

Ssangyong korando 2.0 e-XDi AWD comfort

Test Alternativa za ljubitelje štirikolesnega pogona

Prišel je tiho, morda bo kdaj legenda. Ali pa je že. Ssangyong, majhna korejska znamka, ima za seboj dolgo razburljivo obdobje, a je zdržala. Pred štirimi leti so predstavili povsem novega korando, ki se je omeščal in resno vstopil v boj s sodobnimi mestnimi terenci, letos pa so ga prenovili.

BOŠTJAN OKORN,
foto Gašper Boncelj

Mimoidoči so se ozirali za njim, marsikdo je kaj tudi povprašal, prvi pogledi so govorili o odobravanju. In res korando ne moremo prav veliko zameriti, a že navzven kaže, da želi namesto pisanega perja raje pokazati svoje prave, tehnične poslastice. Oblikovno je korekten, a nič več kot to, v notranjosti ga zanimivega naredi bogata oprema, v kateri res ne manjka veliko – če si seveda ne želite vse sodobne elektronske navlake. Ima samodejno klimatsko napravo (ta bi bila lahko za odtenek bolj zmogljiva), dežno tipalo, tempomat, radijski sprejemnik, ki se s telefonom poveže po bluetoothu, pa tudi modne diodne dnevne luči (ah, za prižigavanje pravih žarometov v slabi svetlobi mora poskrbeti voznik kar sam).



Ssangyong korando je zanimiva alternativa v razredu srednje velikih športnih terencev. Letošnja prenova ga je osvežila in naredila privlačnejšega, zato tudi bolj opaznega na cesti.



Voznikov delovni prostor je prečiščen, vseh bo tistim, ki ne marajo za elektronske novotarije, vseeno pa edini opremski paket ponuja večino tistega, kar potrebujemo za udobje in ugodje med vožnjo.

Štirikolesni pogon spada že k tehničnemu delu, a številni bodo avtomobil cenili ravno zaradi nje. Deluje samodejno, najprej le na sprednji kolesni par, ko spodrsne, pa elektronika prenese moč še proti zadnjima kolesoma. Pri majhni hitrosti (do 40 km/h) je pogon mogoče zakleniti v razmerju 50:50, kar bi utegnilo pomagati pri vzponu na kakšen spolzek in zasnežen klanc.

Štirivaljni dizelski motor s 1998 ccm prostornine in 110 kW moči (med 3400 in 4000 vrtljaji) ter 360 Nm navora med 1500 in 2750 vrtljaji v minuti je pravzaprav prijetno presenečenje. Ni robot, ponavadi tiho prede in se malo razburi le pri višjih vrtljajih. Takrat se tudi volan rahlo trese. Prav tako ni športnik, a se z njim konkretno

hitro peljete tudi na avtocestnih vzponih, kjer mu ne zmanjka moči. Rad pije, v povprečju smo ga komaj spravili pod osem litrov na 100 kilometrov in tu se še najbolj vidi njegov ne prav sodobni značaj. Je pa res, da nima lahkega dela, saj mora že v osnovi poskrbeti za približno 1,7 tone suhe mase. Za prenos moči skrbi ročni šeststopenjski menjalnik, ki je korekten in ne utruja voznika s svojimi muhami. Podvožje je bolj mehko kot trdo, se pa na kakšni grbini odzove z nenadnim sunkom.

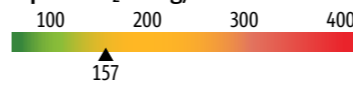
Voznikov delovni prostor je prečiščen, še najbolj zmoti na sredinsko konzolo postavljen gumb za premikanje med vrednostmi potovalnega računalnika. Prostora je dovolj tudi na zadnji klopi, ta se v klasičnem razmerju 60:40 ume-

Zastopnik: KMAG Slovenija

Cena: 23.990 €

Euro NCAP: Preizkus še ni bil opravljen.

Izpušč CO₂: 157 g/km



telno podre v povsem ravno dno in s tem olajša prevoze večjih predmetov. Osnovni prtljažnik s 404 litri je za 4,41 metra dolg avtomobil prej povprečen kot kaj drugega, manjka mu predvsem višine, ima tudi visok nakladalni rob, njegova obdelava je sprejemljivo kakovostna. To navsezadnje velja za celoten avtomobil. Posebnež, ki zna prepričati na dolgi rok ...

Ford kuga 2.0 TDCi 120 kW 4x4 APS6

Test Najdražja in najbolj luksuzna kuga

Fordov športni terenc se je v izvedbi s samodejnim menjalnikom in najbogatejšim paketom opreme navzel premijskih manir.

BRUNO KUZMIN,
besedilo in foto

Pred pol leta temeljito posodobljena kuga ima vsaj dva obraza. V osnovni izvedbi s prednjim pogonom je navidezni športni terenc s prizvoikom družinskega enoprostorskega vozila. Drugačen obraz kaže, ko je opremljena s štirikolesnim pogonom, paketo titanium plus in luksuznimi dodatki. Izbor je posrečen, a se tako nališpani ford z 19-palčnimi platišči za dodatnih 900 evrov pelje manj udobno kot z osnovno obutvijo. Manj dvočlana in brez dvoma imenitna je oprema. Titanium plus razvaja s številnimi varnostnimi sistemi, napravo za predvajanje glasbe iz mobilnega telefona prek sistema bluetooth itd. Nato dodate še 1160 evrov za usnjeno oblažino in se vam morda zadi, da sedite v BMW X3. Na forda spominja le še svojevzrečna oblika, kjer se zlahka obregneta ob podobo sicer korektnih armaturne plošče. Črno piko si zaslužita klasična, ne pa električna ročna zavora in prednje steklo s preveč vidnimi ogrevalnimi nitkami, od katerih se včasih svetloba moteče odbija. V prijetnem spominu ostanejo prtljažna vrata! Za tisočaka dobite električno odpiranje in zapiranje vrat. Zado- stuje dvojni pritisk stikala na daljin-

cu ali pomik stopala pod odbijačem – pogoj je seveda ključ v žepu.

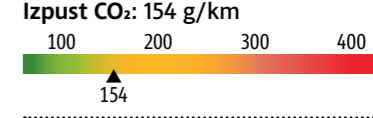
Nobenega presenečenja ne pripravi 2,0-litrski dizel s 120 kW (163 KM) v povezavi s šeststopenjskim samodejnim menjalnikom z dvema sklopokama. Kombinacija ni napačna. Menjalnik deluje v ostre klance, kjer manjka kanček uglajenosti. Daleč od rekordno majhne je poraba. Če ne šteje med tiste, za katerimi se po mestu vleče kolona nestrpnih voznikov, lahko računate na osem litrov goriva. Kuga je boljša med ovinki. Štirikolesni pogon s sistemom za optimalno delitev pogona med posameznimi kolesi ponudi veliko razlogov za nasmehe na obrazu. Ford se spodobno obnaša celo na bolj terenskih površinah. Tam pride prav stikalo za ročno izbiro želene prestave, ki pa ga zaman iščete na volanskem obroču ali ob njem, saj je nameščeno na prestavno ročico. Jasno pa je, da kuga s svojimi talenti bolj urbani športni avtomobil, in ne osvajalet brezpotij.

Zastopnik: Summit motors

Cena: 38.210 €

Euro NCAP (2012): ☆☆☆☆☆

Izpušč CO₂: 154 g/km



Kuga v opremsko najbogatejši izvedbi naredi vtis s prijetnimi družinskimi vrtilinami, prepričljivim obnašanjem na asfaltu in bogatim izborom premijsko obarvanih dodatkov.

Hyundai ix35 2.0 CRDi style 4x4

Test Štirikolesni pogon poveča vsestranskost, a tudi porabo goriva

Mestni terenci veljajo za praktična in všečna vozila, kar v zadnjih letih potrjujejo tudi prodajne številke. Za hyundaia ix35, ki smo ga imeli na preizkusu, lahko brez slabe vesti rečemo, da je vsestranski in všečen tudi evropskim voznikom. Raven opreme style bo ustrezala potrebam večine kupcev.

BLAŽ KONĐA,
besedilo in foto

Elegantno oblikovan ključ je pri opremi style pametni, kar pomeni, da lahko mirno ostane v žepu, vrata pa odklenemo (in zaklenemo) s pritiskom na gumijasti gumb na kromani kljuki. Tudi za zagon motorja zadošča pritisk na zagonsko stikalo. Pogrešal pa sem funkcijo samodejnega zaklepanja, ko se po koncu vožnje s ključem v žepu oddaljisi od vozila – razen če ima sistem zelo velik časovni zamik delovanja.

Notranjost je všečna, bolj evropska kot ameriška, a je v njej več trše kot mehke plastike. Pa tudi sadni vonj notranjosti je bil moteč in upam, da je šlo za osamljeni primer. Za dobro počutje sicer skrbi dvoobmočna samodejna klimatska naprava s funkcijo *cleanair*, ki zago-



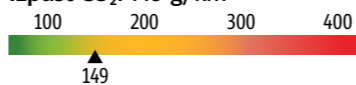
Notranjost je tipično Hyundaiava, ponoči osvetljena z modro barvo.

Zastopnik: Hyundai Avto Trade, d. o. o.

Cena: 29.720 €

Euro NCAP (2010): ☆☆☆☆☆

Izpušč CO₂: 149 g/km



nje glasbe. Sicer pa sta za poslušanje glasbe na voljo še vtičnici USB in AUX-IN, ki podpirata tudi ipod.

Dvolitrski turbodizelski agregat s 100 kW se je zdel primeren, saj omogoča živahnijo vožnjo po avtocesti in zadovoljive pospeške. Manjkal je edino sistem start-stop, ki bi verjetno zmanjšal porabo goriva. Ta se mi je zdel prevelika, saj se je gibala med 9,4 in 8,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Konkurenčni izdelki so lahko varčnejši – tudi tisti s štirikolesnim pogonom. Morda bodo pri novi generaciji ix35, ki jo napovedujejo v prihodnjem letu, ukrepali tudi v tem pogledu.

Ko že omenjam štirikolesni pogon, naj zapišem, da ga krmili elektronični, voznik pa lahko v njeno delovanje poseže s pritiskom na stikalo in »zaklene« pogon na vsa štiri kolesa. Vožnjo po strmih terenu olajšata tudi funkcija DBC za nadzorovan spust in pomoč pri speljevanju v klanc. Biksenonski žarometi so lepo osvetlili pot, edino njihov samodejni vklop se na deževno vreme ni odzval po mojih pričakovanjih. Zapišimo še, da je parkirna tipala zadaj dopolnjevala vzvratna kamera, kar je pri ix35 zaradi zajetnega zadnjega, D-sterička zelo priporočljiva oprema za lažje manevriranje in vzvratno vožnjo.

Za konec še pogled v prtljažni prostor, ki ga lahko z zlaganjem zadnjih sedežev povečamo z osnovnih 591 na 1436 litrov. Vsekakor zadosti za družinska potepanja. Pod prtljažnim dnom je imel testni avtomobil rezervno pnevmatiko, kar pride po naših izkušnjah ob morebitnem predrtju še kako prav. Z ix35 dobite soliden SUV za spodobno ceno – tisti, ki imajo pogon zgolj na sprednji par koles, so na voljo že od 19.790 evrov (brez 2000 evrov promocijskega popusta), za štirikolesni pogon (in zmogljivejši motor) pa boste odšteli dobre tri tisočake več. Testni primerek je zaradi bogate opreme stal dobrih deset tisoč evrov več kot stopna različica.

BMW S1000R

Test Veliko moči, veliko elektronike in malo prostora za napake



V primerjavi z različico RR so pri R skrajšali prestavna razmerja, povečali navor v območju med 3000 in 8000 vrtljaji na minuto, za boljše stabilnost med pospeševanjem pa za 22 milimetrov povečali medosno razdaljo.

BMW S1000 R je slečeni RR, kar v prevodu pomeni, da na plaži sleče majico takrat, ko je plaža polna, in ne takrat, ko na njej ni nikogar več ali še. Izklesano mišičevje kaže predvsem tistim tekmečem, ki prav tako nimajo sala ali pivskega trebuščka. S 1000 R je torej velik testostestronski ego.

ANDREJ BRGLEZ,
besedilo in foto

Prepričan sem, da ni treba biti motorist, da bi se strinjali, da je 118 kW (160 KM) in 114 Nm navora (razmerje moči in mase znaša 1,29 kilograma na konjsko moč) za motocikel dovolj paketa moči. Za primerjavo, to je občutno več, kot je ima, na primer, novi BMW 4 gran coupe 418d, ki je dobrih 463 cm dolg avto s pospeškom od 0 do 100 km/h v 9,2 sekunde in največjo hitrostjo 213 km/h. Pri R 1000 S torej ne gre za moč, ki bi jo kdo v resnici potreboval, ampak za moč, ki jo je, če ste se v življenju tako odločili, pač treba imeti. Menda nekateri potem laže spijo, delajo in nasploh živijo. Drži torej, da imajo taki motorji neredko blagodejne učinke na zdravje in počutje. In ko smo že pri tem, ne smemo mimo sistema *quickshifter*, ki omogoča prestavljanje navzgor brez sklopke. Še posebno v visokih vrtljajih deluje sistem epsko brezhibno in sproža mešanico hormono sreče in adrenalina.

Ker je moč smešno velika, še posebno za goli motocikel, s katerim

se je zaradi močnega vetra neudobno peljati že 130 km/h, jo po-

maga krotiti elektronika z zelo natančnimi čutili in refleksi, kar smo izdatno preizkusili tudi na mokri podlagi. V dežnem ali običajnem (suhem) programu sistem DTC prilagodi zdrs kolesa vsoki podlagi. Programa *dynamic* in *dynamic pro*, ki sta na voljo za doplačilo, pa ponujata možnost komunikacije z nadzemskimi silami. Razlike v programih so velike, sistemi delujejo vrhunsko in omogočajo občutno bolj varno »pretiravanje«. Minimalistični kosi pokrival so sicer pričakovani, pa vendar, (pre)majhni ogledali sta bolj za okras, posodica za zavorno olje nad krmilom pa je videti kot ponesreči odložen in pozabljen jogurtov lonček.

S 1000 R je med možno obvladljiv kot otroški poganjalci, a kljub temu ne na enak način, kot to naredijo japonski mojstri cestnih boril-

nih večšin. BMW S1000 R zahteva pravega dedca, saj ga je treba držati na »trdo«.

Tako kot mora biti, a je razlika med čvrsto nemško šolo in japonskim iskanjem pravega razmerja med vsemi za natančno vožnjo pomembnimi komponentami več kot očitna. Razprava o tem, katera pot je boljša, je povsem odveč, na srečo imamo dva koncepta in lahko izberemo tistega, ki nam bolj ustreza.

Zastopnik: BMW Motorrad

Slovenija, Ljubljana

Cena: 14.292 €

Osnovno opremljeni BMW S1000 R dobita za 12.150 evrov, z elektronično in hitrim menjalnikom pa za dobrih 14.000 evrov. Priporočam polno opremljena, elektronično in *quickshifter* sta vredna vsakega evra.



Vetrne zaščite ni, zato se zdi že vožnja pri 130 km/h taka, kot bi kdo na space shuttleu pozabil zapreti okno.



Hyundai ix35 je cenovno zanimiv SUV, ki razvaja z bogato serijsko opremo in všečnim videzom.