

Jaguar F-PACE – der erste Performance Crossover von Jaguar

AUF EINEN BLICK

- Der neue F-PACE: Ein Performance Crossover für all jene, die Autofahren lieben
- Sehr dynamisch und zugleich voll alltagstauglich
- Vom F-TYPE inspiriertes Design auf Basis der bahnbrechenden Studie C-X17
- Hochwertig verarbeitetes Interieur und 650 Liter großer Kofferraum
- Hochsteife Aluminium-Leichtbau-Architektur fördert Dynamik, Effizienz und Qualität
- InControl Touch Pro: Führendes Infotainment-System macht jede Reise bequemer und noch besser vernetzt
- Intuitiv zu bedienendes 10.2“ Touchscreen mit hochauflösenden Graphiken
- Per Wi-Fi-Hotspot kann eine Verbindung für bis zu acht externe Geräte aufgebaut werden – das Interieur wird zum mobilen Büro oder Entertainment-Center
- Frei konfigurierbares 12.3“ HD TFT-Instrumentendisplay mit vier verschiedenen Anzeigemodi und Vollbildarstellung der Navigationskarten in 3D; ergänzt um ein Head-up-Display mit Lasertechnik
- Weltpremiere des Activity Key: Wasser- und stoßfestes Armband für Menschen mit aktivem Lebensstil. Erlaubt es, die Schlüssel sicher im Fahrzeug zu lassen
- Vom F-TYPE übernommene Systeme wie Torque Vectoring, Adaptive Dynamics und Configurable Dynamics für ein individuell konfigurierbares Fahrerlebnis
- Optimierte Aerodynamik (Cw-Wert 0,34) zielt auf minimalen Luftwiderstand und maximale Richtungsstabilität bei hoher Geschwindigkeit
- Temperamentvoller Ingenium Turbodiesel mit 132 kW (180 PS)* für minimale NO_x-Emissionen und einen CO₂-Ausstoß von 129 g/km
- V6 Benziner mit Kompressor-Aufladung beschleunigt mit 280 kW (380 PS) in 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h
- V6 Biturbo-Diesel mit 221 kW (300 PS) kombiniert hohe Laufkultur mit einem maximalen Drehmoment von 700 Nm
- Allradantrieb sichert hohes Gripniveau unter allen Bedingungen; weiter verstärkt durch elektronische Traktionshilfen wie Adaptive Surface Response

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Andrea Leitner-Garnell • Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 162 • aleitner@jaguarlandrover.com • <http://de.media.jaguar.com>



- Intelligent Driveline Dynamics bietet 4x4-Traktion mit Heckantriebscharakter
- All Surface Progress Control ermöglicht sicheres Anfahren auf Oberflächen mit niedrigem Reibbeiwert (Schnee, Eis, Matsch)
- State-of-the-art Systeme zum Insassen- und Fußgängerschutz
- Preise starten bei 42.390,- Euro für den F-PACE 20d und 44.990,- Euro für den F-PACE 20d AWD; die sportliche Spitzenversion F-PACE S AWD ist für 75.260,- Euro erhältlich
- Limitierte Sonderedition First Edition mit exklusiven Ausstattungsdetails
- Markteinführung am 16. April 2016

LANGFASSUNG

Der neue Jaguar F-PACE

Der neue F-PACE ist Jaguars erster Performance Crossover. Sein Design und sein Antriebsstrang besitzen alle Tugenden, für die auch die Jaguar-Limousinen und -Sportwagen bekannt sind. Im neuen F-PACE werden sie ergänzt um eine hohe Alltagstauglichkeit und eine für ein Fahrzeug seiner Klasse hohe Fahrdynamik.

Auf Basis der modularen Aluminium-Leichtbau-Konstruktion von Jaguar Land Rover kombiniert der neue F-PACE puristische Linien, Flächen und Proportionen mit vom Jaguar F-TYPE inspirierten Design-Features. Dazu zählen die kräftigen hinteren Hüften, die Luftauslässe in den Kotflügeln und die charakteristische Heckleuchten-Grafik.

Der selbstbewusste Kühlergrill und die muskulös geformte Motorhaube signalisieren das große Potenzial der vom 280 kW (380 PS) starken V6 Kompressor angeführten Motorenpalette. Elemente wie die schmalen Voll-LED-Scheinwerfer, geschmiedete Leichtmetallfelgen der Größe 22 Zoll und der knappe vordere Überhang führen die Design-Vision der Studie Jaguar C-X17 nun in die Serienproduktion.

Der neue F-PACE bietet bequem Platz für bis zu fünf Personen. Das Interieur präsentiert sich als perfekte Mischung aus hochwertigen Materialien und Oberflächen sowie exquisiten



und luxuriösen Details wie den beheizbaren und mit einer elektrischen Lehneneinstellung bestückten Rücksitzen. Aber auch hochmoderne Infotainmentsysteme wie das InControl Touch Pro und das frei konfigurierbare 12.3“ HD TFT-Instrumentendisplay stehen für den State-of-the-art-Anspruch des neuen Jaguar Modells.

„Indem wir unseren Designprinzipien absolut treu geblieben sind, ist auch der neue F-PACE eindeutig als Jaguar zu erkennen. Er bietet das von den Kunden erwartete Platzangebot – und noch mehr als das. Denn dank unseres konsequenten Ansatzes bei der Gestaltung der Oberflächen, der Proportionen und der puristischen Linien haben wir nach meiner Meinung das stilistisch ausgewogenste und attraktivste Fahrzeug seiner Klasse geschaffen.“

Ian Callum, Designdirektor, Jaguar

Die Aluminium-Leichtbau-Konstruktion bot den Jaguar-Designern und -Ingenieuren eine ideale Ausgangsbasis. Da die Plattform von Beginn an modular ausgelegt war, können die Räder genau dort positioniert werden, wo sie bei der Konstruktion eines Performance-Crossovers hinsichtlich Proportionen, Fahrverhalten und Praxistauglichkeit idealerweise hingehören.

Der neue F-PACE übernimmt deshalb weder den Radstand noch die Spurweiten eines anderen aktuellen Jaguar-Modells. Mit einer Länge von 4.731 Millimetern und einem Radstand von 2.874 Millimetern präsentiert er sich mit einem fließenden, eleganten Profil und dem für das aktuelle Jaguar Design charakteristischen knappen vorderen Überhang. Alles verbunden mit einem ungewöhnlich großzügigen Platzangebot.

Das Maß für die hintere Kniefreiheit markiert einen Bestwert für die Klasse; auch das Kofferraumvolumen ist mit 650 Litern ungemein voluminös. Die leichte und steife Karosserie besteht zu 80 Prozent aus gewichtssparendem Aluminium, sie ist die einzige Leichtbau-Konstruktion in diesem Marktsegment. Weitere Kilogramm sparte Jaguar durch die aus einem Verbundmaterial bestehende Heckklappe und den Einsatz von Magnesium für den Querträger des Armaturenbretts.



Als Folge drückte das F-PACE-Team das Gewicht der Basisversion mit dem 132 kW (180 PS) starken Turbodiesel mit 6-Gang-Schaltgetriebe und Heckantrieb auf 1.665 Kilogramm. Zugleich emittiert der neue Ingenium Selbstzünder nur 129 g/km CO₂. Im Gegenzug beschleunigt die 280 kW (380 PS) starke Variante F-PACE S in 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt.

Die extrem verwindungssteife Karosserie steigert die Fahrwerksqualitäten des mit einer vorderen Aluminium-Doppelquerlenker-Achse und einer hinteren Aluminium-Integral-Hinterachse ausgestatteten Jaguar F-PACE noch weiter. Zusammen mit der serienmäßigen Torque Vectoring Technologie und der auf den neuen Performance-Crossover feingetunten elektromechanischen Servolenkung setzt der neue Jaguar hohe Standards bei Handling und Fahrkomfort.

Die Einstiegsmodelle des F-PACE werden mit konventionellen Stoßdämpfern bestückt. Für ein noch dynamischeres und ausgewogeneres Set-up tritt optional zusätzlich das elektronisch gesteuerte Adaptive Dynamics System in Aktion. Es misst bis zu 100 Mal pro Sekunde Karosseriebewegungen und sogar bis zu 500 Mal die Radfederwege. Und sichert so unter allen Bedingungen eine optimale Dämpferkennung.

Für sehr sportlich orientierte Fahrer steht das individuell programmierbare Fahrprogramm Configurable Dynamics bereit: Es ändert je nach Gusto die Einstellungen der Drosselklappe, der Lenkung, des Automatikgetriebes und – wo vorhanden – des Adaptive Dynamics.

Unter Berücksichtigung der bei den neuen Jaguar Limousinen XE und XF gemachten Erfahrungen spendeten die Karosseriebauer auch dem neuen F-PACE eine aerodynamische Außenhaut: Mit Hilfe von CFD-Simulationen (numerische Strömungsmechanik) drückten sie den Cw-Wert auf 0,34. Zugleich baut die Karosserie kaum Auftrieb auf – wo er auftritt, ist er ausgeglichen zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, was dem Lenkgefühl und der Richtungsstabilität bei hohen Geschwindigkeiten zugute kommt.

„Der neue F-PACE ist ein Jaguar, den sich viele Kunden rund um die Welt von uns gewünscht haben. Die von uns definierten Ziele waren so anspruchsvoll wie nie zuvor. Ich



bin sehr stolz, dass wir sie nicht nur erreicht, sondern teilweise sogar noch übertroffen haben.

Der F-PACE ist ein Crossover mit außergewöhnlicher Dynamik und zugleich sehr ausgewogenem Abrollkomfort. Das vom F-TYPE inspirierte Design vereint eine dramatische Optik mit einem geräumigen Interieur und einem außerordentlich groß geschnittenen Kofferraum. Zusammen mit unserem neuen Infotainment-System, unserem hochmodernen Allradantrieb und der großen Zahl an aktiven Sicherheits-Technologien wird jede Fahrt im neuen F-PACE zu einem besonders lohnenden Erlebnis.“

Kevin Stride, Baureihenleiter, Jaguar F-PACE

Der im neuen F-PACE eingesetzte Allradantrieb mit Torque-on-demand-Funktion ist das bis dato höchst entwickelte AWD-System für einen Jaguar. Mit bis zu 700 Nm meistert es auch beachtliche Drehmomentspitzen. Mit dem ursprünglich für den F-TYPE AWD entwickelten System Intelligent Driveline Dynamics (IDD) fährt der F-PACE unter normalen Bedingungen mit Heckantrieb. Falls es die Verhältnisse erfordern, schickt IDD zusätzlich Kraft auf die Vorderachse – ein sanfter und für den Fahrer unmerkbar ablaufender Vorgang.

Die aus der von Land Rover patentierten und preisgekrönten Terrain Response-Technologie entwickelte Adaptive Surface Response (ASR) wird von Jaguar auch in den AWD-Derivaten des neuen Jaguar XF eingesetzt. ASR steigert die Fähigkeiten des Allradantriebs auch bei schlechten Wetterverhältnissen. Über den auf dem Mitteltunnel sitzende Jaguar Drive Control lassen sich wie beim Land Rover Terrain Response System auch im F-PACE verschiedene Programme für verschiedene Einsatzbedingungen anwählen – darunter solche für Fahrten im Tiefschnee oder auf Schotter.

Die intelligenten Algorithmen des ASR-Systems finden einen kongenialen Partner im Fahrerassistenzsystem ASPC (All Surface Progress Control). Es ist sowohl in Verbindung mit Heck- wie Allradantrieb erhältlich. Meldet ASR einen Untergrund mit geringer Haftung, baut ASPC bei Geschwindigkeiten zwischen 3,6 und 30 km/h im Stil eines Launch Control schlupffrei maximale Haftung auf. Der Fahrer kann die gewünschte Geschwindigkeit über die Schalter für die Geschwindigkeitskontrolle einstellen – und braucht ansonsten nur noch zu lenken.



Für F-PACE-Fahrer, die ähnlich schlupffrei, aber lieber mit Einsatz des Gaspedals vom Fleck kommen wollen, gibt es – als Novum für einen Jaguar – zusätzlich den Low-Friction-Launch (LFL). Es nutzt ein sehr progressives Drosselklappen-Kennfeld, das die Kontrolle über das Fahrzeug sehr effektiv unterstützt.

Jaguar hat den neuen F-PACE auf die Erfüllung der weltweit höchsten Standards für die Insassen- und Fußgängersicherheit ausgelegt. Die Zahl der aktiven Sicherheitssysteme steht dem in nichts nach. Beispiel Stereo-Kamera: Als Herzstück des autonomen Notfall-Bremsassistenten wurde sie jetzt erstmals um eine Fußgängererkennungsfunktion erweitert. Die Stereokamera ist darüber hinaus das „Auge“ für weitere Assistenzsysteme wie den Spurverlassenswarner, den Spurhalteassistenten, den adaptiven Geschwindigkeitsbegrenzer und einen Aufmerksamkeitsassistenten.

Zentrale Informationen wie die Ist-Geschwindigkeit oder Geschwindigkeitsbegrenzungen werden über ein lasergesteuertes Head-up-Display direkt ins Blickfeld des Fahrers projiziert. Die hoch auflösenden Graphiken und Piktogramme zeigen zusätzlich die Einstellungen der Geschwindigkeitsregelanlage und die vom Navigationssystem übermittelten Richtungsänderungen an. Im Vergleich zu konventionellen Systemen ist das HUD des F-PACE kompakter und leichter; zugleich sind die Darstellungen auch bei direkter Sonneneinstrahlung weiterhin gut ablesbar.

Auf dem höchsten Stand der Technik zeigt sich auch das Infotainment-Netzwerk des neuen Jaguar F-PACE. Das Premium System InControl Touch Pro basiert auf einem 10.2“ großen Touchscreen, einem Festplattenantrieb mit leistungsstarkem Quad-Core-Prozessor und dem blitzschnellen Ethernet. Die Bedienerschnittstelle lässt sich intuitiv bedienen, die Grafiken präsentieren sich in brillanter Auflösung und die angewählten Menütasten sprechen auf geringsten Druck an. Das Navigationssystem ist lernfähig – merkt sich zum Beispiel den täglichen Weg zur Arbeit, bietet Tür-zu-Tür-Routenführung und kann sogar Menschen am Zielort von der voraussichtlichen Ankunftszeit des Jaguar F-PACE informieren. Die Navigationskarten können auf Wunsch jederzeit in 3D-Form in das frei konfigurierbare 12.3“ HD-Display der Instrumententräger überspielt werden.



Im neuen F-PACE feiert mit dem Jaguar Activity Key eine weitere Innovation Weltpremiere. Dahinter verbirgt sich ein wasserdichtes und stoßfestes Armband mit integriertem Transponder, das z.B. ideal für den Einsatz bei sportlichen Aktivitäten ist. Beim Schließen des neuen F-PACE per Activity Key werden automatisch alle im Innenraum liegenden Schlüssel deaktiviert. Der Activity Key arbeitet auf den gleichen Hochfrequenzen wie die anderen Schlüssel; zum Öffnen und Schließen der Türen reicht es, ihn nah an das „J“ im auf der Heckklappe angebrachten Jaguar-Schriftzug zu halten. Der intelligente Schlüssel kommt ohne Batterie aus – womit die Sorge, ihn einmal außer Funktion zu erleben, ebenfalls entfällt.

First Edition: Das Design einer Konzeptstudie für die reale Welt

Zur Feier der Einführung des neuen F-PACE wird Jaguar im ersten Produktionsjahr und in limitierter Stückzahl eine Sonderausgabe namens „First Edition“ herausbringen. Sie ist exklusiv mit dem V6 Kompressor oder dem 3.0 Liter Biturbo-Diesel ausgerüstet. Die beiden Sonder-Metallicfarben Caesium Blue und Halcyon Gold erinnern an die im gleichen Farbton lackierten und 2013 auf den Messen in Frankfurt und Guangzhou gezeigten Versionen der Studie C-X17. Darüber hinaus stehen noch zwei weitere Farben zur Auswahl: Rhodium Silver und Ultimate Black. Weitere Ausstattungshighlights umfassen 22 Zoll große Doppel-Helix-Felgen mit 15 Speichen in Grau und kontrastierenden Einlagen, Voll-LED-Scheinwerfer, die variable Dämpferregelung Adaptive Dynamics und ein Panorama-Glasschiebedach.

Auch im Interieur zeugen Windsor-Ledersitze in Light Oyster mit doppelten Kontrastnähten und eingepprägtem Hahnentritt-Muster vom Einfluss des C-X17. Den von Jaguar gewohnten Eindruck hoher Handwerkskunst verstärkt eine konfigurierbare Ambientebeleuchtung in zehn verschiedenen Farben. InControl Touch Pro und das im Blickfeld des Fahrers liegende 12.3“ HD TFT-Display im Instrumententräger genügen höchsten Infotainment-Standards.



F-PACE Modellpalette

Jaguar wird den neuen F-PACE ab 2016 in folgenden Ausstattungsversionen anbieten:

- F-PACE Pure
- F-PACE Prestige
- F-PACE Portfolio
- F-PACE R-Sport
- F-PACE S
- F-PACE First Edition

Folgende **Motor/Getriebe-Kombinationen** sind vorgesehen:

- 2.0 Liter Turbo-Diesel mit 132 kW (180 PS), Heckantrieb und 6-Gang-Schaltgetriebe
- 2.0 Liter Turbo-Diesel mit 132 kW (180 PS), Allradantrieb und wahlweise 6-Gang-Schaltgetriebe oder 8-Gang-Automatikgetriebe
- 3.0 Liter V6 Biturbo-Diesel mit 221 kW (300 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe und Allradantrieb
- 3.0 Liter V6 Kompressor-Benziner mit 250 kW (340 PS), 8-Gang-Automatikgetriebe und Allradantrieb
- 3.0 Liter V6 Kompressor-Benziner mit 280 kW (380 PS), exklusiv für F-PACE „S“, 8-Gang-Automatikgetriebe und Allradantrieb

Produziert wird der neue Jaguar F-PACE Seite an Seite mit der Sportlimousine Jaguar XE im Jaguar Land Rover Werk Solihull.

DESIGN

Der neue F-PACE vereint Einflüsse des F-TYPE mit einem außergewöhnlichen Package. In dieser Kombination verbindet er die starke Präsenz eines Jaguar mit hoher Alltagstauglichkeit und Praktikabilität.



Die Botschaft der Studie: Der C-X17 in die Realität umgesetzt

Beim neuen Jaguar F-PACE dreht sich zunächst alles um das Design und die optimale Raumausnutzung, im Fachjargon „Package“ genannt. Der erste Performance-Crossover der Marke ist das zugleich das erste Modell seines Segment, das auf einer Aluminium-Monocoque-Architektur basiert. In punkto Kofferraumvolumen, Innenraumbreite, hintere Kniefreiheit und Platz beim Einstieg in den Fond punktet der F-PACE mit klassenbesten Maßen. So verschmelzen die alltagstauglichen Attribute des Serienmodells mit dem Designvorbild der Studie.

In der Tat bleibt das Serienmodell bezüglich seiner Formensprache dem auf der IAA von 2013 gezeigten Jaguar C-X17 treu. Deutlich ist ihm anzumerken, dass in beiden Fällen das identische Team für die kontinuierlich weitergeführte Designaussage verantwortlich zeichnete. Dank der flexibel auslegbaren Aluminium-Leichtbau-Konstruktion konnten Designer und Ingenieure gemeinsam die wichtigsten Maße wie den Radstand und die Spurweiten festlegen – und damit jene Proportionen und eleganten Linien ermöglichen, die den F-PACE schon auf den ersten Blick als Jaguar ausweisen.

„Unser oberstes Gebot beim Design des neuen F-PACE hieß, ihn als Jaguar zu entwerfen. Nur so erhielt er die aufregenden Proportionen, den dynamischen Stand, die puristischen Flächen und eine ihn umgebende wunderschöne Sinnlichkeit. Sein progressives und entschlossenes Erscheinungsbild wurde eindeutig vom F-TYPE inspiriert.

Jeder Jaguar sollte schon aus 200 Meter Entfernung das Auge des Betrachters anziehen. Und ich glaube, dass die Präsenz des neuen F-PACE auf der Straße innerhalb seiner Klasse seinesgleichen sucht. Die Aluminium-Konstruktion gab uns die Freiheit, ein Auto mit latenter Spannung zu erzeugen – ein anmutiges Auto mit einer klaren Botschaft.

Der F-PACE wirkt durchsetzungsstark, aber nicht aggressiv. Aber er ist auch sehr vielseitig und gibt Antworten auf ganz alltägliche Fragen. Er ist Jaguars Sportwagen für alle Wetterlagen und Straßen, mit Platz für fünf Personen samt ihres Gepäcks.“

Ian Callum, Designdirektor, Jaguar



Der Einfluss des F-TYPE wird vor allem am Heck in Form der LED Rückleuchten und der muskulösen Hüften deutlich; zugleich lässt der Winkel der Heckklappe das darunter verborgene Laderaumvolumen bereits erahnen. Auch in der Silhouette des neuen Jaguar Crossovers mit fließender Dachlinie und kurzem vorderen Überhang tauchen Elemente des F-TYPE wieder auf. Die Luftauslässe in den Kotflügeln sind dagegen ein für die gesamte Jaguar Palette bekanntes Designmotiv. Die großen Räder – speziell die geschmiedeten der Dimension 22 Zoll – verstärken den prominenten Auftritt des neuen F-PACE weiter.

Die straffen Oberflächen und die sauberen Linien der aus einem Stück Aluminium geformten Seitenteile spiegeln Jaguars große Erfahrung in der Entwicklung und der Produktion dieses Leichtmetalls wider. In perfekter Harmonie zwischen Form und Funktion wurde die Geometrie aller Dachsäulen bis auf ein Zehntel Millimeter genau optimiert, um so für die Insassen eine optimale Sicht nach draußen herzustellen.

Der große Grill steht vertikal im Fahrtwind, was dem neuen F-PACE zu einer kräftigen Statur verhilft und zusätzlich den Luftwiderstand reduziert. Der Power-Dom auf der lang gestreckten Aluminium Motorhaube reicht bis zu deren Vorderkante – er signalisiert das Kraftpotenzial des Crossovers.

Die auf Wunsch als Voll-LED-Einheiten lieferbaren Scheinwerfer sind schlank geformt und tragen die als Marken-Signatur etablierten J-förmigen LED-Tagfahrleuchten. Die stegförmigen LED Nebellampen sind eine Eigenentwicklung; für eine besonders kompakte Bauweise sowie eine weiche und homogene Ausleuchtung nutzen sie LED Technologie.

Erste Klasse-Kabine: Raum, Luxus und hohes Qualitätsniveau

Der neue F-PACE ist ein vollwertiger Fünfsitzer. Wie in jedem neuen Jaguar sorgen hochwertige Materialien, eine gediegene Verarbeitung und die Liebe zu speziellen Details für ein einmaliges Ambiente.

Die Sitzposition – Jaguar nennt sie „Sports Command“ – sichert einen uneingeschränkten und souveränen Überblick nach vorn und schräg vorn, ohne die sportliche Grundausrichtung



zu verlassen. Die behaglichen Jaguar Sportsitze bieten exzellenten Komfort und Seitenhalt; je nach Ausstattung sind sie 14-fach elektrisch verstellbar sowie beheiz- und kühlbar. Auf Wunsch gibt es sie auch in einer Ausführung in Windsor- S Leder, mit doppelten Kontrastnähten und Kopfstützen mit eingepprägten Marken-Logos.

Die dramatische Krümmung der oberen Türbrüstung zieht weiter in Richtung Instrumententräger und verstärkt so das „Cockpit“-Gefühl. Unter der großen Auswahl an Innenraum-Auskleidungen finden sich authentische Metall-Applikationen wie „Aluminium in Maschenoptik“ ebenso wie wunderschön verarbeitete Holzpaneelen wie mattiertes graues Eschenholz.

Das schwungvoll gezeichnete Instrumentenbrett kommt in der Grundversion mit zwei großen Rundinstrumenten und einem TFT-Infodisplay; gehobenerer Ausführungen erhalten das frei konfigurierbare und 12.3“ große virtuelle HD TFT-Instrumenten-Display mit vier Einstellmöglichkeiten und einer 3D Darstellung der Navigationskarten im Full Screen-Format.

Der 10.2“ große Infotainment-Touchscreen auf der Mittelkonsole zur Bedienung von InControl Touch Pro ist leicht zugänglich. Die Ambiente-Beleuchtung unterstützt den luxuriösen Eindruck des Innenraums und bietet die Wahl zwischen zehn Farben.

Eindrucksvoll ist auch das Raumgefühl in der zweiten Sitzreihe des neuen F-PACE. Dank des langen Radstands von 2.874 Millimetern gelingen Ein- und Ausstieg in den Fond ohne Verrenkungen. Die Sitzflächen sind so geformt, dass zwei Mitreisende weiter als gewohnt außen sitzen, wodurch mehr Platz für den Passagier auf dem Mittelsitz entsteht. Die Einbaulage der Sitze sorgt zusammen mit der Höhe der Gürtellinie dafür, dass selbst kleine Kinder einen guten Blick nach draußen erhalten. Eine optionale Vierzonen-Klimaanlage mit zusätzlichen Luftauslässen in den B-Säulen sichert ein noch angenehmeres Innenraumklima.

Die serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 geteilte Rückbank bietet Jaguar auch optional mit einer elektrischen Sitzlehnenverstellung an. Trotz der dynamischen Dachlinie bleibt über den ganzen Verstellweg von sechs Grad ausreichend Kopffreiheit erhalten. Monate lang tüftelten



die Jaguar Interieur Spezialisten an der Ausformung des Dachhimmels, um jeden Millimeter an zusätzlicher Kopffreiheit herauszuholen. Sie benutzen sogar Magnete zum Fixieren – denn sie sind kompakter als traditionelle Halterungen.

Luxusfeeling und Geräumigkeit werden ergänzt durch die große Vielseitigkeit des F-PACE-Interieurs. Die Türtaschen fassen große Trinkflaschen, während die in die Seitenflanken der Mittelkonsole integrierten Staufächer auf die Abmessungen eines Smartphones ausgelegt sind. Sie tragen am Boden rutschfeste Gummieinlagen. Zwei Getränkehalter können bei Nichtgebrauch mit einem optionalen, schwarz glänzenden Schiebedeckel abgedeckt werden.

In die Mittelkonsole integriert sind ein 12 Volt-Anschluss und USB-Ports. Falls vorhanden, erlaubt die HDMI/MHL-Schnittstelle das Überspielen von Medien auf externe Geräte wie Tablets – darunter Videos des InControl Touch Pro Infotainment Systems. Die Playback-Funktion wird dann über das Gerät selbst gesteuert.

Auf der Rückseite der Mittelkonsole ist Platz für je zwei weitere 12 Volt-Anschlüsse oder USB-Ports reserviert. In den meisten F-PACE-Versionen sind in der hinteren Armablage weitere Cupholder integriert.

Der konsequente Fokus auf ein optimales Package beschert dem Jaguar F-PACE ein Kofferraumvolumen von 650 Litern und eine angenehm niedrige Ladekante. Damit nicht genug, ermöglicht die Ladebreite von 1.255 Millimetern die Mitnahme von zwei full-size Golf Bags oder vier großen Koffern. Die Rückbank verfügt über eine Durchlade; ist sie umgeklappt, entsteht eine komplett ebene Ladefläche mit einer Kapazität von 1.740 Litern. Der umdrehbare Ladeboden ist unterschiedlich beschichtet: eine Seite ist mit Stoff bespannt, die andere gummiert, was sich bei Mitnahme von Sport-Equipment oder Haustieren als sehr nützlich erweist.

Die Gepäckraumabdeckung lässt sich bei Nichtgebrauch in dem auch als Reserveradwanne nutzbaren Raum unterhalb des Ladebodens verstauen; ebenso wie ein optional angebotenes Trenngitter.



Die aus einem leichten Verbundmaterial gefertigte Heckklappe profitiert von einer optional angebotenen elektrischen Öffnungs- und Schließfunktion sowie einer Gestensteuerung. Sind einmal beide Hände mit dem Tragen von Einkaufstaschen beschäftigt, genügt eine sanfte Trittbewegung mit dem Fuß, um die sensorgesteuerte Hecktür zu öffnen.

Während der Entwicklung des neuen F-PACE konnte Jaguar auf den Bau von physischen Packaging-Modulen verzichten. Das bemerkenswerte Raumangebot belegt die Genauigkeit der virtuellen Designmodelle, die Möglichkeiten des computergestützten Systems CAVE (Computer-Automated Virtual Environment) – das einen Auto-Innenraum in dreidimensionaler Echtzeit-Ansicht zeigt – sowie die enge Zusammenarbeit zwischen Design- und Ingenieur-Teams.

INFOTAINMENT UND KONNEKTIVITÄT

Über eine Smartphone App den Motor starten, mit einem Navigationssystem den Teilnehmern einer Konferenz die voraussichtliche Ankunftszeit übermitteln, über einen Wi-Fi Hotspot die Verbindung zu maximal acht externen Geräten herstellen oder einfach nur die Lieblingslieder „streamen“ – der neue Jaguar F-PACE bietet alle Annehmlichkeiten der modernen automobilen Infotainment-Welt

InControl Touch: Kraftvolle Funktionalität und intuitive Bedienung

Für den neuen F-PACE bietet Jaguar zwei hochmoderne Infotainment Systeme an: InControl Touch und InControl Touch Pro.

Das Basissystem InControl Touch nutzt einen 8“ großen kapazitiven Touchscreen mit intuitiv zu steuernder Bedienoberfläche sowie klaren und kontrastreichen Grafiken.

Die Steuerung erfolgt über von Smartphones und Tablet-PCs bekannte Gesten. Darunter eine „Wischbewegung“, mit der man zum Beispiel auf die nächste Seite blättert oder zum nächsten Musikstück geht, oder „Scroll“-Bewegungen wie beim Studieren einer Karte oder Durchstöbern von Untermenüs.



Dank einfacher Dateneingabe und schneller Streckenkalkulation gelingt auch die Routenplanung des Navigationssystems schneller als zuvor. Die auf einer SD-Karte gespeicherten Karten werden in hoher Qualität sowie in einer 2D- und 3D-Anmutung abgebildet.

Richtungsänderungen können auch im optional lieferbaren Head-up-Display angezeigt werden – mit dem Vorteil, dass der Fahrer die Augen auf der Fahrbahn behalten kann.

InControl Touch Pro: Infotainment von Weltklasse

Darüber hinaus spendiert Jaguar dem F-PACE das erstmals im neuen Jaguar XF eingeführte High-end-Produkt InControl Touch Pro. Das von Grund auf neu sowie komplett „in house“ konzipierte Infotainment System ist das fortschrittlichste, das jemals bei Jaguar entwickelt wurde. Mit Quad-Core-Prozessor, einem Hochgeschwindigkeits-Festplattenlaufwerk mit 60 GB Speicher und ultraschneller Ethernet Verbindung eröffnet InControl Touch Pro ein außergewöhnliches Multimedia-Erlebnis.

Herzstück von InControl Touch Pro ist ein kapazitiver Touchscreen im Durchmesser 10,2“ – der größte in seiner Klasse. An den Seiten sucht man ähnlich wie bei einem Tablet vergeblich nach Druckknöpfen für die Hauptmenüs – denn alle Funktionen sind in Gestalt so genannter „Soft keys“ im unteren Bereich des Displays integriert.

Analog zu einem Smartphone lässt sich die Startseite personalisieren. „Widgets“ eröffnen direkten Zugang zu häufig genutzten Funktionen; es ist sogar möglich, zusätzliche Startseiten anzulegen. Das extrem breite Display erlaubt darüber hinaus auch Multitasking: So können zum Beispiel im zentralen Teil des Bildschirms Medien gezeigt werden, während in einem Seitenfenster Telefon-Protokolle, Navigationsdaten oder die aktuelle Wetterlage eingeblendet werden.

InControl Touch Pro soll jede Fahrt im neuen Jaguar F-PACE so angenehm wie möglich gestalten. Die auf der Festplatte gespeicherten Kartendaten des Navigationssystems werden



in einem Bruchteil der Zeit aufgerufen, die konventionelle HDDs dafür benötigen. Zugleich akzeptiert der Touchscreen die Smartphone-Benutzern geläufige „pinch-to-Zoom“-Geste, bei der mit Hilfe von Daumen und einem Finger Ausschnitte herangezoomt werden können.

Selbst bei fehlenden GPS Signalen lässt sich die Position des Fahrzeugs über die im Fahrzeug angebrachten Messsensoren noch exakt erfassen – ideal für Fahrten in sehr engen Innenstadtbereichen.

Doch das Navigationssystem kann noch viel mehr: Bei der Eingabe eines neuen Ziels wird geprüft, ob die im Fahrzeug befindliche Menge an Benzin oder Diesel bis dorthin reicht. Ist aller Voraussicht nach ein Tankstopp fällig, werden die auf der Strecke liegenden Tankstellen im Display angezeigt. Nun muss man nur noch eine davon per Fingerdruck anwählen – und schon nimmt das System die Tankstelle als Zwischen-Halt in seine Routenführung auf.

Es ist auch weiterhin möglich, den Zielpunkt, die aktuelle Position und die erwartete Ankunftszeit über E-Mail oder SMS anderen Personen mitzuteilen. Verzögert sich die Ankunftszeit, nimmt das System automatisch ein Update vor.

Die Funktion Commute Mode merkt sich den täglichen Weg zur Arbeit und arbeitet im Falle von Staus automatisch eine alternative Route aus. Dazu nutzt sie zurückliegende Erfahrungen und Informationen in Echt-Zeit. Bei Annäherung auf 200 Meter gewährt die Funktion Approach Mode eine interaktive 360-Grad-Ansicht des Zielortes. Zusätzlich nennt sie Parkmöglichkeiten in der Nähe – und führt den F-PACE-Lenker auch noch bis dorthin.

Mit Hilfe einer festen Datenverbindung sind eine noch größere Funktionalität sowie ortsbezogene Details und Informationen realisierbar. Eine Companion-App für iOS- und Android-Geräte eröffnet eine von Tür zu Tür gehende Routenführung und -planung. Sie hilft auch dabei, eine mit dem Auto begonnene Reise bei Bedarf mit dem öffentlichen Personennahverkehr oder auch zu Fuß zu beenden.



Wer einfach nur gute Musik hören will, freut sich über zwei digitale Audio-Systeme der britischen Spezialisten von Meridian. Das optional angebotene Premium-Surround-Klangsystem zaubert mit 825W Leistung und 17 Lautsprechern eine authentische Konzertsaal-Atmosphäre in das Interieur des F-PACE. Auf der Festplatte hinterlegte Gracenote Bilder oder Funktionen wie „Play more like this“ („Spiele mehr davon“), die den Zugriff auf alle Lieblingstitel des Benutzers erleichtern, steigern das Hörerlebnis weiter. Die Funktion „Music Queue“ ermöglicht es, nach neuen Songs, Alben oder Interpreten zu suchen und diese abzuspeichern, während das aktuelle Musikstück noch läuft. Insgesamt stehen von den 60 GB des Festplattenspeichers 10 GB für das Speichern von Medien zur Verfügung.

Gerüstet für die Zukunft: Die nächste Generation der Elektronik-Plattform

Die Module des InControl Touch Pro sind angebunden an das im Vergleich zu konventionellen Netzen fünf Mal schnellere Ethernet. Jaguar ist einer der ersten Automobilhersteller, der diese fortschrittliche Übertragungstechnik in seine Elektronik-Plattform integriert. Mit einer Bandbreite von bis zu 1GB/Sekunde kann Ethernet selbst große Datenmengen mühelos übertragen. Zusammen mit dem leistungsstarken Quad-core-Prozessor und dem Festplattenantrieb wird Jaguar InControl Touch Pro auch in Zukunft um weitere neue Funktionen erweitern können.

Immer die richtigen Verbindungen: Die Welt von InControl

Über die Funktion InControl Apps erhalten Besitzer von Android oder Apple-Smartphones Zugang zu einer ständig wachsende Anzahl nützlicher Apps. Über ein USB-Kabel und den dazu passenden Anschluss in der Mittelkonsole werden die kompatiblen Apps auf dem Touchscreen des F-PACE angezeigt. Die Zahl der für den Einsatz in einem Auto optimierten Apps von Drittanbietern steigt permanent an. Sie sind so ausgelegt, dass der Fahrer während der Fahrt nicht abgelenkt wird.

Der neue F-PACE fungiert auch als Wi-Fi Hotspot, mit der Möglichkeit der gleichzeitigen Verbindung mit acht externen Geräten. Die integrierte SIM-Karte und die Antenne des



Fahrzeugs sichern ein stabiles und zuverlässiges Signal – bis zu einem Drittel stärker als ein Smartphone.

Die Funktion InControl Remote Essentials ebnet den Weg für eine ganz neue Art der Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug. Egal von welchem Ort – es ist immer möglich, über iOS- oder Android-Smartphones zum Beispiel den Füllzustand des Tanks oder des Scheibenwaschwasser-Behälters abzufragen. Oder zu prüfen, ob die Türen und alle Fenster geschlossen sind und wo das Fahrzeug zuletzt abgestellt worden ist.

Remote Premium, das ebenfalls über die InControl Remote App zugänglich ist – kann sogar noch mehr, wie zum Beispiel aus der Ferne das Auto aufschließen oder verriegeln. Ebenso wird der Fahrer sofort verständigt, wenn die Alarmanlage schrillt. Ist der Vorfall geklärt, kann das System auch gleich wieder neu scharfgestellt werden. Und sollten Fahrer eines F-PACE einmal vergessen, wo sie ihren Jaguar in einem engen Parkhaus abgestellt haben, winkt Hilfe in Form eines Pieps- und Blinksignals.

InControl Secure verbessert die Diebstahlsicherheit durch eine proaktive Überwachung und Verfolgung des Fahrzeugs. Sollte eine Person ins Auto einbrechen oder es unerlaubt fortbewegen, wird der Besitzer unmittelbar alarmiert. Selbst wenn der F-PACE zusammen mit dem Schlüssel gestohlen wird, kann der Halter über die InControl Remote App den Ortungsdienst verständigen, der dann in Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden das Auto lokalisieren und so schnell wie möglich bergen kann.

Sollte der Jaguar in eine Kollision mit Auslösung der Airbags involviert sein, wird über InControl Protect automatisch der Rettungsdienst alarmiert und die GPS Position des Fahrzeugs übermittelt. Die Insassen können unabhängig davon jederzeit auch manuell einen Notruf über einen in der Dachkonsole angebrachten Knopf absetzen.

ARCHITEKTUR UND KAROSSIERESTRUKTUR

Ein intelligenter Material-Mix aus Aluminium, hochfesten Stählen und Verbundwerkstoffen beschert dem neuen F-PACE eine leichte und verwindungssteife



Karosseriestruktur. Beste Voraussetzungen für eine agile On-Road-Performance und ein verlässliches Fortkommen bei schwierigen Wetter- und Straßenverhältnissen.

Eine Klasse für sich: Einziges Modell in seinem Segment mit selbsttragender Aluminium-Karosserie

Die Jaguar Leichtbau-Strategie mit dem intensiven Einsatz von Aluminium hat sich bestens bewährt. Der leichte Werkstoff kommt nun in allen Modellreihen F-TYPE, XE, XF und XJ zum Einsatz und trägt maßgeblich zu der außergewöhnlichen Performance, Fahrdynamik, Effizienz und Fertigungsqualität bei.

Auch der neue Jaguar F-PACE wird von dieser langjährigen Erfahrung bei der Konstruktion und Fertigung von Aluminium-Karosserien profitieren. Mit einem Aluminium-Anteil von 80 Prozent nimmt der neue Performance-Crossover eine Spitzenstellung in seinem Segment ein. Zusammen mit der aus Verbundmaterial gefertigten Heckklappe und dem Einsatz von Magnesium für den vorderen Hilfsrahmen und den Querträger des Armaturenbretts konnte Jaguar das Gewicht der 132 kW (180 PS) starken Dieselsonversion mit 6-Gang-Schaltgetriebe auf 1.665 Kilogramm senken. Analog dazu emittiert der Selbstzünder im kombinierten EU-Zyklus nur 129 g/km an CO₂.

Die Struktur – zu der auch hochfeste Stähle in kritischen Bereichen wie dem hinteren Unterboden gehören – besteht aus 2.616 Stanznieten, 72,8 Metern Strukturkleber und nur noch 566 Schweißpunkten. Die Torsionssteifigkeit reicht an das Niveau des neuen Jaguar XF heran – was zusammen mit dem aufwändigen Fahrwerk dem neuen F-PACE auf allen Untergründen zu einer für ein Fahrzeug seiner Größe außergewöhnlichen Dynamik verhilft.

Der F-PACE ist nach dem XE und dem XF das dritte Jaguar Modell, das den vollen Nutzen aus der neuen Leichtbau-Konstruktion von Jaguar Land Rover zieht. Er hat auch den höchsten Aluminium Anteil innerhalb des Trios, wobei fast ein Drittel davon auf RC5754 entfällt. Hinter diesem Kürzel verbirgt sich eine zum Großteil aus Recycling-Material beziehungsweise Verschnitt gewonnene Legierung, die die CO₂-Bilanz auch bei der Fertigung deutlich verbessert und nur von Jaguar Land Rover eingesetzt wird.



Im Gegensatz zu konventionellen Plattform-Konzepten – bei denen ein hoher Gleichteilanteil zu Kompromissen im Design führt – eröffnet die Aluminium-Leichtbau-Konstruktion von Jaguar Land Rover mehr Differenzierungsmöglichkeiten, viele Schlüsselkomponenten eines Modells sind deshalb nicht kompatibel mit anderen Baureihen.

So hat Jaguar zum Beispiel die im Aluminium-Druckguss gefertigten Stoßdämpferdome der Vorderradaufhängung beim F-PACE nochmals modifiziert. Denn nur so wurden die gewünschte Bodenfreiheit und die längeren Federwege des Allradmodells erreicht. Auch die vorderen Querträger wurden stärker dimensioniert und dadurch steifer; zugleich fördern sie die leicht erhöhte Sitzposition („Sports Command“) des neuen Modells.

Auch die Hilfsrahmen und ihre Anlenkpunkte am Unterboden wurden so ausgelegt, dass sie die hohe Steifigkeit des Karosserieverbundes weiter steigern, ohne Raum und Gewichts-Nachteile.

Ein angenehmer Nebeneffekt dieser Vorgehensweise ist neben dem agilen Fahrwerk der 650 Liter große Kofferraum mit einer Laderaumbreite von 1.255 Millimetern. Aber auch die Designer sahen ihre Vorhaben erfüllt: Sie hatten die puristischen Linien, Oberflächen und Proportionen der Studie Jaguar C-X17 auf das Serienmodell übertragen. Zugleich konnte Jaguar auch alle im Lastenheft formulierten Ziele in punkto Raum und Gewicht erreichen.

Manchmal galt es aber auch Zielkonflikte zu lösen: So sollten zum Beispiel die hinteren Rahmenteile einerseits für maximale Steifigkeit bürgen, andererseits aber auch möglichst viel Kopffreiheit bieten und die niedrige Dachlinie stützen. Die Struktur der Heckpartie sollte den weltweit strengsten Crashvorschriften für einen Heckaufprall entsprechen, andererseits aber auch eine möglichst große Öffnung der Heckklappe erlauben.

Aufgrund der komplexen Geometrie und der großen Ziehtiefe stellten die stark ausgeformten Hüften der Karosserieflanken jedoch die größte Herausforderung dar. Eine sichtbare Fuge hätte die Herstellung dieser Pressteile vereinfacht, biss sich aber mit dem Qualitätsanspruch der Jaguar Karosseriebauer. Also wurden der Fertigungsprozess und die Konstruktion der



Werkzeuge so lange verbessert, bis eine Form ohne sichtbare Fugen entstand. Als Sinnbild einer damit zu neuen Höhen geführten Kunst im Umgang mit Aluminium.

Sicherer durch cleveres Design: Mehr Schutz, weniger Gewicht

Jaguar hat den neuen F-PACE auf die Erfüllung der weltweit höchsten Crashstandards ausgelegt. Dieses Ziel ohne eine Erhöhung des Fahrzeuggewichts zu erreichen, stellte eine weitere große Herausforderung dar – die Jaguar aber ebenfalls meisterte.

Gewöhnlich werden ultrahochfeste Stähle – darunter warm umgeformter Boron-Stahl – zur Verstärkung der B-Säulen und zum besten Schutz vor seitlichen Kollisionen eingesetzt. Die hohe Dichte dieser Stahlsorten führt jedoch in der Regel zu einer Gewichtszunahme – nicht jedoch beim „Skelett“ des neuen F-PACE. Indem die Ingenieure die Form der für die B-Säulen und die obere Karosseriestruktur genutzten Stähle optimierten, nahmen sie Gewicht aus dem Auto, ohne die hohe Schutzwirkung der Fahrgastzelle zu mindern.

Fußgängerschutz: Neue Anforderungen

Ebenso gewissenhaft verfuhr das Entwicklungsteam beim Kapitel Fußgängerschutz. Weil ein Crossover wie der neue F-PACE schon allein aufgrund seiner höheren Motorhaube eine andere Bugpartie als eine Limousine aufweist, verlangten die Systeme zum Fußgängerschutz nach einem anderen Ansatz.

Im Mittelpunkt der Überlegungen stand dabei der vordere Hilfsrahmen: Er erfüllt einerseits alle funktionalen Anforderungen und Festigkeitsnormen für einen Geländeeinsatz, gibt aber zugleich bei Kontakt mit einem Fußgänger kontrolliert nach. Dabei wird die Energie progressiv aufgezehrt und so das Risiko schwerer Verletzungen minimiert.

Auch die Form der aus Aluminium bestehenden Motorhaube wurde unter Fußgängerschutzaspekten optimiert. Ein offensichtlicher Vorteil ist der vergrößerte Freiraum zwischen Haube und Motor; er schafft mehr „Luft“ zum Absorbieren der Aufprallenergie und vermeidet den Kontakt mit harten Motorteilen. Das äußere Blech der Haube wurde dünner



gepresst – was als Nebeneffekt auch Gewicht spart. Zugleich wurde das Innenteil so ausgelegt, dass sich Lasten besser auf die gesamte Fläche verteilen.

Last but not least wurden im Zuge der Detailoptimierung die Haubenkanten weicher geformt und die Scheibenwischer-Mimik fußgängerfreundlicher ausgelegt. Insgesamt verwendete Jaguar rund 15.000 Stunden an Entwicklungsarbeiten sowie 100.000 Prozessor-Stunden im Simulator, um den F-PACE allein in diesem wichtigen Sicherheitskapitel auf den neuesten Stand der passiven Sicherheits-Technik zu bringen.

FAHRWERK

Keine Kompromisse. Der neue F-PACE verkörpert die Jaguar Fahrwerks-DNA im Gewand eines Crossovers. Übersetzt heißt das: Eine exakte und verzögerungsfrei ansprechende Lenkung in Kombination mit einer ausgewogenen Balance zwischen Agilität und Komfort – auf allen Fahrbahnbelägen.

Agil, direkt und mit präzisen Rückmeldungen

Das Fahrwerk des neuen F-PACE wurde von Beginn an auf jenes Fahrerlebnis ausgerichtet, das jeden Jaguar von der Konkurrenz abhebt. Es war erklärtes Ziel der Ingenieure, alle Handling Eigenschaften, welche die Limousinen und Sportwagen der Marke auszeichnen, auch auf den neuen F-PACE zu übertragen.

Dieser kompromisslose Ansatz war nur mit ehrgeizigen Zielwerten für das Gewicht, die Gewichtsverteilung, die Torsionssteifigkeit und die Aerodynamik durchzusetzen. Denn nur wenn diese „Basics“ stimmen, kann ein Fahrwerk sein ganzes Potential entfalten. Zur idealen Startplattform in Gestalt der Aluminium-Leichtbau-Konstruktion kam der großzügige Radstand von 2.874 Millimeter hinzu – er verbessert nicht nur den Abrollkomfort, sondern steigert auch die Dynamik durch die Konzentration der Massen rund um den Schwerpunkt.

Nimmt man die Aluminium-Doppelquerlenker-Vorderachse, die Aluminium-Integral-Hinterachse und die elektromechanische Servolenkung (EPAS) hinzu, entsteht als



Endprodukt ein Performance-Crossover mit hohem Dynamik-Potenzial auf allen Untergründen und unter allen Wetterbedingungen.

„Wir entwickeln jeden Jaguar mit dem Ziel einer unschlagbaren Kombination aus Agilität, spontanem Ansprechverhalten, hohem Abrollkomfort und hoher Kultiviertheit – der neue F-PACE macht da keine Ausnahme.“

Mit den Erfahrungen aus der Entwicklung des F-TYPE stellt die direkt ansprechende Lenkung eine enge Verzahnung zwischen Fahrer, Fahrzeug und Straße her. Die Aufhängungen bewirken die ideale Balance aus präzisiertem Handling und Fahrzeugkontrolle, sodass es genauso viel Spaß macht, den neuen F-PACE selbst zu fahren wie in ihm gefahren zu werden.“

Mike Cross, Chief Engineer, Vehicle Engineering, Jaguar

Vom Sportwagen F-TYPE übernimmt der neue F-PACE die ausschließlich aus Aluminium-Teilen gefertigte Vorderradaufhängung an doppelten Dreiecksquerlenkern. Jaguar wählte die „Double-Wishbone“-Konstruktion, weil es im Prinzip keine bessere gibt.

Die außergewöhnlich hohe Sturzkonstanz erlaubt es den Reifen schneller hohe Seitenführungskräfte aufzubauen, was sich in einem schärferen und direkteren Einlenkverhalten widerspiegelt. Zugleich bleibt die Aufstandsfläche der Reifen über den gesamten Federweg voll erhalten – das hebt das „Grip“-Niveau und erhöht den Fahrspaß.

Wo immer möglich, kommt Aluminium zum Einsatz – wie zum Beispiel bei den vorderen Achsschenkeln. Ihre komplexe geriffelte Oberfläche ist Folge eines Prozesses, bei dem die Komponenten aus Gussrohlingen geschmiedet werden. Auf diese Weise erhalten die Teile trotz ihres geringen Gewichts eine maximale Festigkeit. Unter den anderen Feinheiten sind geklebte Lagerbuchsen für die Querstabilisatoren. Sie sind geräuschkämmend und schützen zugleich vor Schmutz.



Integral Link: Komfortabel in Führung

Die Aluminium-Integral-Hinterachse („Integral Link“) des neuen F-PACE ist das Ergebnis jahrelanger Forschung und Entwicklung. Sie glänzt dank einer getrennten Abstimmung der Quer- und Längskräfte mit einer optimalen Synthese aus ausgewogenem Komfort und dynamischem Handling.

Vergleichsweise weiche Lagerbuchsen erlauben es den Rädern, sich beim Einfedern nicht nur nach oben sondern auch nach hinten zu bewegen. So wird eine bestmögliche Energieabsorption erzielt. Auch die Sturzkonstanz und das Ansprechverhalten werden positiv beeinflusst. Ebenso der Nachlaufwinkel, wodurch sich beim Bremsen eine größere Stabilität ergibt.

Die oberen Querlenker bestehen aus geschmiedeten, die unteren aus hohl gegossenen Aluminium-Komponenten – eine optimale Leichtbaulösung für dieses komplexe Teil des Fahrwerks. Dämpfer und Federn sind getrennt montiert, sodass beide die auf die Aufhängungen wirkenden Kräfte bestmöglich aufnehmen können. Die Konstruktion baut zudem auch sehr kompakt, wodurch das Kofferraumvolumen nicht durch zum Beispiel in den Innenraum ragende Stoßdämpferdome eingeschränkt wird.

Variable Lenkübersetzung: Präziser und mit noch spontaneren Lenkreaktionen

Jeder Jaguar soll im Kapitel „Lenkung“ den Maßstab in seiner Klasse setzen. Genauso verhält es sich beim F-PACE. Daher nahmen die Fahrwerkstechniker jedes Teil zwischen Lenkrad und Reifenaufstandsfläche noch einmal ganz genau unter die Lupe. Mit der Prämisse, jene Präzision und jenes lineare Ansprechverhalten zu erzeugen, die zu den wichtigsten Tugenden der Fahrwerks-DNA von Jaguar zählen.

In der Praxis bedeutet das: Die Lenkung reagiert schon beim kleinsten Impuls und stellt eine direkte Verbindung zwischen Fahrer und Straße her.



Zu diesem sportwagenmäßigen Lenkgefühl tragen ein fünfter Aufnahmepunkt für die Lenksäule und eine höhere Drehsteifigkeit der Verbindungen zwischen Hilfsrahmen und Karosserie bei. Die hohe Quersteifigkeit der Hinterachse hilft unmittelbar beim Einlenken, da sich die Querkräfte an den Reifenaufstandsflächen schneller aufbauen. Die Aerodynamik wiederum fördert eine ausgeglichene Verteilung der Auftriebskräfte an Vorder- und Hinterachse. In diesem Punkt ähnelt der F-PACE eher einer Limousine als einem Crossover, was sich in einem besseren Lenkgefühl bei hohen Geschwindigkeiten niederschlägt.

Die elektromechanische Servolenkung (EPAS) hat Jaguar ebenfalls weiterentwickelt. Neben einer mit der Erfahrung aus dem F-TYPE, XE und XF neu programmierten Software profitiert das System im neuen F-PACE von einem geschlossenen Regelkreis. Speziell entwickelte Algorithmen messen die von der Straße zurückkommenden Kräfte und nutzen diese Information, um die Servounterstützung zugunsten eines noch intuitiveren Lenkgefühls noch feiner zu justieren. Zusätzlich ergänzt wird das EPAS im neuen F-PACE um eine variable Lenkübersetzung. Und da das System nur dann Energie zieht, wenn es auch wirklich gebraucht wird, sinkt der Verbrauch im europäischen Zyklus um bis zu drei Prozent.

Die größten Reifen und Felgen im Segment: Bessere Rundumeigenschaften

Jede für den neuen F-PACE homologierte Rad/Reifen-Kombination musste während ausgiebiger Testfahrten rund um den Globus ihre Eigenschaften in punkto Haftung, Rollwiderstand, Komfort und Abriebfestigkeit unter Beweis stellen. Als Folge haben Kunden eine große Auswahl an verschiedenen Felgen – im Angebot sind Größen zwischen 18 und 22 Zoll. Die 22-Zoll-Felgen besitzen den größten Rolldurchmesser aller in der SUV-Klasse angebotenen Räder und sind eine Entwicklung des Jaguar Land Rover-Geschäftsbereichs Special Vehicle Operations (SVO). Die Schmiedefelgen verleihen dem F-PACE eine starke Dosis C-X17 und sichern zugleich eine überragende Onroad-Performance sowie eine überlegene Traktion auf anspruchsvollen Pisten.

Die für diese Felgen speziell entwickelten Reifen der Dimension 265/40 R22 bauen nicht nur hervorragenden „Grip“ auf, sondern bieten auch überlegenen Komfort und Schutz vor Beschädigungen. Da die Reifenflanke höher zieht als bei den 21-Zoll-Felgen, werden



Schlaglöcher besser absorbiert und der Abrollrollkomfort verbessert. Auch die so genannte „kerb clearance“ – der Abstand zwischen Felgenaußenkante und Reifenflanke – ist größer als normal.

Torque Vectoring: Verbesserte Agilität ab Werk

Eine weitere zunächst im F-TYPE eingesetzte Technologie kommt im neuen F-PACE serienmäßig zum Einsatz: Torque Vectoring. Am Kurveneingang wird durch leichtes Abbremsen der kurveninneren Räder drohendes Untersteuern unterdrückt und das Auto so in einen neutralen Fahrzustand versetzt. Da das System vor allem am hinteren der beiden kurveninneren Räder ansetzt, spürt der Fahrer von dem elektronischen Eingriff so gut wie nichts – gleichwohl wird für ihn das Plus an Agilität schon allein aufgrund der geringeren Lenkkräfte sofort spürbar.

Zur Wahrung der Jaguar Fahrwerks-DNA wurde die Kalibrierung des Torque Vectoring Systems bei Jaguar direkt vorgenommen. Es regelt so feinfühlig, dass der Fahrer auch bei langsamerer Fahrt – zum Beispiel auf Schnee oder matschiger Fahrbahn – unterstützt wird.

Adaptive Dynamics und Configurable Dynamics: Ultimative Kontrolle

Alle Varianten des neuen Jaguar F-PACE sind ab Werk mit Einrohr-Stoßdämpfern ausgerüstet. Sie reduzieren nicht nur die ungefederten Massen, sondern sprechen auf unebenem Untergrund auch feinfühlicher an als konventionelle Zweirohr-Dämpfer.

Das adaptive Dämpfersystem Adaptive Dynamics hebt diese Eigenschaften auf ein neues Niveau. Es misst bis zu 100 Mal pro Sekunde die Karosseriebewegungen und sogar bis zu 500 Mal die Radfederwege. Seine Kontrollalgorithmen sind so programmiert, dass sowohl der Langsamfahrkomfort als auch das Handling bei hoher Geschwindigkeit profitieren. Als Option für Modelle mit adaptivem Dämpfersystem bietet Jaguar darüber hinaus das vom Fahrer individuell programmierbare Fahrprogramm „Configurable Dynamics“ an. Mit diesem erstmals für den F-TYPE angebotenen Programm kann der Fahrer wichtige Parameter und Algorithmen zusätzlich individuell verändern. Über den zentralen Touchscreen zu



konfigurieren sind neben den Dämpfereinstellungen die Drosselklappenposition sowie die Kennfelder der Lenkung und der Achtstufen-Automatik.

Bei mit dem Infotainment-System InControl Touch Pro ausgestatteten Fahrzeugen können F-PACE-Besitzer zusätzlich auf Dynamic-i zurückgreifen. Über diese Schnittstelle werden je nach Wunsch eine Stoppuhr, ein Beschleunigungsanzeiger (G-Kraft) und die Brems- und Beschleunigungstelemetrie eingeblendet.

ANTRIEBSSTRANG

Vom Vierzylinder-Turbodiesel der Ingenium-Motorenfamilie mit 129 g/km CO₂ bis zum 280 kW (380 PS)* starken V6 Kompressor aus dem F-TYPE liefern alle Motoren die beste Kombination aus Leistung, Laufkultur und Wirtschaftlichkeit. Selbstverständlich erfüllen sie alle die strenge Abgasnorm Euro 6. Manuelle und automatische Getriebe sowie der Alternative Heck- oder Allradantrieb eröffnen dem Jaguar F-PACE ein breites Programm an Wahlmöglichkeiten.

Ingenium Diesel: Niedriger Verbrauch, hohes Drehmoment

Der nach Euro 6 zertifizierte Vierzylinder-Diesel der Ingenium-Baureihe reduziert mit Hilfe einer Niederdruck-Abgasrückführung (EGR) und einer Selektiven Katalytischen Reduktion (SCR) die Emissionen von Stickoxid (NO_x) und Kohlendioxid (CO₂) auf ein Minimum.

Der im neuen Jaguar Land Rover Motorenwerk bei Wolverhampton gebaute Selbstzünder in Voll-Aluminium-Bauweise holt aus 2.0 Litern Hubraum 132 kW (180 PS) bei 4.000 U/min. Das maximale Drehmoment von 430 Nm steht schon ab 1.750 Umdrehungen pro Minute bereit. In der Version mit Heckantrieb und 6-Gang-Schaltgetriebe begnügt sich ein F-PACE 20d mit einem Verbrauch von 4,9 Litern/100 km und CO₂-Emissionen von 129 g/km (beides im kombinierten EU-Zyklus).

Der Ingenium Motor ist darüber hinaus einer der ersten Selbstzünder mit variablen Ventilsteuerzeiten. Im Fall des neuen F-PACE führt die Verstellung der Auslass-Nockenwelle



zu einer kürzeren Aufheizphase des Katalysators und einer gründlicheren Regeneration des Dieselpartikelfilters. Ein geteiltes Kühlsystem, ein kennfeldgesteuerter Thermostat und eine variable Wasserpumpe stellen sicher, dass beim Kaltstart das Kühlmittel nur durch die Querstrom-Kanäle des Zylinderkopfs zirkuliert, was zur Folge hat, dass auch der Motor seine Betriebstemperatur schneller erreicht.

Die Common Rail-Direkteinspritzung arbeitet mit Spitzendrücken von 1.800 bar. Dank Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie bringt der Motor seine PS verzögerungsfrei und besonders im mittleren Drehzahlbereich kraftvoll auf die Straße. Eine gekühlte Niederdruck-Abgasrückführung senkt die Temperaturspitzen im Brennraum und bremst so wie skizziert die Entstehung von Stickoxid-Emissionen (NO_x).

Den gleichen Zweck erfüllt die Selektive Katalytische Reduktion (SCR). Der SCR-Katalysator wandelt die Stickoxide unter Verwendung einer synthetisch hergestellten, wässrigen Harnstofflösung ohne Bildung unerwünschter Nebenprodukte selektiv in harmloses Wasser und Stickstoff um. Sollte einmal ein Nachfüllen des SCR-Tanks zwischen den regulären Wechselintervallen nötig sein, gestaltet sich dieser Vorgang denkbar leicht: der Einfüllstutzen liegt gleich neben der Tanköffnung.

Ungewöhnlich hohes Drehmomentvolumen: V6 Diesel mit 700 Nm

Die aktuelle Ausgabe des 3.0 Liter großen V6 Diesels von Jaguar präsentiert sich im neuen F-PACE so durchzugsstark und effizient wie nie zuvor. Ab Werk mit Allradantrieb und einer Achtstufen-Automatik im Angebot, beschleunigt das 221 kW (300 PS) starke Triebwerk den F-PACE in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Zugleich verbraucht er im kombinierten EU-Zyklus nur 6,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer, was CO₂-Emissionen von 159 g/km entspricht.

Schon ab 2.000 U/min mobilisiert der 2.993 cm³ große Selbstzünder ein geradezu monumentales Drehmoment von 700 Nm. Die hier verwendete Common Rail-Einspritzung arbeitet mit Einspritzdrücken von bis zu 2.000 bar. Die besonders schnell agierenden Piezo-Einspritzdüsen tragen an ihren Spitzen acht Bohrungen, was eine besonders feine Zerstäubung des Dieselkraftstoffs bewirkt.



Herzstück des 3.0 Liter Triebwerks bleibt auch weiterhin die Aufladung mittels parallel und sequentiell geschalteter Turbolader. Deren Turbinen- und Verdichter-Räder wurden strömungstechnisch nochmals verbessert; zusätzlich kommen als echtes Novum für Jaguar beim größeren der beiden Lader erstmals Keramikkugellager zum Einsatz. Sie senken speziell bei niedrigen Temperaturen die Reibung, führen zu einem noch schnelleren Drehmomentaufbau und folgerichtig zu noch spontaneren Reaktionen des Motors auf Gaspedalbewegungen.

Die Effizienz des Motors steigern darüber hinaus eine zweistufige Ölpumpe und eine nur bei Bedarf in Aktion tretende Kühlmittelpumpe. Die um einen gekühlten Niederdruck-Kreislauf erweiterte Hochdruck-Abgasrückführung minimiert zusätzlich Pumpverluste und NOx-Emissionen. Auch im großen V6 Selbstzünder senkt ein SCR-System in Kombination mit der sehr effizienten Abgasrückführung die NOx-Emissionen auf ein Euro 6-konformes Niveau.

Das Herz eines Sportwagens: V6 Benziner mit Kompressor-Aufladung

Für F-PACE Kunden mit dem Wunsch nach einem sportwagenmäßigen Fahrerlebnis hat Jaguar zwei Leistungsstufen des bereits aus dem F-TYPE bekannten 3.0 Liter V6 Kompressor im Programm. Sie leisten 250 kW (340 PS) und 280 kW (380 PS) und schicken ihre geballte Kraft ebenfalls serienmäßig auf alle vier Räder.

Vollaluminium-Konstruktion, Kompressoraufladung, Direkteinspritzung sowie eine variable Verstellung der Ein- und Auslassnockenwellen bürden für lineare Kraftentfaltung, spontane Gaspedalreaktionen und einen unnachahmlichen Ansaug- und Auspuffsound.

Eine Ausgleichswelle bügelt Massenungleichgewichte aus, und der nach dem Roots-Prinzip arbeitende Kompressor findet im V-Ausschnitt des 90-Grad-Triebwerks bequem Platz.

Beide Motoren arbeiten im Duett mit der 8-Gang-Automatik von ZF. Der 380 PS Motor ist exklusiv der limitierten First Edition und dem F-PACE S vorbehalten. Damit erledigt der neue Performance-Crossover von Jaguar den Sprint von 0 auf 100 km/h in 5,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt.



Nur das Beste: Weltklasse-Getriebe von ZF

Alle für den Jaguar F-PACE angebotenen Getriebe stammen von ZF – ein Garant für sanfte Schaltmanöver und hohe Effizienz.

Innerhalb der F-PACE Palette setzt Jaguar zwei Versionen der Achtstufen-Automatik-Baureihe 8HP ein: Alle V6-Motoren werden mit dem 8HP70-Selbstschalter verschwistert; der Vierzylinder-Diesel dagegen wird mit dem leichteren und kompakteren Baumuster 8HP45 verblockt. Um den Fahrkomfort speziell bei sehr niedrigen Motordrehzahlen weiter zu verfeinern, verfügt die 8HP45-Box über eine im Drehmomentwandler integrierte Pendelbremse. Sie ist in der Lage, auch Vibrationen mit sehr niedriger Frequenz von der Kabine fernzuhalten.

Der zur Ansteuerung der Automatikgetriebe dienende JaguarDrive Selector (Drehwählschalter auf der Mittelkonsole) präsentiert sich im neuen F-PACE zugunsten einer optimalen Haptik mit einer gummierten Oberfläche. Auch wenn das Rechengehirn des hochmodernen Selbstschalters permanent den Fahrstil beobachtet und passend zum gerade gewählten Fahrprogramm immer die passende Gangstufe bereit hat, können sportliche Naturen die Gänge auch über Lenkrad-Schaltwippen wechseln. In den First Edition- und S-Modellen sind die „paddle shifts“ in einem satinierten Chromfinish gehalten; als Zubehör im Angebot sind zusätzlich Ausführungen in Rot oder eloxiertem Silber.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe für den F-PACE 20d setzt Bestmarken bei Gewicht und Reibungsarmut. Im nur mit Heckantrieb ausgerüsteten Basismodell des neuen F-PACE trägt es entscheidend zum niedrigen CO₂-Ausstoß von 129 g/km bei. Zugleich schlüpft es nun in die Rolle des ersten Schaltgetriebes für einen allradgetriebenen Jaguar.

Wie schon die Automatik entstand auch der Handschalter in Zusammenarbeit mit ZF. Das Aluminiumgehäuse, hohlgebohrte Wellen und als Stegräder ausgelegte Gangräder sparen Gewicht. Eine integrierte Trockensumpfschmierung steigert die Effizienz des Getriebes noch weiter. Denn im Gegensatz zur üblicherweise angewandten Spritzschmierung nutzt ZF eine kompakte, von der Vorlegewelle angetriebene mechanische Pumpe. Die dann das Leichtlauföl auf die Getriebezahnräder, die Lager und die Synchronringe sprüht.



ALLRADANTRIEB

Der neue F-PACE geht mit der bislang fortschrittlichsten Evolution des Torque-on-Demand-Allradantriebs von Jaguar an den Start. Regelsysteme wie das zunächst für den F-TYPE AWD entwickelte IDD (Intelligent Driveline Dynamics) kombinieren den authentischen Heckantriebscharakter und das agile Lenkgefühl eines Jaguar mit höherer Traktion auf allen Straßen und unter allen Witterungsbedingungen.

Analog zum F-TYPE AWD gibt Jaguar auch dem neuen F-PACE ein Torque-on-Demand-Allradsystem mit auf den Weg. Unter normalen Bedingungen – sprich auf trockenem und festem Untergrund – geht das gesamte Drehmoment des Motors auf die Hinterräder. Der von den Kunden so geschätzte Heckantriebscharakter bleibt erhalten; zugleich verringern sich dank verringerter Reibungsverluste im Antriebsstrang Verbrauch und Emissionen.

Die Situation ändert sich blitzartig, wenn an einem der Hinterräder Schlupf gemessen wird. Dann sorgt die Regelstrategie Intelligent Driveline Dynamics (IDD) dafür, dass bedarfsgerecht Drehmoment auch auf die Vorderachse geleitet wird. Ein für den Fahrer unmerklicher Krafttransfer.

Als Herzstück des AWD-Systems im neuen F-PACE fungiert ein kompaktes Verteilergetriebe mit Öl-gekühlter Lamellenkupplung. Im Vergleich zu früheren Konstruktionen ist es 16 Prozent leichter, zehn Prozent effizienter und auch noch etwas leiser. Über einen Kettentrieb kann es innerhalb von nur 165 Millisekunden von einem 100-prozentigen Heckantrieb auf eine 50:50-Drehmomentverteilung umstellen. Gelangt bereits ein gewisser Prozentsatz auf die Vorderachse, können weitere Kraftzuteilungen sogar in nur 100 Millisekunden erfolgen.

Das Vorderachs-Differenzial kann problemlos die bislang höchsten je von einem Jaguar Modell aufgebauten Drehmomente (bis zu 700 Nm) verarbeiten. Selbst für den Fall, dass beide Hinterräder auf blankem Eis durchdrehen, stünde noch genug Drehmoment bereit, um den F-PACE nur mit Hilfe des Antriebs der vorderen Räder aus der misslichen Situation zu befreien.



Dynamisch, intelligent, effizient

Wie viel Drehmoment nun genau und wann in Richtung der Vorderräder geleitet wird, regelt das neue, in das Verteilergetriebe integrierte IDD Modul. Mit Hilfe von Sensordaten über die Gierrate, den Lenkwinkel und die Querbefleunigung errechnen innerhalb des IDD Steuergeräts hinterlegte Algorithmen permanent die Fahrbahnreibwerte. So wissen sie auch, wie stark jeder Reifen das vorhandene Gripniveau tatsächlich ausnutzt.

