

Fahrbericht Jaguar E-Pace PHEV: Gewichtiges Jungtier

Von Frank Wald

Er ist der Musterknabe im deutschen Jaguar-Programm: Fast ein Drittel aller Verkäufe im vergangenen Jahr gingen hierzulande auf das Konto des E-Pace. Das kompakte SUV erscheint offensichtlich vielen Kunden als idealer Kompromiss aus Exklusivität, den die britische Marke in Deutschland immer noch umweht, und einem akzeptablen Format dieser inzwischen verpönten Fahrzeuggattung. Noch einen Tick sozialverträglicher wird die Baureihe nun mit der zum neuen Modelljahr vollzogenen Elektrifizierung, bei der die Plug-in-Hybrid-Variante herausragt.

Technologisches Vorzeigestück des Zwitterantriebs ist dabei der erste Dreizylinder-Turbobenziner in einem Jaguar überhaupt. Das 1,5 Liter große Voll-Aluminium-Aggregat ist 33 Kilogramm leichter als die Vierzylinder-Varianten und wird mit Startergenerator auch als Mildhybrid-Motor mit 160 PS (118 kW) angeboten. Im PHEV-Antriebsstrang leistet es 200 PS (147 kW) und ist mit einem 80 kW (109 PS) starken E-Motor gekoppelt, der die Hinterachse antreibt. Sind beide Achsen gleichzeitig im Einsatz, entsteht eine Systemleistung von 227 kW (309 PS), die eine seidenweich schaltende Achtstufen-Automatik in Vortrieb umsetzt und das Baby-Jag-SUV im besten Fall in 6,5 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt. Eine 15 kWh-Batterie liefert hier die Energie für den Elektro-Boost und lässt den „Emil-Pace“, wie der deutsche Marketing-Direktor Christian Lör den phonetischen Gleichklang mit dem Elektro-Jag I-Pace zu differenzieren versucht, mit bis zu 135 km/h rein elektrisch 55 Kilometer weit fahren – nach WLTP. Nach unserer Testfahrt um und auf den nahe der Jaguar-Konzernzentrale im hessischen Kronberg gelegenen Feldberg war schon nach gut 42 Kilometern Schluss.

Allerdings ist eine Ausfahrt auf einen 880er-Berg, gepaart mit Beschleunigungstests und Zwischenspurts vielleicht auch nicht gerade repräsentativ für den typischen Plug-in-Hybrid-Fahrer. Ebenso wenig wie die schnelle Hatz durch Serpentin und Haarnadelkurven. Und doch offenbart sich hier die auffälligste Eigenart im ansonsten harmonisch und gutmütigen Fahrverhalten des E-Pace P300e: sein üppiges Gesamtgewicht. Knapp 2,2 Tonnen sind für ein Kompakt-SUV eine echte Ansage, an die man in schnellen Biegungen durch sein Schieben über die Vorderräder auch stets erinnert wird, wobei die präzise Lenkung und der gut balancierte Allradantrieb die Fuhre problemlos auf Kurs halten.

Dreizylinder-Sound so gut wie nicht zu hören

Apropos, der Antrieb selbst hat mit seiner üppigen Leistung und dem mächtigen Punch von 540 Newtonmetern Drehmoment ab 1600 Umdrehungen selbstverständlich keine große Mühe mit den zusätzlichen Pfunden. Allerdings braucht das Hybrid-System beim plötzlichen Pedal-Kickdown eine Sekunde zum Sortieren, egal in welchem der klassischen Fahrprogramme „Eco“, „Comfort“ und „Dynamic“, mit denen Lenkung, Schaltkennlinien, Gaspedalannahme und optionale adaptive Dämpfer beeinflusst werden, man nun gerade unterwegs ist. Dafür ist dank aufwändiger Dämmung vom typisch schnarrenden Sound eines Dreizylinders so gut wie nichts zu hören. Bei Normalfahrt ist deshalb kaum zu unterscheiden, wann elektrisch oder mit Verbrenner gefahren wird.

Das überlässt man jedoch am besten ohnehin der E-Modus-Einstellung „Hybrid“, die nach Bedarf die Kräfte verteilt. Fürs rein elektrische Fortkommen gibt es die Funktion „EV“ und mit „Save“ wird die Energie für einen späteren Einsatz aufgespart. Mit einem weiteren Update soll auch das Laden während der Fahrt möglich sein – auch wenn das natürlich auf den Verbrauch durchschlägt, dessen angegebener Normwert mit 2,0 Litern oder 45-43 g/km CO₂-Emissionen ohnehin nur Makulatur ist. Besser man nutzt dafür die Schnellladebuchse, die den Akku in rund 30 Minuten wieder zu 80 Prozent auffüllt. Wie

alle Plug-in-Hybride ist halt auch der E-Pace PHEV nur dann sinnvoll, wenn er als typisches Pendlerauto, im urbanen Raum und/oder mit viel Stop-and-go-Verkehr eingesetzt wird und täglich aufgeladen werden kann.

Handschmeichlerischer Schaltknauf

Aber nicht nur der neue Antrieb kann sich sehen lassen. Wie der große Bruder F-Pace erhält nun auch das kleinste Jag-SUV das neue Infotainment-System Pivi-Pro mit 11,4 Zoll großen HD-Touchscreen, das mit brillanter Auflösung, schnellem Zugriff sowie sinnvoll strukturiertem Menü und intuitiver Bedienung überzeugt. Außerdem lassen sich hier via Bluetooth gleich zwei Smartphones über Apple CarPlay oder Android Auto an die Bordelektronik koppeln. Eine Ladeschale inklusive Signalverstärkung ist ebenfalls neu. Auch das 12,3-Zoll-Instrumentendisplay hinterm Lenkrad besticht mit HD-Qualität und kann neben einer 3D-Kartendarstellung digitale Rundanzeigen, Navigation, Medien, Telefon oder diverse Info-Details darstellen, einige davon auch im optionalen Head-up-Display in der Windschutzscheibe.

Und noch eine Neuerung fällt auf: Der Gangwahlhebel ist nun ein handschmeichlerisch belederter Alu-Hebel, dessen Ziernähte an einen – very british, indeed – Cricketball erinnern sollen. Nun ja, er funktioniert – wenn auch wie schon im F-Pace zunächst etwas sperrig, weil beim Gang einlegen stets eine „unsichtbare“ Taste hinter dem Knauf gedrückt werden muss. Bei schnellen Rangier-Manövern führt das schon mal zu nervig-nervösen Verzögerungen. Nach kurzer Zeit gewöhnt man sich jedoch daran. Ebenso wie an die inzwischen auch bei vielen anderen Herstellern etablierte kontraintuitive Bedienung: mit dem Einlegen des Rückwärtsgangs nach vorn und dem Vorwärtsgang nach hinten.

Jaguar-Junges in der Frontscheibe

Ansonsten gefällt im Interieur die bekannt hochwertige Materialauswahl und saubere Verarbeitung. Alle Oberflächen, Tasten und Bedienfunktionen, die Hände und Finger zu fassen bekommen, bestehen aus Soft-Touch-Materialien oder metallischen Elementen und fühlen sich gut an. Am Ende sind es die liebevollen Details, die den Unterschied machen, wie etwa die Kopfstützen mit eingepprägtem Jaguar-Leaper, Etiketten mit der Aufschrift „Est.1935 Jaguar Coventry“, die auf die Ursprünge der Marke verweisen, sowie weitere Raubkatzen-Symbole im Bereich des zentralen Ablagefachs und vor dem Getriebewählhebel. Das niedlichste, das zugleich die Stellung des kleinsten Jag-SUV illustriert, findet sich jedoch am unteren Frontscheibenrand der Fahrerseite: ein Jaguar-Junges, das der geduckt schleichenden Mama hinterhertrottet.

Bei den Preisen zeigt sich das Jungtier hingegen sehr erwachsen. Zwar beginnt die Liste mit dem Einstiegsdiesel D165 mit Frontantrieb und 163 PS (120 kW) ab 38.790 Euro. Der P300e AWD als Topmodell der Baureihe ist jedoch nicht unter 58.340 Euro zu haben. Und bleibt selbst nach Abzug der 5625 Euro Förderprämie immer noch jenseits der 50.000er-Grenze – wie so oft kommt vor dem Sparen das Geld ausgeben. (ampnet/fw)

Daten Jaguar E-Pace P300e AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,98 x 1,65

Radstand (m): 2,68

Motor: R3-Turbobenziner, 1498 ccm

Elektroantrieb: Permanentmagnet-Synchronmotor

Getriebe: 8-Stufen-Automatik

Antriebsart: Allrad

Systemleistung: 227 kW/309 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 540 Nm bei 1600–4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h

Elektr. Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,0 Liter
CO2-Emissionen: 45-43 g/km
Abgasnorm: Euro 6d
Effizienzklasse: k.A.
Elektrische Reichweite (WLTP): 55 km
Leergewicht / Zuladung: 2173 kg / k.A.
Kofferraumvolumen: 601-1386 Liter
Max. Anhängelast: 1600 kg
Tankvolumen: 57,6 l
Luftwiderstandsbeiwert: cW 0,34
Bodenfreiheit: 212 mm
Böschungswinkel v/h: 22/28 Grad
Rampenwinkel: 20,7 Grad
Wattiefe: 500 mm
Wendekreis: 11,63
Reifen: k.A.
Basispreis: 58.340 Euro

Bilder zum Artikel



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



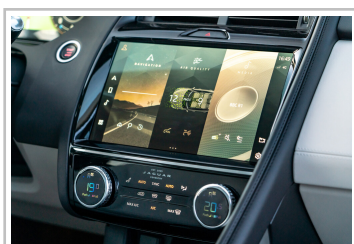
Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar E-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar
