

# Jaguar valt Tesla aan



In 40 minuten laadt de I-Pace op tot 80 procent.

FOTO JAGUAR



Jaguar trok vier jaar uit voor de ontwikkeling van de I-Pace.

FOTO JAGUAR



Het interieur is Jaguar-waardig.

FOTO JAGUAR

**I-Pace | Als een echte roofkat zet Jaguar zijn klauwen in Tesla. De nieuwe I-Pace is een innovatieve SUV die alles heeft waar Tesla groot mee werd: volledig elektrisch, sportief en hightech.**

Twee elektromotoren, vierwielaandrijving, een vermogen van 400 pk en een accucapaciteit die groot genoeg is om in de praktijk 480 kilometer ver te komen: Jaguar gooit alle wapens in de strijd om Tesla het leven zuur te maken.

Maar bovenal maakt deze I-Pace duidelijk dat de toekomst van de elektrische auto serieuze vormen

begint aan te nemen. De tijd dat je om de 150 kilometer aan de laadkabel moet, is definitief voorbij. Opladen gaat steeds sneller en gemakkelijker, want langs de Europese snelwegen schieten de (ultra)snellaadstations als paddenstoelen uit de grond.

Ere wie ere toekomt: ondanks alle problemen met de kwaliteit en productie heeft Tesla als eerste bewezen dat de elektrische auto een blijvertje is. Dankzij oprichter Elon Musk zijn de technologische ontwikkelingen versneld. Al worden de grote autoconcerns natuurlijk ook aangemoedigd door de almaar strengere regels voor de uitstoot van uitlaatgassen.

Jaguar heeft vier jaar de tijd genomen om uit te dokteren hoe een volledig elektrisch aangedreven auto het beste in elkaar gezet kan worden. Het resultaat is de I-Pace, waarvoor de Nederlandse importeur inmiddels 1900 orders heeft ontvangen. De prijs vanaf 80.330 euro is niet mis, maar geheel in lijn met vergelijkbare Tesla-modellen.

Net als bij Tesla bestaat de basis van de I-Pace uit een skateboard-achtig chassis waarin de accu's zijn geïntegreerd. Het zijn lithium-ion batterijen met een capaciteit van 90 kWh. Die staan garant voor een actieradius van 480 kilometer volgens de nieuwe WLTP-testcyclus, die dichterbij de praktijk staat dan de oude NEDC-test. Met een 100 kW-snellader is het mogelijk het accupakket in 40 minuten tot 80 procent op te laden. En voor 100 kilometer extra reikwijdte, hoeft de I-Pace maar een kwartiertje aan de stekker.

De I-Pace heeft twee elektromotoren: een tussen de voorwielen en een tussen de achterwielen. Die leveren een gecombineerd vermogen van 400 pk en een koppel van 696 Nm. Die trekkracht is vanuit stilstand direct beschikbaar en brengt de 2144 kilo zware I-Pace in 4,8 seconden naar

een snelheid van 100 km/u. De topsnelheid is begrensd op 200 km/u.

## Terrein

De twee elektromotoren zijn zo op elkaar afgestemd dat de verdeling van het vermogen onder alle omstandigheden geoptimaliseerd kan worden. Tijdens onze eerste kennismaking met de I-Pace in Portugal reden wij ook in het terrein. De twee krachtige elektromotoren ondergaan dat gelaten.

Het batterijpakket wordt goed beschermd door de vlakke bodemplaat en de waterkoeling. Desnoods kan de auto, als die voorzien is van luchtvering, nog enkele centimeters worden gelift voor extra bodemvrijheid.

Op ongebaande paden slaat de I-Pace beslist geen modderfiguur, maar de meeste indruk maakte hij toch op het racecircuit van Portimão. Dankzij het lage zwaartepunt blijven de carrosseriebewegingen in snelle bochten tot een minimum beperkt en wordt de bestuurder geholpen zijn sportieve aspiraties te botvieren. Ondanks zijn hoge gewicht stuurt de I-Pace loepzuiver en met veel gevoel. In de verschillende rijprogramma's voel je duidelijk verschil in de reacties op het gaspedaal, de mate van stuurbekrachtiging en de souplesse van de vering.

Het is zelfs mogelijk om wind- en bandengeruis door middel van antigeluid te reduceren, of juist te kiezen voor een kunstmatige V8-achtige brom wanneer je het gaspedaal dieper intrapt.

De I-Pace is een opvallende verschijning, met een korte neus, korte overhangen en een langgerekte wielbasis van 2,99 meter. Op die manier kon een riant interieur worden gecreëerd. Zowel voorin als achterin is de hoofd- en beenruimte overdadig en in de

kofferbak - inhoud 656 tot 1453 liter  
- past verrassend veel bagage.

### **Jaguar-waardig**

Opmerkelijk is verder dat Jaguar voor de I-Pace een tamelijk 'gewoon' interieur heeft ontworpen, in tegenstelling tot de Tesla's, waarin de meeste functies worden bediend via een groot centraal aanraakscherm. Maar veel belangrijker is de kwaliteitsbeleving. Waar het daar bij Tesla nog wel eens aan schort, tref je in de I-Pace materialen aan die een Jaguar waardig zijn.

Net als Tesla gebruikt Jaguar voor de I-Pace tal van connectiviteitsmogelijkheden, zodat de meest recente software voor infotainment, telematica en batterij-energiecontrole zonder bezoek aan de garage kan worden geüpdatet. En de intelligente software leert van de patronen van de bestuurder. Hij 'weet' op een gegeven moment wanneer je naar kantoor rijdt, welke muziek je het liefst in de file luistert of op welke dagen je meestal je moeder belt.

Met dit alles is de I-Pace vooral een kennismaking met een nieuwe generatie auto's, zonder dat je het ongemakkelijke gevoel hebt in een futuristisch voertuig te rijden.