jedoch nicht an das Potenzial der Konkurrenten aus Stuttgart oder Wolfsburg heran. Während große SUV oft 3,5 Tonnen ins Schlepp nehmen dürfen, muss sich der SVR mit 2400 Kilogramm begnügen. Für Wohnanhänger ist das allemal ausreichend, der Kreis der trailerbaren Motor- oder Segelboote dagegen verkleinert sich deutlich.

Beim Fahren legt der F-Pace die Eigenschaften eines Sportwagens an den Tag. Überaus präsent und hellwach hängt der V8 am Gaspedal, kein Turbolader muss bei plötzlichem Leistungsabruf erst Druck aufbauen. Das Kompressor-Pärchen sorgt unverzüglich für maximalen Krafteinsatz und sattes Drehmoment. Dass die Maschine dabei mit brachialer Geräuschkulisse ans Werk geht, gehört sich eben so in dieser Klasse. Äußerst feinfühlig arbeiten die verstärkten Bremsen und lassen sich perfekt dosieren, die direkte Lenkung

meldet stets den aktuellen Traktionszustand und erlaubt ebenso zügiges wie sicheres Umrunden von Kurven.

Schnelle Starts werden durch die Veränderung der Getriebesteuerung möglich, denn Jaguar hat den zwar eleganten, aber eher behäbig aus der Mittelkonsole aufsteigenden Drehschalter durch den üblichen Joystick ersetzt. Der steht gleich nach dem Anlassen der Maschine per Knopfdruck zum Einsatz bereit. Die Kunden hätten sich das so gewünscht, sagt Jaguar und vermutlich zählt zu denen auch der legendäre James Bond, der als eiliger Geheimagent bislang eher andere Marken bevorzugte aber demnächst und dem Vernehmen nach gewiss nicht zuletzt wegen der schnelleren Schaltung auf Jaguar umsteigen soll.

Der Innenraum findet den gelungenen Kompromiss zwischen funktionaler Eleganz und sportlicher Note. Leder gibt es im Überfluss, die Materialien sind sorgfältig ausgewählt, zusammengestellt und verarbeitet. Die Sitzposition ist dank der elektrischen Verstellung von Fläche und Lehne sowie des Lenkrads in zwei Ebenen zügig korrekt eingestellt. Die Bildschirme und Instrumente liefern klar ablesbare Informationen, Ablagen gibt es in ausreichender Zahl und Größe.

Allein die Aufpreisliste führt zu manch verwundertem Blick. Zwar sind viele Funktionen und Systeme serienmäßig an Bord, dazu zählt unter anderem das adaptive Fahrwerk, doch wirken manche Positionen schlichtweg unverhältnismäßig. Dass für einen Satz Leichtmetallräder rund 5000 Euro fällig werden, macht immerhin etwa fünf Prozent vom Kaufpreis aus. Und ein Metalliclack, der sogar mit bis zu 10 000 Euro zu Buche schlägt, macht jeden Kratzer, jede Schramme an der Karosserie zum wirklich furchtbaren Erlebnis.

Zeitgemäß ist der starke F-Pace gewiss nicht. Zu groß, zu schwer, zu durstig, aber viele Kunden stört das kaum, sie werden zugreifen. Zumal der SVR als SUV womöglich einer der letzten seiner Art ist. Reduzierte Abgasgrenzwerte könnten ihm schon bald den Garaus machen. Immerhin hat Jaguar auch einen grünen Pfeil im Köcher. Der elektrische I-Pace, jüngst zum deutschen Auto des Jahres und gerade in New York zum World Car of the Year 2019 gewählt, steht mit seinen Fahrleistungen dem F-Pace SVR kaum nach. Und seine Reichweite ist ebenfalls vergleichbar. Zwar sind 80 Liter Benzin schneller getankt als elektrische Energie für 400 Kilometer geladen ist, dafür ist der englische Stromer sowohl im Unterhalt als auch in der Anschaffung ein gutes Stück günstiger. (ampnet/mk)

Daten Jaguar F-Pace SVR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,74 x 2,07 x 1,67
Radstand (m): 2,87
Motor: R4-Benziner, 5000 ccm, Kompressor, Direkteinspritzung
Leistung: 404 kW / 550 PS bei 3500-4500 U/min
Drehmoment: 680 Nm bei 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 283 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,9 Liter
Effizienzklasse: G
CO2-Emissionen: 229 g/km (Euro 6d Temp)
Testverbrauch:14,8 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 2070 kg / max. 480 kg
Kofferraumvolumen: 650–1530 Liter
Max. Anhängelast: 2400 kg
Wendekreis: 11,6 m
Bodenfreiheit: 160 - 220 mm
Böschungswinkel: 25,4 Grad (v.) / 25,9 Grad (h.)
Rampenwinkel: 20,5 Grad

Wattiefe: 500 mm
Bereifung: 255/45 R 21
Luftwiderstandsbeiwert: 0,39
Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate
Garantie: 24 Monate
Basispreis: 100 100 Euro
Testwagenpreis: 115 460

Bilder zum Artikel

Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

Jaguar F-Pace SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover