



## RANGE ROVER VELAR: BREDER MOTORGAMMA VOOR GEËLEKTRIFICEERDE LUXE-SUV

- **Range Rover-erfenis:** de Range Rover Velar kan net als de rest van de familie uitpakken met baanbrekende technologieën en geëlektrificeerde hybrideaandrijvingen, die de vijftigjarige geschiedenis van Range Rover als pionier bestendigen
- **Oplaadbare hybride:** de Range Rover Velar P400e biedt een indrukwekkend zuiver elektrisch rijbereik van 53 kilometer\* en een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 49 g/km\* voor efficiëntere ritten. Daarnaast kan het hele gamma worden uitgerust met 'mild hybrid'-motoren met 48V-batterij\*\*
- **Verbeterd motorgamma:** de Ingenium-zescilinders-in-lijn op benzine en diesel met 'mild hybrid'-aandrijving (MHEV) met 48V-batterij en de Ingenium-viercilinderdiesels van de volgende generatie bieden een onovertroffen koppel, efficiëntie en prestatieniveau op de weg
- **Wendbaar en verfijnd:** de lichte, stijve en aluminiumintensieve koetswerkstructuur van de Velar bevordert de prestaties en efficiëntie, terwijl de luchtvering standaard wordt aangeboden op de R-Dynamic HSE voor een ongeëvenaard comfort en dito controle
- **Vertrouwen op elk terrein:** een reeks terreintechnologieën vult de vierwielaandrijving van de Velar aan met Intelligent Driveline Dynamics en een actieve, elektronische differentieelvergrendeling achteraan, die terreincapaciteiten van topniveau en een maximaal rijplezier op de weg verzekeren

De Range Rover Velar biedt elke klant een motorkeuze, waaronder de P400e Plug-in Hybrid met een indrukwekkend rijbereik en een CO<sub>2</sub>-uitstoot vanaf nauwelijks 49 g/km\*, een familie zescilinders-in-lijn op benzine en diesel en efficiëntere viercilinderdiesels, allemaal verkrijgbaar met 'mild hybrid'-systeem.

### P400e PLUG-IN HYBRID

De Velar is de jongste Range Rover met een oplaadbare hybrideaandrijving\*\* (PHEV). De oplaadbare hybrideversie P400e verenigt een soepele en geraffineerde aandrijving met een systeemvermogen van 297 kW/404 pk en een koppel van 640 Nm dankzij de combinatie van een 221 kW/300 pk sterke 2.0-viercilinder-benzinomotor en een 105 kW sterke elektromotor. Dat vertaalt zich in een indrukwekkende sprint van 0 tot 100 km/u in 5,4 seconden. De lithium-ionbatterij van 17,1 kWh onder de koffervloer kan in nauwelijks 30 minuten<sup>†</sup> tot 80 procent worden opgeladen aan een snelle gelijkstroomlader of in 1 uur en 40 minuten aan een standaard wallbox van 7 kW. Met zijn emissievrije elektrische modus, zijn indrukwekkende



zuiver elektrische rijbereik van 53 km\*, zijn brandstofverbruik vanaf 2,2 liter/100 km\* en zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot vanaf 49 g/km\*, toont de Range Rover Velar zich duurzamer dan ooit.

De PHEV-aandrijving werkt met een geavanceerde automatische transmissie met acht versnellingen, die een lichte constructie combineert met een maximaal gebruiksgemak om het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen.

**Colin Kirkpatrick, Chief Product Engineer voor de Range Rover Velar, verklaarde:** *“De Range Rover Velar P400e levert het typische raffinement van Range Rover. Hij rijdt soepel en aangenaam, terwijl hij hetzelfde vermogen levert als een 3-liter benzinemotor, maar dan met meer koppel en een lager brandstofverbruik. Er werd ook niet geraakt aan de terreincapaciteiten van de Velar en de bodemvrijheid van de oplaadbare hybridewagen is vergelijkbaar met die van zijn niet-geëlektrificeerde tegenhanger. Dat is trouwens nog niet alles: met zijn indrukwekkende zuiver elektrische rijbereik van 53 kilometer\* kunnen klanten zowel hun dagelijkse pendelritten als ritten in de stad zuiver elektrisch afleggen. En dan hebben we het nog niet over ons Pivi Pro-infotainmentsysteem en onze Remote-app, die laadstations in de buurt en de laadstatus van de wagen weergeven en u zelfs in staat stellen om de wagen op temperatuur te brengen voor u vertrekt. We zijn dan ook van mening een erg meeslepend aanbod te hebben voor kopers van een Range Rover Velar die willen kennismaken met het bezit van een elektrische wagen.”*

Klanten kunnen hun Velar op drie manieren opladen. De snelste oplossing maakt gebruik van een snelle openbare gelijkstroomlader van 32 kW, die de batterij in nauwelijks 30 minuten<sup>†</sup> voor 80 procent kan opladen. Door een Mode 3-kabel aan te sluiten op een wallbox van 7 kW (32 ampère) kunnen klanten de batterij voor 80 procent opladen in slechts 1 uur en 40 minuten<sup>†</sup>. Bestuurders kunnen echter ook een traditionele Mode 2-laadkabel gebruiken, die de batterij in 5 uur en 29 minuten voor 80 procent oplaadt (voeding van 10 ampère; varieert naargelang de markt, de locatie en de gebruikte hardware)<sup>†</sup>. Zo kan de Range Rover Velar P400e zelfs aan een gewoon stopcontact in een nacht tijd worden opgeladen.

PHEV-klanten kunnen niet alleen besparen op energie, ze moeten ook veel minder vaak gaan tanken en mogen zich verwachten aan een hoge restwaarde en een lagere jaarlijkse verkeersbelasting.



Bestuurders kunnen kiezen uit drie rijmodi die het best bij hun behoeften passen, of ze nu korte stadsritten of lange snelwegritten maken:

1. **EV-modus (elektrisch voertuig)** – deze modus stelt de wagen in staat om voorrang te geven aan zuiver elektrisch rijden, met de energie die opgeslagen is in de batterij. Ideaal voor stille en emissievrije ritten.
2. **HYBRID-modus (de standaard rijmodus)** – laat de benzine- en elektromotor samenwerken. Deze modus optimaliseert het comfort en de efficiëntie van het hybride systeem, waarbij de elektromotor en de benzinemotor automatisch en naadloos worden gecombineerd. De strategie past zich aan de rijomstandigheden en de resterende lading in de hybride batterij aan. Wanneer de bestuurder een bestemming invoert in het navigatiesysteem kan de functie Predictive Energy Optimisation (PEO) de route- en gps-gegevens op intelligente wijze integreren om de efficiëntie en het comfort voor de gekozen rit te maximaliseren.
3. **SAVE-modus** – geeft voorrang aan de verbrandingsmotor als energiebron, waarbij de laadstatus van de batterij op het ingestelde niveau wordt gehouden, zodat ze op een bepaald moment tijdens de reis kan worden ingezet – bijvoorbeeld bij het binnenrijden van stedelijke gebieden.

### Range Rover Velar P400e

- Totaal vermogen/koppel: 297 kW/404 pk / 640 Nm<sup>††</sup>
- 0-100 km/u in 5,4 seconden
- Brandstofverbruik over de gemengde WLTP-cyclus: 2,2 l/100 km<sup>\*</sup>
- CO<sub>2</sub>-uitstoot over de gemengde WLTP-cyclus: 49 g/km<sup>\*</sup>
- Zuiver elektrisch rijbereik: 53 km<sup>\*</sup>
- Snellaadtijd (32 kW): 0-80 procent in 30 minuten<sup>†</sup>

### ZESCILINDER-IN-LIJNMOTOREN OP BENZINE EN DIESEL

De jongste generatie van soepele en efficiënte 3.0-liter Ingenium-zescilinders-in-lijn op benzine en diesel, die intern werd ontwikkeld door Jaguar Land Rover, is leverbaar met 'mild hybrid'-technologie (MHEV) met 48V-batterij voor een superieure efficiëntie en een onmiddellijke vermogensontwikkeling.

## PRESTATIES



De geavanceerde 'mild hybrid'-technologie met 48V-batterij garandeert dat de motoren aan de strengste wereldwijde emissievoorschriften voldoen. Het MHEV-systeem gebruikt een in de riem geïntegreerde startgenerator (BiSG) in het motorcompartiment om energie te recupereren die normaal verloren gaat bij het vertragen. Die energie wordt vervolgens opgeslagen in een lithium-ionbatterij van 48 volt onder de koffervloer. Die batterij kan de opgeslagen energie weer vrijgeven om de motor bij acceleraties te ondersteunen en tegelijk een verfijnder en reactiever stop-startsysteem mogelijk te maken. Als gevolg daarvan voldoen de Ingenium-dieselmotoren-in-lijn aan de jongste en strengste RDE2-normen (Real Driving Emissions Step 2) voor de NO<sub>x</sub>-emissies (stikstofoxide).

De nieuwste zes Cilinder-benzinemotor-in-lijn van Jaguar Land Rover, de P400, is verkrijgbaar in de Range Rover Velar. De P400 levert 294kW/400 pk en 550 Nm en stuwt de Velar in 5,5 seconden van 0 naar 100 km/u, met een CO<sub>2</sub>-uitstoot vanaf 221 g/km.\* De P400 is de krachtigste motor ooit in een Range Rover Velar zonder SV-logo.

De zes Cilinder-benzinemotor-in-lijn uit de Ingenium-familie is maar liefst 12,9 kilogram lichter dan de motor die hij vervangt en beschikt over een aantal innovaties. De elektrische compressor, ondersteund door een 'twin-scroll'-turbocompressor, beschikt over een gesplitste uitlaatcollector, waarvan elk deel de turbo voedt vanuit drie cilinders. Dat scheidt de stroom en creëert een grotere afstand tussen de uitlaatpulsen, voor een soepeler rijgedrag vanaf lage toerentallen.

Dankzij de continu variabele kleplifhoogte (CVVL) ontwikkelt de motor zijn vermogen en koppel op de meest efficiënte wijze door de mate waarin de inlaatkleppen worden geopend te regelen voor een betere respons.

De zes Cilinder-dieselmotor-in-lijn D300 produceert 221kW/300 pk en 650 Nm voor krachtige prestaties, zoals een sprint van 0 naar 100 km/u in 6,5 seconden. De seriële sequentiële turbo's en de geavanceerde uitlaatgasbehandeling maken hem tot een van de beste schone dieselmotoren ter wereld. Een van de baanbrekende technologieën is het nieuwe brandstofinjectiesysteem onder een hoge druk tot 2.500 bar, dat de efficiëntie en het raffinement verhoogt door per cyclus tot vijf injecties te verzekeren. Daarbij worden minieme hoeveelheden brandstof (0,8 milligram) binnen nauwelijks 120 microseconden (0,00012 seconden) verneveld.



De hypergeavanceerde uitlaatgasrecirculatietechnieken optimaliseren dan weer de efficiëntie en het raffinement, terwijl de kort gekoppelde, sequentieel opgestelde turbo's over elektrische turbines met variabele verstuiver beschikken voor een nauwkeurige controle en onmiddellijke reacties. Bij 2.000 t/min kunnen de motoren in iets meer dan een seconde 90 procent van hun maximumkoppel leveren.

De Ingenium-dieselmotoren-in-lijn beantwoorden aan de RDE2-normen (Real Driving Emissions Step 2) en Euro 6d-final-normen voor reële rijomstandigheden dankzij de MHEV-technologie met 48V-batterij die de respons en zuinigheid ten goede komt. Daardoor behoren deze Ingenium-zescilinders-in-lijn tot de schoonste motoren ter wereld.

### **EFFICIËNTE INGENIUM-VIERCILINDERDIESEL**

Met een CO<sub>2</sub>-uitstoot vanaf 165g/km\* en een brandstofverbruik tot 6,3 l/100 km\* staat de 2.0-liter Ingenium-viercilinderdiesel D200 van 150kW/204 pk garant voor sterke prestaties en een vlotte respons. Deze motor is verkrijgbaar met de 'mild hybrid'-technologie (MHEV), die de efficiëntie ten opzichte van de vorige motoren verhoogt.

De motor is 2 kg lichter dan zijn voorganger door een gewichtsbesparend systeem dat technologieën combineert met engineering, wat ook het verbruik en het raffinement ten goede komt. De motor warmt bij een koudstart sneller op dankzij een opgesplitst koelsysteem voorzien van een waterpomp met variabel debiet en een gestuurde thermostaat. Om energie te besparen, kan de smering zijn vermogen aanpassen aan de motorbelasting en het toerental.

Wijzigingen aan de verbrandingssystemen en drukvoeding dragen ook bij tot een lager gewicht, terwijl de interne wrijving met 17 procent werd verminderd. Een combinatie van tegengesteld draaiende balansassen, elektromagnetische verstuivers en het stijve, lichtgewicht aluminium blok verbetert het raffinement voor de bestuurder. De tegengesteld draaiende balansassen werken om trillingen tegen te gaan en ratelgeluiden te beperken, terwijl het elektromagnetische injectiesysteem van 1.800 bar een fijner verstuivingspatroon heeft om lawaai te beperken. Dit zorgt voor een meer soepele en consistente verbranding.



Het motorgamma voor de nieuwste Range Rover Velar omvat de volgende krachtbronnen:

### Diesel

- **D200** – 150kW/204 pk sterke 2.0-viencilinderdiesel met MHEV-systeem, 430 Nm koppel bij 1.750-2.500 t/min, achttrapsautomaat, vierwielaandrijving
- **D300** – 300 pk sterke 3.0-zescilinderdiesel met MHEV-systeem, 650 Nm koppel bij 1.500-2.500 t/min, achttrapsautomaat, vierwielaandrijving

### Benzine

- **P250** – 184kW/250 pk sterke 2.0-viencilinder-benzinmotor, 365 Nm koppel bij 1.300-4.500 t/min, achttrapsautomaat, vierwielaandrijving
- **P400** – 294kW/400 pk sterke 3.0-zescilinder-benzinmotor met MHEV-systeem, 550 Nm koppel bij 2.000-5.000 t/min
- **P400e** – 297kW/404 pk sterke 2.0-viencilinder-benzinmotor met PHEV-systeem, 640 Nm koppel bij 1.500-4.000 t/min

## SUPERIEURE CAPACITEITEN EN VERFIJNING

Het geavanceerde onderstel van de Velar biedt de absolute top wat betreft comfort, rijgedrag en terreincapaciteiten. De gesofistikeerde voorwielophanging met dubbele driehoeken steunt op designprincipes voor sportwagens, met gewrichten en lagers ontwikkeld met het oog op een uitzonderlijk hoge stijfheid om een voorbeeldig stuur- en rijgedrag en een maximale nauwkeurigheid te verzekeren. Om gewicht te besparen werd er heel wat aluminium gebruikt, terwijl de onderste controlearmen in staal de duurzaamheid op het terrein garanderen.

De achteras met geïntegreerde meerpuntsophanging met verbindingen en bovenste armen in gesmeed aluminium verzekert de hoge laterale stijfheid die nodig is voor de uitzonderlijke precisie, in combinatie met de overlangse volgzaamheid die vereist is voor een uitmuntend rijcomfort en raffinement. Integral Link, de meest geavanceerde en terreinvaardige achterwielophanging op de markt, is tevens bijzonder compact en minimaliseert de intrusie in de bagageruimte.

## PRESTATIES



Het ophangingsysteem biedt ook een uitstekende wieluitslag en zorgt ervoor dat de Velar de concurrentie op elk terrein te slim af is. Met een oprijhoek tot 27,5 graden, een overschrijdingshoek tot 23,5 graden en een afrijhoek tot 29,5 graden vestigt de Velar nieuwe normen voor terreincapaciteiten in het segment van de middelgrote SUV's.

Spiraalveren met Adaptive Dynamics zijn nu standaard op de zescilindermodellen Base, S en SE\*\*, terwijl een elektronische luchtvering standaard is op alle zes- en viercilindermodellen R-Dynamic HSE. De bodemvrijheid bedraagt 213 millimeter voor de schroefveerophanging en 251 millimeter voor de luchtvering. Dat systeem garandeert een uitstekend comfortniveau en gevoelig betere terreincapaciteiten.

De rijhoogte van de luchtvering daalt met 10 millimeter bij snelheden vanaf 105 km/u om de luchtweerstand te beperken en zo het brandstofverbruik te reduceren. De functie 'Auto Access Height' verlaagt de ophanging automatisch met 40 mm zodra het contact wordt uitgeschakeld om de in- en uitstap te vereenvoudigen.

De terreinmodus verhoogt de rijhoogte bij snelheden tot 50 km/u dan weer met 46 millimeter in vergelijking met de Normale modus, voor een toonaangevende bodemvrijheid van 251 millimeter, maar verlaagt ze automatisch met 18 mm tussen 50 en 80 km/u om een ideale combinatie van stabiliteit, comfort en bodemvrijheid te garanderen op langere ritten op onverharde wegen of terrein met spoorvorming.

De luchtvering<sup>□</sup> helpt de bestuurders ook bij het doorwaden. De functie 'Grounding Detection' kan de wagen automatisch omhoog brengen om het hoofd te bieden aan onderwaterobstakels die de bestuurder mogelijk niet heeft gezien. Die bijkomende bodemvrijheid kan worden ingeschakeld door het rempedaal in te trappen en tegelijk op een toets op het aanraakscherm te drukken. En omdat het om een luchtvering met automatische niveauregeling gaat, houdt ze automatisch de optimale rijhoogte aan bij het slepen of vervoeren van zware vrachten, om zo het comfortpeil van de inzittenden te verhogen. Het systeem biedt bovendien voordelen bij het koppelen van een aanhangwagen of bij het in- en uitladen van de koffer: met toetsen in de koffer kan de ophanging 50 mm verhoogd of verlaagd worden.



### **GEOPTIMALISEERDE DYNAMIEK**

Adaptive Dynamics is standaard op alle zescilinder- en PHEV-modellen, alsook op alle R-Dynamic viercilindermodellen met het uitrustingsniveau HSE. Door de wielbewegingen 500 keer per seconde en koetswerkbewegingen respectievelijk 100 keer per seconde te controleren, kan het systeem de dempingskrachten continu variëren op de vier hoeken van de wagen. Dat resulteert bij alle rijomstandigheden in een optimale stijfheid voor de ophanging en verbetert het rijcomfort en rijgedrag. Er is zelfs een specifieke afstelling voor offroad rijden.

Met Configurable Dynamics kan de bestuurder de instellingen van de auto via het aanraakscherm personaliseren. In de Dynamic-modus is de gasrespons hoger, anticipeert de versnellingspook op een sportievere rijstijl, is de ophanging stijver afgesteld en is de stuurbekrachtiging verminderd om de bestuurder meer feedback te geven. Configurable Dynamics maakt het mogelijk om elke parameter individueel af te stellen zodat een snellere gasrespons bijvoorbeeld kan worden gecombineerd met de standaard ophangingsafstelling.

De elektrische stuurbekrachtiging (EPAS) van de Velar werd ontwikkeld met het oog op een uitzonderlijke feedback en nauwkeurigheid. De geoptimaliseerde wrijvings- en inertiecompenserende algoritmen garanderen een uiterst intuïtieve stuurrespons en een actief terugkeersysteem dat een natuurlijk zelfcenterend effect creëert wanneer het stuur terugkeert naar zijn rechtuitstand. Het systeem met variabele verhouding laat de bestuurder ook genieten van een grotere reactiviteit naarmate hij het stuur verder draait.

De elektrische stuurbekrachtiging komt zowel de efficiëntie als de rijervaring ten goede. Omdat ze enkel energie verbruikt wanneer de bestuurder aan het stuur draait, kan dit systeem het brandstofverbruik over de gemengde Europese cyclus met maar liefst 3 procent verlagen in vergelijking met hydraulische systemen.

De koppelsturing bij het remmen (Torque Vectoring by Braking, TVB) is standaard op alle modellen en tilt de wendbaarheid naar een nog hoger niveau. Wanneer het systeem in een bocht het begin van onderstuur detecteert, kan het de wielen aan de binnenkant van de bocht (en dan met name achteraan) licht afremmen om een ideale rijlijn aan te houden door de





bocht. TVB bewijst ook zijn nut bij lagere snelheden, wanneer de auto op een gladde ondergrond zoals modder of sneeuw rijdt.

### **VAARDIG EN EVENWICHTIG OP ALLE TERREINEN**

De Velar is uitgerust met een reeks geavanceerde technologieën om een uitzonderlijke stabiliteit en wendbaarheid op de weg te verenigen met onovertroffen capaciteiten op het terrein.

Het voornaamste van die systemen is de intelligente en efficiënte vierwielaandrijving (AWD) die het koppel op ideale wijze verdeelt op basis van de omstandigheden, of men nu een dynamische rit op de weg afwerkt of vertrekt op glad ijs.

Het systeem is opgebouwd rond een transferbak met enkele verhouding, een meervoudige natteplaatkoppeling en een kettingoverbrenging naar de vooras. De transferbak werd ontworpen om compacte afmetingen te verenigen met een stille werking en blinkt vooral uit door zijn snelheid: naargelang de omstandigheden kan hij in nauwelijks 165 milliseconden overschakelen van 100 procent achterwielaandrijving naar volledige vergrendeling. De aflevering van het overgangskoppel kan in slechts 100 milliseconden gebeuren. Dat maakt het AWD-systeem uitermate responsief, met uitzonderlijke prestaties in alle omstandigheden.

De koppelverdeling tussen de voor- en achteras wordt beheerd door het IDD-systeem (Intelligent Driveline Dynamics), een uiterst geavanceerd controlesysteem dat intern werd ontwikkeld. IDD gebruikt informatie van diverse sensoren in de hele wagen, waaronder de stuurhoek, de gaspositie, de gierratio en de zijdelingse versnelling. Op basis van die gegevens schat IDD voortdurend de wrijving tussen het contactoppervlak van de band en de ondergrond, alsook welk percentage van de beschikbare grip wordt benut.

De actieve, elektronische differentieelvergrendeling achteraan, die op alle zescilindermodellen verkrijgbaar is, bewijst zijn nut zowel op de weg als op het terrein. Dankzij de elektronische sturing van de natte koppeling kan het differentieel de koppelverdeling tussen de achterwielen optimaliseren op basis van lastwissels en oppervlaktewrijving. Dat maximaliseert de tractie bij het vertrekken en het uitkomen van een bocht en bij het doorkruisen van terreinen.



Het wereldbepaalde Terrain Response 2-systeem van Land Rover stelt de bestuurder in staat om de afstelling van de wagen aan te passen volgens de ondergrond van het moment. Hij krijgt daarbij de keuze uit de standen Eco, Comfort, Gras/Grind/Sneeuw, Modder/Sporen, Zand, Dynamisch en Automatisch. Elke stand past de afstelling van de motor, versnellingsbak, vierwielaandrijving, ophanging en stabiliteitssystemen af met het oog op een optimale tractie en balans en kan worden ingeschakeld via het infotainmentsysteem.

Een compleet gamma aan terreintechnologieën ondersteunt de onovertroffen terreincapaciteiten van de Velar. Een reeks camera's, het afgelopen jaar geïntroduceerd op de Velar, maakt drie belangrijke functies mogelijk, waaronder de optionele 3D-omgevingscamera, ClearSight Ground View en ook de achteruitrijcamera die nieuw is voor 2021 en tot de standaarduitrusting behoort.

De 3D-omgevingscamera geeft via het 10"-aanraakscherm een realtime extern 3D-perspectief van de wagen weer. Dat is nuttig bij langzame manoeuvres op verschillende terreinen. Hij kan zelfs een bovenaanzicht weergeven, waarbij de auto lijkt te verdwijnen. Dat is handig wanneer u over verschillende terreinen manoeuvreert. De introductie van het Park Assist Pack omvat de 3D-omgevingscamera en de parkeerassistent.

Nog een innovatief camerasysteem voor de Range Rover Velar is de bekroonde ClearSight Ground View-functie, die wordt mogelijk gemaakt door de 3D-omgevingscamera. Met deze functie worden camera-feeds op slimme wijze verenigd tot een virtueel zicht onder de motorkap, waardoor de neus van de auto onzichtbaar lijkt. Camera's in het radiatorrooster en de buitenspiegels geven een nauwkeurige weergave van de verschillende terreinen en mogelijke gevaren. Een virtueel 180-gradenbeeld vereenvoudigt manoeuvreren bij snelheden tot 30 km/u.

Nieuw in 2021 en onderdeel van de standaarduitrusting is de achteruitrijcamera, die klanten een beter zicht biedt tijdens het achteruitrijden. Deze camera, ingebouwd boven de nummerplaat achteraan, biedt een aantal weergaven, waaronder Reverse View, Rear Junction View en Hitch Assist. De technologie werkt door de perimeter van de wagen en het geplande traject af te beelden over de live videobeelden van de camera. Zo kan nauwkeuriger worden geparkeerd en gemanoeuvreed, vooral in de modus Reverse View.

## PRESTATIES



Rear Junction View geeft de bestuurder een groothoekbeeld (180°) van de weg, om de hindernis te compenseren. Zo kunnen de grote hoek en hoge resolutie van de camera een ongehinderd beeld geven van voorwerpen tot 2 meter hoog op een afstand van 1-60 m van de achterbumper. Voor klanten die een aanhangwagen willen trekken, biedt Hitch Assist assistentie bij het aankoppelen op de trekhaak van de Velar. Hulplijnen worden weergegeven op het camerabeeld, terwijl de bestuurder achteruitrijdt om nauwkeurig te manoeuvreren tot bij de aanhangwagen.

All Terrain Progress Control (ATPC) werkt als een cruise control voor lage snelheden en verhoogt het evenwicht in moeilijke omstandigheden door de snelheid te beheren, zodat de bestuurder zich enkel op het stuur hoeft te concentreren. Het gaspedaal en de remmen worden door de auto bediend. Het systeem wordt met een druk op de knop geactiveerd en de gewenste snelheid wordt ingesteld met de schakelaars van de cruise control op het stuur.

ATPC werkt zowel in vooruit als in achteruit en bij snelheden van 3,6 tot 30 km/u. Het komt vooral tot zijn recht in moeilijke terreinomstandigheden, waar een constante kruipsnelheid noodzakelijk is om de stabiliteit en het comfort van de inzittenden te verzekeren.

Low Traction Launch is van zijn kant ontworpen om bestuurders te helpen vloeiend te vertrekken vanuit stilstand op erg gladde ondergrond. Het wordt geactiveerd via het onderste scherm van het infotainmentsysteem en biedt een erg progressieve afstelling van het gaspedaal, waardoor wielslip wordt uitgesloten. Bij snelheden hoger dan 30 km/u keert de ijking van het gaspedaal automatisch terug naar de Terrain Response-stand die daarvoor was ingesteld.

Hill Descent Control (HDC) gebruikt het ABS-systeem om op steile hellingen een gecontroleerde snelheid aan te houden zonder interventie van de bestuurder. HDC omvat Gradient Release Control om de remdruk geleidelijk te verminderen wanneer men vertrekt op een helling.

Het 4x4i-menu verstrekt ook hellingsinformatie, zoals het percentage en beelden van de camera's voor- en achteraan. Ook gegevens zoals de stuurhoek, de koppelverdeling, de wieluitslag van de ophanging en de doorwaadbare diepte worden weergegeven.

**EINDE**



\*Alle cijfers voor uitstoot, brandstofverbruik en zuiver elektrisch rijbereik gelden voor de gemengde EU-WLTP -cyclus (TEL)

\*\*De topsnelheid voor de D300, P340 en P400 met spiraalveren is 210 km/u

† Laadtijd mogelijk met snellader op gelijkstroom van 50 kW & 100 kW (het werkelijke laadvermogen in de wagen is beperkt tot 32 kW). De werkelijke laadtijden kunnen variëren naargelang de omgevingsomstandigheden en de beschikbare laadinstallatie

\*\* Maximumvermogen van verbrandingsmotor en elektromotor niet bij hetzelfde motortoerental geleverd

□ Optioneel

## Aantekeningen voor de redacteurs

### Over Land Rover

Al sinds 1948 maakt Land Rover rasechte 4x4's met volwaardige terreincapaciteiten over het hele modellengamma. De Defender, Discovery, Discovery Sport, Range Rover, Range Rover Sport, Range Rover Velar en Range Rover Evoque zijn elk wereldwijd de referentie in hun SUV-segment. 80 procent van het modelgamma wordt geëxporteerd naar meer dan 100 landen.

### Sociale mediakanalen van Land Rover:

[www.facebook.com/landroverbelgium/](http://www.facebook.com/landroverbelgium/)

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

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

Voor meer informatie kunt u terecht op [www.media.landrover.com](http://www.media.landrover.com) of neemt u contact op met:

Annick Van Cauwenberge

PR Manager Jaguar Land Rover Belux

T: 03 241 11 35

M : 0476 319 629

E : [avancauw@jaguarlandrover.com](mailto:avancauw@jaguarlandrover.com)