



Impressioni di guida

Quando all'inizio degli Anni 60 Malcom Sayer disegnò la Jaguar E-Type, l'obiettivo era di realizzare un'automobile sportiva molto avanzata aerodinamicamente. Traguardo pienamente raggiunto attraverso le forme "a sigaro" di colei che, per ammissione di Enzo Ferrari, divenne l'auto più bella al mondo. In altre parole, il fascino della E-Type fu un piacevole (e forse inaspettato) "effetto collaterale" di una silhouette studiata innanzitutto per fendere magistralmente l'aria. E infatti, la E-Type 3.8 Coupé provata da Paul Frère per Quattroruote, raggiunse la bellezza di 256 km/h, contro i 240 dichiarati prudentemente dalla Casa. Oggi, a più di cinquant'anni di distanza la storia si ripete. Nasce, infatti, la F-Type R Coupé disegnata con maestria da Ian Callum, degno erede del leggendario Sayer. Una vettura nata bella e affascinante a fini aerodinamici, come avvenne per l'illustre progenitrice.



Splendida fuori, un po' meno dentro

Da qualunque prospettiva di osservazione, la linea della Jaguar F-Type Coupé appaga

sempre l'occhio. Merito di un connubio ideale tra forme morbide e spigolose, nonché tra sportività ed eleganza. "Lo sguardo felino" dei fari anteriori, l'inconfondibile calandra e il portellone ispirato a quello della E-Type sono dettagli che l'appassionato imprime nella propria memoria. E nemmeno le sottili maniglie esterne, la compattezza della vetratura laterale e i gruppi ottici posteriori incastonati come gioielli lasciano indifferenti. Semmai è l'abitacolo a deludere un po' a causa di aspetti kitsch come i paddle del cambio color rame, oppure alcune finiture in plastica laddove dovrebbe regnare la pelle. Piccole stonature messe tuttavia in secondo piano da particolari di pregio, quali ad esempio la strumentazione completa e intuitiva e soprattutto un "posto di pilotaggio cucito su misura" della guida sportiva. Fattore, quest'ultimo, molto importante sulla F-Type R Coupé V8 da 550 CV che ci apprestiamo a provare.



Una spinta eccezionale

Motore 8 cilindri a V di 5.000 cc sovralimentato con un compressore volumetrico, potenza massima di 550 CV a 6.500 giri/min., accelerazione 0-100 km/h in 4"2/10 e velocità di punta autolimitata a 300 km/h, rappresentano i punti salienti della Jaguar F-Type R Coupé. Un carattere fortemente sportivo, che si palesa non appena avviamo il propulsore dalla tonalità rauca e tipica dei V8 con manovellismo a croce. E, come se non bastasse, è sufficiente premere un tasto con il simbolo della doppia marmitta per regalare un rombo ancor più entusiasmante. Cambio in Drive (l'onnipresente automatico ZF 8 marce con convertitore di coppia) e il nostro viaggio ha inizio. Sulle prime occorre prestare attenzione all'acceleratore, perché basta poco per ritrovarsi a velocità troppo elevate. Il V8, infatti, spinge forte sempre e comunque e più che le "passeggiate" lungo le promenade reclama la pista. E proprio in circuito sagliamo appieno le prestazioni della più estrema tra le Jaguar.



Una suadente danza tra i cordoli

Non appena varchiamo la soglia della pista, disattiviamo completamente il controllo elettronico di trazione e stabilità e inseriamo il settaggio di guida Dynamic. Settaggio che rende la risposta del motore più pronta, consente al cambio passaggi di marcia estremamente sportivi e “riduce al minimo sindacale” la servoassistenza allo sterzo. Ora la F-Type R è completamente in mano nostra e tanto l’accelerazione, quanto la ripresa ci impressionano. L’esemplare oggetto della prova dispone di freni carboceramici, ragion per cui occorrono un paio di giri di riscaldamento per trarne il massimo. Quando i dischi sono in temperatura è possibile effettuare staccate al fulmicotone, inserendo di prepotenza la Jaguar in curva all’insegna della neutralità, stando bene attenti affinché la coda non prenda il posto del muso. Con 550 CV, la trazione posteriore e i controlli disattivati, provocare il sovrasterzo di potenza è un gioco da ragazzi, ma lo è molto meno contrastarlo. Ci vuole mestiere, come si suole dire, ragion per cui meglio inserire il controllo di stabilità nella modalità TracDSC. Gran macchina, comunque, i cui unici veri difetti sono appena due: il cambio un po’ lento quando scali all’ultimo momento e il prezzo che si preannuncia abbondantemente sopra i 100.000 euro. In questo purtroppo l’ultima nata non somiglia alla E-Type, nota per l’eccezionale rapporto prestazioni- prezzo. Certo è che una Jaguar così appagante nella guida in pista mancava da tanto tempo.

Gianmarco Barzan