

# Ssangyong korando 2.0 XDi AWD DLX

## Test Vrnitev korejske terenske legende

SsangYong je po finančnih težavah in neuspeli avanturi s kitajsko družbo Shanghai Automotive Group prešel pod okrilje megalomanske indijske korporacije Mahindra. Prvi rezultat tega zavezništva je korando nove generacije.

**BRUNO KUZMIN,**  
besedilo in foto

Generacijsko tretji korando je pretrgal vez z nekdanjimi, iz evropskega zornega kota čudaškimi SsangYongovimi oblikovalskimi pristopi! To je prva in brez dvoma najbolj opazna značilnost mestno orientiranega terenca, ki so ga zrisali pri italijanskem Giugiaru. Kar seveda ne pomeni, da

kot na zadnji klopi. Pohvalen je položaj za trikrakim volanskim obročem. Tudi z 192 centimetri višine sediš udobno in nič utegneno, celo prostor v predelu kolen je izdaten. Enako velja zadaj, kjer ne gre spregledati po naklonu v hrbtnem delu nastavljive in pričakovano deljive klopi. Vse drugo je dobra stara klasika. Izdelava je korektna, ergonomija prav tako. Je pa jasno, da je korando z vidika oblike, opreme in materialov usmerjen prej k racionalnim kot bahaškim uporabnikom. Za slednje mu povsod manjka kanček izvirnosti in dragocenosti, s katerima streže opazno dražja evropska konkurenca.

Zelo pozitiven vtis naredi dvolitrski dizelski štirivaljnik s konjetro zalogo moči in navora.

Podatka o 129 kW (175 KM) in 360 Nm med 2000 in 3000 vrtljaji ne dopuščata ravnodušja. S priročnim šeststopenjskim ročnim menjalnikom in veliko motorne prožnosti je korando vedno odziven, hiter in suveren. Ne upehajo ga niti daljši avtocestni klanci niti vožnja po gorskih serpentinah, kjer se pokažejo odlike štirikolesnega pogona. V normalnih razmerah se skoraj vsa pogonska moč prenaša na prednji kolesi, kar pripomore k manjši porabi goriva. V zahtevnejših razmerah, ko začnejo posamezna kolesa zdrsavati, pa sistem preusmeri del moči na zadnji par. Med vožnjo po zasneženih in ledenih klancih ter na terenu lahko voznik vklopi še zaporo sredinskega diferenciala s polovično delitvijo pogonske

moči. Je pa jasno, da je korando s takšnim pogonom prej kralj asfalta kot blata. SUV, ki potegne do 186 km/h in porabi povprečno okoli sedem in pol litrov nafte (tovarna objublja 6,4 litra), se še bolj

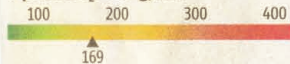
dviguje iz povprečja z vlečnimi zmogljivostmi. Nanj lahko »obešiš« priklonnik z naletno zavoro, naložen tudi z 2000 kilogrami.

Korando ni zadnji krik avtomobilske mode. V njem boste zaman

iskali modne dodatke, kot so radarski tempomat, masažni sedeži in projekcijski zaslon! Boste jih pa našli v dvakrat dražjih nemških konkurentih! A kot rečeno, dvakrat dražjih. Korando pač spa-

da v racionalni del razred SUV, kar dokazuje s tehniko in široko uporabnostjo za družinske, terenske in vlečne namene – pa če je na prikolici naložen gradbeni material ali morda gliser.

Zastopnik: C.J.I., Ljubljana  
Cena: 24.490 €  
Euro NCAP: Preizkus še ni bil opravljen.  
Izpust CO<sub>2</sub>: 169 g/km



Notranjost dokazuje družinsko orientiranost brez visoke mode. Poudarek je predvsem na prostornosti in funkcionalnosti.



Korando tretje generacije odpira novo poglavje v zgodovini najstarejšega korejskega terenskega specialista pod okriljem indijske Mahindre. Rezultat je dober!