Im Schulterschluss mit dem blitzschnell agierenden Verteilergetriebe kann IDD zur Steigerung der Dynamik und des Traktionsaufbaus sowohl proaktiv wie reaktiv handeln. Meldet IDD, dass zum Beispiel die Hinterreifen an ihre Traktionsgrenze kommen, wird nahtlos Drehmoment an die Vorderräder geleitet. Genauso gut ist IDD in der Lage, über eine Veränderung der Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und eine Reduzierung der Gierrate ein Übersteuern in schnellen Kurven zu unterbinden. Um das Potential wirklich voll auszunutzen, bildet IDD zusammen mit dem Torque Vectoring System und der Dynamischen Stabilitätskontrolle (DSC) ein hochkompetentes Netzwerk.

Adaptive Surface Response: Drei Fahrprogramme für erweitertes Einsatzspektrum

Adaptive Surface Response (ASR) ist ein im neuen F-PACE angebotenes Regelsystem, das im wahrsten Sinne des Wortes die Straße „liest“. Je nach Untergrund (trockener und nasser Asphalt, Schotter, Schnee und Eis) passt es die Kennfelder und Programme der Drosselklappe, des Automatikgetriebes und der Stabilitätskontrolle DSC bedarfsgerecht an.

ASR ersetzt den früheren Winter-Modus des Jaguar Drive Control. Es hilft dem Fahrer über den gesamten Geschwindigkeitsbereich, den neuen Jaguar F-PACE auch unter schwierigen Bedingungen weiter sicher zu manövrieren.

Im neuen Jaguar XF debütierte ASR mit zwei Fahrmenüs – einem für Straßen mit niedrigem Reibbeiwert (Schnee/Eis) und einem weiteren für nassen Asphalt oder Schotter. Im neuen F-PACE wird das System nun um einen dritten Modus für Tiefschnee oder groben Schotter erweitert. Tritt zum Beispiel auf Eis ein sehr progressives Drosselklappen-Kennfeld in Aktion,



kommt bei Tiefschnee ein deutlich aggressiveres „Mapping“ zum Einsatz. Mit dem Ziel, dem Fahrzeug mit Hilfe eines hohen Drehmomenteinsatzes das Fortkommen zu sichern.

Ein weiterer Vorteil von ASR liegt in dessen Fähigkeit, bei sich ändernden Bedingungen automatisch in ein anderes Menü zu wechseln. So kann sich der Fahrer ganz auf das Steuern des F-PACE konzentrieren. Auch hier ein Beispiel aus der Praxis: Wechselt auf einer Straße die Schneedecke von „leicht“ über „mittel“ auf „dick“, wird ASR für alle drei Fahrbahnauflagen ein jeweils anderes Programm wählen. Diese Umschaltmanöver laufen nahtlos und binnen vier Sekunden ab.

Allradkompetenz: Langjährige Erfahrung im eigenen Haus zahlt sich aus

Die Allradkompetenz des neuen F-PACE kommt nicht von ungefähr. Vielmehr ist sie das Resultat aus der jahrzehntelangen Erfahrung von Jaguar Land Rover im Bau von AWD-Fahrzeugen der Weltklasse. Aber auch die Vorteile der Aluminium-Leichtbau-Konstruktion treffen hier auf fruchtbaren Boden.

Die gewichts- und festigkeitsoptimierte Monocoque-Struktur liefert die für ein präzises Fahrverhalten essentielle Steifigkeit. Zugleich ermöglicht sie klassenbeste Werte für das Leistungsgewicht (Kilogramm pro PS) und das Verhältnis zwischen Gewicht und Drehmoment.

Die kurzen Karosserieüberhänge wirken sich nicht nur positiv auf die Proportionen aus, sondern tragen auch zu Böschungswinkeln von 25.5 (vorn) und 26 Grad (hinten) bei.

Die Bodenfreiheit von 213 Millimetern kann dank eines weitgehend glatten und somit turbulenzfreien Unterbodens gefahrlos ausgenutzt werden. Durch die so hoch wie möglich im Auto platzierten Steuergeräte und übrigen Elektromodule wartet der neue F-PACE darüber hinaus mit einer respektablen Wattiefe von 525 Millimetern auf.



Extremtests: Globales Prüfprogramm so hart wie für keinen anderen Jaguar zuvor

Der neue F-PACE strebt eine führende Rolle unter den dynamischen Crossovern dieser Autowelt an. Doch seine Agilität auf Asphalt ist nur eine Facette seiner weiter gespannten Fähigkeiten. Um ihn auf alle denkbaren Straßenprofile vorzubereiten, hat Jaguar den noch getarnten Performance-Crossover auf ein denkbar hartes Erprobungsprogramm geschickt – von der sengenden Hitze Dubais bis zum klirrend kalten Klima Nordschwedens.

Allein in diesen zwischen 50 Grad heißen und -40 Grad kalten Regionen spulte das Erprobungsteam über 1,6 Millionen Kilometer ab. Denn unter solch extremen Bedingungen ist gewährleistet, dass von den Reifen über die Klimaanlage bis zu den Touchscreens des Infotainment-Systems alle Komponenten den immer höher gesteckten Jaguar Qualitäts-Standards entsprechen.

Im schwedischen Arjeplog standen den Testfahrern auf dem dortigen Jaguar Land Rover Winter-Prüfgelände insgesamt 60 Kilometer lange Strecken zur Verfügung – darunter Handling-Kurse, Berg-und-Tal-Passagen und Geraden mit unterschiedlichen Reibungswerten.

Bei den Hitzetests in Dubai wurde als Feuertaufe für einen neuen Jaguar das Befahren geschotterter Bergpässe neu ins Programm aufgenommen. Aber auch die Durchquerung von Wadis – ausgetrockneten Flussläufen – stand auf der Agenda.

Damit nicht genug, schickte das Unternehmen erstmals eines ihrer neuen Modelle auf das berühmt-berüchtigte Land Rover Testgelände Eastnor Castle. In der Tat erlangte der neue F-PACE sein Reifezeugnis weniger durch die Erfüllung existierender Limousinen-Standards, sondern musste zusätzlich zahlreiche Prüfungen aus dem Land Rover-Lastenheft bestehen.

Unter diesen harten Bedingungen konnten die Ingenieure Systeme wie IDD und ASR wirklich auf Herz und Nieren prüfen. Doch der Aufwand hat sich gelohnt: Denn welcher Performance-Crossover kann schon von sich behaupten, auch auf Eis, nassem Gras, schlammigen Straßen und im Tiefschnee noch vorwärtszukommen.



FORTSCHRITTLICHE FAHRERASSISTENZSYSTEME

Der neue F-PACE besitzt alle Technologien für eine stressfreie und sichere Fahrt. Die Bandbreite reicht von Traktionshilfen für das Anfahren auf losem Untergrund bis zu einem Notfall-Bremsassistenten mit Fußgängererkennung

All-Surface Progress Control: Vortrieb auch auf schwierigem Untergrund

Schnee, Eis, nasses Gras: Selbst erfahrene Fahrer haben mitunter Probleme, auf einem Untergrund mit niedrigen Reibbeiwerten anzufahren, speziell dann, wenn das Fahrzeug auch noch an einer Steigung steht. Das Gaspedal etwas zu stark durchgedrückt, schon drehen die Räder durch. Selbst wenn das Fahrzeug rollt, fällt es nicht leicht, mit der richtigen Dosierung problemlos weiter zu rollen. Konventionelle Traktionshilfen können helfen, doch greifen sie meistens erst ein, wenn die Räder schon mit Schlupf zu kämpfen haben – doch dann ist es meistens schon zu spät.

Anders beim neuen All-Surface Progress Control (ASPC) System von Jaguar. Es nutzt die jahrzehntelange Erfahrung von Jaguar Land Rover mit Offroad-Traktionshilfen und eröffnet zugleich eine einzigartige Bedienerleichterung. Denn der Fahrer muss kein Pedal mehr betätigen, sondern kann sich allein auf das Lenken konzentrieren – der Rest geschieht automatisch.

Das Geheimnis hinter ASPC liegt im Zusammenspiel zwischen der feinen Regelung der Drosselklappe und den Bremsen. Aus dem Stand muss daher nur sehr wenig Drehmoment freigesetzt werden, um ein Losfahren ohne oder mit nur sehr geringem Schlupf zu garantieren.

Die nun auch im neuen F-PACE eingesetzte ASPC arbeitet im Geschwindigkeitsbereich zwischen 3,6 und 30 km/h und wie eine auf niedrige Geschwindigkeiten eingestellte Geschwindigkeitsregelung. Es genügt, einen Schalter auf der Mittelkonsole zu betätigen und über die Geschwindigkeitsregelungs-Tasten am Lenkrad die gewünschte Maximalgeschwindigkeit einzugeben.



ASPC ist in Kombination mit dem Automatikgetriebe und sowohl mit Heck- wie Allradantrieb lieferbar. Es versteht sich von selbst, dass das Potenzial dieser hochmodernen Traktionshilfe beim Aufziehen von Winterreifen noch weiter zunimmt.

Low Friction Launch: Maximale Traktion, maximale Kontrolle

Während ASPC den Gaspedalfuß vorübergehend zur Passivität verurteilt, wendet sich das neue und erstmals im Jaguar F-PACE eingesetzte Low Friction Launch an alle Fahrer, die das Anfahren auf losem Untergrund noch selbst steuern wollen.

Dazu gilt es, das LFL Programm zunächst über den zentralen Touchscreen auf der Mittelkonsole anzuwählen. Einmal aktiviert, sorgt ein spezielles Drosselklappen-Kennfeld für eine sehr progressive Drehmomentabgabe des Motors sowie ein sanftes und schlupffreies Anfahren. Analog zu ASPC ist auch LFL für alle F-PACE-Modelle mit Automatik-Getriebe erhältlich.

Vision für die Zukunft: Stereo Kamera steigert die aktive Sicherheit

Hochmoderne Sicht-Sensoren werden schon in naher Zukunft hochautomatisierte und autonome Fahrfunktionen ermöglichen. Solch ein Sensor ist heute schon im neuen Jaguar F-PACE installiert: die nach vorn ausgerichtete Stereo Kamera in ihrer Funktion als „Auge“ für eine ganze Zahl verschiedener Fahrerassistenzsysteme.

Der vor dem Innenrückspiegel installierte State-of-the-art-Sensor stellt mit Hilfe hochentwickelter Bildverarbeitungssoftware eine 3D-Darstellung des Vorfelds her. Ideale Voraussetzungen für den autonomen Notfall-Bremsassistenten (Autonomous Emergency Braking , AEB), der im neuen F-PACE erstmals um eine Fußgängererkennungsfunktion erweitert wird. Die Kamera misst exakt und permanent die Geschwindigkeit des F-PACE und den Abstand zu Objekten in seinem Vorfeld. Zeigen die Algorithmen des AEB Steuergeräts eine mögliche Kollision mit einem anderen Fahrzeug oder Fußgänger an, wird das Bremssystem automatisch „vorgeladen" und der Fahrer bei Differenzgeschwindigkeiten von



über 50-80 km/h optisch und akustisch gewarnt. Unterbleibt eine Reaktion, leitet das AEB automatisch eine Vollbremsung ein

Auch Fahrbahnmarkierungen werden von der hochintelligenten Stereo Kamera erfasst, wovon sowohl der Spurwechselwarner (Lane Departure Warning) als auch der Spurhalteassistent (Lane Keep Assist) profitieren. LDW verhindert durch ein Warnsignal am Armaturenbrett und eine haptische Rückmeldung ins Lenkrad, dass der Fahrer bildlich gesprochen „aus der Spur“ kommt. Nähert sich der neue F-PACE einmal zu nah dem Fahrbahnrand, bringt ihn das LKA System durch sanftes Gegenlenken wieder zurück auf den rechten Weg. Die dabei aufgewendeten Lenkkräfte sind gering und können vom Fahrer jederzeit auch übersteuert werden.

Ein solches Abkommen von der Ideallinie ist oft Folge von Müdigkeit oder Konzentrationsschwäche. Der im neuen F-PACE implementierte Aufmerksamkeitsassistent (Driver Condition Monitor) erkennt, wenn sich während der Fahrt hektische Lenkmanöver mit einer eher inaktiven Betätigung des Lenkrads abwechseln. Kommen zugleich verdächtige Brems- und Gaspedalkommandos dazu, leuchtet im Instrumentenbrett eine mehrstufige visuelle Warnung auf mit der Aufforderung, eine Pause einzulegen.

Das System zur Verkehrszeichenerkennung (TSR) nutzt ebenfalls die Stereo Kamera, um mit ihrer Hilfe den Fahrer auf Geschwindigkeitsbeschränkungen aufmerksam zu machen. Sogar temporäre Limits, wie in Baustellen, oder Limits für den Anhängerbetrieb oder bei Regen werden erkannt und gleichzeitig im Instrumentenbrett und im Head-up-Display angezeigt. Zur Sicherheit werden die Kamera-Daten zusätzlich mit den vom Navigationssystem gelieferten GPS-Daten abgeglichen. Fährt der Fahrer zu schnell, macht ihn ein rund um das Höchstgeschwindigkeits-Symbol aufleuchtender Ring auf die Überschreitung aufmerksam.

Fahrten durch Zonen mit oft wechselnden Höchstgeschwindigkeiten können Fahrer zusätzlich belasten. Um sie auch unter solchen Bedingungen zu unterstützen, hat Jaguar den adaptiven Geschwindigkeitsbegrenzer (Adaptive Speed Limiter, ASL) entwickelt. Dieser



nutzt die oben erwähnten Daten des TSR-Systems und erhöht oder verringert bei getretenem Gaspedal automatisch die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

Erkennt TSR einen Wechsel der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, die über dem zuvor vom Fahrer eingestellten Tempo liegt, wird er im Cockpit angezeigt und das Fahrzeug kann sanft und selbsttätig bis auf das neue Niveau beschleunigen. Liegt das Limit unter dem aktuellen Tempo, kann dieses entsprechend reduziert werden.

Ein augenfälliger Vorteil: Laser Head-up-Display

Die Projektion der wichtigsten Informationen in die Windschutzscheibe mindert die Ablenkungsgefahr eines Autofahrers. Das für den neuen F-PACE entwickelte Head-up-Display in Lasertechnik rückt Symbole und Piktogramme – wie zum Beispiel zur Geschwindigkeit, zur Routenführung oder zu Geschwindigkeitsbeschränkungen – ins direkte Blickfeld. Als Folge verringert sich die Zeit, in der die Augen auf die konventionellen Anzeigeeinstrumente gerichtet sind. Das HUD ist in der Höhe und Helligkeit verstellbar, es kann auf Wunsch auch ganz abgeschaltet werden.

Gegenüber konventionellen Modellen mit TFT-Technik führen Laser-gesteuerte HUDs eine Reihe von Vorteilen ins Feld. Sie sind kompakter und um fast ein Drittel leichter als herkömmliche Displays. Die Grafiken fallen nochmals schärfer und kontrastreicher aus – und die Ablesbarkeit bleibt selbst bei sehr starker Sonneneinstrahlung und dem Tragen von Brillen mit getönten Gläsern sehr gut.

Halte Sicherheitsabstand: Adaptive Cruise Control mit Stauassistent

Die Assistenzsysteme des F-PACE spenden nicht nur beim Befahren von Autobahnen ein Plus an Sicherheit und Komfort. Dank der um einen neuen Stauassistenten erweiterten adaptiven Geschwindigkeitsregelung ACC (Adaptive Cruise Control) erleichtern sie auch Fahrten im dichten Kolonnenverkehr. Ein Fernbereichs-Radar überwacht die Straße vor dem Fahrzeug und hält einen zuvor einprogrammierten Abstand zum Vordermann konstant bei. ACC ist darüber hinaus auch in der Lage, bei einer drohenden Kollision eine Notbremsung



vorzunehmen. Der Stau Assistent ermöglicht es dem neuen F-PACE, nach Wiederanfahrt bis auf die zuvor eingestellte Höchstgeschwindigkeit zu beschleunigen und erneut eine sichere Distanz zum Vordermann zu wahren.

Schauen sich für Dich um: Warnsystem „Toter Winkel“ mit Annäherungssensor und seitlicher Rückfahrüberwachung

Der neue Jaguar F-PACE ist darüber hinaus mit einem Warnsystem für drohende Gefahren von hinten ausgerüstet. Ein Mittelbereichs-Radar warnt bei einer Annäherung auf 70 Meter vor schnell näherkommenden Fahrzeugen. Ist das fremde Auto im oder kurz vor dem „Toten Winkel“, warnt ein blinkendes und dann dauerhaft leuchtendes Symbol im Außenrückspiegel vor der potentiellen Gefahr.

Bei niedrigerem Tempo, wie zum Beispiel beim Rückwärtsrangieren aus einer Parklücke, warnen die gleichen Mittelbereichs-Radarstrahlen den F-PACE-Lenker vor Fahrzeugen, die außerhalb seines Blickwinkels oder -feldes den Weg kreuzen. Droht ein Kontakt, erfolgt eine akustische und visuelle Warnung.

Raum zum Manövrieren: Parkassistent

Gleich zwei halbautomatische Assistenzsysteme helfen dem Eigner eines F-PACE beim millimetergenauen Ein- und Ausparken. Ultraschallsensoren messen den zur Verfügung stehenden Parkraum und lenken – falls sich die Lücke als groß genug erwiesen hat – das Auto selbständig in parallel wie quer zur Fahrbahn liegende Parkplätze. Alles, was der Fahrer noch zu tun hat, ist die Betätigung von Brems- und Gaspedal. Das System ist auch in der Lage, den Jaguar aus parallelen Parkbuchten wieder automatisch herauszusteuern.

Die Preise für den F-PACE starten bei 42.390,- Euro für den F-PACE 20d und 44.990,- Euro für den F-PACE 20d AWD; die sportliche Spitzenversion F-PACE S AWD ist für 75.260,- Euro erhältlich. Jaguar führt den F-PACE im Frühjahr 2016 in Europa ein; die Produktion des neuen Performance Crossovers erfolgt im Werk Solihull.



Jaguar Care: Service- und Garantiepaket

Mit „Jaguar Care“ macht das Unternehmen interessierten Kunden den Einstieg in die Jaguar-Welt so attraktiv und leicht wie nie zuvor. Käufer eines neuen Jaguar können dank einer serienmäßigen Dreijahres-Garantie sowie allen Inspektionen der ersten 36 Monate einen betont sorgenfreien Umgang mit ihrem neuen Fahrzeug pflegen – und dies ohne Kilometerbegrenzung. Sollte doch einmal ein technisches Problem auftreten, sorgt Jaguar europaweit drei Jahre lang mit der Mobilitätsgarantie für einen kostenlosen Pannendienst.

Jaguar Land Rover Versicherungsdienst

Zu den Serviceleistungen von Jaguar und Land Rover in Deutschland zählt auch ein eigener Versicherungsdienst. Neue Jaguar- und Land Rover-Modelle können direkt und unkompliziert bei den Vertragshändlern zu attraktiven Konditionen versichert werden. Der Jaguar F-PACE erhält zu einer Flatrate von 149,- Euro für die 2.0 Liter Motorisierung und 169,- Euro für die 3.0 Liter Motorisierung monatlich einen kompletten Versicherungsschutz mit Haftpflicht, Teil- und Vollkasko – unabhängig von Schadenfreiheits- und Regionalklassen. Der Jaguar Land Rover Versicherungsdienst bietet außerdem sehr kundenfreundliche Entschädigungsregelungen und kann um weitere Produkte wie Schutzbrief, Insassenunfallversicherung, GAP-Versicherung oder Drei-Jahres-Wartungspaket, ergänzt werden.



Preise F-PACE (unverbindliche Preisempfehlungen, inklusive 19 % MwSt.)

PURE	Getriebe	kW (PS)	Preis
20d	6-Gang-Getriebe	132 (180)	42.390,00
20d AWD	6-Gang-Getriebe	132 (180)	44.990,00
20d AWD	8-Gang-Automatik	132 (180)	47.490,00
30d AWD	8-Gang-Automatik	221 (300)	57.690,00
35t AWD	8-Gang-Automatik	250 (340)	59.010,00
PRESTIGE			
20d	6-Gang-Getriebe	132 (180)	45.900,00
20d AWD	6-Gang-Getriebe	132 (180)	48.500,00
20d AWD	8-Gang-Automatik	132 (180)	51.000,00
30d AWD	8-Gang-Automatik	221 (300)	61.200,00
35t AWD	8-Gang-Automatik	250 (340)	62.530,00
PORTFOLIO			
20d	6-Gang-Getriebe	132 (180)	49.870,00
20d AWD	6-Gang-Getriebe	132 (180)	52.470,00
20d AWD	8-Gang-Automatik	132 (180)	54.970,00
30d AWD	8-Gang-Automatik	221 (300)	65.170,00
35t AWD	8-Gang-Automatik	250 (340)	66.500,00
R-SPORT			
20d	6-Gang-Getriebe	132 (180)	48.530,00
20d AWD	6-Gang-Getriebe	132 (180)	51.130,00
20d AWD	8-Gang-Automatik	132 (180)	53.630,00
30d AWD	8-Gang-Automatik	221 (300)	63.830,00
35t AWD	8-Gang-Automatik	250 (340)	65.150,00
S			
S AWD	8-Gang-Automatik	280 (380)	75.260,00
First Edition			
30d AWD	8-Gang-Automatik	221 (300)	80.040,00
S AWD	8-Gang-Automatik	280 (380)	84.350,00



*Jaguar F-PACE 2.0 Liter Diesel 132 kW 6-Gang-Schaltgetriebe
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 5,7 - außerorts 4,5 - kombiniert 4,9 ; CO₂-Emission
129 g/km)

Jaguar F-PACE AWD 2.0 Liter Diesel 132 kW 6-Gang-Schaltgetriebe
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 6,0 - außerorts 4,7 - kombiniert 5,2; CO₂-Emission
134 g/km)

Jaguar F-PACE AWD 2.0 Liter Diesel 132 kW 8-Gang-Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 6,2 - außerorts 4,7 - kombiniert 5,3; CO₂-Emission
139 g/km)

Jaguar F-PACE AWD 3.0 Liter V6 Diesel 221 kW 8-Gang-Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 6,9 - außerorts 5,6 - kombiniert 6,0; CO₂-Emission
159 g/km)

Jaguar F-PACE AWD 3.0 Liter V6 Kompressor 250 kW 8-Gang-Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 12,2 - außerorts 7,1 - kombiniert 8,9; CO₂-Emission
209 g/km)

Jaguar F-PACE AWD 3.0 Liter V6-Kompressor 280 kW 8-Gang-Automatik
(Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 12,2 - außerorts 7,1 - kombiniert 8,9; CO₂-Emission
209 g/km)

Weitere Informationen und Bilder zur redaktionellen Nutzung finden Sie unter:

<http://de.media.jaguar.com>

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Andrea Leitner-Garnell

Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 162

aleitner@jaguarlandrover.com



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

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ):

Jaguar F-TYPE R/SVR AWD 5.0 Liter V8: 11,3 l/100km - Jaguar XE E-Performance: 3,8 l/100km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus:

Jaguar F-TYPE R/SVR AWD 5.0 Liter V8: 269 g/km - Jaguar XE E-Performance: 99 g/km

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