**NUEVO RANGE ROVER VELAR: MÁS OPCIONES DE MOTORES PARA UN SUV ELECTRIFICADO PREMIUM**

* **Linaje Range Rover:** El nuevo Range Rover Velar incorpora una tecnología pionera y electrificación híbrida en línea con los 50 años de historia de innovación de Range Rover, cuya familia completa se suma ahora a la electrificación
* **Híbrido enchufable:** El Range Rover Velar P400e (PHEV) ofrece una extraordinaria autonomía completamente eléctrica de 53 km \* y unas emisiones de CO2 de apenas 49 g/km\* para trayectos más eficientes, contando también con nuevos motores Mild Hybrid de 48 voltios disponibles en toda la gama\*\*
* **Mayor gama de motores:** La nueva familia de motores Ingenium diésel y gasolina de seis cilindros en línea Mild Hybrid (MHEV) de 48 V y la nueva generación de motores Ingenium diésel de cuatro cilindros ofrecen un par, una eficiencia y un rendimiento en carretera excepcionales
* **Agilidad y refinamiento**: La ligera y rígida estructura de la carrocería de elevado contenido de aluminio del Velar aporta mayor rendimiento y eficiencia, con suspensión neumática incluida de serie en los nuevos modelos de seis cilindros para gozar de un confort y un control incomparables
* **Confianza todoterreno:** La tracción total del modelo Velar con Intelligent Driveline Dynamics y el bloqueo dinámico del diferencial trasero garantizan una capacidad todoterreno líder en el sector y una experiencia impresionante de conducción en carretera, algo que se complementa con una amplia variedad de nuevas tecnologías todoterreno
* **Ya disponible:** El nuevo Range Rover Velar está disponible con un PVP a partir de **66.600 €.** Puede configurar su vehículo en:[**www.landrover.es**](https://www.landrover.es/index.html)o visitar su Concesionario oficial Land Rover más cercano.

**23 de septiembre de 2020, Madrid:** El nuevo Range Rover Velar ha ampliado su oferta de motores para adaptarse a todos los usuarios: un nuevo motor híbrido enchufable P400e que ofrece una extraordinaria autonomía y emisiones de CO2 de apenas 49 g/km\*, una nueva familia de motores diésel y gasolina de seis cilindros en línea y una selección de motores diésel de cuatro cilindros más eficientes, disponibles con opciones Mild Hybrid. La familia Range Rover es ahora eléctrica.

**NUEVO HÍBRIDO ENCHUFABLE P400e**

El Range Rover Velar es el último vehículo de la gama en incluir un motor híbrido enchufable\*\* (PHEV), la versión P400e. El nuevo híbrido enchufable P400e de cuatro cilindros y 2,0 litros permite disfrutar de una conducción fluida y refinada, ofreciendo 404 CV y 640 Nm de par combinando su motor de gasolina de 300 CV y su motor eléctrico de 105 kW (142 CV), además de ser capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos. La batería de iones de litio de 17,1 kWh, ubicada debajo del suelo del maletero, alcanza el 80 % de su carga en apenas 30 minutos† con el punto de carga rápida CC (Corriente Continua), o en 1 hora y 40 minutos con una toma de pared estándar (Wallbox) de 7 kW. Con cero emisiones del tubo de escape en el modo eléctrico, una extraordinaria autonomía completamente eléctrica en condiciones reales de 53 km\*, un consumo de combustible de hasta 2,2 litros/100 km (130,2 mpg) y unas emisiones de CO2 de apenas 49 g/km\*, el Range Rover Velar es un modelo más sostenible por naturaleza.

El motor eléctrico híbrido enchufable (PHEV) funciona con una transmisión automática de ocho velocidades que combina una estructura ligera y un funcionamiento altamente eficiente para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO2.

**Colin Kirkpatrick, Chief Product Engineer de Range Rover Velar, declaró**: *"El Range Rover Velar P400e ofrece el clásico refinamiento de Range Rover. Ofrece fluidez y facilidad de conducción con la misma potencia que un motor de gasolina de 3,0 litros con más par y un mejor consumo de combustible. Además, hemos mantenido la capacidad todoterreno del Velar con la misma distancia al suelo en las versiones híbrido enchufable y en sus homólogas no eléctricas. Y su extraordinaria autonomía completamente eléctrica de 53 km\* permite que los usuarios puedan conducir en modo totalmente eléctrico en sus desplazamientos diarios al trabajo y en entornos urbanos. Gracias a nuestro innovador sistema de infoentretenimiento Pivi y a la app Remote, que ahora muestra las estaciones de carga más cercanas y el estado de carga del vehículo, además de preparar el vehículo antes de su uso, hemos desarrollado una atractiva versión para los clientes de Range Rover Velar que deseen descubrir su vehículo eléctrico".*

Los usuarios del nuevo Velar PHEV podrán cargar su vehículo de tres maneras diferentes con total comodidad, siendo la más rápida la carga pública CC de 32 kW, que ofrece el 80 % de carga del vehículo en apenas 30 minutos*†*. Con el cable Mode 3 conectado a una toma de pared (tipo Wallbox) de 7 kW (32 amp), el vehículo alcanzará el 80 % de la carga en apenas 1 hora y 40 minutos*†*. Además, los clientes podrán utiliza el cable de carga tradicional Mode 2, que alcanza el 80 % de la carga en 5 horas y 29 minutos (toma de 10 amp; variable en función del mercado, la ubicación y el tipo de hardware utilizado) *†*. Así, el nuevo Range Rover Velar P400e se adapta a recargas de batería nocturnas mediante una toma de corriente doméstica.

Además de ahorrar en combustible y pasar mucho menos tiempo en la gasolinera, los conductores de la nueva versión PHEV también pueden esperar importantes valores residuales, así como una reducción en los impuestos anuales.

El conductor puede escoger entre tres modos de conducción el que mejor se ajuste a sus necesidades, ya sea porque va a realizar un trayecto urbano corto o porque va a recorrer distancias más largas por autovía:

1. Modo EV (vehículo eléctrico): permite que el vehículo priorice el funcionamiento exclusivamente con el motor eléctrico, gracias a la energía almacenada en la batería, y disfrutar así de trayectos silenciosos y sin emisiones de combustión.
2. Modo HYBRID (el modo de conducción predeterminado): combina la conducción utilizando ambos motores, el de gasolina y el eléctrico. Este modo optimiza el confort y la eficiencia del sistema híbrido, combinando el motor eléctrico con el motor de gasolina de manera automática y fluida. La estrategia se adapta a las condiciones de conducción y a la carga restante de la batería híbrida. Asimismo, si se introduce un destino en el sistema de navegación, la función Predictive Energy Optimisation (PEO) puede integrar la ruta y los datos de ubicación GPS de forma inteligente, para aumentar así al máximo la eficiencia y la comodidad para el trayecto seleccionado.
3. Modo SAVE: da prioridad al motor de combustión como fuente de energía, manteniendo el estado de carga de la batería en el nivel elegido para usarlo en un momento determinado del trayecto (por ejemplo, al entrar en zonas urbanas o restringidas).

**Range Rover Velar P400e**

* Potencia total / par máximo: 404 CV / 640Nm††
* 0-100 km/h en 5,4 segundos
* Consumo combustible ciclo combinado WLTP: 2,2 l/100 km\*
* Emisiones de CO2 combinado WLTP: 49g/km\*
* Autonomía completamente eléctrica: 53 km \*
* Tiempo de carga rápida (32kW): 0-80 % en 30 minutos*†*

**NUEVOS MOTORES DIÉSEL Y GASOLINA INGENIUM DE SEIS CILINDROS EN LÍNEA**

El Range Rover Velar cuenta con la nueva familia de motores Ingenium de seis cilindros en línea y 3,0 litros. La última generación de motores diésel y gasolina suaves y eficientes, desarrollada en las instalaciones de Jaguar Land Rover, incluye la tecnología Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV) de 48 V para ofrecer mayor eficiencia y proporcionar potencia de inmediato.

La avanzada tecnología Mild Hybrid (MHEV) de 48 V de los nuevos motores garantiza el cumplimiento de las normativas más exigentes en materia de emisiones a nivel internacional. El sistema MHEV utiliza un sistema integrado de motor eléctrico-generador accionado por correa (BiSG), situado en el compartimento del motor, para recoger la energía que solía perderse al decelerar. Esta se almacena en una batería de iones de litio de 48 V ubicada debajo del espacio de carga trasero. El sistema MHEV de Jaguar Land Rover es capaz de redistribuir la energía almacenada para ayudar al motor a acelerar y, además, ofrece un sistema Stop-Start más refinado. En consecuencia, los nuevos motores diésel Ingenium de arquitectura en línea cumplen las normativas más recientes y estrictas de la segunda fase del reglamento sobre emisiones en condiciones reales de conducción (RDE2), que regulan las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx).

El motor de gasolina Ingenium más innovador de Jaguar Land Rover está ahora disponible en el modelo Range Rover Velar y también en dos potencias. El P400 es el más potente y ofrece 400 CV con un par de 550 Nm, y así puede pasar de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos, manteniendo a la vez unas emisiones de CO2 de 221 g/km\*. El P400 es el motor no SV más potente jamás incluido en un Range Rover Velar.

El motor de gasolina Ingenium de seis cilindros en línea es ligero, pesa 12,9 kg menos que la unidad anterior e incorpora numerosas innovaciones. Entre ellas destaca un sobrealimentador eléctrico respaldado por un turbocompresor de doble vórtice que incorpora un colector de escape de "doble entrada", de forma que cada una alimenta al turbo desde tres cilindros. Esto separa el flujo y crea un mayor espacio entre los tiempos de escape, lo que mejora la conducción cuando el motor gira a bajo régimen.

Además, la tecnología de distribución variable por apertura continua de válvulas (CVVL) permite que el motor ofrezca la potencia y el par de la forma más eficiente posible, al variar la longitud de apertura de las válvulas de admisión para obtener una mayor respuesta.

Por su parte, el nuevo motor diésel de seis cilindros en línea D300 pesa 7 kg menos que la versión V6 anterior, ofreciendo 300 CV y un par de 650 Nm. Gracias a su mayor potencia y rendimiento, permite al coche pasar de 0 a 100 km/h en solo 6,5 segundos. Los turbocompresores de serie secuencial y el avanzado sistema de tratamiento posterior de gases convierten a este motor diésel en una de las opciones más limpias del mercado, gracias a una tecnología líder en el mundo. Entre las nuevas y pioneras aportaciones tecnológicas se incluye un sistema de inyección de combustible de alta presión, que opera a hasta 2.500 bar y es capaz de ofrecer cinco inyecciones por ciclo de cantidades tan pequeñas como 0,8 miligramos en tan solo 120 microsegundos (0,00012 segundos) para alcanzar mayor eficiencia y refinamiento.

Las innovadoras técnicas de Recirculación de Gases de Escape (EGR) optimizan la eficiencia y el refinamiento, y los turbocompresores de acoplamiento cerrado, que funcionan de forma secuencial, cuentan con turbinas de geometría eléctrica variable para ofrecer un control preciso y respuesta inmediata. Así, a solo 2.000 rpm, los nuevos motores pueden ofrecer el 90 % de su par máximo en apenas un segundo.

Los nuevos bloques diésel Ingenium en línea cumplen con las normativas Real Driving Emissions Step 2 (RDE2) y Euro 6d-final en condiciones reales de conducción y tienen tecnología Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV) de 48 V, que mejora la respuesta y optimiza el consumo de combustible. En consecuencia, estos nuevos motores diésel Ingenium de seis cilindros en línea se encuentran entre los más limpios del mundo.

**EFICIENTE MOTOR DIÉSEL INGENIUM DE CUATRO CILINDROS**

El motor diésel Ingenium de cuatro cilindros y 2,0 litros de nueva generación, denominado D200, sustituye las versiones anteriores D180 y D240,ofreciendo 204 CV con unas emisiones de CO2 desde 165 g/km\* y un consumo de combustible de hasta 6,3 l/100 km\*, todo con mayor rendimiento y capacidad de respuesta. Además, este motor está disponible con la tecnología Mild-Hybrid (MHEV) y ofrece mayor eficiencia que las versiones anteriores.

El nuevo motor pesa 2 kg menos que la versión anterior, gracias al empleo de materiales ligeros que combina las nuevas tecnologías y el diseño de ingeniería, todo buscando conseguir un menor consumo de combustible y un funcionamiento más suave y refinado. Además, el motor alcanza la temperatura óptima de funcionamiento con mayor rapidez, gracias al sistema de refrigeración dividida, que incluye una bomba de refrigerante de flujo variable y un termostato delimitado. El sistema de lubricación puede variar su rendimiento en función de la carga del motor y de su velocidad de giro, a fin de conservar la energía.

Además, los cambios en los sistemas de combustión y sobrealimentación reducen el peso y la fricción interna, que ahora es un 17 % inferior. La combinación de árboles contrarrotantes de compensación, inyectores de solenoide y bloque de aluminio ligero y rígido mejoran el refinamiento. Los árboles contrarotantes de equilibrado sirven para compensar las vibraciones y minimizar el traqueteo, mientras que el sistema de inyección de combustible de solenoide de 1.800 bares cuenta con un patrón de pulverización más fino para reducir el ruido. Así se consigue una combustión más fluida y consistente.

La gama de motores del Range Rover Velar está compuesta por:

**Diésel**

* **D200**: motor MHEV diésel de cuatro cilindros de 2,0 litros, 204 CV, un par de 430 Nm a 1.750-2.500 rpm, transmisión automática de ocho velocidades, tracción total
* **D300**: motor MHEV diésel de seis cilindros de 3,0 litros, 300 CV, un par de 650 Nm a 1.500-2.500 rpm, transmisión automática de ocho velocidades, tracción total

**Gasolina**

* **P250**: motor de gasolina de cuatro cilindros de 2,0 litros, 250 CV, un par de 365 Nm a 1.300-4.500 rpm, transmisión automática de ocho velocidades, tracción total
* **P400**: motor MHEV de gasolina de seis cilindros de 3,0 litros, 400 CV, un par de 550 Nm a 2.000-5.000 rpm
* **P400e**: motor PHEV de gasolina de cuatro cilindros de 2,0 litros, 404 CV, un par de 640 Nm a 1.500-4.000 rpm

**CAPACIDADES Y REFINAMIENTO EXCEPCIONALES**

El avanzado chasis del nuevo Range Rover Velar ofrece niveles nunca vistos de confort, dinamismo y capacidad todoterreno. La sofisticada suspensión delantera de doble triángulo sigue los principios de diseño de los vehículos deportivos, con rótulas y cojinetes diseñados para ofrecer una rigidez especialmente alta que optimice la respuesta de la dirección, la maniobrabilidad y la precisión de trayectoria. En la fabricación del vehículo se ha utilizado aluminio en una gran proporción, para reducir el peso, mientras que los brazos inferiores de control frontal de acero garantizan la máxima resistencia en las más exigentes condiciones *off-road.*

El eje trasero Integral Link, con tirantes de ajuste de aluminio forjado y brazos de control superiores, ofrece la rigidez lateral necesaria para lograr una precisión excepcional en la conducción. Además, cumple los requisitos longitudinales para conseguir una comodidad de conducción y un refinamiento extraordinarios. El sistema de suspensión trasera más sofisticado y versátil hasta la fecha, Integral Link, ofrece también un increíble aprovechamiento del espacio que minimiza la intrusión en el maletero

Los sistemas de suspensión también proporcionan una excelente articulación de los ejes y garantizan que el vehículo supera a la competencia sobre todas las superficies. El Velar establece nuevos estándares de capacidad todoterreno en el segmento de los SUV de tamaño medio, al ofrecer un ángulo de ataque de hasta 27,5 grados, un ángulo ventral de hasta 23,5 grados y un ángulo de salida de hasta 29,5 grados.

Además, el Velar ofrece la posibilidad de incluir suspensión neumática de serie en todos los motores de seis cilindros y en los modelos HSE de cuatro cilindros, o muelles helicoidales de serie en los modelos S y SE de cuatro cilindros e híbrido enchufable (PHEV)\*\*. Así, la distancia al suelo es de 213 mm para la suspensión helicoidal y de 251 mm para la neumática. Este sistema ofrece un confort realmente extraordinario y mejora significativamente la capacidad todoterreno.

La altura de desplazamiento de la suspensión neumática se reduce 10 mm al circular a una velocidad superior a 105 km/h, para disminuir así la resistencia aerodinámica y optimizar el consumo de combustible. La función Auto Access Height baja 40 mm la suspensión de forma automática cuando se apaga el motor para facilitar la entrada y la salida del mismo.

El modo todoterreno u off-road eleva 46 mm la altura de desplazamiento en comparación con el modo normal al circular a una velocidad inferior a 50 km/h, para conseguir así una distancia al suelo de 251 mm líder en su clase. Si se circula a una velocidad entre 50 y 80 km/h, el sistema baja la altura de desplazamiento para ofrecer una combinación perfecta de estabilidad, confort y distancia al suelo en los viajes más largos sobre superficies sin pavimentar que presenten baches.

La suspensión neumática también ayuda al conductor con el vadeo. La función Grounding Detection puede elevar automáticamente el vehículo para pasar por encima de obstáculos submarinos que el conductor pueda no haber visto. Para añadir distancia al suelo, solo hay que pisar el pedal de freno y pulsar un botón en la pantalla táctil. La suspensión es autonivelante, por lo que mantiene la altura de desplazamiento óptima al remolcar o llevar cargas pesadas, para mejorar el confort de los ocupantes del vehículo. También resulta muy útil al enganchar el remolque y al cargar o descargar: los controles situados dentro del maletero permiten elevar o bajar la suspensión 50 mm.

**DINAMISMO OPTIMIZADO**

La tecnología Adaptive Dynamics se incluye de serie en todos los modelos de seis cilindros y PHEV, así como en las versiones HSE de cuatro cilindros. El sistema supervisa el movimiento de las ruedas 500 veces por segundo y el movimiento de la carrocería 100 veces por segundo, todo con el objetivo de modificar los ajustes de amortiguación en las cuatro ruedas. Así se garantiza una óptima rigidez de la suspensión en cualquier tipo de condiciones, lo que mejora la comodidad y la conducción. Se ofrece incluso una calibración específica para la conducción todoterreno.

La tecnología Configurable Dynamics permite al conductor personalizar los ajustes del vehículo a través de la pantalla táctil según sus preferencias. La configuración predeterminada del modo de conducción dinámica aumenta la respuesta del acelerador; los cambios de marcha anticipan un estilo de conducción más deportivo, la suspensión se vuelve más rígida y la dirección asistida se minimiza para que el conductor pueda implicarse más. Configurable Dynamics permite ajustar cada parámetro de forma individual: por ejemplo, la mayor respuesta del acelerador puede combinarse con el ajuste predeterminado de suspensión.

El sistema de dirección asistida eléctrica (EPAS) del Velar se ha desarrollado para conseguir niveles excepcionales de respuesta, precisión y experiencia. Una fricción optimizada y los algoritmos de compensación de la inercia garantizan que las respuestas de la dirección sean totalmente intuitivas. Por su parte, el sistema de retorno activo crea un efecto natural de centrado de la dirección mientras el volante vuelve a la posición recta. El sistema de relación variable también garantiza que la respuesta aumente cuanto más se gire el volante.

La EPAS mejora la eficiencia y la experiencia de conducción. Como solo usa energía cuando se gira el volante, puede reducir el consumo de combustible hasta un 3 % en el ciclo combinado europeo en comparación con los sistemas hidráulicos.

El sistema de Control de Reparto de Par en Curva mediante el Frenado (TVB) está incluido como equipamiento de serie en todos los modelos y aumenta la agilidad todavía más. Si el sistema detecta la aparición del subviraje al entrar en una curva, puede iniciar el frenado suave de las ruedas interiores (en especial, de las ruedas interiores traseras) para ayudar al conductor a mantener la trayectoria ideal en toda la curva. El TVB también resulta útil a velocidades reducidas, cuando se circula por superficies resbaladizas, como el barro o la nieve.

**CAPACIDAD Y COMPORTAMIENTO EXCELENTES EN TODO TIPO DE SUPERFICIES**

El Velar incluye una amplia gama de tecnologías avanzadas para conseguir un comportamiento y una agilidad sin igual en carretera, así como una capacidad todoterreno líder en su clase.

Cabe destacar el sistema inteligente y eficiente de tracción total (AWD) con par bajo demanda, que ofrece una distribución de par óptima que se adapta a las condiciones, ya sea para conducir de forma dinámica en carreteras de asfalto o iniciar la marcha sobre el resbaladizo hielo.

El sistema se ha creado en torno a una caja de transfer de una velocidad que incluye un embrague húmedo multidisco y transmisión de cadena para el eje delantero. Diseñada para ser compacta y silenciosa en funcionamiento, la principal ventaja de la caja de transfer es su velocidad: según las condiciones, puede cambiar de sesgo trasero 100 % a bloqueo total en solo 165 milisegundos, mientras que la transferencia de par al eje delantero puede lograrse en solo 100 milisegundos. Estos datos demuestran la increíble respuesta del sistema de tracción total, que ofrece un rendimiento excepcional sean cuales sean las condiciones.

La distribución del par entre los ejes delantero y trasero se gestiona mediante Intelligent Driveline Dynamics (IDD), un sistema de control muy sofisticado que se ha desarrollado íntegramente en las instalaciones de Jaguar Land Rover. El IDD recopila información de diferentes sensores del vehículo, como el ángulo del volante, la posición del acelerador, la velocidad de giro o la aceleración lateral. Estos datos sirven para calcular continuamente la fricción entre la zona de contacto del neumático y la superficie, así como la proporción de la adherencia disponible que se aprovecha.

Gracias a su gran nivel de sensibilidad, IDD puede usar estrategias de control tanto preventivas como reactivas, para optimizar la distribución del par, maximizar la tracción y aumentar también la dinámica del vehículo. Para que el sistema IDD sea aún más efectivo, se ha conectado al sistema Dynamic Stability Control, al sistema de Control de Reparto de Par en Curva y al Bloqueo Dinámico del Diferencial Trasero (si forma parte del equipamiento).

El Bloqueo de Diferencial Trasero Activo está disponible en todas las versiones de seis cilindros y también ofrece ventajas para la conducción en carretera y *off-road.* El control electrónico del embrague húmedo supone que el diferencial puede optimizar la distribución del par entre las ruedas traseras como una función de transferencia de carga y fricción de superficie. De esta forma, se maximiza la tracción cuando se entra y se sale de una curva, así como al atravesar complicados terrenos fuera de carretera*.*

El excepcional sistema Terrain Response 2 de Land Rover permite al conductor configurar los ajustes del vehículo para adaptarse a las condiciones de la superficie con los modos de conducción Eco, Comfort, Hierba/Gravilla/Nieve, Barro/Surcos y Arena, Dinámico y Automático. Para conseguir que el comportamiento y la tracción sean óptimos, en cada modo se cambia la configuración del motor, la transmisión, el sistema de tracción total, la suspensión y los sistemas de control de estabilidad, a los que se puede acceder desde el sistema de infoentretenimiento.

Una amplia gama de tecnologías *off-road* refuerzan la capacidad todoterreno líder en su clase del Velar. El nuevo modelo de 2021 incorpora una nueva gama de cámaras que ofrecen dos innovadoras funciones clave: la cámara periférica 3D y ClearSight Ground, ambas incluidas de serie.

La cámara periférica 3D muestra una perspectiva del vehículo externa en 3D y en tiempo real a través de la pantalla táctil de 10 pulgadas, algo muy útil para maniobrar a bajas velocidades en todo tipo de terrenos. Además, esta cámara muestra una visión superior de planta en la que no aparece el vehículo y que resulta muy útil para facilitar las maniobras en todo tipo de condiciones del terreno.

La cámara periférica 3D ofrece otra innovadora función de cámara en el Range Rover Velar: la galardonada ClearSight Ground View. Esta cámara ofrece una combinación inteligente de imágenes que aportan una visión virtual debajo del capó, aunque sin mostrarlo. Por su parte, las cámaras de la parrilla delantera y los espejos de las puertas ofrecen una representación precisa de los posibles riesgos del terreno y otros obstáculos. La imagen virtual de 180 grados facilita las maniobras a velocidades de hasta 30 km/h.

All Terrain Progress Control (ATPC) es un control de crucero de velocidad reducida que confiere un mayor aplomo en condiciones adversas, al administrar la velocidad del vehículo. Así, el conductor puede concentrarse únicamente en llevar el volante, ya que no es necesario pisar el freno ni el acelerador. El sistema se activa al pulsar un botón y la velocidad deseada se selecciona con los interruptores del control de crucero que están situados en el volante.

ATPC también funciona marcha atrás y, en cualquier caso, abarca un rango de velocidades desde los 1,8 km/h a los 30 km/h. Resulta especialmente útil en situaciones todoterreno exigentes en las que se necesita una velocidad constante muy reducida para mantener la compostura del vehículo y el confort de los ocupantes.

Low Traction Launch se ha diseñado para ayudar a los conductores a iniciar fácilmente la marcha en superficies muy resbaladizas. Se activa en la pantalla táctil inferior del sistema de infoentretenimiento y genera una aceleración muy progresiva que reduce las posibilidades de que las ruedas patinen. Cuando se superan los 30 km/h, el acelerador vuelve automáticamente a la configuración de Terrain Response que se hubiera seleccionado previamente.

Hill Descent Control (HDC) utiliza el sistema ABS para mantener una velocidad controlada en pendientes pronunciadas sin que tenga que intervenir el conductor. El HDC incorpora la función de liberación del Freno en Pendientes (Gradient Release Control) que libera progresivamente los frenos cuando se deja atrás una pendiente.

La última actualización del menú 4x4i incluye información sobre la pendiente (grado de inclinación e imágenes de las cámaras delantera y trasera), así como datos frecuentes como el ángulo del volante, la distribución del par de transmisión, la articulación de la suspensión y los valores del sensor de vadeo.

**Notas para los editores:**

*\*Todas las cifras de las emisiones, el consumo de combustible y la autonomía completamente eléctrica son EU-WLTP (TEL) Combinado.  
\*\*Ya están disponibles todas las versiones del Velar. Las entregas a clientes de las versiones PHEV (híbridos enchufables) comenzarán a principios de 2021  
† El tiempo de carga posible con un cargador rápido de CC (Corriente Continua) de 50 kW y 100 kW (la carga real que llega al vehículo se limitará a 32 kW). Los tiempos de carga reales variarán según las condiciones ambientales y la instalación de carga disponible  
††* La potencia límite del motor de combustión interno y eléctrico no se emite a la misma velocidad del motor

**Más información**

**Para descargar todas las imágenes y videos disponibles** [pinche aquí](http://urls.my/Otem8)

**Página web de prensa:** [www.media.landrover.com](http://www.media.landrover.com)

**Departamento de Comunicación Jaguar Land Rover España y Portugal**

Torre Picasso Plaza Pablo Ruiz Picasso 1 - Planta 42 28020 Madrid

**Teléfono:** +34 661 575 394

**Belén de Lacalle**

Directora de Comunicación

[**blacalle@jaguarlandrover.com**](mailto:blacalle@jaguarlandrover.com)

**Mariel Sirio**

Jefa de Prensa

**msirio@jaguarlandrover.com**

**Páginas web de prensa:**

[www.media.landrover.com](http://www.media.landrover.com)