
Vorstellung Jaguar E-Pace: Tatendurstiges Kompakt-SUV

Von Michael Kirchberger

Das war keine Überraschung. Obwohl die Schwestermarke Land Rover wie keine andere breit und gut aufgestellt ist im erfolgsträchtigen und stetig wachsenden Segment der Geländewagen, die heute meist SUV heißen, will Jaguar ein ordentliches Stück vom Kuchen für sich beanspruchen. Nach dem F-Pace im vergangenen Jahr kommt jetzt der 33 Zentimeter kürzere E-Pace auf den Markt.

Der E-Pace basiert auf der modifizierten Plattform des Land Rover Evoque und ist das erste Jaguar-Modell, das ausschließlich mit Vier-Zylinder-Motoren zu haben ist. Dennoch herrscht unter der Aluminiumhaube des 4,4 Meter langen, in der Mehrzahl mit Allradantrieb angebotenen Wagens, kein Leistungsmangel. Die Triebwerke, alle mit zwei Litern Hubraum ausgestattet, bringen es als Benziner auf 183 kW / 249 PS und 221 kW / 300 PS, die drei Diesel liefern bei gleichem Volumen in drei Ausführungen 110 kW / 150 PS, 132 kW / 180 PS und 177 kW / 240 PS. Das Einstiegsmodell, der Jaguar E-Pace D150 mit Hinterradantrieb und manuellem Sechs-Gang-Getriebe, steht jetzt für 34 950 Euro bei den Händlern.

Das Design ist mehr als gelungen. Ian Callum, seit Jahren Vater aller Formen bei Jaguar, will wortreich die Linienführung des E-Pace erklären. Braucht er aber nicht. Das stämmige SUV trägt seine Haut zu Markte. Eindeutige Gene der Katzenmarke trägt es, den Wabengrill wie der XF, die stämmigen Flanken und Lufteinlässe, die nicht zur Schau, sondern aus Notwendigkeit getragen werden. Die Dachlinie macht den E-Pace schnell, das Heck ist ein Traum, skizziert von Zitaten des verblichenen E-Type – warum nicht in der Vergangenheit räubern, die doch so glanzvoll war?

Das Interieur hingegen enttäuscht beinahe. Sicher gibt es aufwändige Lederausstattung, fein abgesteppt und griffsympathisch. Auch das zehn Zoll große Display entspricht den Erwartungen des modernen Kunden, Callum erteilt den Monitoren im Home-TV-Format eine Absage und hält auch nicht viel von der Bündelung aller Bedienungsfunktionen auf einem großen Touchscreen. Da sei keine intuitive Kontrolle möglich, die Ablenkung bei schneller Fahrt sei zu groß. Dem können wir nur zustimmen und freuen uns über die direkten Wahlmöglichkeiten, etwa der Innenraumklimatisierung oder der Sitzheizung. Die Konnektivität lässt unterdessen keine Wünsche offen, da zeigt sich der F-Pace auf der Höhe der Zeit. Warum aber der bei Jaguar so typische Drehsteller für die Wahl der Fahrstufen des Automatikgetriebes einem schönen Hebel weichen mussten, fragen wir uns und bekommen keine Antwort.

Der Rest des Innenraums ist ordentlich bis hin zum guten Raumangebot auf den Sitzen im Fond, hier herrscht wirklich kein Platzmangel. Im Kofferraum kommt tatsächlich das Gepäck von vier Reisenden unter, 577 Liter Volumen sind ein Wort. Und wer die Lehnen der Rückbank per Tastendruck entriegelt und sie nach vorne klappen lässt, kann immerhin 1234 Liter einladen. Serienmäßig ist die elektrische Öffnung der Heckklappe per Gestensteuerung, die Sicherungsnetze und Abdeckungen der Ladung gibt es als Zubehör. Auch eine abnehmbare Anhängerkupplung ist Programm, mit der dürfen dann bis zu 1800 Kilogramm schwere Trailer ins Schlepp genommen werden.

Die Diesel, vor allem die starke 240-PS-Version, empfehlen sich ob der günstigeren Verbrauchswerte vorzugsweise als Antrieb. Sie kommen mit 5,2 bis 6,2 Litern 100 Kilometer weit (nach EU-Norm). Die Benziner verlangen nach Norm 7,7 und 8,0 Liter Treibstoff für die Standard-Distanz, in der Praxis erscheinen Werte um zwölf Liter als realistisch. Außerdem glänzt die 300-PS-Maschine nicht gerade durch Laufruhe, mit einer

gewissen Rauheit, wenn auch hoher Durchzugskraft versieht das Triebwerk aus der Ingenium-Serie seine Arbeit. Der Selbstzünder geht beinahe leiser und mit ähnlich hohem Vortriebspotenzial ans Werk, aber deutlich niedrigerem Verbrauch.

Das Fahrwerk kennzeichnet eine angenehme Straffheit, die hinreichenden Federungskomfort bietet und zügige Kurvenfahrten zum Genuss macht. Sehr agil und mit geringer Karosserieneigung geht der E-Pace um die Ecken, er zählt in der Tat zu den sportlicheren SUV-Vertretern, die entspanntes Cruisen ebenso beherrschen wie forcierte Ausfahrten über gewundene Landstraßen. Die Lenkung spielt dabei eine tragende Rolle, nicht zu leichtgänglich übermittelt sie gute Rückmeldungen vom Traktionszustand und macht Kurskorrekturen – sofern nötig – einfach. Mit der Wahl verschiedener Fahrmodi können Schaltzeiten und –Zeitpunkte der neunstufigen ZF-Automatik der jeweiligen Gangart angepasst werden, nach einer ersten Ausfahrt erscheint die Wahl der aufpreispflichtigen, adaptiven Federung nicht notwendig.

Für beste Traktionsverhältnisse sorgt der permanente Allradantrieb des E-Pace, nur die Basisversion und das Grundmodell in S-Ausstattung sind in Verbindung mit dem 150-PS-Diesel rein hinterradgetrieben zu haben. In den umfangreicher ausgestatteten Modellen SE oder HSE gehört er ebenso wie die Automatik als Standard dazu. Immer an Bord sind LED-Scheinwerfer, eine Rückfahrkamera und das Infotainmentsystem Touch Pro mit fünf USB-Anschlüssen sowie einem 4G starken WiFi-Hotspot für bis zu acht Endgeräte.

Fahrerassistenzsysteme, unter anderem mit Notbremsfunktion, Spurüberwachung sowie Aufmerksamkeitsassistent, sind für die Sicherheit zuständig, den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer übernimmt ein Fußgängerairbag. Als Extras können das LED-Matrix-Licht, ein Panoramadach sowie bis zu 21 Zoll große Leichtmetallräder geordert werden. Besonders üppig sind die beiden First-Edition-Versionen ausgestattet, die ein Jahr lang mit exklusiver Lackierung in Caldera Red und dem mittleren Diesel- sowie der schwächeren Benziner-Motorisierung angeboten werden.

Der E-Pace wird nicht in England, sondern bei Magna im steirischen Graz gebaut. Dort soll auch die geplante Hybridversion entstehen, die in dieser Baureihe für Konsumsenkung durch Elektrifizierung sorgt. Bis 2020, so Ralf Speth, Chef bei Jaguar-Land-Rover in England, sollen alle Modelle der Marke zu Teil- oder Vollzeitstromern werden. Vorreiter ist der noch im Lauf dieses Jahres erscheinende I-Pace, der den Briten helfen wird, den naturgemäß hohen Flottenverbrauch ihres Portfolios ein wenig zu senken. Mit dem Diesel wird dies mangels Akzeptanz kaum noch gelingen. Zumal auf dem heimischen Markt der Gegenwind noch heftiger weht. Gerade hat die britische Regierung eine deutliche Erhöhung der Dieselsesteuerung verabschiedet, umgerechnet fast 1000 Euro mehr im Jahr müssen Fahrer eines Selbstzünders künftig zahlen. (ampnet/mk)

Daten Jaguar E-Pace D240 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,41 x 1,98 x 1,65

Radstand (m): 2,68

Motor: R4, Diesel, 1999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 177 kW / 240 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 224 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,4 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,2 Liter

CO₂-Emissionen: 162 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1926 kg / 494 kg

Kofferraumvolumen: 577-1234 Liter

Böschungswinkel vorne / hinten: 22,8 Grad / 21,1 Grad

Bodenfreiheit: 204 mm

Max. Anhängelast: 1800 kg
Wendekreis: 11,46 m
Bereifung vorne//hinten: 235/55 R18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,325 cW
Preis: 52 475 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar
