



## Jaguar F-Type Coupé Quickshift

Dreitüriges Coupé der oberen Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Der neue Jaguar F-Type gehört zu den sportlichsten Jaguar-Modellen aller Zeiten. Die komplett aus Aluminium gefertigte Karosserie erinnert mit der langen, nach vorn öffnenden Motorhaube und dem auffälligen Heck mit weit ausgestellten Kotflügeln stark an den legendären E-Type aus den 1960er-Jahren. Zusammen mit dem emotionalen Fahrverhalten, das der F-Type an den Tag legt, hat der Sportwagen das Zeug zum Klassiker. Schon der getestete Basismotor bietet mit seinen 340 PS Fahrspaß pur. Der Kompressormotor schiebt äußerst kräftig an, das gegen Aufpreis erhältliche Automatikgetriebe setzt Schaltbefehle des Fahrers spontan um, und die zwei mittig in die Heckstoßstange integrierten Auspuffendrohre sorgen für eine beeindruckende Soundkulisse. Auch die Fahreigenschaften des F-Type überzeugen. Die direkte Lenkung, das straffe Fahrwerk und die bissige Sportbremsanlage harmonisieren gut miteinander, was für sichere Fahreigenschaften sorgt. Im Alltag ist der F-Type dagegen nur wenig zu gebrauchen. Die Platzverhältnisse sind eingeschränkt, das Ein- und Aussteigen wird durch den breiten Schweller und die tiefe Sitzposition zur Qual, und die Komforteigenschaften sind eingeschränkt. Dazu gesellt sich schon im normalen Fahrbetrieb ein hoher Verbrauch. Im EcoTest kommt das F-Type Coupé mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 9,5 l/100 km und einem erhöhten Partikelaußstoß auf der Autobahn nicht über zwei Sterne hinaus. In der Summe erhält man für die mindestens 67.500 Euro ein imposantes Spaßauto, das aber wenig Alltagsnutzen hat. **Karosserievarianten:** Roadster.

**Konkurrenten:** Porsche Cayman.

**+** sehr kräftiger Kompressor-Motor, äußerst sportlicher Motorklang, standfeste Sportbremsanlage (Aufpreis), hoher Fahrspaß, noble Verarbeitung

**-** geringe Alltagstauglichkeit, sehr hoher Verbrauch, mäßige Komforteigenschaften, wenig Platz, extrem teuer



### ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

5,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

4,5 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,7 Senioren

2,6 Langstrecke

4,7 Transport

1,2 Fahrspaß

3,9 Preis/Leistung

## Verarbeitung

- +** Der Jaguar F-Type überzeugt mit einer hervorragenden Karosserieverarbeitung. Die komplett aus Aluminium gefertigte Karosserie ist einwandfrei verarbeitet, alle Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und die Türfalze sind gut abgedichtet. Selbst die Karosseriekanten im Kofferraum sind aufwendig verkleidet. Der Kofferraum selbst ist mit kratzunempfindlichem Stoff ausgekleidet. Die Einstiegsbereiche sind perfekt gegen Verschmutzung abgedichtet und die Türschweller mit Schutzleisten vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist nicht möglich. Der Qualitätseindruck im Innenraum ist ebenfalls gut. Die verwendeten Materialien sind weitgehend hochwertig und haben eine gute Haptik. Das mit Leder bezogene Armaturenbrett und silbern eloxierte Alu-Applikationen sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Nur im Detail gibt es kleinere Nachlässigkeiten. So scheppert die Mittelarmlehne beim Schließen, der Blinkerhebel hat leichtes Spiel und die Fußraumverkleidung ist nicht ganz passgenau. Das alles sind nur Kleinigkeiten, die bei einem Fahrzeug in diesem Preissegment aber dennoch nicht vorkommen sollten.
- Die Karosseriefanken und Türen sind weitgehend ungeschützt und können beim Rangieren oder unvorsichtigem Öffnen der Türen schnell Lackschäden nach sich ziehen. Immerhin sind die unteren Bereiche der vorderen und hinteren Stoßstange unlackiert und können im Bedarfsfall separat ausgetauscht werden.

## Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des zweisitzigen Coupés ist eingeschränkt. Es finden nur zwei Personen im Fahrzeug Platz und die Transporteigenschaften sind mäßig. Immerhin lassen sich mit dem F-Type Coupé dank des großen 72 l Kraftstofftanks recht hohe Reichweiten erzielen. Mit einer Tankfüllung kommt man auf Basis des im EcoTest ermittelten Verbrauchs rund 755 km weit.

- Dass die Alltagstauglichkeit nicht zu den Stärken eines Sportwagens gehören muss, ist nachvollziehbar. Das ist auch beim Jaguar F-Type nicht anders. Während die maximale Zuladung mit 285 kg für zwei Personen samt etwas Gepäck ausreichen sollte, erweisen sich die weiteren Transporteigenschaften als stark eingeschränkt. Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt und auch für den Anhängerbetrieb ist der F-Type ungeeignet. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit einem Reparaturset begnügen. Ein Wagenheber oder Radmutternschlüssel sind serienmäßig nicht an Bord. Laut Ausstattungsliste gibt es auch ein Leichtmetall-Reserverad, das im Kofferraum untergebracht werden soll. Da bereits in der Preisliste darauf hingewiesen wird, dass der Kofferraum bei Wahl des Reserverades erheblich eingeschränkt wird, kann man davon ausgehen, dass dann so gut wie kein Laderaum mehr vorhanden sein wird.

## Sicht

Die Übersichtlichkeit des Sportcoupé ist aufgrund der sehr tiefen Sitzposition und der ungünstigen Proportionen stark eingeschränkt. Dennoch schneidet der F-Type bei der ADAC Rundumsichtmessung noch zufriedenstellend ab. Vor allem die schmalen A-Säulen gefallen und behindern beim Abbiegen oder bei Kurvenfahrt kaum.



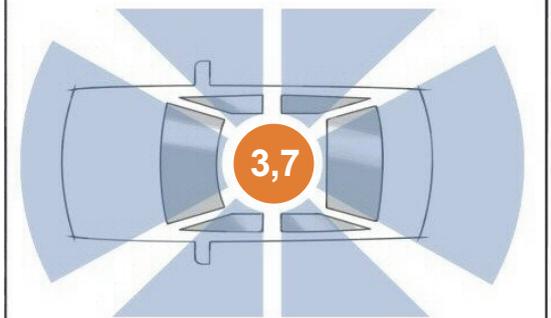
**Die Rundumsicht ist wie bei vielen Sportwagen eingeschränkt. Die sehr breiten Dachsäulen verhindern eine ausreichende Sicht nach schräg hinten.**

Auch der Blick zur Seite ist nur wenig eingeschränkt. Sehr störend sind dagegen die mächtigen C-Säulen, hinter denen beim rückwärts Rangieren ganze Autos verschwinden können. Die Außenspiegel sind zufriedenstellend groß und blenden bei störendem Scheinwerferlicht hinterherfahrender Fahrzeuge selbstständig ab (optional, im Testwagen). Beiden Außenspiegeln fehlt jedoch ein zusätzlicher asphärischer Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

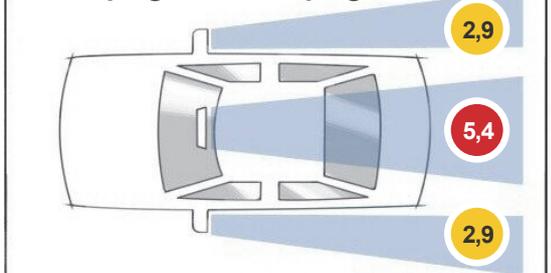
⊕ Dank der niedrigen Karosserie lassen sich Objekte direkt vor oder hinter dem Fahrzeug gut erkennen. Unterstützung beim Parken erhält der Fahrer nur gegen Aufpreis. Optional gibt es entweder nur für hinten oder für vorn und hinten eine Einparkhilfe. Zudem kann man auch eine Rückfahrkamera ordern, die den Blick nach hinten verbessert. Da die Kamera aber sehr weit unten in der Stoßstange eingebaut ist, liefert sie nur ein verzerrtes Bild. Serienmäßig sind helle Bi-Xenon-Scheinwerfer verbaut, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen, aufgrund der tiefen Einbauposition aber keine besonders große Reichweite haben. Gegen Aufpreis kann man zusätzlich dynamisches Kurvenlicht sowie extrem helles und dadurch sehr hilfreiches Abbiegelicht ordern. Ein intelligenter Fernlichtassistent ist ebenfalls optional erhältlich. Die Scheibenwischer haben einen guten Wischbereich. Die Waschdüsen der Scheibenwaschanlage sind im Wischerblatt integriert und sprühen das Wischwasser getaktet vor das Wischerblatt. Das funktioniert gut und befreit die Scheibe von Schmutz, ohne die Sicht durch das Wischwasser zu beeinträchtigen.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel ist durch die schmale Heckscheibe stark eingeschränkt. Immerhin ist der Innenspiegel beim Coupé serienmäßig automatisch abblendend. Sowohl die sehr lange Motorhaube als auch das durch die schmale Heckscheibe kaum sichtbare Heck lassen den F-Type sehr unübersichtlich wirken.

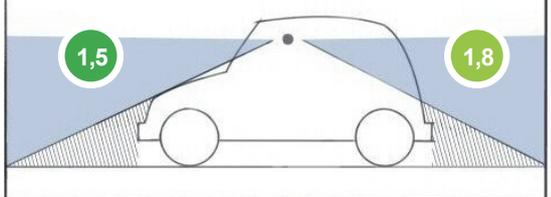
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

3,6

## Ein-/Ausstieg

⊕ Der Jaguar F-Type ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Smart-Key-System ausgestattet. Die Türgriffe sind dabei versenkt und fahren automatisch heraus, wenn man sie antippt. Dann kann die Tür geöffnet werden. Tippt man beim Verlassen des Fahrzeugs auf den Türgriff, wird es verriegelt und die Türgriffe wieder versenkt. Auch beim Losfahren werden die Türgriffe automatisch eingefahren. Nervig ist, dass jedes Mal lautstark die Hupe ertönt, wenn man auf den Türgriff drückt und der Schlüssel noch im Fahrzeug liegt. Ein dezenteres Signal hätte es wohl auch getan. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und können die Türen an Steigungen sicher offen halten. Auch wenn es drei Rastungen gibt, ist die Türe in der ersten Stufe schon weit geöffnet und es besteht die Gefahr, in einer engen Parklücke die Tür ans Nachbarauto zu schlagen. Bei Dunkelheit bleiben beim Verlassen des Fahrzeugs die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld. Die Dauer kann in drei Stufen über den Lichtschalter eingestellt werden. Die Türgriffe sind zusätzlich über LEDs beleuchtet.

⊖ Das Ein- und Aussteigen sollte beim F-Type geübt sein. Nicht nur, dass die Sitzhöhe sehr niedrig ist und man sich tief ins Fahrzeug fallen lassen muss, zuerst muss dabei der äußerst breite und hohe Schweller überwunden werden. Zusätzlich sollte man aufpassen, dass man sich beim Einsteigen nicht den Kopf am flach verlaufenden Dach anstößt. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern könnten, gibt es nicht.

5,5

## Kofferraum-Volumen\*

– Das Kofferraum-Volumen des F-Type Coupé ist stark eingeschränkt. Es passen lediglich 215 l in den Kofferraum. Entfernt man die Kofferraumabdeckung, kann das Kofferraumvolumen auf 300 l erweitert werden. Dann lassen sich zumindest drei handelsübliche Getränkeboxen verstauen.



Der Kofferraum fasst lediglich 215 l Volumen fürs Gepäck.

3,9

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach entriegeln und öffnet sehr weit. Zum Schließen gibt es einen sehr gut greifbaren Griff an der Innenseite der Heckklappe. Optional lässt sich die Kofferraumklappe auch elektrisch öffnen und schließen (nicht im Testwagen). Ob ein solches Feature bei einem Sportwagen wirklich Sinn gibt, ist fraglich.

– Die Kofferraumöffnung ist zwar sehr großzügig, doch aufgrund des sehr schmalen und flachen Kofferraumformats kann dieser kaum genutzt werden. An der schmalsten Stelle ist der Kofferraum nur 58 cm breit und an der niedrigsten Stelle gerade einmal 27 cm hoch. Passt man (zumindest bei ausgebaute Kofferraumabdeckung) nicht auf und hat etwas zu hohes Gepäck verstaut, schlägt dieses beim Schließen der Klappe gegen die Heckscheibe und kann sie beschädigen. Mit eingebauter Kofferraumabdeckung passen hohe Getränkeboxen nicht in den Kofferraum. Sehr störend ist auch die hohe Ladekante, die 85 cm über der Fahrbahn liegt.

4,6

## Kofferraum-Variabilität

– Der Kofferraum des F-Type ist nicht variabel. Immerhin findet man unter dem Kofferraumboden ein gut nutzbares Staufach mit einem Volumen von ca. 15 l und es gibt stabile Ösen zur Gepäcksicherung.

3,2

## INNENRAUM

2,6

### Bedienung

Das Bedienkonzept des F-Type ist nicht durchgehend intuitiv gestaltet und erfordert somit eine enorme Eingewöhnungszeit. Viele Funktionen sind im acht Zoll großen Touchscreen untergebracht und nur schwierig zu finden. Vor allem das optionale Radio-/Navigationsmenü ist unübersichtlich und verwirrend gestaltet. Dadurch kann es nicht perfekt bedient werden. Der Lautstärkereglere ist ungewohnt, aber gut erreichbar in der Mittelkonsole neben dem Automatikwählhebel angeordnet. Alle anderen Funktionen sind im Touchscreen integriert. Durch die wirre Menüführung und die träge Systemreaktion wird dabei aber selbst die Sendersuche zum Glücksspiel. Das im Testwagen verbaute Meridian-Premium-Klangsystem sorgt für einen hohen Hörgenuss. Gegen weiteren Aufpreis gibt es das Meridian Premium-Surround-Klangsystem. Die Bedienelemente für die Heizungs- und Klimabedienung wirken auf den ersten Blick übersichtlich, doch auch hier gestalten sich Detailsinstellungen schwierig. Möchte man die Luftmengenverteilung ändern, ist das Klimamenü am Touchscreen zu wählen.



Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, die Funktionalität dagegen ist zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.

Die Sitzheizungseinstellung lässt sich kaum finden (Drücken des Einstellrades für die Temperatur und dann drehen) und bei ungenauem Betätigen der Umlufttaste oder des Frontscheibengebläses wird oft die Warnblinkanlage versehentlich mit eingeschaltet. Eine automatische Umluftsteuerung ist gegen Aufpreis erhältlich. Der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter ist zufriedenstellend bedienbar. Der Schalter für die Nebelschlussleuchte liegt weit weg vom Lichtschalter, links unten im Armaturenbrett angeordnet. Die Sitze lassen sich teilelektrisch einstellen (Längsverstellung manuell). Gegen Aufpreis gibt es das Sitz-Memory-Paket, das eine vollelektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion beinhaltet (nicht im Testwagen). Die Tachoinstrumente sind groß, wirken aber verspielt und unübersichtlich. Immerhin lässt sich die Geschwindigkeit auch digital im großen Farbdisplay zwischen den Instrumenten anzeigen. Im Display findet man auch die digitalen Anzeigen für Kühlwassertemperatur und Tankinhalt. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar und lassen sich gegen Aufpreis elektrisch anklappen. Der Bedienknopf zur Spiegeleinstellung ist gut platziert, aber schlecht zu greifen und unbeleuchtet. Ablagen gibt es im Jaguar nur wenige. Das Handschuhfach ist klein (aber beleuchtet) und die schmalen Türfächer sind kaum nutzbar. In der Mittelkonsole gibt es zwei Becherhalter und ein kleines Fach unter der Mittelarmlehne. Hinter den Sitzen findet sich immerhin in der Mitte noch ein kleines geschlossenes Fach.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Auf Wunsch gibt es auch eine elektrische Lenkradverstellung (im Testwagen). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Automatikwählhebel ist gut erreichbar. Der Motor wird mit dem guten erreichbaren und beleuchteten Startknopf in der Mittelkonsole angelassen. Der Scheibenwischer besitzt zwei Wischgeschwindigkeiten und eine einstellbare Intervallschaltung. Ein in der Empfindlichkeit einstellbarer Regensensor sowie ein Lichtsensor sind seit dem Modelljahr 2015 Serie (vorher Aufpreis). Einen intelligenten Fernlichtassistenten gibt es optional (im Testwagen). Bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Klappen wird dem Fahrer im Kombidisplay eine Warnung ausgegeben. Die elektrischen Fensterheber vorn haben eine Auf-/Abwärtsautomatik samt früh eingreifendem Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Ein Tempomat ist gegen Aufpreis erhältlich. Die eingestellte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt.

⊖ Die Gurte sind weit hinten angelenkt und die Gurtbänder verhaken sich oft hinter den Sitzlehnen. Zudem sind die Gurtschlösser aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole nicht perfekt zu greifen. Das An- und Abschnallen kann sich daher je nach eingestellter Sitzposition sehr mühevoll gestalten.

---

## 3,8 Raumangebot vorne\*

Das Platzangebot im F-Type Coupé ist eingeschränkt. Die Sitze lassen sich nur für knapp 1,85 m große Personen weit genug zurückschieben. Auch die Kopffreiheit ist beschränkt. Maximal 1,90 m große Personen stoßen mit dem Kopf nicht am Dach an. Durch die geringe Innenbreite, die wuchtige Mittelkonsole und die schmale Fensterlinie ist das subjektive Raumempfinden schlecht. Man fühlt sich stark eingengt.

---

## 5,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Das F-Type Coupé bietet keinerlei Innenraum-Variabilität. Nicht einmal die Sitzlehnen lassen sich in Liegeposition stellen.

---

## 2,6 KOMFORT

### 3,1 Federung

Der F-Type ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Ein adaptives Dämpfersystem gibt es nur für die leistungsstärkeren Versionen (ab F-Type S). Die sehr straffe Grundabstimmung passt gut zu einem Sportwagen, zumindest wenn man ihn sportlich bewegt. Die Karosseriebewegungen fallen dann gering aus und Seitenneigung ist selbst bei schneller Kurvenfahrt nur ansatzweise vorhanden. Im Alltag nervt das harte Fahrwerk dann aber doch. Feine Unebenheiten werden ständig in den Innenraum übertragen und grobe Einzelhindernisse werden weitgehend ungefiltert und polternd zu den Insassen weitergereicht. Auch auf Querfugen (z.B. auf der Autobahn) wirkt das Fahrwerk steifbeinig und federt unwillig an. In der Summe bietet das Fahrwerk des F-Type für den täglichen Betrieb wenig Komfort und ist hauptsächlich für eine sportlich orientierte Fahrweise ausgelegt.

---

### 2,2 Sitze

Man findet serienmäßig Sportsitze mit integrierten Kopfstützen an Bord. Optional können auch Performance-Sitze mit ausgeprägten Seitenwangen und besserer Körperunterstützung im Schulterbereich geordert werden (nicht im Testwagen).

⊕ Die serienmäßigen Sportsitze lassen sich elektrisch in der Höhe einstellen. Gegen Aufpreis findet man im Sitz-Memory-Paket eine elektrische 14-Wege-Sitzeinstellung. Dann lässt sich auch die Sitzneigung einstellen (nicht im Testwagen). Die Sitzlehnen bieten einen guten Seitenhalt und sind angenehm konturiert. Im Schulterbereich sind sie jedoch schmal geschnitten, was vor allem bei größeren Personen für wenig Halt im Schulterbereich sorgt. Die Sitzfläche ist ebenfalls angenehm gepolstert, die Oberschenkel finden einen guten Halt. Die serienmäßigen Alcantara-Bezüge sind atmungsaktiv, wodurch man bei warmen Temperaturen nicht so stark schwitzt. In der Summe findet man auf den serienmäßigen Sitzen eine gute Sitzposition und eine gute Fußabstützung (stabile Fußstütze für den linken Fuß). Um die Sitzposition noch besser anpassen zu können, ist das optionale Sitz-Memory-Paket eine empfehlenswerte Option. Nur dann findet man auch einstellbare Lordosenstützen an Bord.

---

### 2,9 Innengeräusch

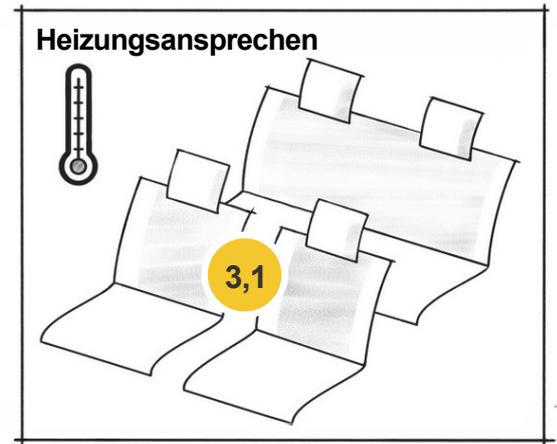
Der bei 130 km/h im Innenraum ermittelte Geräuschpegel fällt mit 69,2 dB(A) nicht zu hoch aus. Die Windgeräusche sind gut gedämmt und nehmen erst bei hohen Geschwindigkeiten überproportional zu. Beim Überfahren von groben Unebenheiten neigen beide Achsen zu leichtem Poltern. Der Klang des V6-Motors ist äußerst sportlich abgestimmt. Schon mit dem serienmäßigen Sportauspuff dringt ein äußerst sportlicher Klang bis zu den Insassen durch. Bei niedriger Geschwindigkeit gesellt sich lautstark der Kompressor dazu, was in der Summe für ein beeindruckendes Klangerlebnis sorgt. Geht man unter Last schlagartig vom Gas, grollt und knallt es aus dem Auspuff - das sorgt für Gänsehaut. Dennoch nervt die Geräuschkulisse auch auf langen Strecken nicht, da sich der Motor bei normaler Beschleunigung im täglichen Betrieb dezent im Hintergrund hält. Gegen Aufpreis gibt es zudem eine aktive Sport-Abgasanlage mit Klappensteuerung.

– Sehr nervig ist jedoch, dass der Motor bei jedem Motorstart übertrieben laut aufheult. Das kann äußerst peinlich sein und mag so gar nicht zu einem Jaguar passen. Das beim Anlassen (unsinnige) Aufheulen des Motors kann durch den Fahrer nicht unterbunden werden. Durch ein Software-Update sollte dieses Problem behoben werden können.

## 2,4 Klimatisierung

Der Jaguar F-Type ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Ebenfalls optional erhältlich ist ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung. Die Heizung spricht im F-Type zufriedenstellend an und sorgt somit in annehmbarer Zeit für einen warmen Innenraum.

+ Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer- und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich für beide Insassen zusammen justieren. Als besonderes Gimmick lassen sich beim F-Type die Mitteldüsen elektronisch öffnen und schließen. Dabei fahren die Luftdüsen majestätisch aus dem Armaturenbrett nach oben - technisch gibt das keinen Sinn, es wirkt aber beeindruckend. Die optionale automatische Umluftsteuerung ermittelt durch einen Luftgütesensor die Luftqualität und schaltet bei Bedarf auf Umluftbetrieb um. Die Empfindlichkeit der Umschaltung auf Umluft kann in drei Stufen über das Klimamenü eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen\*

+ Der Jaguar F-Type leistet in der Basismotorisierung 340 PS. Der V6-Ottomotor wird dabei mittels Kompressor zwangsbeatmet. Das maximale Drehmoment fällt mit 450 Nm zwar hoch aus, doch es steht trotz Kompressor-Aufladung erst bei 3.500 1/min zur Verfügung. Entsprechend hohe Drehzahlen sind erforderlich, um den F-Type flott zu bewegen. Dann geht es dafür vehement zur Sache. Der Sportwagen beschleunigt in nur 5,3 s von 0 auf 100 km/h (Herstellerangabe) und die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei hohen 260 km/h. Für einen Überholvorgang benötigt man bei Kickdown nur einen Wimpernschlag - von 60 auf 100 km/h geht es in 3,1 s.

### 1,7 Laufkultur

+ Die Laufkultur des hubraumstarken V6-Benziners ist tadellos. Der Motor ist gut gekapselt und es dringen kaum Vibrationen bis in den Innenraum. Nur bei sehr hohen Drehzahlen wirkt der Motor im Schubetrieb etwas dröhnig.

1,8

## Schaltung

⊕ Die Achtstufenautomatik schaltet recht schnell und präzise die Gänge und wirkt auch bei spontanem Leistungsabruf nicht überfordert. Der Automatikwählhebel ist intuitiv bedienbar und das Schaltschema logisch. Auf Wunsch lassen sich die Gänge auch mittels Schaltpaddel wechseln. Die Gangwechsel werden beim Betätigen der Schaltwippe spontan und mit kaum Verzögerung vollzogen. Bei voller Beschleunigung geht aber ein deutlicher Ruck durch das Fahrzeug. Anfahren klappt dank der gut funktionierenden Kriechfunktion problemlos. Das Start-Stopp-System schaltet den Motor im Stillstand ab, was Kraftstoff spart.

⊖ Es gibt keine Berganfahrhilfe oder Autohold-Funktion.

1,3

## Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge sind einwandfrei gespreizt und passen sehr gut zum Motor. Obwohl die Gesamtübersetzung lang gewählt wurde, wird dem Jaguar nicht sein Temperament geraubt. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min.

1,5

## FAHREIGENSCHAFTEN

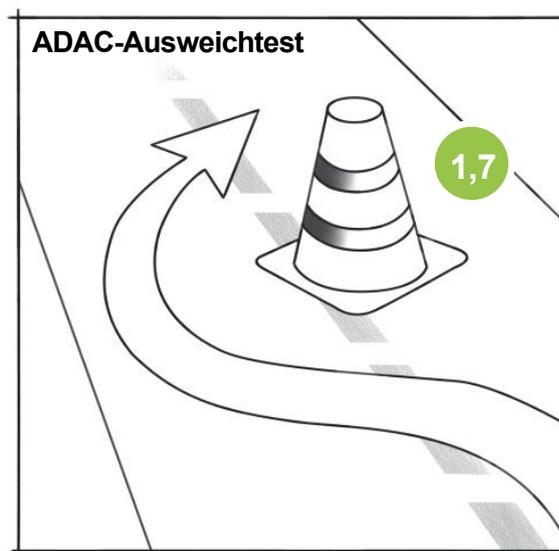
1,9

### Fahrstabilität

⊕ Der Jaguar F-Type besitzt insgesamt ein sicheres und sehr sportliches Fahrverhalten. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug spontan und pendelt kaum nach. Den ADAC Ausweichtest meistert der Jaguar problemlos, auch wenn das Heck leicht nachdrängt und durch einen Gegenlenkimpuls stabilisiert werden muss. ESP greift im Ernstfall unterstützend ein und stabilisiert das Fahrzeug. Es sind hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten möglich. Das Kurvenverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch und kündigt sich rechtzeitig an. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt und werden durch das elektronische Stabilitätsprogramm sofort unterbunden. Ab 100 km/h wird automatisch ein Heckspoiler ausgefahren, der laut Jaguar für einen bis zu 120 kg höheren Anpressdruck auf der Hinterachse sorgen soll. Damit wird bei hohen Geschwindigkeiten die Fahrstabilität verbessert. Die Traktion des Hecktrieblers ist zufriedenstellend. Bei starkem Beschleunigen drehen vor allem bei Nässe deutlich die Räder durch und die Traktionskontrolle hat Mühe, die Traktion an den Hinterrädern zu regeln. Es fehlt beim Basismotor ein mechanisches Sperrdifferential. Das ist erst ab dem F-Type S verbaut.

⊖ Der mit den optionalen 19"-Rädern ausgestattete Testwagen zeigte eine deutliche Spurrillenempfindlichkeit. Auf schlechten Straßen müssen oft leichte Lenkkorrekturen durchgeführt werden, um das Fahrzeug auf Kurs zu halten. Bei Bodenwellen in Kurven versetzt der Jaguar leicht.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,0 Lenkung\*

Die Lenkung spricht um die Mittellage sehr spontan an. Da das Lenkgefühl bei kleinen Lenkwinkeln aber nicht perfekt ist, sind oft Lenkkorrekturen notwendig. Die Lenkung wirkt dadurch auch etwas nervös. Beim Rangieren im Stand könnte die Servolenkung etwas besser unterstützen. Es sind dann leicht erhöhte Lenkkräfte erforderlich.

⊕ Bei größeren Lenkwinkeln besticht die Lenkung des F-Type mit einer guten Präzision und angenehmem Lenkgefühl. Durch die direkte Lenkungsauslegung sind für Kurvenfahrten nur geringe Lenkwinkel nötig. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur knapp 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,1 m für einen Sportwagen in dieser Klasse äußerst gering aus.

## 0,8 Bremse

Neben der Standardbremsanlage ist für den F-Type optional auch eine "Super-Hochleistungsbremsanlage" erhältlich.

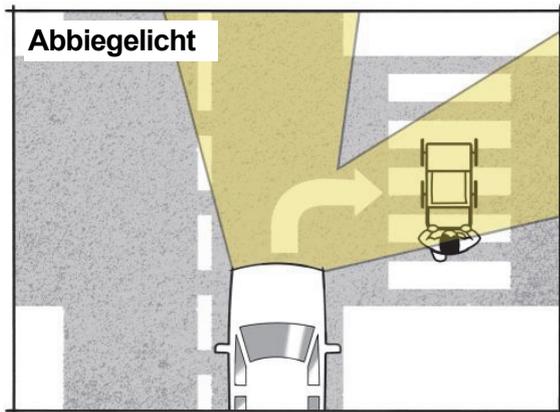
⊕ Die im Testwagen verbaute "Super-Hochleistungsbremsanlage" überzeugt dank 380 mm großen Bremscheiben vorn und 376 mm Scheiben hinten mit einer exzellenten Verzögerung. Aus Tempo 100 km/h steht der Jaguar bereits nach 32,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Pirelli P Zero der Größe: vorne: 245/40 R19 98Y; hinten: 275/35 R19 100Y). Die Bremse zeigt sich äußerst standfest, spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

