

---

## Mit dem Jaguar I-Pace beginnen spannende Zeiten

Von Walther Wuttke

Vor gar nicht langer Zeit wäre dieses Szenario undenkbar gewesen: Jaguar, die britische Sportwagen-Ikone mit entsprechendem Sound aus einem wohl aufeinander abgestimmten mehrstimmigen Zylinder-Orchester, kommt mit einem fast lautlosen, weil elektrisch angetriebenen Modell auf den Markt und düpiert ganz nebenbei die deutschen Premiumhersteller. Denn während in Stuttgart, München und Ingolstadt noch an einem E-Mobil gearbeitet wird, bringen die Briten im kommenden Jahr ihren Vorschlag für eine elektrisch-dynamische Fortbewegung an den Start.

„Bei der Entwicklung des I-Pace haben wir mit einem leeren Blatt Papier begonnen“, erklärt Jaguars Technik-Chef Wolfgang Ziebart. Die ersten Konstruktionszeichnungen kamen vor gut vier Jahren auf dieses leere Blatt Papier, und bald war klar, dass „wir nicht ein bestehendes Modell elektrifizieren wollten, sondern ein vollkommen neues Fahrzeug für den Elektroantrieb entwickeln mussten“, beschreibt Ziebart die Jaguar-Strategie. „Am Ende des Tages ist diese Vorgehensweise sogar preiswerter, weil man nicht so viele Kompromisse eingehen muss, als wenn man sich auf ein bereits bestehendes Modell konzentriert.“

Als die Jaguar-Ingenieure mit der Entwicklung begannen, „war das Interesse an Elektrofahrzeugen noch nicht so ausgeprägt wie heute. Inzwischen sollen ja komplette Flotten auf den Markt rollen“, lächelt Ziebart. Der Jaguar I-Pace, der aktuell noch als „Studie“ gezeigt wird, befindet sich in der letzten Erprobungsphase, bevor die Produktion im österreichischen Magna-Werk beginnt. „In der ersten Jahreshälfte 2018 rollt das Fahrzeug auf den Markt“, verspricht Ziebart. Das spätere Serienmodell wird weitgehend der Studie entsprechen.

Unter der Karosserie des 4,68 Meter langen Jaguar arbeiten zwei je 147 kW / 200 PS starke Elektromotoren, die zusammen ein Drehmoment von 700 Newtonmetern stemmen, das vom Start an bereitsteht. Als Antriebseinheiten wählten die Entwickler permanent erregte Magnet-Synchronmotoren, die extrem kompakt ausfallen. Die Batterien wurden platz sparend zwischen Vorder- und Hinterachse platziert, sodass die Silhouette eines kompakten SUV entstand. Allerdings sehen die Jaguar-Kreativen eher eine formale Verwandtschaft mit dem C-X75-Supersportwagen. Gleichzeitig profitiert das Fahrverhalten des I-Pace von einem Schwerpunkt, der 100 Millimeter tiefer liegt als beim F-Pace. Für die Entwicklung des I-Pace organisierte Jaguar eine neue Entwicklungsmannschaft, die zunächst aus 30 Spezialisten bestand. Inzwischen ist das Team auf 150 Männer und Frauen angewachsen.

Die Lithiumionen-Akkus wurden von Jaguar entwickelt und werden in Zukunft beim koreanischen Spezialisten LG „nach unseren Vorgaben“ (Ziebart) gebaut werden. Die Energie wird in einem flüssigkeitsgekühlten 36 Module umfassenden 90 kWh-Akku gespeichert. In jedem Modul befinden sich ebenfalls von Jaguar-Spezialisten definierte Pouch-Zellen mit Nickel-Cobalt-Mangan-Chemie, die sich unter anderem durch eine hohe Energiedichte, ausgezeichnete Wärmeabführeigenschaften und kompakte Abmessungen auszeichnen.

Damit die Energiespeicher nicht zu stark unter Witterungseinflüssen leiden, wurde ein zweistufiger Kühlkreislauf installiert, um optimale Bedingungen für die wetterfähigen Akkus zu schaffen. Zusätzlich gehört eine Wärmepumpe zum System, die die Abwärme der Akkus für die Aufheizung des Innenraums bereitstellt. Außerdem soll sie, so die Jaguar-Entwickler, die Reichweite um bis zu 50 Kilometer vergrößern. „Unsere Batterie ist

---

für eine Ladeleistung bis 120 kW ausgelegt“, erklärt Ziebart. Innerhalb von 90 Minuten können die Batterien zu 80 Prozent aufgeladen werden. Die Reichweite liegt nach NEFZ-Test bei maximal 500 Kilometern. Dabei hilft auch die kompromisslose aerodynamische Gestaltung der Karosserie. Allerdings werden diese Werte unter Laborbedingungen ermittelt, die von den realen Betriebsbedingungen der Batterie weit entfernt sind.

Dank des wuchtigen Drehmoments beschleunigt der I-Pace in rund vier Sekunden von null auf 100 km/h. Über die Höchstgeschwindigkeit macht Jaguar noch keine Angaben. „Auf jeden Fall fährt der I-Pace wie ein echter Jaguar“, beruhigt Ziebart. „Hier gibt es keinen Unterscheid zwischen Verbrenner und Elektroantrieb.“

Der I-Pace misst zwar nur 4,68 Meter, erreicht aber dank der kompakten Elektrotechnik einen Radstand von drei Metern, sodass ein Innenraum entsteht, der an den des Range Rover heranreicht. Im Jahr 2025, meint Wolfgang Ziebart, „wird der Marktanteil von Elektrofahrzeugen in Europa bei 25 Prozent liegen.“

Der I-Pace ist Teil der Elektrifizierungsstrategie der Sportwagenmarke. Bis 2020, erklärt Jaguar-Deutschland-Geschäftsführer Peter Modelhart, „wird Jaguar die Hälfte aller Baureihen mit der Möglichkeit zur Elektrifizierung anbieten.“ Dazu gehören auch Plug-in-Antriebe. Für den I-Pace haben sich bereits 1000 Interessenten angemeldet. Zum Glück ist die Produktionsanlage bei Magna „sehr flexibel, sodass wir schnell auf die Nachfrage reagieren können.“ Als Preis sieht Modelhart eine Summe, die bei weniger als 80 000 Euro liegen wird. Damit würde der sportlich-elektrische Jaguar rund 16 000 Euro unter dem Preis eines Tesla Model X liegen. (ampnet/ww)

---

## Bilder zum Artikel



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar

---



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar

---



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar

---



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar

---



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace Concept Car.

Foto: Auto-Medienportal



Jaguar I-Pace Concept Car.

Foto: Auto-Medienportal



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace Concept.

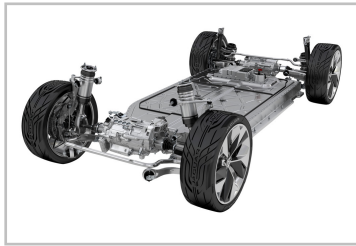
Foto: Jaguar



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar

---



Jaguar I-Pace Concept.

Foto: Jaguar