



**Un anno fa o poco più toccò a una Range Rover Sport Hybrid** attirare le attenzioni con uno **sforzò gigante**. Si trattava di portar i appresso un Caravan Airstream lungo 8,25 metri e dalla stazza di 2,5 tonnellate fino al Circolo Polare Artico, per un tragitto di 4.000 Km. La performance serviva a dimostrare l'efficacia della catena di trasmissione ibrida motore Diesel+elettrico e dei suoi 700 Nm di coppia.

**In Land Rover ci hanno presso gusto** a organizzare queste esibizioni muscolari, magari lontane dal rappresentare la quotidiana fruibilità dei veicoli, ma capaci di spettacolare gli effetti. Così, questa volta è stata una Discovery Sport a essere messa alla frusta per un **Super Traino**. Il pubblico potrebbe davvero essere rimasto sbalordito nel vedere il SUV medium di Solihull impegnato nel trainare sui binari **tre vagoni** del peso di oltre **100 tonnellate**. Una notevole dimostrazione di forza, sul tracciato di 10 chilometri nella Svizzera del nord.

Seppure il traino massimo omologato sia di 2.500 kg (2,5 tonnellate), la Discovery Sport è riuscita a **trainare 58 volte il proprio peso**, facendo fare un'ottima figura al propulsore **Diesel Ingenium da 180 CV** e con coppia massima di 430 Nm. Ma la Discovery Sport ha potuto contare anche sull'avanzato pacchetto di tecnologie Land Rover a beneficio di traino

e trazione, come il Terrain Response, il Tow Assist, il Tow Hitch Assist e l'**All Terrain Progress Control** - un intero sistema off-road di guida semiautonomo di gestione del motore e dei freni.

**Il sistema di trasmissione** del veicolo è rimasto invariato, con la sola modifica rappresentata dall'aggiunta di ruote ferroviarie che agivano da "stabilizzatori", installate dagli specialisti dell'"Aquarius Railroad Technologies". Un'impresa simile venne compiuta nel 1989 dalla Discovery I in occasione del suo lancio, ma a differenza di allora, la Discovery Sport ha trainato senza l'aiuto delle marce ridotte, sfruttando gli interventi "intelligenti" sulla trazione gestiti dalla trasmissione automatica a 9 rapporti e dalla tecnologia del Terrain Response. Durante il traino è stato inoltre impiegato, mediante un pulsante, il sistema Land Rover All Terrain Progress Control (ATPC), per favorire la trazione alle velocità predeterminate. Come un "Cruise Control a bassa velocità", l'ATPC consente al pilota di concentrarsi sul percorso e sulla guida (in questo caso, l'insolita presenza dei binari).

La prova di traino è stata effettuata sui 10 km di strada ferrata della **Museumsbahn** Stein am Rhein in Svizzera, che attraversa il Reno sullo spettacolare ponte di Hemishofen; storica struttura in acciaio di circa 300 metri, protesa sulla vallata ad un'altezza di 25 metri. [youtube url="https://www.youtube.com/watch?v=l8rQEQAeET8&list=PL7ED8BC01536A3442&index=20" width="560" height="315"]

Land Rover ha effettuato nel tempo varie conversioni per transito su binari, dalle Land Rover Serie II e IIA ai modelli Defender modificati per la manutenzione delle ferrovie. In occasione del citato lancio della Discovery I nel 1989, un esemplare convertita trainò alcuni vagoni a Plymouth per esaltare le doti dell'allora nuovo diesel 200T (un motore rimasto nel cuore di molti fuoristradisti, quanto e più del 300. In ogni caso gli ultimi con alimentazione gestita senza ausilio dell'elettronica).

Aquarius Railroad Technologies, specialista britannico in conversioni "road to rail", ha installato le ruote ferroviarie sulla Discovery Sport (come detto, il resto era tutto strettamente di serie). Il loro Managing Director James Platt ha poi affermato: *"Per un veicolo di queste dimensioni il traino di una massa di oltre 100 tonnellate rappresenta una dimostrazione di integrità ingegneristica. Durante i test la Discovery Sport ha generato una trazione superiore a quella del Defender in versione strada/ferrovia, il che è veramente notevole"*.

