

# Jaguar I-Pace - Elektryzująca sylwetka

Autor: Wojciech Sierpowski  
Zmieniony 16.07.2018.

Kilka lat temu Jaguar podjął się trudnego zadania; stworzenia auta elektrycznego, które zapewniłoby przewagę nad konkurencją i mimo nowego dla brytyjskiej marki rodzaju napędu zasługiwało na miano prawdziwego zadziornego Jaguara. Samochód ten poznaliśmy jeżdżąc zarówno na torze Jastrzębko koło Radomia jak i po okalających go drogach. Jak zwykle najpierw przyjrzelśmy się sylwetce. Łatwo było dojść do wniosku, że Jaguar I-Pace zaprzecza ostatnio rozprzestrzeniającej się opinii, iż przy najnowszych wytycznych, zaleceniach i tendencjach nie da się wyrzeźbić auta o pięknej linii.

Otóż jak widać da się i to bez maskowania niedoskonałości detalami o agresywnym, rażącym w oczy wyglądzie. Pod tym względem Jaguar zbliżył się do ideału, którego jedyną wadą wydaje się tylny spoiler jakby wyglądający jakby został powyginany z cienkiego materiału, a najprawdopodobniej lepiej by się prezentował gdyby podkreślono jego grubość. Linia błotników, albo jak kto woli - linia pasa, ma rewelacyjny kształt, świetnie współgrający z kabiną w stylu cab forward. Ta ostatnia tendencja zdecydowanie lepiej pasuje do „elektryka” niż przesuwanie przednich słupków do tyłu w celu wydłużenia maski (kosztem długości wnętrza). Zresztą po co ją wydłużać, gdy auto o elektrycznym napędzie niewiele wozí pod maską. W I-Pace wygospodarowano pod nią dodatkowy luk bagażowy 27 litrów i ... tunel umożliwiający przepływ powietrza z górnej części grilla. Tuż za jego wylotem ulokowano airbag w razie kolizji chroniący zarówno potrąconego przechodnia, jak i osoby siedzące w aucie.

Jeśli chodzi o jazdę, pierwszy sprint (4,8 s do setki) robi niesamowite wrażenie. Później jest jeszcze fajniej, bowiem przyspieszenie nie przemija aż do osiągnięcia dużej prędkości (max 200 km/h). Jednak najbardziej zaskakuje prędkość uzyskiwana na łukach. „Elektryki” mają wyraźną przewagę nad wozami z silnikiem spalinowym, nawet z dowolną hybrydą, wszak znaczna część masy ułożona jest nisko w podłodze i blisko środka pojazdu (rozkład masy 50:50). W połączeniu z dobrze zaprojektowanym układem jezdny i odpowiednio dobranymi oponami, uzyskujemy efekt charakterystyczny dla jazdy gokartem, w którym ograniczeniem prędkości pokonywania zakrętów staje się nasza odwaga.

Ciężkie akumulatory (litowo-jonowe 90 kWh, całe auto waży aż 2200 kg) znajdujące się między osiami kół (rozstaw osi blisko 3m) sprzyjają też płynności w pokonywaniu nierówności nawierzchni, a pneumatyka zastosowana w egzemplarzu testowym (opcja) umożliwi zmniejszenie prześwitu podczas szybkiej jazdy i zwiększenie go na wypadek konieczności pokonania jakiejś przeszkody. W efekcie mimo sportowego zawieszenia auto płynie. Nie straszne mu też śliskie podłoże, bowiem dwa silniki rozmieszczone przy obu osiach tworzą układ 4WD i to mocny, łącznie generujący 400 KM (moment obrotowy 696 Nm). Nawet największemu wysiłkowi nie towarzyszy efekt akustyczny znany z samochodów benzynowych o wysokich osiągnięciach. Krótko mówiąc, jest nieprzyzwoicie cicho i do tego komfortowo – przynajmniej na przednich siedzeniach. Z tyłu, tak jak w większości dzisiejszych aut – z powodu wysoko poprowadzonej dolnej linii okien - jest nieco klaustrofobicznie, co też rzutuje na osłabienie widoczności z miejsca kierowcy. Sama deska rozdzielcza nie wzbudza zastrzeżeń, ale jej czytelność i obsługiwane urządzenia wymaga rozeznania i przyzwyczajenia – na co czasu w trakcie krótkiego testu nie ma, podobnie jak i sprawdzenia jaki rzeczywiście uzyskamy zasięg. Producent podaje 480 km, więc nawet jeśli w praktyce będzie on wynosił 400 km, to spokojnie da się podróżować takim autem. Zwłaszcza, że korzystając z szybkiej ładowarki akumulatory możemy naładować (0-80%) w zaledwie 40 minut, albo też inaczej patrząc – 100 km zasięgu uzyskać w czasie 15 minut. Oczywiście możemy też używać zwykłej ładowarki w garażu (7 kW) ale proces ten trwa do 10 godzin. Przeogromny bagażnik mieści 656-1453 litry, ale dzieje się to po części kosztem koła zapasowego. Zamiast niego otrzymujemy jedynie zestaw naprawczy. Koła w zależności od wersji mają 18,20,22 cale.

Biorąc pod uwagę fakt, iż I-Pace powstawał kilka lat temu, a więc w okresie w którym inne pojazdy

elektryczne dysponowały zasięgiem rzędu 200-250 km, to ten Jaguar rzeczywiście jest sporym osiągnięciem technicznym. Szkoda tylko, że kosztuje 354.900 zł, bo na naszym rynku taka cena jest zaporowa. Tak czy inaczej, pierwszy seryjny elektryczny Jaguar sprawia, że wiele aut sportowych klasy premium, benzyniaków i hybryd, automatycznie staje się pojazdami poprzedniej generacji.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć