



RANGE ROVER VELAR : UN CHOIX DE PUISSANCES ÉLARGI POUR LE SUV ÉLECTRIQUE DE LUXE

- **Lignée Range Rover** : le Range Rover Velar, doté de technologies innovantes et d'une électrification hybride, poursuit les 50 ans d'innovation du Range Rover avec l'électrification de toute la gamme
- **Plug-in Hybrid** : Le Range Rover Velar P400e offre une autonomie électrique impressionnante de 53 km* et des émissions de CO₂ de 49 g/km*, pour des trajets plus efficaces, en plus des hybrides légers 48 volts également disponibles sur toute la gamme**
- **Gamme de moteurs améliorée** : les moteurs essence et diesel hybrides légers (MHEV) 48V Ingenium à six cylindres en ligne, ainsi que les moteurs diesel Ingenium à quatre cylindres de nouvelle génération offrent un couple, une efficacité et des performances exceptionnels
- **Agile et raffinée** : la structure de caisse en aluminium du Velar, plus légère, rigide et robuste, améliore les performances et l'efficacité, avec une suspension pneumatique de série sur les nouveaux modèles six cylindres R-Dynamic HSE pour un confort et un contrôle inégalés
- **Plus d'assurance en tout-terrain** : une série de nouvelles technologies tout-terrain complète la transmission intégrale du Velar avec Intelligent Driveline Dynamics et le blocage de différentiel arrière actif, pour des capacités tout-terrain de premier ordre et un engagement maximal du conducteur

Le Range Rover Velar offre un choix de moteurs élargi pour convenir à chaque client, avec le P400e hybride rechargeable offrant une autonomie et des émissions de CO₂ impressionnantes de seulement 49g/km*, une gamme de moteurs essence et diesel à six cylindres en ligne et des moteurs diesel quatre cylindres plus efficaces, tous disponibles en options hybrides légères.

P400e PLUG-IN HYBRID

Le Velar est le dernier Range Rover à être doté d'un groupe motopropulseur hybride rechargeable** (PHEV). Le P400e hybride rechargeable 2,0 litres quatre cylindres offre une conduite souple et raffinée, développant une puissance combinée de 297 kW/404 ch et un couple de 640 Nm, issus de son moteur essence de 221 kW/300 ch et de son moteur électrique de 105 kW, avec une impressionnante accélération de 0 à 100 km/h en 5,4 secondes. Une batterie lithium-ion de 17,1 kWh, placée sous le plancher du coffre, peut être rechargée à 80 % en seulement 30 minutes[†] à l'aide d'une borne de charge rapide DC, ou en

PERFORMANCES



1 heure 40 minutes à l'aide d'une wallbox standard de 7 kW. Avec un mode électrique générant zéro émissions, une autonomie électrique impressionnante en conditions réelles de 53 km, une consommation de carburant pouvant atteindre 2,2 litres/100 km* et des émissions de CO₂ de seulement 49 g/km*, le Range Rover Velar est désormais encore plus respectueux de l'environnement.

Le groupe motopropulseur PHEV œuvre avec une boîte automatique à huit vitesses, qui associe une construction légère et un fonctionnement très efficient afin de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

Colin Kirkpatrick, Chief Product Engineer, Range Rover Velar, a déclaré : « *Le Range Rover Velar P400e offre le raffinement caractéristique du Range Rover. Il est fluide et agréable à conduire, tout en offrant la même puissance qu'un 3 litres essence, mais avec plus de couple et une consommation de carburant réduite. Nous avons également conservé les capacités tout-terrain du Velar, avec une garde au sol équivalente sur la version hybride rechargeable par rapport à sa version non électrique. En outre, grâce à son autonomie tout électrique impressionnante de 53 km* , les clients peuvent opter pour une conduite en mode purement électrique sur les trajets quotidiens ainsi qu'en ville. Avec le système d'infodivertissement Pivi Pro et l'application Remote, qui affichent les bornes de recharge à proximité, le niveau de la batterie et permettent même de prérégler la climatisation avant le départ pour une autonomie optimale, Le Range Rover Velar constitue une offre vraiment attrayante qui séduira les clients tentés d'opter pour un véhicule électrique. »*

Les clients peuvent facilement recharger leur Velar de trois manières ; la plus rapide étant la recharge rapide DC publique de 32 kW, qui permet de charger le véhicule à 80 % en 30 minutes[†]. À l'aide d'un câble Mode 3 connecté à une wallbox de 7 kW (32 ampères), les clients peuvent compter sur une recharge à 80 % en 1 heure et 40 minutes[†]. Le conducteur peut également utiliser un câble Mode 2 traditionnel, qui permet de recharger à 80 % en 5 heures et 29 minutes (alimentation de 10 ampères ; varie selon le marché, l'emplacement et l'équipement utilisé)[†]. Le Range Rover Velar P400e peut ainsi recharger sa batterie pendant la nuit en utilisant une simple prise domestique.



En plus de réaliser des économies d'énergie et de limiter les arrêts à la pompe, les clients PHEV peuvent également bénéficier d'une valeur résiduelle élevée ainsi que d'une fiscalité annuelle réduite.

Les conducteurs ont le choix entre trois modes de conduite adaptés à leurs besoins, que ce soit pour de courts trajets en ville ou de longues distances sur autoroute :

1. **Mode EV (Electric Vehicle)** – permet au véhicule de rouler uniquement avec le moteur électrique en utilisant l'énergie stockée dans la batterie, pour des trajets silencieux et sans émissions polluantes.
2. **Mode HYBRIDE (mode par défaut)** – associe le moteur essence et la propulsion électrique. Ce mode optimise le confort et l'efficacité du système hybride en combinant automatiquement et harmonieusement le moteur électrique et le moteur à essence. La stratégie s'adapte aux conditions de conduite et à la charge restante de la batterie hybride. De plus, la saisie d'une destination dans le système de navigation permet à la fonction d'optimisation prédictive de l'énergie (PEO) d'intégrer intelligemment les données de localisation GPS et d'itinéraire afin de maximiser le rendement et le confort pour le trajet sélectionné.
3. **Le mode SAVE** – donne la priorité au moteur à combustion comme source d'énergie, en maintenant l'état de charge de la batterie au niveau choisi, pour un déploiement à un point spécifique du trajet, par exemple en entrant en zone urbaine.

Range Rover Velar P400e

- Puissance totale/couple total : 297 kW/404 ch / 640Nm^{††}
- 0-100 km/h en 5,4 secondes
- Consommation en cycle mixte WLTP : 2,2l/100 km*
- Émissions de CO₂ en cycle mixte WLTP : 49 g/km*
- Autonomie purement électrique : 53 km*
- Temps de recharge rapide (32 kW) : de 0 à 80 pour cent en 30 minutes[†]



MOTEURS ESSENCE ET DIESEL INGENIUM SIX CYLINDRES EN LIGNE

La toute dernière génération de moteurs 3.0 litres essence et diesel à six cylindres en ligne, développée en interne par Jaguar Land Rover, est disponible avec la technologie hybride légère (MHEV) 48 volts pour une efficacité énergétique supérieure et un déroulé de puissance immédiat.

La technologie hybride légère 48 V (MHEV) garantit la conformité des moteurs aux réglementations mondiales les plus strictes en matière d'émissions. Le système MHEV utilise un générateur-démarrreur à entraînement par courroie intégré (BiSG) dans le compartiment moteur pour récupérer l'énergie normalement perdue lors de la décélération, qui est ensuite stockée dans une batterie lithium-ion de 48 V située sous le compartiment de chargement. Il est capable de redéployer l'énergie stockée pour aider le moteur lors de l'accélération tout en fournissant un système d'arrêt/démarrage plus raffiné et plus réactif. C'est pourquoi les moteurs diesel Ingenium en ligne respectent les dernières normes RDE2 (Real Driving Emissions Step 2) les plus strictes qui régissent les émissions d'oxyde d'azote (NOx).

Le tout dernier moteur essence Ingenium six cylindres en ligne de Jaguar Land Rover, le P400, est désormais disponible sur le Range Rover Velar. Le P400 développe 294 kW/400 ch et un couple de 550 Nm, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes et des émissions de CO₂ de 221 g/km/km*. Le P400 est le moteur non SV le plus puissant jamais proposé sur un Range Rover Velar.

Le moteur essence Ingenium six cylindres en ligne est léger – avec 12,9 kg en moins sur l'unité qu'il remplace – et offre plusieurs innovations. Un compresseur électrique, soutenu par un turbocompresseur à double volute, est doté d'un collecteur d'échappement divisé en deux volutes qui alimentent chacune le turbo à partir de trois cylindres. Cela permet de séparer le flux et de créer un plus grand espacement entre les impulsions d'échappement, pour une meilleure maniabilité à bas régime.

La levée des soupapes à variation continue (CVVL) permet également au moteur de produire la puissance et le couple aussi efficacement que possible en variant la mesure dans laquelle les soupapes d'admission sont ouvertes pour une réponse améliorée.

PERFORMANCES



Le moteur diesel D300 à six cylindres en ligne développe 221 kW/300 ch et 650 Nm de couple pour des performances tout en puissance, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes. Des turbos séquentiels en série et un système de post-traitement perfectionné en font l'un des moteurs diesel les plus propres au monde. Les technologies innovantes comprennent un nouveau système d'injection de carburant à haute pression, qui fonctionne jusqu'à 2500 bars. Il est capable de délivrer cinq injections par cycle avec des quantités aussi faibles que 0,8 milligramme en seulement 120 microsecondes (0,00012 seconde) pour une efficacité et un raffinement accrus.

Les techniques de pointe de recirculation des gaz d'échappement optimisent également l'efficacité et le raffinement, tandis que les turbos séquentiels à couplage direct comportent des turbines à géométrie variable électriques pour un contrôle précis et des réponses immédiates. À 2000 tr/min, les moteurs peuvent fournir 90 % de leur couple maximal en un peu plus d'une seconde.

Les nouveaux blocs diesel Ingenium en ligne sont conformes aux normes RDE2 (Real Driving Emissions Step 2) et Euro 6d-final (conditions de conduite en situation réelle), avec la technologie hybride légère 48V (MHEV) qui améliore les réponses et la consommation de carburant. Ces unités Ingenium à six cylindres en ligne font ainsi partie des moteurs les plus propres au monde.

MOTEUR DIESEL INGENIUM QUATRE CYLINDRES

Le moteur 2.0 litres diesel Ingenium D200 à quatre cylindres développe 150 kW/204 ch pour des émissions de CO₂ de 165 g/km* et une consommation de carburant de 6,3 l/100 km*, avec des performances solides et des réponses vives. Ce moteur est disponible avec la technologie hybride légère (MHEV) pour offrir une meilleure efficacité par rapport aux moteurs sortants.

Le nouveau moteur est 2 kg plus léger que son prédécesseur grâce à un régime d'économie de poids combinant technologie et ingénierie, qui se traduit également par une consommation et un raffinement améliorés. Le moteur froid se met à la température plus rapidement grâce à un système de refroidissement séparé comportant une pompe à liquide de refroidissement à débit variable et un thermostat mappé. Pour économiser de l'énergie,

PERFORMANCES



le système de lubrification est capable de faire varier sa puissance en fonction de la charge sur le moteur et de sa vitesse.

Les modifications apportées aux systèmes de combustion et de suralimentation contribuent également à la réduction du poids, tandis que les frottements internes ont été réduits de 17 %. Une combinaison d'arbres d'équilibrage avec engrenage à ciseaux, d'injecteurs à solénoïde et d'un bloc d'aluminium léger et rigide améliore le raffinement du conducteur. Les arbres d'équilibrage avec engrenage à ciseaux travaillent pour s'opposer et contrer toutes les vibrations et minimiser les cliquetis, tandis que le système d'injection de carburant à solénoïde de 1800 bars a un profil de pulvérisation plus fin pour réduire le bruit. La combustion est ainsi plus fluide et plus homogène.

La gamme de motorisations du Range Rover Velar comprend :

Diesel

- **D200** – 150 kW/204 ch, 2,0 litres quatre cylindres diesel MHEV, couple de 430 Nm entre 1750-2500 t/min, boîte automatique à huit vitesses, traction intégrale
- **D300** – 221 kW/300 ch, 3,0 litres diesel six cylindres MHEV, couple de 650 Nm entre 1500-2500 t/min, boîte automatique à huit vitesses, traction intégrale

Essence

- **P250** – 184 kW/250 ch, 2,0 litres, quatre cylindres essence, couple de 365 Nm entre 1300-4500 t/min, boîte automatique à huit vitesses, traction intégrale
- **P400** – 294 kW/400 ch, 3,0 litres essence six cylindres MHEV, couple de 550 Nm entre 2000-5000 t/min
- **P400e** – 297 kW/404 ch, 2,0 litres quatre cylindres essence PHEV, couple de 640 ch entre 1500-4000 t/min

CAPACITÉS ET RAFFINEMENT TRÈS ÉLEVÉS

Le châssis avancé du Velar offre le summum en termes de confort, de dynamique et de capacités tout-terrain. La suspension à double bras oscillant avant et arrière sophistiquée suit les principes de conception d'une voiture sportive, avec des articulations et supports conçus

PERFORMANCES



pour une robustesse particulièrement élevée afin de délivrer une réaction et une précision exemplaires en termes de direction et de maniabilité. L'aluminium est utilisé intensivement pour des économies de poids, tandis que des bras de commande avant inférieurs en acier procurent une durabilité maximale dans des conditions tout-terrain extrêmes.

Un essieu arrière Integral Link avec des bras en aluminium forgé et des bras de commande supérieurs délivrent la haute robustesse latérale nécessaire pour une précision de maniabilité exceptionnelle, avec la mobilité longitudinale nécessaire à un confort de conduite et un raffinement remarquables. Integral Link, le système de suspension le plus sophistiqué et le plus performant jamais conçu, se distingue également par son très faible encombrement, minimisant l'intrusion dans le coffre.

Les systèmes de suspension offrent également une articulation exceptionnelle des roues, permettant au Velar de surpasser la concurrence, quel que soit le terrain. Par un angle d'attaque allant jusqu'à 27,5 degrés, un angle de rampe allant jusqu'à 23,5 degrés et un angle de surplomb allant jusqu'à 29,5 degrés, le Velar définit de nouvelles normes pour les capacités tout-terrain dans le segment des SUV de taille moyenne.

Les ressorts hélicoïdaux avec Adaptive Dynamics sont désormais de série sur les motorisations six cylindres Base, S et SE, tandis que la suspension pneumatique électronique est de série sur les modèles R-Dynamic HSE six cylindres et quatre cylindres. Il offre une garde au sol de 213 mm pour la suspension hélicoïdale et de 251 mm pour l'air. Ce système procure un confort véritablement exceptionnel et des capacités tout-terrain significativement accrues.

La hauteur de caisse de la suspension pneumatique diminue de 10 mm à une vitesse de croisière supérieure à 105 km/h pour réduire la traînée aérodynamique et améliorer ainsi les économies de carburant. La fonction Auto Access Height abaisse automatiquement la suspension de 40 mm lorsque le contact est coupé, simplifiant l'embarquement et le débarquement.

Le mode Off-road augmente la hauteur de caisse de 46 mm par rapport au mode Normal à une vitesse inférieure à 50 km/h, pour une garde au sol de première classe de 251 mm, mais s'abaisse automatiquement de 18 mm entre 50 et 80 km/h pour fournir une combinaison

PERFORMANCES



idéale de stabilité, de confort et de garde au sol pendant de plus longs trajets sur des routes ou surfaces jonchées d'ornières, non pavées.

La suspension pneumatique aide également le conducteur lors de passages à gué. La fonction Grounding Detection peut surélever automatiquement le véhicule pour aider à l'identification des obstacles sous l'eau qui auraient pu échapper à la vue du conducteur. La garde au sol additionnelle peut être demandée en appuyant sur la pédale de frein et un bouton sur l'écran tactile. De plus, comme la suspension pneumatique est autonivelante, elle maintient la hauteur de caisse optimale lors du remorquage ou du transport de charges lourdes, améliorant le confort des occupants. Elle apporte également des avantages lors de l'attelage d'une remorque, ou lors du chargement ou déchargement : les commandes à l'intérieur du coffre permettent de surélever ou d'abaisser la suspension de 50 mm.

DYNAMIQUE OPTIMISÉE

Adaptive Dynamics est de série sur tous les modèles six cylindres et PHEV ainsi que sur tous les modèles quatre cylindres R-Dynamic aux spécifications HSE. En contrôlant le mouvement de direction 500 fois par seconde et les mouvements de caisse 100 fois par seconde, le système ajuste en continu les forces d'amortissement aux quatre coins du véhicule. Cela garantit que la rigidité de la suspension est optimisée pour les conditions de conduite, améliorant le confort de conduite et la maniabilité. Il existe même un calibrage spécifique pour la conduite tout-terrain.

La dynamique configurable permet au conducteur de personnaliser les paramètres du véhicule selon ses préférences à l'aide de l'écran tactile. En réglage par défaut du mode Dynamic, la réponse de l'accélérateur est augmentée, les passages de rapports anticipent un style de conduite plus sportif, la suspension est renforcée et la direction assistée est réduite pour davantage de feed-back pour le conducteur. Configurable Dynamics permet d'ajuster chaque paramètre individuellement, de façon à permettre la combinaison entre une réponse accrue de l'accélérateur et, par exemple, le réglage de la suspension par défaut.

Le système de direction servo assistée du Velar (EPAS) a été développé pour un feed-back, une précision et un sentiment exceptionnels pour le conducteur. Les algorithmes d'optimisation de friction et de compensation d'inertie assurent des réactions de direction

PERFORMANCES



complètement intuitives, et un système de retour actif promet un effet d'autocentrage naturel tandis que la direction revient à la position en ligne droite. Le système de ratio variable assure également que le conducteur bénéficie d'une plus grande réactivité à mesure qu'il tourne le volant.

L'EPAS améliore l'efficacité ainsi que l'expérience de conduite. En effet, il utilise uniquement l'énergie lorsqu'on tourne le volant, il peut réduire la consommation de carburant de pas moins de trois pour cent sur le cycle mixte européen par rapport aux systèmes hydrauliques.

Le système de commande vectorielle de couple par freinage (TVB), de série sur tous les modèles, améliore encore l'agilité. Si le système détecte le survirage ou sous-virage durant les entrées de virage, il peut activer un léger freinage de l'intérieur des roues – en particulier l'intérieur arrière – afin d'aider le conducteur à maintenir une ligne parfaite à travers l'angle. TVB est également utile à des vitesses plus faibles lors de la conduite sur des surfaces glissantes comme la boue ou la neige.

CAPACITÉS ET MAÎTRISE SUR TOUTES LES SURFACES

Le Velar est équipé d'un éventail de technologies avancées pour délivrer une maîtrise et une agilité sur route exceptionnelle, ainsi que des capacités tout-terrain de première classe.

La plus significative d'entre elles est un système de traction intégrale (AWD) sur demande, intelligent et efficace, qui procure la répartition de couple optimale afin de s'adapter aux conditions, que ce soit la conduite dynamique sur routes ou la conduite prudente sur chaussée verglacée.

Le système s'articule autour d'une boîte de transfert à une vitesse dotée d'un embrayage à huile multidisque et d'une transmission par chaîne sur l'essieu avant. Conçue pour une compacité et un fonctionnement silencieux, la boîte de transfert présente pour principal avantage sa vitesse : en fonction des conditions, elle peut passer de 100 pour cent de jeux arrière à un verrouillage complet en à peine 165 millisecondes ; la délivrance du couple transitoire à l'essieu avant peut prendre 100 millisecondes seulement. Ceci rend le système AWD d'une réactivité incroyable, délivrant des performances exceptionnelles en toutes circonstances.

PERFORMANCES



La répartition de couple entre les essieux avant et arrière est gérée par Intelligent Driveline Dynamics (IDD), système de commande ultra sophistiqué développé en interne. IDD extrait des informations depuis un certain nombre de capteurs autour du véhicule, dont l'angle de braquage, la position de l'accélérateur, le taux de lacet et l'accélération latérale. À partir de ces données, IDD estime constamment la friction entre la surface de contact du pneumatique et la route, et le degré d'exploitation de la prise en main disponible.

Le différentiel de blocage arrière actif, disponible sur tous les modèles six cylindres, est également utile sur route et hors piste. La commande électronique de l'embrayage à huile multidisque implique que le différentiel peut optimiser la répartition de couple entre les roues arrière comme fonction de transfert de charge et de friction de surface : ceci maximise la traction lors de l'entrée et la sortie de virage, et lors de la traversée de terrains hors piste difficiles.

Le système Terrain Response 2 de classe mondiale de Land Rover permet au conducteur d'ajuster les réglages du véhicule afin de s'adapter aux conditions de surface dominantes, avec un choix parmi les modes Éco, Confort, Herbe/Graviers/Neige, Boue/ornières, Sable, Dynamique et Automatique. Chacun modifie le calibrage du moteur, la transmission, le système de traction intégrale, la suspension et les systèmes de contrôle de stabilité, pour une traction et une maîtrise optimales, et est accessible via le système d'infodivertissement.

Une gamme exhaustive des technologies hors piste soutient les capacités tout-terrain de première classe du Velar. Une série de caméras, introduites sur le Velar l'année dernière, a permis trois fonctionnalités clés, dont la caméra 3D périphérique en option, ClearSight Ground View et la caméra de recul, qui est une nouveauté 2021 montée de série.

La caméra 3D périphérique affiche une perspective 3D externe en temps réel du véhicule via l'écran tactile 10 pouces, utile pour les manœuvres à basse vitesse sur différents terrains. La caméra 3D périphérique peut même afficher une vue en plan par le haut, ce qui permet de voir à travers la voiture. C'est une fonctionnalité utile pour manœuvrer sur différents terrains. L'introduction du pack Park Assist comprend la caméra 3D périphérique et l'aide au stationnement.

PERFORMANCES



Parmi les fonctionnalités innovantes du Range Rover Velar figure le système primé ClearSight Ground View, appuyé par la caméra 3D périphérique. Il associe intelligemment les flux des caméras pour offrir une vue virtuelle sous le capot, permettant de voir à travers le véhicule. Les caméras placées dans la calandre avant et sur les rétroviseurs extérieurs offrent une représentation précise des différents terrains ou dangers potentiels. Une vue virtuelle à 180 degrés facilite les manœuvres jusqu'à 30 km/h.

Nouveauté 2021 et montée de série, la caméra de recul garantit une meilleure visibilité en marche arrière. Intégrée au-dessus de la plaque d'immatriculation arrière, la caméra permet une série de vues, dont Reverse View, Rear Junction View et Hitch Assist. La technologie fonctionne en superposant le périmètre extérieur de la voiture et la trajectoire prévue sur le flux vidéo en direct de la caméra. Cela permet une plus grande précision lors du stationnement et des manœuvres, en particulier en mode Reverse View.

En mode Vue des intersections arrière, le conducteur bénéficie d'une vue grand angle (180°) de la route à venir pour compenser l'obstruction. La caméra grand angle et haute résolution peut fournir une vue ininterrompue des obstacles mesurant jusqu'à 2 m de haut situés à une distance de 1 à 60 m du pare-chocs arrière. L'assistance à l'attelage permet de manœuvrer plus facilement en marche arrière pour accrocher une remorque au Velar. Des lignes de guidage sont affichées sur la vue de la caméra lorsque le conducteur recule vers la remorque, aidant à manœuvrer avec précision.

Le contrôle de progression tout-terrain (ATPC) fonctionne comme un régulateur de vitesse à faible régime et procure une maîtrise accrue dans des conditions difficiles en gérant la vitesse du véhicule, permettant ainsi au conducteur de se concentrer exclusivement sur la direction du véhicule ; l'utilisation de l'accélérateur ou du frein n'est pas requise. Le système s'active d'une pression sur un bouton, et la vitesse désirée réglée au moyen du cruise control passe sur le volant.

L'ATPC fonctionne aussi bien en marche avant qu'en marche arrière, et est opérationnel de 3,6 km/h à 30 km/h. Il est particulièrement utile dans des environnements tout-terrain difficiles où une vitesse de marche lente constante est souhaitable afin de maintenir la maîtrise du véhicule et le confort des occupants.

PERFORMANCES



L'assistance faible motricité est destinée à aider les conducteurs à quitter progressivement une situation d'arrêt sur des surfaces très glissantes. Activé par le biais de l'écran tactile du bas du système d'infodivertissement, l'assistance faible motricité fournit un calibrage très progressif de la pédale d'accélérateur, réduisant le risque de patinage. Au-dessus de 30 km/h, le calibrage de l'accélérateur revient automatiquement au réglage Terrain Response précédemment sélectionné.

L'assistance au freinage en pente (HDC) utilise le système ABS afin de maintenir une vitesse de véhicule contrôlée sur des pentes raides sans intervention du conducteur. HDC intègre le contrôle du relâchement des freins en descente pour relâcher progressivement les freins en s'éloignant d'une pente.

Le menu 4x4i offre des informations sur la pente – affichant le degré d'inclinaison et les vues des caméras avant et arrière – ainsi que des informations courantes comme l'angle de braquage, la répartition de couple de la transmission, l'articulation de la suspension et des données de détection de passage à gué.

FIN

***Tous les chiffres relatifs aux émissions, à la consommation et à l'autonomie tout électrique sont des valeurs combinées EU–WLTP (TEL)*

***La vitesse maximale pour les moteurs D300, P340 et P400 avec suspension hélicoïdale est de 210 km/h*

+ Temps de charge possible avec un chargeur DC rapide de 50 kW et 100 kW (la charge réelle dans le véhicule est limitée à 32 kW). Les temps de charge réels peuvent varier en fonction des conditions environnementales et de l'installation de recharge disponible

*** La puissance maximale du moteur à combustion interne et du moteur électrique n'est pas fournie au même régime*

□ Équipement en option



Notes de la rédaction

À propos de Land Rover

Depuis 1948, Land Rover conçoit des 4x4 authentiques qui représentent la véritable étendue de ses capacités sur toute la gamme de modèles. Les Defender, Discovery, Discovery Sport, Range Rover, Range Rover Sport, Range Rover Velar et Range Rover Evoque définissent chacun un segment du marché mondial du SUV, avec 80 % de ces modèles exportés dans plus de 100 pays.

Réseaux sociaux Land Rover :

www.facebook.com/landroverbelgium/

<https://www.instagram.com/landroverbelux/>

<https://www.youtube.com/user/LandRoverBELUX>

Pour en savoir plus, visitez le site www.media.landrover.com ou contactez :

Annick Van Cauwenberge

Manager RP Jaguar Land Rover Belux

T: 03 241 11 35

M : 0476 319 629

E : avancauw@jaguarlandrover.com