
Praxistest Jaguar F-Type Cabrio P300: Frisch ins zehnte Jahr

Von Axel F. Busse, cen

Auch ein „goldener Oktober“ ändert nichts an der Tatsache, dass für viele Cabriofahrer im Herbst die Zeit der ledernen Sturmhauben, der Tweedmützen und der Strickschals beginnt. Ihr Ziel ist es, die Freiluftsaison so lange es geht auszudehnen. Zum Beispiel mit dem gerade aufgefrischten Jaguar F-Type P300. Die Baureihe feiert im nächsten Jahr ihre zehnjährige Präsenz auf dem deutschen Markt, und eigentlich wäre längst ein Modellwechsel fällig gewesen.

Rund die Hälfte der deutschen F-Type-Kunden entschied sich 2021 für die Version mit faltverdeck, doch insgesamt sind die Zulassungszahlen nicht so, dass sie beim Hersteller Begeisterung auslösen. Der konzeptionell und leistungsmäßig vergleichbare Porsche Boxster erreichte zum Beispiel mehr als fünfmal so viele Neuanmeldungen wie sein britisches Pendant. Also begnügte man sich bei Jaguar mit einem zweiten Facelift.

An der Front sind die Scheinwerfer zu schmalen LED-Leuchten geworden, am Heck charakterisiert den Vierzylinder das mittig angeordnete Endrohr des Auspuffs. Die Kosmetik fiel insgesamt zurückhaltend aus, wohl um die Vorgängermodelle nicht alt aussehen zu lassen. Viel getan hat sich bei der Instrumentierung, die konsequent digitalisiert wurde und nun ein Touchscreen-Infotainmentsystem auf der Höhe der Zeit präsentiert. Offenbar keinen Anlass zur Veränderung sah man für die Bedienung des elektrischen Verdeckmechanismus'. Dessen Taste ist nach wie vor entgegen der Logik zu handhaben, also nach vorn drücken zum Öffnen und nach hinten zum Schließen.

Der P300 stellt die Einstiegsversion in die Zweisitzer-Welt von Jaguar dar. Aus zwei Litern Hubraum holt es mittels Turbolader 300 muntere Pferdestärken und das maximale Drehmoment von ordentlichen 400 Newtonmetern liegt schon bei 1500 Umdrehungen an. Zum Vergleich: Der gleichstarke Porsche Boxster bringt es nur auf 380 Newtonmeter ab 2150 Umdrehungen. Dafür spurtet er dank seines um rund 200 Kilo geringeren Gewichts bis 275 km/h, während für den Jaguar bei 250 km/h Schluss ist. Wer unter dem Katzenlogo nach mehr Schmalz sucht, muss gleich zum V8-Motor greifen, denn der Sechszylinder wurde aus dem Programm gestrichen.

Dass es in dem Zweisitzer kuschlig eng zugeht, ist keine Überraschung. Die Kabinenbreite zwischen den Türverkleidungen beträgt zwar auskömmliche 1,45 Meter, aber die breite Mittelkonsole schmälert die Bewegungsfreiheit, und auch der Fußraum ist für groß gewachsene Beifahrer gering. Fahrer und Fahrerinnen um 1,70 Meter Körpergröße dürften keine Probleme haben, auf den zwölfmal verstellbaren Sportsitzen eine optimale Position zu finden, wer aber wegen langer Beine die Sitzschiene komplett ausnutzen muss, sitzt sehr aufrecht. Trost finden diese Insassen in dem um 50 Millimeter in der Tiefe elektrisch verstellbaren Lenkrad. Bei der Gepäckkapazität ist nicht so sehr die 88 Zentimeter hohe Ladekante störend oder das überschaubare Volumen (nach VDA-Messmethode nur 132 Liter), sondern die Tatsache, dass sich der Kofferraum recht zerklüftet präsentiert. Am effektivsten nutzt man ihn, indem man seine Reiseutensilien auf mehrere kleine Behältnisse verteilt und so jede Nische ausfüllt.

