

Mahindra Goa solidità e tecnologia

Il grande costruttore indiano propone dei funzionali mezzi da lavoro, estremamente competitivi e adatti alle esigenze di corpi di Protezione civile, Comunità montane, Enti locali

Valerio Ricciardi

I costruttori di autoveicoli si adattano ai mutevoli gusti della clientela, simmetricamente orientata da mirate operazioni di marketing. Negli anni '80 il «giocattolo» dell'automobilista fu il fuoristrada «duro e puro» di aspetto militare; nei primi anni del nuovo secolo, è stato *trendy* il SUV superequipaggiato e dalle prestazioni più autostradali che fuoristradistiche. Ma al mondo migliaia e migliaia di utilizzatori, per ragioni professionali o istituzionali, non hanno bisogno di un mezzo capace di vincere una competizione fuoristradistica ai limiti del *trial* o di tenere medie autostradali da Gran Turismo: a loro interessa potersi muovere su strada senza troppe limitazioni e con ragionevole *confort*, ma trovandosi a proprio agio su strade sterrate e prive di manutenzione, percorsi accidentati o con ostacoli imprevisti, garantendo un «servizio» efficiente e senza *defaillances* meccaniche anche dopo mesi e mesi di utilizzo duro, serrato, con la manutenzione ridotta al minimo

possibile. E con un occhio ai costi di acquisto, gestione, riparazione. Parliamo di agricoltori, veterinari, tecnici che operano nell'edilizia, o in cave e cantieri, servizi di assistenza e soccorso, oltre a forze dell'ordine, VV.FF., Forestali e gruppi antincendio.

Mahindra Goa, autentici strumenti di lavoro

Una Casa ancora poco nota in Italia, ma che rappresenta una realtà industriale imponente è Mahindra&Mahindra: di recente sono arrivati anche sul mercato italiano i suoi fuoristrada - a cabina chiusa o *pick-up* - che offrono caratteristiche che li fanno già apprezzare da Comuni ed Enti pubblici, per prestare servizi ed assistenza nei punti più dispersi ed impervi del territorio nazionale. Il Comune di Roiate (Roma) ha in servizio un Goa Pick-Up 2 posti allestito come cassone ribaltabile da Beranzoni. Il comune di Tivoli, la Protezione civile di



Con la configurazione a doppia cabina con modulo antincendio, il peso del serbatoio grava sulla verticale dell'assale posteriore, a vantaggio della stabilità di marcia

Lenola (Frosinone) e l'Associazione dei VV.FF. in congedo di Vito Romano hanno altrettanti Goa Pick Up 5 posti allestiti con moduli antincendio. Il Soccorso Alpino della Regione Lazio ha invece un paio di Goa Pick Up 5 posti che ha provveduto ad attrezzare direttamente. La gamma Mahindra Goa è il risultato di un processo integrato di progettazione e produzione durante il quale il grande costruttore indiano si è appoggiato sin dall'inizio all'austriaca AVL per motoristica ed *engineering* ed a fornitori specializzati di tutte le parti del mondo come le società statunitensi Lear, Visteon, Borg Warner e Dana, le tedesche BEHR e Bosch, la giapponese Fuji e la francese Sylea. Lo spirito del prodotto in estrema sintesi è: pochi fronzoli, molta sostanza ed un rapporto qualità/prezzo difficile da eguagliare.

Impostazione tecnica e caratteristiche di guida

Il nuovo Mahindra Goa è disponibile con carrozzeria chiusa a 5 porte, lunga 4,32 m, o in due varianti in configurazione *pick-up*, lunghe 5,10 m fuori tutto, tutte su telaio a longheroni d'acciaio. La larghezza è di 1,77 m, il passo di 2,68 m (3,04 nei *pick-up*). Le sospensioni anteriori sono indipendenti con barre di torsione; quelle posteriori utilizzano un classico assale rigido con balestre nei *pick-up*, con molle elicoidali, puntoni e barra Panhard nella versione chiusa. In funzione delle esigenze e tipologie di utilizzo, tutta la gamma è disponibile a trazione posteriore, oppure 4x4 con riduttore e trazione anteriore inseribile elettricamente. L'intento di «alleggerire» il mezzo dei componenti inessenziali non ha però inficiato la dotazione mec-



Cinque soccorritori, con relative attrezzature, possono raggiungere i siti più isolati grazie al riduttore, al differenziale autobloccante e alla buona disponibilità di coppia ai bassi regimi

Mahindra firma l'ibrido *made in India*

Realizzato sulla base del Goa venduto in Europa, il prototipo ibrido-elettrico Scorpio HEV è stato sviluppato nel Centro ricerche Mahindra. Esposto all'ultimo New Delhi Auto Expo, questo veicolo sperimentale abbina il 2,5 litri TD *common rail* utilizzato sul fuoristrada già in commercio ad un motore elettrico e una trasmissione automatica. «Se da un lato veicoli zero-emissions, come quelli a *fuel cell* a idrogeno o quelli elettrici, sono senza dubbio la soluzione a lungo termine, gli ibridi possono ridurre nel breve termine inquinamento e consumi di carburanti derivati dal petrolio» spiega Pawan Goenka, Presidente della divisione Automotive di Mahindra, «Perciò abbiamo da tempo inserito queste tecnologie nei nostri programmi di ricerca e sviluppo». Sono allo studio anche versioni biodiesel («B100» e «B20») dei fuoristrada e *pick-up* Goa e Bolero. «Presso il Centro R&D di Mahindra lavorano attualmente circa

1.200 ingegneri, tecnici e progettisti che studiano le più moderne tecnologie del mondo e le combinano con le nostre conoscenze tecniche e con la capacità di produrre a basso costo, caratteristica di questo Paese, in modo da porre Mahindra all'avanguardia nello sviluppo di innovative soluzioni di mobilità sostenibile, adatte al grande pubblico di tutto il mondo» spiega Arun Jaura, Vice-presidente senior, responsabile R&D e Global Product Development. Attraverso anche collaborazioni a livello nazionale ed internazionale il centro ricerche Mahindra ha sviluppato differenti piattaforme di veicoli ibridi, micro ibridi (*start/stop*), bio-fuel, elettrici, ad idrogeno. «I nostri veicoli a basso impatto ambientale sono la dimostrazione concreta del nostro impegno per un ambiente più pulito, motori più efficienti e clienti soddisfatti» dice Anand Mahindra, presidente ed amministratore delegato di M&M.

canica, dotata di servosterzo, differenziale posteriore autobloccante sino all'80%, freni a disco anteriori autoventilanti, servofreno e ABS (opzionale). I veicoli distribuiti in Europa sono equipaggiati con un 4 cilindri turbodiesel di 2.500 cc ad iniezione diretta *common rail* con *intercooler*, progettato in Europa dall'austriaca AVL in collaborazione con Bosch e prodotto in India da Mahindra. Questi propulsori sviluppano una potenza regolata su 107 cv (79 kW) a 3.800 giri/min con una coppia massima di 25,5 kgm (250 Nm) nell'intervallo 1.800-2.200 giri/min. Una prova di guida che abbiamo effettuato ci ha sorpreso, in un mezzo da lavoro, per la dolcezza e leggerezza di azionamento di frizione (a comando idraulico), sterzo e cambio, che con la corretta conformazione dei sedili sarà premessa essenziale per turni non massacranti per gli operatori. Il passaggio fra le modalità di trazione (2WD, 4WD e 4WD+ridotte) è comodissimo, selezionabile anche in movimento. Il sistema memorizza la nostra intenzione e cambia automaticamente appena il veicolo scende ad una velocità compatibile con l'innesto. Elevata la posizione di guida, e proporzionalmente alto il baricentro: il rollio nelle curve più strette e nelle rotatorie è normale per un mezzo di questo genere, e costituisce un fattore indiretto di sicurezza suggerendo una velocità adeguata alle condizioni stradali. Potente ed equilibrata la frenata, con un beccheggio inferiore a quanto ci aspettavamo. Ottima l'insonorizzazione, e assai gradevole la progressione, dolce e senza incertezze anche ai regimi più bassi. Il riduttore interviene per oltre il 50% della rapportatura complessiva: in quinta a

2.000 giri/min si viaggia a circa 80 km/h tachimetrici - con economia di carburante - che scendono a circa 35 inserendo le ridotte. Un vero, classico fuoristrada, con ben 21 cm di luce libera e un favorevole angolo di attacco di 39° (quello di uscita è di 21° per i *pick-up*, di 25° per la più corta versione chiusa). Ma senza la fatica di guida, la rumorosità e le eccessive ruvidezze di un tempo.

Versatilità ed assistenza

I *pick-up*, probabilmente preferiti per utilizzo professionale, sono disponibili sia con cabina singola 2 porte/2 posti che con carrozzeria doppia cabina a 4 porte/5 posti; il cassone posteriore, largo 1.520 mm, è lungo rispettivamente 2.294 mm o 1.498 mm. Per rendere l'idea, il *pick-up* a doppia cabina permette di caricare 10 quintali nel cassone (11 se non ci necessita la trazione integrale). La dotazione di serie comprende climatizzatore manuale con bocchette anche nella parte posteriore dell'abitacolo, autoradio con telecomando, scheda di

memoria e presa USB, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, sedili sfoderabili, poggiatesta, volante regolabile in altezza.

Dal 2002 Mahindra Europe Srl importa ed omologa i *pick-up* e i fuoristrada prodotti in India da Mahindra&Mahindra, ed organizza l'assistenza *post-vendita*. Sul mercato italiano la società si occupa anche della distribuzione diretta alla rete dei concessionari.

Poiché un'assistenza tempestiva in qualsiasi situazione ed una mobilità continua sono servizi fondamentali per tutti coloro che utilizzano un veicolo per motivi di lavoro, tutti i veicoli venduti in Italia dal 1 gennaio 2008 sono coperti per due anni, senza supplemento di prezzo, dal contratto AXA Assistance. Attraverso un numero verde dedicato in caso di difficoltà possono ottenere interventi di assistenza tecnica su strada, traino, recupero difficoltoso, veicolo sostitutivo e/o biglietto ferroviario od aereo in caso di guasti gravi che precludano la prosecuzione del viaggio. ■



Un Mahindra Goa doppia cabina allestito antincendio ad una esercitazione di Protezione civile