

Neuer Jaguar E-Pace kommt mit elektrifizierten Antrieben und voll vernetztem Infotainmentsystem

Aufgefrischtes Exterieur, weiter aufgewertetes Interieur, das aktuelle Pivi Pro Infotainment-System, eine neue Fahrzeugarchitektur und eine Auswahl an kraftvollen und besonders effizienten Antrieben – darunter eine neue Plug-In-Hybridvariante: Mit dem neuen Jaguar E-Pace gibt sich das Einstiegsmodell in die Welt der Jaguar Premium-Automobile zum Modelljahr 2021 selbstbewusster, vernetzter und effizienter denn je.



Der neue E-Pace P300e PHEV kommt mit der geballten Kraft eines 147 kW (200 PS) starken 1,5 Liter-Dreizylinder-Benziners aus der Ingenium-Familie und eines auf die Hinterachse wirkenden 80 kW (109 PS) Elektromotors. Damit kann er bis zu 63 Kilometer im rein elektrischen Zero Emission-Modus zurücklegen. Im NEFZ-Zyklus begnügt sich der ausschließlich in besonders sportlicher R-Dynamic-Spezifikation orderbare Plug-In-Hybrid mit einem Verbrauch von 2,0 Liter/100 km, was CO₂-Emissionen von 45-43 g/km entspricht. Im Interieur der neuen E-Pace profitieren die Insassen vom aktuellen Pivi Pro Infotainment-System, das sich so einfach wie ein Smartphone bedienen lässt. Neben einer weiter verbesserten Konnektivität glänzt es zudem mit Software-over-the-Air Fähigkeit – der nahtlosen Integration aktualisierter Daten und Inhalte.



Exterieur mit noch prägnanterer Bugpartie

Das nachgeschärft Exterieur Design verhilft dem kompakten Performance-SUV von Jaguar zu einem noch selbstbewussteren Auftritt und einer edleren Gesamterscheinung. Die Änderungen an der Bugpartie umfassen einen modifizierten unteren Lufteinlass und spangenförmige horizontale Zierstäbe in den seitlichen Lüftungseinlässen. Das neue Design des Kühlergrilleinsatzes bezieht mit diamantenen „Pins“ Inspiration vom Jaguar Heritage Logo – und glänzt in einem Finish in Noble Chrome. Auf den seitlichen, kienartigen Lufteinlässen prangt nun neu der ikonische Jaguar „Leaper“ – die springende Raubkatze.



Analog zu anderen Jaguar Modellen des Modelljahrgangs 2021 spendiert Jaguar auch dem E-Pace neue Premium-LED-Scheinwerfer mit doppelter J-Blade-Signatur für das Tagfahrlicht. Für ein weiteres Plus an Auflösung und Helligkeit sowie eine situationsabhängige Beleuchtung bestimmter Straßenabschnitte steht auf Wunsch Pixel-LED-Technologie im Angebot. Dank der bis zu drei Mal mehr LEDs gegenüber dem Matrixscheinwerfer kann das Fernlicht sowohl horizontal als auch vertikal ganze Partitionen aus und einblenden. Die adaptive Fernlichtfunktion scannt dazu das Vorfeld und passt das Fernlicht durch die gezielte Wahl unterschiedlicher LED Segmente noch feiner an als herkömmliche Matrix-Scheinwerfer. Effekt: Der Gegenverkehr wird nicht geblendet, stark reflektierende Verkehrszeichen werden weniger stark angestrahlt und so die eigene Sicht und die der anderen Verkehrsteilnehmer signifikant verbessert.



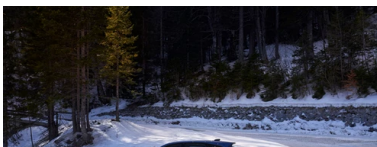
Schon ab der Basisversion des E-Pace ist LED-Technologie Standard; Premium-LED-Licht mit automatischem Fernlichtassistenten kommt in den SE und HSE-Varianten zum Einsatz. Die Technologie bedient sich der in Fahrtrichtung montierten Kamera, um automatisch zwischen Abblend- und Fernlicht umzuschalten. Sequentielle Blinker finden sich schon ab der Ausstattungsvariante S bei allen Modellen am Heck; die SE- und HSE-Derivate zeigen auch an der Front auf diese Weise Richtungswechsel an.



Apropos Heckpartie: Hier erhält der jetzt etwas tiefer gezogene Stoßfänger im unteren Bereich eine farblich kontrastierende, weil dunkle Blende mit Gitterstruktur. Die Vierzylinder- Benziner-Modelle sind von außen an einer zweiflutigen Abgasanlage mit verchromten Endstücken zu erkennen; bei den Diesel-Versionen und beim Plug-in-Hybrid wählten die Designer nur angedeutete und viereckige Auspuffenden, während der eigentliche Abgasstrang unsichtbar bleibt.

Die LED-Rückleuchten mit der für Jaguar typischen „Schikanen“-Grafik beziehen Inspirationen vom elektrischen Jaguar I-Pace und unterstreichen die Hochtechnologie und richtungsweisende Modernität des Gesamtdesigns.

In der nochmals sportlicheren R-Dynamic-Spezifikation wertet Jaguar den E-Pace mit





einer Reihe spezifischer und die Performance weiter betonender Designelemente auf. Aber auch das für alle Modelle erhältliche Black Exterior Pack mit Elementen in Narvik Schwarz steigert seinerseits das dynamischere Erscheinungsbild.

Wunderschön verarbeitetes Interieur

Eine Extraportion Luxus, noch bessere Vernetzung und weiter optimiertes Qualitätsniveau – das Interieur des neuen E-Pace ist ein Raum, in dem es sich mehr denn je angenehm leben und reisen lässt.



Herzstück des Cockpits ist der zentral montierte 11,4“ HD-Touchscreen zur Bedienung des Pivi Pro-Infotainmentsystems. Die chemisch gehärtete Glasoberfläche des eleganten Bedien- und Informationsdisplays besitzt zwei Beschichtungen: eine beugt Blendungen vor, die Zweite erleichtert das Wegwischen von Rückständen und Fingerabdrücken.



Julian Thompson, Jaguar Designdirektor, sagt: „Der neue E-Pace übernimmt ikonische Designelemente anderer Jaguar Modelle. Davon profitiert das Exterieur sowie – über neue Details – auch das Interieur. Zusammen stellen wir so sicher, dass das jüngste Modell der Baureihe nun noch erwachsener wirkt, während es zugleich die Stärken eines kompakten Performance-SUVs beibehält.“

Alle Flächen und Zonen, die normalerweise von Bedienerhänden und -fingern berührt werden, bestehen im neuen E-PACE aus Soft-Touch-Materialien; parallel dazu wurden die seitlichen Kniekontaktzonen zugunsten eines erhöhten Komforts neu ausgeformt.



Der neue Drive Selector ist nur eines von vielen wunderschön ausgearbeiteten Details. Er sitzt tiefer und ist breiter als im alten Modell. Der Bezug des oberen Teils erinnert an die Ziernaht eines Cricketballs; der untere besteht mit Blick auf eine verbesserter Haptik aus präzisionsgefertigtem Metall. Das vor dem Getriebewählhebel liegende Staufach ist nun leichter zugänglich und birgt eine induktive Aufladestation für darauf ausgelegte Smartphones.

Vom forcierten Einsatz wertigerer Materialien zeugen auch die metallischen Akzente der Lautsprecher und Lüftungsdüsen. Zusammen mit ebenfalls metallischen Drehreglern stehen sie für den Premium-Anspruch des E-Pace Interieurs. Das neue Lenkrad wurde vom Design des elektrischen Performance-SUV I-Pace inspiriert; es trägt bei Nichtbetätigung noch verborgene Bedientasten und metallische Schaltwippen.



Liebe zum Detail verraten Kopfstützen mit eingepprägtem Jaguar Leaper und Polsteretiketten mit der Aufschrift „Est.1935 Jaguar Coventry“ deutlich. Letztere verweisen auf die Historie und die Ursprünge der Marke – das erste Modell mit der Bezeichnung „Jaguar“ kam 1935 auf den Markt. Weitere Raubkatzen-Symbole finden sich im Bereich des zentralen Ablagefachs und vor dem Getriebewählhebel.

Plug-in-Power und Performance

Der neue E-Pace basiert auf der Premium Transverse Architektur von Jaguar. Sie wurde speziell für die Bedürfnisse und die Installation der neuen elektrifizierten Antriebsstränge entwickelt. Wozu der neue Dreizylinder P300e PHEV Antrieb und die neue Generation der Vierzylinder-Benziner und -Diesel der Ingenium Baureihe mit Mild-Hybrid-Technologie zählen.

Zu den hochmodernen Antrieben gesellen sich ein intelligenter Allradantrieb und eine betont sanft schaltende Neunstufen-Automatik beziehungsweise beim P300e eine besonders eng abgestufte Achtgang-Automatik. Das Gesamtpaket garantiert die von einem Jaguar SUV erwartete Fahrdynamik, Traktion und Performance.

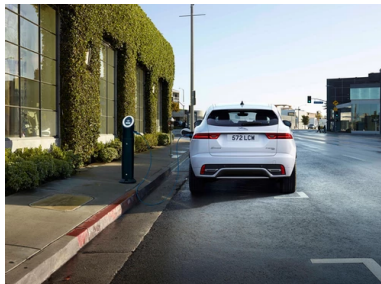
Das neue Motorenaufgebot präsentiert sich wie folgt:

Dieser

- D165 mit 120 kW (163 PS), 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Sechsgang- Handschaltgetriebe, FWD
- D165 mit 120 kW (163 PS) MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen- Automatik, AWD
- D200 mit 150 kW (204 PS) MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen- Automatik, AWD

Benziner





- P160 mit 118 kW (160 PS) MHEV, 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbo, Achtstufen- Automatik, FWD
- P200 mit 147 kW (200 PS) MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen- Automatik, AWD
- P250 mit 183 kW (249 PS) MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, Neunstufen- Automatik, AWD
- P300 mit 220 kW (300 PS) MHEV, 2,0-Liter-Vierzylinder-Twinturbo, Neunstufen- Automatik, AWD
- P300e mit 227 kW (309 PS) PHEV, 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbo, Achtgang- Automatik, AWD

Der Dreizylinder-Benziner mit 1,5 Liter Hubraum ist das jüngste Mitglied der modular und flexibel ausgelegten Ingenium Motorenfamilie von Jaguar Land Rover und kommt – als Premiere für die Marke Jaguar – erstmals im neuen E-Pace zum Einbau. Und zwar sowohl in Kombination mit einem Mild-Hybrid-Antriebsmodul als auch in Plug-in-Hybridform mit der Möglichkeit einer rein elektrischen Antriebsweise.

Das auf Leichtbau getrimmte Voll-Aluminium-Aggregat ist 33 Kilogramm leichter als die Baureihenbrüder mit vier Zylindern und fördert dank reibungsarmer Bauweise eine sowohl sehr effiziente wie kraftvoll-kultivierte Leistungsentfaltung. Der Abgaskrümmter ist in den aus Aluminium gegossenen Zylinderkopf integriert, was sehr kurze Aufwärmzeiten ermöglicht und die Distanz zwischen den Auslasskanälen und der Turbine des Turboladers verkürzt – was schnelles Ansprechen bewirkt.

Der neue P300e PHEV Antriebsstrang verkoppelt den 147 kW (200 PS) starken 1,5-Liter-Turbobenziner mit einem auf die Hinterachse antreibenden E-Motor mit 80 kW (109 PS) Leistung. Mit der Kraft der zwei Herzen und einer seidig schaltenden Achtgang-Automatik beschleunigt der E-Pace P300e in nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h; begnügt sich aber im Gegenzug mit einem Verbrauch von 2,0 Litern/100 km.

Der kompakte ERAD-Motor (für Electric Rear Axle Drive) wird von einer im Unterboden installierten 15 kWh Lithium-Ionen-Batterie mit Strom versorgt. Ist der Akku voll aufgeladen, kann der neue E-Pace PHEV ohne Zwischenladung zum Beispiel die durchschnittliche Fahrstrecke eines britischen Pendlers vom 30,2 Kilometern mühelos zurücklegen. Im WLTP AERcity-Fahrzyklus erreicht der Jaguar E-PACE eine lokal emissionsfreie Distanz von bis zu 63 Kilometern.

Die zusätzlich zum neuen Plug-in-Hybridmodell zur Wahl stehenden E-Pace Modelle mit quer eingebauten Zweiliter-Vierzylinder-Diesel und -Benzin-Motoren der Ingenium-Baureihe kommen bis auf zwei Ausnahmen ab Werk mit Allradantrieb, Mild-Hybrid-System und Neunstufen-Automatikgetriebe.

Das zusammen mit den Vierzylinder-Dieseln und -Benzinern installierte MHEV-System nutzt einen im Motorraum platzierten Riemenstartergenerator, um die sonst beim Bremsen oder Lupfen verpuffende Energie in einer unter dem Kofferraum verstauten 48 Volt Lithium-Ionen-Batterie zu speichern. Zum Beispiel beim zügigen Beschleunigen wird sie dann wieder zugeführt und bewirkt neben einer Art Turboeffekt auch ein besonders komfortables und schnelles Ansprechen des Stopp/Starts-System.

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

Dirk Lorenz, leitender Produktingenieur, Jaguar, sagt: *„Der neue Jaguar E-Pace bietet mit einer breiten Antriebspalette das passende Angebot für alle denkbaren Anforderungen und Kundenwünsche. Zugleich garantiert die neue Premium Transverse Architektur die von einem Jaguar erwartete Performance und die markentypische Kombination aus agilem Handling und souveränem Komfort.“*

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

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

Zu den technologischen Highlights der Selbstzünder zählt ein neues Hochdruck-Common Rail-Einspritzsystem mit Einspritzdrücken von bis zu 2.500 bar und bis zu fünf Einzel-Injektionen pro Zyklus. Erstmals zum Einsatz kommen zudem Kolben aus hochfestem Stahl, um Leistungsspitzen besser abfedern und ein kompakteres und reibungsärmeres Design umsetzen zu können. Der Turbolader mit variabler Turbinengeometrie stellt schon ab niedrigen Drehzahlen maximale Durchzugskraft bereit.

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

Zu den motortechnischen Feinheiten der Zweiliter-Benziner zählen die intelligente Verstellung des Hubs der Einlassventile und die variable Nockenwellensteuerung. Für einen starken Verbund aus kultivierter Performance und hoher Effizienz bürgt ein von einem Twin-Turbolader unterstützter elektrischer Kompressor.

Fahrwerk und Kraftübertragung

Signifikante Updates im Bereich Karosseriearchitektur verbessern die Dynamik, den Komfort und die Alltagstauglichkeit des kompakten Jaguar Performance-SUVs. Darüber hinaus konnte Jaguar durch eine verbesserte Steifigkeit der vorderen Achsaufhängungspunkte einen harmonischeren Abrollkomfort erzeugen – bei Beibehaltung der für Jaguar typischen Agilität. Die neue Struktur hält Vibrationen und Dissonanzen jetzt konsequenter aus dem Interieur fern, das im Zuge dessen auch insgesamt noch ruhiger wird. Jaguar nutzt beim neuen Allradsystem des E-Pace die zweite Generation der „Standard Driveline“-Technologie. Sie verteilt das Drehmoment automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse, um so die Traktion immer auf maximalem Niveau zu halten.

Neu ist die „Driveline Disconnect“-Technologie. Wie es die Bezeichnung bereits suggeriert, wird beim konstanten „Cruisen“ auf trockener Fahrbahn das AWD-System unterbrochen – der E-Pace fährt dann nur mit Frontantrieb, was den Kraftstoffverbrauch senkt.

Exklusiv im E-Pace 300 Sport führt Jaguar dagegen einen besonders ausgefeilten und dazu auch permanenten „Active Driveline“ Allradantrieb ein. Wie der Standard Driveline-4x4- Antrieb nimmt auch er eine Drehmomentverteilung auf Vorder- und Hinterachse vor. Darüber hinaus verteilen zwei unabhängig voneinander und elektrisch gesteuerte Ölbadkupplungen die Kraftverteilung auch zwischen den beiden Hinterrädern. Im Extremfall zu 100 Prozent auf eines der beiden Räder, und das binnen 0,1 Sekunden.

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

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

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

Hochmoderne vernetzte Technologien

Die unter dem Namen EVA 2.0 (Electronic Vehicle Architecture) laufende neue Elektronik-Plattform von Jaguar unterstützt eine Reihe neuer Technologien, die immer „up to date“ sind und sicherstellen, dass der E-Pace zu jeder Zeit „connected“ ist.

Als Mensch-Maschine-Schnittstelle für das moderne Infotainmentsystem Pivi Pro dient im neuen E-Pace ein 11,4 Zoll großer HD-Glas-Touchscreen. Er ist 48 Prozent größer und verfügt über eine drei Mal höhere Auflösung als das Vorgängermodell.

Dank einer vereinfachten Menüstruktur können User ausgehend von der Startseite 90 Prozent aller alltäglichen Kommandos mit zwei Eingaben oder weniger ausführen. Das neue System verfügt ab Werk über Apple CarPlay, Android Auto und ermöglicht via Bluetooth die gleichzeitige Koppelung von zwei Smartphones mit dem Infotainment.

Um ein nahezu sofortiges Hochfahren zu ermöglichen, verfügt Pivi Pro über seine eigene Stromversorgung über eine Pufferbatterie. So ist das Navigationssystem in dem Moment startbereit, an dem der Fahrer oder die Fahrerin hinter dem Lenkrad Platz genommen hat. Zugleich stellen die eingebetteten Apps – darunter der Streamingdienst Spotify – selbst ohne ein mitgeführtes Smartphone volle Funktionalität her.

Dank Dual-eSIM-Technologie mit zwei LTE-Modems ist es mit Pivi Pro möglich, zahlreiche Funktionen zur selben Zeit auszuführen – wie zum Beispiel Musik Streaming und SOTA-Software-Aktualisierungen. Empfangsstörungen treten kaum noch auf, da sich das hochmoderne System stets den Netzbetreiber mit dem stärksten Signal aussucht.

Die SOTA-Aktualisierungen werden per Fernzugriff heruntergeladen, ohne dass E-Pace Besitzer und Besitzerinnen dazu einen Jaguar Händler aufsuchen müssen. Die Updates werden im Hintergrund heruntergeladen. Kunden und Kundinnen müssen lediglich das Update per touch bestätigen.

Pivi Pro ist in allen S-, SE- und HSE-Modellen serienmäßig, in der Basisausstattung des E-Pace ist es optional an Bord. Im Einstiegsmodell unterstützt das Pivi Infotainment die Navigationsfunktion über das Smartphone des Fahrers/der Fahrerin und via Apple Car Play beziehungsweise Android Auto.

Der zentrale 11,4“ Touchscreen wird im neuen E-Pace um ein hoch auflösendes Fahrerdisplay im Format 12,3“ ergänzt. Das konfigurierbare Layout bietet eine Fülle an Variationen – von einer 3D-Kartendarstellung über das komplette Format bis zu digitalen Rundinstrumenten sowie weiteren Einblendungen wie Abbiege-Hinweisen, Medien, Kontaktlisten oder Infotainment-Details. Das interaktive Fahrerdisplay ist mit der jüngsten Generation des vollfarbigen TFT-Head-up-Displays verlinkt, das einen größeren Anzeigenbereich und eine höhere Auflösung als das Vorgänger-HUD aufweist.

Den Wellnessfaktor steigert die modernste Form einer Luftionisierung des Interieurs mittels Nanoe-Technologie. Das Verfahren filtert über einen PM 2.5 Filter ultrafeine Partikel und Allergene aus der Innenraumluft. Zum Aktivieren reicht ein Druck auf die „Purify“-Taste im zentralen Touchscreen.

Jaguar bietet den neuen E-Pace darüber hinaus zusätzlich zur serienmäßigen Fernbedienung mit der bereits zweiten Generation des Activity Key an. Das strapazierfähige und wasserdichte Gerät kann am Handgelenk getragen werden und ermöglicht ein Öffnen und Abschließen des Fahrzeugs, ohne dass der konventionelle Schlüssel mitgeführt werden muss. Erstmals integriert in den aufladbaren Zweitschlüssel ist eine Uhr; zwischen Ladevorgängen der Batterie liegen bis zu sieben Tage.

Der bereits aus anderen Jaguar Modellen bekannte ClearSight-Innenrückspiegel kommt nun auch im E-Pace zum Zug. Er überträgt über eine in die Dachantenne integrierte Weitwinkel- Kamera das Bild des rückwärtigen Bereichs auf ein in das rahmenlose Spiegelgehäuse integriertes HD-Display. Vorteil der neuen Technologie: Selbst groß gewachsene Personen auf der Rückbank, Wasser auf der Heckscheibe oder schlechte Lichtverhältnisse können den Blick nach hinten nicht trüben.

Die aktuelle 3D Surround-Kameratechnologie von Jaguar macht selbst knifflige Einparkmanöver zum Kinderspiel. Zu den anwählbaren Ansichten zählt neben einer Kreuzungs- und einer perspektivischen 3D-Ansicht des Fahrzeugs auch die Funktion ClearSight Plan View – die sogar einen Blick auf den Bereich unterhalb des E-Pace gestattet.

Die adaptive Cruise Control hält einen zuvor einprogrammierten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen ein – ein echter Komfortgewinn auf langen Strecken. Der Driver Condition Monitor erkennt, wenn der Fahrer Anzeichen von Konzentrationsschwäche und Müdigkeit zeigt und rät dann zu einer Pause. Bei dieser Entscheidung stützt er sich auf tausende Datenpunkte, die zum Teil binnen einer tausendstel Sekunde erfasst werden. Analysiert werden Lenk- und Bremsmanöver sowie ein generell vom normalen Fahrstil abweichendes Verhalten.

P 300 Sport

Das neue Top-Modell der E-Pace-Reihe, der 300 Sport, wird exklusiv von einer 183 kW (300 PS) starken Version des Zweiliter-Vierzylinder-Turbo angetrieben. Damit sprintet er in nur 6,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Um das Leistungspotential auch voll ausschöpfen zu können, gibt Jaguar dem P300 das volle Arsenal an aktiven Fahrhilfen und Assistenzsystemen mit auf den Weg: Active Damping, Adaptive Dynamics, Active Driveline und einen konfigurierbaren Dynamic-Modus.

Der mit allen auch sonst für den E-Pace erhältlichen Farben bestellbare 300 Sport steht auf diamantgedrehten Fünfspeichen-Felgen mit schwarzen Akzenten im Format 20 Zoll; das Black Exterior Pack und eine elektrische Heckklappe zählen ebenfalls zur Serienausstattung.

Im Interieur setzen beleuchtete Jaguar Einstiegsleisten, ein Meridian Soundsystem, ein schwarzer Dachhimmel in Premium Velours und R-Dynamic Taurus Sportsitze in Ebony, Cloud oder Deep Garnet den Top-Sportler von den übrigen E-Pace-Versionen ab.

Quelle: bugatti.com



© 1991 EngelDesign

... in uns weckt jedes Auto pure Emotionen.

[Kontakt](#) | [Impressum](#)