



ABOVE & BEYOND

## PRESSEINFORMATION

Neue Mild-Hybrid Diesel und ein neuer, 290 PS starker Benziner

### Land Rover Discovery Sport: Elektrifizierte Vielseitigkeit

- **Saubere Diesel:** Neue Dieselmotoren der nächsten Ingenium-Generation für den Discovery Sport – mit 120 kW (163 PS) oder 150 kW (204 PS), Mild-Hybrid-Technologie und niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 131 g/km
- **Leistungsstarker Benziner:** Neue Sonderedition Discovery Sport R-Dynamic S wird von einem Ingenium-Benzinmotor mit 213 kW (290 PS) angetrieben
- **Plug-in Hybrid:** Seit kurzem bietet Land Rover den Discovery Sport P300e Plug-in Hybrid an – moderne Antriebstechnologie, die eine rein elektrische Reichweite von 64 Kilometern erlaubt, bei CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 46 g/km

**Kronberg, 26. August 2020 – Elektrifizierte Vielseitigkeit: Im neuen Modelljahr 2021 lässt sich der Land Rover Discovery Sport in aller Kürze derart charakterisieren. Denn antriebsseitig wartet das flexible Kompakt-SUV aus Großbritannien mit einer breiten Palette hochmoderner Triebwerke mit Plug-in oder Mild-Hybrid Technologie auf. Gleich drei Aggregate kommen im Modelljahrgang 21 neu ins Programm. Einerseits zwei hocheffiziente 2.0 Liter Mild-Hybrid Diesel aus der Ingenium-Reihe, anderseits ein ebenso der Ingenium-Familie entstammender 2.0 Liter Mild-Hybrid Benzinmotor, der in der ebenso neuen Sonderedition Discovery Sport R-Dynamic S 213 kW (290 PS) bereitstellt. Darüber hinaus wurden sämtliche von Jaguar Land Rover entwickelten und produzierten Ingenium-Triebwerke für den Jahrgang 2021 nochmals weiterentwickelt – vor allem im Hinblick auf die weiter verschärften Abgasbestimmungen. Die Antriebe überzeugen mehr denn je mit hoher Leistung und Effizienz bei niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen.**

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



ABOVE & BEYOND

bislang verbauten Aggregate, aber zugleich mit besseren Werten bei CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Kraftstoffkonsum.

So stößt der 120 kW (163 PS) starke D165 ab 131 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus, während sich der kombinierte Normverbrauch auf minimal 5,0 Liter auf 100 Kilometer beläuft. Das durchzugsstarke Aggregat sorgt für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,4 Sekunden. Kombiniert werden kann es sowohl mit Vierradantrieb und Automatik als auch mit der besonders effizienten Lösung aus Vorderradantrieb und manuellem Getriebe.

Der leistungsstärkere D200 erbringt 150 kW (204 PS) und ein Drehmomentmaximum von 430 Nm. Der kraftvolle Durchzug des Selbstzünders lässt den Discovery Sport in 8,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sprinten. Weiterhin überzeugt der neue Diesel mit Flexibilität und schneller Reaktion – bei CO<sub>2</sub>-Werten ab 140 g/km.

Der hochfeste Aluminium-Motorblock des Diesels ist zwei Kilo leichter als zuvor, was den Verbrauch senkt und die Effizienz fördert. Ein Split-Kühlsystem inklusive Kühlmittelpumpe mit variablem Durchfluss und kennfeldgesteuertem Thermostat gewährleistet, dass der Diesel nach dem Kaltstart schneller seine Betriebstemperatur erreicht. Um Energie zu sparen, passt ferner das Schmiersystem seine Leistung an die Lastzustände des Motors und die Drehzahl an.

Zu den verbesserten Abgas- und Verbrauchswerten führte neben der Gewichtsreduzierung intensive Detailarbeit an der Technik der Ingenium-Triebwerke. Dazu gehören Optimierungen an Verbrennungs- und Aufladesystemen ebenso wie die Reduzierung der inneren Reibung um volle 17 Prozent. Positiv auf das Laufverhalten wirken sich darüber hinaus die Integration von Ausgleichswellen mit Scherengetriebe und von Magnetventilen aus. Die Ausgleichswellen wirken Vibrationen effizient entgegen und eliminieren sie. Auch das mit 1800 Bar Druck arbeitende Magnetventil-Einspritzsystem sorgt mit einem feineren Kraftstoff-Luft-Gemisch für mehr Laufruhe, denn es zeigt eine sanftere und gleichmäßigere Verbrennung.

Vor wenigen Wochen präsentierte Land Rover mit dem ersten Plug-in Hybridantrieb für den Discovery Sport ein besonders zukunftssträchtiges und effizientes Antriebspaket.

Hauptantriebsquelle im P300e Plug-in Hybrid ist ein 1.5 Liter Dreizylinder-Benziner aus der Ingenium-Reihe. Zusammen mit einem in die Hinterachse integrierte Elektromotor erzeugt das



ABOVE & BEYOND

Paket eine Systemleistung von 227 kW (309 PS) – bei beeindruckenden kombinierten Normverbrauchswerten ab 2,0 Liter auf 100 Kilometer und CO<sub>2</sub>-Emissionen von lediglich ab 46 g/km. Die rein elektrische Reichweite des Discovery Sport P300e beträgt bis zu 64 Kilometer, während der unter den Rücksitzen platzierte 15-kWh-Lithium-Ionen-Akku (12,17 kWh effektiv) in gerade einmal 30 Minuten auf bis zu 80 Prozent seiner Kapazität geladen werden kann.

### **Das neue Motorenangebot im Land Rover Discovery Sport**

Diesel:

- D165: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 120 kW (163 PS) Leistung, 380 Nm max. Drehmoment bei 1500-2500/min
- D200: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 150 kW (204 PS) Leistung, 430 Nm max. Drehmoment bei 1750-2500/min

Benziner:

- P200: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 147 kW (200 PS) Leistung, 320 Nm max. Drehmoment bei 1200-4000/min
- P250: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 184 kW (249 PS) Leistung, 365 Nm max. Drehmoment bei 1300-4500/min
- P290: 2.0 Liter Reihenvierzylinder, MHEV, 213 kW (290 PS) Leistung, 400 Nm max. Drehmoment bei 1500-4500/min
- P300e: 1.5 Liter Dreizylinder und Elektromotor, PHEV, 227 kW (309 PS) Leistung, 540 Nm max. Drehmoment bei 2000-2500/min

### **Neuer Discovery Sport R-Dynamic S mit reichlich Leistung**

Zuwachs erhält der Land Rover Discovery Sport zum Modelljahr 2021 mit einer neuen Modellvariante, die durch reichlich Leistung überzeugt: die Sonderedition Discovery Sport R-Dynamic S, befeuert von einem 2.0 Liter Vierzylinder-Benzintriebwerk mit dem Kürzel P290, das selbstverständlich auch der firmeneigenen Ingenium-Reihe entstammt. Die hohe Kraftentfaltung verbindet die Edition mit exklusiven Designdetails an der Karosserie und einem hohen Komfortniveau im Interieur.

Der P290-Turbobenziner erbringt mühelos 213 kW (290 PS) und ein Drehmomentmaximum von 400 Nm, kombiniert mit Vierradantrieb und einer sanft und zügig schaltenden



ABOVE & BEYOND

Neunstufenautomatik. Damit beschleunigt die exklusive Edition in 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen betragen ab 179 g/km.

Zum Technikpaket des Discovery R-Dynamic S zählt darüber hinaus Active Driveline – das hochentwickelte Antriebssystem bürgt für Agilität ebenso wie für Effizienz. Active Driveline wechselt automatisch und intelligent je nach Fahrbedingungen zwischen Zwei- und Vierradantrieb. Übernommen wird dies von elektronisch gesteuerten Lamellenkupplungen an beiden Seiten des hinteren Differenzialgetriebes. Dadurch gelangt jederzeit Drehmoment zu dem Rad, das die beste Haftung besitzt. Das exklusiv dem Discovery Sport R-Dynamic S vorbehaltene Active Driveline-System verbessert zudem die Traktion im Gelände, denn es kann hier den Hinterachsantrieb sperren.

Für den Land Rover Discovery R-Dynamic S steht als Motorisierung ausschließlich der P290-Benziner zur Verfügung. Bei den Lackierungen haben die Kunden die Wahl unter den fünf Alternativen Namib Orange, Carpathian Grey, Firenze Red, Yulong White und Hakuba Silver. Das Exterieur wird zudem von einer ganzen Reihe attraktiver Designdetails in Schwarz geprägt. Dazu gehört beispielsweise das Black Pack oder das Dach, das je nach Außenfarbe in der Kontrastlackierung Schwarz oder Grau gehalten ist. Für einen selbstbewussten Look sorgen ferner die in Gloss Black oder Diamond Turned erhältlichen 20-Zoll-Leichtmetallräder und die roten Bremssättel.

Zur Ausstattung des neuen Discovery R-Dynamic S zählen weiterhin ein Panoramadach, Premium-LED-Scheinwerfer, das schlüssellose Zugangssystem Keyless Entry und eine elektrische Heckklappe. Im Innern verwöhnt das Modell mit Sitzen, die wahlweise mit Luxtec mit Premium-Velours oder genarbttem Leder bezogen sind, mit Dekorelementen in Titanium Mesh, einem Lederlenkrad und einem interaktiven Instrumentendisplay.

### **Land Rover Discovery Sport P300e Plug-in Hybrid**

Das kürzlich präsentierte PHEV-Modell des Land Rover Discovery Sport überzeugt mit nachhaltiger Leistung. Rein elektrisch und somit ohne Auspuffemissionen kann der Discovery Sport als Plug-in Hybrid bis zu 64 Kilometer zurücklegen – bei CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 46 g/km.



ABOVE & BEYOND

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

In dem System wirken ein 147 kW (200 PS) starker 1.5 Liter Dreizylinder-Benzinmotor aus der Ingenium-Reihe und ein in die Hinterachse integrierter Elektromotor mit 80 kW (109 PS) zusammen. Der E-Antrieb erhält dabei seine Energie aus einem unter den Rücksitzen platzierten Lithium-Ionen-Akku mit 15 kWh Kapazität (12,17 kWh effektiv). Das Paket aus Verbrenner und Elektromotor verschafft dem Discovery Sport zügige Beschleunigungswerte: Der P300e sprintet in 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Herausragend präsentiert sich ferner die Effizienz in Gestalt von Verbrauch und Emissionen. Nach WLTP-Verfahren kommt der Land Rover Discovery Sport P300e auf gerade einmal 36 g/km CO<sub>2</sub>-Emissionen und einen kombinierten Normverbrauch von 2,0 Liter auf 100 Kilometer.

### **Datenübersicht Land Rover Discovery Sport P300e**

- Systemleistung: 227 kW (309 PS)\*
- Drehmomentmaximum: 540 Nm\*
- Kombiniertes Kraftstoffverbrauch nach WLTP-Messung: 2,1-2,0 l/100 km
- Kombinierte CO<sub>2</sub>-Emissionen nach WLTP-Messung: 48-46 g/km
- Elektrische Reichweite: 64 km
- Schnellladung von 0 auf 80 %: in 30 Minuten\*\*

\* Benzin- und Elektromotor erreichen ihre Leistungsspitzen bei unterschiedlichen Drehzahlen

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

### **Drei wählbare Fahrmodi**

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



ABOVE & BEYOND

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

### **Fortschrittliche PHEV-Technologie**

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

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

Herzstück von ERAD ist ein ebenso leichter und kompakter wie effizienter Permanentmagnet-Synchronmotor. Um den Bauraum optimal zu nutzen, erhielt der Motor konzentrische Antriebswellen und ein Einganggetriebe, während der Inverter ebenfalls in das ERAD-Gehäuse integriert wurde. Das gesamte Modul wiederum platzierten die Entwickler geschickt innerhalb der Integral-Hinterachse.



ABOVE & BEYOND

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

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

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

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

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

### **Bequemes und schnelles Laden**

Land Rover bestückt den Discovery Sport P300e mit einem Mode-2-Ladekabel für den Anschluss zu Hause. Damit kann das PHEV-Modell an einer gewöhnlichen Haushaltssteckdose in 6 Stunden 42 Minuten komplett aufgeladen werden: ideal für die Energiespeicherung über Nacht. Schneller geht es mit dem Mode-3-Ladekabel. Es passt zu 7-kW-Wallboxen mit Wechselstrom oder öffentlichen Wechselstrom-Ladesäulen. Auf diese Weise lässt sich der Akku in einer Stunde und 24 Minuten von 0 auf 80 Prozent seiner Kapazität mit Energie versehen.





ABOVE & BEYOND

Noch zügigere Möglichkeiten eröffnet das ständig wachsende Netz öffentlicher Gleichstrom-Schnellladesäulen: Mit 32 kW sind in knappen 30 Minuten wieder 80 Prozent Energie in einem zuvor leeren Akku.

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

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

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

### **1.5 Liter Dreizylinder-Benzinmotor**

Im Discovery Sport PHEV schlagen zwei hochmoderne Herzen: neben dem E-Aggregat an der Hinterachse ein 1,5 Liter Hubraum messender Benzinmotor mit drei Zylindern. Er ist das jüngste Mitglied der modular aufgebauten und hochflexiblen Ingenium-Motorenfamilie, die nunmehr aus Varianten mit drei, vier und sechs Zylindern besteht.

Der Vollaluminium-Dreizylinder ist nicht nur 37 Kilo leichter als ein Pendant mit vier Zylindern, er bringt außerdem Leistung mit Laufruhe und Effizienz in Einklang.

Das kleinvolumige Triebwerk weist besonders wenig Reibung auf: ein entscheidender Beitrag zur Effizienz der neuen Ingenium-Antriebsalternative. Der Abgaskrümmen ist in den Aluminium-Zylinderkopf integriert, was nicht allein die Aufwärmzeiten verkürzt. Der minimierte Abstand zwischen Auslassöffnungen und dem Turbinenrad des Laders bürgt für rasches Ansprechen.





ABOVE & BEYOND

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

Ebenso wie die bereits bekannten Mild-Hybrid Vierzylindermotoren ist auch der neue Ingenium-Dreizylinder mit einem integrierten riemengetriebenen Starter-Generator bestückt. Er gewinnt parallel zum ERAD-System Energie beim Bremsen und im Schiebebetrieb zurück und leitet diese zum Akku weiter. Darüber hinaus erlaubt der Starter-Generator einen sanfteren, leiseren und schnelleren Start-Stopp-Betrieb als konventionelle Anlasser.

### **Seidenweiches Achtgang-Automatikgetriebe**

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

**Weitere Informationen und Fotos zur redaktionellen Nutzung erhalten Sie unter**

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

**Besuchen Sie uns auch auf Facebook, Instagram und YouTube**

<facebook.com/landrover.de>

<instagram.com/landroverde>

<YouTube/Land Rover Deutschland>

### **Über Jaguar Land Rover**

Jaguar Land Rover ist mit seinen zwei ikonischen Marken Jaguar und Land Rover der größte Automobilhersteller in Großbritannien: Land Rover ist der weltweit führende Hersteller von



ABOVE & BEYOND

Premium-Allradfahrzeugen. Jaguar ist eine der führenden Marken für exklusive Sportlimousinen und Sportwagen. Mit der Einführung des I-PACE im Jahr 2018 war Jaguar außerdem der erste etablierte Premiumhersteller mit einem vollelektrisch betriebenen SUV.

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

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

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

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

**Informationen zu Jaguar Land Rover erhalten Sie hier:**

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

**Pressekontakt:**

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

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

Michael Küster, Leiter Produktkommunikation  
Telefon: 0 61 73 32 71-121, [mkuester@jaguarlandrover.com](mailto:mkuester@jaguarlandrover.com)



ABOVE & BEYOND

### **Verbrauchs- und Emissionswerte Land Rover Discovery Sport Modelljahr 2021**

Discovery Sport D165 mit 120 kW (163 PS), FWD Schaltgetriebe

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 5,0 l/100 km; 131 g/km)

Discovery Sport D165 mit 120 kW (163 PS), AWD Automatik MHEV, 5-/7-Sitzer

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 5,6-5,3 l/100 km; 144-140 g/km)

Discovery Sport D200 mit 150 kW (204 PS), AWD Automatik MHEV, 5-/7-Sitzer

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 5,7-5,3 l/100 km; 144-140 g/km)

Discovery Sport P200 mit 147 kW (200 PS), AWD Automatik MHEV, 5-/7-Sitzer

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 8,0-7,8 l/100 km; 180-176 g/km)

Discovery Sport P250 mit 184 kW (249 PS), AWD Automatik MHEV, 5-/7-Sitzer

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 8,9-7,8 l/100 km; 181-176 g/km)

Discovery Sport P290 mit 213 kW (290 PS), AWD Automatik MHEV, 5-/7-Sitzer

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 7,9-7,6 l/100 km; 184-179 g/km)

Discovery Sport P300e mit 227 kW (309 PS), AWD Automatik PHEV

(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission: 2,1-2,0 l/100 km; 48-46 g/km)

### **Land Rover Verbrauchs- und Emissionswerte**

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

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover SVAutobiography

Dynamic P565 5.0 Liter V8 Kompressor: 13,1 l/100 km – Range Rover Evoque P300e Plug-in

Hybrid: 1,9 l/100 km

Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover P400e Plug-in Hybrid und

Range Rover Sport P400e Plug-in Hybrid: 23,1-22,5 kWh/100 km, Land Rover Discovery Sport

P300e Plug-in Hybrid 21-19 kWh/100 km, Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid 19

kWh/100 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover SVAutobiography Dynamic

P565 5.0 Liter V8 Kompressor: 298 g/km – Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid: 43 g/km

*Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch wurden schon nach der Richtlinie VO(EG) 69*

*2/2008 auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ-Werte zurückgerechnet. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben auf Basis von Verbrauchs- und Emissionswerten können andere als die hier angegebenen Werte*



ABOVE & BEYOND

*gelten. Abhängig von Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen sowie Fahrzeugzustand können sich in der Praxis abweichende Verbrauchswerte ergeben.*

*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Rad-/Reifensatz.*

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der bei allen Jaguar Land Rover Vertragspartnern, bei der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH und bei der DAT Deutschland Automobil Treuhand GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter [www.dat.de](http://www.dat.de) verfügbar.*