Das Stoffverdeck öffnet und schließt recht flott, im Test wurden 12,5 Sekunden zum Versenken und 14,6 Sekunden bis zum Verriegeln am Scheibenrahmen gemessen. Beides funktioniert während der Fahrt bis 50 km/h. Ob der Innenraum auch bei starken Regengüssen zuverlässig trocken bleibt, stellt sich bei Cabrios meist erst mit zunehmendem Alter heraus. Der Testwagen leistete sich in der Waschanlage eine kleine Schwäche, indem nahe der linken A-Säule etwas Wasser eindrang und die innere

Türverkleidung benetzte.

Mit nahezu 80.000 Euro Grundpreis ist das F-Type-Cabriolet sehr selbstbewusst positioniert. Aber es bringt ab Werk auch eine umfangreiche Serienausstattung mit. Dazu gehören zum Beispiel Sportabgasanlage und Sportfahrwerk, elektrisch einklapp- und beheizbare Außenspiegel mit Memory-Funktion und Abblendautomatik, Regensensor, Fernlicht mit Abblendautomatik, 20-Zoll-Leichtmetallfelgen, LED-Scheinwerfer und -Heckleuchten, Navigations- und Infotainmentsystem, 380-Watt-Meridian-Soundanlage, Tempomat sowie Einparkhilfe vorn und hinten. Dazu kommen Assistenzsysteme wie Verkehrszeichen- und Fußgängererkennung sowie Spurhalter. Als sehr nützlich erweist sich die Rückfahrkamera, denn bei geschlossenem Verdeck tendiert die Sicht nach hinten gegen null.

Fahrdynamisch gefällt der F-Type durch das zupackende Wesen des Vierzylinders und auch der Sound ist passabel. Verstärken lässt sich die Klangkulisse noch durch den schaltbaren Klappenauspuff. Die Lenkung ist sehr direkt und feinfühlig, was ein Vorteil gegenüber dem V8 sein dürfte, der rund 140 Kilogramm Mehrgewicht auf die Vorderachse lädt. Das Fahrwerk hat die für ein authentisches Sportwagenfeeling notwendige Härte und der Testverbrauch von 10,3 Litern ist zum großen Teil durch verschlechterten cw-Wert beim Offenfahren erklärbar. In 5,9 Sekunden sprintet der F-Type auf 100 km/h und wer das Freiluft-Vergnügen ausgiebig genießen will, bleibt am besten in diesem Tempobereich. 220 Euro Extrakosten für ein Windschott sind nämlich kein Garant für Schutz vor Zugluft. Zwischen Seitenscheiben und Kopfstützen bleibt ein großes Einfallstor für windige Wirbel, darauf sollte man gefasst sein.

Fazit: Die Anschaffung eines offenen Zweisitzers hat immer etwas mit Liebhaberei zu tun, denn ein Gebrauchsauto ersetzt er nicht. Der Jaguar ist ein Exemplar mit großem Spaßfaktor und kleinen Schwächen, seine Seltenheit auf deutschen Straßen ein Wert für alle, die Exklusivität suchen. Leistungspotenzial und Handling sind überzeugend, der ganzjährige Open-Air-Einsatz ist nur eine Frage der Bekleidung. (Axel F. Busse/cen)

Daten Jaguar F-Type P300 Cabriolet

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,93 x 1,31

Radstand (m): 2,62

Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1997 ccm, Turbolader, 8-Gang-Quickshift-Automatik

Leistung: 423 kW / 300 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1500 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,6 Liter

CO₂-Emissionen: 219 g/km

Testverbrauch: 10,3 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1646 kg / max. 279 kg

Kofferraumvolumen: 132 Liter

Basispreis: 79.600 Euro

Testwagenpreis: 88.564 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Jaguar F-Type Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse
