


TEST - DAEWOO KORANDO 2.3 TD


Korando
TD

Sneženi mož

Nima korenčka, nima oglenih oči in nima črnega cilindra.

Je pa snežno bel, sneg je ravno zapadel in le motna črnina karoserijske plastike in gum je jasno ločevala avtomobil od snežne poljane.

Preobrazba je bila za marsikoga nezaznavna. Neopazna. Še danes marsikdo govori o Ssangyongu. Nič čudnega. Dae-woojevci so le zamenjali značke na karoseriji in namestili malce drugačno masko pred hladilnik. Ostal je celo logotip prejšnje blagovne znamke na volanskem obroču, prav tako napis Ssangyong na radijskem sprejemniku.

Pa tudi vse drugo je enako. Narobe? Zakaj? Korandu KJ, kot se je nekoč imenoval, ne manjka veliko. Njegova zunanost je pravzaprav ena redkih, če že ne edina, ki v segmentu terenskih avtomobilov z izvirnostjo nakazuje nove smeri. Vsi drugi so si med seboj zelo podobni - ali so škatlasti ali pa bolj ali manj verne kopije legendarnega Jeepa. Korando pa je sa-

mosvojega in predvsem prepoznavnega videza. Prav prikupna zunanost je tista, ki ga optično pomanjša, saj je dolg blizu štirih metrov in pol, širok pa krepko čez meter in tri četrt. Ni sicer toliko kot pri Hummerju, ni pa tudi Seicento. Pravzaprav - pa ne, da bi vas strašil - je sukan je volanskega obroča kar zahtevno delo. K sreči je Korandova karoserija s stališča preglednosti

dobro zastekljena, volanskemu mehanizmu pa pomaga hidravlični servo. Tako je edina večja zamera, ko govorimo o okretnosti tega terenca, njegov dokaj velik rajdni krog. Pa to niti ne bo toliko opazno v mestu, morda bolj na terenu, med drevesi, ko bo treba obrniti pred drevesom, padlim čez kolovoz.

Ne vem sicer, kaj bi rekel naš strokovnjak za design Gedl,

FOTO: UROŠ POTOČNIK



Sneženo beli Korando nima težav s prehodnostjo v snegu in blatu.

ampak na Korandovi zunanosti je kar nekaj spretno uporabljanih idej. Med vsemi je najbolj izrazita oblika zadnjih, izbuljenih blatnikov, ki se končajo z lučmi. Izbuljena sta tudi prednja blatnika, med njima pa je (glede na celotno dolžino avtomobila) dolg motorni pokrov, ki se skupaj s karoserijo na tem delu oži po neki krivulji, tako da sta prednja žarometa precej skupaj. Med štrlečima blatnikoma je še obvezna terenska stopnica, ves preostali del karoserije pa je, čeprav je za bivanje v avtomobilu še najbolj bistven, najmanj izrazen.

Precej manj oblikovalskih idej pokaže Korando v notranjosti, ki je dokaj preprosta, kar pa še posebej pri terencih (sploh pa tega cenovnega razreda) niti ne moti. Bolj motijo ceneni materiali iz spodnjega dela kakovostne lestvice, kar velja predvsem za uporabljeno plastiko. Tudi ko gre za ergonomijo oziroma udobje upravljanja se Korando ni pri Daewooju naučil nič novega. Volanski obroč je sicer mogoče prijetno spustiti navzdol, a potem skoraj povsem zakrije merilnike, obvolanske ročice so nepriročne, gumbi so nelogično razmetani po armaturni plošči in volanski obroč je glede na lego sto-



S turbodizlom Korando ni dirkač, vendar motor zadošča.

palk krepko preblizu vozniku. Pa vendar od vsega naštetega in še nenaštetega med vožnjo najbolj moti peklensko trda ročica menjalnika. Včasih, še posebej pri mrzlem olju v menjalniku, je treba biti z njo že kar grob, da vklopite prestavo, ko pa se olje ogreje na delovno temperaturo, ostaneta težavni le še pe-

Njegova zunanost je pravzaprav ena redkih, če e ne edina, ki v segmentu terenskih avtomobilov z izvimostjo nakazuje nove

ta prestava (pri pretikanju navzgor) in druga (pri pretikanju navzdol). To, da ima ročica menjalnika v prostem teku kakih 20 centimetrov prostega hoda (in to v krogu), je ob težavah pri pretikanju skorajda neopazno.

Korando z dizelskim motorjem je mrzel nasploh neprijeten. Predgretje zgorevalnega prostora je sicer inteligentno (pri ogretem motorju nekoliko krajše), a vselej predolgo, v mrzlih zimskih dneh pa (še posebej če se vam mudi na delo) meji na večnost. Toda motor potem steče in deluje brezhibno. V primerjavi s podobnim Korandom, ki se je imenoval še Ssangyong in ki ga je poganjal dizelski motor (AM 97/14), je tokrat za pogon služil turbodizelski stroj. Ne pretresljivo zmogljiv, a precej

boljši od navadnega, atmosferskega dizla. Vozne zmogljivosti, merjene na cesti, so z dodanim turbinskim polnilnikom postale znosne. Zdaj se je mogoče spodobno hitro peljati po avtomobilskih cestah in včasih tudi prehiteti. Novi (pravzaprav drugačen) motor ponuja tudi krepko izboljšanje uporabnosti na terenu, saj ga ni treba več vrteti proti rdečemu polju, ker je navora dovolj že od kakih 2000 vrtljajev ročične gredi v minuti.

Bistvena sprememba, ki se je zgodila na Korandih od naše zadnjega preskusa, je pogon. Ta je še vedno priklonljiv štirikolesni, a boste zaman iskali ročico za vklop ob prestavni ročici, kot smo bili vajeni. Zdaj za vklop (kot od samega začetka pri Mussu) skrbi elektrika, mali vrtljivi gumb za to opravilo pa je desno od volanskega obroča na armaturni plošči (dobro je biti pozoren, saj je levo od volanskega obroča povsem podoben gumb, le da ta služi za vklop zadnjega brisalnika!). Sam vklop je sicer zanesljiv, a je klasična mehanska metoda - pa ne le pri Korandih - še vedno boljša in 100-odstotno zanesljiva. Saj veste, da ima vsak takšen sistem svoje muhe.

Ne glede na vse zamere bo Korando čisto prijeten partner na cesti in zunaj nje. Ima sicer še eno slabost, a je ta k sreči zlahka odpravljiva. Njegova slabost stran so namreč še vedno gume, ki so sicer iz razreda M+S, a so na snegu, v blatu in na terenu nasploh pokazale bistveno premalo. Pravzaprav tudi na asfaltu (še posebej na mokrem) niso ravno blestele, ampak tam so zah-



Plastična "pokrajina" ni najbolj privlačna na pogled, a notranja prostornost zadošča.



Vklop štirikolesnega pogona ima na skrbi elektrika.

teve povsem drugačne, njihove lastnosti pa sprejemljivo dobre.

Toda Korando je kljub vsemu zanimiv terenec. Ni izključeno, da ne boste ostali neopazeni, vožnja vam ne bo delala sivih las, ob tem pa ima še povsem zadostno mero dobrih voznih lastnosti in opreme. V nekaterih pogledih, najbolj seveda s svojo zunanostjo, bi bil lahko marsikomu celo za vzor. Kaj bo prinesla bližnja prihodnost korejskemu Daewooju po prevzetemu znamke Ssangyong in posledično s pridobitvijo terenskega avtomobilskega programa, je sicer še uganka, ampak z zornega kota potencialnega kupca se stvari bistveno niso spremenile. Le v druge prodajne salone bo treba po enak avtomobil.

Le malo je takšnih, ki terenca res potrebujejo. Večina kupuje takšne avtomobile zaradi imidža, zaradi veselja in zaradi užitka. Pa naj gre le za to, da terenec vozite, ali pa zato, da ga sem ter tja (samovoljno) požnete s ceste. Recimo na sneg.

Vinko Kernc

DAEWOO KORANDO 2.3 TD

74 kW (101 KM) ● ni podatka ● 140 km/h ● 12,6 l/100km ● 4.049.000 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	6,8
0 - 80 km/h:	10,9
0 - 100 km/h:	19,2
0 - 120 km/h:	28,8
1000 m z mesta:	38,9
	(127 km/h)
Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	38,6
	(127 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	42,3
	(123 km/h)
Največja hitrost	144 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

l/100km	
najmanjše povprečje	11,4
največje povprečje	12,9
skupno testno povprečje	12,6

Trušč v notranjosti

dB	
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	61 59 58
100 km/h	66 65
150 km/h	70
Prosti tek	44

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	58,3
80	77,7
100	97,4
120	116,1

Zavorna pot

m	
od 100 km/h :	47,6

Okoliščine meritev

T = 1 °C
p = 1023 mbar
rel. vl. = 72 %

CENE

Testirani model

SIT

4.049.000 SIT

(Daewoo Motors)

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	29.235
Prednja utripalka	16.302
Prednja meglenka	23.055
Prednji odbijač	111.055
Prednja maska	21.160
Prednja šipa	47.444
Znak	3.423
Prednji blatnik	40.598
Zadnji odbijač	60.492
Zunanje ogledalo	19.777

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	4.049.000
Vlečna kljuka	54.455
Kovinska barva	59.500
Klimatska naprava	150.000
Dvižna streha/električna	250.000
Daljijsko zaklepanje z alarmno napravo	30.000

Diagram motorja

Diagram menjalnika

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni, dizelski s predkomoro - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,0 × 92,4 mm - gibna prostornina 2299 ccm - kompresija 22,1 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 32,2 kW/l (43,9 KM/l) - največji navor 219 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - turbinski polnilnik na izpušne pline, hladilnik sesalnega zraka - posredni vbrizg - visokotlačna rotacijska razdelilna črpalka - motorno olje 6,0 l - akumulator 12V, 95 Ah - alternator 65 A

Prenos moči:

motor poganja zadnja ali vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,969; II. 2,341; III. 1,457; IV. 1,000; V. 0,851; vzvratna 3,700 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,480 - diferencial 4,550 - platišča 7 J × 15 - gume 235/75 R 15T M+S (Kumho Steel Belted Radial 785), kotalni obseg 2,21 m, hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,3 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 3 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, palične vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj toga prema, Panhardov drog, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo - mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,7 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4330 mm - širina 1841 mm - višina 1840 mm - medosna razdalja 2480 mm - kolotek spredaj 1510, zadaj 1520 mm - najmanjša razdalja od tal 195 mm - rajdni krog 11,6 m
notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1550 mm - širina (komolci) spredaj 1450 mm, zadaj 1410 mm - višina nad sedežem spredaj 990 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1040 mm, zadnja klop 910-680 mm - dolžina sedalnega dela: prednji sedež 480 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 395 mm - prtljažnik (normno) 350/1200 l - posoda za gorivo 70 l

Mase:

prazno vozilo 1830 kg - dovoljena skupna masa kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 3500 kg, brez zavoro 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 140 km/h - pospešek 0-100 km/h (ni podatka) - poraba goriva (ECE) 11,5/6,4/8,2 l/100 km (plinsko olje)

Terenske zmogljivosti (tovarna):

premagovanje vzpona 40,3° - dovoljen bočni nagib 44° - vstopni kot 28,5° - izstopni kot 35° - dovoljena globina vode 500 mm

MERE

KONČNA OCENA

Pri Daewoojevem Korandu so stvari jasne: ne sodi v kakovostni vrh podobnih izdelkov, ampak prepičuje z dvema dobrima lastnostima - prikupnim videzom in zanimivo ceno. Povsem logično je, da pri tem ni brez napak. Ob tem je vprašanje le, koliko in kaj je kdo voljan odpustiti. Izvzemši menjalnik lahko pri Korandu večje napake odpravite sami, manjših pa se ni težko privaditi. Navsezadnje nihče ni povsem popoln.

videz zunanosti

notranja prostornost

terenska mehanika

izdelava

videz notranjosti

trd menjalnik

gume

dolgo predgretje motorja

plastika v notranjosti

ergonomija

40

1/2000

1/2000

41