



KISTEHERTESZT INDIA KÜLDÖTTE

Mahindra GOA 2.5 CRDe 4x4

VÁRAKOZÁSON FELÜLI BENYOMÁSOK

Egy teljesen új márkával gazdagodott idén nyáron az összerék-meghajtású kistehergépkocsik és ezen belül a pick-upok hazai kínálata is, a teljes egészében indiai tervezésű és gyártású Mahindrával. Ez a jelenség mindentől jobban mutatja a milliárdos lakosú hatalmas és sokszínű ország fejlődését a motorizáció, a közúti szállítás terén, az óriási útépitési projektek mellett a modern fuvarszközök sem hiányozhatnak. És ha már gyártanak jót és eleget, miért ne exportálhatnák, ezzel is előmozdítva a gazdaságot.

Az ismeretlenségből a világ piacaira

A Mahindrák története egészen 1945-ig nyúlik vissza, amikor családi vállalkozás keretében megalapították a céget, és elsőként a legendás Willy's Jeep összeszerelésével kezdték meg pályafutásukat. 1956-tól jegyzik a vállalatot a tőzsdén, és 1963-tól mezőgazdasági traktorokat is gyártanak az amerikai Harvesterrel közösen. Első kistehergépkocsijuk 1965-ben jelent meg, 1969 óta exportálják gépkocsijaikat a világ távoli piacaira is. 1975-ben kezdték meg a dízelmotorok fejlesztését, majd 1979-ben Peugeot licenct vásároltak. 1984-ben nyitották meg görögországi összeszerelő üzemüket,

ahol szabadidős gépkocsikat készítettek az európai piacra. 1991-ben jelent meg a Commander-séria, 1994-ben megkezdtek traktorjaik értékesítését az USA-ban. 1995-ben műszaki együttműködést kötöttek a Mitsubishi-val az L300-as kisteherautók gyártásával kapcsolatban, ami Indiában Sancor néven került piacra. 1996-ban megalakult a Mahindra Ford India LTD személygépkocsik gyártására. 1999-ben elkészült az első elektromos üzemű háromkerékű, a Bijlee, amely jármű-kategória képviselőit többnyire csak „Tuk-tuk”-nak hívnak. 2000-ben megszületik az első dízelváltozata is, és a Mahindra Bolero GLX szabadidős gépkoc-

csi. 2001-ben bemutatják a dízel háromkerékűt, különváltak a katonai jármű-gyártás és megállapodás születik Renault benzínmotorok gyártásáról. 2002-ben mutatták be a Mahindra Scorpio SUV-ot, 2003-ban megnyitották második traktor-összeszerelő üzemüket az USA-ban és bemutatták a Mahindra MaXX pick-upot. Ekkor jelent meg először a Mahindra sajátos és ma is használatos Pik Up jelölése. 2005-ben készült el az első önálló fejlesztésű közös nyomocsvöves dízelmotorjuk, és alapították meg a Mahindra Renault LTD-t a Loganok helyi gyártására és forgalmazására. A 2006-os Delhi Auto Expón összesen 10 hibrid üzemű gépkocsival jelentek meg, ami figyelemre méltó környezetvédelmi törekvést tükröz. Ugyanakkor a Madrid Motor Show-n láthatták az érdeklődők először a már nálunk is kapható Bolero Pik Up és Goa Pik Up modelleket. Szintén ebben az évben kezdte meg a Mahindra a SUV és pick-up modelljeinek értékesítését az USA-ban. 2007-ben Dél-Amerikában elsőként a chilei piacon jelentek meg a két fenti pick-uppal, és 2008 nyaratól immár a magyar piacot is elérték.

Tipuskinálat és főbb jellemzők

A Mahindra Goa pick-up mind a hajtáslánc, mind a belső tér kialakítását illetően a Scorpio SUV alapjaira épül. A Goa pick-up nálunk egyaránt kapható kétajtós, 2

személyes, hosszúplatós kivitelben, 4x2-es és 4x4-es meghajtással, vagy négyajtós, 5 személyes, rövidplatós kivitelben, 4x2-es és 4x4-es meghajtással. A gépkocsi állandó hátsókerék-meghajtású, az első kerekek meghajtása elektronikusan kapcsolható, akárcsak a kétfokozatú osztómű.

A Goában erőforrásként egy 2498 köbciméteres, soros, négyhengeres, közös nyomócsöves turbódízel kerül beépítésre, amely 108 lóerős teljesítményét 3800-as fordulaton, míg 250 newtonméteres forgatónyomatékát 1800–2200 közötti fordulaton adja le. Feltétlenül meg kell említeni, hogy ez év októberétől már lesz egy 2,2 literes, 140 lóerős változata is, ráadásul Euro 5-ös motorral (!), és már a légszák sem fog hiányozni belőle, ami a teszt időpontjában még extra-ként sem állt rendelkezésre.

Továbbá lesz a Goának hibrid üzemű változata is, Ázsiában már 2009-től, míg Európában 2010-től tervezik forgalmazását. Természetesen ettől lehetnek eltérések piacoktól függően.

A fejlesztésekkel kapcsolatban olyan neveket kell megemlíteni, mint az AVL és a Bosch a motort illetően, míg az erőátvitelt a Borg-Warner neve fémjelzi. Az alvázkeretet és a felfüggesztést a Lotus Engineering tervezte, és ma már nem csak a sportkocsik és a Formula-1 világa kapcsolható hozzájuk.

A Mahindra Goa hajtásláncja korlátozott csúszású központi differenciálművel rendelkezik. A fékezett vontatmány maximális össztömege 2500 kilogramm lehet. A fékrendszer elöl tárcsa-, hátul dobfékes, az ABS azonban feláras.

A Goa kétségtelenül egyik nagy esélyese azon piaci kínálati hiány pótlására, amelyet a régi orosz terepjárók hazai piacról való eltűnése – GAZ, UAZ, Lada Niva – okozott.

Küllem

Kétségtelenül egyedi megjelenésű jármű, formailag nem hasonlít egyetlen vetélytársára sem. Egyértelműen látszik, hogy a Goát egy erős, strapabíró munkatársnak szánták tervezői az indiaiak bölcsességével azoknak, akik valóban rendeltetészerűen kívánnak használni egy ötszemélyes terepjáró kistehergépkocsit, és nem egy bank vagy irodaház parkolójában akarnak „bemutatót” tartani.

A nagyméretű kombinált fényszórók közös műanyag bura alatt vannak, a hátsó lámpa osztott kialakítású, de közös házba rendezve. A gépkocsin színétől, fényezésétől függetlenül egységesen fekete színű a műanyag hűtőrács, a szériának számító csőprofilú védőküszöb, a hátsó lökhárító és fellépő, valamint az ajtók és a platóajtó kilincsei. Az esztétikát tovább fokozzák a szériában színre fújt tükrházak és a fülke mögötti védő-



1
2
3 4
5

1–3. Esztétikus, modern munkaautó a Mahindra Goa
4. Szó szerint szállításhoz tervezve, legalább 10 rögzítési ponttal
5. A csőküszöb széria, akárcsak a védőkeret a fülke mögött



1. Minden kapcsoló kézre eső, bár néhány a jobb oldalon maradt. A hátsó domborulat a légbefúvó a hátsó ülésorhoz 2-3. Elöl-hátul tágas helykínálat 4. Esztétikus belső tér, részleteiben is minőségi kidolgozással és áttekinthető kezelőszervekkel 5. Praktikus műszerfal 6. Példaértékű világítópanel a hátul utazóknak

◆ keret, továbbá a mattezüst, könnyűfém felni benyomását keltő műanyag dísztárcsa. A könnyűfém felni egyébként extraként rendelhető, akár csak a kétszínű fényezés.

A Goán már első ránézésre feltűnik a magasság-szélesség aránya, amelyet a belső tér kényelmén, helykínálatán és szűkebb ösvényeken terepezve kapunk meg előnyként.

A rakfelület kialakítását vizsgálva ismét szembesülhetünk a bölcs tervezéssel, hogy szállításhoz tervezték és nem dizájnelem, ettől függetlenül szépen illeszkedik a fülke mögé.

Belső tér és felszereltség

A belső tér kidolgozása teljesen kifogástal-

an minőségi munkára utal. A műanyag felületek az egyszerűbb, de könnyen tisztítható fajtából valók, de az üléskárpit sem sérülékeny fajtá. A gépkocsiba beszállva az első meglepetést a szokásostól vastagabban párnázott kényelmes ülések és a hátul is szokatlanul tágas lábterek adják, párnázott fejtámlákkal együtt, hátul a középső hely kivételével, ahol sajnos csak két pontos övet találunk. Ellenben ha csak ketten utaznak hátul, akkor egy kihajtható kartámasz fokozza kényelmüket. Az első övek magassága sajnos nem állítható, és a gázpedál is kicsit magasra került, ami hosszú távú vezetésnél kezd kényelmetlenné válni.

A műszerfal és a kezelőszervek egyaránt egyértelműek, könnyen áttekinthetők. A

műszerfal balról a fordulatszámérőből, középen a kilométerórából – aljában digitálisan az összes és napi számláló –, jobbról az üzemanyagszint-jelzőből és hőfokmérőből áll. A kontroll-lámpák a sötét háttérben vannak, erős napsütésben kevésbé jól láthatók. A két bajuszkapcsoló a világítás, ködlámpák és index, valamint az ablaktörlő-mosó funkciókat látják el, a japán márkákon megszokott formációban. A terepváltómű elektronikus kapcsolását egy nagyméretű, a középkonzolon lévő forgókapcsoló látja el, ami az elektromos ablakemelőkkel együtt a kézifékkar „túldalán” maradt, valószínűleg a jobb kormányos rendhez szokott szerelők miatt. (Egyébként mindennek meg van a „balkormányos” helye is.)

Tárolóhelyek kínálatában inkább csak a tágas kesztyűtartóra és a felső nyitott tálcára hagyatkozhatunk, az első ajtózsebek elég keskenyek és alacsonyak, a hátul ülők holmijainak pedig nem jutott hely. Ellenben van egy példás, kétfázisúhoz hasonló légbefúvó a középkonzol hátulján a kellemes hőmérséklethez télen-nyáron, ami valóban hatékonyan működik. A mennyezeten olyan olvasólámpa és belsőtér-világítás található, ami már-már egy minibuszban is megállná helyét. Úgyes megoldás az ajtózáras után azonnal vagy 20 másodperces késleltetéssel kihunó belsőtér-világítás.

A hátsóablak-fűtés természetesen széria, a visszapillantó tükrök belső kis karok segítségével kézzel állíthatók, optikájuk kifogástalan.

Plató

A rakfelület geometriai kialakítása kiváló, a platóajtó könnyebb, de terjedelmebb rakományok megtámasztását is szolgálhatja lenyitva. Hosszirányban egy euroraklapnyi áru gond nélkül felrakodhat. A rakomány rögzítése sem okoz gondot, hiszen oldalanként 4-4 darab külső rögzítőfület találunk a platószegély oldalán, és még további kettőt a platóajtó külsején. Ezenkívül még akár a plató fenéklemezét rögzítő négy nagy gyári csavar alá is lehetne további rögzítőfületet felfogatni. Akinek platóburkolatra vagy zárt rakfelületre van szüksége, extraként megrendelheti. A platóajtó könnyedén nyitható-zárható, és érződik, hogy van benne anyag.

A plató belső méretei 1522 x 1489 milliméter, a rövidfűlkésnél 2294 x 1520 milliméter, a hasznos teherbírási kerekén 1000, illetve 1160 kilogramm.

Közúton és terepen

A gépkocsiba beszállva a már említett helykínálat pozitív benyomást tesz az emberre. Az ideális üléspozíció megtalálása sem okozott gondot, bár a kényelmes vezetés-

hez és a jó kilátáshoz nélkülözhetetlen, viszonylag magasan lévő ülőlapp és a kissé korlátozott magasságban állítható kormányoszlop együtt már eléggé behatárolja a kormánykerék és a térdünk közti teret, főleg a nagy növések esetében. Az ülések egyébként kényelmesek, jó megtámasztást adnak, és a belső, feloldalas lehajtható kartámaszok is a szériafelszereltséghez tartoznak. A kezelőszervek egytől egyig gond nélkül elérhetők, egyik sincs takarásban, használatuk egyértelmű. Minden irányba jó a kilátás, szűk fordulóban is jól érzékelhetők, sőt láthatók a gépkocsi méretei, hála a dizájnmaníria hiányának!

A motor nagy meglepetésünkre sima, egyenletes és csendes járással kelt életre. A hangja inkább csak erőteljes gyorsítás-kor hallatott klasszikus dízelhangot, a gázadásra azonnal reagált, bár a jelenlegi teljesítmény miatt ne számítsunk kiugró dinamikára, igaz, a Mahindra Goát nem is fürge városi járgánynak szánták. Egyedül némi nyersesség érződött a motoron, ami az induláskori mindössze 105 kilométernek tudható be. A motor már 1700-1800-as fordulattól használható, de valójában 2300-2500 közötti fordulaton kezdett feléledni. Az áttételek jól igazodtak a motor karakteréhez, ellenben hosszúra sikerültek, mert 4. fokozatban már 1500-as fordulaton elértük az 50 km/órát, ami takarékos haladást tesz lehetővé, ha városba visz az utunk, ugyanakkor terepen már nem annyira előnyös. Sőt, a 3. fokozatot is ki tudtuk használni előzéshez, úgy 2200-nál már közel 60 km/órával robogtunk. 1500 alá azonban még közúton sem célszerű engedni a fordulatot. Ekkor 4. fokozatba kapcsolva már 70 km/óránál járunk. Az 5. fokozat azonban kimondottan országúton és autópályán való haladáshoz való, mert 70 km/óránál 5. fokozatban csak 1750-es fordulaton járt a motor. A 90 km/órás tempóhoz körülbelül 2250-ig kellett felpörgetni a motort.

A Goa úttartása mindvégig jól érzékelhető volt, futási tulajdonságai kedvezőek minden körülmények között. Természetesen a rugózás rosszabb minőségű aszfalton inkább ütősszerű, de terepen érve rázkó-

dás helyett simán és magabiztosan követi a terepegyenetlenségeket, kemény felütközések nélkül. Aszfalton ívmenetben szintén jól érzékelhető a viselkedése, de a viszonylag magas súlypontot és kemény rugózást is kezdi érezni az ember.

A terepváltó 2H/4H állásait menet közben is be- és kikapcsolhatjuk, a 4L állást szokás szerint csak álló helyzetben, és kikapcsolás után célszerű 2-3 métert hátrahátrálni a biztos oldás érdekében.

Az aszfaltot elhagyva terepen volt igazán elemében a Goa. Dombra fel, dombrol le nem volt akadály, csak szükség esetén kellett bekapcsolni a 4L-t, ahová már más normál (4x2) gépkocsi nemigen jut el, még kemény talajon sem. A motor egyetlen negatívuma, a gyorsan csökkenő nyomtaték-tartalék – ilyenkor egy nagyobb lökettérfogatú benzinesre emlékeztetett – laza, süppedős talajon mutatkozott meg, a kerekek kipörgésének határán. Meredek lejtmenetben 4H-ban és 1. sebességi fokozatban, alpjáraton bátran ereszkedhetünk, a gépkocsi egyenletesen gördült le, minden meg-lódulás vagy motorfelpörgés nélkül.

A fékrendszer mind közúton, mind terepen hibátlanul látta el feladatát, erőteljesebb lassuláshoz sem kellett erőből taposni a pedált.

Teszt közben a kétféle teljesítményfokozatban működtethető – valószínűleg az indiai 40-45 fokos, számukra megszokott nyárhoz kalibrált – klímaberendezést elegendő volt „alpjáraton” működtetni a hazai 30-35 fokos nyárban.

Összességében várakozáson felüli benyomásokat tett ránk ez a remekbe szabott terepes kistehergépkocsi, a Mahindra Goa, továbbá ékes bizonyítéka annak, hová fejlődött az indiai gépkocsigyártás, és kíváncsian várjuk a már említett 2,2 literes, 140 lovas megjelenését.

Tesztkörülmények

A tesztút során mindvégig kedvező út- és forgalmi viszonyok mellett közlekedtünk, száraz, napos nyári időben. Összesen 119 kilométer tettünk meg, ebből 57 kilométer volt országút és 44 kilométer a városi szi-kasz. Terepezés 18 kilométert tett ki, helyen-

ként süppedős, homokos talajon, dombvidéken, erdészeti utakon. Az átlagfogyasztás a fenti körülményekkel és a tesztben leírt terepezéssel együtt 13 liter/100 km értékre adódott a 2,1 tonna önsúlyú gépkocsival. A gyári értékek 8,9-11,6 liter/100 km, de ezeket nem klímával és helyenként 4L üzemmódban szokták mérni.

A rendelkezésünkre bocsátott gépkocsi nettó alapára 3 990 000 Ft, amely magába foglalja a következő extrákat is: • fűthető hátsó ablak • kétzónás klímaberendezés • ködfényszóró elől • központi zár távirányítóval • oldalfellépő • rádió-előkészítés 4 hangszóróval • szivargyújtós elektromos csatlakozók elől-hátul.

További extrák: ABS, metálfényezés fel-árért.

Kiss

HBK Pannonbusz Kft.

2100 Gödöllő, Ipari park, Pattantyús krt. 3.

Tel.: 28/545-270, fax: 28/545-271

www.mahindra.hu



Az első és hátsó felfüggesztés a terepes kalibrálás ellenére is kedvező futást biztosított



A motor rendben van, de elkelne a jobb nyomtatékkarakter és még „néhány ló”

MAHINDRA GOA 2.5 CRDe 4x4 MŰSZAKI, MÉRET- ÉS TÖMEGADATOK

Motor: soros, négyhengeres, közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezésű, fix geometriájú turbófeltöltővel, EGR-rel Euro 4 • lökettérfogat: 2498 cm³ • kompresszióviszony: 17,8:1

Tengelykapcsoló: Egytárcsás száraz

Sebességváltó: 5 fokozatú, kézi kapcsolású

Terepváltó: Kétfokozatú, elektronikus kapcsolású, bekapcsolható elsőkerék-meghajtással

Felfüggesztés: Elöl független, kettős keresztlengőkaros, torziós rúddal, teleszkópos lengéscsillapítóval és keresztstabilizátorral • hátul merev csőtengely, laprugókötveg és teleszkópos lengéscsillapító

Fékek: Hidraulikus vákuumos rásegítéssel, elől tárcsa, hátul dob, ABS-szel

Gumiabroncs: 245/75 R 16

Üzemanyagtartály: 80 l

Méret- és tömegadatok:

Hossz x szélesség x magasság: 5098 x 1770 x 1942 mm • tengelytáv: 3040 mm • nyomtáv elől/hátul: 1450/1450 mm • szabadmagasság: 210 mm • terepszög elől/hátul: 39/21°

Önsúly: 2150 kg • teherbírás: 1000 kg • össztömeg: 3150 kg • vontatható össztömeg fékkel: 2500 kg