

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Prestaciones y dinámica incomparables en el Range Rover Sport 2010

- Nueva familia de avanzados, económicos y potentes motores
- Refinado diesel LR-TDV6 de 3.0 litros, con un elevado nivel de respuesta
 - Líder en su categoría con un par motor de 600 Nm y una potencia de 245 CV
 - Un 8% menos de consumo de combustible, 9,2 l/100 km en ciclo combinado EU
 - Emisiones de CO₂ de 243 gr/km, un 8,3% inferior
- Nuevo motor sobrealimentado LR-V8 de 510 CV y altas prestaciones
 - El nuevo motor sobrealimentado incrementa de forma significativa las prestaciones, el refinamiento y la economía
 - Un formidable par motor de 625 Nm permite alargar las marchas para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂
 - Un consumo de 15 l/100 km, lo que representa una disminución del 5,7% en el ciclo combinado y un nivel de emisiones de 353 gr/km, un 7% inferior
- Se mantiene el reputado diesel LR-TDV8
- Notables cambios en el diseño exterior crean una imagen más elegante y deportiva
- El interior rediseñado eleva el refinamiento y la calidad de acabados
- Cambio de marchas por levas en el volante
- El perfeccionamiento del chasis con Amortiguación Activa, los nuevos frenos y la actualización del sistema Terrain Response™, incrementan aún más las aptitudes del vehículo
- Avanzadas tecnologías, como el sistema de cámaras periférico, asistencia de remolque y luz larga inteligente
- Las TECNOLOGÍAS e-TERRAIN reducen el consumo de combustible y las emisiones de CO₂

“Las prestaciones, la calidad de marcha y la manejabilidad del Range Rover Sport se han transformado con la introducción de nuevos

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

motores, caja de cambios y sistemas de chasis. Si combinamos estas mejoras con el estilo contemporáneo y el lujo de su nuevo interior, está claro que el Range Rover Sport sigue siendo la quintaesencia de los todoterrenos deportivos”, comenta Phil Popham, director general de Land Rover.

El Range Rover Sport reafirma su estatus como miembro más apasionante y dinámico de la gama Land Rover, con toda una serie de modificaciones mecánicas y de diseño para el modelo 2010. El nuevo y elegante aspecto del vehículo es una indicación de su transformación interna que incluye dos potentes y eficientes motores (el diesel LR-TDV6 y el LR-V8 de 5.0 litros sobrealimentado), mayores cotas de calidad y refinamiento interior e importantes mejoras en la dinámica, tanto en carretera como en conducción todoterreno.

El vehículo conserva el reputado motor diesel LR-TDV8 y este modelo se beneficia asimismo de una actualización del diseño y mejoras internas.

Un completo programa de modificaciones de los sistemas del chasis han transformado la dinámica en carretera del Range Rover Sport y, al mismo tiempo, han aportado un incremento sustancial de sus aptitudes todoterreno.

La introducción de nuevos sistemas como la Dinámica Adaptativa, junto con el Control Activo de Marcha (ARC) ya existente en los modelos sobrealimentados y la incorporación del programa Dinámico de carretera al sistema Terrain Response™ han incrementado la agilidad y la calidad de marcha del vehículo. Otras mejoras en el sistema Terrain Response™ garantizan unas aptitudes todoterreno al máximo nivel de su categoría.

El exterior elegante y robusto del Range Rover Sport se ha actualizado para darle un imagen más pura y modelada. Unos llamativos faros LED característicos se combinan con un nuevo conjunto de parrilla de dos barras, parachoques y guardabarros delanteros para darle una imagen más deportiva y aerodinámica. En la parte posterior, los nuevos grupos ópticos y el

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

parachoques rediseñado reflejan también la mayor suavidad de líneas de la parte delantera.

El interior se ha rediseñado por completo con el uso de materiales de mayor calidad, acabados mullidos y de superior calidad para crear un ambiente exquisito a la altura de la marca Range Rover.

“El Range Rover Sport ha generado seguidores apasionados entre los clientes que necesitan las prestaciones y el refinamiento de un verdadero turismo deportivo pero, al mismo tiempo, valoran las formidables aptitudes todoterreno de un Land Rover. Ahora que hemos ampliado aún más sus aptitudes, los seguidores del Range Rover Sport van a aumentar todavía más”, señala Phil Popham.

Las TECNOLOGÍAS e-TERRAIN reducen el consumo de combustible y las emisiones de CO₂

Con el distintivo de TECNOLOGÍAS e-TERRAIN, Land Rover está adoptando una serie de medidas para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin menoscabo de las reputadas características dinámicas y aptitudes todoterreno del Range Rover Sport.

El nuevo Range Rover Sport abunda en tecnología destinada a reducir tanto el consumo de combustible como las emisiones de CO₂. El nuevo motor de gasolina sobrealimentado LR-V8 y el Turbodiesel Secuencial LR-TDV6 3.0 han sido diseñados desde el principio con miras a obtener unas cifras de consumo líderes en su categoría y un par motor optimizado a bajo régimen.

El nuevo sistema de inyección directa guiadaa alta presión del LR-V8 optimiza la combustión, y el motor está provisto de un nuevo sistema de

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

distribución variable de los árboles de levas, así como de un sobrealimentador *twin vortex*, de sexta generación, cuyo rotor de amplio paso incrementa en un 16% la eficiencia termodinámica.

El menor tiempo de calentamiento gracias al nuevo sistema de refrigeración contribuye también a reducir el consumo de combustible, al igual que las características de baja fricción con las que se ha diseñado el motor.

En el sistema de turbocompresores paralelos secuenciales del diesel de 3.0 litros, el turbocompresor principal y de mayor tamaño está en funcionamiento la mayor parte del tiempo. El turbocompresor secundario, de menor tamaño, permanece en reposo cuando no se necesita más potencia a fin de reducir las pérdidas por bombeo y, en consecuencia, el consumo de combustible. El eficiente sistema de inyección por acumulador de presión de tercera generación equipado con inyectores piezoeléctricos y dosificador de combustible también contribuye notablemente a la disminución del consumo.

En los nuevos motores se ha optimizado asimismo el par a bajo régimen, lo que permite activar el bloqueo del embrague de la transmisión automática ZF HP-28 a menor velocidad. Esto reduce el “deslizamiento” del convertidor de par hidráulico y mejora las cifras tanto de consumo como de emisiones de CO₂. El incremento del par a menos revoluciones permite circular con marchas más largas en beneficio del consumo.

El Range Rover Sport incorpora algunas otras tecnologías de ahorro energético. Con el vehículo parado, el régimen de ralentí del LR-TDV6 se ha reducido de 750 a 710 rpm, mientras que en el LR-V8 se ha reducido de 700 a 600 rpm. En ambos casos se reduce el consumo de combustible sin menoscabo del refinamiento. La Gestión Inteligente del Sistema de Alimentación Eléctrica incluye la tecnología de carga regenerativa inteligente, gracias a la cual el alternador puede cargar la batería cuando resulta más

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

económico hacerlo como, por ejemplo, cuando el vehículo avanza por inercia y no al acelerar.

El compresor del aire acondicionado del nuevo motor LR-TDV6 de 3.0 litros se acciona ahora a través de un embrague que lo desacopla cuando no se está utilizando el aire acondicionado a fin de reducir el consumo.

TECNOLOGÍAS e-TERRAIN en resumen:

- Tecnología de los motores LR-TDV6 y LR-V8
- Optimización del calibrado del motor
- Velocidad del ralentí más baja
- Reducción del deslizamiento del convertidor de par
- Par más alto, lo que permite alargar las marchas
- Compresor del aire acondicionado accionado por embrague que reduce las pérdidas parásitas (LR-TDV6)
- Gestión Inteligente del Sistema de Alimentación Eléctrica (IPSM) que incluye carga regenerativa inteligente

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

“El nuevo motor LR-V8 está perfectamente adaptado al carácter deportivo del Range Rover Sport y proporciona un generoso par motor a bajas revoluciones y unas prestaciones muy enérgicas. Lo más importante, sin embargo, es que el motor resulta increíblemente limpio, con una disminución impresionante del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ en condiciones reales”, comenta Phil Hodgkinson, director de desarrollo de productos.

Los nuevos motores ofrecen unas prestaciones y un ahorro excepcionales

Los cambios más importantes en el Range Rover Sport 2010 se sitúan en el motor. El vehículo se beneficia de dos nuevos y potentes motores que combinan unas prestaciones refinadas, una mayor eficiencia del sistema de combustible y menor nivel de emisiones: El diesel biturbo LR-TDV6 de 3.0 litros y 245 CV, y el motor de gasolina sobrealimentado LR-V8 de 5.0 litros y 510 CV.

El nuevo diesel de 3.0 litros está equipado con un innovador sistema de turbocompresores paralelos secuenciales que ofrece un refinamiento y un par motor superiores en su categoría. En comparación con el reputado diesel de 2.7 litros al que sustituye, el motor de 3.0 litros entrega un 29% más de potencia y un 36% más de par, al tiempo que el nivel de emisiones de CO₂ se reduce en un 8,3% hasta alcanzar los 243 g/km.

El motor de gasolina LR-V8 de 5.0 litros sobrealimentado es totalmente nuevo y ha sido diseñado por el equipo de motorizaciones Jaguar Land Rover utilizando un conjunto impresionante de las más avanzadas tecnologías. En el desarrollo del motor se ha hecho hincapié en ofrecer al conductor una calidad de marcha suave, refinada y sensible, además de unas formidables prestaciones, con una potencia de 510 CV y un par motor de 625 Nm.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Estas excepcionales prestaciones se combinan con un menor consumo de combustible y una reducción del nivel de emisiones de CO₂. En comparación con la unidad anterior, el consumo de combustible se ha reducido en un 5,7%, con la disminución correspondiente de niveles de CO₂.

“Hemos dado al Range Rover Sport dos nuevos motores con una tecnología realmente avanzada. Ambos motores (el de gasolina y el diesel) ofrecen unas prestaciones y un refinamiento excepcionales que se combinan con una importante reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂.”

Ron Lee, ingeniero jefe de motorizaciones del grupo

Los motores han sido desarrollados conjuntamente con Jaguar y es la primera vez que se diseñan unos motores con los requisitos de ambas marcas en mente desde el principio. Entre los principales objetivos compartidos figuraba la obtención de los más altos niveles posibles de par motor y respuesta a bajas revoluciones.

Aunque la arquitectura básica es la misma para ambas marcas, era necesario introducir algunos cambios para que los motores Land Rover cumplieran los exigentes requisitos de un vehículo todoterreno. Por ejemplo, tanto en el motor diesel como en el de gasolina, el cárter es más profundo para adaptarse a los ángulos de inclinación extremos que se pueden dar al utilizar el Range Rover Sport en conducción todoterreno. Asimismo, las transmisiones por correa están impermeabilizadas, al igual que el alternador, el compresor del aire acondicionado, la bomba de la dirección asistida y el motor de arranque.

Diesel LR-TDV6 de 3.0 litros con dos turbocompresores secuenciales

- 245 CV de potencia y un par motor de 600 Nm.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

- 29% más de potencia, 36% más de par en comparación con el diesel de 2.7 litros existente.
- Mayor nivel de respuesta: 500 Nm de par motor desde el ralentí en 500 milisegundos.
- Cumple la norma EU5 (en vigor en 2011), sin tratamiento posterior adicional del escape, como por ejemplo catalizadores de reducción selectiva de NOx.
- Reducción del consumo de combustible en un 9% con respecto al TDV6 de 2.7 litros, con 9,2 l/100 km en ciclo combinado.
- Exclusivo sistema de turbocompresores secuenciales en paralelo.
- Fricción del motor reducida al mínimo y bomba de combustible con bajo consumo de energía.
- Sistema de combustible con acumulador de presión de tercera generación.
- Silencioso: bajo nivel de ruido del motor.
- Intervalos de mantenimiento de 20.000 km.

El nuevo motor entrega el par máximo a tan solo 2.000 rpm, lo que, en combinación con una sobresaliente respuesta al acelerador, ha incrementado sustancialmente las aptitudes del Range Rover Sport tanto en la carretera como en conducción todoterreno. Supera ampliamente a sus rivales al entregar 500 Nm en tan solo 500 milisegundos a partir del ralentí y proporciona al conductor acceso instantáneo al 83% del par máximo.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Avanzado turbodiesel secuencial: inmensamente eficiente, elevada respuesta

Una característica clave del nuevo LR-TDV6 3.0 es el exclusivo sistema secuencial de turbocompresores paralelos, el primero de este tipo que se monta en un motor en V. Con una elevada entrega de par en todos los regímenes, una respuesta superior del acelerador y un reducido nivel de emisiones de CO₂, los dos turbocompresores trabajan de forma secuencial y presentan el mayor nivel de su clase en respuesta y par motor a bajas revoluciones, además de un gran empuje en los regímenes altos.

En la utilización diaria, incluida la conducción en autovías a velocidad de crucero, el turbocompresor principal de geometría variable y elevada respuesta hace todo el trabajo, mientras el secundario, de geometría fija, permanece en reposo, con lo que se ahorra energía y se incrementa la eficiencia. Cuando el régimen sobrepasa las 2.500 rpm, se activa el turbo secundario en 300 milisegundos para reforzar de forma suave y sin vacíos la potencia, sin que se note ningún retardo entre los turbocompresores ni escalonamiento alguno de la potencia gracias a la excelente gestión del motor.

Turbocompresión paralela secuencial, resumen de las ventajas:

- La mayor parte del tiempo trabaja solamente un turbocompresor (velocidad de crucero en autovía y aceleración media). Al ser un turbocompresor de geometría variable y tamaño medio en lugar de grande, la respuesta es excelente y no se aprecia ningún retardo.
- La configuración es excelente: un turbo y un colector debajo de cada bancada de cilindros.
- La combinación de dos turbocompresores optimiza la eficiencia y las prestaciones en todo momento.
- Dado que la mayor parte del tiempo solo trabaja un turbocompresor, se reducen las pérdidas mecánicas por bombeo.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

- Más eficiente que los sistemas de turbocompresores en serie en los que con un turbocompresor principal de menor tamaño se incrementan las pérdidas por bombeo y el consumo de combustible a causa de la mayor contrapresión del escape.

Motor de gasolina LR-V8 totalmente nuevo

- Nuevo motor de gasolina sobrealimentado LR-V8 de 5.0 litros, con una potencia de 510 CV y un par de 625 Nm
- Un consumo de 15 l/100 km, lo que representa una disminución del 5,7% y un nivel de emisiones de CO₂ de 353 g/km, un 7% inferior
- Inyección directa central guiada, extremadamente eficiente: una primicia en el sector
- Cumple las normas de emisiones EU5
- Sobrealimentador de 6.^a generación, tipo twin vortex y elevada eficiencia
- Distribución variable de los cuatro árboles de levas, accionada en función del par de cada árbol: una primicia en el sector
- Cambio de perfil de los árboles de levas (doble perfil)
- Colector de admisión de longitud variable para optimizar la potencia y el par motor
- La refrigeración de circulación inversa incrementa la eficiencia del motor y reduce el tiempo de calentamiento del habitáculo
- Diseño líder en su categoría y con características de baja fricción
- Construcción ligera con utilización de materiales reciclados
- Intervalos de mantenimiento de 20.000 km.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Para el modelo 2010, el Range Rover Sport se equipa con el nuevo motor de gasolina sobrealimentado LR-V8 de 5.0 litros. Esta unidad de extraordinaria potencia entrega 510 CV y un par de 625 Nm.

El LR-V8 sobrealimentado se desarrolló con miras a ofrecer una conducción suave y refinada, con un elevado nivel de respuesta y unas excelentes características de potencia. En relación con los niveles de emisión reglamentarios, el motor resulta increíblemente limpio y cumple las normas EU5 que no entrarán en vigor hasta 2011 y, a pesar de su mayor potencia, las emisiones de CO₂ se sitúan en 353 g/km, un 7% menos que en el anterior motor atmosférico de 4.4 litros.

Inyección directa: más potencia y más par, menos emisiones

Uno de los elementos clave del nuevo LR-V8 es el novedoso sistema de inyección directa central guiada con orificios múltiples, que suministra el combustible directamente a los cilindros a una presión de hasta 150 bar. La posición de los inyectores asegura un suministro preciso de combustible al centro de la cámara de combustión, con lo que se optimiza la mezcla de aire y carburante y se incrementa el control de la combustión.

Dos bombas de alta presión accionadas por un eje auxiliar se encargan del suministro de combustible en el nuevo bloque motor. La inyección directa del combustible a los cilindros contribuye en gran medida a mejorar el comportamiento a baja velocidad y la respuesta dinámica, especialmente útiles en la conducción todoterreno, al tiempo que incrementan el disfrute de la conducción en carretera.

Durante la fase de calentamiento del motor, el sistema de combustión utiliza varias estrategias de inyección para suministrar un 50% más de calor y acelerar así el calentamiento de los catalizadores, con la consiguiente reducción de las emisiones.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Sobrealimentador de 6ª generación: más silencioso y eficiente.

El motor de 510 CV está provisto de un sobrealimentador de sexta generación con sistema *twin vortex* (TVS). Se trata de una unidad compacta tipo Roots que introduce aire a través de dos intercoolers que, a su vez, se refrigeran por agua mediante su propio circuito de refrigeración. El rotor de paso grande incrementa la eficiencia termodinámica del sobrealimentador en un 16% y reduce el ruido hasta el punto de que la unidad resulta prácticamente inaudible. Los intercoolers reducen la temperatura del aire de admisión presurizado y, de este modo, optimizan la potencia.

La toma de aire se ha rediseñado radicalmente en comparación con el anterior V8. El recorrido del aire de admisión es directo desde el cuerpo de la mariposa delantero, montado en el centro, hasta la toma del sobrealimentador. El aire pasa por dos filtros que reducen la pérdida de caudal e incrementan aún más la eficiencia. Mecánicamente, el nuevo sobrealimentador y sus intercoolers se han montado con eficacia en la V del motor a fin de reducir la altura total de este.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

El nuevo sistema de distribución variable de los árboles de levas incrementa el par motor y ahorra energía

Un nuevo sistema de distribución variable de los árboles de levas (VCT) del motor V8 representa otra primicia en el sector. Las cuatro unidades VCT se accionan mediante los pares positivo y negativo generados por la apertura y el cierre de las válvulas de admisión y escape, en lugar de la presión de aceite. Esto ha permitido reducir las dimensiones de la bomba de aceite del motor, con el consiguiente ahorro de energía y reducción del consumo de combustible.

