



Jaguar E-Pace D180 S AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Stand Jaguar einst für Sportwagen und sportliche Limousinen, hat sich das Portfolio schon seit einigen Jahre deutlich gewandelt. Den lukrativen SUV-Markt konnte man nicht ignorieren und hat 2016 den F-Pace ins Programm genommen. Mag das Thema SUV für Jaguar-Traditionalisten schon nicht einfach gewesen sein, kam 2018 nun noch ein kleinerer Pseudo-Geländewagen hinzu, diesmal sogar mit Quermotor und auch als Fronttriebler lieferbar - letzteres ist den immer strengeren CO₂-Grenzwerten geschuldet.

Der bei Magna in Granz gefertigte E-Pace ist technisch auf dem aktuellen Stand, bietet viele Komfort- und Assistenzsysteme und ein breites Motorenspektrum - besser gesagt ein breites Leistungsspektrum von 150 bis 300 PS, denn alle Motoren sind Vierzylinder mit zwei Liter Hubraum. Der Turbodiesel im Testwagen leistet 180 PS und liefert bis zu 430 Nm Drehmoment - was üppig klingt, wird allerdings nicht so wahrgenommen, weil bei niedrigen Drehzahlen erst mal wenig passiert und rund 1,9 Tonnen Leergewicht in Schwung gebracht werden müssen. Die Kombination mit dem sehr lang übersetzten Sechsgang-Schaltgetriebe verlangt viel Schaltarbeit, um den Motor möglichst im mittleren Drehzahlbereich zu halten, wenn es flott vorangehen soll. Der gewünschte Spritspareffekt durch die lange Übersetzungsauslegung mag sich aber nicht so recht einstellen, im ADAC Ecotest konsumiert der Engländer im Schnitt 7,11 Diesel pro 100 km.

Die Handschaltung sollte man sich auch aus anderen Gründen überlegen, denn das Fahrerassistenz-Paket ist mit dieser nicht lieferbar. Außerdem ist die Sitzposition des Fahrers zum Kuppelpedal und zum Schalthebel nicht optimal - es bleibt der Eindruck, der E-Pace wurde primär für Automatikgetriebe entwickelt. Bei der Fahrwerksabstimmung stand offenbar die sportliche Seite von Jaguar im Vordergrund, denn die Federung ist recht straff gewählt, was zu Lasten des Fahrkomforts geht. Allerdings ist es schwierig, aus einem SUV mit höherem Schwerpunkt und mehr Bodenfreiheit ein wirklich sportliches Fahrzeug zu machen - so kann die Abstimmung nicht ganz überzeugen. Mehr Möglichkeiten bieten adaptive Dämpfer, die aber wiederum nicht mit Handschaltung lieferbar sind. Nochmal ein Argument für die Automatik-Variante, wenn man es sich leisten möchte. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** gutes Platzangebot vorn, gute Serienausstattung, zusätzlich viele Ausstattungen aus höheren Klassen lieferbar, Fußgängerschutzairbag Serie, sicheres Keyless-System
- einige Ausstattungen für Handschalter nicht lieferbar, hoher Verbrauch, straffe Fahrwerksabstimmung, sehr hohes Gewicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,9
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,8

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Jaguar liefert mit dem E-Pace insgesamt eine gute Qualität ab. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, könnte im mittleren und hinteren Bereich aber noch Optimierung vertragen. Die seitlichen Kunststoffplanken decken zwar nur den Bereich ganz unten ab, sind aber trotzdem besser als nichts, wenn man die Türe öffnet und z.B. einen niedrigen Poller übersehen hat. Der Innenraum ist ebenfalls gut verarbeitet, allerdings macht das Material an einigen Stellen nicht den besten Eindruck; hier und da knarzt es etwas,

wenn man hinfasst, und auch die weich gestalteten Oberflächen halten sich in Grenzen - ehrlich gesagt würde man von einem echten Jaguar hier mehr erwarten, nicht zuletzt wegen des Preises. Denn betrachtet man die Materialien genauer, fällt auf, dass die teurere Kunststoffschäumung im Innenraum nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen verbaut ist. Im unteren Bereich ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt. Vorbildlich dagegen: die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern aufgedrückt und offen gehalten - sehr praktisch.

2,9 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,1 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 56 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 785 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 505 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das sollte locker selbst für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,8 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg). Bei

einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den E-Pace nicht lieferbar. Für den engen Stadtverkehr nicht so praktisch ist die üppige Außenbreite von 2,1 m (inkl. Außenspiegel), die Fahrzeuglänge ist mit 4,4 m dagegen kein Problem; der Wendekreis liegt bei 11,8 m, nichts Besonderes für ein Auto der Kompaktklasse.

3,0 Licht und Sicht

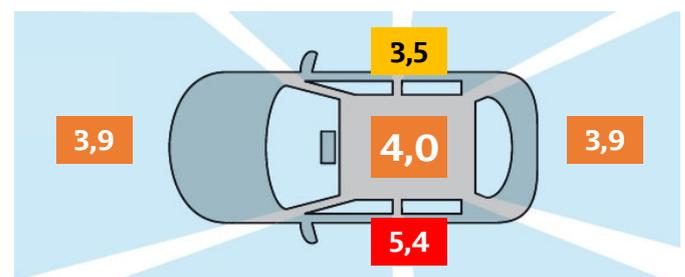
Die wichtigsten "Hilfsmittel", die das Ein- und Ausparken erleichtern, sind beim E-Pace Serie: Parksensoren vorn und hinten sowie Rückfahrkamera. Das hat das kompakte SUV auch nötig, denn die gedrungene Karosserieform macht den Engländer ziemlich unübersichtlich. Man sieht nicht genau, wo vorn das Auto anfängt und hinten aufhört - hier ist gutes



Die Sicht nach hinten wird durch die sehr breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt. Zum Glück ist eine Rückfahrkamera serienmäßig verbaut.

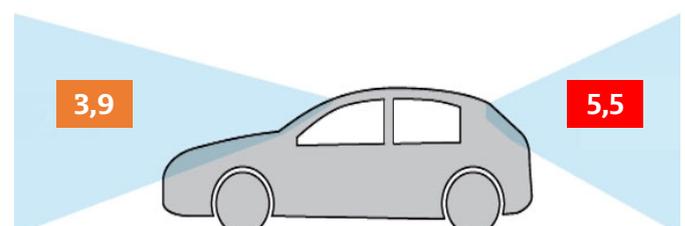
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Schätzvermögen gefragt. Niedrige Hindernisse kann man sowohl vorn als auch hinten schlecht erkennen. Immerhin sitzt man etwas erhöht und hat eine ordentliche Übersicht auf den Verkehr. Gegen Aufpreis bekommt man zusätzlich einen Parkassistenten und Kameras für einen 360-Grad-Rundumblick. Serienmäßig sind automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Letzteren fehlt leider ein asphärischer Bereich, der den Bereich seitlich neben dem Auto leichter einsehbar machen würde. Neben den serienmäßigen "einfachen" LED-

Scheinwerfern gibt es gegen Aufpreis Matrix-LED-Lichter, die ein dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten bieten, der andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann und damit nicht immer komplett abblenden muss. Die Bremslichter sind immer in LED-Technik ausgeführt.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann über den normalen Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,5 Ein-/Ausstieg

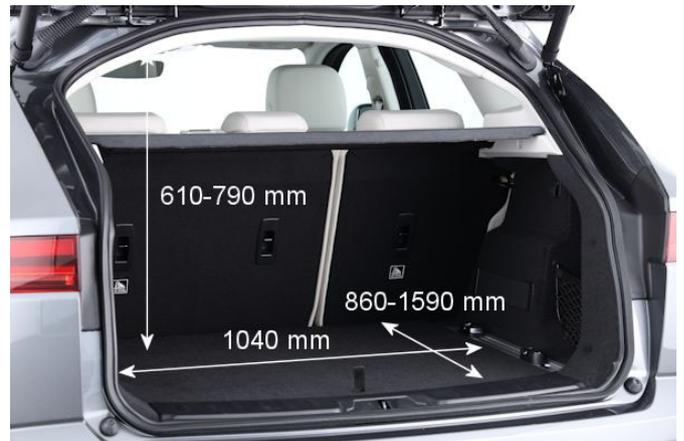
⊕ Der E-Pace bietet mit seiner etwas höher bauenden Karosserie gewisse Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 60 cm über der Straße in günstiger Höhe (Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller liegen ebenfalls hoch und sind damit der einzige deutliche Kritikpunkt. Die Türen werden vorn an drei und hinten an zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in Position, aber schon bei

geringer Fahrzeugneigung arretieren sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem (Keyless Entry) bietet der E-Pace optional. Jaguar Land Rover verbaut bisher als einziger Hersteller ein System, dass die Entfernung des Schlüssels zum Auto misst und so zuverlässig eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer unterbindet.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel fehlen komplett.

2,9 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 330 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 425 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 735 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.215 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden in der Mulde etwa 17 Liter zusätzlich Platz.



Lediglich 330 l Gepäck fasst der Kofferraum des E-Pace.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Den elektrischen Antrieb für die Kofferraumklappe gibt es optional, in Verbindung mit Keyless Entry kann die Klappe auch über einen Fußschwenk unter die Heckschürze geöffnet werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Die Heckklappe öffnet knapp 1,89 m hoch, erst deutlich über 1,90 m Größe läuft man Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, sodass sich auch sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen. Die Ladekante liegt mit 75 cm ziemlich hoch, was besonders

rückengeplagte Menschen wenig freuen wird. Dafür liegt der Kofferraumboden weitgehend in einer Ebene mit der Ladekante, die 1,5 cm Versatz sind nicht der Rede wert. Der Kofferraum hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen, ist aber nicht besonders groß. Das Ladeabteil wird seitlich links und rechts von je einer Leuchte (LED) und zwei Leuchten innen in der Klappenverkleidung vorbildlich ausgeleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Der E-Pace ist serienmäßig mit einer asymmetrisch geteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Eine Durchlade-

möglichkeit gibt es nicht. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich

einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. An Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum des E-Pace nicht. Es gibt ein Fach rechts, das mit einem Netz abgesichert ist. Im Schienensystem können sowohl vier Verzurrösen als auch ein flexibles Band frei positioniert werden, womit man

viele Möglichkeiten hat, Gepäck sinnvoll zu sichern. Je einen Taschenhaken bieten die beiden Seitenverkleidungen. Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis, am Dachhimmel sind allerdings nur hinter den Rücksitzen Halterungen verbaut, nicht hinter den Vordersitzen.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Allerdings sind die Tasten links unten am Armaturenbrett weit außerhalb des Blickfelds des Fahrers. Der Startknopf wird vom Lenkradkranz je nach Fahrerstatur teilweise verdeckt. Während ein Drehknopf den Automatikwählhebel ersetzt, gibt es beim Handschalter wie im Testwagen noch einen klassischen Ganghebel. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang des Menüs ist üppig, man kann auch viele Infos zum Fahrzeug abrufen. Der 10 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch genug positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind serienmäßig analog ausgeführt, gegen Aufpreis erhält man ein

12,3 Zoll großes Display, das alle wichtigen Infos elektronisch darstellt. In beiden Fällen sind die "Instrumente" klar gezeichnet und gut ablesbar.



Auch wenn die Verarbeitungsqualität auf relativ hohem Niveau liegt, kann die Materialanmutung im Innenraum nicht gänzlich überzeugen. Hier erwartet man von einem Jaguar, auch aufgrund des aufgerufenen Preises von über 55.000 Euro für den Testwagen, einfach mehr.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimedia-Ausstattung zeigt sich Jaguar großzügig, 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-Anschluss. Über die integrierte SIM-Karte stehen drei Jahre viele Online-Dienste

wie Echtzeit-Verkehrsinformationen und Remote-Control-Funktionen zur Verfügung. Das System kann auch mit iWatch und Android Wear kommunizieren. Ein Premium-Soundsystem findet sich in der Optionsliste, ebenso ein noch teureres High-End-Soundsystem. Wichtig zu beachten: DAB+ kostet Aufpreis, das sollte heutzutage unbedingt dabei sein.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - die Beinfreiheit reicht für gut 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, erst 2,10-m-Riesen würden eventuell anecken. Das Raumgefühl ist angenehm, aber nicht wirklich großzügig; die hohe Seitenlinie, die dadurch eher schmalen

Fensterflächen und die wuchtige Mittelkonsole schmälern das Raumgefühl. Ordert man das optionale Panoramadach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

2,6 Raumangebot hinten

Genügend Platz gibt es auch noch in Reihe zwei. Hier reichen Beinfreiheit sowie Kopffreiheit für etwa 1,90 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und die schmalen Fenster etwas eingeschränkt. Das optionale, große Panoramadach (nicht im Testwagen) reicht auch über die Rückbank und bietet von dort einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.

3,2 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums bietet der E-Pace speziell für ein SUV nur Standardkost. Die Rückbank ist nur asymmetrisch geteilt umklappbar, eine Längs- oder eine Neigungsverstellung gibt es nicht. Dafür gibt es zahlreiche Ablagemöglichkeiten vorn und hinten, Becherhalter und Türfächer. Die hinteren Becherhalter in der Mittelarmlehne sind arg flach ausgeführt, dafür gibt es zusätzlich ein Fach in der Lehne. Das



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

Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht klimatisiert, dafür aber beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz ausgekleidet.

2,6 KOMFORT

3,3 Federung

Ein adaptives Fahrwerk ist für den E-Pace verfügbar, allerdings nicht für den schwächsten Motor oder die Handschalter-Varianten - folglich ist das Optionsfahrwerk im Testwagen mit Schaltgetriebe nicht verbaut. Der getestete E-Pace hat ein Fahrwerk mit straffer Grundnote erhalten, für das ein paar Abstriche beim Komfort gemacht werden müssen. So kommen vor allem Unebenheiten mit mehr Hub (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) bei niedrigen Geschwindigkeiten zu deutlich bis zu den Insassen durch, weil die Federung hier etwas unwillig anspricht. Feine Unebenheiten wiederum absorbiert das Fahrwerk recht ordentlich. Auf der Landstraße wie auch auf der

Autobahn ist der Fahrkomfort aber ganz ordentlich, solange die Straßen in gutem Zustand sind. Wellige Fahrbahnen kommen allerdings deutlicher durch und stressen auf Dauer. Je schneller man fährt, desto schluckfreudiger zeigt sich das Fahrwerk und nimmt Bodenwellen williger auf. Gerade über grobe Hindernisse wie etwa Geschwindigkeitshügel spürt man, dass die hintere Achse straffer federt als die vordere. Ein einwandfreies Bild dagegen zeigt der E-Pace über Kopfsteinpflaster, hier federt er die Unebenheiten richtig gut weg, es dringen kaum Vibrationen ins Lenkrad und es ergibt sich kaum Wummern im Innenraum.

2,2 Sitze

⊕ In den E-Pace S verbaut Jaguar serienmäßig elektrisch einstellbare Sitze, die sich vielfältig, u.a. auch in Höhe und Neigung justieren lassen. Gegen Aufpreis sind darüber hinaus die Sitzflächenlänge und die Lehnenbreite einstellbar, das Paket enthält überdies eine Memoryfunktion und elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstützen in den Lehnen. Der Sitzkomfort auf den Seriensitzen ist gut, kann durch die Wahl

von einstellbaren Seitenwangen und einer verlängerbaren Oberschenkelauflage noch weiter verbessert werden. Im Fond geht der Sitzkomfort in Ordnung - zumindest auf den Außensitzen. Diese sind angemessen gepolstert, die Konturierung könnte gerade im Bereich der Lehne aber besser sein. Auch ist der Kniewinkel nicht optimal. Der harte Mittelsitz ist dagegen vor allem am Rücken sehr unbequem.

2,6 Innengeräusch

Jaguar hat den E-Pace ordentlich gedämmt, der Motor bleibt weitgehend dezent im Hintergrund, ist aber durchaus wahrnehmbar. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben im Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel

von 67,1 dB(A) ergibt. Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der E-Pace in S-Ausstattung bietet serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Beschlag- und Luftgütesensor, welche unter anderem die automatische Steuerung der Umluftklappe beeinflussen. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") über das Klimamenü einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und

Beifahrer gemeinsam. Die Sitzheizung vorn wie hinten kostet Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Belüftung für die Vordersitze. Eine Standheizung sowie eine Frontscheibenheizung (über feine Drähte) finden sich auch in der Optionsliste. Die getönten Scheiben hinten kosten Aufpreis. Es gibt sogar eine Luftionisierungsfunktion optional. In dieser Klasse eine Seltenheit.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 180 PS und üppige 430 Nm Drehmoment - damit ist der E-Pace an sich ausreichend motorisiert. Allerdings spricht der Motor bei niedrigen Drehzahlen eher träge an, um dann oberhalb von 2.000 1/min umso nachdrücklicher anzuschieben - und das bis über 4.000 1/min. In Kombination mit dem lang übersetzten Sechsgang-Schaltgetriebe ergibt sich ein durchwachsenes Bild; während der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h in etwas über sechs Sekunden zügig erledigt wird, fehlt

dem E-Pace im sechsten Gang bei niedrigen Drehzahlen die Puste für eine angemessene Beschleunigung. Für die 60-auf-100-km/h-Übung vergehen sehr lange 27,4 Sekunden im höchsten Gang, im fünften klappt das dann in etwa 14 Sekunden und im vierten sogar in 8,4 Sekunden. Der Turbodiesel ist also ein durchaus kräftiger Motor, der aber seine Drehzahlen braucht, um in Schwung zu kommen. Sein Temperament wird zusätzlich vom hohen Leergewicht von rund 1,9 Tonnen gebremst.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbodiesel bietet eine ordentliche Laufkultur und ist insgesamt gut gedämmt, die hohen Einspritzdrücke konnten die Ingenieure aber nicht ganz verbergen. Fordert man vom Motor wenig Last, arbeitet er gelassen und zurückhaltend; bei hoher Last sind unter 2.500 1/min aber Vibrationen vor allem im Schalthebel spürbar. Brummen tritt dagegen kaum auf, auch

Dröhnen beim Ausdrehen verkneift sich das Aggregat. Bei der Leistungsentfaltung und beim Ansprechen kann die 180 PS-Variante dem "großen Bruder" mit Doppelturbo und 240 PS nicht das Wasser reichen, sie wirkt bei niedrigen Drehzahlen etwas müde, beschleunigt erst oberhalb von 2.000 1/min vehement und nachhaltig.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt zufriedenstellend geführt, es zeigt sich etwas störrisch und kratzig beim Schalten. Daran ist eventuell auch der etwas ungünstige Winkel verantwortlich, in dem der Fahrer die Schaltung betätigen muss, da der Schalthebel vergleichsweise hoch angeordnet ist; die Schaltwege sind aber schön kurz. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Allerdings könnte die Dosierbarkeit der Kupplung noch Optimierung vertragen. Insgesamt ist das Getriebe für eine

Handschtung sehr lang übersetzt (2.100 U/min bei 130 km/h), das geht zu Lasten der Elastizität in den hohen Gängen, senkt aber die Motordrehzahl und damit den Verbrauch. Die Gänge passen aufgrund der weiten Spreizung und nur sechs Stufen nicht mehr optimal zueinander, es entstehen recht große Drehzahlsprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, ebenso die Schaltpunktanzeige, die ihre Empfehlungen sogar im optionalen Head-Up-Display einblendet.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des E-Pace ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Engländer nicht wirklich aus der Ruhe. Auf Lenkimpulse reagiert er mit moderaten Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven unterbindet das ESP letztlich eine mögliche Kippgefahr effektiv, dem einsetzenden Übersteuern tritt es aber recht spät entgegen, so dass sich schon deutliche Schräglaufwinkel ergeben. Lüpft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die dem geübten und engagierten Fahrer gefallen mag, dem weniger Versierten jedoch eher Unwohlsein beschert; das ESP greift hier arg spät ein.

So zeigt der E-Pace beim ADAC Ausweichtest, dass er eher auf Agilität als auf besonders sicheres Fahrverhalten getrimmt ist. Reagiert der Fahrer erschreckt und mit hohem Lenkwinkel, wirkt das ESP dem Übersteuern recht spät entgegen, dann aber umso energischer. Ein Drehen wird damit verhindert, besonders souverän wirken die rigiden Eingriffe aber nicht. Andererseits kann man bei geringem Lenkwinkel und geschicktem Lenken dank leicht gierendem Fahrzeug zügig und agil durch den Parcours wedeln - soweit das mit einem SUV eben möglich ist.

