
Jaguar sieht die Elektromobilität durch eine andere Brille

Von Peter Schwerdtmann

Ian Callum, Chef- und Stardesigner von Jaguar, verspricht, das Produktionsmodell des Elektro-Jaguar werde sich von Jaguar I-Pace Concept kaum unterscheiden. „Sie werden zufrieden sein“, verspricht er Journalisten in London und in Los Angeles zeitgleich über Virtual Reality. Die Journalisten erleben ein neues Auto – vermutlich erstmals – mit Datenbrille und Kopfhörern. Was sie sehen, ist ein batterieelektrisches SUV, mit dem die Briten im zweiten Halbjahr 2018 auf den Markt kommen wollen.

Callum, der Urheber der neuen und erfolgreichen Jaguar-Optik, ist sicher, dass sich das Autodesign in den kommenden 15 Jahren mehr verändern werde als in den vergangenen 100 Jahren. Die Elektro-Technik erlaube ein völlig anderes Herangehen an die Gestaltung eines Autos. Was er damit meint, zeigt er virtuell: kurze Motorhaube – auch Vorward Cabin genannt – große Räder an den Ecken des Fahrzeugs – beim Concept sind das 23-Zoll-Räder – und ein Radstand knapp unter drei Metern als Basis für einen großen Innenraum. Das ganze verbunden mit bekannten Jaguar-Design-Elementen.

Dazu gehört ein Gesicht, das an das des F-Pace erinnert, aber mit schmaleren Scheinwerfern, die sich weit in die Seite hineinziehen. Aber der typische Kühlergrill ist da. Was fehlt, sind die heute bei den starken Triebwerken üblichen großen Lufteinlässe. Beim I-Pace haben sich die Designer für die anströmende Luft etwas Besonderes ausgedacht: Sie strömt über das Drittel des Kühlergrills hinein und verlässt den Wagen über eine Öffnung in der Fronthaube wieder. Das hat zwei Effekte: erstens verbessert es sich Aerodynamik und trägt so zum Luftwiderstandsbeiwert von 0,29 bei und zweitens bläst die Luft die Scheiben sauber. Das könnte die Scheibenwischer ersetzen, sagt Dick Rogers, der Chefingenieur, und weist darauf hin, das Jaguar bei Heckfenster noch einmal einen solchen Bypass zum Reinigen der Heckscheibe einsetzt.

Die Silhouette des SUV folgt der Jaguar-Linie, allerdings sind die vorderen Kotflügel sogar noch mehr aufgewölbt als beim Sportwagen F-Type. Das Heck wirkt sehr massiv. Zusammen mit den großen Rädern und den klaren, fließenden Linien ergibt sich trotzdem das Bild eines Sportwagens.

Diese Anmutung hat der I-Pace verdient; denn er wird von jeweils einem Elektromotor an der Vorder- und Hinterachse angetrieben. Jeder leistet 200 PS und bietet 350 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment. An Systemleistung stehen also 400 PS bereit und von der Drehzahl 0 an das maximale Drehmoment von insgesamt 700 Nm. Das sollte für sportliche Fahrleistungen reichen, die der Jaguar mit seinem elektrischen Allradantrieb auch auf die Straße bringen wird.

Die Energie bezieht der I-Type Concept aus einer flüssigkeitsgekühlten 90 kWh-Lithiumionen-Batterie. Das soll für 500 km Reichweite – ermittelt nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus für Elektrofahrzeuge. Damit begibt sich Jaguar in den Wettbewerb mit den Besten. Die 36 Module der Batterie stecken in einem stabilen Rahmen, der zugleich Teil des Fahrzeugbodens ist und zur Stabilität beiträgt.

Der Innenraum sitzt also auf der Batterie. Ohne Mitteltunnel oder andere Erhebungen etwa für Batteriemodule bleibt der Fahrgastraum frei. Für Passagiere und Gepäck steht soviel Raum zur Verfügung wie sonst nur in der nächst höheren Fahrzeugklasse üblich. Dass Jaguar so viel Platz und den Zugriff auf modernen Techniken zu nutzen weiß, muss man nicht betonen: sehr modern, sehr übersichtlich und – wie man uns versicherte – gebaut nach den Regeln des englischen Autohandwerks. Davon konnten wir uns virtuell leider

nicht überzeugen.

Jaguar sieht den I-Pace nicht als Beginn einer neuen Marke. Das Elektroauto werde zum Kern der Marke gehören. Außerdem soll es neue Kunden bringen. Darin ist Jaguar zur Zeit ganz erfolgreich. In den ersten zehn Monaten dieses Jahres konnten weltweit 74 Prozent Jaguars mehr verkauft werden als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Spannend für den Beobachter bleibt die Frage, ob der Jaguar-Kunde den Briten ein solches Einschwenken auf die Elektromobilität abnehmen wird. Jaguar hatte mit dem XF schon einmal Mut bewiesen, der von den Käufern belohnt wurde. Auch damals hatte Ian Callum neue Wege beschritten, die anderen zu revolutionär waren. Aber der I-Pace beschreitet nur unter dem Blech neue Wege. Von außen betrachtet ist er ein echter Jaguar. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



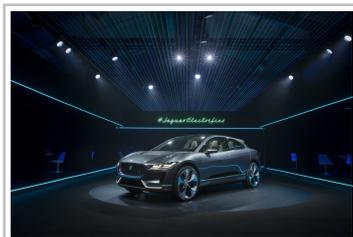
Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



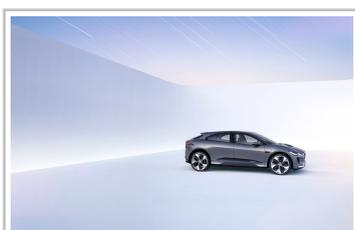
Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



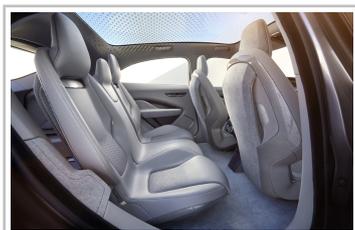
Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



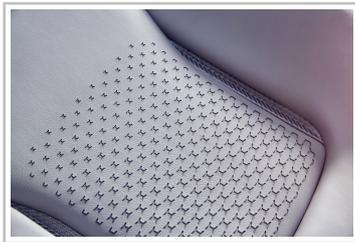
Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



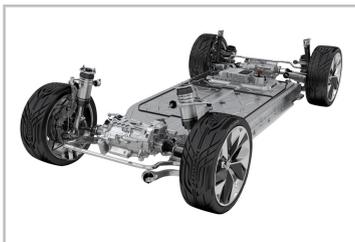
Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace
Concept.

Foto: Jaguar