**DOSSIER DE PRENSA**

**Jaguar XE 19MY**

**JAG/XX/S/BL/RB/2018**

**Madrid, XX de Abril de 2018**

* **Dos ediciones especiales se unen a la gama XE de Jaguar en la versión del 2019: 300 SPORT y Edición limitada Landmark.**
* **La edición especial 300 SPORT llega con un motor de 2.0 litros y cuatro cilindros de   
  300 CV y está disponible en cuatro colores exteriors, con un anagrama exclusivo 300 SPORT y un acabado exterior Dark Satin Grey.**
* **El exclusivo interior contiene anagramas 300 Sport y costuras en amarillo por todo el interior.**
* **La nueva edición Landmark está basada en el XE R-Sport y llega con un paragolpes deportivo, unas llantas de 18 pulgadas exclusivas y un exterior y un interior más refinado.**
* **Lo ultimo en entretenimiento, el sistema Touch Pro y su pantalla táctil de 10 pulgadas son de serie en toda la gama.**

Jaguar ha lanzado dos ediciones especiales como parte de la actualización de la berlina deportiva XE para la versión año / modelo de 2019. El 300 SPORT llega con un motor de 300 CV de gasolina y presenta elementos exclusivos tanto en el exterior como en el interior, mientras que la Edición Landmark está basada en el XE R-Sport y muestra un paragolpes delantero más deportivo, llantas de aleación de 18 pulgadas y un interior y exterior más refinados.

La edición especial 300 SPORT presenta el innovador motor de gasolina de Jaguar Land Rover de 2.0 litros y cuatro cilindros que alcanza 300 CV y el anagrama distintivo 300 SPORT en las pinzas de freno negras. Con 400 Nm de par máximo y tracción total, el 300 SPORT puede llegar a acelerar de 0 a 100 km/h en solo 5.7 segundos (0-60mph in 5.4 segundos).

Disponible en Yulong White, Indus Silver, Santorini Black y Caldera Red, el 300 SPORT presenta una serie de mejoras de diseño exterior, incluida una parrilla y una tapa del maletero con el anagram 300 SPORT y un acabado en Dark Satin Grey alrededor de la parrilla, las entradas de aire laterales, los faldones, las carcasas de los espejos retrovisores exteriores y el alerón trasero. Además, monta llantas de aleación de 19 ó 20 pulgadas en acabado Satin Technical Grey.

En el interior como en el exterior, hay numerosos elementos que diferencian a esta versión como los anagramas 300 SPORT en los reposacabezas, el volante, las alfombrillas y los estribos de las puertas, así como llamativas costuras en amarillo en el salpicadero, los paneles de las puertas, el reposabrazos, las alfombrillas, el volante y los asientos. Los asientos traseros se dividen por partes y los delanteros son eléctricos de 14 posiciones.

Para la version de 2019, el Jaguar XE también incluye una Edición Landmark basada en el XE R-Sport que llega con elementos diferenciadores y elementos únicos de diseño.

La edición Landmark se puede pedir con avanzados motores tanto de gasolina como diésel. Esta edición Landmark ofrece un paragolpes deportivo, unas llantas de aleación específicas de 18 pulgadas y un interior con colores interiores y exteriores específicos.

Como parte de las mejoras, todos los XE llegarán de serie con el avanzado sistema de entretenimiento Touch Pro y una pantalla táctil de 10 pulgadas de prestaciones superiores y una claridad excepcional.

Todos los XE llegan con pasos de puerta metálicos, acabados de las ventanas cromados, los mandos de los asientos eléctricos también cromados, alfombrillas Premium salvo en las versiones más deporivas que son especificas, pedales en metalizado brillante y el espejo retrovisor interior sin marco y con la función de oscurecimiento automático de serie.

**Jaguar XE DOSSIER DE PRENSA**

**DE UN VISTAZO**

* El Jaguar XE: el vehículo para todos del segmento medio
* Chasis de aluminio: el primero de su clase
* Diseño dinámico, propulsión trasera clásica
* La berlina de Jaguar más pequeña, más rígida y ligera
* El Jaguar más aerodinámico de la historia: Cd 0.26
* Dobles triángulos y una suspension Integral Link detrás para un manejo preciso y flexible
* La familia de motores de 2.0 litros y cuatro cilindros Ingenium comprende motores de gasolina de 200 CV, 250 CV y 300 CV y diésel de 163 CV, 180 CV y 240 CV
* El 2.0 litros Ingenium diésel se resumen en: 163 CV, 4.8 l/100km, 126 g/kmCO2[[1]](#footnote-1)
* Todos los motores están equipados ahora con filtro de partículas para reducir aún más las emisiones.
* Transmisión manual de seis velocidades y automática de ocho
* Rendimiento y motricidad máxima para todo tipo de superficies gracias al sistema de tracción a las cuatro ruedas bajo demanda (AWD); el sistema Intelligent Driveline Dynamics mantiene el character y la agilidad de un propulsión trasera
* El Adaptive Surface Response distingue entre los diferentes tipos de superficie para asegurar una tracción óptima en cualquier situación
* El avanzado sistema de entretenimiento Touch Pro con la pantalla tactil de 10 pulgadas ofrece un uso intuitivo, una respuesta rápida, una navegación inteligente y una tecnología de doble visión
* La pantalla Interactive Drive Display de 12,3 pulgadas muestra más información con cuatro temas principales y una imagen a pantalla completa del navegador
* Las mejoras para el propietario incluyen la tecnología de apertura del maletero por gestos
* La tecnología de cámara estereoscópica permite el uso del sistema de frenado de emergencia autónomo (Autonomous Emergency Braking), el de mantenimiento del carril (Lane Keep Assist), el limitador de velocidad adaptativo (Adaptive Speed limiter) y el detector de tráfico delantero (Forward Traffic Detection)

**SUMARIO**

**El Jaguar XE**

La construcción ligera del Jaguar XE, el diseño aerodinámico, el lujoso interior y el excepcional manejo son el testamento visionario que dejó el fundador de la compañía Sir Williams Lyons: *“El automóvil será aquello que creemos es lo más parecido a algo vivo”*

El chasis de aluminio del XE es extremadamente robusto y a la vez la estructura más ligera y, junto con las suspensiones de dobles triángulos delantera y la Integral Link en el eje trasero confieren al XE la dinámica atlética necesaria.

El interior ofrece unos niveles de confort y amplitud sin rival. Los materiales y acabados exquisitos combinados con el saber hacer artesanal hacen del interior de este Jaguar un rival imbatible por ninguno de sus rivales del segmento.

El XE está disponible con el Configurable Dynamics como un elemento independiente que proporciona una mayor personalización\*\*. El sistema permite al conductor elegir los parámetros personales que mejor vayan a su estilo de conducción eligiendo entre Confort o Dinámico para el motor, la caja de cambios y la dirección. Adicionalmente el conductor puede elegir el Adapted Dynamics para ajustar las suspensiones a su gusto.

La oferta mecánica incluye un motor de 300 CV, marcado con el anagrama *30t,* que genera 400 Nm de par máximo y transmite la potencia a las cuatro ruedas motrices de la versión deportiva para alcanzar una aceleración de 0 a 100 km/h en 5.7 segundos (de 0 a 60mph en 5.4 segundos). Además, hay otro motor de 2.0 litros y cuatro cilindros con 200 CV Ingenium que genera 320 Nm de par y lleva al XE de 0 a 100 km/h en 7.6 segundos (de 0-60mph en 7,2 segundos) con un consumo combinado de 7,2 l/100km (39,2 mpg) y unas emisiones de CO2 de 164 g/km.

A estos motores de gasolina se añade una selección de motores diésel, incluido el 2.0 litros y cuatro cilindros con doble turbo Ingenium de 163 CV y propulsión trasera. Con este motor, el XE automático genera unas emisiones de CO2 de solo 126 g/km y un consumo combinado de 4.8 l/100km\*\*. El motor diésel más potente ofrece 240 CV y 500 Nm de par desde 1.500rpm, unas cifras suficientes para llevar a la berlina deportiva AWD desde 0 a 100 km/h en 6,5 segundos.

El sistema Adaptive Surface Response (AdSR) cambia el mapeado del propulsor y el Dynamic Stability Control para adaptarse a cualquier condición del asfalto. El AdSR se aprovecha de los conocimientos de Jaguar Land Rover en el terreno de las tecnologías AWD y sistemas de tracción.

Una cámara estéreo montada detrás del parabrisas delantero da al XE una visión real de la carretera y los objetos que se encuentran en ella: estos datos son utilizados por el sistema de frenada de emergencia (Autonomous Emergency Braking ) y el sistema de salida de carril (Lane Departure Warning).

El XE también se beneficia de numerosos sistemas de asistencia como el sistema de mantenimiento de carril (Lane Keep Assist) y el detector de fatiga del conductor (Driver Condition Monitor), un elemento que detecta si estamos cansados y nos avisa. El XE, además, ofrece el limitador de velocidad adaptativo (Adaptive Speed Limiter): un inteligente sistema de ayuda al conductor que aumenta o disminuye la velocidad del vehículo si los límites de la carretera cambian.

Vivir con un XE nunca ha sido tan sencillo gracias a una generosa cantidad de elementos como el Portón trasero con apertura automática gestual o función manos libres, que permite al propietario abrir o cerrar el maletero con tan solo pasar el pie por debajo de las esquinas del paragolpes trasero.

**Resumen de la gama**

La gama del XE está compuesta por las siguientes versiones:

* XE Pure
* XE Prestige
* XE Portfolio
* XE R-Sport
* XE 300 SPORT – edición especial
* XE Landmark Edition

La gama de motores comprende los siguientes:

*Diésel*

* Ingenium de 2.0 litros y cuatro cilindros con turbo de 163 CV manual o automático y propulsión trasera RWD
* Ingenium de 2.0 litros y cuatro clindros con turbo de 180 CV manual de propulsión trasera RWD y automático RWD o AWD
* Ingenium de 2.0 litros y cuatro cilindros con turbo de 240 CV automático y AWD

*Gasolina*

* Ingenium de 2.0 litros y cuatro cilindros con turbo de 200 CV automático y propulsión trasera
* Ingenium de 2.0 litros y cuatro cilindros con turbo de 250 CV automático RWD
* Ingenium de 2.0 litros y cuatro cilindros con turbo de 300 CV automático AWD

El Jaguar XE se fabrica en la planta de Jaguar Land Rover de Castle Bromwich junto con los modelos XF, XJ y F-TYPE.

**DISEÑO**

**La berlina deportiva XE se reconoce inmediatamente como un Jaguar, gracias a su ligera piel de aluminio y principios fundamentales como proporciones perfectas y eficiencia aerodinámica. El XE aparenta y se siente como ningún otro vehículo de su clase.**

**Pureza y propósito: Forma y practicidad sin compromiso**

Siempre a la vanguardia de la innovación Jaguar creó el concepto de berlina deportiva con el icónico Mk II, un vehículo que destilaba deportividad con unas prestaciones y una dinámica dentro de un estiloso exterior de cuatro puertas. El XE se ha construido en base a esa herencia, combinando el conocimiento sin igual de una construcción ligera de líneas exquisitas, musculos limpios y una ejecución de las superficies perfecta.

Único vehículo de su clase construido en aluminio, el XE fue desarrollado en paralelo con la plataforma modular de aluminio ligero. Creada desde una hoja de papel en blanco, esta plataforma, que forma parte de varios modelos de Jaguar, ofrece innumerables posibilidades de diseño a la marca.

“*Grandes proporciones y un aire dinámico y vanguardista son la seña de identidad del diseño de Jaguar. Queríamos crear una imagen de movimiento y le hemos dado al XE un aspecto dinámico a la vez que práctico sin compromisos de ningún tipo. Estilizado, bajo, las proporciones de un coupé combinadas con un paquete eficiente que es instantáneamente reconocible como un Jaguar”*

**Ian Callum, Jaguar Director of Design**

El fuerte y escultural capó es herencia del profundo conocimiento de Jaguar en el uso del aluminio para crear una apariencia musculosa. El parabrisas fuertemente inclinado y la cintura ascendente acentúan un perfil aerodinámico tipo coupé que le añade esa sensación de movimiento.

La firma lumínica de las luces de día son otra característica reconocible del diseño de Jaguar. En las luces traseras, una línea horizontal de extremo a extremo es una herencia clara del icónico Jaguar E-Type.

La edición especial 300 SPORT porporciona al diseño exterior del Jaguar XE un toque más de fuerza. Disponible en Yulong White, Indus Silver, Santorini Black y Caldera Red, también dispone de un anagrama 300 SPORT en la parrilla y maletero. Otras diferencias respecto del resto de la gama XE y con un diseño especial son el acabado Dark Satin Grey alrededor de la parrilla, las entradas de aire, las carcasas de los espejos retrovisores, las llantas de aleación de 19 o 20 pulgadas, el alerón del maletero y el difusor trasero.

A esta versión del XE se une la versión Landmark Edition. Animado por una amplia gama de innovadores motores de Jaguar Land Rover también dispone de innumerables detalles de diseño. Disponible en los colores Yulong White, Santorini Black y Firenze Red, el exterior también está adornado por un anagrama Landmark, toques Black Pack, un paragolpes deportivo delante, unas llantas exclusivas de aleación de 18 pulgadas y algunas opciones exteriores como un grupo óptico de Xenon y el sistema de ayuda al aparcamiento delante y detrás. Esta edición toma el interior en piel del R-Sport en color Ebony o Ebony/Pimento, además de otras señas de la identidad Landmark.

**Progreso sutil: Estilizado y con un bajo coeficiente aerodinámico**

Jaguar tiene una historia rica en diseños espectaculares y a la vez aerodinámicamente eficientes. El XE continúa esta tradición de no comprometer las formas con la función: su perfil tiene el coeficiente aerodinámico más bajo de Jaguar (Cd 0.26). Un logro conseguido gracias a un combinación de más de 1.200 simulaciones de dinámica de fluidos computacional (CFD) y más ocho millones de horas de procesamiento.

El bajo coeficiente aerodinámico se ha mejorado incluso más con innovaciones que incluyen unos conductos en el paragolpes delantero que canalizan el aire sobre las ruedas delanteras para reducir la resistencia al aire. Esto se ha combinado con el cierre de los bajos con unos paneles ligeros que discurren hasta las salidas del escape, creando una superficie lisa que ayuda también a reducir la resistencia al viento.

**La historia del interior: Amplio, lujoso**

Las expectativas creadas por el exterior del XE se ven confirmadas una vez nos situamos en el interior. La amplia cabina combina el espacio para los asientos delanteros con un salpicadero profundo que recrea el espacio para un piloto. La pantalla de 10 pulgadas táctil del sistema de entretenimiento Touch Pro se sitúa en la consola, en el centro del salpicadero. En los modelos equipados con la caja de cambios automática, el exclusivo selector rotativo de Jaguar emerge desde el centro de la consola: el XE se siente vivo.

Los asientos delanteros se ajustan perfectamente al contorno y están situados bajos creando la sensación de conducir un deportivo. Además, como opción, pueden ser calefactados y refrigerados y contar con hasta 18 ajustes eléctricos. Los asientos traseros pueden ser también calefactados y se pueden pedir con la opción de dividirlos por partes 40:20:40 con un hueco para elementos largos.

El XE prueba que un diseño exterior estilizado y un generoso espacio interior no son excluyentes. Todos los pasajeros disponen de un generoso espacio para la cabeza y las piernas y gracias al minimo grosor de los asientos se ha liberado más espacio para los pasajeros de los asientos traseros.

Materiales técnicos, pieles de grano fino y pespuntes en contraste dan al interior un acabado más vistoso y elegante. Negro brillante, textura de aluminio, modernas maderas y tapicerías en fibra de carbono crean un interior lujoso hecho con gran maestría.

Para el modelo 2019, la edición especial 300 SPORT presenta un gran número de detalles de diseño únicos, incluyendo el anagrama 300 SPORT en relieve sobre los reposacabezas, el volante, las alfombrillas y los estribos de puerta. Además, incluye pespuntes en amarillo en contraste en el salpicadero, los paneles de las puertas, el reposabrazos, las alfombrillas de moqueta, el volante y los asientos.

La Edición Landmark presenta detalles de diseño exterior específicos, como un paragolpes deportivo, unas llantas únicas de 18 pulgadas y el Black Pack que incluye acabados en negro brillante en la parrilla, alrededor de la parrilla, los marcos de las ventanas, las entradas de aire y las carcasas de los espejos retrovisores. Está disponible en Yulong White, Santorini Black y Firenze Red.

**ESTRUCTURA**

**Jaguar tiene más experiencia en el uso del aluminio que cualquier otro fabricante de automóviles, lo que le ha permitido el desarrollo de un chasis monocasco revolucionario para el XE. Es el único vehículo de su categoría fabricado enteramente en aluminio.**

**Ligero, rígido, seguro**

Siguiendo el desarrollo en aluminio del XJ en 2003, del XK, el actual XJ y el F-TYPE, la experiencia de Jaguar se concreta en el chasis monocasco de aluminio del XE.

El XE es el primer modelo diseñado por Jaguar para usar la nueva plataforma modular. Esta avanzada estructura, qué más tarde han utilizado el F-PACE y el XF, ha sido diseñada para utilizar la más inteligente mezcla de materiales, incluyendo el aluminio, aceros de alta resistencia y magnesio qué facilitan una excepcional flexibilidad.

Para el XE, la exigencia de una conducción agil, manejable, unos bajos consumos de combustible y emisiones y una seguridad superior demandaron el uso de un chasis monocasco de aluminio. Cuando Jaguar empezó a trabajar con el XJ de aluminio, la berlina de lujo contenía un 70% de materiales convencionales y un 30% de aleaciones de alta resistencia. En el XE esas proporciones se han dado la vuelta.

Aleaciones de aluminio de alta resistencia, incluyendo las calidades AC300 y AC600, se han utilizado en los pilares A, en las zonas de deformación delanteras y traseras y en el carril central. Los pilares B se han realizado en aluminio de alta resistencia reforzado con acero de resistencia ultra alta con una capa de espuma de alta densidad entre ellos.

Todo esto contribuye a que el compartimento interior sea excepcionalmente rígido, impidiendo intrusiones incluso en caso de colisión. El XE ha sido diseñado para cumplir con la legislación más exigente y los crash test de todo el mundo, incluyendo los de Estados Unidos y el Euro NCAP.

La protección del peatón también alcanza nuevos niveles: las propiedades de absorción de energía del capó de aluminio se ven mejorados con la adopción de una doble bisagra desplegable que crea un espacio libre entre las partes duras como el motor, las torres de las suspensiones y el mamparo.

**Aleación de aluminio reciclado: Una primicia**

La sostenibilidad es otro pilar importante en la historia de Jaguar Land Rover. El XE es el primer vehículo del mundo en usar una aleación de alta resistencia (el RC5754) hecha a base de material reciclado. El producto obtenido es el resultado de años de investigación y apenas contiene una pequeña cantidad del material primario para obtener las propiedades mecánicas deseadas.

Los aceros, incluidos los de alta resistencia y doble fase se usan en zonas como la parte inferior trasera del chasis, los paneles de las puertas y el portón del maletero. Estos materiales satisfacen la necesaria rigidez, dureza y requerimientos geométricos de estas zonas y ayudan de manera decisiva al mejor reparto de pesos del XE. El magnesio fundido también forma parte de los materiales usados: un material que se utiliza en el soporte del frontal y en la viga transversal.

**Tecnologías inspiradas en la técnica aeroespacial**

En 2003 Jaguar introdujo otro avance importante en la fabricación del chasis, al reemplazar soldaduras por puntos por una combinación de remaches y adhesivos estructurales. Una técnica probada en la producción de los aviones. Esta técnica permitió optimizar las uniones con una combinación de dureza, rigidez y durabilidad. Otro avance, y uno extremadamente complicado en el proceso de soldadura, es la compatibilidad de los diferentes materiales a soldar.

Para prevenir los riesgos de la corrosión galvánica entre los paneles de acero y aluminio, el chasis del XE se beneficia de cinco capas de protección entre los dos materiales. La primera es una capa protectora de zinc en las partes de acero. Las juntas se rellenan con adhesivo estructural y después se le da una mano de revestimiento. Finalmente se aplica un sellador y se pinta.

**Chasis**

**Las berlinas de Jaguar han sido desde el inicio reconocidas por su sublime combinación de confort y conducción dinámica. En el XE, este reconocimiento se lleva a nuevos niveles gracias a una suspensión de dobles triángulos delante, una suspensión Integral Link detrás y una dirección asistida eléctrica. Objetivo del desarrollo: ser el vehículo más orientado al conductor de su segmento**

**Ágil, receptive, flexible**

Diseñar el XE desde una hoja en blanco usando una nueva plataforma permitió al equipo la rara oportunidad de desarrollar un vehículo sin los compromisos de usar una plataforma antigua que, además, imponía unos componentes determinados.

La ligera plataforma y el rígido chasis logitudinal para la propulsión trasera era un buen punto de partida para el nuevo desarrollo. Donde todos los competidores utilizan una simple suspensión MacPherson delante, el equipo de dinámica de Jaguar apostó por una configuración de dobles triángulos, solución mucho mejor y más eficiente a la hora de lograr un comportamiento dinámico óptimo.

*“Los Jaguar han sido siempre reconocidos por su excelente manejabilidad y alta calidad de conducción. El XE es la culminación de todo lo que la compañía ha aprendido en estos años, creando una combinación inigualable entre manejabilidad superior y conducción flexible sin igual en el segmento”.*

**Mike Cross, Chief Engineer of Vehicle Integrity, Jaguar**

La rigidez del ángulo de caída de las ruedas es una consideración muy a tener en cuenta a la hora de alcanzar un óptimo comportamiento en carretera. Esta característica, la resistencia lateral a la carga cuando el coche está girando, es crucial para obtener buenas sensaciones y la máxima precisión con la dirección. Para mantener esta carga no suspendida en mínimos, los nudillos de la dirección de aluminio forjado se fabricaron usando una patente en el proceso de producción. La reducción de pesos proviene de las barras estabilizadoras y los amortiguadores, fabricados con un acero más rigido y un calibre más estrecho.

La geometría de la suspension delantera se optimizó desde el principio tanto para una configuración de tracción total como de propulsión trasera. Los puntos de montaje de la suspensión permiten un ensamblaje eficiente del conjunto de resorte y amortiguador, esencial para lograr la baja altura del capó. Un elemento fundamental para conseguir el elegante diseño del XE y también para la protección del peatón en caso de impacto.

Los amortiguadores se han afinado meticulosamente para ofrecer la famosa calidad de rodadura, agilidad y control de los Jaguar.

**Integral Link: La suspensión trasera más sofisticada del segmento**

Jaguar evaluó la posibilidad de integrar una suspensión trasera multilink como otros modelos del segmento, pero esta no ofrecería los atributos dinámicos que quería ofrecer con el XE.

La solución fue una Integral Link: un sistema que ofrece unas prestaciones de la más alta calidad y normalmente se encuentra en vehículos más grandes y más caros. Solo la Integral Link ofrece la exacta combinación de rigidez lateral y longitudinal que el manejo preciso y suave del XE requería para una conducción sublime.

Para contener el peso del conjunto se utlizó de manera consistente el uso de aluminio. Los nudillos y las barras de control inferior están realizados en fundición hueca para conseguir un mayor ahorro en peso.

**Dirección asistida eléctrica rediseñada**

La respuesta de la dirección, el peso y las sensaciones son elementos esenciales del ADN de Jaguar y aquellos que contribuyen de manera decisiva a la sensación de los “50 metros”, aquella que produce un vehículo nada más iniciar su conducción.

Los sistemas hidráulicos han brindado asistencia porque aportan un rendimiento más natural e intuitivo. La dirección asistida eléctrica (EPAS) ofrece un mayor potencial de ajuste y una mayor eficiencia energética, pero los ingenieros de Jaguar no habían considerado esta tecnología suficientemente madura hasta hace poco.

Como resultado, el sistema EPAS del XE ofrece una respuesta inmediata con la sensación de conexión que uno espera de una berlina de Jaguar. Todo el hardware del sistema se ha optimizado para reducir la fricción y los retardos, el enemigo natural de la asistencia, mientras que el software de control se optimizó de forma exhaustiva. Los algoritmos de control tienen en cuenta la temperatura ambiente, asegurando una sensación consistente independientemente de las condiciones ambientales.

Además de funciones como la asistencia y la amortiguación dependientes de la velocidad, que varían sutilmente según la velocidad con la que se aplica el bloqueo de la dirección, el sistema de dirección también compensa los cambios en el ángulo de la curva, manteniendo el automóvil firmemente sobre el asfalto.

**Frenos de altas prestaciones**

El carácter dinámico de la conducción del XE está asegurado, además, por el sistema de frenado. El sistema utiliza pinzas ligeras y discos de gran tamaño con diámetros que van desde los 316 mm a los 350 mm delante y desde 300 mm a 325 mm detrás.

Los discos ventilados delanteros han mejorado su refrigeración gracias a los conductos abiertos en la suspensión, que canalizan el aire hacia los rotores desde unas aperturas en el paragolpes

La última generación del sistema electrónico de control de los frenos es más ligera, más pequeña y potente que en versiones previas y permite más funciones que mejoran la seguridad, la estabilidad y la dinámica.

**Reparto de Par en Curva**

Una de las funciones más sorprendentes del Jaguar XE es el control del Reparto de Par en Curva o Torque Vectoring by Braking, una tecnología que se ha puesto a punto en el F-TYPE Coupé y que es de serie en el XE.

Esta innovación mitiga el subviraje aplicando ligeramente los frenos en la rueda interior cuando es necesario mantener el vehículo dentro de la trayectoria correcta de la curva.

La intervención apenas se nota por el conductor, que se beneficia de un manejo más neutral y menos esfuerzo con la dirección y, además, mejora la experiencia de conducción.

**PROPULSORES**

**El XE está porpulsado por una extensa gama de motores de cuatro y seis cilindros de gasolina o diésel, que ofrecen una combinación precisa de rendimiento y refinamiento. Todos los motores disponen de inyección directa, distribución variable de las válvulas y potencia suficiente para ofrecer una combustión limpia y silenciosa con una respuesta del acelerador consistente. El sistema inteligente de arranque y parada y la frenada regenerativa mejoran la eficiencia. La potencia se traslada al asfalto a través de una suave transmisión manual de seis velocidades o una automática de ocho**

**Suave y refinada**

El Jaguar XE cuenta con toda la gama de motores Ingenium de gasolina y diésel. El avanzado diseño modular de los motores tanto de gasolina como diésel, que nació partiendo de una hoja en blanco, ha permitido crear una familia en la que priman las elevadas prestaciones, la eficiencia y el refinamiento sin compromisos de ningún tipo.

El gama diésel Ingenium empieza con un motor de 2.0 litros de cuatro cilindros que ofrece tres opciones de potencia y par distintas: 163 CV/380 Nm, 180 CV/430 Nm y 240 CV/500 Nm. La version de 163 CV tiene un consumo de 4.8 l/100km (58.9 mpg ) y unas emisiones de 126 g/km de CO2 en el nuevo ciclo europeo de consumos\*\*.

Probado tras más de dos millones de millas, los motores Ingenium son parte esencial de la estrategia de bajas emisiones de Jaguar. Además, cumplen con la legislación anticontaminación más estricta del mundo.

Todos los motores Ingenium han sido diseñados desde una hoja en blanco por los ingenieros de Jaguar y están basados alrededor de un bloque de cilindros de aluminio con camisas de hierro fundido de paredes estrechas. Por eso ofrecen la mejor combinación de rendimiento, acabado y robustez.

Todos los motores de gasolina están equipados con filtros de partículas para que sean aún más limpios. Los filtros sellados y altamente eficientes están perfectamente integrados en el sistema de postratamiento y retienen las partículas ultrafinas a medida que el gas de escape pasa a través de ellos. En condiciones normales de conducción, las partículas inmovilizadas se oxidarán con CO2 y el filtro se regenerará cada vez que el conductor levante el pie del acelerador.

El sistema de refrigeración dividido del motor, el mapeado del termostato y una bomba de agua mecánica variable permiten mantener agua en el bloque mientras el flujo del agua refrigerada circula por la cabeza del cilindro. De esta forma el motor coge temperatura más rápido, reduciendo la fricción y, por lo tanto, también el consumo de combustible.

Las pérdidas parásitas de rendimiento también se han reducido: la bomba de aceite controlada electrónicamente hace coincidir su caudal de acuerdo con la velocidad del motor, la carga y la temperatura, y los pistones de enfriamiento funcionan solo cuando es necesario.

La sincronización variable de las válvulas ha sido un elemento utilizado en todos los motores de Jaguar desde hace años y ahora lo ha aplicado también a los diésel: la unidad Ingenium se beneficia de una fase en la cámara del escape. La sincronización de la válvula de escape permite calentar más rápido el catalizador y con ello consigue minimizar la emisiones nocivas durante el calentamiento.

El combustible se inyecta en la cámara de combustión a 1.800 bares mediante un solenoide en el sistema del rail comun en los motores de 163 y 180 CV mientras que en la versión de 240 CV lo hace a una presión de 2.200 bares. Con ello se reduce el ruido, se aumenta la eficiencia y se consigue una mezcla excelente.

Los motores Ingenium diésel se caracterizan por una rápida subida del par motor desde bajas revoluciones, permitiendo una elevada eficiencia de los turbos de geometría variable. El par máximo se mantiene en un amplio rango de revoluciones, asegurando una respuesta instantánea y una fuerte aceleración en cuanto el conductor lo requiera.

**Minimización de las emisiones: Combustión limpia y postratamiento avanzado**

Al igual que el sofisticado sistema de recilculación de los gases de escape, los ingenieros de motores de Jaguar han integrado la tecnología más avanzada en el tratamiento de gases del XE: un eficiente sistema catalizador denominado Catalizador de Reducción Selectiva (SCR) asegura que las emisiones de NOX del tubo de escape cumplan con las regulaciones Euro 6.

**Los motores de gasolina Ingenium de cuatro cilindros combinan rendimiento con refinamiento**

La gama de motores de gasolina empieza con la unidad de 2.0 litros de cuatro cilindros Ingenium. Este refinado, y ligero motor está disponible con tres potencias distintas: 200CV/320Nm (propulsión trasera), 250 CV/365 Nm (propulsión trasera) y 300 CV/400 Nm (tracción total).

La arquitectura modular y escalable de este motor presenta una amplia variedad de avanzadas tecnologías. Entre ellas incluye un innovador tren de válvulas electrohidraúlico, que permite el control total de la válvula de admisión proporcionando una eficiencia, potencia y par óptimos en todo el rango de trabajo

Los niveles de fricción se han reducido considerablemente, proporcionando mayor eficiencia y refinamiento. Esto se ha conseguido mediante el ajuste del cierre de los agujeros de los cilindros 12 mm. Otras innovaciones incluyen una bomba de aceite que iguala el caudal de acuerdo a la velocidad, la carga y la temperatura del motor, mientras que los rociadores del pistón de enfriamiento solo lanzan aceite en la parte inferior de las coronas del pistón cuando es necesario.

**Seleccionando lo mejor: Transmisión manual de seis velocidades**

La suave transmisión manual del Jaguar XE se caracteriza por su ligereza, precisión en los cambios y un amplio rango de uso, desde aceleraciones fuertes hasta velocidades de crucero tranquilas.

Además de satisfacer al conductor con cambios de relación suaves, la transmisión contribuye a la eficiencia del XE. Su carcasa de aleación ligera de aluminio reduce el peso, mientras que detalles como los ejes huecos y los engranajes embolsados hacen que la transmisión sea aún más ligera.

La adopción de un sistema de sumidero semiseco en lugar de sistema habitual de lubricación por salpicaduras con las pérdidas consiguientes, ayuda a mejorar la eficiencia. A cambio, el aceite se separa de los engranajes con unos polímeros y se pulveriza sobre las piezas móviles por una bomba muy compacta.

**Transmisión automática optimizada de ocho velocidades**

La construcción en aluminio del XE ha permitido utilizar la última y evolucionada transmisión automática de ocho velocidades de origen ZF que encontramos en las berlinas XJ y XF y que en los motores de gasolina o diésel reducen el peso en alrededor de 10 kg.

La unidad de control ECU de la transmisión analiza el estilo de conducción para ofrecer siempre la relación más acertada en función de las condiciones. Este inteligente sistema de control permite que la elección de los modos de conducción elegidos en el Jaguar Drive Control sea más eficaz.

**Configurable Dynamics: disfrute de la conducción, a su manera**

El conductor puede disfrutar de su experiencia de conducción aún más gracias al sistema Configurable Dynamics. Esta función permite controlar y personalizar las características del vehículo, incluso sin la tecnología de suspensiones adaptativas. Además, también permite al conductor configurar el vehículo con sus preferencias eligiendo entre Normal y Dynamic y modificando la respuesta del motor, la caja de cambios y la dirección en la pantalla del salpicadero. Seleccionando el modo Dynamic con la bandera en la consola central se activa la combinación elegida.

Los vehículos con el sistema de entretenimiento Touch Pro incluyen un mejorado sistema Configurable Dynamics actualizado a “Dynamic-i” que incluye un cronómetro, un medidor de fuerzas G y gráficos que muestran la aceleración y el uso de los frenos por parte del conductor.

El sistema Adaptive Dynamics está disponible tanto con la caja manual como con la automática. Los modelos automáticos con Adaptive Dynamics permiten al conductor modificar la respuesta del motor, el cambio, la dirección y también las suspensiones.

**TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS**

**Disponible con los motores diésel de 2.0 litros de 180 CV y 240 CV y con el motor gasolina de 2.0 litros y 300 CV, el avanzado sistema de tracción a las cuatro ruedas bajo demanda del par y la tecnología del Intelligent Driveline Dynamics mantienen al XE en perfecto balance entre manejabilidad y agilidad mientras que mejoran las prestaciones en cualquier condición climática.**

La aplicación de la tracción total (AWD) amplía aún más el atractivo del XE, al maximizar el rendimiento y los beneficios de manejabilidad de la tracción extra, especialmente en condiciones adversas. El XE es una verdadera berlina deportiva para todo clima.

Al igual que el XF y el F-PACE, el XE utiliza un sistema AWD de par bajo demanda que presenta una caja de transferencia con un embrague húmedo de varias placas y un mecanismo de cadena en el eje delantero. Es un sistema de acción muy rápida y puede hacer la transición de la propulsión trasera pura a la tracción total en solo 165 milisegundos.

En conducción normal todo el par se transmite al eje trasero, preservando la dinámica típica de un propulsión trasera y asegurando que las sensaciones no cambian. Esto no sería posible en una tracción total permanente. Ese sistema, además, sufre de numerosas péridas parásitas.

Cuánto par se transfiere y cuándo, lo determina el Intelligent Driveline Dynamics (IDD), una tecnología de control muy sofisticada, desarrollada y calibrada en Jaguar y usada por primera vez en el F-TYPE AWD.

Tomando los datos de los sensores del ángulo de guiñada, la aceleración lateral y el volante, el IDD calcula constantemente el grado de fricción entre las ruedas y el asfalto, e incluso cuánto contacto está teniendo lugar con cada rueda. El IDD es inteligente y puede aplicar estrategias predictivas de control a la vez que reactivas. El IDD también está conectado en red a los sistemas Dynamic Stability Control (DSC), al sistema de Reparto de Par en Curva, al Jaguar Drive Control y al Adaptive Surface Response (AdSR) para hacer que el sistema AWD sea aún más eficaz.

Si el IDD predice que el eje trasero está llegando al límite de tracción disponible, el par se transfiere al eje delantero. El par puede incluso transferirse al eje delantero para mitigar el sobreviraje al tomar curvas muy rápidas

**SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR**

**Jaguar ha desarrollado una serie de tecnologías para hacer la conducción más segura, más relajada y más divertida. Desde sistemas que mejoran la tracción a baja velocidad en condiciones adversas a sistemas de frenado inteligentes que usan cámaras estereoscópicas que escanean la carretera que nos precede, el XE es la elección más inteligente en el segmento premium de berlinas de tamaño medio**

**Adaptive Surface Response: Tracción inteligente a las cuatro ruedas**

El sistema AWD es más eficaz con la opción del sistema Adaptive Surface Response (AdSR). Desarrollado a partir de la premiada tecnología Terrain Response de Jaguar Land Rover, el AdSR adapta el mapa del acelerador, la transmisión y el sistema DSC al tipo de superficie, ayudando al conductor a realizar una progresión suave y a conducir con más confianza incluso en las peores condiciones.

El AdSR reemplaza a los modos de Lluvia, Hielo y Nieve del Jaguar Drive Control y opera a través de todas las relaciones del cambio de XE. El AdSR ofrece una optimización de los sistemas del vehículo para aprovechar al máximo la tracción disponible.

**Ganando tracción: All Surface Progress Control**

El All Surface Progress Control (ASPC) es un sistema de gestión de la tracción único, similar al control de crucero de baja velocidad, y le da al XE una capacidad sin rival en cualquier tipo de condición.

El ASPC es ideal para superficies de bajo agarre, como caminos de entrada cubiertos de nieve o caminos sin asfaltar, e incluso césped mojado. Desarrollado con la experiencia de décadas de Jaguar Land Rover en sistemas de tracción off-road, el ASPC puede obtener tracción de forma electrónica con mucho menos esfuerzo que el que el conductor puede lograr.

El sistema funciona a velocidades de entre 3,6 km/h (2,2mph) y 30 km/h (19 mph) y se activa con los mandos del Control de Crucero del volante. Establecida la velocidad deseada, el conductor debe concentrarse únicamente en el volante mientras el vehículo se encarga del resto, asegurando un progreso suave sin que el conductor deba tocar ningún pedal. De serie en las transmisiones automáticas, el ASPC es compatible con todos los motores. Los neumáticos de invierno hacen aún más eficaz el ASPC.

**Ver las cosas claras: Tecnologia de cámara estereoscópica**

La cámara estereoscópica provee una imagen real de la carretera y los objetos que se encuentren en ella y es el corazón de los sistemas de seguridad, como el de Frenada Autónoma de Emergencia (AEB), el de Reconocimiento de las Señales de Tráfico (TSR), el de Aviso de Salida de Carril (LDW), el de Mantenimiento de Carril (LKA) y el del Limitador de Velocidad Adaptativo (ASL). Esta innovadora tecnología provee las bases para el Detector de Peatones que forma parte del sistema AEB.

Montado sobre el espejo retrovisor interior, la cámara estereoscópica delantera puede detectar vehículos alejados hasta 100 metros de distancia. Si los algoritmos en el módulo de control del AEB determinan que se puede dar una colisión, se activa el sistema de frenado y el conductor recibe un aviso en el panel de instrumentos y, si está disponible, también en el proyector del head-up display. Si el sistema detecta que el conductor no actúa, los frenos se activan automáticamente: el sistema AEB evitará la colisión o mitigará los daños hasta velocidades de 80 km/h (50 mph).

El Detector de Peatones funciona de manera similar. Cuando circulamos a una velocidad de entre   
5 km/h (3 mph) y 60 km/h (37mph) si la cámara detecta una posible colisión con un peatón cruzando aplicará los frenos inmediatamente. El conductor será avisado con un mensaje adicional antes de frenar cuando circule entre los 40 km/h (25 mph) y los 60 km/h (37 mph).

El sistema de Reconocimiento de Señales de Tráfico basa su actuación en la cámara estereoscópica para mantener al conductor informado de los límites de velocidad, incluso límites de velocidad temporales en zonas de obras, por ejemplo. Para asegurar una información fiable, el sistema siempre confronta la información con la que le suministra el sistema de navegación. Una opción seleccionable por el conductor permite notificaciones sutiles si se exceden los límites: un anillo rodea la imagen del límite sobrepasado pero no hay un aviso sonoro.

Además de las señales de tráfico, la cámara estereoscópica “ve” las líneas de la carretera y esto lo usa el sistema de Aviso de Salida del Carril. Si el sistema determina que el vehículo se está desviando del carril sin intención, el conductor recibe un aviso háptico a través del volante.

El sistema Asistente de Mantenimiento del Carril construye su funcionalidad en el Aviso de Salida del Carril. Cuando determina que el vehículo se está saliendo de su camino, puede redirigir al conductor hacia el centro del mismo utilizando la dirección asistida corrigiendo ligeramente la dirección. La cantidad de par aplicado al volante es ligera y se puede corregir fácilmente.

El Limitador de Velocidad Adaptativo usa los datos del sistema de Reconocimiento de Señales de Tráfico para ajustar la velocidad deseada, aumentando o disminuyendo la velocidad mientras se pisa el acelerador. Si el sistema detecta un límite de velocidad superior el Limitador de Velocidad Adaptativo notifica al conductor el nuevo límite y acelera hasta el nuevo límite. Si el límite de velocidad es menor, entonces puede reducir la velocidad hasta ese límite.

La cámara estereoscópica puede tambien ayudar al conductor a ver con mayor claridad: el control inteligente de los faros permite un mayor uso de la luz de carretera, lo que hace que la conducción nocturna sea más segura. Conectando los módulos de los faros a los algoritmos de procesamiento de imágenes de la cámara, la función de asistencia de luces largas cambia automáticamente cuando detecta tráfico en el sentido contrario.

**Siempre mirando al frente: Control de Crucero Adaptativo**

El Control de Crucero Adaptativo (ACC) del XE hace los viajes aún más cómodos. Un radar de largo alcance de 77 GHz escanea la carretera permitiendo al vehículo mantener una distancia preseleccionada con el vehículo que le precede. El sistema ACC puede incluso iniciar una frenada de emergencia si detecta una posible colisión.

**Seguridad frente a frente: protección de los pasajeros mejorada**

Los sistemas de seguridad del XE no tienen rival e incluyen el Detector de Tráfico Delantero (Forward Traffic Detection) y el Guiado del Vehículo Delantero (Forward Vehicle Guidance), gracias al uso del sistema de cámaras Surround Camera System.

El Detector de Tráfico Delantero provee un nivel extra de seguridad cuando el conductor tiene problemas para ver otros vehículos, como por ejemplo en una intersección sin visibilidad. El sistema es capaz de detectar el movimiento de otros vehículos y muestra un aviso en la pantalla central.

El Guiado del Vehículo Delantero genera una gran seguridad cuando aparcamos o circulamos a baja velocidad mediante unos gráficos que ayudan al conductor a encontrar un sitio donde aparcar. Mediante unos gráficos similares a los que se ven con la cámara de marcha atrás, el Guiado del Vehículo Delantero proyecta la imagen del XE en base a la posición del volante para posicionar vehículo usando el sistema Surround Camera System.

**Vigilante: Asistente de ángulo muerto cuando se acerca un vehículo**

El Monitor de Ángulo Muerto ayuda en las maniobras de adelantamiento alertando al conductor de la situación de otros vehículos en el ángulo muerto.

Esta función incluye el Asistente de Ángulo Muerto, que combina el Monitor de Ángulo Muerto con el control de la dirección que provee el EPAS. El inteligente sistema es capaz de devolver el coche a su carril si detecta riesgo de colisión con otro vehículo cuando el conductor indica que va a cambiar de carril.

**Situado en posición: Aparcamiento fácil**

El esfuerzo de aparcar en espacios estrechos es un problema del pasado. El XE se puede pedir con dos funciones de asistencia al aparcamiento semiautónomas, que harán el trabajo duro por el conductor. Los sensores de ultrasonido miden el espacio y, si es posible, maniobrarán para aparcar . Así el conductor únicamente debe controlar el acelerador y los frenos. Una función de desaparcar guiará al XE fuera del sitio.

La operación de desaparcar puede ser aún más sencilla con el Detector de Tráfico Cruzado. Los sensores del Monitor de Ángulo Muerto detectan si se aproximan vehículos que no se ven en el monitor y emiten una alerta para detener la salida.

**ENTRETENIMIENTO Y CONECTIVIDAD**

**Con una pantalla táctil tipo tablet, el navegador puede indicar al resto de vehículos que llegamos tarde. Un punto de acceso WiFi de 4G para hasta ocho dispositivos, aplicaciones para tecnología portátil y un sistema de audio 825 W Meridian Surround Sound System – la próxima generación del XE le asegura estar siempre conectado**

Situada para verla de un vistazo, la pantalla táctil es el corazón del sistema de entretenimiento del XE. La pantalla táctil es clara y tiene un diseño intuitivo y una interface muy sencilla de utilizar, dándole un acceso rápido a todas las funciones. El control por voz hace el sistema aún más fácil de usar.

**Tecnología de entretenimiento líder mundial**

La próxima generación del sistema Touch Pro de Jaguar Land Rover ha sido diseñada alrededor de una pantalla tipo tablet de 10 pulagadas táctil y es tan intuitiva de usar como potente. Con este sistema los viajes serán más entretenidos.

El sistema Touch Pro es una joya de la tecnología qué incluye un procesador de cuatro núcleos muy potente y una conectividad Ethernet ultrarápida. Esto le da al Touch Pro una capacidad de procesamiento muy potente y un rendimiento y funcionalidad excepcional.

La gran pantalla táctil de 10 pulgadas hace la interacción sencilla, progresiva e intuitiva. La pantalla principal se puede personalizar y se le pueden añadir widgets para facilitar accesos directos a funciones específicas y los contactos favoritos. Incluso es posible agregar pantallas de inicio adicionales si se desea.

La pantalla ofrece gráficos de gran calidad y, al ser súperancha, se pueden hacer dsitintas acciones a la vez. Por ejemplo, se puede mostrar la música en una zona mientras se muestra la situación del viaje, el tiempo o los detalles del teléfono en otras; navegando arriba y abajo se pueden seleccionar hasta cinco vistas.

El avanzado sistema de entretenimiento genera un acceso súper rápido a los datos del mapa, con

gráficos nítidos, altamente detallados y receptivos. Los usuarios pueden acercar y alejar los mapas utilizando los gestos 'pellizcar' y 'panoramizar'. Nada podría ser más simple o más intuitivo.

El sistema Touch Pro le puede llevar a su destino incluso si se pierde la señal del GPS, gracias a una innovadora funcionalidad de reconocimiento de puntos muertos. Mediante el análisis de los datos de los sensores del vehículo, puede predecir con precisión la ubicación y el rumbo del vehículo, algo que está más allá de la capacidad de las aplicaciones de navegación de los teléfonos inteligentes.

La funcionalidad del sistema se lleva al siguiente nivel si se solicita la conexión de datos del Touch Pro con las características y servicios basados en la ubicación. Si introduce un destino, el sistema puede verficar si dispone de suficiente combustible para llegar. En caso negativo el sistema avisará al conductor y se le muestrarán las estaciones de servicio que hay en la ruta: bastará entonces con un toque en la pantalla para agregar un punto de paso que nos lleve a repostar.

El conductor puede usar el sistema para compartir destinos, la situación actual y el tiempo estimado de llegada al destino (ETA) a través de mensajes de texto o correo electrónico. Si el sistema detecta retrasos un mensaje automático informará de estos de forma actualizada.

El sistema Touch Pro puede ayudar a evitar retrasos en nuestros viajes cotidianos. El Modo Commute aprende de nuestros desplazamientos más comunes y usando un histórico puede sugerir otras rutas alternativas si hay problemas de tráfico.

Alcanzar su destino con precisión nunca fue tan sencillo. Una vez dentro de los últimos 200 metros, el modo de llegada mostrará una vista interactiva de 360 ​​° a nivel de la calle de su destino junto a la pantalla de navegación principal: incluso puede dirigirlo a las plazas de aparcamiento disponibles más cercanas.

Una aplicación complementaria para móviles inteligentes con iOS o Android permite una completa planificación y guía de rutas puerta a puerta qué puede ayudarle a completar la etapa final de su viaje en transporte público o a pie. La nueva aplicación también permite la sincronización de rutas y destinos entre el móvil y el sistema Touch Pro del XE, de modo que las rutas se pueden pre configurar de antemano y subir automáticamente una vez en el automóvil.

**Tecnología de doble visión: pantalla central mejorada**

Una característica que se desarrolló por primera vez para el buque insignia Jaguar XJ fue la tecnología Dual View que también se puede pedir para el XE. Esta innovación en su segmento permite que la pantalla táctil de 10 pulgadas muestre la información del vehículo para el conductor mientras que el pasajero del asiento delantero disfruta al mismo tiempo de una película o un programa de TV en la misma pantalla.

**Información a la vista: la instrumentación actualiada**

La pantalla interactiva Driver Display de 12,3 pulgadas es opcional en todos los modelos y ofrece más claridad e información al conductor. El sistema proporciona cuatro temas visuales distintos para que el conductor elija en la gran pantalla, facilitando una visión clara que reduce el estrés de, por ejemplo, los viajes a lugares desconocidos.

**Siempre conectados: El móvil y el reloj inteligente le mantienen siempre bajo control**

Los teléfonos inteligentes están cambiando la manera en que las personas interactúan con el mundo que les rodea. El XE se asegura de que los conductores permanezcan conectados. Las aplicaciones Jaguar InControl permiten a los usuarios acceder a las aplicaciones de teléfonos inteligentes a través de la pantalla táctil del XE, facilitando desde realizar una llamada, encontrar un lugar de aparcamiento o reservar una habitación de hotel. Algunas de las aplicaciones más populares incluyen iHeartRadio, Glympse, Stitcher, Cityseeker y Parkopedia

El XE incluso puede actuar como punto de WiFi 4G, permitiendo conectar hasta ocho dispositivos a internet, mientras que la antena del vehículo proporciona la mejor señal posible.

La aplicación Jaguar Remote permite a los usuarios de teléfonos inteligentes con iOS o Android conectarse al automóvil desde donde estén utilizando esta aplicación. La nueva tecnología permite una amplia variedad de funciones: desde controlar cuánto combustible queda en el depósito a desbloquear o bloquear las puertas o pre ajustar el sistema de control de la climatización del XE a siete días vista.

Con esta misma aplicación viene incluida la función Online Media. Esta app permite agregar numeroso contenido de distintos proveedores y personalizar el mismo, como Deezer y Tuneln, consiguiendo acceso a más de 40 millones de canciones y 4 millones de programas y podcast bajo demanda. Por primera vez, estos contenidos se pueden conseguir sin la necesidad de un teléfono inteligente proporcionando una experiencia integrada muy sencilla.

Ofreciendo una funcionalidad similar a la aplicación Remote, el conductor puede utilizar su reloj Apple o Android para abrir o cerrar el coche, comprobar el nivel de combustible o ver su situación en un mapa. Es incluso posible seleccionar la temperatura del vehículo y arrancar el vehículo para precalentar o enfriar el mismo antes de iniciar el viaje.

Secure Tracker mejora la seguridad de nuestro vehículo monitorizándolo de una forma proactiva. En el caso de que nos robasen el XE, el sistema de seguimiento puede trabajar en conjunto con la policía para localizarlo y recuperarlo.

Protect proporciona mayor tranquilidad: en el improbable caso de un mal funcionamiento, proporciona asistencia optimizada de Jaguar, transmitiendo su ubicación y los datos de diagnóstico del vehículo para minimizar las demoras en su viaje. En caso de que ocurra lo impensable y se produzca una colisión, el sistema realizará automáticamente una llamada de emergencia a los servicios de emergencia.

**Rendimiento excepcional: Meridian Audio**

Touch Pro se ha diseñado para ofrecer un rendimiento de audio excepcional y se ofrece con dos tipos de sistemas diseñados específicamente para el XE junto con la mundialmente recnocida marca británica Meridian. El primero es un soberbio sistema de 380 W con 11 altavoces (incluido un subwoofer), mientras que el segundo es un sistema de audio de la más alta calidad que proporciona 825 W a través de 17 altavoces (incluido un subwoofer).

Para mejorar aún más la experiencia, este sistema se beneficia de las tecnologías de procesamiento de señal MultEQ XT Trifield y Audyssey de Meridian, que producen un sonido más rico y equilibrado en todo el interior del XE. Y debido a que todos los altavoces y amplificadores se han combinado cuidadosamente, ofrece un alto rendimiento con niveles excepcionalmente bajos de distorsión armónica.

Las funciones más inteligentes están disponibles cuando el sistema de sonido Meridian se combina con el sistema Touch Pro e incluye programas como "Reproducir más como esta" que compila automáticamente listas de reproducción, o Music Queue, que hace que sea fácil buscar y agregar canciones, álbumes o artistas a una lista de música mientras la pista actual todavía se está reproduciendo.

A la vez que se ofrecen transmisiones multimedia desde el móvil o la tablet a través de dos puertos USB, el Touch Pro ofrece un reproductor de CD/DVD. El sistema también soporta radio por satélite y funciones como el almacenamiento en segundo plano, lo que permite a los usuarios saltar al principio de las pistas.

**La comodidad sin manos: El Portón Trasero de apertura gestual o Función Manos Libres hace el trabajo**

El Jaguar XE ofrece innumerables sistemas que nos hacen la vida más cómoda, como la tecnología del portón trasero gestual, que permite acceder al maletero sin utilizar las manos. El sistema está disponible en los vehículos con el equipo de acceso sin llave y el asistente del aparcamiento trasero, y permite que el propietario abra o cierre el maletero con solo pasar el pie por debajo de una de las dos esquinas del paragolpes.

El propietario tan solo debe tener la llave en su bolsillo o bolso. Los sensores bajo el paragolpes detectarán el movimiento del pie y abrirán o cerrarán el maletero. De esta forma se puede cargar el maletero incluso con las manos ocupadas.

**NOTA:**

* **Todos los datos sobre consumos y emisiones están basados en el Nuevo Ciclo Europeo de Conducción Correlacionado o también llamado Equivalente.**

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 diesel 163 CV RWD Auto / Man** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,999 |
| Cilindros | 4 en línea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, sincronización variable de la válvula de escape |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 15.5:1 |
| Inyección de combustible | 1,800 bar common rail |
| Sistema de sobrealimentación | Turbo de geometría variable |
| Potencia CV (kW) | 163 (120) @ 4,000rpm |
| Par Nm | 380 @ 1,750-2,500rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8-velocidades automática [ZF manual de 6 velocidades] |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 [4.110] |
| 2a | 3.143[2.248] |
| 3a | 2.106[1.403] |
| 4a | 1.667[1.000] |
| 5a | 1.285[0.802] |
| 6a | 1.000[0.659] |
| 7a | 0.839[ - ] |
| 8a | 0.667[ - ] |
| Marcha atrás | 3.295[3.727] |
| Relación final | 2.73[2.73] |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles Triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremallera; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075/ 1,967 |
| Alto (mm) | 1,416 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,597 - 1,607/ 1,585 - 1,608 |
| Peso desde (kg) | 1,615 [1591] |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 56 [47] |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 8.3 [8.9] |
| 0-100 km/h (seg) | 8.8 [9.4] |
| Velocidad máxima km/h | 227 [227] |
| Consumo de combustible litros/100 km EU combinado | Desde 5,1 [4,8]† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 135 [126]† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Clase 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

Las cifras entre corchetes son para transmisión manual

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 diesel 180 CV RWD Auto / Man** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,999 |
| Cilindros | 4 en línea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, sincronización variable de la válvula de escape |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 15.5:1 |
| Inyección de combustible | 1,800 bar common rail |
| Sistema de sobrealimentación | Turbo de geometría variable |
| Potencia CV (kW) | 180 (132) @ 4,000rpm |
| Par Nm | 430 @ 1,750-2,500rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8 velocidades automática [ZF 6 velocidades manual] |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 [4.110] |
| 2a | 3.143 [2.248] |
| 3a | 2.106 [1.403] |
| 4a | 1.667 [1.000] |
| 5a | 1.285 [0.802] |
| 6a | 1.000 [0.659] |
| 7a | 0.839 [ - ] |
| 8a | 0.667 [ - ] |
| Marcha atrás | 3.295 [3.727] |
| Relación final | 2.73 [2.81] |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremaller; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075/ 1,967 |
| Alto (mm) | 1,416 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,596 - 1,607 / 1,585 - 1,608 |
| Peso desde (kg) | 1,640 [1,623] |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 56 |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 7.6 [7.9] |
| 0-100 km/h (seg) | 8.1 [8.3] |
| Velocidad máxima km/h | 228 [231] |
| Consumo de combustible litros/100km EU combinado | Desde 5.2 [4.9]† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 137 [129]† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Class 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

