

Ecco il Freelander 2 che Land Rover ha ristilizzato ma anche aggiornato nel profondo delle tecniche per mantenerne l'idioma dello sport-utility progressista. Diesel in due varianti, Star&Stop con cambio manuale o in alternativa un affinato sequenziale alla base di quello che vuole essere proposto come il veicolo "Universale". Ma c'è anche un inedito per il marchio...

CULTURA DEL LOOK - Ritocchi, finizioni, abbellimenti creativi dell'estetica seguono la cultura dell'essere originale. E' uno sport-utility, ma che insegue il senso dell'auto universale alle origini del Freelander.



I dettagli ci portano al nuovo paraurti anteriore che incorpora le cornici dei nuovi fendinebbia, la griglia che svara ora sulla finitura (Dark Finish per la 150CV TD4 e Bright Finish per la 190CV diesel e benzina). Nuovi i gruppi ottici davanti e dietro, con la lente interna incorniciata. Poi si entra nel mondo delle sottigliezze con maniglie, gusci retrovisori in tinta, come avviene per sottoporta e paraurti post. su versioni SD4 e i6 (altrimenti opzionali), e poi c'è il logo", che dal color oro su fondo verde cambia per una ritenuta più moderna versione argento su verde, con la cornice "nobilizzata".

Si amplia, ormai quasi un dovere, il set di cerchi disponibili da 18" e 19", e anche la scelta dei colori di carrozzeria trova l'aggiunta del Kosrae Green, del Baltic Blue e del Fuji White.

A bordo sono quattro gli stili di sedili a disposizione. tessuti Tofino o Resolve, in pelle Napoli o in mix pelle-Alcantara, o di pelle Windsor con il Premium Pack. La regolazione dei sedili può essere manuale o con 6/4 regolazioni elettriche (8/6 con Premium Pack).

La tinta dei rivestimenti varia da Ebony, Tan e Ivory con vani in PVC o con impunture a contrasto. In linea le finiture della plancia su quattro varianti: Silver, Black, Dark Chestnut e laccato che comprende la pulsantiera al volante.

La protezione airbag comprende quelli a tendina anteriore e posteriore e per le ginocchia del guidatore, raggiungendo nove punti soffici.

NUOVA SPINTA - Il nuovo turbodiesel da 2.2 litri in entrambe le versioni da 150 e 190 CV ha una coppia superiore a quella del predecessore. Freelander 2 **TD4 4x4** con propulsore da **150 CV** si combina con la versione aggiornata della trasmissione manuale o con l'automatica, sempre a sei rapporti. La versione **190 CV** si distingue per la sigla **SD4** e viaggia soltanto con la trasmissione automatica. I diesel sono in ogni caso progettati per poter impiegare carburanti con il 10% di biodiesel (prima era il 5%).

Entrambi, Euro 5, erogano 420 Nm (+20 Nm rispetto alla versione precedente). Hanno un nuovo turbocompressore a geometria variabile raffreddato ad acqua, il che significa superiore efficienza nel lavorare a temperature più elevate e in termini di emissioni. Abbiamo poi il nuovo filtro antiparticolato (CDPF) per una riduzione del 28% degli ossidi di azoto (NOx) e dell' 80% del PM .

Da annotare il Sistema Intelligente di Gestione del Motore (IPMS) che si adopera per la **"ricarica intelligente"** della batteria, recuperando l'energia cinetica del veicolo in decelerazione.

Il sistema di alimentazione common-rail utilizza **piezoiniettori** ad alta velocità, e questa è un'altra prerogativa dei diesel top-level di nuova generazione. Inoltre, il condotto di scarico in acciaio sostituisce il precedente in ghisa.

Il lavoro "antivibrazione" rivela un altro paio di aspetti interessanti. Come il coperchio della distribuzione ridisegnato con nervature anti rumore, e l'"injector sock", soffice strato gommato che fa un sandwich del coperchio motore per assorbire meglio le vibrazioni degli iniettori. Il miglioramento globale è stato calcolato in circa 2 dB. Quanto alle emissioni di CO₂, con la Freelander 2 manuale 2.2 da 150 CV il dato in scheda raggiunge i 165 g/km, e i 185 g/km per le versioni automatiche 150 CV TD4 e 190 CV SD4 (per un una riduzione rispettivamente dell'8 e del 14%). I consumi del TD4 manuale 150 CV segnano 6,2l/100 km, mentre con cambio automatico le versioni TD4 e 190 SD4 condividono il valore di 7.0 l/100 km.

Quanto alle prestazioni, la scheda del Freelander TD4 manuale e automatica indica l'accelerazione da 0 a 100 km/h rispettivamente in 11,7 e 11,2 secondi (quindi simulabile al modello precedente). La Freelander SD4 automatica da 190 CV sfoggia invece 9,5 secondi. La velocità è di 181 km/h con il TD4, mentre col SD4 sale a 190 km/h.

Non manca la chicca del motore **i6** benzina da 3.2 litri (Euro 5), 6 cilindri in linea che contiene la potenza top di 233CV, con coppia di 317 Nm, quindi invariate, per un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,9 secondi, e 200 km/h si max.

Tra le caratteristiche dell'i6, il sistema READ (Rear End Ancillary Drive) con servizi ausiliari come la pompa dell'acqua, il compressore del clima e l'alternatore, montati posteriormente per ridurre la lunghezza del propulsore a 600,5 mm.

Con blocco cilindri, basamento e testa in alluminio, l'i6 è un benzina moderno, a due alberi a camme in testa, e camme a profilo variabile (CPS) e variatore di fase (VVT), collettore di aspirazione a lunghezza variabile per sfruttare la potenza agli alti regimi e la coppia ai bassi. Come i diesel, l'i6 impiega l'IPSM per la "ricarica intelligente" della batteria in decelerazione.

ON / OFF - Altra caratteristica che va annotata è il sistema Stop/Start che equipaggia però solo le versioni diesel con cambio manuale.

Il sistema Stop/Start, ricordiamo, serve alla funzione di spegnimento del motore a veicolo fermo (tipo al semaforo) e al riavvio al tocco del gas. Il controllo dell'acceleratore, dell'alimentazione e dell'alternatore tramite software assistono la dolcezza del procedimento, coadiuvata da un nuovo volante frizione a doppia massa, e sensore bidirezionale per ottimizzare la posizione dell'albero motore più rapidamente, La temperatura minima di funzionamento del sistema è ora di 0° e non più di 4°.

Il cambio automatico **Aisin Warner AWF21** di seconda generazione ha il convertitore di coppia limitato nello slittamento con blocco su una gamma di rotazione più ampia. Alleggerito anche nei pacchi frizioni, ha cambi di marcia più rapidi, a vantaggio anche della pregevole funzione sequenziale **Commandshift** che abbiamo ampiamente collaudato e ben conosciamo, e che è presente su i6, TD4 e SD4 ma non sulla eD4 a due ruote motrici.

Restano invariate le caratteristiche del **Terrain Response**, che è giusto ricordarlo, pur in questa versione del Freelander sprovvista di riduttore, rappresenta comunque un "plus" concreto in questo formato "Sport-Utility", e per la versatilità offerta dalle funzioni resta uno dei più avanzati complessi di trasmissione 4WD in quanto a maneggevolezza e capacità di alzare le attitudini in fuoristrada.

Proprio in riferimento al mondo SUV, bisogna anche sottolineare il dimensionamento e la robustezza dei componenti chiave del Freelander, inclusa la piastra strutturale nel sottoscocca che supporta la precisione dello sterzo oltre a fare da protezione.

LA PRIMA VOLTA - Per la prima volta in senso assoluto vediamo comparire la proposta di una versione Land Rover 4X2, ovvero il Freelander 2011 formato eD4, che è ovviamente l'entry level di gamma; anomalo per il marchio di Solihull, ma che permette di offrire a

listino un prezzo particolarmente competitivo.

La eD4 vuole quindi entrare nella fascia popolare dei SUV 4x2, che l'Amministratore Delegato Phil Popham non vuole tralasciare in quanto rappresenterebbe una quota percentuale in Europa del 23% del totale segmento. A nostro avviso la eD4 è sì chiamata a svolgere questo ruolo da "best price", ma dovrà fare i conti con la tipicità Land Rover, che resta a quattro ruote motrici.

La eD4 monta comunque il turbodiesel 150 CV con cambio manuale a sei rapporti e sistema Stop/Start, per portare le emissioni di CO2 a 158 g/km, il miglior valore "eco" di Land Rover.

In Italia la commercializzazione del Freelander 2 MY2011 4x4 con i nuovi motori da 150 e 190 CV è iniziata a ottobre 2010, mentre la versione eD4 va in listino nel 2011.

I prezzi al debutto vanno da 29.795 a 41.750 Euro per le quattro versioni TD4 2.2 150 CV - da 34.780 a 44.030 Euro su tre varianti di allestimento con l'SD4 190 CV - da 37.900 a 46.050 Euro per le versioni i6 benzina.

PHOTO GALLERY

Redazione MOTORAGE
29/10/2010 - 17:30