

generazioni a confronto
RANGE ROVER



Per quattro decenni

Quando è nata si distingueva per comfort e meccanica evoluta.

Era il 17 giugno 1970 quando in Cornovaglia veniva presentata la prima Range Rover. E, checché ne dicano gli altri costruttori di 4x4 che a vario titolo si vantano di avere inventato il "segmento Suv", è proprio la Range la capostipite della moderna Sport Utility.

L'idea era nata in casa Rover già negli anni Sessanta, quando alcuni prototipi venivano testati con il nome Velar:

abbreviazione di "Vee Eight Land Rover" ovvero "V8 Land Rover". I prototipi montavano un propulsore a benzina acquistato dalla General Motors: per l'epoca un moderno 3.5 litri realizzato in lega leggera con distribuzione ad aste e bilancieri e punterie idrauliche; erogava 130 CV a 5000 giri/min con 248 Nm di coppia massima a 2500 giri/min. Il telaio aveva una classica struttura a



Il faretto circolare, con il vistoso gruppo separato per la luce di posizione e il lampeggio laterale, è una caratteristica della Range Classic.



all'avanguardia del 4x4

Oggi è sempre all'avanguardia nella tecnologia e nel lusso



La Range di oggi riprende in chiave moderna la stessa impostazione: ha i fari bi-xeno che sono orientabili per illuminare l'interno curva.

longheroni con traverse saldate e scocca imbullonata. Le sospensioni a ponti rigidi utilizzavano ammortizzatori telescopici e molle elicoidali al posto delle tradizionali balestre, diffuse queste ultime non solo sui 4x4 da lavoro ma anche sui modelli della concorrenza che avevano velleità turistiche. I puntoni longitudinali che tenevano il ponte rigido erano abbinati all'avantreno a una

barra Panhard e al retrotreno a un triangolo centrale dotato di ammortizzatore autolivellante.

Per garantire sicurezza e aderenza anche sull'asfalto viscido, fangoso o innevato, la trazione era integrale permanente. La trazione integrale garantiva inoltre una maggiore affidabilità della catena cinematica, perché distribuiva la coppia motrice su tutti i ►

2010

GENERAZIONI A CONFRONTO RANGE ROVER

semiassi sollecitandoli di meno. Un differenziale centrale era quindi indispensabile per curvare su strada, ma per migliorare la motricità in fuoristrada lo stesso terzo differenziale era dotato di un blocco manuale al 100%. È questo uno schema che assicura comfort ed elevata motricità in fuoristrada, tanto valido da essere stato copiato da molte concorrenti e da essere ancora oggi utilizzato sulla Land Rover Defender.

Con il passare degli anni la Range Rover si guadagna il titolo di "regina d'Africa", vince le prime edizioni della Parigi-Dakar e compie anche la mitica traversata del continente americano da Nord a Sud: sono quasi 30 mila chilometri dall'Alaska fino a Capo Horn.

Oggi, anno 2010, siamo alla terza generazione della Range e della sua antenata tutto e nulla è cambiato. In altre parole, con la progenitrice non ha in comune neppure un bullone, ma riman-



La strumentazione della Range classica è essenziale, manca il contagiri che era un accessorio aftermarket. Accanto al cambio, la leva che inserisce le ridotte e il pomello del blocco del differenziale centrale. Lo sterzo della prima serie era meccanico, poi è arrivato anche il provvidenziale servosterzo. I sedili anteriori non avevano lo schienale regolabile in inclinazione.





gono immutate la filosofia del progetto, l'abitabilità, la capacità di carico, il comfort al massimo livello, le prestazioni su strada e la mobilità estrema in fuoristrada. La moderna Range offre due differenti motori, entrambi rigorosamente V8: un 4.4 TDV8 (turbodiesel 4.4 litri da 313 CV) e un 5.0 V8 Supercharged (5 litri a benzina sovralimentato con un compressore volumetrico, da 510 CV). La struttura è radicalmente diversa rispetto alla Range Classic del 1970. Adesso la scocca è portante, integrata da rinforzi saldati direttamente al sottoscocca, mentre le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti. Gli ammortizzatori sono ora pneumatici e consentono di variare la taratura e la distanza dal suolo. La trazione è ancora oggi integrale permanente, ma i differenziali centrale e posteriore sono controllati elettronicamente e su tutto sovrastante il Terrain Response, van-



Tutti i comandi per Terrain Response, altezza assetto, ridotte, assistenza in discesa sono gestiti elettronicamente. La strumentazione è digitale e la schermata fornisce indicazioni sulla trasmissione e sull'altezza dell'assetto. I sedili riscaldabili e refrigerabili sono a comando elettrico con memoria. Plancia e volante sono un concentrato di funzioni.



GENERAZIONI A CONFRONTO RANGE ROVER



I collettori 1, uno per bancata, si riuniscono in un unico silenziatore. Sopra la barra 2 stabilizzatrice si vede l'albero di trasmissione e l'unità del triangolo centrale del ponte rigido. 3 Lo scarico è sagomato per consentire l'escursione del ponte. Le molle elicoidali anteriori 4, coassiali all'ammortizzatore. Il serbatoio è inserito 5 tra i longheroni. I cerchi 6 sono in acciaio da 16".

to della moderna produzione Land Rover. Mediante il selettore posto tra i sedili il pilota sceglie la tipologia di strada (asfalto, erba/ghiaia/neve, fango/soiichi, sabbia, roccia) e la Range si predispone per affrontarla al meglio. Non solo varia la distanza dal suolo e si inseriscono o meno le ridotte, ma cambiano la risposta del blocco dei differenziali e l'erogazione del motore, per avere, a seconda dei casi, una risposta più dolce o più pronta all'acceleratore.

Guidare oggi una Range Classic nella originaria versione 3 porte è un vero piacere. Soprattutto se è stata restaura-

La tecnica

CORPO VETTURA Carrozzeria station wagon a 3 porte, telaio a longheroni e traverse, cinque posti.

MOTORE Anteriore longitudinale, benzina, 8 cilindri a V; 3528 cc; 130 CV a 5000 giri/min; 248 Nm a 2500 giri/min; alimentazione mediante due carburatori.

TRASMISSIONE Trazione integrale; cambio manuale a 4 marce, riduttore a 2 rapporti; differenziale centrale bloccabile.

SOSPENSIONI Anteriori e posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici.

FRENI Anteriori e posteriori a disco.
DIMENSIONI E PESO Lungh/largh/alt [mm] 4470/1780/1780; altezza minima da terra 19 cm; pneumatici 205 x 18; peso 1724 kg.

PRESTAZIONI Velocità massima 160 km/h; consumo medio 13 l/100 km.

ta a dovere come quella della Land-Rover Team, che ha risolto i "difetti" della pimpante quarantenne. Molle rinforzate e ammortizzatori più rigidi eliminano quel rollo in curva che oggi non sarebbe più accettabile. Per il resto lo spazio a bordo rimane infinito in relazione alle dimensioni esterne, il motore è ancora oggi generoso mentre bisogna adattarsi al cambio manuale a quattro rapporti, piuttosto lento negli innesti. Le prestazioni non sono niente male, si superano seppure di poco i 160 km/h e, in fuoristrada il divertimento è assicurato. La mobilità è molto elevata, arrampica



Il voluminoso ammortizzatore 1 pneumatico anteriore della sospensione indipendente Mac Pherson. Il triangolo inferiore 2 è surdimensionato. Le sospensioni 3 posteriori sono a doppio braccio sovrapposto. Un solido telaio 4 protegge la catena cinematica. Si possono scegliere cerchi in lega di varie misure 5, da 19" a 20". Un imponente silenziatore 6 attutisce il suono del V8.

davvero bene, come e meglio di tanti 4x4 moderne, ma bisogna accettare qualche gioco nella trasmissione.

Quarantanni di progresso sono tanti e salire sulla nuova Range è tutta un'altra esperienza. Sembra di entrare in un loft dove lusso e tecnologia vanno di pari passo, protetti da airbag frontali e laterali. Il silenzio è totale, si viaggia sulla strada in completo relax a qualunque velocità permessa dal Codice, assistiti dall'elettronica che controlla stabilità e trazione. Così elegante e raffinata, la Range non lascia immaginare le sue attitudini fuoristradistiche, che sono

La tecnica

CORPO VETTURA Scocca portante in acciaio, cinque posti e cinque porte.

MOTORE Anteriore longitudinale, benzina, 8 cilindri a V; 4999 cc; 510 CV a 6500 giri/min; 625 Nm a 2500 giri/min; compressore volumetrico, iniezione elettronica.

TRASMISSIONE Trazione integrale; cambio aut. 8 marce, riduttore a 2 rapporti; differenziale centrale e posteriore (optional) bloccabile.

SOSPENSIONI Ruote indipendenti, ammortizzatori pneumatici.

FRENI A disco autoventilante, Abs, controlli elettronici di stabilità, partenza in salita e velocità in discesa.

DIMENSIONI E PESO Lunghezza/larghezza/alt. [mm] 4970/1960/1900; altezza minima da terra 28 cm (off road); pneumatici 255/50R20; peso 2692 kg.

PRESTAZIONI Velocità massima 225 km/h; consumo medio 14,9 l/100 km.

quanto di meglio si possa desiderare. Anche il terreno più sconnesso si supera con un filo di gas e, grazie al cambio automatico, a 8 marce sul MY 2011, è facile centellinare la potenza; i blocchi dei differenziali fanno poi il resto. A passare indenni sopra rocce e dossi ci pensa invece la scocca, che si alza fino ad una distanza da terra di 28 centimetri contro i 19 della Classic. Insomma, allora ci volevano 8 milioni di lire, oggi invece occorrono almeno 88 mila euro per mettersi al comando dell'esuberante e aristocratica cavalleria inglese. ■

testo e foto di Eugenio Martignani