Dank Allradantrieb ist die Traktion sehr gut, die Leistung des Motors bekommt man gut auf die Straße.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung bietet ein gutes Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem

etwas Rückmeldung ab. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten wäre etwas mehr Rückstellmoment um die Mittellage wünschenswert. Mit 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der E-Pace D180 S AWD durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Ergebnis geht in Ordnung, wenn gleich heutzutage Bremswege unter 35 m schon zum guten Ton

in dieser Klasse gehören. Immerhin ist die Bremsanlage sehr standfest und lässt auch bei hoher Belastung nicht nach. Im Alltag sind Ansprechbarkeit und Dosierbarkeit der Bremsanlage einwandfrei.

2,2 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Prinzipiell ist die mögliche Sicherheits- und Assistenzausstattung im E-Pace sehr umfangreich. Viele Assistenten sind allerdings in ein Paket gefasst - wenn nun dieses Paket in einem Modell nicht verfügbar ist, klaffen an der Ausstattungsfront schnell Lücken. So auch beim Testwagen mit Handschalter, denn das Fahrerassistenzpaket ist nur für Automatik-Fahrzeuge erhältlich. Es fehlen folglich der adaptive Tempomat (ACC) mit Stauassistent, der Notbremsassistent für hohe Geschwindigkeiten und der Totwinkel-Assistent. Letzterer kann separat gegen Aufpreis geordert werden. Serienmäßig sind immerhin der Notbremsassistent (bis 80 km/h bremsend, darüber Warnung), der Aufmerksamkeitsassistent sowie der Spurhalteassistent, ebenso die Verkehrszeichenerkennung, der Geschwindigkeitsbegrenzer und der Tempomat. Optional kann man ein Head-Up-Display mit Projektion in die Windschutzscheibe ordern. Das Reifendruckkontrollsystem misst den Druck direkt in den Reifen.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der E-Pace mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab, insgesamt kommt er auf volle fünf Sterne (Test 11/2017). Das Kompakt-SUV hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind nicht verfügbar. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp 1,90 m große Personen guten Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies nur für knapp 1,70 m große Passagiere. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Warndreieck und Verbandkasten sind im Kofferraum in der Heckklappe bzw. seitlich gut zugänglich untergebracht. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf ausgelöst.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Der EuroNCAP Crashtest bescheinigt dem E-Pace mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank problemlos einbauen. Die äußeren Fondsitze eignen sich dank Isofix (i-Size-Kennzeichnung fehlt leider) gut für Kindersitze aller Altersklassen, auch Angurten klappt einwandfrei. Der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Beifahrersitz ist ebenfalls für Kindersitze zugelassen, weil sich die Airbags über das Menü deaktivieren lassen. Die Gurtgeometrie ist jedoch nicht ganz optimal und auf Isofix muss man verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze an dieser anstehen und nicht stabil befestigt werden können - es empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Sitzprobe. Auf dem mittleren Fondsitz lassen sich Kindersitze auch befestigen, es fehlt hier nur ein Isofix-System. Drei Kindersitze nebeneinander haben im Fond aber keinen Platz. Ist eine Baby-Schale mit Base verbaut, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Bei der Fußgängersicherheit schneidet der E-Pace recht gut ab, er erzielt immerhin 77 Prozent der erreichbaren Punkte. Nur die Vorderkante der Motorhaube hat einige harte Stellen, im sonst problematischen Bereich Windschutzscheibenunterkante und harte A-Säulen schützt ein großflächiger

