

Land Rover Defender 2007

L'ultimo imperatore

Impressioni di guida

Il vero fuoristrada, il 4x4 per eccellenza. Ecco il nuovo Defender, l'ultimo dei "duri e puri". Il rinnovamento che lo ha interessato non ne ha affatto danneggiato l'immagine e le potenzialità, anzi, con indovinati miglioramenti meccanici, strutturali ed abitativi è riuscito a mettersi maggiormente al passo con i tempi senza intaccare lo spirito che lo anima da sempre.

Il suo palcoscenico è ancora il fuoristrada ed è sui terreni più impervi che riesce a dimostrare la parte migliore di sé; l'asfalto è ancora una superficie che non gli si addice nonostante il nuovo motore e ed il nuovo cambio: le sospensioni appaiono troppo rigide per una guida confortevole e l'elevato baricentro mette in evidenza il fenomeno del rollio con buona frequenza. Il comfort di marcia è certamente migliorato rispetto al passato: la rumorosità meccanica ed aerodinamica è nettamente diminuita, i sedili offrono una seduta più comoda ed adeguata, l'impianto di climatizzazione ora funziona a dovere, la plancia offre maggiore praticità. Rimangono però quelle "pecche" che fanno parte del DNA del Defender quali la vicinanza del volante



e della seduta di guida al finestrino laterale che rendono quasi innaturale la posizione delle braccia sullo sterzo, il calore che emana il tunnel centrale che ospita cambio e riduttore.

Forse Land Rover avrebbe potuto osare un pochino di più, lasciando che anche il Defender godesse di qualche plus già presente nella "famiglia" inglese... lasciamo

stare elementi quali il sofisticato Terrain Response, ma non avrebbero certo stonato o intaccato l'immagine del Defender una struttura più moderna degli specchietti retrovisori esterni o dei più attuali comandi in plancia, tanto per portare un paio di esempi.

Tornando alla prova del Defender MY 2007 è da sottolineare la validità del nuovo propulsore apprezzabile per coppia e potenza soprattutto nelle condizioni di fuoristrada più impegnativo. La velocità massima, leggermente inferiore ai 140 chilometri orari è tagliata elettronicamente dalla centralina per non mettere in difficoltà telaio e sospensioni; una saggia decisione dei tecnici inglesi per la salvaguardia della sicurezza.

Nel corso del nostro test, dopo diversi chilometri di asfalto e sterrati, raggiungiamo l'area off-road della pista di Vallerunga nella quale finalmente il Defender può liberare la sua anima e mostrare le sue potenzialità. Innestiamo marce ridotte e blocchiamo il differenziale per affrontare sconnessi ed ostacoli anche di elevata difficoltà. Il Defender procede senza nessun tentennamento, potente e sicuro come sempre, divertente da guidare.





Il design

I cambiamenti esterni sono stati volutamente ridotti al minimo, ed il solo segno delle nuove capacità del Defender è la linea del cofano. Secondo Gerry McGovern, responsabile del Design: "Il Defender è un'icona del design funzionale. Ogni linea, ogni superficie sembra in qualche modo connessa alle sue capacità; così abbiamo scelto di cambiare il design esterno il meno possibile." Pertanto il lavoro del team dei disegnatori si è concentrato sugli interni.

Gli interni

La nuova plancia riprende il linguaggio degli altri modelli Land Rover, che si basa su una struttura formata da elementi orizzontali e verticali, per combinare praticità e funzione; questa soluzione sintetizza così sia l'appartenenza del Defender alla gamma, sia il suo carattere unico.

La nuova plancia del Defender è costituita da un'unica robusta stampata sostenuta da una traversa d'acciaio fissata direttamente alla paratia del veicolo, per eliminare cigolii e scricchiolii. Una nuova maniglia di appiglio aiuta il passeggero a salire e scendere dal veicolo e la sua generosa dimensione gli offre anche un supporto a due mani durante il fuoristrada estremo. La maniglia è fissata direttamente alla traversa in acciaio della plancia, per la massima robustezza e durata.

Incorpora le bocchette di ventilazione per i passeggeri dei posti anteriori ed una più grande per l'aerazione della parte posteriore dell'abitacolo. Apprezzabili gli sbrinatori per i finestrini, come anche gli spazi

portaoggetti integrati nella plancia.

I comandi secondari e gli interruttori sono stati riuniti in un unico blocco centrale e la loro disposizione è stata stabilita in base ad una classifica determinata dalla loro frequenza di impiego e dalla complessità dell'operazione. Il risultato è una sistemazione più intuitiva ed ergonomica.

Sono disponibili due opzioni di consolle: una aperta, che consente di avere il suo contenuto sempre a portata di mano, ed un'altra, più grande, con coperchio, della capacità di 14 litri.

La nuova strumentazione, composta da quattro indicatori, deriva da quella della Discovery 3 e comprende un contagiri ed un contachilometri digitale su tutte le versioni. La strumentazione è chiara e sintetica, e la sua illuminazione a LED è più omogenea ed affidabile di quella conven-

zionale. Anche la precisione degli indicatori di livello carburante e della temperatura è migliorata. Sulla plancia è montato anche un orologio analogico, situato convenientemente fra le bocchette di ventilazione per poter essere visibile a tutti i passeggeri.

Nuovo sistema di condizionamento

La plancia alloggia un nuovo sistema di riscaldamento e aerazione. Il flusso d'aria in cabina è accresciuto quasi del 50%, con i nuovi scambiatori termici a piastre in alluminio che contribuiscono alle notevoli prestazioni del sistema in termini di temperatura e comfort. Con il freddo la cabina viene riscaldata più velocemente (del 40%!) rispetto alla precedente versione, e può raggiungere temperature superiori di ben 12° rispetto al precedente sistema.





Il climatizzatore, notevolmente più potente, rinfresca la cabina in metà tempo, portandola ad una temperatura di 7° più bassa rispetto al climatizzatore precedente. A differenza del modello precedente il nuovo sistema di climatizzazione può operare anche con le bocchette dell'aria fresca aperte.

Nuovi sedili

Più forti e robusti dei precedenti, i nuovi sedili del Defender MY2007 offrono anche maggiore qualità, comfort e sicurezza. I nuovi sedili anteriori, più alti, garantiscono supporto e comfort ottimali. L'eccellente posizione di guida dominante, presente già sulla precedente versione, è stata conservata, per assicurare al guidatore un'ottima visione dell'ingombro del veicolo in ogni direzione, e la massima precisione possibile nella guida su asfalto ed in fuoristrada.

Sui modelli 110 e 130 è stata montata una seconda fila di sedili che offre un maggiore sostegno e comfort. Posizionata un po' più in basso nel veicolo per facilitare la salita e la discesa dei passeggeri, la seconda fila di sedili sulla 110 Station Wagon è suddivisa asimmetricamente. Tre passeggeri vi trovano posto in tutto comfort e la cintura di sicurezza del sedile centrale offre un attacco a tre punti. Un meccanismo assistito da molle aiuta a ripiegare i sedili per caricare oggetti grandi o ingombranti.

I passeggeri della seconda fila del Defender 90 Station Wagon hanno a disposizione due spaziosi sedili fronte marcia. Garantendo maggiore spazio e comfort, questi sedili sono anche disponibili come terza fila opzionale sulla versione 110 Station



Wagon. Questa terza fila, accessibile attraverso il portellone o inclinando i sedili della seconda fila, può essere facilmente ripiegata e sistemata lateralmente nel vano di carico. Un robusto dispositivo di blocco meccanico impedisce che i sedili della seconda o terza fila possano essere utilizzati se non sono stati correttamente fissati in posizione, in modo da assicurare sempre la massima sicurezza agli occupanti anche quando l'interno del veicolo viene riconfigurato frequentemente.

Il motore

Il nuovo motore Diesel a 4 cilindri, allo stato dell'arte, sviluppa una potenza massima di 122 CV (90 kW) a 3.500 giri al minuto. Rispetto al Td5 uscente, la potenza rimane la stessa, mentre la curva di coppia, notevolmente piatta, fa sì che il 90% della coppia stessa sia disponibile fin dai 2.200 giri al minuto e per tutta la gamma dei regimi utili. Il risultato è un Defender dalla disponibilità di coppia più grande che mai.

Il valore massimo della coppia è del 20% maggiore di quello del Td5 ed è di 360 Nm a 2.000 giri al minuto. Inoltre, con più di 315 Nm di coppia disponibili dai 1500 ai 2700 giri il nuovo motore può affrontare con facilità i compiti più impegnativi.

Le emissioni allo scarico sono drasticamente ridotte. Quelle effettive variano a seconda delle versioni e dei carburanti esistenti nei vari mercati (particolarmente in quelli che impiegano carburanti ad alto contenuto di zolfo). In ogni caso le emissioni del Defender rientrano abbondantemente nelle norme Euro 4. Le emissioni di CO2 diminuiscono del 6% sul Defender 90, con 262 g/km (e del 3% sui Defender

110, con 291 g/km). Oltre a questo il nuovo motore è più performante ed efficiente anche in termini di consumi.

La robustezza e la longevità sono qualità cruciali per il motore di un Defender, e il nuovo 2,4 litri non fa eccezione a questa regola. Il basamento, dalle robuste nervature, è in ghisa, per offrire rigidità e bassi livelli di rumorosità. La struttura del motore è poi completata da un telaio ad H in alluminio pressofuso che incorpora un deflettore, per impedire che l'albero a gomiti emulsioni l'olio motore in condizioni operative gravose, o su pendenze impegnative. Il robustissimo albero motore in acciaio forgiato è supportato da cinque cuscinetti di banco ed i perni di banco sono temprati a induzione per assicurarne un'eccezionale durata. Le bielle sono in acciaio sinterizzato forgiato, in lega al 3% di rame per una maggiore robustezza. Ogni componente del motore è stato progettato per la massima durata e longevità.



La trazione

Come il modello precedente, il Defender MY2007 è dotato della trazione integrale permanente. La coppia è inviata ai due assali tramite un differenziale centrale, posizionato all'interno della scatola centrale di riduzione/rinvio a due gamme di velocità. La scatola di riduzione/rinvio presenta un sistema di bloccaggio del differenziale, azionabile dal guidatore, che contribuisce ad assicurare la trazione nelle condizioni più difficili.

La nuova scatola di riduzione del Defender è stata oggetto di importanti miglioramenti. Gli ingranaggi della nuova unità LT230QRS sono rettificati per una maggiore precisione e per ridurre la rumorosità, mentre i denti degli ingranaggi sono sottoposti a pallinatura, per confermare la fama di robustezza che gode la trasmissione del Defender. Tutti i miglioramenti apportati hanno permesso anche di ridurre le esigenze di manutenzione della trasmissione.

I meccanismi di selezione delle marce sono ora più robusti, e progettati per la migliore precisione ed il minimo sforzo. Il Nuovo Defender MY2007 conserva il selettore ad H che permette di controllare con una sola leva sia le gamme di velocità sia il bloccaggio del differenziale.

Il cambio

La nuova MT82 è una trasmissione in linea a sei velocità. Prodotta nel premiato stabilimento Getrag-Ford di Halewood (UK), questa unità, progettata esclusivamente per impieghi commerciali, si è rivelata robusta, resistente e durevole in una vasta gamma di applicazioni. Diversamente dal

solito, il suo design a due alberi presenta una piastra centrale in alluminio forgiato che supporta un terzo supporto intermedio per l'albero secondario ed i contralberi. Questo sistema previene il danno dovuto alla flessione rotazionale che altrimenti potrebbe verificarsi a causa della coppia motrice molto elevata.

I robusti sincronizzatori sono muniti di tripli coni di sincronizzazione sulla prima e seconda marcia, doppi coni sulla terza e la quarta e coni singoli sulla quinta, la sesta e sulla retromarcia. Un sistema interno di sfriato protegge il cambio dall'ingresso d'acqua durante i guadi; una diversa sezione posteriore della scatola della trasmissione, in pressofusione, ha permesso di riposizionare la leva del cambio all'interno della nuova cabina del Defender.

I rapporti della gamma bassa di velocità alla scatola di riduzione restano volutamente invariati. Questo permette alla più ampia gamma di rapporti della trasmissione MT82 di tradursi direttamente in un miglioramento dei rapporti totali; ad esempio, il rapporto totale in prima marcia ed in gamma bassa è 64:1 (del 32% più basso del precedente), il che comporta un miglioramento sostanziale delle prestazioni nella marcia lentissima in fuoristrada e nelle condizioni più difficili.

Sterzo e sospensioni

La gamma di miglioramenti apportati allo sterzo ed alle sospensioni rende la guida del Defender MY2007 più piacevole e facile che mai. Nuove molle ed ammortizzatori, geometria dell'avancorsa rivista, nuo-

ve specifiche delle barre antirollio e diversa taratura del servosterzo hanno letteralmente trasformato il comportamento dinamico del veicolo. Come risultato il Defender è più agile con qualsiasi carico e su qualsiasi terreno. I nuovi ammortizzatori hanno valvole migliorate e pattini di guida del pistone in PTFE caricato bronzo, per una migliore risposta e costanza di funzionamento.

Il tutto contribuisce ad un maggiore controllo della scocca ed al comfort di marcia su asfalto ed in fuoristrada.

Disponibile con diversi tipi di molle a seconda delle specifiche del telaio e del carico, il nuovo Defender conserva la reputazione da leader della categoria, che apparteneva già al modello precedente, per l'articolazione degli assali e per l'escursione delle sospensioni, caratteristiche essenziali per affrontare i terreni più impegnativi del fuoristrada. Le sospensioni sono simili a quelle del modello uscente; quella anteriore con puntone longitudinale e barra Panhard, quella posteriore con puntone longitudinale e supporto ad A montato centralmente.

Lo sterzo, servoassistito a rapporto variabile, risponde a fondo corsa del volante più velocemente del 34% rispetto a quanto faccia in rettilineo; questo garantisce una guida rilassata su strada ed una risposta più veloce ad elevati angoli di sterzo, per un migliore controllo su terreni difficili. Un ammortizzatore di sterzo di generose dimensioni aiuta a controllare le riperussioni sul volante dei movimenti delle ruote durante la guida sui terreni più impegnativi.