



## Jaguar I-Pace EV400 S AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (294 kW / 400 PS)

Während Tesla sein Model X nun schon einige Zeit verkauft, ist Jaguar immerhin unter den etablierten Premium-Herstellern der Erste, der dem Newcomer aus Kalifornien einen würdigen Konkurrenten entgegenstellt. Dafür braucht es eine Karosserie Richtung SUV, Allradantrieb, eine Menge Leistung und eine große Batterie - das alles bringt der I-Pace mit. Auch einen edlen Innenraum hat er, sofern man gegen Aufpreis den Dachhimmel mit Premium-Velour und Armaturenbrett und Türverkleidungen mit Leder überziehen lässt.

Den Fokus hat Jaguar ganz klar auf Fahrdynamik gelegt, trotz Luftfahrwerk federt der I-Pace verbindlich und hält damit seine Karosseriebewegungen in Grenzen. Das Paket ist Jaguar stimmig und gut gelungen. Der Antrieb ist perfekt abgestimmt, die beiden Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse liefern stets richtig dosiert ihre Leistung. Kurvige Landstraßen sind die reine Freude.

Der Vollzeitstromer bietet ein gutes Platzangebot, wobei das mehr für die Sitzplätze als für den Kofferraum in überschaubarer Größe gilt; immerhin kann man die Ladekabel unter der Haube vorn verstauen, eine sehr praktische Lösung.

Auch wenn man die volle Leistung schon im Basismodell erhält, knapp 78.000 Euro dafür sind ein sehr hoher Preis. Viele in diesem Preissegment erwarteten Komfort- und Assistenzfunktionen kosten trotzdem noch extra und können den Listenpreis sogar über die 100.000 Euro Schwelle treiben. **Konkurrenten:** u.a. Audi e-tron, Mercedes EQC, Tesla Model X.

- +** gut abgestimmter Antrieb, tolle Fahrleistungen, hohe Fahrdynamik, laden bis 100 kW möglich
- sehr üppiger Preis, hoher Verbrauch, ohne optionalen elektrischen Antrieb schwere und unpraktische Heckklappe, magere Serienausstattung

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,0

**AUTOKOSTEN** 4,2

### Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,1

**EcoTest** ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,7 Verarbeitung

⊕ Jaguar als Nobelmarke ist natürlich um edles Material und feine Verarbeitung bemüht - dennoch können sie nicht ganz verbergen, dass die Antriebstechnik sehr viel Budget verschlingt und beim Material mit spitzem Stift kalkuliert werden muss. Der Innenraum des Testwagens ist zwar fein ausgestattet, alles was besonders edel wirkt, kostet jedoch Aufpreis - beispielsweise der Velour-Dachhimmel oder der Lederbezug auf Armaturenbrett und über Teilen der Türverkleidung. Wer viele tausend Euro

extra investiert, hat also eine feine Materialqualität, eine einwandfreie Verarbeitung gibt es so oder so. Die Karosserie ist ebenso sorgsam zusammengesetzt, die Spalten verlaufen gleichmäßig, auch wenn je nach Anbauteil die Spaltmaße etwas variieren. Den Unterboden hat Jaguar perfekt verkleidet und aerodynamisch optimiert. Die vordere Haube, die einen kleinen Stauraum abdeckt, wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten.

### 3,7 Alltagstauglichkeit

Die 90-kW-Batterie des I-Pace kann man serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) laden. Ein Ladekabel für die typische Schuko-Steckdose ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ 2 Stecker. Beide Kabel finden im kleinen Fach unter der Fronthaube Platz. Das Laden mit 230 V dauert über 40 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung ca. 13 Stunden. Deutlich schneller gehts mit Gleichstrom per CCS, hier akzeptiert der Elektro-Jaguar bis zu 100 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 1,5 Stunden bei 50 kW bzw. etwas unter einer Stunde bei 100 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 365 km - für ein Elektroauto ein guter Wert. Bei Fahrten Innerorts oder bei ruhiger Fahrweise Außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind

auch Reichweiten über 400 km möglich. Es ist eine Dachlast von 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen gibt es nicht. Der Ladestecker am I-Pace wird vor unbefugtem Abziehen gesichert. Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, gegen Aufpreis ist jedoch ein Notrad inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber verfügbar. Über das Zubehör-Programm kann man eine Anhängerkupplung nachrüsten lassen; Jaguar erlaubt aber nur eine maximale Anhängelast von 750 kg, die Stützlast ist auf bescheidene 45 kg beschränkt.

⊖ Der I-Pace ist mit unter 4,7 m nicht extrem lang, aber mit 2,14 m (inkl. Außenspiegel) sehr breit; für den Stadtverkehr zusätzlich hinderlich ist der große Wendekreis von 12,7 m.

### 3,0 Licht und Sicht

Die Enden des I-Pace muss man mehr abschätzen als dass man sie wirklich erkennen könnte. Vorn entzieht sich die flach abfallende Front dem Blick des Fahrers, hinten erschwert die sehr flach verbaute Heckscheibe die Einordnung des Heckabschlusses. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem I-Pace eine noch ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind vor allem die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr besser zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - allerdings fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion gegen Aufpreis.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten mit Parkassistentenfunktion sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera.



Zum Glück ist eine Rückfahrkamera serienmäßig verbaut. Denn beim Blick nach hinten sieht man aufgrund der schmalen, kleinen Fenster und der sehr breiten Dachsäulen relativ wenig.

Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es optional. Einfache LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es LED-Leuchten mit Fernlichtassistent und als Highend-System Matrix-LED-Scheinwerfer, die über ihre Segmente einen dynamischen Fernlichtassistenten umsetzen, der andere Verkehrsteilnehmer ausblendet, ohne das Fernlicht gleich komplett zu deaktivieren; die höchste Ausbaustufe beinhaltet auch eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Einen Heckwischer hat Jaguar beim I-Pace nicht verbaut. Die Frontscheibenheizung wird über feine Heizdrähte realisiert - diese können nachts kleine Lichtreflexe durch andere Lichter und Scheinwerfer verursachen, die von manchen Fahrern als störend empfunden werden; daher empfiehlt es sich, dies vor dem Kauf zu prüfen.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

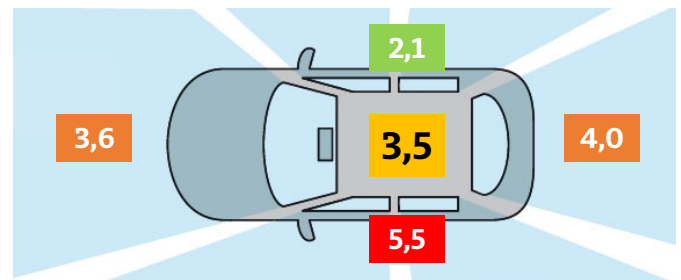
⊕ Der I-Pace macht äußerlich zwar auf SUV, aber eigentlich baut er kaum höher als eine gewöhnliche Limousine. Dennoch sind die paar Zentimeter mehr von Vorteil für das Ein- und Aussteigen. Die Türausschnitte sind groß genug und die Sitzflächen vorn liegen knapp 50 cm über der Straße in angemessener Höhe. Nur auf das spitz zulaufende Armaturenbrett sollte man achten, um sich nicht die Knie zu stoßen. Weniger praktisch sind die hohen Schweller, über die man seine Beine wuchten muss. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorne in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand gerade so in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Bei

## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 370 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 490 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 805 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.330 Liter Volumen verfügbar.

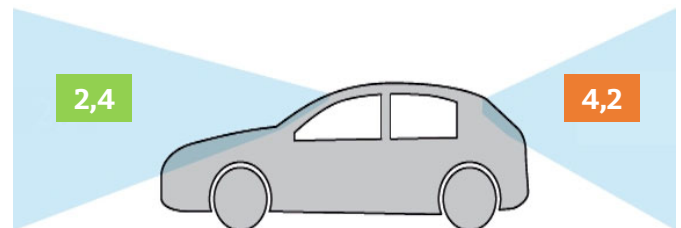
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen

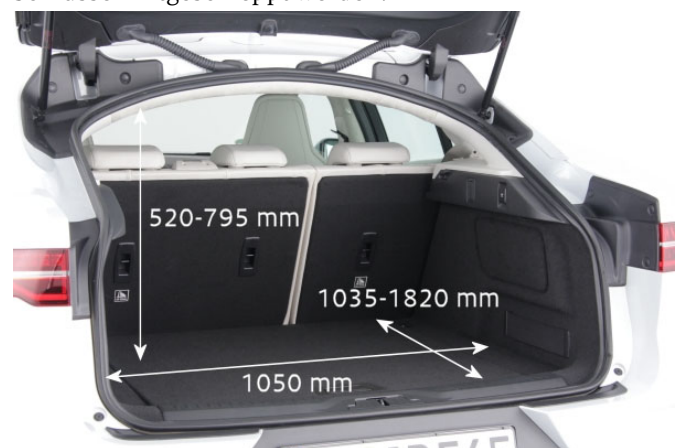


## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Dunkelheit wird das Fahrzeugumfeld beleuchtet, die Spots unter den Außenspiegeln projizieren den Jaguar-Schriftzug auf den Boden. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der I-Pace schon in der S-Ausstattung serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich zwar nicht deaktivieren, es ist aber für einen guten Diebstahlschutz entsprechend ausgerüstet, um nicht mit einem Reichweitenverlängerer überlistet werden zu können. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Gegen Aufpreis bekommt man den "Activity Key" als Armband, ver- und entriegeln klappt damit über die Berührung des Buchstaben "J" am Kofferraumdeckel - dann muss nicht mehr der große Schlüssel mitgeschleppt werden.



Angesichts der doch recht stattlichen Fahrzeuggröße ist der Kofferraum mit 370 l Volumen relativ klein ausgefallen.

## 2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es bei der Basisausstattung nur gegen Aufpreis, sie war im Testfahrzeug nicht verbaut. Diese ist aber sehr empfehlenswert, weil es den beiden Gasdruckfedern nicht gelingt, die schwere Klappe eigenständig und ohne fremdes Zutun nach oben zu stemmen - sie bleibt an der Stelle stehen, an der man sie loslässt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei

70 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraumboden liegt weitgehend in einer Höhe mit der Ladekante (nur drei Zentimeter Versatz), das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe selbst öffnet nur 1,82 m hoch - schon durchschnittlich große Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht an der Klappe oder am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Unabhängig davon wird der Kofferraum von zwei Leuchten links und rechts gut ausgeleuchtet.

## 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Der mittlere Gurt ist in der Sitzbank integriert und muss daher zum Umklappen nicht ausgehängt werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Richtige Fächer seitlich gibt es nicht, nur eine Vertiefung links und einen Gurt zum Einspannen rechts an der Seite

sowie Taschenhaken links und rechts. Unter dem Kofferraumboden stehen Fächer zur Verfügung, die in der Summe etwa 30 Liter fassen. Jaguar verbaut vier stabile Verzurrösen am Kofferraumboden, an denen sich beispielsweise ein Netz einspannen lässt. Ein Kofferraumtrennetz wird als Option angeboten, die Befestigungspunkte dafür sind am Dachhimmel oberhalb der hinteren Kopfstützen vorhanden - somit kann das Netz auch später nachgekauft und genutzt werden.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Die Bedienung des I-Pace weicht in einigen Punkten von der bisheriger Jaguar-Modelle ab. Größter Unterschied ist wohl die Fahrtrichtungswahl über Tasten, den typischen handtellergroßen Drehregler gibt es im Elektro-Jaguar nicht. Gestartet wird der I-Pace dagegen ganz klassisch über einen Startknopf. Die Fahrzeugfunktionen und -einstellungen steuert man zum Teil über die zwei Touchscreens, der obere große für Infotainment, der untere kleine für Klimaeinstellungen. Da man den kleineren Bildschirm von den vorderen Plätzen aus schräg ansieht, fällt der große Abstand zwischen Display und berührungssensiblen Deckglas negativ auf. Zum anderen Teil werden Fahrzeugeinstellungen über den Bordcomputer in den Instrumenten vorgenommen, durch die Menüs muss man sich vergleichsweise umständlich über die Lenkradtasten hangeln.

Das Bedienkonzept stammt in weiten Teilen von aktuellen Jaguar und Land Rover Modellen; es erfordert zweifelsohne viel Eingewöhnung, weil sich die Bedienlogik oft nicht ohne weiteres erschließt.

⊕ Der Fahrerplatz ist ergonomisch weitgehend einwandfrei gestaltet. Lenkrad (manuell) und Sitz

(elektrisch optional) kann man verschiedenen Staturen gut anpassen, alle Tasten sind beleuchtet und der Kombiinstrument-Bildschirm hinter dem Lenkrad lässt sich problemlos ablesen; man kann die Anzeigen teilweise variieren und nach Gusto einstellen. Alle für ein Elektroauto relevanten Informationen werden dargestellt, auch ein Tacho im analogen Zeigerstil ist im Angebot.



Die Verarbeitung im Innenraum ist tadellos, die feine Leder Ausstattung ist allerdings aufpreispflichtig. Die Bedienung ist eingewöhnungsintensiv, da sich deren Logik nicht immer intuitiv erschließt.

## 1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Ausstattung des I-Pace ist sehr umfangreich, viele Details sind Serie. So gibt es ab Werk ein Navigationssystem mit Festplattenspeicher samt Radio, eine Bluetooth-Verbindung fürs Handy, eine erweiterte Sprachsteuerung, einen integrierten Internetbrowser, einen WLAN-Hotspot sowie USB- und AUX-Anschlüsse. Über die integrierte SIM-Karte stehen drei Jahre viele Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrs-

informationen und Remote-Control-Funktionen zur Verfügung. Das System kann auch mit iWatch und Android Wear kommunizieren. Apple CarPlay und Android Auto sind selbstverständlich serienmäßig. Das Premium-Soundsystem ist Serie, ein High-End-Lautsprechersystem findet sich in der Optionsliste. Gegen Aufpreis erhält man einen DAB+ Tuner - unbedingt mitbestellen - und einen integrierten Sender für Funkgaragentore.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für etwas über 1,90 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 m große

Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und angemessen für die Fahrzeugklasse. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

## 2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen auch 1,90 m große Personen trotzdem noch Platz - limitierend ist dabei die Kopffreiheit, bei der Beinfreiheit käme man erst mit knapp zwei Meter Größe an die Grenzen, also an die Lehnenrückseiten der Vordersitze. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite sehr großzügig, für drei Erwachsene wird es etwas eng. Das subjektive Raumgefühl ist gut und wird durch das enorm große Panoramadach (Option) begünstigt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

## 3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten der Sitze sind überschaubar, nur die Rücksitzlehnen sind geteilt umklappbar; verschiebbare Sitze oder in der Neigung einstellbare Lehnen hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der I-Pace keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinigkeiten finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß,

beleuchtet und abschließbar, aber nur optional klimatisiert; leider ist es mit der Bordmappe schon weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch 0,5-l-Flaschen passen.

## 2,0 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Serienmäßig ist der I-Pace mit einem "gewöhnlichen" Standardfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis erhält man eine elektronisch geregelte Luftfederung, die wiederum um eine adaptive Regelung ergänzt werden kann - die beiden Extras kosten stattliche 2.680 Euro. Der Testwagen, ausgestattet mit diesem adaptivem Fahrwerk, zeigt insgesamt einen guten Komfort, kann seine tendenziell sportliche Auslegung aber nicht ganz verbergen. So federt

der I-Pace im Stadtverkehr ganz manierlich, Bodenwellen werden gut geschluckt und bringen kaum Unruhe in die Karosserie. Beim Überfahren von Einzelhindernissen und Querfugen spürt man die hohen ungefederten Massen, auch kleinere Unebenheiten sind mehr zu spüren als man es aufgrund der verhältnismäßig kleinen Felgen mit hohem Reifenquerschnitt erwarten würde.

Geschwindigkeitsschwellen (Speed Bumps) werden einwandfrei absorbiert, typisch für luftgefederte Fahrwerke. Kopfsteinpflaster kann der Jaguar gut parieren, in der Lenkung sind nur wenig Vibrationen zu spüren und auch das Wummern im Innenraum hält sich gerade noch so in Grenzen. Auf der Landstraße unterwegs zeigen sich die guten Reisequalitäten des I-Pace, er federt angenehm

über Unebenheiten aller Art und zeigt nur wenig Karosseriebewegungen, der vergleichsweise lange Radstand wirkt beruhigend. Ausgedehnte Autobahnetappen sind auch kein Problem, das Elektroauto liegt dank seines geschickt abgestimmten Fahrwerks gelassen und gut beherrschbar auf der Straße.

## 2,4 Sitze

Serienmäßig zeigt sich der Jaguar sitztechnisch nur mit Standardkost ausgestattet, so kann man die Vordersitze nur längs und in der Höhe justieren sowie die Neigung der Lehne einstellen. Eine Neigungseinstellung erfordert die optionale elektrische Sitzverstellung (mit Memory-Funktion für beide Sitze), dann lässt sich auch die Sitzwangenbreite variieren und die Rückenunterstützung mit einer 4-Wege-Lordosenstütze optimieren.

⊕ Die im Testwagen verbauten Sportsitze bieten einen sehr guten Seitenhalt, die Lehnen sind hervorragend konturiert, besonders ausgeprägt im Schulterbereich. Auch die Flächen bieten eine gute seitliche Abstützung,

ohne beim Ein- und Aussteigen durch eine zu harte Seitenwange zu stören - Jaguar ist hier ein sehr guter Kompromiss gelungen. Durchschnittlich gewachsene Fahrer können eine angenehme Sitzposition finden, für mehr Variabilität fehlt dem I-Pace allerdings eine justierbare Mittelarmlehne und höheninstellbare Gurte an den B-Säulen.

Die Rücksitze gefallen mit einer angenehm gepolsterten Rückbank, die Sitzlehne lässt allerdings Seitenhalt weitgehend vermissen. Dank Mittelarmlehne und Polsterungen in den Türverkleidungen kann man aber eine ordentliche und auch langstreckentaugliche Sitzposition finden.

## 2,1 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum des Jaguar bei niedrigen 65,8 d(B(A)). Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und wenig Last von ihm gefordert wird. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt bei allen Autos also darauf an, wie gut die Karosserie

entkoppelt sowie gedämmt ist und Windgeräusche durch geschickt platzierte Dichtungen vermieden werden. Hier hat Jaguar einen guten Job gemacht. Der Motor ist so gut wie nie zu hören - außer man schaltet den künstlichen Motorsound ein. Windgeräusche fallen nicht auf, sie gehen in den allgemeinen dezenten Fahr- und Abrollgeräuschen unter. Die vorderen Seitenscheiben sind in dämmender Doppelverglasung ausgeführt.

## 1,5 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der I-Pace mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Eine Vierzonen-Klimaautomatik kostet für alle Ausstattungslinien Aufpreis. Die Intensität des Automatik-Modus kann man vorwählen, ebenso ist eine Umluftautomatik verfügbar. Optional ist eine Luftionisierungsfunktion erhältlich, welche die Innenraumluft zusätzlich reinigen soll. Die Plätze der zweiten Reihe werden über Luftausströmer in den B-Säulen und unter den Vordersitzen klimatisiert. Optional gibt es eine Frontscheibenheizung, die über feine

Drähte in der Scheibe realisiert wird - diese können nachts kleine Lichtreflexe bilden, die manche Fahrer als störend empfinden. Hier empfiehlt sich eine Probefahrt, um sich selbst ein Urteil zu bilden. Die Standklimatisierung ist wiederum serienmäßig, sie kann auch über die Remote-Control-App gesteuert werden. Sitzheizung für vordere und hintere Plätze, eine Lenkradheizung sowie abgedunkelte hintere Scheiben findet man in der Optionsliste. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze ist ebenfalls verfügbar.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

### 0,7 Fahrleistungen

⊕ Das Beschleunigungsvermögen des I-Pace beeindruckt, vom Stand weg zieht er vehement los. An jeder Achse des Jaguar sitzt ein Elektromotor; der so realisierte Allradantrieb und die fein abgestimmte Elektronik ermöglichen eine hervorragende Traktion. In unter fünf Sekunden ist der Spurt von 0 auf 100 km/h erledigt. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Testwagen in 2,2 Sekunden, das Hochbeschleunigen nach dem Abbiegen von 15 auf 30 km/h benötigt nur 0,6 Sekunden - an diesen Werten sieht man die spontane und enorme Leistungsentfaltung der E-Motoren besonders gut. Der Vorteil der Elektromotoren ist das aus dem Stand und ohne Verzögerung verfügbare Drehmoment. Bei höheren

Geschwindigkeiten ist der Vortrieb immer noch kraftvoll, allerdings lässt er mit zunehmendem Tempo spürbar nach. Auf die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ist der Jaguar elektronisch abgeregt - es wäre ein deutlich höheres Tempo machbar, allerdings mit enorm steigendem Stromverbrauch. Insofern macht die Abriegelung durchaus Sinn, zumal die beiden E-Motoren ihre hohe Leistung nicht dauerhaft abgeben können. Die Zulassungsdaten bescheinigen dem I-Pace eine Leistung von 172 kW, weit entfernt von den beworbenen und immer nur kurze Zeit verfügbaren 294 kW - diese Diskrepanz ist aber üblich bei aktuellen Elektrofahrzeugen.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche; letztere können über das Menü aktiviert werden, der futuristische Klang soll das

Beschleunigungserlebnis steigern. Die Motoren geben ihre Leistung sehr gleichmäßig ab und lassen erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die Elektromotoren ein sehr weites Drehzahlband abdecken, braucht der I-Pace kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg gehts nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und völlig ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über Tasten muss man sich gewöhnen,

grundsätzlich ist die Wähleinheit aber verständlich aufgebaut. Die zwei Rekuperationsstufen (gering und stark) werden über das Bordmenü vorgewählt, das ist etwas umständlich - praktischer wäre eine separate Taste oder etwas ähnliches. So oder so kann man über weite Strecken ausschließlich mit den Elektromotoren bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrdynamik kann der neue I-Pace voll überzeugen. Die Komfoteigenschaften des Fahrwerks wirken sich nicht hinderlich auf die Dynamik aus. Das Elektroauto liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven präzise und gelassen. Dabei reagiert es direkt auf Lenkbefehle und zeigt nur moderate Karosseriebewegungen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, das Auto lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich in der Kurve gut beherrschbar ankündigt.

Geht man in dieser Situation vom Gas und provoziert damit eine Lastwechselreaktion, drängt das Heck ein wenig nach außen; die Elektronik regelt aber effektiv, so dass der Fahrer nicht eingreifen muss. Die Traktion ist dank der sensibel geregelten Elektromotoren perfekt. Im ADAC Ausweichtest wird der Jaguar seinen dynamischen Ansprüchen voll gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, dabei gefällt er mit guter Kontrollierbarkeit und hoher Fahrdynamik.

## 2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Elektro-Jaguar liefert eine gute Vorstellung ab, sie zentriert angemessen und man hat ein passendes Lenkgefühl. Die Rückmeldung könnte gerade um die Nulllage etwas deutlicher sein, die Lenkung fühlt sich insgesamt etwas synthetisch an. Die Lenkkräfte sind niedrig, mit zunehmendem Lenkwinkel wird das Lenkmoment höher, ohne dabei vom Fahrer viel Kraft zu verlangen. Insgesamt ist die Lenkung recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Lenkradumdrehungen.

## 3,3 Bremse
























Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der I-Pace durchschnittlich 37,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist nur ein durchschnittliches Ergebnis und zu einem guten Teil der SUV-Bereifung geschuldet, die Ganzjahreseigenschaften mitbringt. Mit reinen Sommerreifen sind kürzere Anhaltewege möglich. Die Bremsen sprechen ordentlich an und sind vernünftig dosierbar, allerdings braucht es etwas Gewöhnung, weil sich das Pedal recht synthetisch anfühlt. Den Übergang zwischen Rekuperationsbremsung durch den E-Motor und der Verzögerung über die Bremscheiben haben die Entwickler aber gut hinbekommen.

# 1,9 SICHERHEIT

## 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer hat der I-Pace auch ein Notbremssystem serienmäßig an Bord, das bis 85 km/h arbeitet und Kollisionen verhindern oder in ihrer Schwere reduzieren kann; dabei werden neben anderen Fahrzeugen auch Fußgänger erkannt. Das optionale Fahrerassistenzpaket 2 enthält neben dem adaptiven Tempomaten auch eine erweiterte Notbremsfunktion bis in hohe Autobahngeschwindigkeiten. Es gibt bei drohenden Zusammenstößen mehrstufige Warnungen an den Fahrer aus und führt, wenn nötig, Teil- und Vollbremsungen durch. Auch eine Zielbremsfunktion wird umgesetzt, falls der Fahrer eigenständig nicht ausreichend bremsen sollte. Viele der erhältlichen Assistenzsysteme sind an die beiden Pakete gebunden, neben dem Notbremsassistenten gibt es auch einen Auspark-, einen Spurhalte- und einen Totwinkelassistenten. Das optionale Head-up-Display projiziert seine Informationen in die Windschutzscheibe.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach Euro NCAP Norm ist nicht vorhanden. Andere Jaguar-SUVs haben mit 86 % (E-Pace) und 93 % (F-Pace) gut bis sehr gut abgeschnitten, von einem ähnlichen Ergebnis ist auch beim I-Pace auszugehen. Der Elektro-Jaguar ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie mit seitlichen Vorhangairbags ausgestattet, die von vorn bis hinten reichen. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorne

bieten Personen bis 1,80 m guten Schutz, hinten reichen sie zwar nur bis 1,65 m Größe, haben aber einen noch moderaten Abstand zum Dach und können so in Kombination damit ausreichend wirken.

⊖ Das Warndreieck findet nur unter dem Kofferraumboden einen festen Platz, ist daher im Notfall und bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

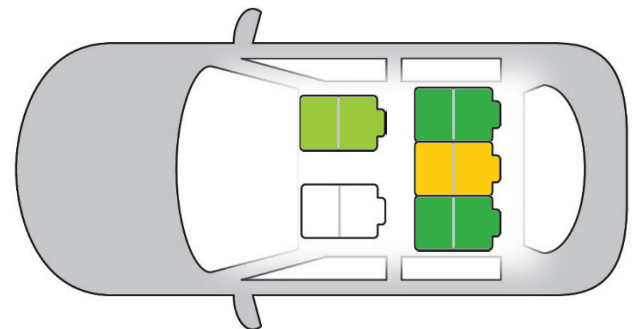
## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtete bei Abschaltung des Beifahrerairbags (über Bordcomputer Menü deaktivierbar). Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen kann es aufgrund der festen Kopfstütze zu Platzproblemen kommen; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz nicht. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), auch die Geometrie der Gurtanklenkpunkte erweist sich als günstig. Komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken), eine iSize-Freigabe ist ebenfalls vorhanden. Einschränkungen für hohe Kindersitze wurden nicht festgestellt - trotzdem ist es wie immer ratsam, vor dem Kauf zur Kontrolle eine kurze Probemontage zu machen. Der Mittelsitz eignet sich weniger gut für Kindersitze, weil dort Isofix-Befestigungen fehlen; wenn nötig können aber auch dort Kindersitze über den Gurt befestigt werden. Alle Fensterheber verfügen über einen sensiblen Einklemmschutz. Die Kinder-

sicherung für die Fondtüren lässt sich vom Fahrerplatz aus bedienen.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 1,6 Fußgängerschutz

⊕ Jaguar verbaut im Frontbereich des I-Pace einen Fußgängerschutz-Airbag, der sich im Falle einer Kollision über den oberen Bereich der Motorhaube und die A-Säulen legt - somit sind die harten Bereiche der Front gut

abgepolstert, was das Verletzungsrisiko für Fußgänger reduziert. Um Kollisionen möglichst zu verhindern, ist ein Notbremsassistent mit Personenerkennung serienmäßig an Bord.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im Elektrozyklus des EcoTest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von hohen 27,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste; um die 90-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 100,8 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des EcoTest zugrunde, ergibt sich für den I-Pace eine

Reichweite von 365 km. Aus den 27,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 160 g pro km (Basis deutscher Strommix von 579 g/kWh). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des EcoTest 30 Punkte von maximal 60 möglichen. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 23, außerorts bei 29 und auf der Autobahn bei 31 kWh/100 km.

Der elektrische Jaguar ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von um die 430 km problemlos möglich. Aufgrund der hohen Leistung des Antriebs hängt die Reichweite ganz erheblich vom Fahrstil ab.

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält auch der I-Pace die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 30 Punkten

für die CO<sub>2</sub>-Bilanz ergeben sich insgesamt 80 Punkte und vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

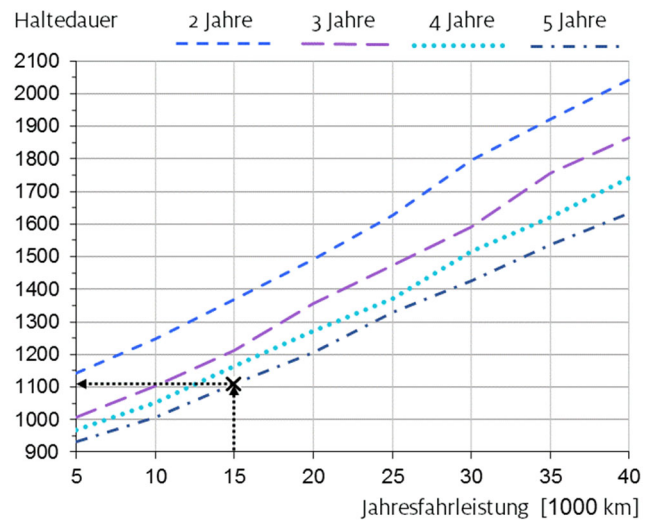
## 4,2 AUTOKOSTEN

### 4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der I-Pace kostet ab 77.850 Euro. Er hat immer maximal 400 PS über zwei Elektromotoren und eine 90 kWh fassende Batterie. Ansonsten ist die Ausstattung angesichts des Preises und der Klasse eher bescheiden. So banale Dinge wie eine elektrische Heckklappe kosten Aufpreis, auch einfache Details wie DAB+ Radioempfang. Standesgemäß ausgestattet landet man erschreckend schnell an der 100.000-Euro-Marke, die im Falle des Testwagens sogar deutlich überschritten wird. Auch, weil man für viele Fahrerassistenz-Eigenschaften extra bezahlen muss. Der Elektroantrieb bietet gegenüber einem Auto mit Verbrennungsmotor Vorteile, es entfallen viele Wartungsarbeiten rund um den Motor. Die Bremsen halten tendenziell länger, wenn man darauf achtet, dass sie nicht verrostet. Die Kfz-Steuer ist mit 80 Euro niedrig - wobei die ersten zehn Jahre steuerfrei sind, wenn das E-Auto bis 2020 erstmals zugelassen wird. Sehr teuer dagegen kommt die Versicherung, die Einstufungen sind durch die Bank ungünstig hoch.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1108 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, zwei Permanentmagnet-Synchronmotoren	
Hubraum	-
Leistung	294 kW/400 PS
Maximales Drehmoment	696 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Verbrauch pro 100 km	- kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.682/2.011/1.565 mm
Leergewicht/Zuladung	2.208/462 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	638/1.445 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	90 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/6 Jahre
Produktion	Österreich, Graz

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	235/65 R18 110H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Cross Climate SUV M+S
Wendekreis links/rechts	12,6/12,7 m
EcoTest-Verbrauch	27,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.225/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/805/1.330 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>100 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>86 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>168 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>754 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.108 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/27		
Basispreis I-Pace EV400 S AWD	77.850 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	103.035 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.581 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.100 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro° (Paket)/2.100 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 1.200 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 1.500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/400 Euro°
Head-Up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.500 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/350 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/500 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.280 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

4,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>0,9</b>
Verarbeitung	1,7	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	1,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	1,6
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,0
Federung	2,0	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Oktober 2018  
Test und Text: M. Ruhdorfer