## 2,7 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

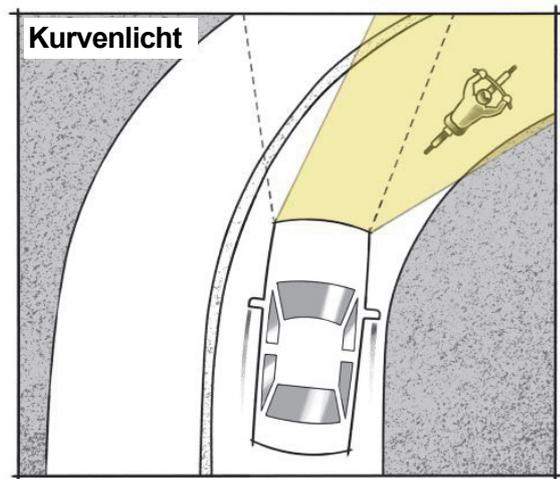
⊕ Der F-Type ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einen hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Dank des direkt messenden Reifendruckkontrollsystems werden dem Fahrer die einzelnen Luftdrücke im Kombiinstrument angezeigt und bei Druckverlust eine Warnung ausgegeben. Gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten sowie adaptives Kurven- und sehr helles Abbiegelicht. Die Bremslichter sind in reaktionsschneller LED-Technik ausgeführt. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage an, wodurch der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Ein Geschwindigkeitslimiter ist optional erhältlich.

### Abbiegelicht



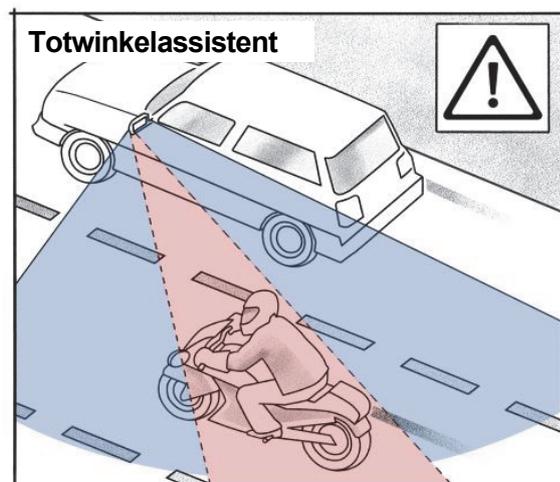
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

– Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, wodurch eine Fahrrihtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann.

## 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Das F-Type Coupé ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet. Damit sollte ein gutes Sicherheitsniveau erreicht werden. Ein ADAC Crashtestergebnis liegt aber nicht vor. Für beide Sitzplätze gibt es Anschnallerinnerer.

– Die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen befinden sich zwar nahe am Kopf, sind in der Höhe aber nur für ca. 1,75 m große Personen ideal. Im oberen Bereich sind die Kopfstützen recht schmal gestaltet und können somit unter Umständen bei einem Heckaufprall den Kopf nicht perfekt abstützen. Die elektrisch betätigten Türöffner sind im Falle eines Unfalls nicht ideal zu bedienen, da nur geringe Zugkräfte aufgebracht werden können. Der Verbandkasten ist im Kofferraum unter der Kofferraumabdeckung verstaut. Für das Warndreieck gibt es zwar einen Halter im Kofferraum, doch ist es nicht gut erreichbar, da es ganz vorn am Kofferraum angebracht ist.

## 2,9 Kindersicherheit

Die Beifahrerairbags lassen sich abschalten, dann dürfen laut Betriebsanleitung Kindersitze aller Altersklassen montiert werden. Die Gurtanlenkpunkte auf dem Beifahrersitz sind ideal, um Kindersitze lagestabil zu fixieren. Hohe Kindersitze können unter Umständen am Dachholm anstoßen und lassen sich somit nicht befestigen.

– Die Beifahrerairbags müssen sehr umständlich über das Bordmenü deaktiviert werden. Ein Schlüsselschalter wäre besser. Es gibt kein Isofix auf dem Beifahrersitz.

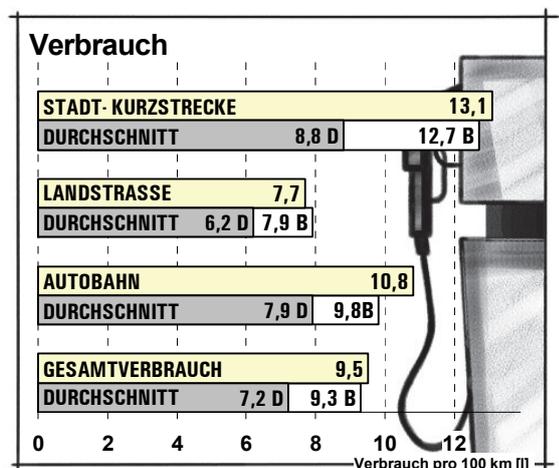
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Der F-Type ist mit einem aktiven Fußgängerschutzsystem (Pedestrian Contact Sensing) ausgestattet. Im Falle eines Fußgängerpralls wird die Motorhaube automatisch ein Stück angehoben und somit das Verletzungsrisiko des Fußgängers gesenkt. Ein Crashtestergebnis zum Fußgängerschutz liegt nicht vor.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,6 Verbrauch/CO2\*

– Der Kraftstoffverbrauch des Jaguar F-Type liegt hoch. Im Schnitt wurde ein Verbrauch von 9,5 l/100 km gemessen. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 257 g/km reicht es für den F-Type nur zu mageren 14 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Vor allem innerorts liegt der Verbrauch trotz des Start-Stopp-Systems hoch. Es wurde ein Stadtverbrauch von 13,1 l/100 km ermittelt. Außerorts sind es 7,7 l und auf der Autobahn 10,8 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

---

**2,8**

## Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß des Jaguar F-Type ist nicht besonders niedrig. Auffällig sind vor allem der erhöhte Partikelaustritt sowie die hohen CO-Emissionen im Autobahnzyklus. Im Schadstoffkapitel reicht es für den Sportwagen nur für 32 Punkte. Zusammen mit den 14 CO<sub>2</sub>-Punkten kommt der Jaguar F-Type nicht über 46 Punkte und zwei EcoTest-Sterne hinaus.

