



ABOVE & BEYOND

PRESSEINFORMATION

PHEV und MHEV – Viel Neues unter der Motorhaube des SUV-Bestsellers

Der Range Rover Evoque: Luxuriös und elektrisierend

- **Luxus im Kompaktformat:** Das neue Spitzenmodell Range Rover Evoque Autobiography glänzt mit luxuriöser Anmutung im besten Range Rover Stil, mit einem verfeinerten Design und einem hochwertigen Interieur voller Technologie
- **Erweiterte Auswahl:** Das Motorenangebot im Evoque erhält Zuwachs durch neue Triebwerke mit Mild-Hybrid Technologie – ein neuer 1.5 Liter Ingenium Dreizylinder-Benziner und zwei ebenso neue Ingenium Dieselaggregate
- **Plug-in Hybrid:** Seit Kurzem bietet Land Rover den Evoque P300e Plug-in Hybrid an – moderne Antriebstechnologie, die eine rein elektrische Reichweite von 66 Kilometern erlaubt, bei CO₂-Emissionen ab 43 g/km

Kronberg, 26. August 2020 – Der Range Rover Evoque im Modelljahr 2021: luxuriös und elektrisierend. Mit dem kürzlich vorgestellten Plug-in Hybridantrieb und einer breiten Auswahl an Mild-Hybrid Lösungen erfüllt er auch beim Antrieb alle Kundenwünsche. In der jüngsten Modellgeneration machen drei neue Motoren die Auswahlmöglichkeiten noch größer. Ins Programm gelangen dabei zum einen zwei neue, hocheffiziente Mild-Hybrid Diesel, zum anderen der erste Dreizylinder der Land Rover Geschichte, der P160 Benzin. Die von Jaguar Land Rover entwickelten und produzierten Ingenium-Triebwerke wurden für den Jahrgang 2021 nochmals weiterentwickelt – vor allem im Hinblick auf die weiter verschärften Abgasbestimmungen. Die Antriebe überzeugen damit mehr denn je mit hoher Leistung und Effizienz bei niedrigen CO₂-Emissionen.

Vor wenigen Wochen präsentierte Land Rover mit dem ersten Plug-in Hybridantrieb für den Range Rover Evoque ein besonders zukunftsträchtiges und effizientes Antriebspaket, das eine rein elektrische Reichweite von bis zu 66 Kilometern ermöglicht und dank Gleichstrom-Schnellladesystem mit sehr kurzen Ladezeiten glänzt. Der nun folgende Modelljahrgang 2021 bringt weitere Neuheiten im Motorraum. So erhielten die Ingenium-Diesel und -Benzinmotoren im Evoque ein Update, vor allem mit Blick auf die weitere Reduzierung von Verbrauch und CO₂-Ausstoß. Hinzu gesellt sich eine neue Einstiegsmotorisierung: der P160, ein 1.5 Liter Dreizylinder-Benziner aus der Ingenium-Familie – ein flexibles und modular aufgebautes Motorenprogramm, das nunmehr Versionen mit drei, vier und sechs Zylindern umfasst.



ABOVE & BEYOND

Der 1.5 Liter Ingenium Dreizylinder-Benziner ist bereits Teil des P300e Plug-in Antriebspakets und kann nun auch als alleinige Antriebsquelle gewählt werden. Das P160-Triebwerk stellt 118 kW (160 PS) und ein Drehmomentmaximum von 260 Nm bereit. Diese Einstiegsmotorisierung ist mit Frontantrieb und einer Achtstufenautomatik kombiniert. Der kleinste Motor im Land Rover Programm beschleunigt den Evoque in 10,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, wobei das leichte Aggregat mit einer gelungenen Balance aus Leistung und Effizienz überzeugt. Die CO₂-Emissionen des 1.5 Liter Dreizylinder-Benziners betragen 154 g/km, während ein kombinierter Normverbrauch ab 6,8 Liter pro 100 Kilometer ermittelt wurde.

Der 1.5 Liter Dreizylinder aus der Ingenium-Reihe gehört auch zur Antriebseinheit des Evoque P300e Plug-in Hybrid. Zusammen mit einem in die Hinterachse integrierte Elektromotor erzeugt das Paket eine Systemleistung von 227 kW (309 PS) – bei beeindruckenden kombinierten Normverbrauchswerten ab 1,9 Liter auf 100 Kilometer und CO₂-Emissionen von lediglich ab 43 g/km. Die rein elektrische Reichweite des Evoque P300e beträgt bis zu 66 Kilometer, während der unter den Rücksitzen platzierte Lithium-Ionen-Akku in gerade einmal 30 Minuten auf bis zu 80 Prozent seiner Kapazität geladen werden kann.

Der neue Vollaluminium-Dreizylinder des Evoque ist nicht nur 37 Kilo leichter als ein Pendant mit vier Zylindern, er bringt außerdem viel Leistung mit Laufruhe und außerordentlicher Effizienz in Einklang. Das kleinvolumige Triebwerk weist besonders wenig Reibung auf: ein entscheidender Beitrag zur Effizienz der neuen Ingenium-Antriebsalternative. Der Abgaskrümmer ist in den Aluminium-Zylinderkopf integriert, was nicht allein die Aufwärmzeiten verkürzt. Der minimierte Abstand zwischen Auslassöffnungen und dem Turbinenrad des Laders bürgt für rasches Ansprechverhalten.

Die Konfiguration mit drei Zylindern sorgt weiterhin für ein verbessertes Abgas-Strömungsverhalten, sodass das Turbinenrad praktisch sofort Ladedruck bereitstellt. Ein hocheffizienter Ladeluftkühler mit Wasserkühlung gewährleistet ferner eine gleichbleibend hohe Luftdichte in den Brennräumen – für reichlich Leistung und hohe Effizienz über den gesamten Drehzahlbereich.

Ebenso wie die bereits bekannten Mild-Hybrid Vierzylindermotoren ist auch der neue Ingenium-Dreizylinder mit einem integrierten riemengetriebenen Starter-Generator bestückt. Er gewinnt



ABOVE & BEYOND

Energie beim Bremsen und im Schiebebetrieb zurück und leitet diese zum Akku weiter. Darüber hinaus erlaubt der Starter-Generator einen sanfteren, leiseren und schnelleren Start-Stopp-Betrieb als konventionelle Anlasser.

Unangetastet bleibt im Modelljahr 2021 das weitere Portfolio der Vierzylinder-Benzinmotoren im Evoque: Nach wie vor haben die Kunden die Wahl unter den Varianten P200, P250 und P300 – ausnahmslos mit Mild-Hybrid Technologie, die hier gleichfalls die beim Bremsen oder Verzögern normalerweise verlorengelassene Energie auffängt und sie im Akku zur späteren Nutzung speichert. Dadurch kann der Verbrennungsmotor unter passenden Voraussetzungen und bei geringem Tempo kurzzeitig abgeschaltet werden, was sich günstig auf den Kraftstoffkonsum auswirkt. Zugleich verfügt der Evoque mit der im Akku gespeicherten Energie über Leistungsreserven, zum Beispiel für Beschleunigungsvorgänge oder beim Überholen.

Modelljahr 2021 mit neuen, effizienten Dieseln

In der Antriebspalette des Range Rover Evoque halten zwei weiterentwickelte 2.0 Liter Vierzylinderdiesel aus der neuesten Ingenium-Generation Einzug – beide Selbstzünder sind mit Mild-Hybrid Technologie (MHEV) bestückt. Dies umfasst einen Riemen-Starter-Generator und eine Batterieeinheit, sodass normalerweise beim Bremsen oder Verzögern verloren gehende Energie wieder der 48-Volt-Batterie zugeführt werden kann. Dank dieser Rekuperation steht mehr Leistung zur Verfügung, während der Verbrauch sinkt. Die beiden neuen MHEV-Diesel des Evoque sind mit 120 kW (163 PS) oder 150 kW (204 PS) erhältlich – stärker als die bislang verbauten Aggregate, aber zugleich mit besseren Werten bei CO₂-Ausstoß und Kraftstoffkonsum.

So stößt der 120 kW (163 PS) starke D165 ab 131 Gramm CO₂ pro Kilometer aus, während sich der kombinierte Normverbrauch auf minimal 5,0 Liter auf 100 Kilometer beläuft. Das durchzugsstarke Aggregat sorgt für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,1 Sekunden. Kombiniert werden kann es sowohl mit Vierradantrieb und Automatik als auch mit der besonders effizienten Lösung aus Vorderradantrieb und manuellem Getriebe.

Der leistungsstärkere D200 erbringt 150 kW (204 PS) und ein Drehmomentmaximum von 430 Nm. Der kraftvolle Durchzug des Selbstzünders lässt den Evoque in 8,5 Sekunden aus dem



ABOVE & BEYOND

Stand auf 100 km/h sprinten. Weiterhin überzeugt der neue Diesel mit Flexibilität und schneller Reaktion – bei CO₂-Werten ab 139 g/km.

Zu den verbesserten Abgas- und Verbrauchswerten führte intensive Detailarbeit an der Technik der Ingenium-Triebwerke. Dazu gehören Optimierungen an Verbrennungs- und Aufladesystemen ebenso wie die Integration neuester Technologien zur Reduzierung der inneren Reibung. Der Laufruhe kommt wiederum ein verbessertes Motorauswuchtsystem zugute, während Hochdruck-Magnetventile ein feineres Kraftstoff-Luft-Gemisch erzeugen und dadurch eine noch sanftere und gleichmäßigere Verbrennung gewährleisten. Der hochfeste Aluminium-Motorblock ist jetzt außerdem zwei Kilo leichter als zuvor.

Das neue Motorenangebot im Range Rover Evoque

Diesel:

- D165: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 120 kW (163 PS) Leistung, 380 Nm max. Drehmoment bei 1500-2500/min
- D200: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 150 kW (204 PS) Leistung, 430 Nm max. Drehmoment bei 1600-4000/min

Benziner:

- P160: 1.5 Liter Reihendreizylinder, MHEV, 118 kW (160 PS) Leistung, 260 Nm max. Drehmoment bei 1500-2500/min
- P200: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 147 kW (200 PS) Leistung, 320 Nm max. Drehmoment bei 1200-4000/min
- P250: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 184 kW (249 PS) Leistung, 365 Nm max. Drehmoment bei 1300-4500/min
- P300: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 221 kW (300 PS) Leistung, 400 Nm max. Drehmoment bei 1500-4500/min
- P300e: 1.5 Liter Dreizylinder und Elektromotor, PHEV, 227 kW (309 PS) Leistung, 543 Nm max. Drehmoment bei 1600-4500/min



ABOVE & BEYOND

Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid

Das kürzlich präsentierte PHEV-Modell des Range Rover Evoque überzeugt mit nachhaltiger Leistung. Rein elektrisch und somit ohne Auspuffemissionen kann der Evoque als Plug-in Hybrid bis zu 66 Kilometer zurücklegen – bei CO₂-Emissionen ab 43 g/km.

Die Basis des Evoque P300e bildet die hochentwickelte Premium-Transversale-Architektur (PTA). Sie wurde von Beginn an für die Aufnahme elektrischer Antriebe konzipiert, ohne einen Millimeter Abstrich am markentypischen Anspruch zu machen, dass ein Land Rover auf jedem Terrain überzeugt. Die Plug-in Hybridversion macht das Antriebsportfolio im Evoque noch einmal breiter und bringt das erfolgreiche Premium-SUV der Kompaktklasse in neue Sphären der Effizienz.

In dem System wirken ein 147 kW (200 PS) starker 1.5 Liter Dreizylinder-Benzinmotor aus der Ingenium-Reihe und ein in die Hinterachse integrierter Elektromotor mit 80 kW (109 PS) zusammen. Der E-Antrieb erhält dabei seine Energie aus einem unter den Rücksitzen platzierten Lithium-Ionen-Akku mit 15 kWh Kapazität. Das Paket aus Verbrenner und Elektromotor verschafft dem britischen Verkaufsschlager sportliche Beschleunigungswerte: Der Evoque P300e sprintet in nur 6,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Herausragend präsentiert sich ferner die Effizienz in Gestalt von Verbrauch und Emissionen. Nach WLTP-Verfahren kommt der Range Rover Evoque P300e auf gerade einmal 43 g/km CO₂-Emissionen und einen kombinierten Normverbrauch von 1,9 Liter auf 100 Kilometer.

Datenübersicht Range Rover Evoque P300e

- Systemleistung: 227 kW (309 PS)*
- Drehmomentmaximum: 540 Nm*
- Kombiniertes Kraftstoffverbrauch nach WLTP-Messung: 1,9 l/100 km
- Kombinierte CO₂-Emissionen nach WLTP-Messung: 43 g/km
- Elektrische Reichweite: 66 km
- Schnellladung von 0 auf 80 %: in 30 Minuten**

* Benzin- und Elektromotor erreichen ihre Leistungsspitzen bei unterschiedlichen Drehzahlen

** an einer 32-kW-Schnellladesäule – Ladezeiten können variieren



ABOVE & BEYOND

Drei wählbare Fahrmodi

Die Fahrerin bzw. der Fahrer des Evoque PHEV können unter drei verschiedenen Fahrmodi die für sie oder ihn passende wählen – zum Beispiel für effizientes Fahren in der Stadt oder auf der Autobahn:

1. **HYBRID-Modus** (als Standard-Einstellung): Dabei findet die Steuerung automatisch die bestmögliche Kombination aus Benzin- und Elektroantrieb für die jeweilige Situation. Die Regelstrategie entscheidet dabei auf Basis von Faktoren wie Fahrbedingungen oder Energievorrat in den Akkus. Sobald ein Ziel in das Navigationssystem eingegeben wird, nutzt die Prädikative Energieoptimierungsfunktion PEO Navi- und GPS-Daten zur Maximierung von Effizienz und Komfort.
2. **EV-Modus** (Electric Vehicle): Hier wird der Evoque ausschließlich per E-Motor angetrieben, gespeist vom Energievorrat in den Akkus – für geräuscharmes und abgasemissionsfreies Reisen, zum Beispiel in der Stadt.
3. **SAVE-Modus**: Diese Einstellung räumt dem Verbrennungsmotor Vorrang ein. Während der Benziner als Hauptantriebsquelle dient, wird der Batterieladestand automatisch auf dem gewählten Niveau gehalten.

Fortschrittliche PHEV-Technologie

Für die aktuelle Generation des Range Rover Evoque bereitet die Premium-Transversale-Architektur (PTA) eine hochmoderne Grundlage. Bereits bei der Konzeption der Architektur wurde die Integration von Plug-in und Mild-Hybrid Technologien eingeplant. So findet die Hardware des E-Antriebs unterhalb des Kabinenbodens Platz, ohne das Raumangebot für Passagiere und Gepäck zu beeinträchtigen.

Der elektrische Hinterachsantrieb (ERAD – Electric Rear Axle Drive) bezieht seine Energie aus einem Lithium-Ionen-Akku mit 15 kWh Kapazität (12,17 kWh effektiv). Die kompakt bauende Batterie besteht aus 84 prismatischen Zellen, die in sieben 50-Ah-Modulen mit je zwölf Zellen zusammengefasst sind. Ein sechs Millimeter dickes Stahlgehäuse schützt den Akku gegen äußere Einflüsse, ohne dass die Tauglichkeit des Evoque für jeden Einsatzzweck darunter leidet.

Herzstück von ERAD ist ein ebenso leichter und kompakter wie effizienter Permanentmagnet-Synchronmotor. Um den Bauraum optimal zu nutzen, erhielt der Motor konzentrische Antriebswellen und ein Einganggetriebe, während der Inverter ebenfalls in das ERAD-Gehäuse



ABOVE & BEYOND

integriert wurde. Das gesamte Modul wiederum platzierten die Entwickler geschickt innerhalb der Integral-Hinterachse.

Bei Geschwindigkeiten über 135 km/h wird der Elektromotor entkoppelt, um den Fahrwiderstand zu senken und so die Effizienz zu steigern. Fährt der Evoque wieder langsamer als 135 km/h, ist der Stromer übergangslos erneut am Vorwärtsschreiten beteiligt.

Eine weitere technische Innovation verbirgt sich unter den Vordersitzen: die kompakte Hochvolt-Verteilerbox. Sie besteht zum einen aus dem DC/DC-Wandler zur Umwandlung von Leistung aus der Hochvoltbatterie, um Spannung in das 12-Volt-Bordnetz liefern zu können – und zum anderen aus dem 7-kW-Bordladegerät, mit dessen Hilfe das PHEV-Modell über ein Ladelabel Energie aus dem Stromnetz beziehen kann.

Zur Konfiguration zählt weiterhin ein Riemen-Starter-Generator-Inverter. Intelligentes Strommanagement sorgt dafür, dass rekuperierte Energie zur Hochvoltbatterie gelangt – zur späteren Verwendung oder für unmittelbaren Gebrauch, etwa wenn Allradantriebsfähigkeiten gefragt sind.

Anstelle des herkömmlichen Hydraulik-Bremssystems verfügt der Evoque PHEV über ein innovatives Brake-by-Wire-System. Es wechselt nahtlos zwischen regenerativem Bremsen und konventioneller Reibungsbremse – und erzeugt so ein gleichmäßiges und präzises Pedalgefühl. Brake-by-Wire stellt hier beim regenerativen Bremsen bis zu 0,2 g Verzögerung bereit. Daneben bürgt das System für höchstmögliche Energieeffizienz, denn im Schiebebetrieb nutzt es die kinetische Energie des Fahrzeugs zum Laden der Akkus.

Insgesamt wurden die einzelnen Komponenten des PHEV-Systems durchdacht innerhalb der Fahrzeugstruktur verteilt. Dies senkt den Fahrzeugschwerpunkt um sechs Prozent und optimiert die Gewichtsverteilung.

Bequemes und schnelles Laden

Land Rover bestückt den Evoque P300e mit einem Mode-2-Ladekabel für den Anschluss zu Hause. Damit kann das PHEV-Modell an einer gewöhnlichen Haushaltssteckdose in 6 Stunden 42 Minuten komplett aufgeladen werden: ideal für die Energiespeicherung über Nacht. Schneller



ABOVE & BEYOND

geht es mit dem Mode-3-Ladekabel. Es passt zu 7-kW-Wallboxen mit Wechselstrom oder öffentlichen Wechselstrom-Ladesäulen. Auf diese Weise lässt sich der Akku in einer Stunde und 24 Minuten von 0 auf 80 Prozent seiner Kapazität mit Energie versehen. Noch zügigere Möglichkeiten eröffnet das ständig wachsende Netz öffentlicher Gleichstrom-Schnellladesäulen: Mit 32 kW sind in knappen 30 Minuten wieder 80 Prozent Energie in einem zuvor leeren Akku.

Zugang zum Stromanschluss finden die Nutzer des Evoque PHEV über eine Klappe im hinteren Kotflügel – genau gegenüber der Tankklappe.

Kontakt zu ihren Fahrzeugen können die Besitzerinnen und Besitzer der Plug-in-Hybridmodelle über die Land Rover InControl Remote Smartphone-App halten. Ob daheim oder unterwegs: Mithilfe der App lässt sich einerseits der Ladestatus des Akkus überwachen und andererseits der Wagen für die nächste Fahrt vorbereiten. Auch ein Ladetimer zählt zum Funktionsumfang der App. Dank der Möglichkeit zeitgesteuerten Aufladens können günstige Stromtarife in Schwachlastzeiten genutzt werden.

Weiterhin haben die Nutzer die Option der automatischen Vorkonditionierung von Akku und Innenraumtemperatur vor Fahrtbeginn. Die Nutzung von Netzstrom beim angeschlossenen Fahrzeug, statt dem Akku nach dem Start Energie zu entziehen, bringt viele Vorteile – nicht zuletzt eine größere Reichweite und mehr Komfort für die Passagiere.

Seidenweiches Achtgang-Automatikgetriebe

Die Land Rover Entwickler entschieden sich beim Evoque PHEV für ein weiterentwickeltes, seidenweich schaltendes Automatikgetriebe mit acht Gängen. Es passt ideal zu Leistungscharakteristik und Drehmomentabgabe des Dreizylinder-Benzinmotors und harmonisiert zugleich mit dem elektrischen Hinterachsantrieb. Die Achtgangautomatik ist fünf Kilogramm leichter als das bekannte Neunganggetriebe und überzeugt mit kaum merklichen Schaltvorgängen.



ABOVE & BEYOND

Weitere Informationen und Fotos zur redaktionellen Nutzung erhalten Sie unter

<https://media.jaguarlandrover.com/de-de>

Besuchen Sie uns auch auf Facebook, Instagram und YouTube

<facebook.com/landrover.de>

<instagram.com/landroverde>

<YouTube/Land Rover Deutschland>

Über Jaguar Land Rover

Jaguar Land Rover ist mit seinen zwei ikonischen Marken Jaguar und Land Rover der größte Automobilhersteller in Großbritannien: Land Rover ist der weltweit führende Hersteller von Premium-Allradfahrzeugen. Jaguar ist eine der führenden Marken für exklusive Sportlimousinen und Sportwagen. Mit der Einführung des I-PACE im Jahr 2018 war Jaguar außerdem der erste etablierte Premiumhersteller mit einem vollelektrisch betriebenen SUV.

Unser Anspruch ist es, wegweisende Fahrzeuge zu liefern, die unseren Kunden Erlebnisse bieten, die sie ein Leben lang lieben werden. Unsere Produkte sind weltweit gefragt. Im Jahr 2019 verkaufte Jaguar Land Rover 557.706 Fahrzeuge in 127 Ländern.

Das Unternehmen beschäftigt weltweit direkt rund 40.000 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter und sichert weitere knapp 250.000 Arbeitsplätze bei Händlerbetrieben, Zulieferern und lokalen Unternehmen. Im Herzen sind wir ein britisches Unternehmen mit zwei großen Design- und Entwicklungszentren, drei Produktionsstandorten, einem Motorenwerk und in Kürze einem Batteriemontagezentrum in Großbritannien. Darüber hinaus haben wir Werke in China, Brasilien, Indien, Österreich und der Slowakei. Drei unserer Technologiezentren befinden sich in Großbritannien, in Manchester, Warwick und London – global verfügen wir über weitere Zentren in Shannon (Irland), Portland (USA), Budapest (Ungarn) und Changshu (China).

Jaguar Land Rover Modelle bietet eine wachsende Zahl an Antrieben. Unsere Kunden haben die Wahl; ob elektrifiziert – vollelektrisch, als Plug-in oder Mild-Hybrid – oder mit den neuesten Diesel- und Benzinmotoren.

Wir sind sicher, dass unsere Strategie von wegweisenden Fahrzeugen, innovativen Technologien und Mobilitätslösungen uns dem Ziel der „Destination Zero“ Schritt für Schritt näherbringen wird und uns ermöglicht, die Mobilität der Zukunft ohne Emissionen, ohne Unfälle und ohne Staus mitzugestalten.

Informationen zu Jaguar Land Rover erhalten Sie hier:

www.jaguarlandrover.com und [linkedin.com/jlrdeutschland](https://www.linkedin.com/company/jlrdeutschland)



ABOVE & BEYOND

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Campus Kronberg 7
61476 Kronberg im Taunus

Andrea Leitner-Garnell, Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0 61 73 32 71-120, aleitner@jaguarlandrover.com

Michael Küster, Leiter Produktkommunikation
Telefon: 0 61 73 32 71-121, mkuester@jaguarlandrover.com

Verbrauchs- und Emissionswerte Range Rover Evoque Modelljahr 2021

Range Rover Evoque D165 mit 120 kW (163 PS), FWD Schaltgetriebe
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 5,0 l/100 km; 131 g/km)

Range Rover Evoque D165 mit 120 kW (163 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 5,3 l/100 km; 139 g/km)

Range Rover Evoque D200 mit 150 kW (204 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 5,4-5,3 l/100 km; 143-139 g/km)

Range Rover Evoque P160 mit 118 kW (160 PS), FWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 6,8 l/100 km; 154 g/km)

Range Rover Evoque P200 mit 147 kW (200 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,8-7,6 l/100 km; 176-172 g/km)

Range Rover Evoque P250 mit 184 kW (249 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,9-7,7 l/100 km; 180-176 g/km)

Range Rover Evoque P300 mit 221 kW (300 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,6-7,4 l/100 km; 179-174 g/km)

Range Rover Evoque P300e mit 227 kW (309 PS), AWD Automatik PHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 1,9 l/100 km; 43 g/km)

Land Rover Verbrauchs- und Emissionswerte

Land Rover Defender, Land Rover Discovery Sport, Land Rover Discovery, Range Rover Evoque, Range Rover Velar, Range Rover Sport, Range Rover:



ABOVE & BEYOND

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover SVAutobiography Dynamic P565 5.0 Liter V8 Kompressor: 13,1 l/100 km – Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid: 1,9 l/100 km

Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover P400e Plug-in Hybrid und Range Rover Sport P400e Plug-in Hybrid: 23,1-22,5 kWh/100 km, Land Rover Discovery Sport P300e Plug-in Hybrid 21-19 kWh/100 km, Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid 19 kWh/100 km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover SVAutobiography Dynamic P565 5.0 Liter V8 Kompressor: 298 g/km – Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid: 43 g/km

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch wurden schon nach der Richtlinie VO(EG) 692/2008 auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ-Werte zurückgerechnet. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben auf Basis von Verbrauchs- und Emissionswerten können andere als die hier angegebenen Werte gelten. Abhängig von Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen sowie Fahrzeugzustand können sich in der Praxis abweichende Verbrauchswerte ergeben.

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Rad-/Reifensatz.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der bei allen Jaguar Land Rover Vertragspartnern, bei der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH und bei der DAT Deutschland Automobil Treuhand GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.