Las unidades VCT trabajan independientemente en los cuatro árboles de levas, con un margen de 62 grados en los de admisión y de 50 grados en los de escape. La unidad de control optimiza la distribución para que el motor funcione con el mejor compromiso de par, potencia y consumo en toda la gama de revoluciones.

La velocidad de respuesta de las nuevas unidades VCT es un 25% mayor que las anteriores, con más de 250 grados por segundo. Gracias a ello, la respuesta del motor a las solicitudes del conductor es más inmediata.

Calentamiento rápido con refrigeración de flujo inverso

La búsqueda de una mayor eficiencia ha supuesto, en algunas áreas, reconsiderar a fondo conceptos fundamentales en el diseño de un motor. Un ejemplo de ello es el innovador sistema de refrigeración de flujo inverso que ha permitido introducir mejoras en la termodinámica y la fricción. Con el nuevo diseño, el refrigerante se bombea a través de las culatas antes de circular por el bloque y volver al radiador. Al mantenerse más frías las culatas, el umbral de autoencendido se retrasa, con la consiguiente optimización del avance del encendido y una mayor eficiencia.

Asimismo, durante la fase de calentamiento, el intercambiador de calor aceite-agua de 22 Kw, emplazado en el núcleo del motor, transfiere calor del refrigerante al aceite lubricante, con lo que el aceite alcanza su temperatura de trabajo un 14% más rápido que con el anterior sistema de refrigeración. La

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

circulación inversa reduce considerablemente el consumo de combustible en la fase crucial de calentamiento del motor, al tiempo que permite calentar el habitáculo en menos tiempo.

Fuerte y compacto

El nuevo motor LR-V8 está construido en torno a un rígido bloque de aluminio con camisas de fundición y tapas de cojinetes principales atornilladas en cruz para reducir ruido, vibraciones y aspereza. Por primera vez en Land Rover, los bloques se funden a alta presión en coquilla en lugar de usar moldes de arena, con lo que se obtiene un acabado superior y una mayor precisión dimensional. Las culatas también son de aluminio, con cuatro válvulas por cilindro, un robusto cigüeñal de fundición de grafito esférico y bielas de acero. Las culatas y el bloque se fabrican por primera vez con aleación de aluminio reciclada, reduciendo así el impacto medioambiental en la fabricación del nuevo motor.

El nuevo motor de gasolina de inyección directa es más compacto que su predecesor. Su longitud total se ha reducido situando la bomba de aceite dentro del perímetro del motor.

La reducción de la fricción interna combate el CO₂

La fricción interna, un importante factor en el aumento del consumo de combustible y las emisiones de CO₂, se ha abordado mediante un cuidado diseño de los componentes del motor. Como resultado de ello, el nuevo LR-V8 del Range Rover se sitúa nuevamente en el mejor puesto de su categoría en lo que respecta a la fricción del cigüeñal.

Todos los cojinetes del motor se han sometido a una optimización exhaustiva para reducir la fricción sin comprometer la fiabilidad. Se ha utilizado un revestimiento de carbono adiamantado (DLC) para reducir la fricción de los taqués de la bomba de combustible y una capa sólida autolubrificante para recubrir la falda de los pistones.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Land Rover ha desarrollado una exclusiva válvula de descarga de presión (PRV) automática de la bomba de aceite que detecta la presión interna en los conductos de engrase del motor para controlar con más precisión el suministro. Como resultado de ello se han reducido las pérdidas por fricción de la bomba de aceite en la fase de calentamiento.

Asimismo, el motor se ha diseñado para utilizar un aceite semisintético 5W-20. El nuevo aceite presenta una baja viscosidad, principalmente a bajas temperaturas, con lo que reduce las pérdidas parasitarias en los motores y permite extender los intervalos de mantenimiento a 20.000 km o 12 meses. El nuevo motor LR-V8 está provisto asimismo de un varilla electrónica de nivel de aceite, para mayor tranquilidad.

Nueva caja de cambios con mejor respuesta

Tanto el LR-V8 de gasolina como el diesel LR-TDV6 de 3.0 litros del Range Rover Sport están perfectamente adaptados a la actualizada y extremadamente suave caja de cambios automática ZF HP28 de seis velocidades. Los ingenieros de Land Rover han optimizado sus características para conseguir una respuesta de primera clase, con cambios de velocidad rápidos y finos. Gracias al incremento radical de potencia y par a regímenes bajos en los nuevos motores, los embragues de bloqueo de la transmisión actúan mucho antes en cada velocidad y, de este modo, se reduce el deslizamiento en el convertidor de par hidráulico con la consiguiente disminución del consumo de combustible y las emisiones de CO₂.

La caja de cambios incluye un modo deportivo inteligente que puede detectar y adaptar las características de la transmisión en función de estilos de conducción determinados. Por primera vez en el Range Rover Sport, el conductor puede cambiar de marcha de forma manual con la opción de las levas de cambio montadas en el volante.

Dinámica del vehículo transformada

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Se ha aplicado un completo programa de perfeccionamiento del chasis en el Range Rover Sport 2010. Las mejoras transforman las características dinámicas y de manejabilidad del vehículo y permiten al conductor aprovechar al máximo las aptitudes de la nueva línea de motores de altas prestaciones.

Sistema de Dinámica Adaptativa

El Range Rover Sport 2010 está dotado de un nuevo Sistema de Dinámica Adaptativa que trabaja combinado con el Sistema de Control Activo de la Marcha para incrementar el control de la marcha y el manejo del vehículo.

Land Rover ha adoptado el primer sistema del mundo producido en serie para esta tecnología de predicción basada en modelos que optimiza continuamente la configuración de los amortiguadores en función del más amplio abanico de posibles condiciones. Los amortiguadores convencionales se han sustituido por unidades DampTronic Valve Technology™ de alta precisión que incorporan válvulas de ajuste constante.

La tecnología predictiva permite ajustar continuamente los amortiguadores de cada rueda entre una configuración “blanda”, orientada al confort, y una configuración “dura” que proporciona un firme control de la carrocería; la presión de amortiguación en cada rueda se controla 500 veces por segundo. El sistema optimiza el control de marcha y de la carrocería y responde inmediatamente a las demandas del estilo de conducción predominante y del terreno, tanto en carretera como en situaciones de conducción todoterreno.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Mayor comunicación del conductor con el vehículo a través del volante

La respuesta de la dirección en el Range Rover Sport se ha incrementado con un casquillo de avance del brazo inferior de la suspensión delantera más rígido que incrementa la sensación de comunicación del conductor con el vehículo a alta velocidad.

Esto se complementa con la modificación de la cremallera de relación variable que reduce la "tirantez" en velocidad de cruceo alta e incrementa la sensibilidad en los ángulos más abiertos.

El sistema de frenos adquiere más potencia y tacto

El Range Rover Sport está equipado con un nuevo sistema de frenos que se ha actualizado a fondo para incrementar la potencia de frenada y el tacto del conductor.

Los frenos del modelo diesel se basan en el eficaz sistema de pinzas con 4 pistones opuestos del anterior modelo sobrealimentado. El nuevo sistema utiliza discos delanteros ventilados de 360 mm con nuevas pinzas flotantes de dos pistones, de fundición, para mejorar el tacto del pedal. En el eje trasero utiliza discos ventilados de 350 mm con pinzas flotantes ligeras de un solo pistón, en aluminio.

El sistema de frenos del modelo sobrealimentado se ha desarrollado en colaboración con Brembo™, especialistas en frenos de altas prestaciones. El sistema utiliza discos delanteros ventilados de 380 mm con exclusivas pinzas monobloque de aleación ligera de aluminio y seis pistones opuestos. En las ruedas traseras se han montado discos ventilados de 365 mm con pinzas flotantes de un solo pistón.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Más control y seguridad en las curvas

Gracias a un nuevo avance en el sistema de control de subviraje, la velocidad se reduce automáticamente en caso de que el vehículo entre demasiado rápido en una curva, con el consiguiente incremento del control.

El sistema actúa en función de las acciones del conductor sobre la dirección. En casos extremos se activan los frenos automáticamente para reducir la velocidad; la presión aplicada a los frenos depende de las acciones sobre la dirección.

Esta característica se complementa con el sistema de Control de Estabilidad de Balanceo que interviene en el caso improbable de que, en una situación extrema, el sistema detecte la posibilidad de vuelco. En tales situaciones, el sistema actúa con gran rapidez y aplica un grado específico de frenada a las ruedas para reducir la velocidad y ampliar ligeramente el radio de giro.

En casos más extremos, el sistema está diseñado para iniciar un ligero subviraje incrementando bruscamente la fuerza de frenada en las ruedas exteriores para ampliar el radio de giro.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Actualización de los premiados sistemas Terrain Response™ y Control de Descenso de Pendientes (HDC)

En el Range Rover Sport 2010, el premiado sistema Terrain Response™ de Land Rover incorpora nuevas funciones y avances que amplían aún más las aptitudes todoterreno del vehículo.

Lo más importante, el sistema Terrain Response™ incluye ahora un nuevo programa Dynamic diseñado para una conducción deportiva en carretera.

La función Dynamic ofrece una experiencia de conducción más sensible

Cuando el conductor selecciona el programa Dynamic, el sistema Terrain Response adapta los parámetros del chasis y del motor para una conducción más deportiva y con un mayor nivel de respuesta. Mediante los ajustes del sistema de Dinámica Adaptativa se obtiene un control más ajustado de la carrocería y una respuesta más rápida de la dirección, mientras que el mapa del pedal del acelerador, el sistema de control de estabilidad y los parámetros de cambio de marcha adquieren también características más deportivas.

Asimismo, el programa Dynamic se ha puesto especialmente a punto para aprovechar las modificaciones del chasis que se han introducido en el modelo sobrealimentado con el objetivo de dar más confianza al conductor a alta velocidad. Los cambios incluyen una barra de control de balanceo trasera un 20% más rígida y modificaciones del sistema de dirección, los casquillos de la suspensión y los parámetros de alineación de las ruedas.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Hacer frente a las condiciones más duras

Para arena blanda, una de las superficies en las que se necesita más potencia, se ha incorporado la función "Control de avance en arena", con la cual se facilita notablemente la marcha. La nueva función aplica al sistema de control de tracción unos parámetros de patinamiento de las ruedas según la velocidad que limitan al mínimo el patinamiento inicial y se evita así que las ruedas se hundan en la arena.

El programa para terreno rocoso se ha puesto a punto con el objeto de reducir la tendencia del vehículo al balanceo, con lo que el paso por rocas se realiza de forma más estable.

El reputado sistema Land Rover de Control de Descenso de Pendientes se ha perfeccionado en el último Range Rover Sport con la incorporación del Control Gradual de Frenos en Pendientes. De este modo se inhibe la relación de aceleración inicial al descender pendientes muy pronunciadas, a fin de incrementar el control y reducir las potencialmente alarmantes sacudidas que se pueden producir al soltar los frenos en bajadas pronunciadas.

Un diseño más deportivo para un vehículo más deportivo

"Hemos dado al Range Rover Sport una imagen más pura y robusta que constituye el complemento perfecto para la nueva gama de motores de altas prestaciones. Los llamativos faros LED, una parrilla de dos barras y una toma de aire de mayor tamaño resaltan la nueva imagen del frontal y refuerzan el carácter atlético del vehículo."

Director de diseño, Gerry McGovern

El nuevo diseño del Range Rover Sport 2010 refuerza su posición como el modelo más dinámico de la gama Land Rover y le confiere una imagen deportiva, más pura y modelada.

En la parte delantera, los nuevos faros LED aportan modernidad tecnológica manteniéndose el diseño circular inspirado en el Range Rover. Con una

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

nueva parrilla de dos barras y una toma de aire más grande, el frontal del vehículo, de menor altura, resulta mucho más estilizado y atlético.

El nuevo parachoques delantero se combina con los guardabarros delanteros rediseñados para formar una superficie simple y modelada, optimizar la aerodinámica y dar al vehículo un aspecto más deportivo y con menor altura.

En los laterales, el vehículo incorpora nuevos intermitentes LED de dos bandas y se han rediseñado las tomas de aire. Los retrovisores exteriores bitono completan los cambios visuales.

En la parte trasera, los grupos ópticos inspirados en el Range Rover renuevan su imagen, al tiempo que las líneas suaves y modeladas del parachoques se integran con el estilo de la parte delantera.

Ambiente interior de la máxima calidad

El interior del Range Rover Sport 2010 se ha rediseñado a fondo y presenta unos niveles de calidad y acabados muy superiores y perfectamente acordes con la marca Range Rover.

El habitáculo mantiene su marcado estilo de cabina deportiva, pero incorpora materiales de mayor calidad, unos acabados suntuosos y mullidos y un extraordinario nivel de atención al detalle en todo el interior. Se utiliza profusamente el cuero en las principales superficies, con una selección más amplia de colores. Para crear una impresión más deportiva, zonas en ricos tonos oscuros enmarcan secciones estrechas de tonos más luminosos y el efecto se completa con una generosa selección de elegantes acabados de madera.

El tablero de tacto mullido es todo nuevo y presenta un diseño suave y nítido envuelto en cuero europeo cosido de primera calidad. Cuenta con un travesaño estructural a lo largo de toda la anchura del habitáculo apoyado sobre pilares con acabado en madera natural.

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Para incrementar la pureza de líneas del interior, el número de interruptores en el tablero de instrumentos se ha reducido en un 50% y todos los interruptores son ahora cromados. La zona de carga con cubierta enrollable presenta ahora un acabado metálico brillante de alta calidad.

Los asientos delanteros y traseros son nuevos, tienen una forma más profunda y modelada y, por primera vez, están provistos de apoyos laterales con ajuste eléctrico.

El nuevo alumbrado ambiental se añade a la calidad premium del habitáculo, con la introducción de LED blancos que crean sutiles halos en torno a las manecillas interiores y los bolsillos de las puertas, así como en la zona del tablero y la consola central.

www.micoche.com

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

Las tecnologías más avanzadas

“El Range Rover Sport 2010 incorpora toda una serie de nuevas tecnologías que van a suponer una verdadera mejora en la experiencia de conducción y disfrute para nuestros clientes. Pero, en todo caso, la complejidad permanece oculta a la vista: todos los sistemas son intuitivos y fáciles de utilizar.”

Stuart Frith, ingeniero jefe de programas

El último Range Rover Sport incorpora una serie completa de las más avanzadas tecnologías, diseñadas para incrementar el confort, la comodidad, la protección y la seguridad para todos los ocupantes del vehículo.

Sistemas de información/entretenimiento e indicadores

Un nuevo sistema de navegación con disco duro acelera el cálculo de la ruta e incrementa la fiabilidad.

El sistema de navegación adopta una estructura fácil de utilizar a la que se ha incorporado la “guía señalizada”. Esta complementa el mapa de cruces y los iconos de información con detalles de la señalización real que el conductor ve a lo largo de la ruta.

Con la nueva interfaz de audio portátil se puede conectar toda una serie de dispositivos personales de almacenamiento de sonido, memorias USB y reproductores MP3, permitiendo acceder a las funciones de los diferentes dispositivos y controlarlos a través de la pantalla táctil montada en el tablero. La conexión para Apple i-Pod™ es exclusiva de Land Rover y asegura el funcionamiento continuo del dispositivo en condiciones de conducción extremas sin que se suelte de la toma.

En el Range Rover 2010 se ha incorporado asimismo una nueva pantalla de información LCD de 5 pulgadas con tecnología TFT. Totalmente integrado en el cuadro de instrumentos, el centro de mensajes comunica la información pertinente de manera clara, sencilla y amena.

Más seguridad y protección

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

En el exterior del vehículo, los nuevos sistemas resultan cómodos y adecuados e incrementan la seguridad y la protección.

El Range Rover Sport 2010 dispone de una nueva y sofisticada llave con mando a distancia que permite el acceso al vehículo sin llave y el arranque pasivo, además de subir y bajar la suspensión.

Un nuevo sistema de cámaras periférico facilita el estacionamiento y las maniobras con remolque. Consta de cinco cámaras digitales que transmiten a la pantalla táctil una visión de casi 360 grados. Las cámaras se ponen en funcionamiento inmediatamente cuando el vehículo arranca y se pueden utilizar a un máximo de 18 km/h; disponen de opciones de selección y ampliación de la imagen para facilitar el estacionamiento en espacios reducidos y las maniobras con remolque.

Las funciones patentadas de asistencia de remolque y gancho de remolque asistido (seleccionables en el menú de la pantalla táctil) ayudan a realizar maniobras precisas con remolque. El amplio campo de visión de las cámaras laterales proporciona una vista clara del remolque marcha atrás y las imágenes se manipulan electrónicamente para dar una visión no deformada. Unas líneas de guía superpuestas a la imagen de la cámara posterior ilustran la trayectoria del vehículo y la del remolque y se mueven al unísono con el movimiento de la dirección, con lo que al conductor le resulta más fácil predecir hacia dónde se va a dirigir el remolque antes de iniciar la maniobra de marcha atrás.

Para optimizar los resultados, se pueden introducir en el sistema características específicas, como el tipo de remolque, el número de ejes y la anchura de las guías.

Los nuevos faros LED del Range Rover Sport incorporan la tecnología de Luz Larga Inteligente. Las luces largas se encienden automáticamente cuando los niveles de luz exterior se sitúan por debajo del umbral del sistema. Un aspecto importante es que el sistema está diseñado para detectar el tráfico por delante del vehículo y el que viene de frente y, en una fracción de

Aviso: TODAS LAS CIFRAS INDICADAS SON ESTIMACIONES DEL FABRICANTE

segundo, las luces largas se apagan para no deslumbrar a los demás conductores.

FIN

www.micoche.com