3,5 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Ecotest-Kraftstoffverbrauch des 2,0 l-Turbodiesel im E-Pace mit Allradantrieb und Handschaltung beträgt 7,1 l pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 225 g pro km, die nur noch für 8 von 60 möglichen Punkten reicht. Die höhere Karosserie und der Allradantrieb treiben den Verbrauch nach oben, allerdings sind über sieben Liter pro 100 km auch für ein SUV recht viel. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,9 l, außerorts von 6,5 l und auf der Autobahn von hohen 8,3 l alle 100 km ermittelt.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Ein SCR-Kat senkt die Stickoxid-Emissionen innerorts und außerorts deutlich unter die Grenzwerte. Nur im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der NO_x-Ausstoß an, liegt dann über dem Prüfstandsgrenzwert, aber immer noch unter dem RDE-Grenzwert. Das gibt ein paar Punkte Abzug, die verbleibenden 43 von 50 Zähler sind aber dennoch ein gutes Ergebnis und demonstrieren die Wirksamkeit aller Katalysatoren im Auto,

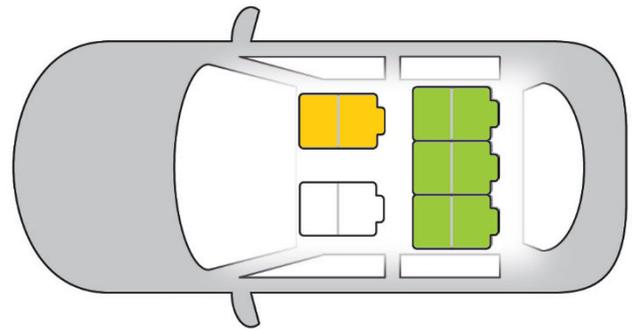
2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den E-Pace D180 S AWD mit Allrad und Handschaltung liegt bei mindestens 45.075 Euro. Das ist

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)

Fußgängerairbag - das ist vorbildlich und eine Seltenheit. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung hat der Engländer serienmäßig an Bord.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

vor allem die Partikel werden in allen Fahrsituationen sehr effektiv herausgefiltert. Insgesamt kommt der E-Pace D180 AWD mit Allrad und Handschaltung zusammen mit den CO₂-Zählern auf 51 Punkte und erhält damit drei von fünf Sterne im Ecotest.

viel Geld für ein SUV der unteren Mittelklasse - zumal der Innenraum zwar auf den ersten Blick nett gemacht ist, im Detail

aber sichtbar und spürbar gespart wird. Als Argument für den hohen Kaufpreis müssen eine gute Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie das besondere Image von Jaguar erhalten. Um eine wirklich umfassende Ausstattung zu haben, muss man aber weiter tief ins Portemonnaie greifen. So kommt der

Testwagen mit umfangreicher, aber bei weitem nicht vollständiger Ausstattung schon auf 55.122 Euro. Die Kfz-Steuer beträgt 378 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufung bei der Versicherung ist durch die Bank recht hoch (Haftpflicht Klasse 21, Teilkasko Klasse 27 und Vollkasko Klasse 28).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	P200 AWD Automatik	P250 AWD Automatik	P300 S AWD Automatik	D150	D180 AWD	D240 S AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1998	4/1998	4/1999	4/1999	4/1999
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	183 (249)	221 (300)	110 (150)	132 (180)	177 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1200	365/1200	400/1200	380/1750	430/1750	500/1750
0-100 km/h [s]	8,2	7,0	6,4	10,1	9,9	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	216	230	243	199	207	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	182	185	199	143	149	175
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/27	21/28/27	21/28/27	21/28/27	21/28/27	21/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	41.510	46.810	54.360	36.910	41.510	51.790

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	430 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,2/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	189/149 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.984/1.649 mm
Leergewicht/Zuladung	1.831/569 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	577/1.234 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Österreich, Graz

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,4/14,3/27,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,5/8,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	188 g/km (WTW* 225 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.895/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/735/1.215 l

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

Betriebskosten	148 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	191 Euro	Wertverlust	435 Euro
Monatliche Gesamtkosten	861 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	378 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/27		
Basispreis E-Pace D180 S AWD	45.075 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.122 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.774 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.251 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	157 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	684 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/368 Euro°
Head-Up-Display	1.145 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	677 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	500 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/365 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	396 Euro/792 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	703 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 781 Euro
Metalllackierung	ab 885 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.249 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	3,0
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,9
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,2	Umwelt/EcoTest	3,5
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	5,2
Federung	3,3	Schadstoffe	1,7
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,0		

Stand: September 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer