

La Jaguar I-PACE Concept ha conquistato il ruolo di protagonista del gruppo britannico al **Salone di Los Angeles**, a fianco naturalmente della nuova [Land Rover Discovery](#), che ha già mostrato molte delle innovative tecnologie sviluppate.



Ma la I-PACE sembra avere un ruolo davvero determinante nei piani strategici del **futuro dei veicoli elettrificati** di JLR (BEV, PHEV e MHEV). Tanto che Ralph Speth, il CEO Jaguar Land Rover, conferma che entro il 2020 il Gruppo offrirà l'opzione elettrica sulla metà dei propri veicoli nuovi. Una specie di rivoluzione ambientalista.

La Jaguar I-PACE concept è un crossover a cinque posti dal design tarato sulla sportività con lineamenti da coupé, per trasmettere il senso delle prestazioni sportive di cui è capace. **Un po' supercar, un po' sport-utility.** E non si tratta di un esercizio hi-tech fine a se stesso, anzi. La presentazione della versione di serie è programmata per la fine del 2017 e la si vuole su strada per il 2018.

Insomma, la Jaguar I-PACE vuole rappresentare un altro momento saliente per la creatività tecnica del brand. Con le prestazioni in primo piano. Un'auto elettrica che vuol far divertire

chi ama guidare.

Per farlo utilizza **due motori elettrici**, all'assale anteriore e a quello posteriore. Insieme sviluppano l'equivalente di circa **395 cavalli** (400ps), e con **700 Nm** di forza di coppia istantanea. In sostanza, un sistema a **trazione integrale** all-wheel drive elettrico ed elettronico, per tutte le superfici e per ogni clima. Un sistema che vuole offrire risposta immediata nel distribuire la coppia motrice e nel capire gli *input* di guida e condizioni stradali.

Le tecnologie All Surface Progress Control (ASPC) e Adaptive Surface Response (AdSR) aiutano a tradurre in motricità potenza e coppia generate. Per quanto annunciato, per accelerare da 0 a 100 km/h dovrebbero potenzialmente essere sufficienti circa quattro secondi.

I pack batterie da 90 kWh trovano posizione nel pianale tra gli assali. Centro di gravità basso ma buona luce da terra, anche per i compatti motori elettrici sincroni. Hanno un diametro di soli 234 mm e la lunghezza è di 500 mm. Autonomia prevista: oltre 350 km nel ciclo EPA.

Come con la F-Pace ha raggiunto i massimi livelli della categoria in quanto a telaistica, guidabilità e maneggevolezza, con la I-PACE Jaguar si è proposta di ottenere gli stessi risultati nel campo delle auto elettriche. Qualcosa che riuscisse ad andare oltre gli standard, per competere con le migliori Audi elettrificate, BMW i, o con la promettente [Tesla Model 3](#). E' stato fatto con le evoluzioni dedicate al pianale, al gruppo propulsione, alla trasmissione, e naturalmente mediante la scelta di sofisticati schemi di sospensioni. Lo schema delle sospensioni anteriori è in pratica lo stesso con configurazione leggera a doppio braccio oscillante in alluminio utilizzato per la [F-Type](#) e la [F-PACE](#), semplicemente perché secondo Jaguar non c'è di meglio. Per la reattività e per l'adattabilità con gli avanzati sistemi attivi a controllo elettronico.

"Vogliamo portare sul mercato un veicolo a zero emissioni che dimostri le qualità di una Jaguar, sviluppato per chi ama guidare" - dice Mike Cross, capo ingegnere di Jaguar Land Rover.

Design tecno dicevamo, con i passaruota posteriori muscolosi a esaltare il senso delle prestazioni e della sportività. Il coefficiente di penetrazione aerodinamica di 0,29, la cabina avanzata ispirata alla supercar C-X75, le dimensioni da SUV di classe media (4,680 mm x 1,890 mm) con il passo lungo 2.990 a rendere particolarmente ben fruibili gli spazi interni ma anche ad accorciare lo sbalzo per favorire la percezione delle traiettorie sono altri

particolari che plasmano la personalità della I-PACE. Sul concept si accentua un po' la scenografia con l'adozione di arrembanti cerchi da 23 pollici Nighthawk con pneumatici 265/35/R23.

Naturale che a bordo si trovino accurately altrettanto distintive, per modernità stilistica, qualità dei materiali e lavorazioni laser. Per i rivestimenti, per esempio, l'italiana **Alcantara** si è gettata a capofitto nella personalizzazione del progetto. Tecnologicamente c'è il meglio che JLR offra nella gamma, con evoluzioni dedicate. Protagonista primario è il **touchscreen 12"** che si estende sulla superficie della consolle. Un altro **display HD configurabile** come pannello strumenti e un head-up display visualizzano le informazioni principali, mentre un touchscreen 5,5" tra i comandi a reostato in alluminio serve i passeggeri. E naturalmente, il potere della connettività spadroneggia, con processore quad-core a servire un super veloce Ethernet network, un hotspot Wi-Fi per garantire a tutti costante connessione e legame con le app iOS e Android.

Questo, è bene ricordarlo, in un veicolo elettrico concepito per sfoggiare elevate prestazioni e trazione su ogni superficie. Molto bello anche il tetto panoramico che si estende fino alla parte posteriore.

Jaguar Land Rover ha puntato molto sulla rivoluzione dei software come negli investimenti destinati all'ingegneria elettrica che, in cinque anni, sono triplicati da 99 a 301 milioni di sterline.

Fabrizio Romano



I-PACE : l'elettrica sportiva Jaguar presto su strada