Las cifras entre corchetes son para transmisión manual

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 diesel 180 CV AWD Auto** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,999 |
| Cilindros | 4 en línea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, sincronización variable de la válvula de escape |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 15.5:1 |
| Inyección de combustible | 1,800 bar common rail |
| Sistema de sobrealimentación | Turbo de geometría variable |
| Potencia CV (kW) | 180 (132) @ 4,000rpm |
| Par Nm | 430 @ 1,750-2,500rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8 velocidades automática |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 |
| 2a | 3.143 |
| 3a | 2.106 |
| 4a | 1.667 |
| 5a | 1.285 |
| 6a | 1.000 |
| 7a | 0.839 |
| 8a | 0.667 |
| Marcha atrás | 3.295 |
| Relación final | 2.73 |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremallera; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075/ 1,967 |
| Alto (mm) | 1,425 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,596 - 1,607 / 1,585 - 1,608 |
| Peso desde (kg) | 1,685 |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 56 |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 7.8 |
| 0-100 km/h (seg) | 8.4 |
| Velocidad máxima km/h | 222 |
| Consumo de combustible litros/100km EU combinado | Desde 5.5† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 145† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Class 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 petrol 200 CV RWD Auto** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,997 |
| Cilindros | 4 en línea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, válvulas variables de admisión y escape  Sistema de alzado variable electrohidráulico |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 10.5:1 |
| Inyección de combustible | 200 bar inyección directa |
| Sistema de sobrealimentación | Turbocompresor doble con desplazamiento simple |
| Potencia CV (kW) | 200 (147) @ 5,500rpm |
| Par Nm | 320 @ 1,200 - 4,000rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8 velocidades automática |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 |
| 2a | 3.143 |
| 3a | 2.106 |
| 4a | 1.667 |
| 5a | 1.285 |
| 6a | 1.000 |
| 7a | 0.839 |
| 8a | 0.667 |
| Marcha atrás | 3.295 |
| Relación final | 3.42 |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremallera; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075/ 1,967 |
| Alto (mm) | 1,416 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,596 - 1,607 / 1,585 - 1,608 |
| Peso desde (kg) | From 1,611 |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 63 |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 7.2 |
| 0-100 km/h (seg) | 7.6 |
| Velocidad máxima km/h | 230 |
| Consumo de combustible litros/100km EU combinado | Desde 7.2† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 164† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Class 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 diesel 240 CV AWD Auto** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,999 |
| Cilindros | 4 en línea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, sincronización variable de la válvula de escape |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 15.5:1 |
| Inyección de combustible | 2,200bar common rail |
| Sistema de sobrealimentación | Turbo secuencial en serie |
| Potencia CV (kW) | 240 (177) @ 4,000rpm |
| Par Nm | 500 @ 1,500rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8 velicidades automática |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 |
| 2a | 3.143 |
| 3a | 2.106 |
| 4a | 1.667 |
| 5a | 1.285 |
| 6a | 1.000 |
| 7a | 0.839 |
| 8a | 0.667 |
| Marcha atrás | 3.295 |
| Relación final | 2.73 |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremallera; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075/ 1,967 |
| Alto (mm) | 1,425 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,596 - 1,607 / 1,585 - 1,608 |
| Peso desde (kg) | 1,718 |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 56 |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 6.1 |
| 0-100 km/h (seg) | 6.5 |
| Velocidad máxima km/h | 250 |
| Consumo de combustible litros/100km EU combinado | Desde 5.8† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 153† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Class 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 petrol 250 CV RWD Auto** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,997 |
| Cilindros | 4 en llínea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, válvulas variables de admisión y escape  Sistema de alzado variable electrohidráulico |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 10.5:1 |
| Inyección de combustible | 200bar inyección directa |
| Sistema de sobrealimentación | Turbocompresor doble con desplazamiento simple |
| Potencia CV (kW) | 250 (184) @ 5,500rpm |
| Par Nm | 365 @ 1,200 - 4,500rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8 velocidades automática |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 |
| 2a | 3.143 |
| 3a | 2.106 |
| 4a | 1.667 |
| 5a | 1.285 |
| 6a | 1.000 |
| 7a | 0.839 |
| 8a | 0.667 |
| Marcha atrás | 3.295 |
| Relación final | 3.42 |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremallera; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075/ 1,967 |
| Alto (mm) | 1,416 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,596 - 1,607 / 1,585 - 1,608 |
| Peso desde (kg) | 1,611 |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 63 |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 6.2 |
| 0-100 km/h (seg) | 6.5 |
| Velocidad máxima km/h | 250 |
| Consumo de combustible litros/100km EU combinado | Desde 7.2† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 164† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Class 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

**FICHA TÉCNICAS**

**DATOS PROVISIONALES. PENDIENTES DE CERTIFICACIÓN FINAL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaguar XE 2.0 petrol 300 CV AWD Auto** | |
| **MOTOR & TRANSMISIÓN** |  |
| Capacidad del motor (cc) | 1,997 |
| Cilindros | 4 en línea |
| Válvulas por cilindro | 4; DOHC, válvulas variables de admisión y escape  Sistema de alzado variable electrohidráulico |
| Diámetro/ Carrera (mm) | 83.0/ 92.4 |
| Ratio de compresión | 9.5:1 |
| Inyección de combustible | 200 bar inyección directa |
| Sistema de presión | Turbocompresor doble con desplazamiento simple con rodamiento de bolas |
| Potencia CV (kW) | 300 (221) @ 5,500rpm |
| Par Nm | 400 @ 1,500 - 4,500rpm |
| Transmisión | ZF 8HP45 8 velocidades automática |
| Ratio de las velocidades (:1) |  |
| 1a | 4.714 |
| 2a | 3.143 |
| 3a | 2.106 |
| 4a | 1.667 |
| 5a | 1.285 |
| 6a | 1.000 |
| 7a | 0.839 |
| 8a | 0.667 |
| Marcha atrás | 3.295 |
| Relación final | 3.42 |
| **CHASIS** |  |
| Suspensión delantera | Dobles triángulos |
| Suspensión trasera | Integral Link |
| Dirección | De cremallera; electromecánica |
| **DIMENSIONES** |  |
| Largo (mm) | 4,672 |
| Ancho inc./ espejos retrovisores (mm) | 2,075 / 1,967 |
| Alto (mm) | 1,425 |
| Batalla (mm) | 2,835 |
| Ancho de vía delantera/ trasera (mm) | 1,597 - 1,602 / 1,598 - 1,603 |
| Peso desde (kg) | 1,690 |
| Volumen del maletero (litros) | 455\* |
| Depósito de combustible; utilizables (litros) | 63 |
| **PRESTACIONES & CONSUMOS** |  |
| 0-60 mph (seg) | 5.4 |
| 0-100 km/h (seg) | 5.7 |
| Velocidad máxima km/h | 250 |
| Consumo de combustible litros/100km EU combinado | Desde 7.6† |
| Emisiones CO2 (g/km) EU combinados | Desde 173† |

\* Con el sistema de reparación de pinchazos (415 litros con espacio libre para la rueda de repuesto)

† NEDC Equivalente – Combinado – Neumáticos Class 2. Cifras Oficiales de Prueba EU   
Estimaciones del fabricante; corregidas en el momento de ir a la imprenta

Más información, imágenes y vídeos sobre Jaguar en [www.mediajaguar.com](http://www.mediajaguar.com)

Más vídeos en alta resolución en [www.broadcast.jaguarlandrover.com](http://www.broadcast.jaguarlandrover.com)

**DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN**

**JAGUAR LAND ROVER ESPAÑA Y PORTUGAL**

Torre Picasso

Plaza Pablo Ruiz Picasso 1 - Planta 42

28020 Madrid

**Teléfonos:**

+34 91 578 61 39/41

+34 91 578 62 10

**Belén de Lacalle**

Directora de Comunicación

[**blacalle@jaguarlandrover.com**](mailto:blacalle@jaguarlandrover.com)

**Rosa Bellón**

Jefa de Prensa

[**rbellon1@jaguarlandrover.com**](mailto:rbellon1@jaguarlandrover.com)

**Más información:**

[**www.media.jaguar.com**](http://www.media.jaguar.com)

1. Se aplica a los mdelos con transmisión manual [↑](#footnote-ref-1)