---

**5,0**

## AUTOKOSTEN

---

**5,3**

### Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten fallen aufgrund des hohen Verbrauchs enorm aus.

---

**5,5**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 26.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 3,0-Liter V6-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Jaguar gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - sogar ohne Kilometerbegrenzung.
- Für den Vielfahrer ist der jährliche Service in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, ist der jährliche Serviceabstand jedoch zu gering. Auch teure Werkstattstunden- sowie Ersatzteilpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

---

**2,2**

### Wertstabilität\*

+ Der F-Type hat mit seinem markanten Design das Zeug zum Klassiker. Entsprechend gut sollte der Restwertverlauf auch schon in den ersten Jahren ausfallen.

---

**5,5**

### Kosten für Anschaffung\*

– Das F-Type Coupé kostet samt Automatikgetriebe mindestens 67.500 Euro. Das ist selbst für einen Sportwagen in der oberen Mittelklasse ein stolzer Preis. Trotz des hohen Anschaffungspreises fällt die Serienausstattung nicht besonders üppig aus. Unter anderem kosten Einparkensoren und ein Tempomat nochmals saftig Aufpreis.

---

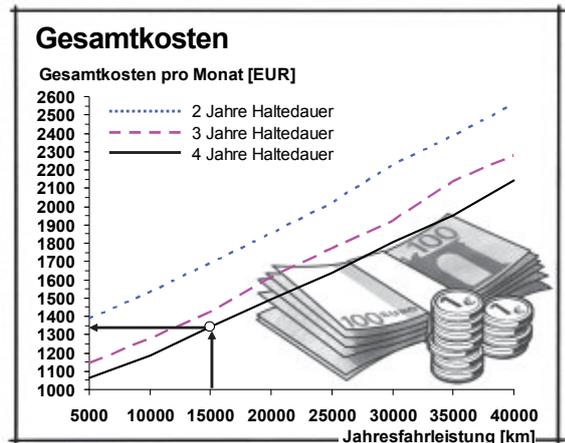
**5,5**

### Fixkosten\*

– Die Fixkosten liegen sehr hoch. Schon für die KFZ-Steuer werden jährlich 280 Euro fällig. Dazu gesellen sich hohe Kosten für die Versicherung. Die Einstufung in der Haftpflicht ist noch verkraftbar (KH: 18), die Kosten für Voll- oder Teilkaskoversicherung sind dagegen enorm (VK: 30; TK: 27).

## 5,1 Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Letztendlich kann man dem Jaguar F-Type nur die gute prozentuale Wertstabilität positiv anrechnen. Alle anderen Kostenkapitel wie Anschaffungs-, Kraftstoff- und Versicherungsaufwendungen sind enorm und sorgen für sehr hohe monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1334 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	F-Type Coupé	F-Type S Coupé	F-Type R Coupé Quickshift
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2995	8/5000
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	280 (380)	405 (550)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	450/3500	460/3500	680/3500
0-100 km/h[s]	5,7	5,5	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	260	275	300
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	9,8 S	9,8 S	10,7 S
CO2 [g/km]	234	234	255
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/30/27	18/30/27	18/30/27
Steuer pro Jahr [Euro]	338	338	420
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1342	1459	1829
Preis [Euro]	65.000	77.000	106.800

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2995 ccm
Leistung	250 kW (340 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45R18ZR/275/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>32,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>9,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,1/7,7/10,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	199 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>257 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4470/1923/1308 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2045 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1715 kg/285 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>215 l/215 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	<b>755 km</b>
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>184 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>172 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>199 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>779 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.334 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/30/27
Grundpreis	67.500 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	575 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Quickshift)	2.500 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	325 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	575 Euro°
Lichtsensoren	Serie
Regensensoren	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	320 Euro°
Sportbremsanlage (Super-Hochleistungsanlage)	3.100 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	365 Euro°
Totwinkelassistent	555 Euro°
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.960 Euro°

### AUSSEN

Einparkhilfe hinten (vorn: 460 €)	460 Euro°
Lackierung Metallic	1.080 Euro
Schiebe-Hubdach	1.140 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,5</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	4,3	Lenkung*	2,0
Sicht	2,6	Bremse	0,8
Ein-/Ausstieg	3,6	<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
Kofferraum-Volumen*	5,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Kofferraum-Variabilität	4,6	Kindersicherheit	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>3,2</b>	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,7</b>
Raumangebot vorne*	3,8	Verbrauch/CO2*	4,6
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	2,8
Innenraum-Variabilität	5,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>		
Federung	3,1	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>5,0</b>
Sitze	2,2	Betriebskosten*	5,3
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,4	Wertstabilität*	2,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,4</b>	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	1,0	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	5,1
Schaltung	1,8		
Getriebeabstufung	1,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen