

Zdrava pamet



Besedna zveza je v tem trenutku še vedno zelo visoko pomembnosti v naši družbi, zato je prav, da jo uporabimo tudi mi. In jo navežemo na avtomobil. In ta hip ga ni bolj primernega avtomobila zanjo, kot je prav Ssangyongov Korando.

SsangYong Korando D20T AWD Comfort



► Seveda je najlepše imeti račun, ki brez pretresov zmore Evoqua, GLK-ja ali Q5, a nas kruta realnost pogosto opomni, da povprečen račun zmore bolj ali manj le majice s temi napisimi. Mi pa bi se radi tudi vozili, in to tako, da vsaj za silo zadostimo našim dnevnim opravilom, zahtevam, in če se le da, vsaj delno tudi željam.

Ssangyong Korando ni avtomobil, ob katerem bi si, ko bi ga zagledali, rekli sami pri sebi, tega bi pa želet imeti, tako kot to marsikdo reče, ko zagleda Kia Sportage. Dizajn ni avantgarden, je takšen, ki bi mu danes rekli klasičen ali, še bolje, zanesljiv, se pravi takšen, s katerim kot blagovna znamka težko zgreši. Biti klasičen pa hkrati pomeni tudi nekaterje praktične prednosti, na primer boljšo vidljivost oziroma preglednost okoli vozila – ko se ne moremo znebiti nasprotna iz Sportagea. Korandu zunaj, pa tudi znotraj, če raztegnemo tole dizajnersko filozofijo še v kokpit, ne manjka prav veliko, če že kaj, mu manjka domišljija pri oblikovanju notranjosti.

Kajti znotraj ... Ne, sploh ni grd. V nekaterih pogledih je celo boljši od marsikaterega dražjega avtomobila, namreč slogi notranjosti se med seboj ne tepejo, morda tudi zato, ker nekega prepoznavnega dizajnerskega sloga sploh ni. A seveda še zdaleč ni tako dramatično, kot se bere; vse, kar je pomembno za voznika in potnike, deluje v širšem pomenu besede. In ne le morda, ampak zagotovo vsaj v povprečju, če že ne nadpovprečno.

Tu se namreč srečamo s filozofsko znova tega Koranda. Pri Ssangyongu so ga opremili z dvema zvenecima – a ne tudi zares najpomembnejšima – zadevama, in sicer z Giugiarovo zunanjostjo ter s sklopom motor-menjalnik, ki verjetno še vedno malo govoriti nemško, pa tudi kak kos z nemških polic bi lahko še našel svoje mesto na njem. Potem, po teh dveh zvenecih zadevah, so zgradili avtomobil, ki bo kar se da racionalen, a hkrati več kot le dober.

Prejšnji Korando, če se še spomnite, je imel še šasijo in karoserijo na njej, ta zdaj ima samonosno karoserijo in se torej uvršča med mehke, športne terence. Sem ga uvršča tudi pogon, ki je sicer teoretično stalen štirikolesni, praktično pa prednji, dokler je oprijem dober. Ko ni več, viskozna sklopka hipoma pokliče na pomoč še zadnji kolesi. Se pravi rešitev, ki jo zelo podobno najdemos v vseh avtomobilih, ki jim nadavamo oznako SUV. Povsem enako velja za podvozje, ki je prirejeno drugemu tipu karoserije in je sprejel s klasično vzmetno nogo, zadaj pa je prema z več vodili. Sodobna rešitev torej,



Vse skupaj morda res ni odlično niti ni zadnji krik tehnike, je pa s praktičnega stališča izjemno dobro.

in če kdo (tehnično) neposredno povezuje tega Koranda s prejšnjim ali – ker je prejšnji nekaj časa 'počival' – z Actyonom, dela veliko napako. Tale Korando je glede na predhodnike bolj nov kot večina današnjih novih (evropskih) avtomobilov.

Teorija v praksi. Motor je že v številkah zelo zmogljiv, na cesti pa je preprosto – odličen. Res se, kot vsak turbodizel, počasi segreva (sploh pozimi) ter posledično počasi začenja ogrevati notranjost in s tem zornega kota je dobro, da imata pred-

prksi odlično izkažeta, a kljub 175 'konjem' ni posebno požrešen. S potovalnega računalnika smo odčitali naslednje trenutne porabe: pri 50 kilometrih na uro v četrti ali peti prestavi (v šesti ne zmore tako majhne hitrosti) okoli štiri litre na 100 kilometrov; v šesti pri 100 6,2, pri 130 8,7, pri 160 12,3 in pri 180 17,5; na našem merjenju pa, kljub precejšnjemu priganjanju, skupno manj kot devet litrov na 100 kilometrov. Ni slabo.

Tudi preostala mehanika je zelo dobra. Menjalnik zelo dobro in natančno pretika, le včasih daje, pri višjih vrtljajih in hitrejšem pretikanju, rahel 'hrapav' občutek na ročici pri vklopu prestave. Prav tako zelo dober je pogon, ki se seveda še posebno izkaže na spolzkem, ko je lega vselej zanesljiva, avtomobil pa nadzirljiv in lepo vodljiv, podvozje pa v času testa ni pokazalo nobene slabe lastnosti. Vse skupaj morda res ni odlično niti ni zadnji krik tehnike, je pa s praktičnega stališča izjemno dobro.

Mehanika morda v splošnem nekoliko – v pozitivnem smislu – odstopa od splošne umestitve tega Ssangyonga. V preostalem je novi Korando prvičski pogled na to, kaj ljudje resnično potrebujemo, saj se je konkurenca tu in tam že malce zapletla, pozabila na osnove ter ponuja marsikaj, česar v resnici ne potrebujemo, a je tisto lepo imeti. Korando pa ima sko-





Če že kaj, potem mu manjka domišljija pri oblikovanju notranjosti.

raj vse, kar človek potrebuje; nima usnja na sedežih, je pa na volanskem obroču; ima številne predale, ki so zares dobri in uporabni, vključno z mesti za pločevinke in plastenke, ki so dobro učvrščene med vožnjo; ima kljukico za vrečko pri sovozniku in dve v prtljažniku; ima avdiosistem z vhodoma USB in AUX, z bluetoothom in presenetljivo dobrim zvokom; ima zelo dobro ergonomijo za voznika; ima tretjinsko deljivo zadnjo klop z večstopenjsko nastavljivim kotom naslonjala in s podiranjem z eno potezo (sedalni del se pri tem nekoliko poglobi), da nastane ravna in vodoravna površina povečanega prtljažnika; ima močne notranje lučke in osvetlitev prtljažnika z vrha (ne z boka); ima merilnika lepega, privlačnega, a preprostega videza in zadostne natančnosti odčitovanja vrednosti; ima zelo dobro mehaniko in stabilizacijski ESP, tempomat, strešna vzdolžna nosilca, ulita platišča ... Ima.

Pa ... Slabosti? Tudi. Po eni strani, dejmo, ima samodejno zatemnjevanje notranjega vzvratnega ogledala, po drugi pa starinski ključ z ločenim daljinskim upravljalnikom s slabo ergonomijo. Moti tudi gumb potovalnega računalnika, ki je

na sredinski konzoli. Ima dodatno gretje prednje šipe, a ne posebno učinkovito. Ima le neprekinjen tek zadnjega brisalnika. Modra kontrolna lučka dolgih žarometov je premočna – voznika v popolni temi moti. Parkirni PDC ne zna preglastiti avdio-sistema. Skupni in dvojni dnevni kilometri so v sklopu potovalnega računalnika. Gumb za vklop zadnje megleinke je od rok nizko na levi strani armature plošče. Samodejno se pomika le prednja leva šipa. In na hrbitičnih sedežev ni žep, temveč (k sreči dokaj gosta) mreža. A vse to ali vsaj večina še zdaleč ni tragična. Človek se

navadi. Ima pa Korando eno precej večjo slabost – klimatsko napravo. Že njena samodejnost je slaba, saj je treba po približno pol ure vožnje temperaturo nastaviti na stopnjo nad najmanjšo vrednostjo, da se prednja potnika ne skuhata. Potniki na zadnji klopi pa zmrzujejo, če temperatura ni nastavljena vsaj na srednjo vrednost, ventilator pa ročno na skoraj največjo vrednost – pa si zamislite, kako je takrat prednjima potnikoma. Seveda je ta pomanjkljivost takšne narave, da gre težko

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva

450



za napako zasnove, prej za okvaro testnega vozila. A preveriti velja vseeno.

Če odštejemo tole zadnjo zamero, a ob upoštevanju vseh drugih slabosti in seveda ob upoštevanju prednosti in dobrih lastnosti, se resnično zdi, da je Koranda zasnovala zdrava pamet. Vse, kar je več, je bolj ali manj stvar prestiža. ■■■

TABELA KONKURENCE

MODEL	SsangYong Korando D20T AWD Comfort	KIA Sportage 2.0 CRDi (135 kW) AWD Fun	Hyundai ix35 2.0 CRDI (135 kW) Life
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.998	1.995	1.995
največja moč (kW/kM pri 1/min)	129/175 pri 4.000	135/184 pri 4.000	135/184 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	360 pri 2.000-3.000	373 pri 2.000-2.500	383 pri 1.800-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.410 × 1.830 × 1.710	4.440 × 1.855 × 1.645	4.410 × 1.820 × 1.670
največja hitrost (km/h)	179	181	194
pospešek 0-100 km/h (s)	10,0	11,1	10,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,4/6,1/7,3	7,0/5,4/6,0	7,2/5,4/6,1
izpusti CO ₂ (g/km)	194	156	159
cena osnovnega modela (evri)	24.490	26.490	25.490

SsangYong Korando D20T AWD Comfort

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	[KMAG, d. o. o.]
Korando D20T AWD Comfort:	24.490 EUR
Testno vozilo:	24.940 EUR
Moč:	129 kW (175 KM)
Pospesek:	10,5 s
Največja hitrost:	179 km/h
Povpr. poraba:	9,8 l/100 km

Garancija:
5 let ali 100.000 km splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjanje.

Predviđeni redni servisi:
Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	zastopnik ni posredoval podatka	obvezno zavarovanje (2):	3.375
gorivo	12.789	kasko zavarovanje (2):	5.460
gume [1]:	zastopnik ni posredoval podatka		
izguba vrednosti po 5 letih:	15.523		

Skupaj: ni podatka
Strošek za prevoženi km: ni podatka

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskej gum
(2) - predviđamo voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 2°C / p = 991 mbar / rel. vl. = 59 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-18
225/60/R 17 H / starje kilometrskega storcev: 4.485 km

Vozne lastnosti

Pospesek	s
0-100 km/h:	10,5
402 m z mesta:	17,3
	(131 km/h)

Prožnost

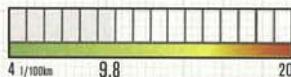
50-90 km/h [IV/V]:	8,1 s/15,1 s
80-120 km/h [V/VI]:	10,4 s/14,7 s

Največja hitrost

179 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva

I/100 km
najmanjše povprečje
9,4
največje povprečje
10,9
skupno testno povprečje
9,8

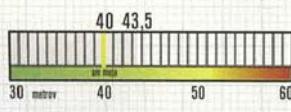


Trušč v notranjosti

dB
Prestava
III.
50 km/h
64
90 km/h
62
130 km/h
60
Prosti tek
38

Zavorna pot

m
od 130 km/h:
72,3
od 100 km/h:
43,5
(AM meja 40 m)



Napake med testom

slabo delovanje klimatske naprave

DIAGRAM MENJALNIKA:

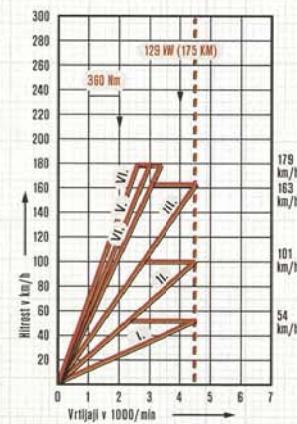
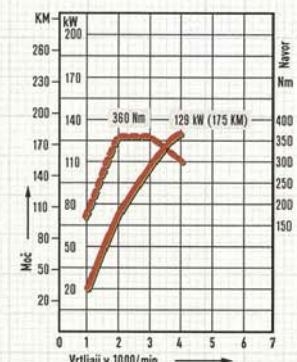


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

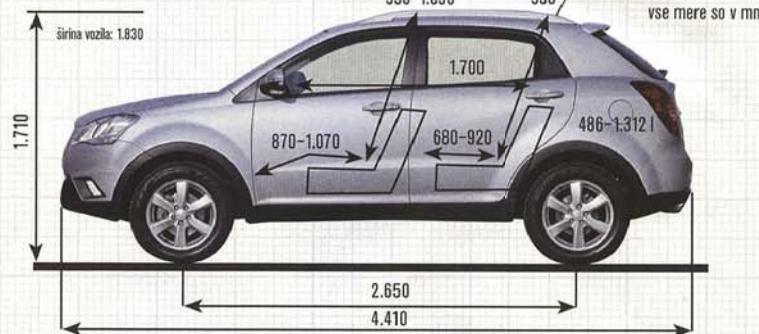


Z motorjem, ki je zlahka kos karoseriji, se je vedno prijetno peljati. A rič več kot to.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vlajni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 85,6 × 86,2 mm – gibna prostornina 1.998 cm³ – kompresija 16,5 : 1 – največja moč 129 kW (175 KM) pri 4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 11,5 m/s – specifična moč 64,6 kW/l (87,8 KM/l) – največji navor 360 Nm pri 2.000/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na vlaj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbopuhalo na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopnjeni ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,54; II. 1,81; III. 1,18; IV. 0,81; V. 0,73; VI. 0,63 – diferencial 2,970 – platnišča 6,5 J × 17 – gume 225/60 R 17, kotalni obseg 2,12 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina – 5 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obese, vzemne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlašene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.672 kg – dovoljena skupna masa 2.260 kg – dovoljena masa prikolice z avtorom: 2.000 kg, brez zavore: 750 kg – dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 179 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,0 s – poraba goriva (ECE) 9,4/6,1/7,3 l/100 km, izpust CO₂ 194 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.830 mm – kolotek spredaj 1.573 mm – zadaj 1.558 mm – rajdnji krog 10,8 m.

Notranje mere: širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.470 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 490 mm – premer volanskega obroča 380 mm – posoda za gorivo 57 l.



Prostornina prtljažnika, Izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),
1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbnik (20 l).

OCENA

Zunanost (15)	11	Giugiarova zunanjost ... Kljub temu so na trgu podobni terenci, ki so še prepričljivi.
Notranjost (125)	85	Povsem zadovoljiva opremljenost, tudi spodobna prostornost na sedežih in v prtljažniku, a izjemno slaba klimatska naprava.
Motor, pogon, podvozje (65)	52	Odličen motor ter zelo dobra menjalnik in pogon. Tudi podvozje in volan ne zaostaja veliko.
Vozne lastnosti (70)	58	Zmogljiv motor v kombinaciji z dobrim pogonom precej pomaga pri legi na cesti.
Zmogljivosti (35)	33	Dobra navor in moč motorja, zatorej tudi zelo dobre zmogljivosti.
Varnost (45)	33	Vsa oprema pasivne varnosti, a le povprečni žarometi in zavorna pot. Tudi nobenega elementa sodobne aktivne varnosti.
Gospodarnost (65)	51	Pod črto: veliko avtomobila za svoj denar.
Skupaj	323	Korando je torej znova tu – krepko sodobnejši od prejšnje generacije in z nekaj zelo prepričljivimi adutti, vključno s ceno.

OCENA **avto magazin** **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor, živahnost, prožnost
- ▲ poraba
- ▲ menjalnik, pogon
- ▲ podvozje
- ▲ oprema
- ▲ notranji predali
- ▲ praktičnost, prilagodljivost notranjosti
- ▲ delovanje klimatske naprave
- ▲ povprečna žarometa
- ▲ nekaj manjših ergonomskih zamer
- ▲ dolgočasen videz notranjosti
- ▲ zadnji brisačnik le z nepreklenjenim tekom