

E-PACE: EL SUV COMPACTE DE JAGUAR

En aquest espai de novetat us presentem el nou Jaguar E-Pace, la nova versió de tamany compacte de la gamma SUV de Jaguar.

SUV Compacte

Després de l'èxit de l'E-Pace i donada la tendència del mercat cap als SUV's compactes, els de Jaguar volien treure al mercat una opció per ajustar-se en aquesta demanda cada cop més creixent que volen un SUV, però el més contingut possible en tamany.

Si comptem amb l'E-Pace, la versió 100% elèctrica que tot just acaba de desembarcar a Andorra de la mà de Cars Pyrénées, l'E-Pace és el tercer SUV de la família, situant-se per darrere de l'imponent F-Pace i per davant del 100% elèctric.

L'E-Pace està disponible amb una completa gamma d'opcions, segons la potència, la tracció i el tipus de canvi de preferència. En tots els casos però, es tracta del motor Ingenium de 2 litres 4 cilindres, turbo i amb potències que van dels 150CV fins els 300.

Gamma de motors

La gamma de les opcions dièsel està formada per les següents opcions: partim d'un 150CV, manual i disponible tant amb la tracció davantera com integral. D'aquest hi ha també una tercera opció auto-seqüencial i de tracció integral.

Després hi ha un 180CV només auto-seqüencial, però disponible tant amb tracció davantera com total. Completa l'oferta dièsel de l'Ingenium 2.0 un 240CV. És de tracció integral i auto-seqüencial.

En gasolina les opcions són tres: un 200, un 249 i un 300 CV, tots ells disponibles amb tracció integral i amb el canvi auto-seqüencial.

La prova

Tornant a la prova, la unitat que van cedir-nos al Cars Pyrénées va ser el de 180 CV amb tracció integral i canvi auto-seqüencial, que entre tots, tal i com ho veiem nosaltres, és amb el 200CV dels més equilibrats en quant a la relació consum/potència .

És àgil, divertit, potent i molt equilibrat. Diem contingut perquè durant la prova, on vam rodar ràpid i en pujades constantment, vam fer un consum de 6,4 litres, una mica superior a l'indicat per la marca, que xifra el consum entre els 5,8 i els 6 litres.

Les emissions estan en 159 gr de CO2. Sigui com sigui, són xifres més que raonables en un cotxe d'aquesta talla i nivell.

Abans de sortir de Cars Pyrénées direcció a Canillo, vam donar-li el primer cop d'ull a peu parat. De fet, abans d'això, tal com vam veure'l apropar-se, hem de dir que vam identificar aquesta essència tan pròpia de la marca ràpidament. I és que com passa en tots els seus models, el disseny inconfusible dels britànics segueix sent molt personal.

1a impressió

Des del davant, la graella, les volades curtes, el frontal i saga, trets inconfusibles del felí britànic, delaten ràpidament la identitat d'aquest SUV de 4,4 metres. Des del darrere, sobretot pels fars, em va recordar un model molt més esportiu, l'F-Type. De fet és el del darrere, al menys pel meu gust, l'angle més encertat i atractiu de tots.

Ja que hem parlat de la llargada, completarem les cotes. Fa 1,98cm d'ample i 1,65 d'ala.

Interiors

Quan entres i seus t'adones a l'instant dels bons acabats que presenta tota la cabina. Tot està molt ben rematat i completat amb materials de primera molt ben acoblats, conformant una superfície de gran qualitat que dona al conjunt un molt bon aspecte i encara millor tacte.

L'ergonomia dels seients i l'accessibilitat als comandaments la trobes molt ràpidament, fins i tot sent de talla petita. L'abast als comandaments de la consola central és molt còmode i fàcil de trobar. A més, la posició està a cavall entre l'habitual en aquest tipus de cotxes i una berlina tradicional.

Equipament

L'equipament és molt complet. Vam conduir una unitat R-Dynamic S, es a dir, la que presenta un look més complet amb l'equipament bàsic, fet que va sobtar-nos, ja que estava molt equipada.

Entre els diferents sistemes i equipaments que vam poder provar, destacar el nou sistema d'entreteniment «Touch Pro», que s'estrena en aquest model.

El «Touch Pro» inclou una pantalla central tàctil de 10 polzades (de sèrie) en tota la gamma, així com, si el client ho vol, una de 12,3 polzades, totalment configurable, situada en els rellotges del conductor.

També són de sèrie els llums de tipus LED així com la càmera de visió posterior, el sistema de frenada d'emergència i el d'avís per sortida de carril, què per el nostre gust és perfecte, doncs fa vibrar el just i necessari el volant quan trepitges la línia (hi ha marques on la vibració resulta tan forta que és excessiva).

L'equipament està segmentat entre els tres acabats habituals de la marca, S, SE i HSE. Tots tres presents entre dos models: «E-Pace» (el bàsic) i «R-Dynamic»

Basic o R-Dynamic?

L'equipament del model de base ja inclou molts elements interessants, de qualitat i molt útils: llandes de 17 polzades, kit repara burxades, clima bizona, assistent en pendents, arrencada per botó, sistema multimèdia Touch Pro amb pantalla tàctil de 10 polzades, control per veu, Bluetooth, frenada d'emergència, control de creuer amb limitador, monitor d'atenció del conductor, sistema de manteniment de carril, càmera de visió posterior o l'ajuda a l'estacionament entre d'altres.

L'R-Dynamic suma a tot el que acabem d'esmentar, les entrades laterals cromades, la reixeta frontal en negre setinat, paracops esportius R-Dynamic, els fars antiboira davanters, pedals metàl·lics, l'anagrama R-Dynamic a l'interior i unes llandes de 18 polzades.

La completa llista d'equipaments opcionals inclouen, per destacar-ne alguns, -si us els diguéssim tots no acabaríem mai- els amortidors adaptatius, un sistema d'avís de presència de vehicles en l'angle mort, la pantalla addicional per al conductor que us comentàvem abans, els fars Matrix de tipus LED o a les llandes de 21 polzades, que en aquesta mida no són gaire habituals en aquest segment.

Al volant

Dit això, tocava provar-lo. Així doncs, vam dirigir-nos cap a Canillo, punt des del qual travessàriem pel Coll d'Ordino cap a l'altra vall.

El cert és que un cop vam sortir del centre vila, on vàrem fer servir el mode ECO, ja de pujada per la Ctra de l'Obac, no vam poder aguantar-nos i vam seleccionar la posició «Dynamic», la més prestacional de les quatre disponibles: «Confort», «Dynamic», «ECO» i «Rain Ice & Snow».

La reacció del cotxe en prémer l'accelerador en «Dynamic» és forta, ràpida i molt lineal, puja ràpidament (el 180 4x4 automàtic registra el 0 a 100 en 9,1 segons) i ho fa amb un soroll dels escapaments molt suggerent, gràcies a que les marxes s'estiren molt més.

1843 kg

No oblidem que estem parlant d'un SUV, compacte però SUV. Per tant estem davant d'un vehicle amb uns quants quilograms de pes. I és que l'E-Pace pesa 1.843kg, que no és poca cosa.

El cert però, és que no el vam notar gens pesat, mandrós o poc enèrgic. Tot el contrari. El cotxe es mou amb soltesa, i no solament quan el conduïx en «Dynamic», de fet, en realitat és difícil apreciar les diferències entre els diferents modes de conducció.

No vull dir que no es noten, però no són tampoc tan evidents en termes de rendiment o nervi. Les diferències entre els modes, més aviat es noten (exceptuant la posició ECO) a nivell de comportament global: suspensions, volant, la relació de les marxes amb les pujades de voltes abans del canvi entre una i l'altre. En tot cas, quan passes a «Dynamic», tot s'endureix, el soroll del motor canvia i passa a sonar de por, deixant clar que acabes de passar al mode esportiu.

Dinàmic

De la mateixa manera, que ens va sorprendre la duresa de les suspensions en ciutat, quan ja pujàvem cap al Coll d'Ordino la sorpresa va ser gràtament a la inversa. Com en el cas de l'E-Pace, dinàmicament el comportament és molt bo, amb un pas per corba en totes les fases molt segur. Quan accelerem, sigui al sortir o en plena recta, tan se val, l'aplom dóna molta confiança.

Alumini massiu

Per poder garantir una bona rigidesa sense guanya en pes, l'estructura de l'E-Pace s'ha construït a base d'acer complementat amb alts percentatges de materials com l'alumini o el magnesi.

Donat que l'alumini és el dominant i està present en parts com el capó, el sostre i el portó posterior, el pes total s'ha pogut mantenir per sota de les dues tones, que tot i ser una xifra considerable comparativament amb altres SUV's, no resulta feixuga, al menys a partir del 180 que vam poder conduir.

Esportiu

També és gràcies en aquesta combinació de materials que l'E-Pace té aquest comportament dinàmic tan esportiu, aquest aplom, i aquesta rigidesa torsional tan sorprenent en un SUV d'aquestes característiques i preu. I és que ho és fins i tot agafant revolts tancats a velocitat molt alta.

El cas és que si aquest 180 es comporta així de bé, els motors superiors, per exemple el 200 o 240CV, -per no dir el de 300- han de ser realment d'impressió. També és cert que no creiem que el motor de 150CV sigui la millor opció per un país com ara el nostre. Quasi 1.900kg en una orografia com la d'Andorra no s'avindran gens. Però bé, és només una reflexió. Hi ha moltes formes de veure-ho segons el perfil de conducció de cadascú

Acabarem dient-vos que la capacitat del maleter és de 577 litres naturals, més que suficient per allotjar-hi l'equipatge de 5 persones.

Adreceu-vos a Cars Pyrénées, concessionari oficial de la marca per Andorra. Els trobareu a les instal·lacions de Prat de la Tresa s/n. Tel 880 780