

# Dura e pura

Nell'ultimo decennio il Mondo del fuoristrada ha subito una netta trasformazione. Le auto hanno perso le loro connotazioni originarie di mezzi atti ad affrontare fango, pendenze e sterrati, diventando comode, super accessoriate e spesso anche lussuose berline pensate per muoversi in ambienti urbanizzati. Un trend che non è stato però seguito dai modelli "Grenadier" prodotti dal gruppo Ineos



**F**ino al 2016 chi avesse avuto bisogno di una vettura fuoristrada strutturata in modo da poter affrontare anche i percorsi più impegnativi poteva optare fra proposte inglesi, tedesche, statunitensi o giapponesi facendo spaziare la scelta fra carrozzerie pick-up e station wagon. Caratteristiche comuni a tutti i modelli i layout concepiti espressamente per il fuoristrada, l'estrema robustezza e una grande facilità di manutenzione indotta da meccaniche progettate più all'insegna dell'affidabilità che delle prestazioni. Un obiettivo, l'affidabilità, peraltro perseguito anche semplificando al massimo accessori e contenuti, in particolare quelli elettronici. Ne derivavano, e ne derivano ancora oggi, mezzi inarrestabili, ma che poco concedono al comfort quando

non utilizzati in contesti fuoristradistici, cioè su strada e in ambiti urbani, oltre che caratterizzati da consumi decisamente elevati indotti dalla presenza sotto cofano di motori di grossa cilindrata. L'insieme di tali problematiche nel tempo ha finito con il ridurre sempre più il mercato di settore, complice anche la crescita del mercato dei SUV, veicoli le cui prestazioni in fuoristrada non sono assolutamente paragonabili a quelle delle off road "dure e pure" risultando però decisamente più versatili, confortevoli ed economici all'uso quotidiano. Proprio la crescita dei SUV nel 2016 portò all'uscita di scena della fuoristrada professionale più rappresentativa del settore, Land Rover "Defender",



e, a seguire, a reinterpretazioni orientate al tempo libero di Jeep "Wrangler", altra icona del comparto. Pick-up a parte, quest'ultimo è oggi costituito da un numero limitato di modelli fra i quali se inserisce Ineos "Grenadier", auto di recente progettazione e nata più per la passione per i motori del presidente del gruppo Ineos, Jim Ratcliffe, che per motivi di business. Produttore



globale operante nell'industria manifatturiera, nell'industria chimica - è la terza più grande azienda chimica al Mondo - e nello sport professionistico, il gruppo Ineos vanta un organico di oltre 22 mila dipendenti distribuiti in 183 sedi e 26 Nazioni risultando famoso a livello sportivo in quanto proprietario della squadra di calcio del Nizza, del 25 per cento del Manchester United e dei team "Ineos Grenadier" e "Ineos Team Uk impegnati nel ciclismo su strada e nelle competizioni veliche di American Cup. Sponsor ufficiale Mercedes in Formula 1, nel 2016 il Gruppo decise di attivarsi anche nel settore automotive avviando la progettazione di una vettura, "Grenadier" appunto, atta a subentrare all'uscita di scena di Land Rover "Defender", auto cui si rifà non solo esteticamente con linee essenziali e squadrate, quasi retrò, ma anche nella concezione costruttiva, basata su un telaio a longheroni di acciaio a sezione scatolata, pensato per sopportare grandi sforzi e offrire elevate doti di resistenza torsionale e stabilità rispetto alle sezioni aperte a "C" o

"T". Declinata in quattro modelli, tre utility wagons e un pick-up, la vettura avanza un sistema di trazione integrale permanente unito a sospensioni multilink a cinque punti, con ammortizzatori rinforzati Zf e separati dalle molle così da facilitare eventuali interventi di manutenzione o riparazione. Una barra Panhard limita i movimenti laterali degli assali, vincolandoli al moto lungo i rispettivi assi verticali consentendo di mantenere gli assali, rigidi e di produzione Carraro, perfettamente centrati rispetto al telaio anche in situazioni di carichi laterali elevati. Presente inoltre un differenziale longitudinale a blocco meccanico che lavora in sinergia con gli altri due differenziali all'avantreno e al retrotreno, questi ultimi ad azionamento elettronico ma ad innesto sempre meccanico. Forti di una luce libera di oltre 26 centimetri, angoli di attacco anteriori di trentacinque gradi e una capacità di guado di ottocento millimetri, le "Grenadier" vantano anche carrozzerie di acciaio zincato oltre a freni disco Brembo da 316 millimetri sull'anteriore e 305 sul posteriore.

L'impianto è dimensionato su sette tonnellate di peso in considerazione del fatto che la versione pick up può trainare rimorchi pesanti anche 35 quintali accogliendo sul cassone anche un euro pallet. Le costruzioni ovviamente hanno un peso, da oltre 27 a circa 30 quintali, e proprio per tale motivo Ineos non ha lesinato in termini di potenza disponibile prevedendo sottocofano un sei cilindri in linea Bmw disponibile in versione benzina o diesel, un tre litri turbocompresso capace di erogare fino a 286 cavalli e 550 newtonmetro di coppia a mille e 250 giri nella versione benzina. Comune ai due propulsori la trasmissione automatica Zf "8Hp" a otto rapporti rivista nelle performance per garantire passaggi di marcia realizzati in soli due decimi di secondo. Da segnalare i vani abitativi isolati dal telaio tramite otto supporti caratterizzati da soluzioni costruttive funzionali, solide e facile da usare. I comandi sono chiari, ben leggibili e pensati per essere azionati anche con guanti da lavoro. I materiali privilegiano la resistenza all'usura e allo sporco, più che l'effetto scenografico, e anche il comfort è subordinato alla praticità esattamente come il sistema multimediale che include il sistema di navigazione "Pathfinder", specifico per il fuoristrada in quanto consente di seguire percorsi non segnati semplicemente inserendo longitudine, latitudine, e altitudine.

© RIPRODUZIONE VIETATA  
www.macchinetrattori.info

## UN ALLEATO CREDIBILE

Fra i modelli Ineos "Grenadier" il pick up "QuarterMaster" è sicuramente quello che meglio si adatta a eventuali utilizzi agricoli. Forte di cinque posti, è allestito sulla base di una coerenza progettuale fortemente orientata all'off-road e di una solidità strutturale che gli permettono di affrontare anche le condizioni di lavoro più severe. In un contesto in cui molti fuoristrada moderni privilegiano comfort, connessioni e immagine, "Quartermaster" sceglie inoltre deliberatamente un'altra strada proponendosi più che un veicolo commerciale in senso stretto quale mezzo polivalente dalla forte vocazione operativa e professionale atto a fungere da valido alleato per molte attività aziendali, soprattutto laddove servono trazione, robustezza, e capacità di traino. In ambito agricolo può trovare spazio soprattutto nelle aziende situate in aree collinari o montane, dove l'accesso ai campi avviene spesso su sterrati ripidi o dissestati e il traino di rimorchi fa parte della routine quotidiana. Senza voler sostituire un trattore, lo può affiancare nelle attività di trasporto e logistica aziendale, offrendo una mobilità che molti veicoli stradali tradizionali non sono in grado di garantire.

