
Fahrvorstellung Jaguar I-Pace: Schneller laden und freier atmen

Von Frank Wald

Ein Bestseller ist der Jaguar I-Pace in Deutschland nun nicht gerade. Im vergangenen Jahr zählte das KBA vom Elektro-Allradler gerade mal knapp 1000 Zulassungen, in diesem Jahr waren es bis einschließlich Oktober nur noch die Hälfte. Dabei stellten die Briten zur Überraschung vieler schon 2018 den ersten ernst zu nehmenden Tesla-Konkurrenten auf die Räder. Und hatten vielleicht doch das eine oder andere technische Detail dabei übersehen. Einen kräftigeren Onboard-Lader etwa oder ein schnelles Infotainment-System. Beides wurde nun mit der aktuellen Überarbeitung nachgeholt.

So fährt das bereits im neuen Defender eingesetzte Multimedia-System „Pivi-Pro“ (das heißt wirklich so) dank eines neuen Prozessors beinahe schneller hoch als man den Fahrersitz eingestellt hat. Anschließend schaut der Fahrer des I-Pace EV400 durch das Alcantara-bezogene Multifunktionslenkrad auf ein 12,3 Zoll großes, digitales Anzeigendisplay, das mit seiner ebenso brillanten wie übersichtlichen Darstellung überzeugt. Im gleichen Stil finden sich bündig und formschön in Armaturenräger und schwebender Mittelkonsole integriert zwei weitere Bildschirme, ein Multimedia-Touchscreen mit zehn Zoll-Diagonale im oberen Teil und ein kleinerer mit fünf Zoll für Heizung und Klimatisierung direkt darunter.

Und nicht nur in Pandemie-Zeiten sinnvoll: Mit einem Feinstaub-Filtersystem der Stufe PM 2.5 kann die 4-Zonen-Klimaanlage bereits vor der Fahrt die Kabinenluft von feinsten Partikeln und Allergenen befreien. Überhaupt hinterlässt das Interieur mit seinem modernen Ambiente und ausgesuchten Materialien einen saubereren Eindruck. Da darf sich ein Tesla mal ganz weit hinten anstellen. Die Systemfunktionen überzeugen dazu mit sehr schnellem Zugriff und intuitiver Bedienung – zumindest, wenn man sich mit der eines Smartphones auskennt.

Apropos, via Bluetooth können gleich zwei Smartphones gleichzeitig gekoppelt werden und mittels Apple CarPlay oder Android Auto ans Bordsystem angeschlossen werden. Gegen Aufpreis gibt es eine Schale unterhalb der Mittelkonsole fürs induktive Aufladen der ständigen elektronischen Begleiter. Außerdem besitzt der neue I-Pace serienmäßig eine fest eingebaute SIM-Karte (eSIM) mit einem im ersten Jahr kostenlosen 4G-Datentarif mit 20 GB pro Monat und Zugang zu Musikstreaming-Diensten wie Spotify, Deezer oder Tunes sowie Karten-, Wetter- und Verkehrs-Updates. Eine verbesserte Elektro-Navigationsfunktion zeigt außerdem an, wo sich die nächste freie Ladesäule befindet, im Idealfall außerdem den aktuellen Strompreis und wie lange das Aufladen dort dauert.

Damit das in Zukunft, zumindest an Wechselstrom-Anschlüssen, schneller geht, besitzt der Elektro-Jag jetzt ein 11 kW-Bordladegerät, mit dem das schnellere Drei-Phasen-Laden unterstützt wird. Bislang war nur das einphasige Laden bis maximal 7 kW möglich. So ist die 90 kWh-Batterie des I-Pace schon in gut achteinhalb Stunden statt 12,75 Stunden wieder voll aufgeladen. Oder in WLTP-Reichweite umgerechnet: An einer 11-kW-Wallbox können nun pro Stunde bis zu 53 Kilometer aufgefüllt werden, wo mit dem 7-kW-Bordlader in der gleichen Zeit nur 35 Kilometer möglich waren. Das Gleichstrom-Laden ist davon nicht betroffen. An einer 100-kW-Säule ist der komplett leere Akku nach wie vor in bestenfalls 45 Minuten zu 80 Prozent aufgeladen oder hat in 15 Minuten 127 Kilometer aufgefüllt.

Dann also mal los. Woran die hiesige Kaufzurückhaltung auch immer liegen mag, am

Fahrerlebnis jedenfalls ganz sicher nicht. Der Mix aus Limousine und SUV ist nach wie vor eine Wucht – auch unter Elektroautos. Wenn die beiden 200 PS starken E-Maschinen vorne und hinten zupacken, gibt's kein Halten mehr, beziehungsweise, suchen die Beifahrer besser danach. Fast 696 Newtonmeter bedeuten schlicht und einfach Durchzug ohne Ende. Von der ersten Umdrehung zoomt das immerhin 2,2 Tonnen schwere Gefährt aus dem Stand wie am Gummiband gezogen nach vorne. Nach flotten 4,8 Sekunden sind Tempo 100 erreicht.

Dabei ist das Fahrwerk eher gemütlich denn sportlich gestimmt. Weil der Schwerpunkt aber so niedrig liegt, zeigt der Elektro-Jag auch in Kurven trotz Allradantrieb so gut wie keinen Hang zum untersteuern. Im Gegenteil, geht es schnell genug durch die Biegung, schiebt sogar das Heck leicht raus, bevor es vom aufmerksamen ESP blitzschnell wieder eingefangen wird. Die Höchstgeschwindigkeit ist zugunsten der Reichweite und Batterieschonung auf 200 km/h limitiert. Aber auch die erreicht die E-Mieze rasend schnell – immer und immer und immer wieder.

Wer das zu häufig macht, kann die 470 Kilometer Reichweite natürlich vergessen. Um den angegebenen WLTP-Durchschnittsverbrauch von 22-25,2 kWh pro 100 Kilometer zu erreichen, sollte das Gaspedal schon sehr behutsam eingesetzt werden. Nach unserer Testfahrt über Land mit einigen Zwischenspurts und Überholmanövern hatte der Motor auch schon nach knapp 80 Kilometern ein gutes Viertel aus den 432 Akkuzellen gesaugt. Wie immer hängt es am Fuß des Fahrers. Unter realistischen Fahrbedingungen sollten aber 350 Kilometer immer möglich sein. Das reicht nach den Streckenwerten eines alltäglichen Fahrers für eine Woche.

Optisch hat sich der I-Pace so gut wie nicht verändert. Braucht er aber auch nicht. Der Mix aus SUV und Coupé-Limousine mit Stummelheck sieht immer noch einzigartig aus. Im Modelljahr 2021 trägt der Grilleinsatz jetzt chromierte Pins, es gibt drei neue Lackierungen sowie ein neues Exterieur-Paket. Im Innenraum sorgt eine 40:20:40 teilbare Rückbank für mehr Flexibilität. Außerdem zeigt der Innenspiegel über ein in die Dachantenne integrierte Weitwinkel-Kamera den Bereich hinter dem Auto. Über einen Kippschalter lässt sich zwar wieder zur normalen Spiegelansicht switchen. Zu empfehlen ist das aber nicht, weil der rückwärtige Blick durch das Schießscharten-Heckfenster mehr verdeckt als offenbart.

Womöglich sind es am Ende schlicht die selbstbewussten Preise, die die deutsche Zurückhaltung für den Elektro-Engländer erklären. Zwar startet der neue I-Pace zum unveränderten Einstiegspreis von 77.300 Euro (der bei Bestellungen bis Ende des Jahres dank Mehrwertsteuersenkung noch bei 75.352 Euro liegt). Doch in den höheren Ausstattungen geht der Konfigurator mit ein paar Extras auch schnell mal über 90.000 Euro raus. Immerhin, der Netto-Preis des Grundmodells EV 400 liegt ganz knapp unter 65.000 Euro, von dem der „Umwelt-Bonus“ von 7900 Euro abgezogen werden darf.
(ampnet/fw)

Daten Jaguar I-Pace EV400 HSE

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 2,01 x 1,57

Radstand (m): 2,99

Motor: zwei Elektromotoren

Leistung: 400 PS (294 kW)

Max. Drehmoment: 696 Nm

Antriebsart: elektrischer Allradantrieb

Batterie: Lithiumionenbatterie, 90 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.

Elektr. Reichweite: 470 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 22- 25,2 kWh/100 km

Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2208 kg / max. 462 kg
Anhängelast: 750 kg
Kofferraumvolumen: 656 plus 27 (vorn) - 1453 Liter
Radwendekreis: 11,98 m
Bodenfreiheit: 142 mm
Wattiefe: 500 mm
Reifengröße: 245/50 R20
Basispreis: 75.351 Euro (16% MwSt)
Testwagenpreis: 91.923 Euro (16% MwSt.)

Bilder zum Artikel



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar I-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar
