

---

## Fahrbericht Jaguar F-Pace: Wohlfühl-Lounge mit E-Anschluss

Von Frank Wald

Es knarzt und knistert im Fond!? Wie jetzt? Wir sitzen im brandneuen Jaguar F-Pace, umhüllt von perforiertem Windsor-Leder in Light Oyster, feinsten Materialien, wohin das Auge schaut und die Hand greift, gleiten elektrisch auf Schleichfahrt dahin – und nun dieses lästige Geräusch aus dem Rückraum beim Überfahren von Verwerfungen und Bitumenflicken im Asphalt? Dabei gehört zu den bemerkenswerten Neuerungen des überarbeiteten SUV nicht nur ein wuchtiger Plug-in-Hybridantrieb, sondern auch die von Kopfhörern bekannte aktive Geräuschunterdrückung. Ist das Knarzen etwa deshalb zu hören, weil im Innern nun bibliothekische Stille herrscht?

Das neue System soll allerdings allein niederfrequentes Hintergrundrauschen von Fahrbahn und Reifen rausfiltern, das Knarzen und Knistern hat aber eine hörbar höhere Frequenz. Nun, um das Rätsel aufzulösen: Die Ladekabel und deren ummantelnder Kunststoffbeutel im Kofferraum störten bei der ersten Ausfahrt die akustische Harmonie. Das ist natürlich umso ärgerlicher, als Jaguar bei der zur Mitte der Laufzeit üblichen Überarbeitung seines großen SUV größte Sorgfalt auf die Details gelegt hat. Ob offenporiges Holz, gebürstetes Aluminium, Applikation in Klavierdeckel-Optik oder die präzise geätzten Lautsprechergitter und metallisch gerändelten Drehschalter für Heizung und Lüftung – der Feinschliff ist überall zu sehen und zu spüren. Auch 20-fach einstellbare Massagesitze oder die dezente Ambientebeleuchtung sprechen für sich. Und nicht nur in Pandemie-Zeiten willkommen ist die Luft-Ionisierung, die ultrafeine Partikel und Allergene aus der Kabinenluft filtert.

Im Mittelpunkt der britischen Wohlfühl-Lounge aber thront der 11,4 Zoll große HD-Touchscreen aus gebogenem Glas, über den das neue, bereits im neuen Land Rover Defender und demnächst auch Discovery, eingesetzte Pivi-Infotainment-System gesteuert wird. Die Bedienlogik folgt der moderner Smartphones, so dass man für die meisten Wünsche maximal zwei Mal auf den Screen tippen muss. Die chemisch gehärtete Glasoberfläche besitzt zwei Beschichtungen, die sowohl ungewollte Spiegelungen wie Fingerabdrücke reduziert.

Ins Auge fällt außerdem der neue, nun wieder konventionell gestaltete Schaltknopf fürs Automatikgetriebe, der den bisherigen, beim Start spektakulär ausfahrenden Drehzylinder ersetzt. Einen Hauch Exklusivität versucht Jaguar dem „Drive Selektor“ dennoch durch einen angenehm handschmeichlerischen Lederbezug mit der Ziernaht eines Cricketballs zu geben. Nun ja, Geschmacksache, im Gebrauch etwas sperrig zeigte sich hingegen die Funktion, dass fürs Gangeinlegen stets eine „unsichtbare“ Taste hinter dem Knopf gedrückt werden muss. Bei schnellen Rangier-Manövern führt das schon mal zu nervig-nervösen Verzögerungen. Doch das ist natürlich Jammern auf hohem Niveau. Im Großen und Ganzen ist die Handhabung der meisten Funktionen nach kurzer Zeit intuitiv und selbst erklärend.

Im Gegensatz zum aufwändig verfeinerten Interieur legten die Designer an der äußeren Erscheinung des F-Pace nur dezent Hand an. So schließt die muskulöser modellierte Motorhaube nun bündig mit dem größeren Kühlergrill ab, wodurch die zuvor sichtbare Querfuge verschwunden ist. Der Grill selbst trägt nun einen neuen dunklen Einsatz mit diamantartigem Pin-Muster, flankiert von schlanker gestalteten LED-Scheinwerfern im Vier-Kammer-Design, die in allen Ausstattungen serienmäßig sind. Gegen Aufpreis gibt es die auch als Matrix-LED. Auffällig auch der neu geformte Stoßfänger und die großen Lufteinlässe links und rechts mit dunkel eingefärbten Gittereinsätzen. Am Heck übernimmt der F-Pace das LED-Rückleuchten-Design aus dem Elektro-SUV i-Pace und das „Leaper“-

---

Logo, die springende Raubkatze zierte nun wie im F-Type die seitlichen Lufteinlassschlitze.

Aber auch unter dem neu geformten Blech gibt es wichtige Neuerungen. So fährt als erster Jaguar überhaupt der neue F-Pace mit einem Plug-in-Hybridantrieb. Die Kombination aus Vierzylinder-Turbobenziner und 105 kW starkem Elektromotor mobilisiert eine Systemleistung von 404 PS (297 kW) und übertrifft damit sogar noch den 3-Liter-Sechszylinder-Benziner P400 mit 400 PS. Und in puncto Durchzug kratzt der P400e mit seinen 640 Nm Drehmoment sogar an der Sechszylinder-Diesel-Wuchtbrumme D300 AWD, die gerade mal zehn Newtonmeter mehr zuzusetzen hat. In Antritt und Standardsprint zeigt der Plug-in-Hybrid dem bärigen Selbstzünder – und auch dem Benziner-Pendant – dennoch nach 5,3 Sekunden die Rücklichter.

Der Elektromotor bezieht seine Energie dabei aus einer 17,1 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie, die platzsparend im Unterboden verstaut ist. Voll aufgeladen kann das SUV damit idealerweise 59 Kilometer rein elektrisch zurücklegen, faktisch springt jedoch schon nach knapp 40 Kilometern der Verbrenner bei. Dafür besitzt der F-Pace P400 e als einer der wenigen Plug-in-Hybride im Markt eine serienmäßige Schnellladefunktion, die den leeren Akku mit 32 kW Gleichstrom in 30 Minuten wieder zu 80 Prozent füllen kann. An einer 7 kW-Wallbox dauert es eine Stunde 40 Minuten, an der heimischen 2,3-kW-Steckdose fünfeinhalb Stunden.

Um mit der knapp bemessenen elektrischen Energie zu haushalten, gibt es drei Fahrprogramme. Im EV-Modus fährt das SUV rein elektrisch, im Hybrid-Modus steuert die Motorelektronik je nach Bedarf und Effizienz die beiden Antriebsarten. Und im Save-Modus wird die Batterie-Ladung auf einem gewünschten Niveau gehalten, um etwa nach Einfahrt in die Stadt das Ziel elektrisch zu erreichen. Ein Aufladen während der Fahrt ist nicht möglich. Wenn der Saft weg ist, muss extern nachgeladen werden.

Mit Ausnahme des Basis- und Topbenziners hat Jaguar aber auch alle übrigen Motoren elektrifiziert, soll heißen, einen Riemen-Startergenerator im Antriebsstrang integriert, mit dem das Stopp-Start-System schneller anspricht und die Bremsenergie von einem 48-Volt-Lithium-Ionen-Akku aufgefangen werden kann. Dazu gehören die beiden Vierzylinder-Diesels mit 163 PS (120 kW) und 204 PS (150 kW) sowie die bereits erwähnten 3-Liter-Sechszylinder, als Selbstzünder mit 300 PS (221 kW) und als Turbobenziner mit 400 PS (294 kW). Allein der 2-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner mit 249 PS (184 kW) und der V8-Ausnahmeathlet mit 550 PS (405 kW) müssen auf das Mildhybrid-System verzichten. Dafür fahren alle Modelle serienmäßig mit Allradantrieb und der schnell und sanft schaltenden Achtstufen-Automatik von ZF.

Überhaupt ist die Grundausstattung ab Werk üppig. Schon in der Basisversion fährt der F-Pace unter anderem mit 2-Zonen-Klimaautomatik, 3D-Surround-Kamerasystem, Anhängerstabilitäts- und Einparkhilfe vorne und hinten, Infotainment mit 11,4-Zoll-Touchscreen und Smartphone-Integration oder zehnfach verstellbare Vordersitze. Darauf bauen drei jeweils üppiger bestückte Ausstattungspakete (S, SE und HSE) auf. Und alle vier gibt es dann auch nochmal betont sportlich getrimmt als R-Dynamic-Varianten. An deren Spitze thront dann der P550 SVR mit 5,0-Liter-V8-Motor, die das nicht zuletzt auch preislich dokumentiert. Mindestens 105.438 Euro müssen für die Topversion hingelegt werden. Der günstigste F-Pace ist aber auch schon für knapp die Hälfte zu haben. Ab 54.166 Euro startet der D165 AWD mit 163-PS-Turbodiesel, der Plug-in-Hybrid kostet minimum 70.774 Euro. (ampnet/fw)

#### Daten Jaguar F-Pace P400e AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 2,07 x 1,66

Radstand (m): 2,87

Motor: R4-Turbobenziner, 1997 ccm

Elektroantrieb: Permanentmagnet-Synchronmotor

Getriebe: 8-Stufen-Automatik

---

Antriebsart: Allrad  
Systemleistung: 297 kW/404PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 640 Nm bei 1500–4400 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,4 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 54 g/km  
Effizienzklasse: A+  
Elektrische Reichweite: 59 km  
Leergewicht / Zuladung: 2189 kg / k.A.  
Kofferraumvolumen: 619-1804 Liter  
Max. Anhängelast: 2000 kg  
Tankvolumen: 69 l  
Luftwiderstandsbeiwert: c<sub>w</sub> 0,34  
Bodenfreiheit: 213 mm  
Böschungswinkel v/h: 22,5/22,9 Grad  
Rampenwinkel: 19,0 Grad  
Wattiefe: 500 mm  
Wendekreis: 11,93  
Reifen: 265/40 R21  
Basispreis: 70.774 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

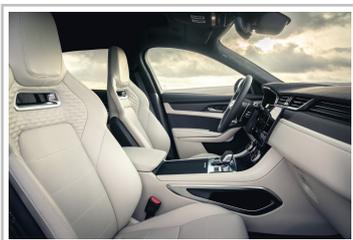
---



Jaguar F-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---



Jaguar F-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---



Jaguar F-Pace.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---