



Megtalálja a helyét

Mahindra Goa Pick-Up 2.5 CRDe DC 4x4

Senkit ne tévesszen meg, hogy az indiai Goa-partvidék leginkább az édes semmittevés és a révült bulik paradicsomaként ismert, ugyanis a Mahindra Goa Pick-Up kitartó, szorgos, kemény munkára termett kishaszonjármű. Otthon érzi magát mindenféle terepen és jól viseli a nehéz terheket - tapasztaltuk az egyhetes teszt alkalmával.

Sokaknak, főként a fiataloknak, a különleges helyszíneken, pszichedelikus hangzású, elektronikus zenével kísért, tudatmódosító szereket sem nélkülöző táncos partik juthatnak eszükbe elsőként a Goa név kapcsán. A goa kultúra gyökerei az 1960-as évekig nyúlnak vissza az India dél-keleti partján fekvő Goa államba. A lecsengő hippy mozgalom világotutazói ugyanis ezen a páratlan szépségű, érintetlen tengerparton letelepedve, sajátos természetközeli életmódot folytatva próbálták újra megtalálni az elveszett szabadságot. Azóta a világ minden részéről érkeznek ide turisták, hogy néhány hétig vagy hónapig élvezzék a gondtalan semmittevést és az önfeledt, reggelig tartó partikat. Kissé furcsa tehát, hogy éppen a Goa nevet kapta az

ízig-vérig munkaautónak szánt indiai pick-up. Minden bizonnyal így próbál arra utalni a gyártó, hogy a keményvonalas Bolero típushoz képest a Goa a divatosabb, igényesebb külső-belső megjelenésével és a gazdagabb felszereltségével már a szabadidő-autót keresők igényeinek is próbál megfelelni. Mi azonban a Goa elsődleges rendeltetése, magyarországi piaci pozícionálása és magazinunk szellemisége szerint munkaautóként vizsgáltuk.

Divatos munkaruha

Első pillantásra látszik a Mahindra Goán, hogy a formatervezői igyekeztek lágyítani az alapvetően szögletes formán. A kocsiorra kifejezetten gömbölyűre sikerült, és az egy testbe foglalt, teljesen átlátszó bu-

rájú lámpaegységek, illetve a formás műanyag lökhárítóban ülő kerek fényszórók is a mai divatot hajszolják. Ugyanakkor a hét függőleges nyílással díszített hűtőrács inkább a klasszikus terepjárós stílust idézi. A hátsó ajtónál enyhén megemelkedő övonal, a kétoldalt végigfutó, a kerékjáratíveket jól kihangsúlyozó bemetszés, valamint a három ovális elemből álló hátsó lámpák szintén azt mutatják, hogy a tervezők törekedtek a „privát” vásárlóknak is a kedvükben járni. A hátsó ajtók alsó részének íves kivágása pedig arról tanúskodik, hogy a Goa típuscsaládban egy SUV, azaz szabadidő-autó is szerepel, ám ennek magyarországi forgalmazása a pickupokra vonatkozóknál kedvezőtlenebb adószabályok miatt még kérdéses.



A beltér alapvetően munkautós hangulatát ovális formák, világos színek és kevlár-mintás betét oldja. Megjelenésével, kialakításával és szolgáltatásaival a '90-es évek japán pickupjait idézi. A két ülés közötti konzol a hátsó tér szellőzőnyílásaival végződik

Az oldalsó fellépők acélcsőből készülnek, így nemcsak dísznek jók. Sajnos a középső terepszöget ezek is csökkentik. Az első túlnyúlás viszont minimális, ami kiváló terepszöveget eredményez, ráadásul az első tengely előtti alkatrészeket, köztük a hűtőt, acél védőlemez óvja a sérülésektől. A hátsó terepszög és a tengelyek alatti szabadmagasság megfelel a pickupoktól megszokottnak. Ugyanígy a Goa külső méretei, például a 3,04 méter tengelytávolsága, az 1,45 méter nyomtávja és az 5,1 méter hosszúsága is nagyon jól egyezik a kategóriatársakéval. Ám az 1,94 méter magasságával már némileg kilóg felfelé a sorból, és ezzel kizárja magát a hazánkban is előforduló 1,9 méteres magasság-

korlátozású garázsokból, parkolóházakból és autómosókból.

Tágas tér, szűk lehetőségek

Az ötszemélyes duplafülkében helyet foglalva azonban nagyon előnyösnek találtuk a szokásosnál magasabb építését. A Goában ugyanis az ülés helyzet is magasabb, mint más pickupban, így hosszú távon is kényelmesebben, hajlított lábbal ülhettünk elől-hátul, a fejünk és a tető között is nagyobb távolság maradt, valamint hosszabb lábtér jutott a hátul ülőknek. Mindez a közel függőleges oldalfalak közötti bőséges belső szélességgel együtt már-már a furgonkéhoz, mintsem a pickupokéhoz hasonló, tágas térérzetet eredményez.

Nemcsak az indiai Goa-partvidék dzsungelében, hanem a hazai erdőségeken is kiválóan helytáll a Goa

Kár, hogy sem az ülések magassága, sem a biztonsági övek magassága nem állítható és a kormánykerék is csupán a tengelyirányra merőlegesen egy szűk tartományban mozgatható, így könnyen előfordulhat, hogy valaki nem találja meg a számára ideális pozíciót. Továbbá az első ülések túl közel kerültek az ajtókhoz, így a

tisztességes belső szélesség ellenére is szűk hely jutott a könyökünknek, a vezetőülés és a pedálok, illetve a kormánykerék tengelyvonala pedig jó néhány centiméterrel eltért egymástól, ezért kicsit „féloldalasan” kellett vezetnünk. A hosszú váltókar azonban kiválóan kézre állt, és igen rövid úton, könnyen, pontosan kapcsolhattuk vele a fokozatokat.

A műszerfal a jármű külsejével mutat analógiát, vagyis az alapvetően egyszerű, funkcionális, munkautós formavilágot játékos részletek, mint például ovális műszerek, szellőzőnyílások és gombok, illetve hatalmas, kevlár-mintázatú központi konzolbetét igyekszik oldani, finomítani. Ergonómiai szempontból átlagos. A kormánykerék kényelmesen meredek szögben áll, a műszeregységet nem takarja, a közép-





A pickupokhoz mérten hátul is minden irányban bőséges tér várja a Goa utasait a széles könyöktámasszal ellátott, megfelelő tartású üléspadon. Ötletes megoldás, hogy a tetőkárpitba építették a hátsó hangszórókat



A kategóriatársakéhoz képest magasabb fülke nagyobb ülés-magasság kialakítását tette lehetővé, ezáltal kényelmesebben, kellően hajlított lábbal ülhetünk a Goában. Ráadásul még így is tágasabb a fejér

felhasznált anyagok és a kivitelezés minősége tekintetében. Az üléseken strapabírónak tűnő, viszonylag durva huzat feszül, a műanyagok itt-ott sorjásak, a kesztyűtartó fedele nyeklik-nyaklik, az A-oszlop borítása jó egy centiméterre eláll a tetőkárpittól, valamint a fűtés-szellőzés forgókapcsolói is meglehetősen nehezen működnek.

A tárolóhelyek a közép-

konzolra és a két ülés közötti széles konzolra koncentrálnak, itt a kártyáktól az italokon át a kivehető hamutartóig számos apróságnak jut megfelelő hely. A hátsó ülés pad támlája viszont nem dönthető előre, pedig mögötte akár kisebb táskák is elférnének. A pickupokban egyébként is örök probléma a holmink védett, rejtett elhelyezése. Így a Goában egyedül a hátsó ülés pad alatti lapos teret használhatjuk ki e célból.

Ne kíméld!

Bezzeg a platóra bőségesen pakolhatunk, és egy munkautónál ez az egyik legényesebb szempont. A duplafülkés modell rakfelületének hossza és szélessége is meghaladja a másfél métert, amivel a kategória élvonalába tartozik, 55 centiméteres oldalfala pedig messze a legmagasabb. A rakodóperem 78 centiméteres magassága szintén jónak számít ebben a járműoszt-



A hátsó ajtókra két tárolóhely is került, az alsóban egy félliteres palack is elfér

A hazai piacon kapható duplafülkés pickupok körében a Goa platója hosszában és széltségében is a legnagyobb, míg oldalfalának magassága is túlszárnyalja a konkurensekét. Kár, hogy a hátfal csak vízszintes...

konzol kevés kapcsolója jól elérhető, minden kapcsoló megvilágított, a visszapillantó tükrök kézi állíthatóságát pedig némileg ellensúlyozza, hogy nagy méretűknél és látószögüknél fogva nem is igen kell állítani ezeket.

A Goa felszereltsége egyértelműen a kényelmi berendezéseket részesíti előnyben a biztonságiakkal szemben. Hiszen amíg a távirányítós központi zár, a négy motoros ablakemelő, a légkondicionáló, sőt, még a hazakísérő fény is szériafelszerelés, addig a blokkolásgátló csak felárért kerül az autóra, légszákok, illetve elektronikus biztonsági rendszerek pedig nem is rendelhetők. Ötletes megoldás egyébként, hogy a takarékoság érdekében a légkondicionáló kompresszora a hűtési igénynek megfelelően két teljesítményszintben használható.

Mindemellett a beltérben alapvetően munkautós milió uralkodik, legalábbis a



...helyzetig hajtható le, ugyanis ezzel megnehezíti a rakodást. A hátsó szélvédőt acélrács védi. A platón, illetve az oldalfalak belső oldalán nem találunk rögzítőfüleket, a rakomány leköttetését az oldalfalak és a hátfal külső peremén elhelyezett kampók segítik





A motorsportok terén szép sikerekkel büszkélkedő AVL mérnökiroda közreműködésével kifejlesztett 2,5 literes, soros, négyhengeres, turbófeltöltős erőforrás olyan korszerű megoldásokat vonultat fel, mint az elektronikus vezérlésű, közös nyomócsöves befecskendezés és az Euro 4 norma teljesítéséhez a kipufogógáz-visszavezetés

tályban. A rakomány lekötözését a peremkülső oldalán található kampók segítik, míg a hátsó szélvédőt masszív rács védi. A rakodást azonban megnehezíti, hogy a lökhárító miatt a hátfal csak vízszintes helyzetig hajtható le. A 2,15 tonna saját tömegű modell hasznos teherbírása a vezetővel együtt egy tonna, vagyis jó 900 kilogramm terhet pakolhatunk a méretes platóra, és akár 2,5 tonna össztömegű fékezett utánfutót is akaszthatunk a Goa után. Ismét megállapíthatjuk, hogy ezek az értékek jól megfelelnek a kategória átlagának. Újságpapírral szinte színültig rakva a platót, vagyis a hasznos teherbírását jóformán teljesen kihasználva is egyértelműen érződött, hogy a kocsik még kellő tartalékokkal rendelkeznek. Nem fogytak el a rugóútjai, rossz minőségű úton sem hallattak vészjósló hangokat a futómű, illetve az alváz, stabil maradt az útfekvése és a fékrendszer is kiválóan megbirkózott a feladatával. Nem hiába, a Goa is a klasszikus pickup építési módot képviseli, masszív, nagy teherbírású létravázzal, laprugós hátsó merevívvel és független, torziós rugózású első futóművel. Persze aki ismeri az indiai közlekedési, járműhasználati és útviszonyokat, nem csodálkozik a Mahindrák masszívágán. Ott annyit pakolnak egy járműre, amennyit csak ráfér, és a kocsiknak így is tartósan viselniük kell az úttalan utakat. Nos, tapasztalataink szerint erre méretezték a Goát is.

Ennek megfelelően terepen is kiválóan állta a sarat, és ezt szó szerint kell értenünk. Dágványos földutakon még hegynek felfelé is magabiztosan kapaszkodott, amiben a középkonzol forgókapcsolójával elektromosan aktiválható összkerékajátás és terepátétel, automatikusan, 80 százalékosan záródó differenciálmű, valamint bütykös

Az egyetlen terep csavaró igénybevételét nagyon jól viselik a hosszú rugóutakkal rendelkező futóművek és a masszív létraváz. A hátsó kerekek valamelyikének tapadásvesztése esetén gyors segítséget nyújt a korlátozottan önzáró differenciálmű



Indiában sokszor az út mentén „szervizelik” a járműveket, így nem meglepő, hogy szériatartozék a motortér-világítás. Fényereje persze nem vetekszik egy szerelőlámpával

nyel némi kompromisszumot a motor ereje, ebben már nem tud lépést tartani az újgenerációs japán pickupokkal. Viszont a zajszint, az útfekvés, a stabilitás és a rugózási kényelem terén nem marad el számottevően azoktól. Étvágát tekintve pedig egyenesen a legjobbak közé sorolható, hiszen lapunk szokásos ciklusát 6,8 literes átlagfogyasztással teljesítette. A 15 ezer ki-

lométeres szervizintervallum is elfogadható egy komoly igénybevételek elviselésére szánt pickuptól, amelyre ennek tükrében is két év kilométer-korlátozás nélküli teljes körű garanciát vállal a gyár.

Továbbá egy munkautó esetében a vételár is különösen érzékeny kérdés, ám a Mahindra a kategória legalacsonyabb árával száll versenybe. A rövidfűlkés, 4x2-es modellt 3,42 millió forint nettó áron kínálják, de a tesztelt duplafűlkés, összkerékajátású kivitel ára sem éri el a négy millió forintot.

A Mahindra Goa tehát méreteit, teherbírását és terepjáró-képességét tekintve megegyezik a kategóriatársaival, mindeközben az egyik leggazdaságosabban üzemeltethető típus, szerényebb felszereltségét és kivitelezési minőségét pedig kedvezőbb árral ellensúlyozza. Mindez a kifejezetten munkautó vagy hobbi off-road autót keresők számára hasonlóan vonzóvá teheti, mint ahogy a Goa-partvidék a mai napig csábítja a természetközeli élményre és szabadságra vágyó világutazókat. Így bizonyára hamar megtalálja a helyét a magyar piacon, ahonnan az utóbbi években igencsak kikoptak az effajta munkautók.

Chilkó Szabolcs



Mahindra Goa Pick-Up 2.5 CRDe DC 4x4

Műszaki

Soros, negyhengeres, hengerenként kétszelepes, közvetlen, közös nyomócsöves befecskendezéses, folyadékűtéses, négyütemű dízelmotor turbófeltöltővel és töltőlevegő-hűtővel

Összlökettérfogat (cm ³):	2498
Furat/löklet (mm):	94/94
Sűrítés:	17,8
Legnagyobb teljesítmény (kW(LE)/1/min):	79(108)/3800
Legnagyobb nyomaték (Nm/1/min):	250/1800-2200

Erőátvitel

manuskerekekapcsolás, elektromososan kapcsolható összekapcsolás, 60 százalékosan önzáró differenciálzár (LSD), ötfokozatú kézi kapcsolású sebességváltó

Áttételek:	I. 3,78; II. 2,09; III. 1,38; IV. 1,00; V. 0,79
Hátramenet:	3,52
Végáttétel:	4,55
Terepfokozat áttétele:	2,48

Falánítás

motor elöl, hosszabban beépítve, alvázra épített acélkarosszéria, négyajtós, ötszemélyes fülke, acélplató

Futómű elöl:	háromszög keresztlengőkar, torziós rugó, hidraulikus lengéscsillapító, keresztstabilizátor
Futómű hátul:	merevhíd, laprugó, hidraulikus lengéscsillapító, keresztstabilizátor
Kormánymű:	fogasléces, rásegítéssel
Fékkendszer:	kétkörös, hidraulikus, rásegítéssel, elöl belső szellőzésű tárcsafék (átmérője 298 mm), hátul dobfelek
Gumiabroncsok gyártmánya és mérete:	JK Tyre Elanzo Supra 245/75 R 16

Méretak

terengelytáv (mm):	3040
Hosszúság/szélesség/magasság(mm):	5098/1770/1942
Nyomtáv elöl/hátul (mm):	1450/1450
Raktér hosszúsága/szélessége alul (mm):	1530/1550
Oldalfal magassága (mm):	550
Rakodóperem magassága (mm):	780
Hátó ajtónyílás szélessége/magassága (mm):	1310/550
Kerékdobok közötti távolság (mm):	1120
Utastér szélessége könyökmagasságban elöl/hátul (mm):	1435/1450
Utastér hosszúsága (mm):	1590
Fejtér elöl/hátul (mm):	1000-1030/1000
Lábtér elöl/hátul (mm):	920-1070/210-390
Vezetőülés lapjának hosszúsága/szélessége (mm):	470/520
Vezetőülés támlájának magassága/szélessége (mm):	590/500
Vezetőülés állítási úthossza (mm):	180
Vezetőülés magassága a talajtól (mm):	865
Fülkepadló magassága a talajtól elöl/hátul (mm):	500/520
Utasülés lapjának hosszúsága/szélessége (mm):	470/520
Utasülés támlájának magassága/szélessége (mm):	590/500
Hátó ülés lapjának hosszúsága/szélessége (mm):	500/1340
Hátó ülés támlájának magassága/szélessége (mm):	530/1360
Hátó ülés magassága a talajtól (mm):	925
Kormánykerék átmérője (mm):	400
Kormánykerék állíthatósága tengelyirányban/arra merőlegesen (mm):	-/40
Kormányfordulatok száma végállástól végállásig:	3,4
Kormánykerék távolsága a váltógombtól (mm):	195-210
Kapcsolási úthossz az I. és a II. fokozat között (mm):	135

Fordulókör átmérője (m):	12,6
Szabadmagasság (mm):	210
Első terepszög (fok):	39
Középső terepszög (fok):	21
Hátó terepszög (fok):	21
Kapaszkodóképesség (fok):	39
Üzemanyagtartály térfogata (l):	80

Tömegek

Saját tömeg (kg):	2100
Hasznos teherbírás (kg):	925+75
Megengedett össztömeg (kg):	3150
Vontatható pótkocsi tömege fékkel/fék nélkül (kg):	2500/750
Megengedett tengelyterhelés elöl/hátul (kg):	1250/2180

Manőverképességek

Legnagyobb sebesség (km/h):	148
Fogyasztás város/városon kívül/kombinált (l/100 km):	11,6/8,9/9,9
Rolling Tons ciklus (l/100 km):	6,8
Rolling Tons ciklus: A megengedett sebességhatárokat betartva 50 kilométer autópályán, 50 kilométer országúton, 50 kilométer lakott területen, terhelés nélkül.	

Árak felszerelésein

A tesztelt modell alapár (GT-talaj):	3 333 000
Alapfelszereltség: távirányítású központi zár, motoros ablakemelők elöl-hátul, légkondicionáló berendezés, állítható magasságú kormánykerék, szervokormány, fűthető hátsó szélvédő, rádió-előkészítés négy hangszóróval, 12 voltos csatlakozók elöl-hátul, oldalsó fellépő, ködfényszóró, korlátozottan önzáró differenciálzár (LSD), italtartók, hazakisérő fény	
Fontosabb rendelhető extrák: blokkolásgátló, metál vagy két-színű fényezés, könnyűfém keréktárcsa	
Garancia: 2 év általános kilométer-korlátozás nélkül, 3 év a hajtáslángra, 5 év az átrozdásodás ellen és a fényezésre	
Olajcsere, szervizintervallum (km):	15 000
Országos szervizhálózat tagjainak száma:	18

Terepáttétellel ■

