



I-PACE ***CONCEPT***



✦ DIE ZUKUNFT BEGINNT JETZT ✦

INHALT



S eit über 80 Jahren ist Jaguar weltweit als Hersteller schöner, schneller und hochwertiger Sportwagen bekannt. Fahrzeuge, die stets relevant, technologisch innovativ und von hoher Emotionalität geprägt waren.

Das als fünfsitziger Sportwagen konzipierte I-PACE Concept leitet eine neue Ära für Jaguar ein. Sein Design ist genauso kühn und innovativ wie Fahrzeuge, mit denen Jaguar schon in der Vergangenheit das Leben seiner Kunden bereichert und verbessert hat. Das I-PACE Concept legt die Messlatte sehr hoch – ganz in der Tradition früherer Trendsetter von Jaguar.

Die Automobilindustrie wird sich im kommenden Jahrzehnt stärker verändern als in den vergangenen 50 Jahren zusammen – und wir sind auf diese Veränderungen vorbereitet. Wir werden unseren Kunden zur rechten Zeit all jene Technologien zugänglich machen, die sie in einer sich rasch wandelnden Welt benötigen und sich wünschen. Mehr noch, wir werden diese Technik smarter, sauberer und leistungsfähiger gestalten.

Das Jaguar I-PACE Concept ist der erste Schritt in diese Zukunft. Denn die Zukunft beginnt jetzt.



DAS REGELBUCH NEU GESCHRIEBEN

Das Jaguar I-PACE Concept ist der Vorbote eines Serienmodells, das 2018 auf die Straße rollen wird. Ein intelligent konzipierter und leistungsstarker Sportwagen mit Platz für fünf – dabei Familienauto und SUV in einem. Sein bahnbrechendes Design und die Jaguar typische Leistung gepaart mit langen Reichweiten und kurzen Ladezeiten machen den I-PACE zu einer ernsthaften elektrischen Alternative zu konventionell angetriebenen Premium SUVs.

Die Design- und Technik-Teams von Jaguar haben die Möglichkeiten der Elektrifizierung voll genutzt: mit einer ausgeprägten Cab-forward-Architektur, sportlicher Sitzposition, großzügiger Raumaufteilung, Null-Abgasemissionen und nahtloser Beschleunigung.

Die Batterie und die Elektromotoren wurden von Jaguar Land Rover auf maximale Effizienz ausgelegt. Mit einer Reichweite von 500

Kilometern im NEFZ-Zyklus wird die große Mehrheit künftiger I-PACE-Besitzer mit nur einem Aufladevorgang pro Woche auskommen. Das Aufladen mit 50kW-Gleichstrom erfolgt schnell und einfach – 80 Prozent in 90 Minuten und 100 Prozent in etwas über zwei Stunden.

Das Interieur präsentiert sich mit hochwertigen und modernen Materialien sowie berührungsempfindlichen Bedienelementen in bester britischer Handwerkskunst. Zwei intuitiv zu bedienende Touchscreens übernehmen die digitale Informationsvermittlung. Über diese Schnittstellen erhält der Fahrer alle Informationen situations- und zeitgerecht. Die I-PACE Studie stützt sich in punkto Fahrwerk auf erprobte Sportwagentechnologie von Jaguar. Das Concept Car ist genauso dynamisch und zugleich komfortabel wie schon die aktuellen Serienmodelle – es beschleunigt in nur vier Sekunden von 0 auf 100 km/h.



DIE WELT VON MORGEN - HEUTE

Jaguar Land Rover setzt sich für eine elektrische Zukunft ein – und beginnt mit dem Start in der spektakulären FIA Formel E-Serie.

Die auf fünf Kontinenten ausgetragene FIA Formel E bietet der Elektrotechnologie eine reale Testumgebung in einem Hochleistungsumfeld.

Die Meisterschaft wird auf Straßenkursen in den größten Städten der Welt ausgetragen – darunter Hongkong, Paris, New York und Berlin. Die Chassis- und Batteriesysteme sind standardisiert, sodaß die Teams nur mit ihren eigenen E-Motoren, Spannungswandlern und Getrieben konkurrieren können. Diese Freiheiten im Reglement helfen Jaguar Land Rover, die Entwicklung des Elektroantriebs in den verschiedenen Bereichen wie

Thermomanagement, Batterieeffizienz und Getriebe zu beschleunigen.

Zumal auch der Technologietransfer zwischen Rennstrecke und Serienentwicklung viel schneller erfolgt als in anderen Serien. So verwenden zum Beispiel das I-PACE Concept und der Formel E I-TYPE Permanentmagnet-Elektromotoren und die Pouch-Zellen-Batterietechnologie. Durch die parallele Entwicklung beider Fahrzeuge und den engen Austausch zwischen Rennteam und Ingenieuren erhält Jaguar Land Rover ein besseres Verständnis für das Potenzial von Elektroantrieben.

BAHNBRECHENDE FORSCHUNG

Die Jaguar I-PACE Studie – das erste Elektrofahrzeug von Jaguar Land Rover – entstand auf einem weißen Blatt Papier. Bereits gewonnene Erkenntnisse umfangreicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Elektromobilität flossen in die Entwicklung ein.

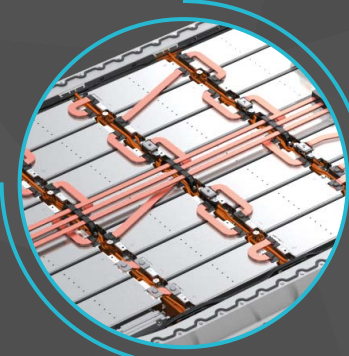
Vom Jaguar XJ_e Plug-in-Hybrid-Prototypen von 2012 bis zum Evoque_e Projekt von 2015, das Technologien erforscht, die ab 2020 in Serie gehen könnten, haben die Ingenieure von Jaguar Land Rover bereits einen enormen Wissensfundus angesammelt, den sie nun für die Erforschung von Lithium-Ionen-Zellen, der Batterie, des Elektromotors und des Thermomanagementsystems nutzen können.

Der mit der Teilnahme von Jaguar an der FIA Formel E-Serie künftig weiter wachsende Erfahrungsschatz wird 2018 der Serienversion des I-PACE zugute kommen, wenn er die Jaguar Land Rover-Modelle mit den effizienten Ingenium-Benzin- und Dieselmotoren ergänzen wird.



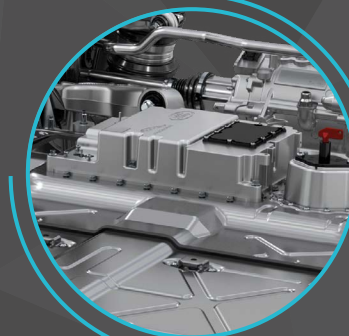
DIE ELEKTRO-TECHNOLOGIE

Unter der "Haut" unterscheidet sich das I-PACE Concept ganz grundlegend von einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Anstatt eines Benzin- oder Dieselmotors besitzt das Fahrzeug ein hochmodernes elektrisches Antriebssystem, das von Jaguar Land Rover mit Blick auf optimale Leistung und Effizienz entworfen und entwickelt wurde.



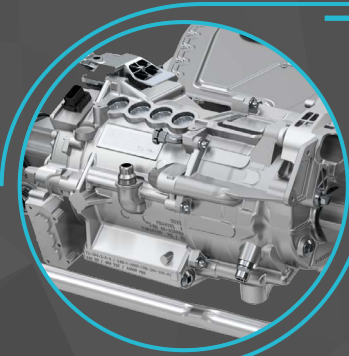
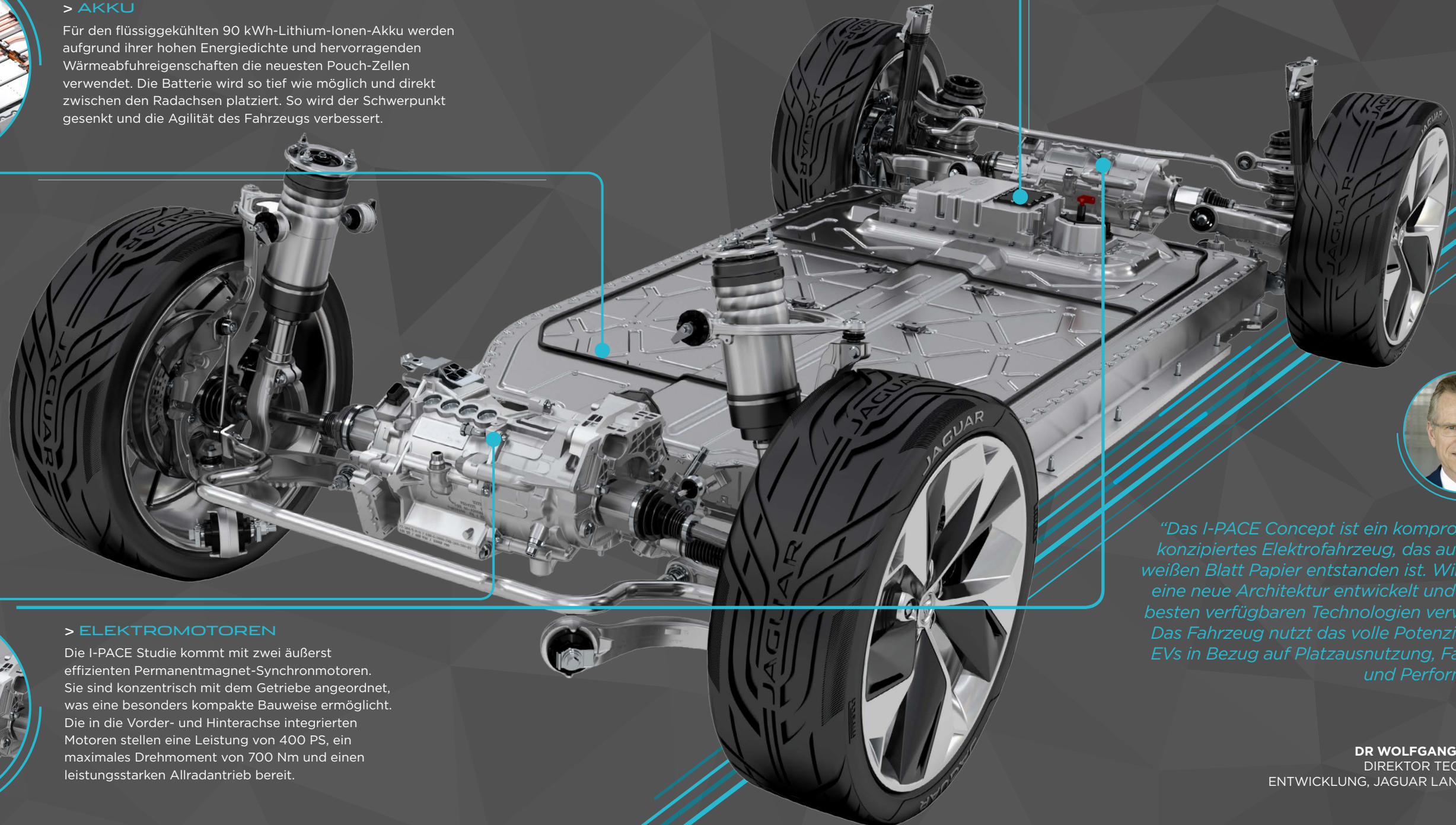
> AKKU

Für den flüssiggekühlten 90 kWh-Lithium-Ionen-Akku werden aufgrund ihrer hohen Energiedichte und hervorragenden Wärmeabfuhereigenschaften die neuesten Pouch-Zellen verwendet. Die Batterie wird so tief wie möglich und direkt zwischen den Radachsen platziert. So wird der Schwerpunkt gesenkt und die Agilität des Fahrzeugs verbessert.



> BATTERIEMANAGEMENT-SYSTEM

Dieses äußerst ausgefeilte Kontrollsystem ist für die Leistung und die Reichweite der I-PACE Studie von grundlegender Bedeutung. Denn sie sorgt dafür, dass die Batterie unter allen Bedingungen immer im optimalen Betriebsfenster arbeitet.



> ELEKTROMOTOREN

Die I-PACE Studie kommt mit zwei äußerst effizienten Permanentmagnet-Synchronmotoren. Sie sind konzentrisch mit dem Getriebe angeordnet, was eine besonders kompakte Bauweise ermöglicht. Die in die Vorder- und Hinterachse integrierten Motoren stellen eine Leistung von 400 PS, ein maximales Drehmoment von 700 Nm und einen leistungsstarken Allradantrieb bereit.



"Das I-PACE Concept ist ein kompromisslos konzipiertes Elektrofahrzeug, das auf einem weißen Blatt Papier entstanden ist. Wir haben eine neue Architektur entwickelt und nur die besten verfügbaren Technologien verwendet. Das Fahrzeug nutzt das volle Potenzial eines EVs in Bezug auf Platzausnutzung, Fahrspaß und Performance."

DR WOLFGANG ZIEBART
DIREKTOR TECHNISCHE
ENTWICKLUNG, JAGUAR LAND ROVER



VOLLENDETE ZUKUNFT

Mit der mutigen, verwegenen und zweifellos schönen Formensprache des I-PACE Concept führt Jaguar das Design von Elektrofahrzeugen in neue Dimensionen. Sein Schöpfer, Jaguar Design Direktor Ian Callum, erklärt, warum gerade dieses Projekt ein Meilenstein für ihn und seine berufliche Laufbahn war, der es an Höhepunkten nicht mangelte.



“Kein anderes Projekt
hat mich so fasziniert
wie dieses.”

IAN CALLUM
DESIGN DIREKTOR, JAGUAR



Rückblende, Anfang Oktober 2016: Nur noch sechs Wochen bis zum Launch der I-PACE Studie in Los Angeles. Ian Callum sitzt in seinem Büro, sein roter F-TYPE R ist gut sichtbar draußen geparkt. “Gestern war ein herrlicher Abend”, schwärmt er. “Ich habe Musik auf mein iPhone geladen und bin einfach losgefahren. Drei Stunden lang durch Warwickshire, Oxford und die Cotswolds. Es waren fantastische drei Stunden. Wieder zurück, habe ich mir gedacht: Weshalb können immer weniger Menschen diese Freude am Autofahren empfinden, geschweige denn genießen?”

Bei Ian Callum geht es immer um Autos. Ein nie versiegender Enthusiasmus im Allgemeinen und ganz speziell für Jaguar ist seine Triebfeder. Seit 1999 ist der Schotte verantwortlich für das Raubkatzen Design. Und hat seitdem dank einer konsequent schnörkellosen und klar definierten Designausrichtung viele zeitlose, wunderschöne Jaguar Limousinen und Sportwagen geschaffen.

Das I-PACE Concept ist dagegen auch für ihn Neuland: kein klassischer Sportwagen, keine Limousine und kein SUV – und ganz bestimmt kein traditioneller Jaguar. Dabei trägt das Design unverkennbar Callums

Handschrift. Es ist geprägt von dem Wissen um die Historie der Marke, von seinem wissenschaftlichen Verständnis der Formensprache und ganz sicher auch von seinem überwältigenden Enthusiasmus.

“Viele sagen mir, dass sie glauben, dass sich das Auto ändern wird”, beginnt er. “Aber so lange sich die Sitzposition im Auto nicht ändert, wird das nicht passieren. Was sich bei einem batterieelektrischen Fahrzeug jedoch ändern wird, ist der Wegfall mechanischer Komponenten wie der Verbrennungsmotor, der Kardanwellentunnel und das Getriebe. Das ist DIE Chance für uns Designer.

Denn es ist ja so: Wenn Sie einem Designer den Auftrag für einen klassischen Sportwagen geben, wird er immer zu einem Midcabin-Layout tendieren, weil eine mittige Sitzposition gefällig ist.“

Callum ist vor allem für Jaguar-Modelle mit Frontmotor bekannt, ist dabei aber absolut unsentimental und undogmatisch. “Mein Liebling ist immer noch der hybridelektrische und 2010 als Studie vorgestellte Supersportwagen C-X75. Bei diesem Modell konnten wir die Insassen – die mehr als alles andere das visuelle Volumen eines Fahrzeugs bestimmen – dorthin platzieren, wo wir sie

haben wollten, was selbstverständlich weit vorne ist. Wenn man nicht vom Antrieb eingeschränkt ist, erhält man automatisch mehr Platz zwischen den Rädern. Was wir im Gegenzug auch vermeiden wollen, ist zu viel Masse über dem Heck. Also versuchen Designer, die Masse nach vorne zu verlagern, um den Eindruck zu vermeiden, das Auto könne nach hinten überfallen. Solche Gedanken kommen uns fast instinktiv, und so kommt es, dass die I-PACE Studie im Profil dem C-X75 näher kommt als einem konventionellen SUV.“

Es ist kein Geheimnis, dass der I-PACE mehr ist als nur eine Studie – daher auch die Abweichung vom sonst bei Jaguar nur Konzeptfahrzeugen vorbehaltenen Präfix “C-X“. Konsequenterweise will das Design auch mehr als nur dem Auge schmeicheln. Ian Callum ist schon seit langem ein Meister darin, die Aerodynamik zu nutzen, ohne dabei zum Sklaven ihrer unerbittlichen Physik zu werden. Zumal sie in diesem Fall die Effizienz eines batterieelektrischen Fahrzeugs noch stärker zum Tragen bringt. Und je effizienter Antrieb und Aerodynamik, desto länger die Spannen zwischen zwei Aufladevorgängen und desto geringer die Reichweitenangst, welche bislang den Reiz von Elektrofahrzeugen getrübt hat. Gut zu wissen, dass sich das Jaguar I-PACE Concept mit einem CW-Wert von 0,29 dem Wind erstaunlich wenig entgegenstemmt.

“Die Aerodynamik ist eine große Herausforderung“, sagt Ian Callum. “Man kann die Physik nicht umgehen, und es ist stets ein gutes Zeichen für einen Designer, wenn er es schafft, die Aerodynamik trotz aller Einschränkungen, die z.B. die Ästhetik des Designs darstellt, so effizient wie möglich zu gestalten.

“Es kam uns zugute, dass wir mit einer völlig neuen Fahrzeugarchitektur zu tun hatten, für die es keine Referenzen gab. Das Profil hilft



“Das wirklich Großartige an diesem Fahrzeug ist, dass wir uns bei der Entwicklung keine Regeln gesetzt haben.”

IAN CALLUM
DESIGN DIREKTOR, JAGUAR

der Aerodynamik ganz enorm. Bei einem sehr kantigen, linearen Fahrzeug – mit vertikalen Linien – wäre die Aerodynamik wesentlich schwieriger geworden. Das Heck des Fahrzeugs liegt im Verhältnis zum Vorderwagen sehr hoch – und das geht rein auf die Physik zurück.

Was mit der Luft geschieht, wenn sie das Auto verlässt, ist besonders schwierig zu steuern. Daher wurde vor allem das Heck ganz besonders von aerodynamischen Erwägungen bestimmt.“

Ohne Zweifel war das I-PACE Concept inspirierend für Ian Callum. Es ist noch nicht lange her, dass Callum den Launch der zweiten Generation des XF feierte.

“Was uns überrascht hat war, wie schnell diese Art von Fahrzeug die Jaguar-DNA übernommen hat.“

JULIAN THOMSON
ADVANCED DESIGN DIRECTOR, JAGUAR



Gegenüber, im Uhrzeigersinn von links oben: Der spitz zulaufende Heckabschluss wurde von der aerodynamischen Effizienz diktiert; geschickt platzierte Schächte maximieren den Luftstrom; charakteristische Doppel-J-LED-Leuchten; die kräftigen Hüften unterstreichen den athletischen Eindruck des I-PACE Concept.

Es ist eine bedeutende Weiterentwicklung des ersten XF, mit der Callum eine neue Designsprache für Jaguar eingeführt hatte. Und es ist klar, wie es immer bei Ian Callum ist, dass das I-PACE Concept erst der Anfang ist.

Wenn sich Ian Callum auf den Weg zu einer weiteren Besprechung macht, wird offensichtlich, dass nicht nur eine dreistündige Spritztour im roten F-TYPE seine Augen zum Leuchten bringt. “Das wirklich Großartige an diesem Fahrzeug ist meines Erachtens der Umstand, dass wir uns selbst keine Regeln auferlegt haben. Nicht versucht haben, ihn wie einen F-TYPE aussehen zu lassen oder ihm das Heck eines E-Type zu geben, nur weil man das vielleicht schick findet. Man muss ganz einfach die Tatsache akzeptieren, dass dies ein ganz neues Fahrzeug ist, das die Regeln des Jaguar Designs um eine neue Dimension bereichert.“

Das von der Elektrifizierung gebotene Potenzial wird von Jaguars Advanced Design Direktor Julian Thomson ebenfalls enthusiastisch begrüßt. Für ihn ist dies die wahrscheinlich aufregendste Zeit für einen Automobildesigner. “Es ist großartig zu beobachten, wie sich plötzlich der Markt für alternative Antriebssysteme öffnet und völlig neue Kunden hervorbringt, die ganz anders über das Einsatzspektrum ihres neuen Fahrzeugs nachdenken“.

Die zukünftigen Modelle, die im Advanced Design Studio von Jaguar Form annehmen, müssen diesem veränderten Kundenverhalten gerecht werden. Eine Herausforderung, der sich Thomson offensichtlich gerne stellt. Leichter wird sie nicht durch die Vorgabe, dass der finale Entwurf trotz der neuen Designfreiheiten weiterhin eindeutig ein Jaguar sein muss.

“Uns hat überrascht, wie schnell diese Art von Fahrzeug die Jaguar-DNA übernommen hat“, hat Thomson beobachtet. “Und wie selbstverständlich es für Jaguar ist, ein solches Modell zu entwerfen. Es zeigt, dass wir unsere Markenwerte auch in Verbindung mit einem elektrischen Antriebsstrang umsetzen können: Ausgewogene Proportionen, stimmige Flächen und Linien, guter Stand auf der Straße – alles Jaguar-typisch, nur komplett anders interpretiert.“



WICHTIGE ZAHLEN

Alle wichtigen Fakten zum I-PACE Concept

0-100 km/h
in rund **4 SEKUNDEN**

500+

Kilometer Reichweite mit
einer einzigen Aufladung
(EU NEFZ Zyklus)

NULL
ABGASEMISSIONEN

700 Nm

unmittelbar, 100%
Drehmoment für
elektrisierende
Leistung

530 L

großer Kofferraum, mit
zusätzlichem Platz im
vorderen Bereich

23 Zoll

Nighthawk-Räder in Technical
Grey mit Einsätzen in glänzend
Schwarz und in diamantgedrehter
Premium-Ausführung

30 cm

hochauflösendes
interaktives
Fahrerdisplay ersetzt
die herkömmlichen
Zifferblätter

400 PS

Gesamtleistung vom
vorderen und hinteren
Elektromotor

4,680 mm

Elektrifizierung und Cab-
Forward-Design ermöglichen
innerhalb dieser kompakten
Länge einen außergewöhnlich
geräumigen Innenraum

**90
MINUTEN**

zum Schnellladen
auf 80 Prozent
Batteriespannung
mit 50kW
Gleichstrom

0.29 cw

Exzellenter Luftwiderstandsbeiwert
dank Stromlinienprofil,
aerodynamisch optimiertem
Heckdesign und Details wie
bündigen Türgriffen

90 kWh

Lithium-Ionen-Akku,
entworfen und entwickelt
von Jaguar Land Rover



DAS INNENRAUMKONZEPT

Mit einer progressiven Mischung aus modernsten Technologien und berührungsempfindlichen Bedienelementen präsentiert das I-PACE Concept die Jaguar Vision von "Electric Luxury"



“Das Cab-Forward-Design und der Elektroantrieb waren für die Gestaltung des Innenraums entscheidend.”

ALISTER WHELAN
CREATIVE DIRECTOR, JAGUAR INTERIORS

Das eindrucksvoll ausgefeilte Interieur der I-PACE Studie verbindet harmonisch Technologie, Zweckmäßigkeit und wunderschönes Design. So definieren die Jaguar Designer Eleganz und Handwerkskunst für das digitale Zeitalter neu.

Das vom F-TYPE Sportwagen inspirierte Interieur ist fahrerorientiert und paart Jaguars legendäre Sportlichkeit mit dem entschlossenen Auftritt des I-PACE Concept. Die Sitzposition ist niedriger als in einem konventionellen SUV; die freitragende Mittelkonsole und die schlanken perforierten Sitze verstärken den großzügigen Raumeindruck zusätzlich.

Das übersichtlich gestaltete Cockpit mit durchgehend hellen Farbtönen besticht durch handgefertigte, hochwertige Materialien, die sich harmonisch zusammenfügen. So erzeugen zum Beispiel dunkle und naturbelassene Nussbaumfurniere und deren bündige Einsätze aus Metall nahtlose Strukturkontraste.

Die berührungsempfindlichen Elemente und Oberflächen sind so geschmackvoll wie intuitiv gestaltet. Ein perfektes Beispiel dafür ist das neue “Flightdeck”-Konzept im Cockpit: mit drei Bildschirmen – zwei Touchscreens in der Mittelkonsole und einem virtuellen Kombiinstrument hinter dem Lenkrad. Dass das I-PACE Concept digitale Technologie und Benutzerfreundlichkeit auf ein neues Niveau bringt, zeigen zwei unterhalb der Mittelkonsole angebrachte Metallstreben. In dieses neue Element integriert sind Druckknöpfe, die intuitiv per Daumendruck bedienbar sind und einen traditionellen Getriebewählhebel ersetzen.

Vervollständigt wird das Interieur durch ein über die volle Länge führendes Panorama-Glasdach, das den Innenraum mit natürlichem Licht erfüllt. Bei Tageslicht ist das rautenförmige Keramikmuster genau auf die Oberflächen im Interieur abgestimmt. Dies schafft eine fantastische visuelle Wirkung, die dem I-PACE Concept eine ganz individuelle Note verleiht.



ATTRAKTIVE DETAILS

Im I-PACE Concept führt Jaguar erstmals eine neue Interieurdesignsprache ein; mit dem Fokus auf Elemente, die digitale Handwerkskunst mit mechanischer Präzision verbinden.



01
DREHREGLER MIT INDIVIDUELLEM FINISH

“Diese berührungsempfindlichen Drehregler bieten auch eine angenehme Haptik – wie ein Chronograph.”

02
LASERGEÄTZTES FURNIER

“Ins naturbelassene Holz eingearbeitete GPS-Koordinaten orten das Jaguar Design Studio – die Geburtsstätte des I-PACE Concept.”

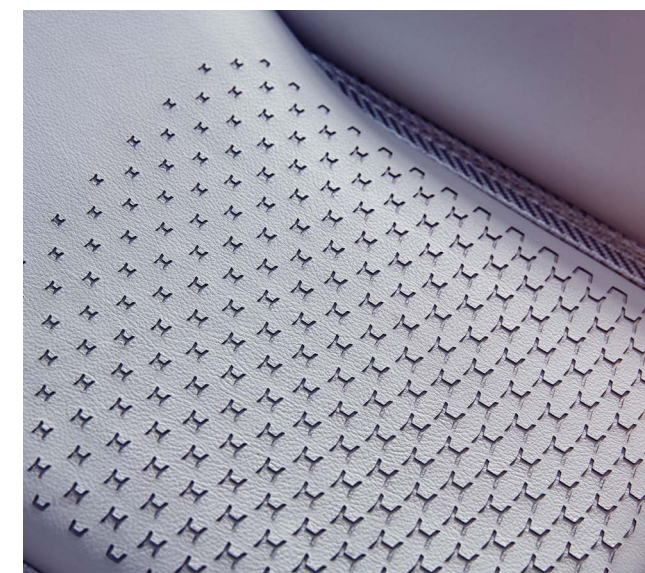


04
LABELS MIT JAGUAR-MUSTER

“Als Ausdruck des von Jaguar auf Überraschung und Freude ausgerichteten Designethos sind diese Details ein Symbol von Wärme und Witz dieser einzigartigen britischen Marke.”

03
CHARAKTERISTISCHES RAUTENMUSTER

“Unser neues, traditionell inspiriertes Monogramm-Muster auf den Sitzen erhielt einen modernen Look. Es ist ein Kunstwerk für sich.”



05
MERIDIAN LAUTSPRECHER

“Zuerst fallen einem die präzisionsgearbeiteten Meridian-Schriftzüge ins Auge, doch dann erkennt man das detaillierte Lautsprechermuster.”

PERFEKT VERPACKT

Durch die konsequente Nutzung der durch die Elektrifizierung entstandenen Vorteile bietet das I-PACE Concept mehr Innenraum, als es je mit einem Verbrennungsmotor möglich gewesen wäre. Das Ergebnis: Maximale Raumeffizienz, weniger Verkehrsfläche und eine hohe Alltagstauglichkeit.

> KOFFERRAUMVOLUMEN

Die kompakte Bauweise der Permanentmagnet-Elektromotoren und die konzentrische Getriebeanordnung sparen Platz gegenüber einer herkömmlichen, versetzten Anordnung. Dies ermöglicht die Kombination eines geräumigen Innenraums mit einem 530 Liter großen Kofferraumvolumen.

> KNIEFREIHEIT IM FOND

Im Fond genießen die Insassen mehr Kniefreiheit als in klassenhöheren Fahrzeugen – und ähnlich viel wie in einer Luxuslimousine.

> MEHR PLATZ

Das Konzept des Elektrofahrzeugs macht den Weg frei für einen außergewöhnlich großen Innenraum und einen längeren Radstand bei zugleich verkürzter Gesamtlänge. Und dies alles verpackt in ein dramatisches Cab-Forward-Design.

> VORDERER KOFFERRAUM

Da unter der Motorhaube kein Verbrennungsmotor sitzt, hat die I-PACE Studie dort ein zweites Gepäckabteil mit einem Zusatzvolumen von 38 Litern.

> MITTELKONSOLE

Da ein Kardantunnel und eine herkömmliche Gangschaltung wegfallen, verfügt die frei tragende Mittelkonsole über eine acht Liter große Ablage und zusätzlichen Platz für ein Smartphone und andere Kleinteile. Zusätzlicher Stauraum findet sich unter den Fondsitzen.

> FLACHER BODEN

Besonderheiten wie die integrierten Kühlkanäle in den Schwellern und der fehlende Kardantunnel sorgen für einen flachen Boden. Zugleich erhöht sich die Bewegungsfreiheit in der zweiten Sitzreihe.

A silver Jaguar I-PACE Concept car is shown driving on a winding asphalt road in a desert landscape at sunset. The car is positioned on the right side of the road, moving towards the viewer. The road curves to the left, and a metal guardrail runs along its edge. The background features rolling hills and mountains under a sky with warm orange and yellow hues from the setting sun. The car has a sleek, aerodynamic design with a prominent front grille and distinctive headlights. A thin blue line runs along the side of the car, and the word "I-PACE" is visible on the front fender.

ELEKTRISCHE LEISTUNG

Mit 400 PS und dem unmittelbar abrufbaren vollen Drehmoment von 700 Nm ist das I-PACE Concept ein echter Jaguar und ein Auto für den passionierten Fahrer.



Während der Entwicklung des ersten von Grund auf als Elektrofahrzeug konzipierten Jaguar-Modells ließ sich das Techniker-Team von einem einfachen, aber bindenden Mantra leiten: Das I-PACE Concept musste ein Auto für passionierte Fahrer werden.

Gemäß dieser Vorgabe verfügt die Studie über zwei extrem kompakte, von Jaguar Land Rover selbst entworfene Elektromotoren. Die in Vorder- und Hinterachse integrierten Aggregate liefern eine kombinierte Leistung von 400 PS und eine Durchzugskraft von 700 Nm – der gleiche Drehmomentbestwert wie im Jaguar

F-TYPE SVR. Gemeinsam ermöglichen sie einen Allradantrieb und verbessern somit die Dynamik und Zugkraft auf allen Oberflächen und bei jedem Wetter.

“Elektromotoren sprechen sofort an, ohne jegliche Verzögerung, ohne Schalten und ohne Unterbrechung,” betont Ian Hoban, Vehicle Line Director von Jaguar Land Rover. “Ihr im Vergleich zu Verbrennungsmotoren überlegener Drehmomentverlauf sorgt für ein völlig neues Fahrerlebnis.

Mit 700 Nm und den Traktionsvorteilen eines Allradantriebs beschleunigt das I-PACE Concept

“Elektromotoren sprechen sofort an, ohne jegliche Verzögerung, ohn Schalten und ohne Unterbrechung.”

IAN HOBAN
VEHICLE LINE DIRECTOR,
JAGUAR LAND ROVER



“Das I-PACE Concept beschleunigt in rund vier Sekunden von 0 auf 100 km/h”

IAN HOBAN
VEHICLE LINE DIRECTOR,
JAGUAR LAND ROVER

von 0-100 km/h in rund vier Sekunden.”

Die sportwagenmäßigen Fahrleistungen werden beim I-PACE Concept in ein dynamisches Handling umgesetzt. Dafür bürgt das bereits im XE, XF und F-PACE eingesetzte Fahrwerk mit doppelten Querlenkern vorn und einer aufwändig konstruierten Integral-Link-Hinterachse.

So temperamentvoll der Vortrieb, so verlässlich die Verzögerung: Ein elektrischer Bremskraftverstärker ersetzt ein konventionelles Servo-Aggregat mit Unterdruck-Unterstützung. Vorteile: maximale Flexibilität in der Bremssteuerung und ein sicheres, weil klar definiertes Pedalgefühl.

Die Elektromotoren und Lithium-Ionen-Batterien der I-PACE Studie sind auf maximale Leistung und Reichweite ausgelegt. Im NEFZ-Zyklus hat der elektrische Performance-Crossover einen Aktionsradius von über 500 Kilometern. An einem

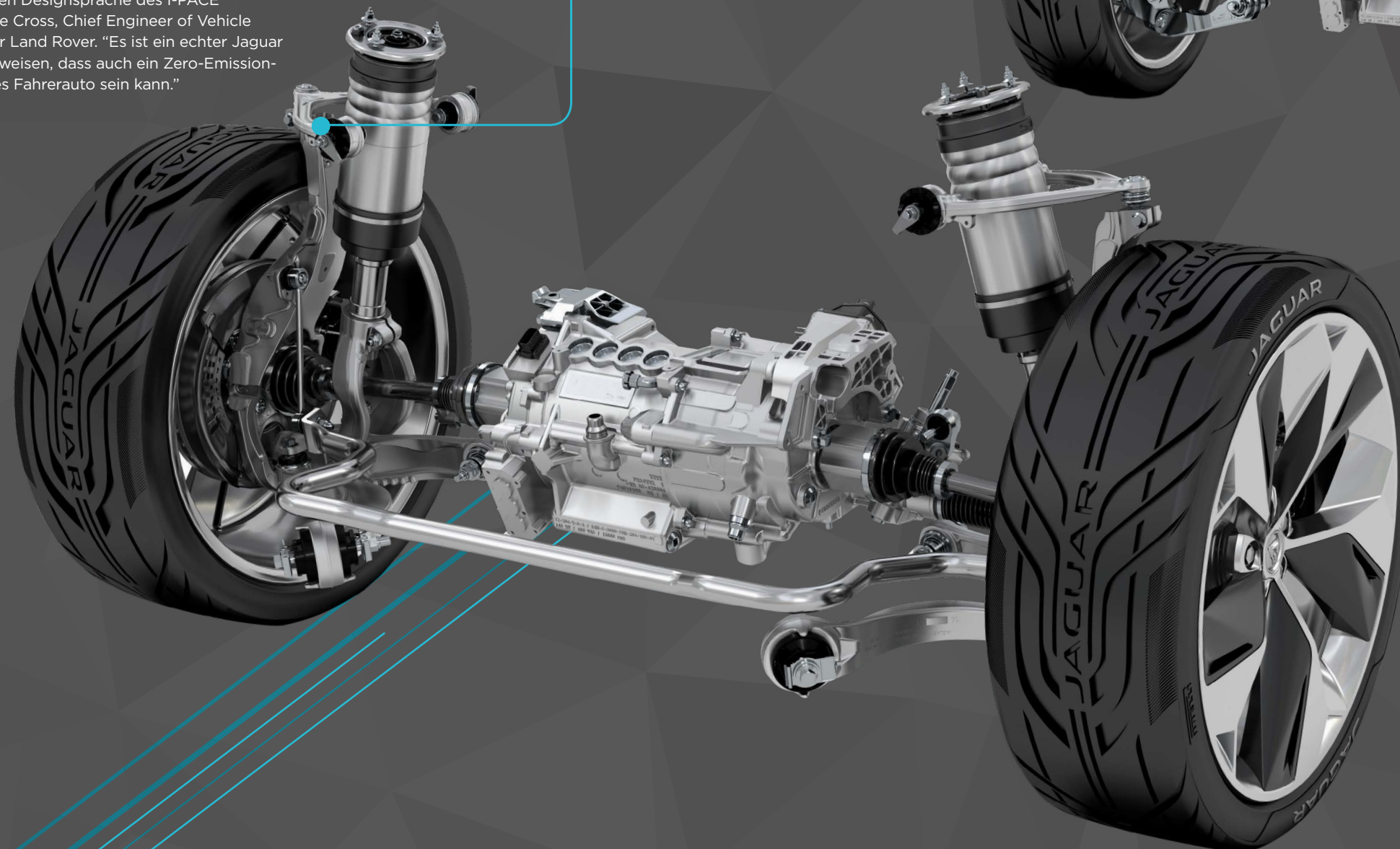
50 kW Gleichstrom-Anschluss lässt sich die Batterie in knapp über zwei Stunden aufladen. In etwas über zwei Stunden ist sie wieder zu 100 Prozent gefüllt. Dank seiner Reichweite steht außer Zweifel, dass der I-PACE Concept ein voll alltagstaugliches Elektrofahrzeug darstellt. Mehr noch: Mit seiner hohen Effizienz kann er auch mit den besten Wettbewerbern mit Verbrennungsmotor konkurrieren.

ENG VERZAHNT MIT DER STRASSE

Beim ausgefeilten Fahrwerk hat Jaguar die gesamte Erfahrung der F-TYPE und F-PACE Entwicklung einfließen lassen. Als Folge setzt sich das I-PACE Concept von allen anderen Elektrofahrzeugen ab.

Mit der bewährten Doppelquerlenkeraufhängung vorn und der Integral-Link-Aufhängung hinten setzt das I-PACE Concept in punkto Fahrverhalten, Handling und Kultiviertheit neue Maßstäbe.

“Das Fahrerlebnis hinter dem Lenkrad korrespondiert mit der dynamischen Designsprache des I-PACE Concept”, sagt Mike Cross, Chief Engineer of Vehicle Integrity bei Jaguar Land Rover. “Es ist ein echter Jaguar und wir werden beweisen, dass auch ein Zero-Emission-Fahrzeug ein echtes Fahrerauto sein kann.”



> DOPPELQUERLENKER

Die hohe Wölbungssteifigkeit, möglich gemacht durch die aus Aluminium gefertigten doppelten Querlenker, ist für Agilität und Reaktionsfähigkeit ausschlaggebend. Die Reifenkontaktflächen bauen sehr schnell Seitenkräfte auf, die Lenkung spricht spontan an und setzt jede Eingabe des Fahrers präzise um. Aufgrund der überlegenen Roll- und Sturzveränderungscharakteristiken der Doppelquerlenkerachse wird die Aufstandsfläche der Reifen über den gesamten Federweg der Vorderräder und unter allen Bedingungen aufrechterhalten.

> INTEGRAL LINK

Diese platzsparende und ebenfalls aus Aluminium gefertigte Konstruktion spart wertvollen Bauraum und sorgt zugleich für eine denkbar günstige Synthese aus souveränem Abrollkomfort und sportlicher Dynamik. Denn die Integral-Link-Achse erlaubt den Fahrwerks-Ingenieuren die unabhängige Feinabstimmung der Längs- und Seitensteifigkeit. Konkret gesprochen können die für die Längskräfte zuständigen Lagerbuchsen weicher ausgeführt werden – so verbessert sich der Abrollkomfort und Stöße von der Fahrbahn werden akustisch perfekt gedämpft. Steifer ausgelegte Buchsen für die Querkräfte hingegen bewirken ein präziseres Handling und ein besonders spontanes Einlenkverhalten.

GEBALLTE ELEKTRO-KRAFT

Die von Jaguar Land Rover selbst entwickelten Akkus und Elektromotoren ermöglichen eine optimale Leistung, Effizienz und Reichweite.

> BATTERIEEINHEIT

Das I-PACE Concept verfügt über einen flüssigkeitsgekühlten 90 kWh Akku mit 36 Modulen, die in einem Strukturgehäuse aus Aluminium integriert sind.

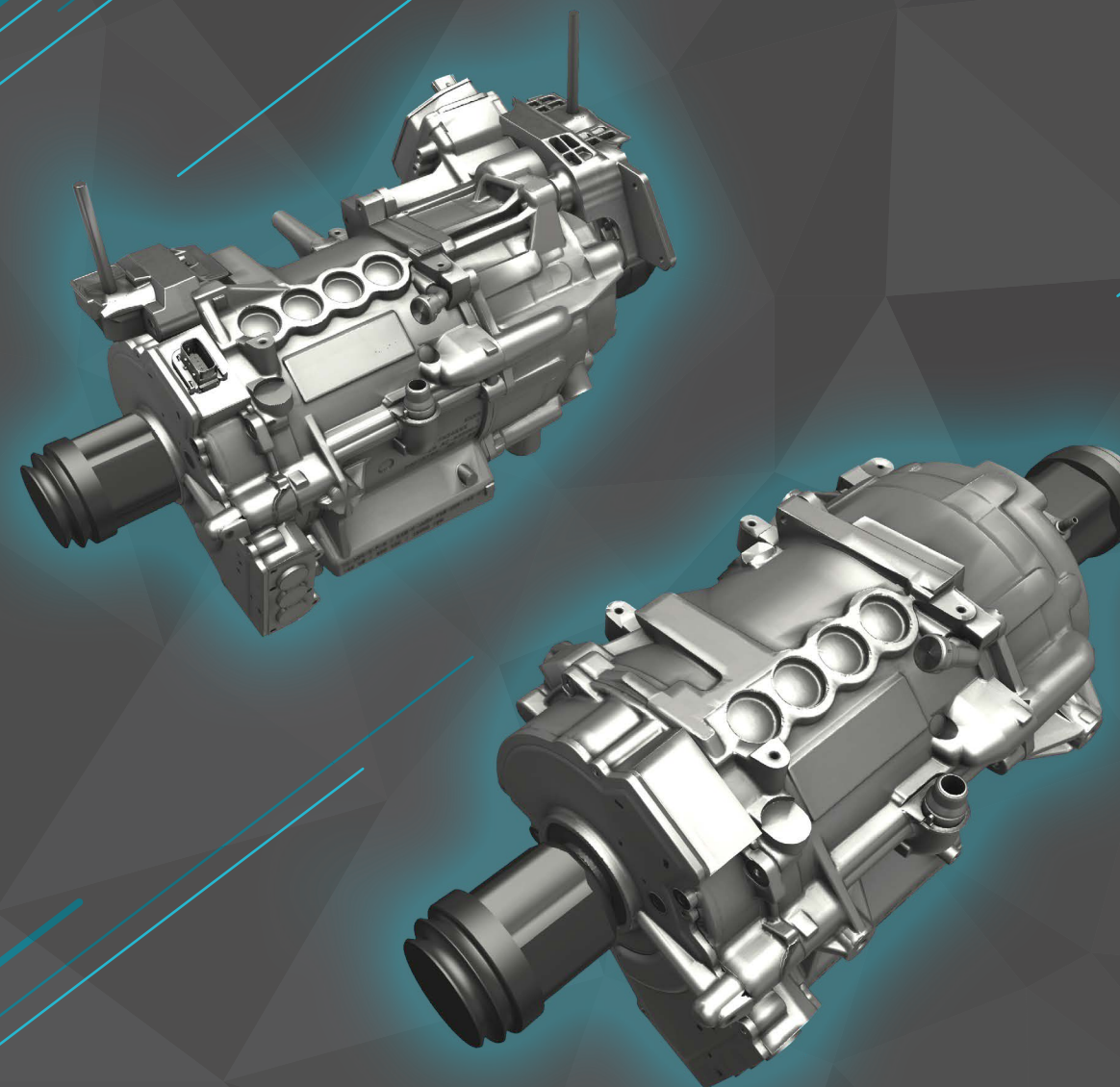
Jedes Modul enthält die neuesten Lithium-Ionen-Pouch-Zellen mit Nickel-Cobalt-Mangan-Chemie. Diese Zellen wurden aufgrund ihrer Kombination aus hoher Energiedichte, hervorragenden Wärmeabfuhereigenschaften und platzsparender Bauweise gewählt. Im Vergleich zu anderen Zelltypen bieten sie außerdem ein beträchtliches Entwicklungspotenzial. Der zweistufige

Kühlkreislauf sorgt dafür, dass die Batterie für maximale Effizienz und Lebensdauer immer ihre optimale Betriebstemperatur beibehält.

Eine Wärmepumpe ist integraler Bestandteil dieses Systems: Sie leitet die Abwärme des Akkus von außen nach innen und trägt so zum Aufwärmen der Fahrgastzelle bei. Die Wärmepumpe kann auch einen Anstieg der Reichweite um weitere 50 Kilometer bewirken – selbst bei eisigen Wintertemperaturen, wenn ein wohlig warmer Innenraum am dringlichsten erscheint.

“Die Elektromotoren sind hohle Permanent-Magnet-Maschinen, die gemeinsam mit dem konzentrischen Getriebe die beste Energiedichte und Effizienz bei geringstem Gewicht bieten: sie verleihen dem I-PACE Concept die Performance eines Sportwagens.”

Dr Wolfgang Ziebart
DIREKTOR TECHNISCHE
ENTWICKLUNG, JAGUAR
LAND ROVER



> ELEKTROMOTOREN

Die I-PACE Studie wird von zwei elektrischen Permanent-Magnet-Synchronmotoren angetrieben, die in die Vorder- und Hinterachsen integriert sind. Jeder Motor leistet 200 PS mit einem Drehmoment von 350 Nm und leitet seine Kraft auf ein konzentrisches Eingang-Getriebe

Die Antriebswellen führen mitten durch den Motor – die denkbar raumsparendste Lösung. Aber auch sonst bauen die Aggregate extrem kompakt – mit nur 500 mm Länge und einem Außendurchmesser von gerade mal 234 Millimeter. Dieses clevere Konzept wirkt sich unmittelbar auf das mit 530 Liter eindrucksvoll große Kofferraumvolumen des I-PACE Concept aus.

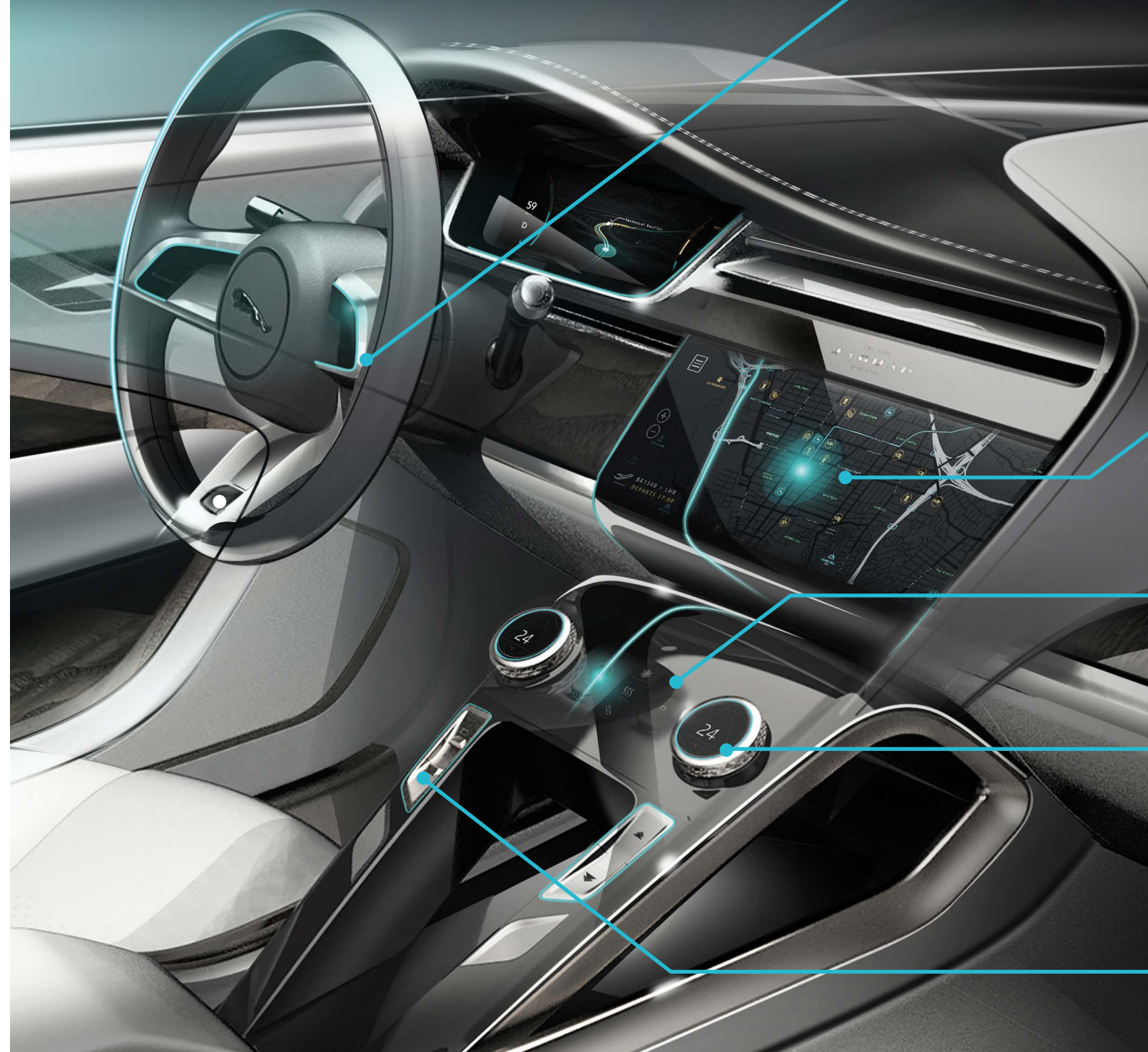
Die Motoren sind zudem leicht und äußerst effizient – ideal für ein High Performance-Elektroauto. Das vom ersten Meter an sofort abrufbare volle Drehmoment und die Kombination mit der Zugkraft des Allradantriebs bescheren dem I-PACE Concept eine Beschleunigung von 0-100 km/h in rund vier Sekunden.

Sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt, wird rekuperiert. Sprich, durch die dann als Generator arbeitenden E-Motoren Energie in die Batterie zurückgespeist. Bei Wahl der stärksten Regenerationstufe ist es per Druck auf eine Taste in der Mittelkonsole möglich, den Elektro-Jaguar im Stop-and-Go-Verkehr sogar ohne Druck auf das Bremspedal zu fahren – das so genannte One-Pedal-Feel.



DIGITALES INFOTAINMENT

Die I-PACE Studie setzt im Innenraum auf neue intuitive Bedienelemente. Nach Vorbild eines Flugzeugcockpits gehen mehrere digitale Anzeigen nahtlos in einander über und bewirken so ein ganzheitliches Bedienerlebnis.



BERÜHRUNGSEMPFINDLICHE TASTEN

Diese Bedienelemente bleiben so lange unsichtbar, bis sie berührt werden und aufleuchten. Um diesen taktilen Bedienkomfort zu erhöhen, geben sie eine feinnervige Rückmeldung per "Micro Click"-Haptik.

HAUPT-TOUCHSCREEN

Der 12 Zoll große Hauptbildschirm ist extrem hochauflösend. Die elegante digitale Schnittfläche wurde so für die textliche und grafische Gestaltung optimiert, dass eine intuitive Nutzung ("wie zu Hause") ermöglicht wird.

UNTERER TOUCHSCREEN

Dieser 5,5 Zoll große Touchscreen liegt in optimaler Reichweite zur Hand des Fahrers/Beifahrers. Während die Hauptinformationen auf dem großen Display verbleiben, werden über diese Schnittstelle Infotainment-, Heizungs- und Klimaeinstellungen vorgenommen.

DIGITALE DREHKNÖPFE

Beispiel für eine Mischung aus digitalen und analogen Anzeigen. Drehregler aus präzisionsgefrästem Aluminium fassen runde HD-Displays ein. Unterschiedliche haptische Elemente helfen dem Bediener, zwischen den Modi zu unterscheiden.

GETRIEBESTEUERUNG

Ergonomisch auf den beiden Metallstreben platzierte Drucktasten ersetzen den traditionellen Schalthebel. So schufen die Designer eine völlig neue Aufteilung der Mittelkonsole, mit Fokus auf Sportlichkeit, Geräumigkeit und Nutzerfreundlichkeit.

MIT DABEI SEIN

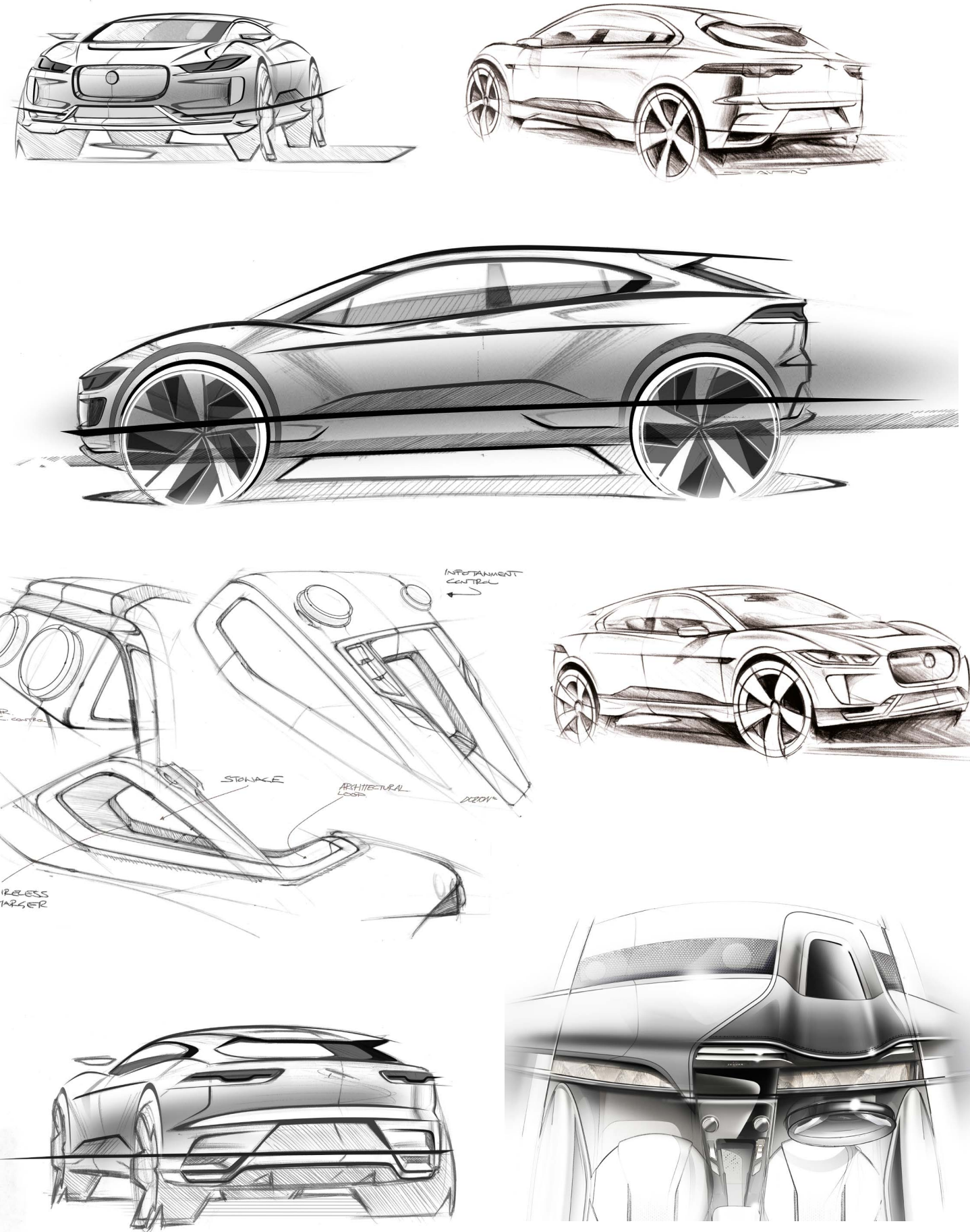
Bekunden Sie als Erste/r Ihr Interesse am I-PACE.
JAGUAR.DE

ICH MÖCHTE EINEN I-PACE ➤

Die Abbildungen zeigen das Konzeptfahrzeug des I-PACE. Das serienmäßige Modell kann in Bezug auf das endgültige Styling, das finale Finish und die Platzierung der Steuerungselemente abweichen.

Alle Leistungsdaten in punkto Beschleunigung, elektrische Energie, Geschwindigkeit, Reichweite und Aufladezeiten sind Schätzwerte des Herstellers anhand der bei Veröffentlichung bestmöglich verfügbaren Informationen. Die Serienfahrzeuge werden vor ihrer Freigabe getestet und zertifiziert, so dass vor den ersten Kundenbestellungen die offiziellen Daten verfügbar sein werden.

Für weitere Medieninformationen besuchen Sie:
DE.MEDIA.JAGUAR.COM





JAGUAR.DE

DE.MEDIA.JAGUAR.COM