

**Direttore**

\* Fabrizio Romano  
[fabrizio.romano@motorage.it](mailto:fabrizio.romano@motorage.it)

**Art director**

\* Annamaria Romano  
[anna.romano@motorage.it](mailto:anna.romano@motorage.it)

**Staff**

\* Diana Calarco  
 \* Gianmarco Barzan  
 \* Paolo Pauletta  
 \* Simone Stolfa  
 \* Giovanni Valenti

[redazione@motorage.it](mailto:redazione@motorage.it)  
[press@motorage.it](mailto:press@motorage.it)

**Direzione tecnica**

\* Andrea Pasqua  
[promo@motorage.it](mailto:promo@motorage.it)  
 \* Giuseppe Marino  
[staff@motorage.it](mailto:staff@motorage.it)

**Marketing**

\* Anna Arriva  
[marketing@motorage.it](mailto:marketing@motorage.it)

**PR**

\* Luca Sorci  
 \* Milena Ballotta  
[pr@motorage.it](mailto:pr@motorage.it)

**LAND ROVER RANGE ROVER SPORT 2010****ESTRO  
E RAZIONALITA'**

Il SUV Sport Tourer della gamma è stato aggiornato sulla scia dell'emozione e dell'high-tech. Esalta il culto dello stile, del dinamismo e di una tecnologia che mette sullo stesso piano strade e non strade. Il nuovo diesel TDV6 cresciuto a 3 litri apre le porte a un altro successo commerciale



Land Rover ha messo a punto la gamma del 2010, quella che deve dare un altro spunto di accelerazione alle vendite, pur considerando che rispetto ad altre Case anche nel periodo di sofferenza è riuscita a mantenere più che discreti risultati.

Sostanziali aggiornamenti quindi riguardano pure la famiglia marchiata Sport. La parentela con il capo famiglia, sua maestà Range, è nello sguardo e nell'aurea di classe, ma è evidente che le mire del Range Sport prendono vie più frizzanti.

**SARTORIA SPORTY CHIC** – La verve accattivante si “rassoda” con disegni più netti, ai quali si legano le immagini techno dei fari a LED, integrati con la nuova griglia a due barre. Non sarà una rivoluzione, ma l'effetto è ricercato. In coda, i nuovi gruppi ottici e il paraurti seguono gli stilemi del frontale.

**OPERAZIONE PULIZIA** - A bordo ci sono parecchi ritocchi, ma in primis, il numero degli interruttori in plancia – ora completamente cromati - è stato quasi dimezzato, il che ha contribuito ad accrescere l'impressione di spazio alla guida, che prima insisteva invece sull'“essere avvolgente”, e poteva creare problemi a qualche spilungone claustrofobico.

Plancia soft-touch, finiture hi-tech e rivestimenti in pelle sono lodevoli con un look chic più sportivo. Le parti chiare “incorniciate” in scuro, a contrasto, da questo effetto, esaltato dalle cuciture a vista o dettagli tipo la saracinesca in finitura metallica.

Nuovi anche i sedili più scolpiti (ora c'è la regolazione elettrica pure per i sostegni laterali). LED anche a bordo, bianchi che proiettano sulle maniglie e sui portaoggetti, sulla plancia e la consolle.



**CUOR DI LEONE** – I cambiamenti più forti dello Sport 2010 sono dentro il corpo, a iniziare dal gruppo motore/trasmissione. La novità in fatto di propulsori sono due. Il V8 a benzina sovralimentato da 5 litri per 510 CV e l'eccezionale coppia di 625 Nm, è veramente un fulmine di potenza, e bisognerà dedicargli un discorso a parte, perché è vero che si è dimostrato un veluto raffinato, ma le crude potenzialità abbiamo cominciato a comprenderle nel breve passaggio in pista. Fuoco e fiamme.

Concentriamoci sul nuovo diesel LR-TDV6 che porta la cilindrata a 3 litri per 245 CV.

Il sistema a due turbocompressori sequenziali paralleli lavora con dolcezza, ma estrema convizione se occorre. Non abbiamo problemi a ritenerla una "baldanza sportiva". Rispetto al 2.7 litri, ha in più il 29% di potenza e il 36% di coppia, riducendo però le emissioni di CO2 dell'8,3%, portandole a 243 g/km.

Il SUV Sport Tourer della "next generation" vuole e merita il cambio automatico, agile nell'uso sequenziale, che accetta scalate a 3000 giri ed è reattivo nell'inserimento dei rapporti. Questione di tempi giusti e cooperazione con la raffinatezza della trasmissione.

La coppia massima del nuovo motore, ad appena 2.000 giri rende tutto di una scioltezza sibillina. Ci piace. Land Rover segnala un dato di erogazione di 500 Nm in soli 500 millisecondi a partire da regime minimo, offrendo istantaneamente al guidatore l'83% della coppia massima. Nella sostanza, possiamo comunicare prontezza e qualità di accelerazione fuori dal senso comune.

**EFFETTO CACCIA** - Percepibile come averlo in mano "l'effetto aderenza". Quando la tecnologia cinematica segue gli input stradali, il Range sportivo prende indici da coupé, non tanto per il tetto che scende verso la coda, ma per il fatto che accelerazione, frenata e sterzo assorbono esagerazioni a cui non si dovrebbe arrivare (quindi non arrivateci). I pneumatici sport sfruttano nel loro senso di esistere la pletera di ramificazioni tecnologiche che lavorano come un link multimediale sul web: tutto collegato.

Prendiamo il nuovo sistema di controllo adattativo delle sospensioni - l'Adaptive Dynamics System - che opera in combinazione con il controllo attivo della dinamica ARC (Active Ride Control), o l'impianto attivo sulla regolazione continua delle valvole degli ammortizzatori con smorzamento DampTronic Valve Technology, che equilibra ulteriormente il mix tra confort e dinamismo. Probabilmente domani la tecnologia ci dirà che si fa ancora meglio, ma assicuriamo che già così sorprende. La chiamano tecnologia previsionale di registrazione dell'ammortizzatore di ciascuna ruota, senza soluzione di continuità tra posizione confort e posizione "rigida".

**ISTINTO DA ATLETA** - La risposta allo sterzo offre più sensibilità rispetto a prima, complici le boccole dei bracci inferiori delle sospensioni più rigide. La cremagliera dello sterzo a rapporto variabile aumenta leggermente la sensibilità agli angoli di sterzo più elevati, quindi si ha la percezione del controllo anche quando si alza il ritmo. In regia c'è il sistema Terrain Response, affinato, e che interviene sulle imposta-



#### PREZZI DI LISTINO RANGE ROVER SPORT TDV6 3.0

3.0 TDV6 SE 63.800

3.0 TDV6 HSE 68.700

3.6 TDV8 HSE 74.050

**La tecnica di  
Land Rover Range Rover  
Sport TDV6 3.0**

zioni de assetto, motore e trasmissione; il punto è che ci offre la reattività che vogliamo. Con il bello del SUV e l'istinto di un coupè moderno (il plus del sistema Dynamic sulla telaistica è per le versioni top).

Notare che i freni della versione diesel sono modellati sul sistema a pinze contrapposte a 4 pistoncini della precedente versione Supercharged.

L'RSC di controllo del rollio è tarato per non influenzare l'indole sportiva: applica forza frenante sulle ruote esterne quando proprio deve.

Un appunto sull'impianto di navigazione, evoluto nel software ma forse un po' semplificato: come avessero dato più importanza all'intuitività. Il software telecamera posteriore per le manovre cerca di aiutare con le linee grafiche, ma secondo noi non è proprio il top.

La polivalenza si interpreta anche perché a ogni cambio tra le cinque selezioni del Terrain response, si avverte la modifica della mappatura del pedale dell'acceleratore.

**L'EQUILIBRISTA** - L'armamentario della nuova generazione Land Rover ha messo in conto alcuni affinamenti. Lo si nota per esempio con l'integrazione del "Controllo della Partenza su Sabbia": pur fermi nel test in un fondo molto cedevole, abbiamo visto facilitata la ripartenza. Il neo può insidiarsi in due elementi: le gomme in configurazione ribassata (noi preferiamo la standard, cambia poco su strada e offre più grip ovunque) e il fatto che proprio questo tipo di gommatura incide ancor più sull'abbassamento del retrotreno in fase di partenza, anche perché la potenza scaricata e tanta e scaricata bene. A parte que-

sto, si effettuato passaggi anche acrobatici con potenzialità notevoli. Affinato nei fatti anche il controllo della trazione, che addomestica lo slittamento delle ruote in funzione della velocità. Da fermi non emerge tutta la sua efficacia, ma con un po' di inerzia nel movimento lo slittamento limitato sfrutta la motricità.

Le regolazioni al Programma Roccia mantengono il veicolo abbastanza composto sui terreni rocciosi; non si avrà la rigidità del Discovery, ma anche il Range Sport si scompone relativamente.

Già conosciamo i plus del controllo automatico velocità in discesa (HDC) che con l'aggiunta del Gradient Release Control rende il sistema meno ruvido e dà maggiore impressione di gradualità nelle partenze, in discesa ma pure in salita. Un buon punto a favore della sicurezza. In tali parametri il sistema cinematico fa dialogare l'assetto. pronto a regolarsi in base alle strade e alla velocità, ma su cui i può intervenire anche manualmente. Cosa utile in fuoristrada.

Telaistica e autocontrollo della trasmissione confermano quanto il dinamismo ottenuto dagli ingegneri di Solihull sia uno dei punti forti della polivalenza del progetto, riuscendo ad abbinare agilità, dinamismo sportivo e autorevolezza in quanto a doti 4x4.

**motore euro 5**

tipo diesel, 6 cilindri a V, bialbero, 24v, due turbo e intercooler  
alimentazione iniezione diretta common-rail  
cilindrata (cc) 2.993  
potenza (CV/kW) 245/180 a 4.000 giri/min.  
coppia max (Nm) 600 a 2.000 giri/min.

**TRASMISSIONE**

trazione integrale permanente Terrain Response a 5 modalità; differenziale centr. e post. bloccante a contr. elettronico; controllo dinamico stabilità e trazione, HDC con Gradient Control, antirollio attivo  
cambio autom./sequenziale ZF a 6 rapporti riduttore 1:2,93

**CHASSIS E CONTATTO AL SUOLO**

struttura scocca+telaio  
carrozzeria 5 porte - 5 posti  
sospensioni anteriori indipendenti, a quadrilateri, molle pneumatiche, controllo attivo delle barre stabilizzatrici  
freni ant./post: dischi ventilati  
sterzo cremagliera, servo variabile  
cerchi/pneumatici 9,0Jx19"/ 255/50 R19

**MISURE**

lunghezza (cm) 479,8 -larghezza (cm) 192,8 -  
altezza (cm) 181,2 - passo (cm) 274,5  
altezza da terra (cm) assetto standard 17,2 -  
assetto off-road 22,7  
angolo d'attacco (gradi) (assetto std/fuoristrada) 30,2/34  
angolo uscita (gradi) (assetto std/fuoristrada) 26/29  
pendenza superabile (gradi) 45°

**ABITACOLO**

larghezza ant./post. (cm) 149,8/147,8  
sedile-tetto ant./post (cm) 100/97,5  
spazio gambe post. (cm) 95,5

**PESO (kg)**

in ordine di marcia 2.425  
rimorchio max 3500

**Vano bagagli**

altezza (cm) 100,8 - largh. min/max (cm)  
112/122  
profondità con 5 posti (cm) 91,2 - con 2 posti  
(cm) 175,4  
capacità (litri) 958 con 2 posti 2013

**PRESTAZIONI**

velocità max km/h 205  
0 - 100 km/h 9"3/10  
0 - 400 metri 16,5  
diametro sterzata (m) 11,5

**CONSUMI (litri/100 km)**

urbano 11,2  
extra-urbano 8,1  
a 130 km/h 8,5  
misto 9,3  
serbatoio (litri) 84,1  
emissioni CO2 (dato costruttore) 243g/km