



Max Veldhuis
6 november 2018

Electrifying

Steeds meer autofabrikanten en automobilisten gaan aan de stekker. Met name voor de premium-autokoper wordt het aanbod naast het welbekende Tesla alsmar ruimer. De Duitse merken komen binnenkort met hun volledig elektrische modellen, maar Jaguar heeft de I-Pace nu al in de showroom staan.

Is Tesla - met de Model S en Model X de benchmark en pionier als het gaat om elektrisch rijden in het premium segment - een gemakkelijke prooi voor de roofkat? Of wordt het nog lastig om de buit mee naar huis te nemen? Wij kregen de I-Pace een lang weekend mee om te kijken of het elektrische debuut van Jaguar goed genoeg is om de concurrentie aan te kunnen.



Breuk met traditie

De Jaguars van vroeger worden vooral gekenmerkt door een aristocratisch, klassevol ontwerp met veel ronde vormen en een traditionele uitstraling. In 2008 brak het merk met deze traditie door de introductie van de XF. Deze zakensedan zag er opeens een heel stuk strakker en vlotter uit dan de modellen die hem voorgingen. Het was het begin van een nieuw tijdperk voor Jaguar. De I-Pace gaat hierin nog een stapje verder. Natuurlijk is er de elektrische aandrijving, waarover later meer, maar ook is hij voorzien van een behoorlijk onconventioneel en futuristisch ontwerp. Hij houdt het midden tussen een sportieve coupé, een hatchback en een SUV. Toch is hij wel duidelijk herkenbaar als een recente Jaguar: de voorkant is lekker agressief gestyled; met name de Matrix LED-koplampen zorgen hiervoor. De kenmerkende honinggraat-grille is er nog steeds, alhoewel deze nu dicht zit. Het is een welkom designelement dat maakt dat de I-Pace er niet totaal anders uitziet. De achterkant is wat behoudender ontworpen, waarbij vooral de grote LED-achterlichten en de stevig geprononceerde diffuser in het oog springen. Wat verder opvalt is dat de achtersteven behoorlijk hoog is in verhouding tot de achterraut, die schuin en met een bolling op de recht aflopende

kofferklep staat. Om het af te maken, staat onze testauto op forse 22 inch wielen die afgewerkt zijn met koolstofvezel.

Het geheel maakt de I-Pace tot een echte nekkendraaier. In de periode dat wij ermee onderweg waren, keek bijna iedereen wel op naar de in het Yulong White gekleurde schicht. Op foto's lijkt de Jaguar misschien relatief klein, maar in het echt is hij behoorlijk groot en vooral breed. Parkeren verloopt hierdoor niet altijd even overzichtelijk. Dit komt met name doordat het vanuit het interieur lastig in te schatten is waar de hoeken van de auto zich bevinden. Gelukkig went dit na een tijdje en staat er een hele batterij aan camera's tot je beschikking om je verder te helpen.



Cockpit van de toekomst

Het futuristische en strakke design van het exterieur zet zich voort in het interieur van de I-Pace. Wanneer we het portier met de elektronische handgreep openen, zien we een interieur dat herkenbare elementen van Jaguar-Land Rover bevat, maar wat toch niet te vergelijken is met een ander model van het concern. Onze testauto is voorzien

van een lichtbeige lederen interieur met een bijpassende alcantara hemel en een glazen panoramadak - die niet te openen is. Deze samenstelling ziet er niet alleen mooi en exclusief uit, maar zorgt ook voor een licht en ruimtelijk gevoel. Ook 's nachts; dankzij de in tien kleuren instelbare sfeerverlichting. Voor de sportieve inborst zijn er sierlijsten van koolstofvezel en aluminium gemonteerd. Verder springen de 'zwevende' middenconsole en de racy ogende performance-stoelen in het oog. Deze stoelen zitten comfortabel, bieden ruim voldoende instelmogelijkheden en ondersteunen het lichaam goed. Zeker in vergelijking met de harde stoelen van Tesla zit je in de I-Pace een stuk comfortabeler. Ook achterin zit je goed als volwassene, met een adequate ruimte voor hoofd en benen. Daarnaast beschik je over een kofferruimte van 656 liter. Aan praktische bruikbaarheid is er in ieder geval geen gebrek.

Wat het ontwerp en de afwerking betreft, stelt het interieur van de I-Pace ons dus tevreden. Bij een auto die gericht is op de toekomst, is echter nog een ander element van groot belang: de multimedia en gadgets. De Jaguar beschikt over drie schermen: één in het zicht van de bestuurder en het Touch Pro Duo-systeem met zowel een 10- als een 5-inch touchscreen in de middenconsole. Het 5-inch touchscreen zit in het zwevende gedeelte van de middenconsole en is aan weerszijden voorzien van 'Dynamic Dials'. Dit zijn digitale draaiknoppen waarmee tegelijkertijd de temperatuur en de stoelverwarming en -ventilatie ingesteld kunnen worden. Ook wat connectiviteit betreft zijn er voldoende mogelijkheden: met de Remote-app op je smartphone of smartwatch kun je bijvoorbeeld diverse actuele gegevens over de auto opvragen, zoals de actieradius en de laadsnelheid. Ook kun je het interieur alvast verwarmen of koelen naar de gewenste temperatuur. Voor de muzikliefhebber is er een geweldig klinkend audiosysteem van Meridian met 15 speakers en 825 Watt aanwezig.

De multimedia in de I-Pace ziet er goed uit en werkt over het algemeen intuïtief en snel genoeg, maar als we kijken naar de concurrentie loopt Jaguar toch iets achter op dit gebied. De systemen van die fabrikanten werken namelijk nog nét wat vloeiender en zitten ergonomisch beter in elkaar. Daarnaast zijn er vooral bestaande technologieën en mogelijkheden in de I-Pace geïmplementeerd. Jaguar is niet echt innovatief geweest, ook niet als we kijken naar de mogelijkheden tot autonoom rijden. Dat heeft

Jaguar I-Pace EV400 S

Tesla toch echt beter voor elkaar. Daarbij was de navigatie af en toe de weg even kwijt. Het zijn echter geen zaken die de totale ervaring volledig verstoren. De liefhebber van technologie en gadgets kan zijn lol voldoende op met de I-Pace, maar leidend is Jaguar op dit gebied niet.



Still a Jaguar

Waar de Jaguar op het gebied van technologie een paar steekjes laat vallen, leeft de roofkat volledig op als het gaat om de rij-eigenschappen. Alle I-Paces heten 'EV400' en hebben dezelfde aandrijflijn: twee elektromotoren, vierwielaandrijving en een accu van 90 kWh. De elektromotoren leveren een vermogen van 400 pk en 696 Nm koppel. Het grootste voordeel van elektrisch rijden is dat dit vermogen meteen beschikbaar is. Trap het pedaal in en je krijgt een schop van jewelste in je rug. In 4,8 seconden zit je op de 100 km/h, maar door de initiële kracht van de acceleratie voelt de I-Pace sneller aan dan dat. Onze testauto beschikt over Adaptive Dynamics, wat betekent dat je kunt kiezen uit verschillende rijmodi. In 'Eco' en 'Comfort' rijdt de I-Pace gedoseerd en comfortabel, terwijl in 'Dynamic' een beweging van je grote teen al zorgt voor een

verpletterende acceleratie. Ook bij tussenacceleraties is het vermogen er direct, waardoor inhalen een feestje wordt.

Het rijplezier blijft niet beperkt tot de rechte stukken. Laat de I-Pace in 'Dynamic' staan en bochtige binnenwegen worden binnen no-time verslonden. De Jaguar ligt dankzij de adaptieve demping en de lage plaatsing van de accu's vlak in de bochten; hij voelt niet aan als een auto van ruim 2.100 kg. De stuurinrichting geeft ruim voldoende weerstand en biedt genoeg feedback, waardoor je de auto perfect kunt plaatsen. Wanneer je midden in de bocht op het gas gaat staan, trekken de Torque Vectoring en de vierwielaandrijving je er met een bizarre snelheid uit. Om de beleving te versterken, komt er in Dynamic een soort zoem uit de speakers die het beste te vergelijken valt met het geluid van een ruimteschip uit een science-fictionfilm. Dit klinkt misschien kinderachtig, maar het zorgt voor een stukje opvulling en draagt op die manier bij aan het rijplezier.

Wanneer je bent uitgespeeld en de I-Pace in Comfort zet, valt vooral op hoe stil de auto is. Door de toepassing van gelaagd glas en dikke geluiddemping kun je op de snelweg bij 130 km/h al fluisterend een gesprek voeren. Ook kom je op deze manier een stuk verder, want bij een gematigde rijstijl is een actieradius van 350-400 km absoluut mogelijk. Hou je van stevig doorrijden, dan gaat de accu logischerwijs sneller leeg. Je moet echter wel enorm je best doen om onder een actieradius van 300 km uit te komen. Mocht de accu leeg zijn, dan kun je de I-Pace met een 100 kW-snellader in ongeveer drie kwartier opladen tot 80% van de capaciteit, volledig opladen duurt rond de 1 uur en 50 minuten. Met een thuislader ben je langer bezig, dan duurt het namelijk 13 uur voordat je een volledige lading tot je beschikking hebt. Jaguar heeft geen eigen infrastructuur voor het laden, zoals bij Tesla wel het geval is. Het snelladen gaat echter vlot genoeg bij de bestaande laadpalen, dus dit is niet iets wat je echt zult missen.



Luxe met een prijskaartje

De I-Pace is leverbaar in een aantal uitrustingsniveaus, oplopend in luxe: de S, SE, HSE en de First Edition. De I-Pace S is leverbaar vanaf 80.330 euro. Voor dat bedrag krijg je al een relatief rijke standaarduitrusting, waaronder het Touch Pro Duo-systeem, parkeerhulp met een 360-graden camera, snelheidslimietherkenning en diverse veiligheidssystemen als Emergency Braking en Lane Keeping Assist. Ga je een stap omhoog naar de SE, dan krijg je daar onder andere LED-koplampen, lederen bekleding, een elektrisch bedienbare achterklep en adaptieve cruise control bij. Wanneer dit nog niet genoeg is, dan biedt de HSE aanvullende luxe als het eerder genoemde Surround Sound-audiosysteem van Meridian, stuurassistentie bij de adaptieve cruise control, nóg mooier leer en Matrix LED-koplampen. Zaken die nog optioneel zijn op de HSE zijn het Head Up Display en klimaatcontrole met vier zones. Het volledig lederen interieur, de Performance-stoelen en de alcantara dakhemel waarmee onze testauto uitgerust is, zijn tevens optioneel. De First Edition is in essentie een HSE met alle opties en ongeveer 2.500 euro korting. Daarbij is de First Edition alleen leverbaar met een beperkt aantal kleurencombinaties. Wil je een vergelijkbare samenstelling als onze testauto?

Jaguar I-Pace EV400 S

Dan mag je om en nabij de 110.000 euro achterlaten bij de plaatselijke Jaguar-dealer. Dit is veel geld, maar je hebt dan wel bijna alle luxe die je kunt wensen. Nu is de I-Pace voor de zakelijke rijder nog voordelig door de 4% bijtelling, maar wij verwachten - net als bij Tesla - niet dat de particulier door de introductie van deze Jaguar opeens massaal aan de stekker gaat.



Bruggenbouwer

Met de I-Pace heeft Jaguar een eerste stap binnen het domein van elektrisch rijden gezet. In de inleiding vroegen we ons af of de I-Pace als elektrisch debuut van Jaguar goed genoeg is om de concurrentie aan te kunnen. Over de Audi E-Tron en de Mercedes EQC kunnen we uiteraard nog geen oordeel vellen, maar we kunnen wel oordelen dat de I-Pace een stuk luxer aanvoelt dan een Tesla Model S of -X en daarbij ook meer rijplezier biedt. Daar staat dan weer tegenover dat de Jaguar technologisch gezien op bepaalde vlakken iets achterloopt en Tesla wél een eigen infrastructuur heeft voor het opladen.

Jaguar I-Pace EV400 S

Jaguar slaat met de I-Pace een mooie brug tussen het meer technologische Tesla en de traditionele auto-industrie. Waar een Tesla soms meer aanvoelt als een rijdende en ietwat ziellose computer, biedt de I-Pace de beleving van een Jaguar, maar dan in een futuristisch jasje. Wij zijn er nog steeds van onder de indruk.

Plus

- + Rijplezier in overvloed
- + Kwaliteitsgevoel
- + Praktische bruikbaarheid

Min

- Technologisch gezien niet innoverend
- Geen keuze uit meerdere aandrijflijnen