

Hightech- für Top-Leistung

Der neue E-PACE – Einstiegsmodell in die Jaguar Performance: Elektrifizierte Antriebe für noch mehr Effizienz und Dynamik

- **Elektrifizierte Antriebe:** Nächste Generation Plug-in- und Mild-Hybrid-Antriebe für eine effiziente, temperamentvolle und kultivierte Leistungsentfaltung
- **Rein elektrisches Fahren:** Neuer Dreizylinder-Benziner-PHEV liefert rein elektrischen Aktionsradius von 63 Kilometern* und CO₂-Emissionen von 45-43 g/km*. Aufladung von 0 auf 80 Prozent Batteriekapazität in bis zu 30 Minuten
- **Neue Generation Diesel mit MHEV:** Zweiliter-Vierzylinder-Diesel aus der Ingenium-Baureihe mit Mild-Hybrid-Technologie und 120 kW (163 PS)* oder 150 kW (204 PS)* sowie CO₂-Emissionen von 139 bis 144 g/km
- **Aktuelle MHEV Benzin:** Zweiliter-Vierzylinder-Ingenium-Aggregate in drei Leistungsstufen mit 147 kW (200 PS)*, 183 kW (249 PS)* und 220 kW (300 PS)*
- **Intelligenter Allradantrieb:** Angebunden an sanft schaltende Automatikgetriebe. Mit Intelligent Driveline Dynamics und – neu – Abkoppelung des Heckantriebs bei gleichmäßiger Fahrt auf glatter und trockener Fahrbahn
- **300 SPORT:** Neues Top-Modell E-PACE 300 SPORT mit Active Driveline Allradantrieb und Adaptive Dynamics ab Werk; Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,9 Sekunden

Kronberg, 13. Oktober 2020 – Jaguar bietet im neuen E-PACE erstmals einen neu entwickelten Dreizylinder-Turbo-Benzinmotor an – als ausschließlicher Verbrennungsantrieb (P160) oder als elektrifizierte Kombination im Plug-in-Hybrid P300e. Bei einer Systemleistung von 227 kW (309 PS)* ermöglicht das PHEV-Modell eine rein elektrische Reichweite von bis zu 63 Kilometern*, bei zugleich reduzierten Unterhaltskosten und der bekannt hohen Jaguar Fahrdynamik. Zusätzlich haben Kundinnen und Kunden die Wahl zwischen Vierzylinder-Diesel- und Benzinmotoren mit zwei Litern Hubraum. Sie gehören zur Ingenium-Motorenfamilie von Jaguar Land Rover und präsentieren sich im E-PACE dank eines Mild Hybrid-Systems in verbrauchsoptimierter Form. Sechs von acht E-PACE Motor-/Getriebevarianten sind bereits ab Werk mit Allradantrieb bestückt, um die von einem Jaguar zu erwartende Fahrdynamik, Traktion und Kultiviertheit zu liefern. Sanft schaltende

Automatikgetriebe, mit acht oder neun Gangstufen, übertragen bis auf das Einstiegsmodell D165 mit Frontantrieb variabel auf beide Achsen.

Das neue Motoren-/Getriebe-Aufgebot für den Jaguar E-PACE:

Diesel

- 120 kW (163 PS)*, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Sechsgang-Handschaftgetriebe, FWD
- 120 kW (163 PS)* MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen-Automatik, AWD
- 150 kW (204 PS)* MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen-Automatik, AWD

Benziner

- 118 kW (160 PS)* MHEV, 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbo, Achtstufen-Automatik, FWD
- 147 kW (200 PS)* MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen-Automatik, AWD
- 183 kW (249 PS)* MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen-Automatik, AWD
- 220 kW (300 PS)* MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen-Automatik, AWD

Drei-Zylinder-Ingenium-Benziner als PHEV und MHEV

Der neue E-PACE basiert auf der Premium Transverse Architektur von Jaguar. Sie wurde speziell für die Bedürfnisse und die Installation der neuen elektrifizierten Antriebsstränge entwickelt. Der Dreizylinder-Benziner mit 1,5 Liter Hubraum ist das jüngste Mitglied der modular und flexibel ausgelegten Ingenium Motorenfamilie von Jaguar Land Rover und kommt – als Premiere für die Marke Jaguar – erstmals im neuen E-PACE zum Einbau. Und zwar sowohl in Kombination mit einem Mild-Hybrid-Antriebsmodul als auch in Plug-in-Hybridform mit der Möglichkeit eines rein elektrischen Betriebs.

Das auf Leichtbau getrimmte Voll-Aluminium-Aggregat ist 33 Kilogramm leichter als die Baureihenbrüder mit vier Zylindern und fördert dank reibungsarmer Bauweise eine sowohl sehr effiziente wie kraftvoll-kultivierte Leistungsentfaltung. Der Abgaskrümmen ist in den aus

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Andrea Leitner-Garnell • Campus Kronberg 7 • D-61476 Kronberg im Taunus

Telefon: 06173-3271 120 • aleitner@jaguarlandrover.com • de.media.jaguar.com

Aluminium gegossenen Zylinderkopf integriert, was sehr kurze Aufwärmzeiten ermöglicht und die Distanz zwischen den Auslasskanälen und der Turbine des Turboladers verkürzt – was dessen schnelles Ansprechen bewirkt.

Das Dreizylinder-Format eröffnet einen besseren Fluss der Auspuffgase, wodurch die Turbine nahezu unmittelbar Ladedruck aufbaut. Ein sehr effizienter Luft-/Wasser-Ladeluftkühler stellt sicher, dass die Dichte der in die Verbrennungskammern gepressten Luft konstant hoch bleibt, was sich zusätzlich und über das gesamte Drehzahlspektrum positiv auf Leistung und Effizienz auswirkt.

Der neue P300e PHEV Antriebsstrang verkoppelt den 147 kW (200 PS)* starken 1,5-Liter-Turbobenziner mit einem die Hinterachse antreibenden E-Motor mit 80 kW (109 PS)* Leistung. Mit der Kraft der zwei Herzen beschleunigt der E-PACE P300e in nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h; begnügt sich aber im Gegenzug im NEFZ-Zyklus mit einem Verbrauch von 2,0 Litern/100 km* (CO₂-Emissionen: 45-43 g/km)*. Der Stromverbrauch liegt dabei im kombinierten Testzyklus bei 16,4-15,9 kWh/100 km.

Der platzsparend konstruierte ERAD-Antrieb (für Electric Rear Axle Drive) präsentiert sich als leichter, kompakter und effizienter Permanentmagnet-Synchronmotor. Zugunsten eines optimalen Packages verlaufen die Antriebswellen konzentrisch zum Motor und zur Einstufen-Automatik, während der Inverter (Wechselrichter) in das ERAD-Gehäuse integriert ist. Oberhalb von 135 km/h wird der Elektromotor mit Blick auf eine höhere Effizienz abgekoppelt – sinkt die Geschwindigkeit wieder unter diese Marke, schaltet er sich nahtlos erneut zu.

Der kompakte Hochvolt-Verteilerkasten (HVJB – High-Voltage Junction Box) – eine weitere Ingenieurs-Innovation – ist unter den Vordersitzen untergebracht. Er umfasst einen DC:DC-Umwandler (wandelt zur Unterstützung des 12-Volt-Bordnetzes Starkstrom aus der Hybridbatterie in Niederspannung um) und das 7kW Onboard-Ladegerät zum Aufladen der Hybridbatterie per Kabel. Der ERAD-Motor wird von einer im Unterboden installierten 15 kWh Lithium Ionen-Batterie (12,2 kWh effektiv nutzbar) mit Strom versorgt. Ist der Akku voll

aufgeladen, kann der neue E-PACE PHEV ohne Zwischenladung bis zu 63 Kilometer* rein elektrisch zurücklegen.

Fahrerinnen und Fahrer können zwischen unterschiedlichen Programmen wählen. Abhängig von so gegensätzlichen Anforderungen wie kurzen Stadttouren oder Fahrten über längere Distanzen mit Autobahnpassagen:

EV (Electric Vehicle) Modus: Ermöglicht das Fahren allein mit der Kraft des die Hinterachse antreibenden ERAD-Motors und der in der Batterie gespeicherten Energie. Für geräuscharme Fortbewegung ohne jegliche Emissionen.

HYBRID Modus (der Standardmodus): kombiniert die Leistung von Benzin- und E-Motor. Dieses Programm optimiert den Komfort und die Effizienz des Hybrid-Systems, indem es automatisch und nahtlos die Kraft der beiden Antriebsherzen nutzt. Dabei passt sich die Regelstrategie an die Fahrbedingungen und die verbleibende Spannung in der Hybrid-Batterie an. Darüber hinaus ist die Funktion Predictive Energy Optimisation (PEO) in der Lage, nach Eingabe eines Ziels im Navigationssystem auf Basis der vorgeschlagenen Route und von GPS-Daten intelligent die Effizienz und den Komfort für die ausgewählte Fahrt zu optimieren.

Bei den MHEV-Systemen der Drei- und Vierzylinder-Diesel- und -Benzin-Varianten speichert ein im Motorraum untergebrachter Riemenstartergenerator die sonst beim Bremsen oder Lupfen verpuffende Energie in einer unter dem Kofferraum versteckten 48 Volt Lithium-Ionen-Batterie. Zum Beispiel beim zügigen Beschleunigen wird sie dann wieder zugeführt und bewirkt neben einer Art Turboeffekt auch ein besonders komfortables und schnelles Ansprechen des Stopp/Starts-Systems.

In Verbindung mit Mild-Hybrid-Elektrifizierung begnügt sich der neue und frontgetriebene 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner (118 kW/160 PS) im E-PACE P160 mit CO₂-Emissionen von 154 g/km* und einem Durchschnittsverbrauch von 6,8 l/100 km*.

Dirk Lorenz, leitender Produktionstechniker, Jaguar, sagt: „Der neue Jaguar E-PACE bietet eine aufregende Motorenpalette, mit dem passenden Angebot für alle denkbaren Anforderungen und Kundenwünsche. Darunter zum ersten Mal mit der Aussicht auf rein elektrisches Fahren unser fortschrittliches und hocheffizientes PHEV Modell. Derzeit liefert die neue Generation der Vierzylinder-Ingenium-Diesel starken Durchzug aus niedrigen Drehzahlen und kultivierten Langstreckenkomfort.“

Moderne Vierzylinder-Motoren

Die volumenstarken Ingenium Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum bilden in Diesel- und Benzin-Konfiguration das Kerngerüst der E-PACE-Baureihe. In Kombination mit MHEV, Allradantrieb und Neunstufen-Automatik bündeln sie alle Technikbausteine für einen modernen und effizienten Kompakt-SUV.

Schon die Einstiegsvariante der beiden Selbstzünder leistet 120 kW (163 PS)* und entwickelt ein maximales Drehmoment von 380 Nm. Sein Durchschnittsverbrauch beträgt 5,4-5,2 l/100 km*, was CO₂-Emissionen von 143-139 g/km* entspricht. Der stärkere Diesel mit 150 kW (204 PS)* beschleunigt den neuen Jaguar E-PACE in 8,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h – bei identischem Verbrauch und nur leicht auf 144-140 g/km ansteigendem CO₂-Ausstoß.

Einzig im E-PACE D165 mit Frontantrieb werden die Gänge manuell über eine Sechsgang-Box gewechselt. Dieser preisgünstigste E-PACE punktet mit einem sehr niedrigen Verbrauch von 5,4-5,0 l/100 km* und CO₂-Emissionen von 141-131 g/km.*

Die Vierzylinder-Diesel arbeiten mit Stahlkolben, um höhere Leistungsspitzen besser zu verkraften sowie ein kompakteres und reibungsärmeres Design zu ermöglichen. Außerdem erlaubt diese robustere Konstruktion mit Blick auf ein effizienteres Thermomanagement eine ausgeklügelte und gründlichere Integration und Führung der Kühlwasserkanäle. Zugleich entspricht die Wärmeausdehnung eher der der aus Eisen gefertigten Zylinderlaufbuchsen, was neben einer besseren Kontrolle der Spaltweiten auch zu einer besseren Kühlung und

reduzierten Reibung führt. Der Einsatz von rollengelagerten Nockenwellen trägt ebenfalls zur Reibungsreduktion bei.

Zum temperamentvollen Charakter speziell aus unteren und mittleren Drehzahlen tragen Turbolader mit verstellbaren Leitschaufeln entscheidend bei. Die so genannten VTG-Lader (Variable Turbine Geometry) eliminieren komplett das früher berüchtigte „Turboloch“. Und so funktioniert es: Bei niedrigen Drehzahlen werden die Leitschaufeln so flach gestellt, dass sich für die hindurchströmenden Abgase ein kleiner Querschnitt ergibt. Als Folge der so erzwungenen schnelleren Durchströmung kann das Turbinenrad auch bei niedriger Last noch mit hoher Geschwindigkeit rotieren. Bei einem Lastwechsel, sprich Druck aufs Gaspedal, baut der Lader dann schneller Druck auf. Bei hohen Drehzahlen öffnen sich die Leitschaufeln und ermöglichen dann maximalen Gasdurchfluss für volle Leistung bei zugleich weiter optimierter Effizienz.

Zu den technologischen Highlights der Selbstzünder zählt weiterhin ein neues Hochdruck-Common Rail-Einspritzsystem mit einem Einspritzdruck von bis zu 2.500 bar und fünf Einzel-Injektionen pro Zyklus. Im Verbund mit VTG-Ladern stellen die Ingenium Diesel so eine optimale Balance aus Leistung, Laufruhe und Effizienz bereit.

Damit nicht genug, konnte Jaguar durch Änderungen am Kraftstoffsystem, den Ausgleichswellen und der Kurbelwelle das Gewicht der neuen Diesel im Vergleich zum Vorgänger um zwei Kilogramm reduzieren.

Die Benzinvariante des Zweiliter-Ingenium-Vierzylinders offeriert Jaguar im neuen E-PACE in drei vom MHEV-Modul unterstützten Leistungsstufen. Los geht es mit einem 147 kW (200 PS)* Triebwerk, das mit 320 Nm und einem 0-100 km/h-Wert von 8,5 Sekunden aufwartet. Mit dem mittleren Vertreter des Trios gelingt die gleiche Übung dank 365 Nm und 183 kW (249 PS)* in 7,5 Sekunden; und das exklusiv im neuen E-PACE 300 SPORT installierte Aggregat mit 220 kW (300 PS)* und 400 Nm schraubt die Marke auf den neuen E-PACE Bestwert von 6,9 Sekunden.

Zu den motortechnischen Feinheiten der Zweiliter-Benziner zählen die intelligente Verstellung des Hubs der Einlassventile (CVVL – Continuous Variable Valve Lift) und die variable Nockenwellensteuerung (VCT – Variable Cam Timing). Beides sichert eine umfassende Kontrolle über die dem Motor zugeführte Ansaugluft und optimiert so zugleich die Leistung und den Verbrauch.

Unterstützend kommt ein Twin-Turbolader (im P300) mit reibungsarmen Lagern hinzu, der von einem integrierten – und damit gewichtsparenden – Abgaskrümmern versorgt wird. Anstelle eines Luft/Luft-Ladeluftkühlers entschied sich Jaguar auch hier für einen wassergekühlten Intercooler – er senkt die Temperatur der Ansaugluft wirkungsvoller, was wiederum die Verbrennung verbessert und bei höherer Spitzenleistung niedrigere Verbräuche und Emissionen ausweist.

Neue Architektur mit modernsten Kraftübertragungen und Fahrwerkstechnologien

Signifikante Updates im Bereich Karosseriearchitektur verbessern die Dynamik, den Komfort und die Praktikabilität des kompakten Jaguar Performance-SUVs.

Darüber hinaus konnte Jaguar durch eine verbesserte Steifigkeit der vorderen Achsaufhängungspunkte einen harmonischeren Abrollkomfort erzeugen – bei Beibehaltung der für Jaguar typischen Agilität. Die neue Struktur hält Vibrationen und Dissonanzen jetzt konsequenter aus dem Interieur fern, das im Zuge dessen insgesamt noch ruhiger wird.

Als Nebenprodukt dieser Änderungen findet im neuen E-PACE ein um neun auf 65 Liter vergrößerter Benzintank Platz, was sich in einer um gut 200 Kilometer höheren Reichweite niederschlägt. Bei den Diesel-Typen wird ein um fünf auf 17 Liter vergrößerter Adblue-Behälter installiert, was die Intervalle für das Nachfüllen der Harnstofflösung verlängert.

Sechs der acht in Deutschland angebotenen E-PACE-Modelle sind ab Werk mit Allradantrieb ausgestattet. Dreizylinder-AWD-Typen zusätzlich mit einer Achtstufen-, Vierzylinder mit einer Neunstufen-Automatik. Zugunsten spontaner Reaktionen auf Gaspedalbefehle sind die Kraftübertragungen eng abgestuft, zugleich besteht die

Möglichkeit, über Lenkradschaltwippen aus einer Zink/Aluminium-Legierung auch manuell ins Geschehen einzugreifen. Im Einstiegsmodell E-PACE P160 mit Frontantrieb gelangt als Ausnahme ein Sechsgang-Schaltgetriebe zum Einbau.

Jaguar nutzt beim neuen Allradsystem des E-PACE die zweite Generation der „Standard Driveline“-Technologie. Sie verteilt das Drehmoment automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse, um so die Traktion immer auf maximalem Niveau zu halten. Das jüngste System arbeitet zur Kontrolle der Drehmomentverteilung mit einem elektromechanisch betätigten Lamellenkupplungspaket. Mittels FlexRay-Datenbus werden die Fahrzeugdaten 100 statt zuvor 50 Mal pro Sekunde aktualisiert, was es dem AWD-System ermöglicht, noch schneller und genauer auf wechselnde Verhältnisse zu reagieren.

Neu ist die „Driveline Disconnect“-Technologie. Wie es die Bezeichnung bereits suggeriert, wird beim konstanten „Cruisen“ auf trockener und ebener Fahrbahn das AWD-System unterbrochen – der E-PACE fährt dann nur mit Frontantrieb, was sich direkt auf den Verbrauch auswirkt.

Exklusiv im E-PACE 300 SPORT führt Jaguar dagegen einen besonders ausgefeilten und dazu auch permanenten „Active Driveline“ Allradantrieb ein. Wie der Standard Driveline-4x4-Antrieb nimmt auch er zunächst eine Drehmomentverteilung auf Vorder- und Hinterachse vor. Darüber hinaus verteilen zwei unabhängig voneinander und elektronisch gesteuerte Ölbadkupplungen die Kraftverteilung auch variabel zwischen den beiden Hinterrädern. Im Extremfall zu 100 Prozent auf eines der beiden Räder, und das mit einer Reaktionszeit von lediglich 0,1 Sekunden (100 Millisekunden).

Über die Jaguar Drive Control können die Fahrerin oder der Fahrer manuell zwischen den Fahrprogrammen Comfort, Eco, Regen/Eis/Schnee (bei Modellen mit Frontantrieb) und Dynamic wählen. Dazu dient ein gleich neben dem neuen Drive Selector positionierter Kippschalter. Je nach gewähltem Modus werden die Lenkung, die Kennfelder der Automatik, die Drosselklappe und – falls damit ausgestattet – die adaptive Dämpferverstellung verstellt. In Richtung sportlich, komfortabel oder ökonomisch.

An allen AWD-Modellen ersetzt das Regelsystem Adaptive Surface Response das Programm „Regen, Eis und Schnee“. Es sucht zwischen drei unterschiedlichen Einstellungen automatisch diejenige aus, die nach Analyse der Untergrundbeschaffenheit die optimale ist. Dieses Lesen der Straße erfolgt jede Zehntelsekunde – bei einer Reaktionszeit von einer halben Sekunde.

Mike Cross, Chefsingenieur, Jaguar, sagt: *„Der neue Jaguar E-PACE liefert dank der jüngsten Antriebstechnologien und der modifizierten Fahrwerksabstimmung ein dynamisches Fahrgefühl sowie einen wohlausgewogenen Abrollkomfort. Neben dem für Jaguar charakteristischen Komfort- und Performance-Niveau schenkt das neue kompakte Performance-SUV seinen Fahrerinnen und Fahrern hohes Vertrauen unter allen Bedingungen.“*

Der E-PACE nutzt die unter anderem von den Jaguar Limousinen XF und XE bekannte und komplett aus Aluminium gefertigte Integral Link-Hinterradaufhängung. Um eine optimale Balance zwischen ausgewogenem Komfort und dynamischem Handling zu erreichen, nimmt sie eine getrennte Abstimmung der Quer- und Längskräfte vor. Zugleich ermöglichen vergleichsweise weiche Lagerbuchsen den Rädern, sich beim Einfedern nicht nur nach oben, sondern auch nach hinten zu bewegen. So erzielen die Jaguar Fahrwerkstechniker die bestmögliche Energieabsorption.

Das aktive Fahrwerk Adaptive Dynamics passt die Reaktionen des Fahrzeugs an die Straßenverhältnisse und den individuellen Fahrstil an. Im 300 SPORT ist es serienmäßig installiert und sorgt durch permanente Anpassung der Stoßdämpfer über elektromagnetische Ventile seinerseits für die beste Kombination aus sicherer Straßenlage und hohem Fahrkomfort. Hösensoren an allen vier Fahrzeugecken messen 100 Mal in der Sekunde vertikale Aufbau- sowie Roll- und Nickbewegungen. Lenkeingaben werden sogar 500 Mal pro Sekunde analysiert. Zusammen mit Daten zu Beschleunigung sowie Drosselklappen- und Bremspedalstellung stellt Adaptive Dynamic dann die jeweils angemessene Dämpferhärte ein.

Die adaptive Dämpferverstellung ist optional für die E-PACE-Modelle D200, P200 und P250 AWD im Angebot; ergänzt um (bis auf den 300 SPORT) ein klassisches Fahrwerk mit passiver Federung.

Über die Zusatzfunktion Configurable Dynamics können Fahrer/Fahrinnen eines mit Adaptive Dynamics ausgestatteten E-PACE zentrale Parameter zusätzlich nach eigener Präferenz regelrecht feintunen. Über die Programme Comfort und Dynamics werden die Kennfelder der Drosselklappe, der Automatik, der Lenkung und der Aufhängung verändert. Im Dynamic-Mode lässt sich per Stoppuhr, G-Kraft-Anzeige und einer Grafik der Pedalstellung die gerade anliegende Performance auf einem speziellen Display nachverfolgen.

Der neue Jaguar E-PACE startet in Deutschland ab 38.007,06 Euro (inklusive 16 % Mwst.) und ist ab sofort bestellbar. Markstart ist Frühjahr 2021.

Besuchen Sie uns auch auf Facebook, Instagram und YouTube

facebook.com/Jaguar.Deutschland

instagram.com/jaguardeutschland

[YouTube/Jaguar Deutschland](https://YouTube/Jaguar%20Deutschland)

Informationen zu Jaguar Land Rover erhalten Sie hier:

www.jaguarlandrover.com und linkedin.com/jlrdeutschland

Über Jaguar

Seit mehr als acht Jahrzehnten steht der Name Jaguar in der Automobilwelt für elegantes Design und atemberaubende Leistung. Das heutige Modellangebot verkörpert sportlich-elegantes Design und Performance. Am 1. März 2018 wurde die Modellfamilie um den Performance SUV I-PACE*, dem ersten vollelektrisch betriebenen Jaguar, erweitert. Darüber hinaus besteht das Jaguar Portfolio aus den Limousinen-Baureihen XE, XF und XJ ebenso wie dem rassigen Sportwagen F-TYPE, dem Performance-SUV F-PACE - von dem Jaguar in kurzer Zeit so viele Fahrzeuge verkauft hat wie noch nie in seiner Geschichte - sowie dem Kompakt-SUV E-PACE.

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Andrea Leitner-Garnell • Campus Kronberg 7 • D-61476 Kronberg im Taunus

Telefon: 06173-3271 120 • aleitner@jaguarlandrover.com • de.media.jaguar.com

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Campus Kronberg 7
D-61476 Kronberg/Ts.

Andrea Leitner-Garnell, Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 06173-3271 120, aleitner@jaguarlandrover.com

Michael Küster, Leiter Produktkommunikation
Telefon: 06173-3271-121, mkuester@jaguarlandrover.com

***Verbrauchswerte Jaguar E-PACE**

Jaguar E-PACE D165 mit 120 kW (163 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, FWD (kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 5,4-5,0 l/100 km; 141-131 g/km)

Jaguar E-PACE D165 MHEV mit 120 kW (163 PS), 9-Stufen-Automatikgetriebe, AWD (kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 5,4-5,2 l/100 km; 143-139 g/km)

Jaguar E-PACE D200 MHEV mit 150 kW (204 PS), 9-Stufen-Automatikgetriebe, AWD (kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 5,4-5,3 l/100 km; 144-140 g/km)

Jaguar E-PACE P160 MHEV mit 118 kW (160 PS), 8-Stufen-Automatikgetriebe, FWD (kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 6,8 l/100 km; 154 g/km)

Jaguar E-PACE P200 MHEV mit 147 kW (200 PS), 9-Stufen-Automatikgetriebe, AWD (kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 7,9-7,7 l/100 km; 179-175 g/km)

Jaguar E-PACE P250 MHEV mit 183 kW (249 PS), 9-Stufen-Automatikgetriebe, AWD (kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 7,9-7,7 l/100 km; 180-175 g/km)

Jaguar E-PACE P300 MHEV mit 220 kW (300 PS), 9-Stufen-Automatikgetriebe, AWD

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Andrea Leitner-Garnell • Campus Kronberg 7 • D-61476 Kronberg im Taunus
Telefon: 06173-3271 120 • aleitner@jaguarlandrover.com • de.media.jaguar.com

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen: 7,9-7,7 l/100 km; 179-175 g/km)

Jaguar E-PACE P300e PHEV mit 227 kW (309 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe

(kombinierter Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus: 2,0 l/100 km; 45-43 g/km; 16,4 -15,9 kWh/100 km)

Verbrauchs- und Emissionswerte Jaguar

Verbrauchs- und Emissionswerte Jaguar XE, XF, XJ, F-TYPE, E-PACE, F-PACE, I-PACE, inklusive R- und SVR-Modelle:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ):

Jaguar F-TYPE R 5.0 Liter V8: 11,0 l/100km - Jaguar E-PACE P300e: 2,0 l/100km

Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus I-PACE EV400: 23 kWh/100 km (NEFZ), 25,2-22 kWh/100km (WLTP) – Jaguar E-PACE P300e 2,0 – 16,4 -15,9 kWh/100 km (WLTP)

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus:

Jaguar F-Type R 5.0 Liter V8: 252 g/km – Jaguar I-PACE EV400: 0 g/km (im Fahrbetrieb)

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.

Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.