



※本プレスリリースはジャガー・ランドローバーが 2014 年 9 月 8 日に発表したプレスリリースの参考翻訳です。

2014 年 9 月 9 日  
(日本語訳発行日)  
J14U012

## 「ジャガー XE」がロンドンのアールズコートにてワールドデビュー

- パフォーマンスに重点を置いて開発した「ジャガー XE S」を世界初公開
- 「XE」シリーズ最上位に位置する 3.0 リッター V6 スーパーチャージド・エンジンは、最高出力 340PS、0-60mph 加速 4.9 秒を発揮
- 高効率な 2.0 リッター INGENIUM(インジニウム) ディーゼルエンジンは、燃費 75mpg、CO2 排出量 99g/km を達成
- ミッドサイズ・セグメントでは初めてアルミニウムを多用したモノコック・ボディを採用
- 胸が高鳴るパフォーマンス、正確なハンドリング、しなやかな乗り心地を実現
- ダイナミックなデザインとジャガー伝統の後輪駆動を採用
- 最も軽量でありながら最も強靱なジャガーのサルーン・モデル
- ジャガー史上最も卓越した空力特性を発揮: Cd 値 0.26
- 直感的な操作ができる、新開発 InControl インフォテインメント・システム
- インテリジェントなアクティブ・セーフティ技術の数々がドライバーをサポート
- 維持費の低減: 極めて競争力の高い、燃費効率、エミッション、保険料率、整備点検間隔、残存価格
- 「XE」シリーズの価格は魅力的な 27,000 ポンドからスタート
- 「XE」シリーズの詳細情報は、2014 年 10 月 2 日に開幕するパリ・モーターショーで発表



### 2014 年 9 月 8 日、英国ロンドン発

ジャガーは、ロンドンのアールズコートで開催したイベントにおいて「XE」を世界初公開しました。このイベントには多数の著名人が出席しました。

後輪駆動の「ジャガー XE」は真のドライバーズ・カーであり、先進的な軽量車体構造、流線型のスタイリング、ラグジュアリーなインテリア、そして卓越した乗り心地や操作性と相まって、スポーツ・サルーンの既成概念を打ち破ります。高性能な「S」モデルを最上位とする「XE」シリーズは、2015 年に発売します。

「ジャガー XE S」のドライバーは、3.0 リッター V6 スーパーチャージド・エンジンがもたらす高い洗練性とレスポンスの良さを実感することができます。最高出力 340PS、最大トルク 450Nm を発揮するこの高出



カエンジンは、パドルシフト・コントロールを備えた 8 速オートマチック・トランスミッションと組み合わせられ、即座に驚異的なパワーをドライバーに伝えます。「XE S」の 0-60mph 加速は 4.9 秒、最高速度は電子的に制御され 155mph(約 250km/h)を誇ります。

ジャガー XE 担当ビークルライン・ディレクター、ケビン・ストライドは次のように語っています。「高品質なアルミニウム製車両の製造において業界をリードするジャガーだからこそ、軽さと剛性を融合させた画期的なボディ構造を開発することができたのです。『XE』の先進的なシャシー・テクノロジーによって、従来はもっと上のセグメントのモデルが提供していた俊敏性と洗練性レベルを、これまでにないバランスで実現することが可能となりました。」

アルミニウムを多用した「XE」は、ジャガー・ランドローバーが新たに開発したモジュラー車体構造を初めて採用したモデルであり、ミッドサイズ・セグメントにおけるドライビング・ダイナミクスに新たな基準を打ち立てます。長いホイールベースと低いシート・ポジションによって、完璧なプロポーションと、クーペのような流線型のシルエットを実現しています。

最上位モデルの「XE S」は、大型のフロント・エアインテーク、クロームのサイドベント、控えめなリアスポイラー、オプションとなる 20 インチ鍛造アロイホイールを装着し、ジャガー製 3.0 リッター V6 スーパーチャージド・ガソリン・エンジンの潜在能力を示唆しています。

キャビンは傑出したレベルの快適性と広さを提供しています。上質な素材と精緻な仕上げが、ジャガー伝統のクラフトマンシップと相まって、同クラスの他のモデルとは明らかに一線を画すインテリアとなっています。

「XE S」の他には、高効率な 2.0 リッター 4 気筒ガソリンまたはディーゼルエンジンを搭載したモデルもあり、トランスミッションには、スムーズなシフトチェンジを実現する 6 速マニュアルまたは 8 速オートマチックが組み合わせられます。ディーゼルエンジンは、ジャガーが開発した INGENIUM(インジニウム)エンジン・テクノロジーを採用したもので、燃費 75mpg、CO2 排出量 99g/km という卓越した数値を達成しています。

「XE」は、これまで生産されたジャガー・サルーンの中で最軽量でありながら最も強靱、そして最も空力特性に優れたモデルです。さらに、ステアリングには、油圧式よりもエネルギー消費が少なく、卓越したレスポンスとステアリングフィールを提供すべくチューニングされた電動パワーステアリング(EPAS)をジャガーとしては初めて搭載しています。また、ジャガーの中で最も維持費を抑えることができ、最も優れた環境面でのサステナビリティを実現します。

アルミニウムを多用した「XE」は、英国ソリハルにあるジャガー・ランドローバーの工場に新たに特設された生産施設で製造されます。15 億ポンド(約 2618 億円)におよぶ投資対象のひとつで、この極めてフレキシブルな最新の製造工場は、英国内で 1,700 名の新規雇用を生み出します。

\* 2014 年 9 月 9 日換算レート:1 ポンド 174.55 円

ジャガーのサルーン・モデルは、「XF」と「XJ」に加え、エントリー・モデル「XE」の登場により、ラインアップが完成しました。

「XE」シリーズの全容は、10 月のパリ・モーターショーで発表します。

### フォルムと機能を妥協なく両立した、心をつかんで離さないデザイン

「ジャガー XE」は、新しいモジュラー車体構造と並行して開発しています。この車体構造は、これまでになかったデザインの可能性を解き放つものでした。「XE」では、スタート当初からデザイン担当チーム



とエンジニアリング担当チームが、「どんなものでも、想像できるなら創ることができる」という理念のもと協同で作業にあたり、中核となる寸法が定められたからです。

そのおかげで完璧なプロポーションが実現しました。短いフロント・オーバーハング、長めのリア・オーバーハング、そしてキャビンを後方寄りに配置したことで生まれたダイナミックなスタンスをもつ「XE」が完成したのです。さらに、この車体構造により、「XE」は低くスポーティーなドライビング・ポジションと、クーペを髣髴させる流れるような輪郭を両立しています。

力強い造形のボンネットは、緊張感のあるマスキュリンな外観を作り出しています。後方に向かって上昇するウェストラインは、「F タイプ・クーペ」からヒントを得たリア部分と相まって躍動感を演出しています。「J」の字を表す独自の「J ブレード」パターンのランニング・ライトは、一目でジャガーであることがわかるデザイン要素のひとつです。テールランプは、地面と水平なラインが円と交わっており、ジャガーの象徴である「E タイプ」から引き継がれたスタイリングの特徴を明確に表しています。

ジャガーは、空力特性に優れ息を飲むような美しいシルエットの車作りにおいて長い歴史を有しています。新型モデル「XE」は、妥協のないフォルムと機能の融合という伝統を受け継いでいます。その流れるようなフォルムは、Cd 値がわずか 0.26 というジャガー史上最も低い数値を達成しています。これは数値流体力学(CFD)に基づく1,200回ものシミュレーションと、CPU時間で800万時間以上に相当する計算をした成果です。

ジャガーのデザイン・ディレクター、イアン・カラムは次のように述べています。「私どものミッションは、本格的なドライバーのための車であるという『XE』のポジショニングを明確に反映し、エキサイティングでダイナミックなデザインを創り出すことでした。キャビンが後方寄りに位置するプロポーションとタイトなパッケージングによってその目的は達成され、静止している時でさえ躍動感を醸し出す外観となっています。また、『F タイプ』と類似するファミリーであることを強く感じさせ、多くの車に囲まれていてもひときわ目立つ存在感を持ち合わせています。」

「XE」のエクステリアのスタイリングを目にすれば、インテリアに対しても期待は高まりますが、そうした期待に十分応えるものとなっています。余裕ある室内スペースの中で、フロントシートの乗員は、高めのセンターコンソールがついたシートに包み込まれ、コックピットにいるような感覚を覚えます。「F タイプ」と類似したスタイルの文字盤と、エンジン始動とともに跳ね動く計器の針は、「XE」のスポーツ・サルーンとしての性格をいっそう強調しています。

フロントシートおよびリアシートの乗員には、余裕あるヘッドルームとレッグルームが確保されています。「XE」のしなやかな流線型のエクステリアのスタイリングとインテリアのスペースは、決して相いれないものではありません。テクニカル・ファブリック、きめの細かいレザー、そしてコントラストを生み出すツインニードル・スティッチなどのディテールへのこだわりが、キャビンにオーダーメイドのような質感をもたらしています。グロスブラック、質感のあるアルミニウム、現代的なウッドから成るパネルの選択肢は、どれを選んでも、ラグジュアリーなハンドメイド感を強調しています。最大 10 色の中から設定できるアンビエント・ライティングも、その時々に合わせて雰囲気づくりに役立ちます。

### アルミニウムを多用したモノコック・ボディ: 軽量ながらも強靱で安全

ジャガーは、アルミニウム構造体の使用において、どの車メーカーよりも豊富な経験を有しています。この軽量素材の利用に関する専門知識が、「XE」の革新的なボディ構造に結実しています。「XE」は、ジャガーが新たに開発したモジュラー車体構造をベースに設計された最初のモデルであるとともに、アルミニウムを多用したモノコック・ボディをもつクラス唯一のモデルです。



使用されているアルミニウムの大部分は 6000 シリーズの高力合金です。厚さ 1.5mm ゲージのアルミニウムシートが、剛性を失うことなく、プレス加工でわずか 1.1mm の複雑な形状をしたシートに一体成形されているサイドボディが完璧な例です。

「XE」は、米政府機関が実施する新車アセスメントプログラム (NCAP) のほか、欧州の消費者団体によるユーロ NCAP など世界の最も厳しい公的機関および民間の衝突安全性能試験の基準を満たすよう技術開発が行われました。ユーロ NCAP の評価では最高レベルの 5 つ星を達成する見込みです。アルミニウム製のデプロイアブル・ボンネットにより衝撃から歩行者を高いレベルで保護します。

ジャガーにとって、アルミニウムは「サステナビリティ (持続可能性)」において大きな位置を占めています。この極めて貴重な素材を再生利用することは、CO<sub>2</sub> 総排出量の大幅削減につながります。「XE」は、再生アルミニウムの含有率が高い「RC5754」と呼ばれるアルミニウム合金を世界で初めて採用する車です。ジャガーは今後開発するモデルにも「RC5754」を使用する計画で、「2020 年までに使用する材料の 75% を再生材にする」という目標を達成する上で、この画期的な素材は大きな役割を果たします。

ジャガーのチーフ・テクニカル・スペシャリストでボディ・コンプリート担当のマーク・ホワイト博士は次のように話しています。「『XE』は、徹底した分析と、デザインに関わる最新のエンジニアリング技術の採用により、可能な限りの強度と軽量化を実現しています。その実現には困難を伴いましたが、『XE』の構造は、現在達成可能な中で最先端のものであると自負しています。」

### 俊敏でレスポンスの早い、しなやかなシャシー

最新モデル「XE」はクラスで最も洗練されたシャシーを採用しており、その乗り心地と操作性で新たなベンチマークを打ち立てます。「XE」は真のドライバーのための車です。競合モデルのほとんどがフロント・サスペンションにマクファーソン・ストラット式を採用しているなか、ジャガーのビークル・ダイナミクス・チームは、より優れたダブルウィッシュボーン式の採用にこだわりました。アルミニウム製のフロント・ナックルは、強度が高だけでなく軽量で、特許取得済みの製造工程を用い、鋳造アルミニウムを鍛造することによってつくられています。

従来のマルチリンク式リア・サスペンションでは、ジャガーが求めるダイナミック性能の目標を満たすことができませんでした。解決策は、インテグラルリンク式リア・サスペンションでした。これは通常、より大型でもっと高価なモデルに採用されるサスペンション・システムで、「XE」の正確なハンドリングとしなやかな乗り心地が必要とする、縦方向と横方向の双方に理想的な剛性を実現します。アルミニウムが広範囲に使用されており、最大限の軽量化が図られています。

電動式のパワーステアリングは、従来の油圧式システムと比較すると、チューニングの自由度が驚くほど増し、高いエネルギー効率を実現しますが、ジャガーのエンジニア・チームはそのテクノロジーは十分に成熟していないと考えてきました。

しかし、より大型の車両を使ったプロトタイプの開発の結果、ダイナミクス・チームは、最高レベルの電動パワーステアリング技術なら、ステアリングホイールからのフィードバックをロスすることなく、燃料消費を削減するというメリットを提供できる確信を得ました。「XE」は電動パワーステアリング (EPAS) を搭載する最初のジャガー・モデルです。EPAS は、CO<sub>2</sub> 排出量を最大 3% 削減するとともに、ジャガーのエンジニア・チームの求めるパフォーマンスを発揮します。

ジャガーのビークル・インテグリティ担当チーフ・エンジニア、マイク・クロスは次のように語っています。「電動パワーステアリングの導入は大きなステップでしたが、私どもはその 1 歩を自信を持って踏み出すことができました。細やかな調整に関し、このシステムはほぼ無限の可能性を提供してくれるため、妥協す



ることなく、ジャガーが達成すべきレスポンスの良い一体感あるステアリングフィールを実現できたのです。」

### アクティブ・セーフティ:ドライバーをサポートするインテリジェントなテクノロジー

最新モデル「XE」の軽量で強靱なボディ構造は、世界中の最も厳しい衝突安全性能試験の基準を満たすべく技術開発が行われました。卓越したレベルの保護システムを補完するのが、ドライバーを援助しサポートするための数々の先進的なドライバー支援システムで、「XE」に乗るたびに、より安全でリラックスしながら、さらに楽しいドライビング・エクスペリエンスが得られます。

「XE」は世界で初めてオール・サーフェス・プログレス・コントロール(ASPC)を搭載する車です。新開発のこのシステムは、ジャガー・ランドローバーの数十年にもおよぶオフロードにおけるトラクション・システムに関する経験をもとに生み出されたもので、低速クルーズ・コントロールのように、3.6km/h から30km/h の間で作動します。ブレーキ・システムとパワートレインを正確に制御し、極めて滑りやすい状況でも横滑りを防止し、ドライバーがペダルを踏まなくても最適なトラクションを提供します。

高コントラストのカラー映像をフロントガラスに投影する、レーザー式ヘッドアップ・ディスプレイ(HUD)は、ドライバーの注意を路面から逸らすことなく、速度やナビゲーションなどの情報を最高レベルの鮮明度で提供します。レーザー式 HUD は、画質が優れているだけでなく、既存システムと比べ、小型で重量も3分の2に抑えられています。

ジャガーはこのセグメントでステレオカメラ・テクノロジーを採用した最初のメーカーでもあります。この最先端センサーは、「XE」の自動緊急ブレーキ・システムにとって「目」の役割を果たし、前方の車両の速度や、前方の物体までの距離を正確に測定し、衝突防止あるいは衝突の衝撃緩和のための急ブレーキをかけることができます。

ステレオカメラは、トラフィック・サイン・レコグニション(交通標識認識)やレーン・デパーチャー・ウォーニング(車線逸脱警告)の機能も果たします。「XE」はまた、アダプティブ・クルーズ・コントロール、クロージング・ビークル・センシング、ブラインドスポット・モニタリング、パーキング・アシスト(縦列駐車や車庫入れの半自動操作)、リバース・トラフィック・ディテクション(後退車両の検知)といったシステムも搭載します。

### より優れたコネクティビティを提供する全く新しいインフォテインメント・システム

「XE」に搭載する新開発の InControl インフォテインメント・システムは、車とドライバー、そして外の世界をつなげる最新のテクノロジーです。その中心にあるのは8インチのタッチスクリーンで、グラフィックを使ったクリアで直感的なインターフェースと、素早い応答時間を実現しています。

簡単な話し言葉による音声コントロールのおかげで、メニューを探すことなく、システム内のどの情報にも簡単にアクセスでき、ドライバーは路面から目を離す必要がありません。InControl インフォテインメント・システムの SD カード式のナビゲーション・システムは、地図データを簡単にアップデートすることができるほか、Bluetooth、オーディオ・ストリーミング、USB 接続機能も提供します。

スマートフォンによって、ユーザーとユーザーを取り巻く世界との関係は変化を続けていますが、「XE」はドライバーが常に接続した状態を保てるようにしました。「XE」は Wi-Fi のホットスポットとして機能し、複数の端末機器をインターネットに接続させることが可能です。車載アンテナが最適な信号を提供します。



ジャガーの「InControl Remote」が提供する機能のおかげで、iOS や Android 搭載のスマートフォンを介して、ユーザーはどこからでも自分の車に接続し、様々な機能をリモート操作することが可能です。操作可能な機能の例として、エアコンの事前設定（エアコンのスイッチを入れる時間を週 7 日分タイマーセット）、ドアの開錠/施錠、エンジンスタートが挙げられます。ジャガー「InControl Apps」は、ユーザーが車内のタッチスクリーンからスマートフォンのアプリにシームレスにアクセスできます。

ジャガーのグローバル・コネクテッド・カー担当ディレクター、マイク・ベル博士は次のようにコメントしています。

「最新の駐車場情報から、電話会議やホテル予約、さらには交通警報まで、スクリーンをタッチするだけで『InControl Apps』の全てにアクセス可能です。車内にいるからといって普段のインタラクティブな選択肢をあきらめるのではなく、外部と簡単に接続することができるのです。『XE』はお客様が望む、技術の進化形を提供します。」

一方、リラックスして音楽を楽しみたいドライバーのために、Meridian 製のオーディオ・システムをセグメントで初めて搭載します。秀逸な Meridian 製オーディオ・システムは、ジャガーと、英国のオーディオ専門メーカーMeridian 社との長年にわたるパートナーシップにより実現したもので、「XE」のために特別開発されたものです。独自のアルゴリズムのおかげで、インテリアの音響特性に配慮した、望みうる最良のサウンドを再生します。

### スムーズで洗練された高効率のパワートレイン

ジャガーの最新モデル「XE」は、パフォーマンス、洗練性、燃費効率の全てを兼ね備え、幅広い能力を発揮する、4 気筒または 6 気筒のガソリンまたはディーゼルのオール・アルミニウム製エンジンを搭載しています。

究極的なパフォーマンスと、アイドリングから回転限界域のレッドラインまでゾクゾクするようなエンジン・サウンドを望むお客様には、「XE S」が用意されています。「XE S」は、高い評価を得ている「F タイプ」と同じ、3.0 リッター V6 スーパーチャージド・エンジンを搭載しています。

スプレーガイド式直噴装置と完全可変式バルブタイミングにより、最適化されたパワーとトルクがあらゆる回転域で提供されます。90 度に設定されたシリンダーのバンク角により、ルーツタイプのツインボルテックス・スーパーチャージャーのスペースが生まれ、 balanサーシャフトがスムーズな回転を約束します。

最高出力 340PS、最大トルク 450Nm を発揮する V6 エンジンは、「XE S」に並外れた加速性能をもたらします。実際、静止状態から 60mph に達するまでに要する時間はわずか 4.9 秒で、最高速度は電子的に制限された 155mph を発揮します。

ジャガーは新開発のワールドクラスのエンジン・ファミリー「INGENIUM(インジニウム)」を「XE」でデビューさせます。この先進的なモジュラー・デザインは、白紙の状態から自社開発したもので、ジャガー・ランドローバーが 5 億ポンド(約 872 億円)\*を投じて建設した英国の新エンジン製造工場生産されます。

\* 2014 年 9 月 9 日換算レート: 1 ポンド 174.55 円

200 万マイル(約 320 万キロ)を超えるフィールドテストを通じそのパフォーマンスが証明された INGENIUM エンジンは、ジャガーの将来の低 CO2 パワートレイン戦略の礎石となるもので、燃料効率、洗練性、そしてパフォーマンスのベンチマークとなるよう技術開発が行われました。さらに、世界中の最も厳しい排ガス規制基準も満たしています。



最初に生産ラインから送り出されるのは、2.0 リッター 4 気筒ディーゼルエンジンです。クリーンな燃焼、可変排気バルブタイミング、そして排出ガスの高度な後処理により、Euro 6 規制に適合し、「XE」の CO2 排出量は 163PS/380Nm バージョン\*の場合 99g/km と低く抑えられます。さらに、並外れた燃費と優れたレスポンスを両立させた、よりパワフルなバージョンも用意されます。

ジャガー・ランドローバー、パワートレイン担当グループ・チーフ・エンジニア、ロン・リーは次のように述べています。「INGENIUM は、コンパクトで軽量、しかも低摩擦で低エミッションという諸条件を満たした新しいエンジン・ファミリーで、当社の世界中のお客様が求める効率とパフォーマンスを両立させています。INGENIUM のおかげで、『XE』はジャガー史上最も燃料効率が良く、最も優れた環境性能を誇るモデルとなります。」

一方、2.0 リッター直噴ターボチャージド・ガソリンエンジンはパワフルかつ洗練されており、低速から大きなトルクを生み出し、スタート時の優れたパフォーマンスとミッドレンジでの卓越したレスポンスを約束します。「XE」向けに 2 つのバージョンが用意されます。どちらも、他のジャガー・シリーズで用いられている ZF 製 8HP オートマチック・トランスミッションの軽量化版が組み合わせられます。ベンチマークに位置付けられているこの 8 速トランスミッションは、ジャガー独自のロータリーシフト・セレクターを介して制御されます。

INGENIUM のディーゼルには、低粘度油と擬似ドライサンプ潤滑方式により寄生損失をなくし、高効率を達成する 6 速マニュアル・トランスミッションと組み合わせたユニットも用意されます。「XE」に搭載されるトランスミッションは全て、並外れてスムーズで静かなシフトチェンジを特徴としています。

### 魅力ある費用対効果: サステナビリティとリーズナブル感

最新モデル「XE」はジャガー史上最も燃料効率に優れているだけでなく、クラスで最もコスト効率の良いモデルのひとつです。CO2 排出量はわずか 99g/km と低く、多くの国や地域において税制面で優遇対象となり、なかには税金免除というところさえあります。

ジャガー・ランドローバーは、販売車両全体の CO2 排出量の平均値を 25%削減するという目標に向けて順調に前進しています。そして「XE」はこの戦略において不可欠な役割を担います。しかし、サステナビリティに関するジャガー・ランドローバーの取り組みはこれに留まらず、もっと先を見据えています。

「XE」の軽量ボディの組立にリベットと接着剤を用いることにより、従来のスポット溶接よりもエネルギーを節約できます。そして、新開発「RC5754」に代表される、再生アルミニウムを使用することは一次アルミニウムの需要を減らし、さらなるエネルギー節約につながります。また、「XE」には、46kg 分の再生プラスチックと再生可能な材料が用いられており、環境への負荷をさらに軽減しています。

卓越した燃料効率とともに、「XE」の INGENIUM ディーゼルエンジンは、走行距離 21,000 マイルもしくは期間 2 年という驚異的な点検整備間隔を達成しています。開発の極めて初期段階から、主要部品は、定期点検と修理にかかるコストを最小限に抑えるためにアクセスのしやすさを考慮して設計しており、これは非常に優位性のある保険料率適用につながります。

「XE」シリーズに関する詳細情報は、10 月に開催されるパリ・モーターショーで発表します。

\* 導入エンジンおよび仕様はマーケットによって異なります。また、記載されている装備および機能は日本市場に未導入のものも含まれています。

以上



**「ジャガー XE」主要諸元\***

エンジンおよびトランスミッション	
総排気量	2,995 cc
気筒数	6
1 気筒あたりのバルブ数	4
ボア/ストローク	84.5 mm/89.0 mm
シリンダーブロック	アルミニウム合金
シリンダーヘッド	アルミニウム合金
燃料噴射装置	150bar スプレーガイドッド式直接噴射
過給機	ツインボルテックス・スーパーチャージャー
トランスミッション	ZF 製 8 速オートマチック(8HP45)
パフォーマンス	
0-60mph	4.9 秒
0-100km/h	5.1 秒
最高速度	155 mph (250 km/h)
最高出力	340PS (250 kW) @ 6,500rpm
最大トルク	450 Nm (332 lb ft) @ 4,500rpm
燃費 (EU 複合サイクル)	33.9 mpg (8.3 L/100km)
CO2 排出量 (EU 複合サイクル)	194 g/km
寸法	
全長	4,672 mm
全幅	1,850 mm
全高	1,416 mm
ホイールベース	2,835 mm
車両重量	1,474 kg~

\* 発表時のメーカー推定値。製造前に最終確認をした上で確定





◆読者からの問い合わせ先◆

ジャガーコール(フリーダイヤル)0120-050-689

(9:00~18:00、土日祝日を除く)

この件に関する報道関係者からの問い合わせ先:

ジャガー・ランドローバー・ジャパン マーケティング・広報部

03-5470-4242

または株式会社プラップジャパン(担当:加藤、藤井、住川)

03-4580-9105 / [jlr\\_pr@ml.prap.co.jp](mailto:jlr_pr@ml.prap.co.jp)

広報写真、発行済プレスリリース、および広報資料などは  
ジャガー・ランドローバー・ジャパン メディアセンターをご利用ください

<https://pr.jlrj.jp/>

※ご利用にはユーザー登録が必要になります