



Joep de Heer
8 september 2018

Kleine kat

Met de F-Pace sloeg Jaguar in 2015 het pad der SUV's in. Geen vreemde keuze, gezien de huidige marktvraag. Expertise op het gebied is er genoeg dankzij broedermerk Land Rover. Dat de F-Pace Jaguar geen windeieren zou gaan leggen, was van te voren bekend. Echter dat het model zo goed zou gaan verkopen, had het merk nooit durven hopen. Jaguar's grootste SUV is het snelst verkopende model van het merk ooit geleverd en werd in het jaar 2017 World Car of the Year.

Ook in Nederland is het model grandioos populair en zijn er tot dusver bijna duizend geleverd. Niemand kijkt er daarom van op dat Jaguar met nog een SUV op de proppen komt. De E-Pace moet het op gaan nemen tegen auto's als de Audi Q3 en de BMW X2. Of deze kat de strijd kan winnen tegen het Duitse geweld zoeken we uit in een uitgebreide test.



Hoge hatchback

Sportiviteit; dat is waar de ontwerpers van Jaguar op gemikt hebben met het ontwerpen van deze auto. Met de twee dikke uitlaatpijpen die als boze ogen de wereld inkijken, de lang doorlopende daklijn, rode remklauwen en de grote luchthappers aan de voorzijde wil Jaguar duidelijk een statement maken. Het statement dat een hoge auto en sportiviteit prima kunnen samengaan. Gelijktijdig moet je er een beetje van houden; het kleinere segment SUV's. Benader je de E-Pace met in je achterhoofd de grote broer F-Pace, dan kan de kleine telg wat gedrongen overkomen. De neus is korter en de achterzijde redelijk afgevlakt. Het geheel is duidelijk ingekort. We zouden kunnen zeggen dat we staan naast een hatchback op hoge poten. Het R-Dynamic pakket wat de auto bezit, staat hem heel erg goed. Daarbij gaan er ook welgemeende complimenten naar de 'Borasco Grey' exterieurlak; echt een eye catcher!



Vandaag is rood

Binnenin is het eigenlijk exact hetzelfde verhaal als aan de buitenzijde. De rode kleur van het leer spat er vanaf en het is bijna alsof je in een F-Type bent gestapt. Hoewel smaak een strikt persoonlijke kwestie is, vinden wij dit erg geslaagd. Toegegeven; we moesten er even aan wennen, maar na een paar dagen zouden we niets anders meer willen. Dat de binnenzijde daadwerkelijk gebaseerd is op de F-Type zien we terug aan de handgreep voor de bijrijder in het middenconsole, die op exact dezelfde plek is gemonteerd. Het interieur oogt strak. De knoppen zijn gemakkelijk te vinden en de functies wijzen zich vanzelf. Het kleine pookje ligt heerlijk in de hand en is gemakkelijk bedienbaar. Minder geslaagd vinden we de positionering van het infotainmentsysteem; geplaatst in een zodanige hoek dat de zon er precies in reflecteert. Hierdoor heb je bij zonnig weer slecht zicht op het scherm. Het zou beter zijn geweest wanneer het scherm meer richting de bestuurder zou zijn gedraaid.

Bij Jaguar hebben de analoge klokken achter het stuur plaats moeten maken voor een scherm. Dit scherm is aan te passen naar eigen wens en het is ook mogelijk om de

Jaguar E-Pace 2.0 P300 HSE R‑Dynamic

navigatie volledig op het scherm achter het stuur te krijgen. Tevens is er ook nog een helder head-up display dat je alle nodige informatie kan bieden indien je er echt niet meer uitkomt.

De stoelen zijn gemaakt van fraai leder en verstelbaar in iedere mogelijke positie. Voorin zitten bestuurder en bijrijder als een koning. Achterin is de ruimte wat beperkter maar voor een persoon van 1,90 meter nog wel goed uit te houden. Zowel de bestuurder als de passagiers beschikken over alle middelen om een comfortabele rit te hebben. Zo heeft ieder zijn eigen climate-control en zijn de zetels voorzien van zowel stoelverwarming- als verkoeling. Opvallend zijn ook het grote aantal USB-aansluitingen. Zowel voor- als achterin kan iedereen zijn mobiele apparatuur opladen.



Grommen

We starten de auto en horen de 300 paarden in het vooronder wakker worden. Na het starten blijft de auto ongeveer 20 seconden iets hoger in zijn toeren stationair draaien.

Jaguar E-Pace 2.0 P300 HSE R‑Dynamic

Dit geeft een heerlijk gebrom, dat doet vermoeden dat deze auto de nodige potentie in zich heeft om snel van A naar B te komen. Tussen de voorstoelen vinden we geen omhoogschuivende draaischakelpook, maar een kleine pook die gekoppeld is aan een 9-traps ZF-automaat. De driehonderd pk zorgt voor heerlijke rijprestaties en in 6,4 seconden wordt de spurt tot 100 km/u bereikt. Ondanks het hoge gewicht van 1.894 kilogram voelt de auto zeer sportief en komen we niets tekort. De besturing voelt zeer direct en op ieder moment krijg je de ervaring volledig 'in control' te zijn.

De Duitse modellen als de X2 en Q3 bieden natuurlijk ook de nodige sportiviteit. De Jaguar E-Pace spant echter absoluut de kroon. De hele auto is gemaakt om sportief te zijn en in bijna geen enkele SUV van dit formaat is nog een vermogen van 300 pk te vinden. Daarnaast is de achteras van de top-uitvoeringen van de E-Pace uitgerust met een systeem dat apart van elkaar de wielen kan aandrijven. Zo kan in een bocht meer vermogen worden gegeven aan het binnenste wiel zodat de auto van zichzelf al de gewenste kant op 'stuurt'. Jaguar heeft er alles aan gedaan om de maximale fun met deze auto mee te geven.



Uitdagende markt

De markt voor sportieve SUV's heeft zich in de afgelopen jaren snel ontwikkeld. Vooral de Duitse concurrentie heeft niet stilgezeten. Er moet van goede huize worden gekomen om een bres te slaan in dit ijzersterke geweld van onze Oosterburen. De Jaguar dient niet alleen te overtuigen met goede rijeigenschappen of een geslaagd design maar ook de prijs is van belang. Instappen bij de E-Pace doe je voor een bedrag van 48.800 euro. Je rijdt voor dit bedrag de D150 2.0 die al als instapper redelijk compleet is aangekleed.

Recentelijk heeft Jaguar de benamingen voor hun auto's aangepast. Achterop de testauto prijkt een plaatje met P300. De P staat voor Petrol en de D uiteraard voor Diesel. In het gamma van de E-Pace vinden we drie dieselmotoren en twee benzinemotoren. Alle motoren beschikken over vier cilinders en een motorinhoud van twee liter. De benzinemotoren zijn in alle gevallen gekoppeld aan de automatische transmissie van ZF. Bij de dieselvarianten kan ook gekozen worden voor een handbak. De testauto waar wij mee op stap zijn, is de meest aangeklede variant. Met een

Jaguar E-Pace 2.0 P300 HSE R-Dynamic

beginprijs van 88.160 euro rij je de HSE uitvoering, die alle vier de wielen aandrijft; enkel de D150 is verkrijgbaar als voorwielaangedreven model.

Echter, voor het genoemde bedrag zijn we nog niet klaar. Met een R-Dynamic pakket, exterieurkleur 'Borasco Grey' en het 'Mars Red' geperforeerde Windsor leder zitten we rond een bedrag van meer dan een ton. Even slikken dus. Voor dit geld heb je het meest aangeklede model met alle opties aan boord. Het blijft heel veel geld voor deze auto, maar er is geen enkele directe concurrent die zo veel vermogen en sportiviteit biedt als deze E-Pace.



Het geld waard?

Vrijwel iedere fabrikant roept dat de SUV die zij bouwt, sportief is. Vergelijk je deze modellen met de E-Pace, dan kan alleen de Jaguar worden aangemerkt als een echte sportieveling. Daarmee doe je natuurlijk wel concessies op het comfortabele karakter dat SUV vaak hebben. De E-Pace heeft een stugge vering, een hoog verbruik en kost de nodige centen. De E-Pace is daarom niet voor iedereen weggelegd en geen dertien in

Jaguar E-Pace 2.0 P300 HSE R‑Dynamic

een dozijn model. De keuze voor de E-Pace maak je bewust; je wilt een hogere auto met de look en feel van een sportieveling. Of de Nederlandse markt op zoek is naar dit soort auto's valt nog te bezien. Jaguar presenteert zich met de E-Pace als een merk waar de focus in ieder geval duidelijk is: sportief rijplezier!

Plus

- + Zeer sportief
- + Heerlijk weggedrag
- + Onderscheidend

Min

- Duur
- Dorstig