



RANGE ROVER EVOQUE: LUXUEUS EN GEËLEKTRIFICEERD

- **Geraffineerde luxe:** de Range Rover Evoque Autobiography en de nieuwe speciale reeks Bronze Collection combineren de befaamde luxe van Range Rover met geraffineerde designdetails en een verfijnd interieur boordevol technologie, dat verkrijgbaar is met diverse aandrijfgehelelen zoals de P300e Plug-in Hybrid
- **Nieuwe P300 HST Edition:** de nieuwe Evoque P300 HST, die exclusief wordt aangedreven door de 300 pk sterke 2.0 Ingenium-benzinemotor, geeft de compacte luxe-SUV van Land Rover een gespierd nieuw elan
- **Uitgebreide keuze:** naast de onlangs gelanceerde plug-inhybride P300e zijn ook krachtige en zuinige 'mild hybrid'-motoren verkrijgbaar, waaronder een 1.5 Ingenium-driecilinder-benzinemotor en efficiëntere dieselmotoren
- **Plug-in:** de P300e Plug-In Hybrid verenigt de prestaties, het raffinement en de capaciteiten die klanten verwachten, in combinatie met een zuiver elektrisch rijbereik tot 55 kilometer* en een CO₂-uitstoot van nauwelijks 44 g/km*
- **Laadsnelheid:** de geavanceerde oplaadbare hybrideaandrijving van de P300e beschikt over een verbeterde SAVE-modus die het opladen van de regeneratieve batterij optimaliseert, waardoor ze in nauwelijks 90 minuten tot 80 procent wordt opgeladen[□]

De Range Rover Evoque is geëlektrificeerd, met een gamma plug-in- en mild-hybrids om in te spelen op de behoeften van elke klant. In 2020 werden twee nieuwe, efficiënte 'mild hybrid'-dieselmotoren aangeboden, naast de eerste driecilinder van Land Rover, de P160, die ook de P300e Plug-In Hybrid aandrijft. Het Ingenium-motorgamma voldoet aan de strenge rendementseisen. Dat resulteert in verbeterde prestaties, een lager brandstofverbruik en een lagere CO₂-uitstoot.

EFFICIËNTE INGENIUM-DRIECILINDERMOTOR

De oplaadbare hybrideaandrijving voor de Evoque – de P300e – toont zich nu nog efficiënter, met een zuiver elektrisch rijbereik tot 55 kilometer*. De geavanceerde benzine- en dieselmotoren uit de Ingenium-familie werden eveneens verbeterd om meer keuze en efficiëntie te bieden. De CO₂-cijfers werden over de hele lijn verbeterd en de P160, de 1,5-liter Ingenium-driecilinder-benzinemotor voor de Range Rover Evoque, biedt klanten een efficiënt instapmodel. De motor, die vorig jaar aan het

PRESTATIES



gamma werd toegevoegd, is het jongste lid van de modulaire, flexibele Ingenium-familie, die nu drie-, vier- en zescilindervarianten omvat.

De geavanceerde driecilinder P160 levert 160 pk (118 kW) en een koppel van 260 Nm. Dankzij zijn lichte constructie en voorwielaandrijving resulteert dat vermogen in een overtuigende mix van prestaties en zuinigheid. De pittige sprint van 0 tot 100 km/u in 10,3 seconden gaat hand in hand met een geraffineerd rijgevoel dankzij de standaard gemonteerde achttrapsautomaat. De kleinste motor van Land Rover biedt klanten een geraffineerde en efficiënte instapversie van de Range Rover Evoque, met een CO₂-uitstoot vanaf 179 g/km^{**} en een brandstofverbruik vanaf 7,9 l/100 km^{**}.

De Ingenium-driecilindermotor is dezelfde als in de geavanceerde P300e PHEV. Deze krachtbron gebruikt de 1,5-liter driecilinderbenzinemotor, gekoppeld aan een elektromotor op de achteras voor een gecombineerd vermogen van 309 pk, een indrukwekkend verbruik vanaf 2,0 l/100 km^{*} en een elektrisch rijbereik tot 55 km^{*}. De P300e-motor biedt het beste van alle werelden met sterke prestaties, raffinement en capaciteiten, een CO₂-uitstoot van nauwelijks 44 g/km^{*} en de mogelijkheid om de batterij in slechts 30 minuten[†] voor 80 procent op te laden. Twee vernieuwde, efficiënte viercilinder Ingenium-dieselmotoren van de nieuwe generatie beschikken over de MHEV-technologie (Mild Hybrid Electric Vehicle) en leveren 165 of 200 pk.

De lichte aluminium motor, die 37 kg lichter is dan de viercilinder, levert sterke prestaties en een hoogstaand raffinement met een indrukwekkend laag brandstofverbruik. Deze kleine motor heeft een uitzonderlijk laag wrijvingsniveau, wat bijdraagt tot zijn uitstekende efficiëntie. Het uitlaatspruitstuk werd in de aluminium cilinderkop geïntegreerd en draagt zo bij tot de snelle opwarmtijd, terwijl de afstand tussen de uitlaatpoorten en het turbinewiel van de turbocompressor werd geminimaliseerd met het oog op alertere reacties.

De driecilinderconfiguratie verzekert een betere uitlaatgasstroom waardoor het turbinewiel vrijwel onmiddellijk turbodruk levert. Een uiterst efficiënte watergekoelde intercooler zorgt ervoor dat de lucht die in de verbrandingskamers wordt gezogen een hoge luchtdichtheid behoudt, wat de prestaties en efficiëntie over het hele werkingsbereik van de motor ten goede komt.

De driecilinder beschikt net als de viercilinder van de 'mild hybrid'-modellen over een in de riem geïntegreerde startmotor-generator (BiSG). Die recupereert de remenergie op intelligente wijze, laadt de batterij op tijdens het vertragen en laat de stop-startfunctie soepeler, stiller en sneller werken dan een klassieke startmotor.



Klanten krijgen ook de keuze uit een brede waaier van bijkomende benzinemotoren met de P200, P250 en P300, die stuk voor stuk zijn uitgerust met de MHEV-technologie. Dat MHEV-systeem recupereert energie die normaal verloren gaat tijdens het remmen of vertragen en slaat ze op voor later gebruik via een in de riem geïntegreerde startgenerator en een batterij onder de vloer. Zo kan de motor tijdens het remmen bij lage snelheden worden uitgeschakeld om het brandstofverbruik te verlagen, maar tegelijk biedt het systeem ook extra ondersteuning voor soepelere en alertere acceleraties.

KRACHTIGE P300 HST

De nieuwe Range Rover Evoque P300 HST Special Edition is nu verkrijgbaar. Deze speciale reeks, die exclusief wordt aangedreven door de 300 pk sterke 2.0 Ingenium-benzinemotor, geeft de compacte luxe-SUV van Land Rover een gespierd nieuw elan. De nieuwe editie, met een stealth-achtige, ultraperformante look geïnspireerd op de Range Rover Sport HST, is gebaseerd op de Evoque R-Dynamic S en beschikt over een unieke combinatie van interieur- en exterieurupdates.

De P300 HST accelereert van 0-100 km/u in 6,8 seconden. Met een negentrapsautomaat en het baanbrekende Terrain Response 2-systeem van Land Rover combineert het vierwielaangedreven model een dynamisch rijgedrag op de weg met de typische terreincapaciteiten van Range Rover.

EFFICIËNTE DIESELMOTOREN

Twee hypermoderne en efficiënte Ingenium-viercilinder-dieselmotoren worden nu verkrijgbaar en beschikken allebei over de MHEV-technologie (Mild Hybrid Electric Vehicle). Met behulp van een riemaangedreven startmotor en een batterijpack recupereren voertuigen met MHEV-technologie energie die normaal verloren gaat tijdens het vertragen. Die energie vloeit terug naar de 48V-batterij om de prestaties te verbeteren en het verbruik te drukken. Deze motoren, die verkrijgbaar zijn in versies met 165 en 200 pk, tonen zich krachtiger dan de vorige motoren, met lagere CO₂- en verbruikscijfers.

De D165 met een vermogen van 163 pk (120 kW) en een koppel van 380 Nm levert snellere responsen en prestaties en sprint in 9,8 seconden van 0 naar 100 km/u. De motor wordt gekoppeld aan een automaat en vierwielaandrijving of aan een efficiënte handgeschakelde versnellingsbak en voorwielaandrijving met een lage CO₂-uitstoot vanaf 158 g/km^{**} en een brandstofverbruik vanaf 6,0 l/100 km^{**}.

De krachtigere D200 levert 204 pk (150 kW) en een koppel van 430 Nm voor snelle acceleraties (0-100 km/u in 8,5 seconden) en een soepel en responsief rijgedrag in combinatie met een CO₂-uitstoot vanaf



169 g/km^{**}. In vergelijking met zijn voorganger verenigt hij dus superieure prestaties met betere CO₂-cijfers.

Het lagere brandstofverbruik is te danken aan een reeks aanpassingen aan de verbrandings- en drukvulsystemen en de nieuwste wrijvingsverlagende technologieën. Het balanssysteem van de motor werd herwerkt om het raffinement te verhogen, terwijl de hogere druk van de elektromagnetische injectoren een fijner vernevelingspatroon creëren dat een soepelere en consistentere verbranding verzekert voor meer souplesse en efficiëntie. Het stijvere aluminium motorblok weegt ook 2 kilogram minder dan voorheen.

Het gamma omvat de volgende motoren:

Diesel:

- D165 – 2.0 MHEV-dieselmotor, vier cilinders, 163 pk (120 kW), 380 Nm koppel bij 1.500-2.500 t/min
- D200 – 2.0 MHEV-dieselmotor, vier cilinders, 204 pk (150 kW), 430 Nm koppel bij 1.750-2.500 t/min

Benzine:

- P160 – 1.5-benzinemotor, drie cilinders, 160 pk (118 kW), 260 Nm koppel bij 1.600-4.000 t/min
- P200 – 2.0 MHEV-benzinemotor, vier cilinders, 200 pk (147 kW), 320 Nm koppel bij 1.200-4.000 t/min
- P250 – 2.0-benzinemotor, vier cilinders, 249 pk (184 kW), 365 Nm koppel bij 1.300-4.500 t/min
- P300 – 2.0 MHEV-benzinemotor, vier cilinders, 300 pk (221 kW), 400 Nm koppel bij 1.500-4.000 t/min
- P300e – 1.5-benzinemotor met elektromotor, drie cilinders, 309 pk (227 kW), 540 Nm koppel bij 2.000-2.500 t/min

P300e PLUG-IN HYBRID

De Range Rover Evoque is verkrijgbaar met PHEV-technologie (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), die de prestaties, het raffinement en de terreincapaciteiten die klanten verwachten, verenigt met een zuiver elektrisch rijbereik tot 55 kilometer* en een CO₂-uitstoot vanaf 44 g/km*.

De oplaadbare hybrideversie van de nieuwe Range Rover Evoque, die P300e werd gedoopt, gebruikt de hypergeavanceerde 'Premium Transverse'-architectuur van Land Rover, ontwikkeld om elektrische aandrijvingen mogelijk te maken zonder te raken aan de typische terreincapaciteiten van het merk.



De Evoque P300e levert duurzame prestaties door een driecilinder 1.5-Ingénium-benzinemotor met 200 pk (147 kW) te koppelen aan een in de achteras geïntegreerde elektromotor van 109 pk (80 kW) en een lithium-ionbatterij van 15 kWh onder de achterzetels. De prestaties en capaciteiten blijven van topniveau, met een sprint van 0 naar 100 km/u in nauwelijks 6,4 seconden.

De efficiëntie is opmerkelijk: de Range Rover Evoque P300e beperkt zijn CO₂-uitstoot tot amper 44 g/km* en geraakt in de zuiver elektrische modus tot 55 kilometer* ver zonder emissies. Dat vertaalt zich in een gemiddeld brandstofverbruik van 2,0 l/100 km*.

Voor 2021 werd de SAVE-modus van het PHEV-systeem verbeterd, waardoor de batterij efficiënter wordt opgeladen tijdens het rijden wanneer de batterijlading wordt bewaard voor een later deel van de reis. Bij een constante snelheid van 112 km/u kan tot 80 procent van de batterij in slechts 90 minuten** worden opgeladen.

Range Rover Evoque P300e

- Totaal vermogen/koppel: 309 pk (227 kW) / 540 Nm^{ΔΔ}
- Brandstofverbruik over de gemengde WLTP-cyclus: 2,0 l/100 km*
- CO₂-uitstoot over de gemengde WLTP-cyclus: 44 g/km*
- Zuiver elektrisch rijbereik: 55 km*
- Snellaadtijd: 0-80 procent in 30 minuten[†]

Inschakelbare modi

Bestuurders krijgen de keuze uit drie rijmodi die de rijeigenschappen aanpassen aan hun behoeften van het moment, of ze nu in de stad of op de snelweg rijden:

1. **HYBRID-modus** (de standaard rijmodus) – combineert automatisch het vermogen van de elektromotor en de benzinemotor. De bedrijfsstrategie past zich aan de rijomstandigheden en de resterende batterijlading 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.
2. **EV-modus** (Electric Vehicle) – deze modus stelt de wagen in staat om zuiver elektrisch te rijden met de energie die opgeslagen is in de batterij. Ideaal voor stille en emissievrije ritten.
3. **SAVE-modus** – geeft voorrang aan de verbrandingsmotor als hoofdkrachtbron en houdt de laadstatus van de batterij op het gekozen niveau. In de Save-modus gebruikt de wagen een combinatie van regeneratief remmen en de motor, via de in de riem geïntegreerde



startgenerator, om de batterij op te laden. In de SAVE-modus kan de batterij tot 80 procent opgeladen worden.

OPLAADBARE HYBRIDETECHNOLOGIE

De Range Rover Evoque P300e gebruikt de 'Premium Transverse'-architectuur van Land Rover, die van bij het begin werd ontworpen om plaats te bieden aan 'plug-in-' en 'mild hybrid'-systemen. De hardware werd op intelligente wijze ondergebracht onder de vloer van het interieur zonder daarbij de interieurruimte in het gedrang te brengen.

De elektromotor op de achteras (Electric Rear Axle Drive, ERAD) wordt gevoed door een compacte lithium-ionbatterij van 15 kWh onder de achterzetels. Die batterij bestaat uit 84 prismatische cellen, verdeeld over zeven modules van 50 Ah en 12 volt, en wordt beschermd door een 6 mm dikke stalen bodemplaat zonder daarbij te raken aan de typische terreincapaciteiten.

De geavanceerde elektrische achterasaandrijving (ERAD) bestaat uit een lichte, compacte en efficiënte synchronomotor met permanente magneet. Om de bagageruimte te optimaliseren, zijn de aandrijfassen concentrisch met de motor en transmissie met enkele verhouding, terwijl ook de omvormer in de ERAD-behuizing zit. De ERAD-module is netjes geïntegreerd in de Integral Link-achterwielophanging.

Bij snelheden van meer dan 135 km/u wordt de elektromotor ontkoppeld om de weerstand te verminderen en zo de efficiëntie te optimaliseren. Zodra de snelheid zakt, wordt hij naadloos weer ingeschakeld.

Een andere technische innovatie is de compacte hoogspanningsaftakdoos onder de voorzetels. Die omvat de DC:DC-omvormer (zet hoogspanningsstroom van de hybridebatterij om in laagspanning om het 12 volt-netwerk te ondersteunen) en de 7 kW-boordlader die wordt gebruikt om de hybridebatterij op te laden wanneer de auto op het stroomnet is aangesloten.

Daarnaast is er de omvormer van de in de riem geïntegreerde startmotor-generator (BiSG), die dankzij een intelligent elektrisch beheer gerecupereerde energie naar de hoogspanningsbatterij kan sturen om ze op te slaan voor later gebruik of om ze onmiddellijk te gebruiken om de vierwielaandrijving te ondersteunen.

Een elektronisch remsysteem ('brake-by-wire') vervangt de klassieke vacuümbekrachtiger en combineert naadloos intelligente recuperatie van remenergie met mechanisch remmen om een consistent en nauwkeurig pedaalgevoel te verzekeren. Bij de intelligente recuperatie van remenergie



kan het systeem tot 0,2 g vertragen om de energie-efficiëntie te maximaliseren door de kinetische energie van de wagen te gebruiken om de batterij op te laden.

De intelligente plaatsing van het PHEV-systeem over de hele structuur verbetert de dynamiek, verlaagt het zwaartepunt met 6 procent en optimaliseert de gewichtsverdeling voor- en achteraan.

LAADPROCES VAN PLUG-IN HYBRIDS

Het PHEV-model is verkrijgbaar met een Mode 2-laadkabel voor thuis, waarmee klanten hun wagen in 6 uur en 42 minuten volledig kunnen opladen aan een normaal stopcontact, ideaal om de wagen 's nachts op te laden. Om sneller op te laden kunnen klanten de Mode 3-kabel aansluiten op een Wallbox met wisselstroom van 7 kW of openbare oplaadpunten met wisselstroom om de batterij in slechts 1:24 uur van 0 tot 80 procent op te laden. De snelste laadtijden worden bereikt met het groeiende aantal openbare laadpalen op gelijkstroom: op gelijkstroom van 32 kW duurt een laadbeurt van 0 tot 80 procent slechts 30 minuten[†].

De laadklep bevindt zich in het achterspatbord recht tegenover de brandstofvulopening

Via de intelligente smartphone-app InControl Remote^{††} van Land Rover kunnen klanten verbonden blijven met hun Range Rover Evoque PHEV. Zowel thuis als onderweg biedt de app hen de mogelijkheid om de laadtoestand van de wagen te controleren, de wagen klaar te maken voor een reis, of zelfs een laadtimer in te stellen om te profiteren van energietarieven buiten de piekuren.

Eigenaars kunnen de batterij en het interieur automatisch op de juiste temperatuur brengen voor ze vertrekken: wanneer de wagen ingeplugd is, wordt hiervoor netstroom in plaats van batterijstroom gebruikt om zo het rijbereik te maximaliseren en het comfort van de inzittenden te verhogen.

ACHTTRAPSAUTOMAAT

De soepele achtrapsautomaat werd gekozen om het vermogen en koppel van de driecilindermotor te combineren met het ERAD-systeem. De achtversnellingsbak is niet alleen 5 kilogram lichter dan de negenversnellingsbak die in de andere modellen wordt gebruikt, maar optimaliseert ook het raffinement en schakelgevoel. Hij maakt dan ook integraal deel uit van het hybridesysteem.

EINDE



** De vermelde cijfers zijn het resultaat van officiële tests door de constructeur conform de Europese WLTP-wetgeving en met een volledig opgeladen batterij. Enkel voor vergelijkingsdoeleinden. De werkelijke cijfers kunnen verschillen. De CO₂-uitstoot, het energieverbruik en het rijbereik kunnen verschillen naargelang de rijstijl, de omgevingsomstandigheden, de belasting, de gemonteerde banden en accessoires, de gereden route en de batterijtoestand. De cijfers voor het gamma zijn gebaseerd op een productiemodel en een gestandaardiseerd traject.*

*** De vermelde cijfers zijn het resultaat van officiële tests door de constructeur conform de EU-wetgeving. Enkel voor vergelijkingsdoeleinden. De werkelijke cijfers kunnen verschillen. De verbruiks- en CO₂-cijfers kunnen variëren naargelang de rijstijl, de omgevingsomstandigheden, de belasting en de gebruikte velgen en accessoires*

† Laadtijd mogelijk met een snelle gelijkstroomlader van 50 kW en 100 kW (het werkelijke laadvermogen van het voertuig is beperkt tot 32 kW). De werkelijke laadtijden kunnen variëren naargelang de omgevingsomstandigheden en de beschikbare laadinstallatie

†† Bestuurders mogen de uitrusting van de wagen alleen gebruiken als dat veilig is. Bestuurders moeten steeds de volledige controle over de wagen behouden

□ Op basis van een wagen die 112 km/u rijdt. De cijfers kunnen variëren naargelang de rijstijl en snelheid

Aantekeningen voor 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/

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

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

Voor meer informatie kunt u terecht op 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