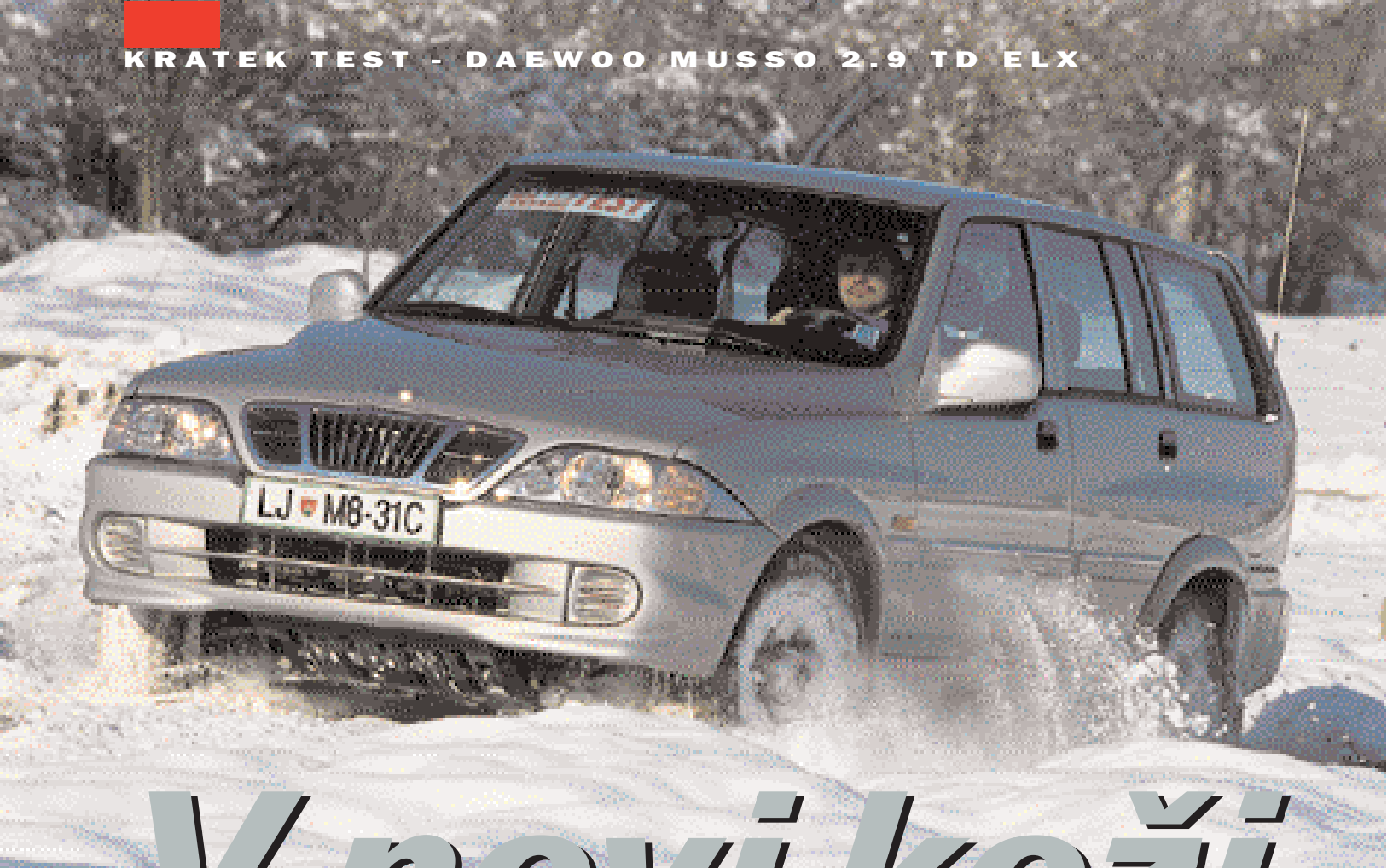




V novi koži

Pri terencih obstaja resen problem. So namreč terenci za teren in terenci, ki niso za teren. V tej trditvi je sicer nekaj absurda, ampak velikokrat drži. Ozki kolovoz, ki za ogromno Toyota Landcruiser ni prevozen, je za Suzukijevega Samuraja kot naročen. Umazanija v blatni kopeli, ki za luksuznega Mercedesovega Pucha lahko pomeni katastrofo, je za špartanskega Defenderja mala šala ... Odločilnega pomena pri tem, kako bomo uporabljali svojega terenca, pa je seveda tudi njegova vrednost.

Seveda je z vrednostjo oziroma ceno povezano več stvari: med drugim tudi kakovost in vzdržljivost. Kar pa vedno ne drži! Za zmerno ceno lahko dobimo prav spodobnega terenca - z zelo solidnimi zmogljivostmi, vzdržljivostjo v mejah normale, dobrimi voznimi lastnostmi na različnih podlagah, z dovolj udobja in enostavnim upravljanjem.

Eden takih kompromisov je prav gotovo Ssangyo..., pardon, Daewoo Musso. Oprosite, motiti se je človeško, še posebej, če to sploh ni pomota. Korejski Ssangyong je namreč že drugo leto v lasti prav tako korejskega Daewooja. Zamenjali so oznake in mu naredili nov obraz. Nova maska seveda zdaj nosi Daewoojevo značko, navpične re-

že pa nekoliko spominjajo na legendo med terenci (Jeepa). Na volanskem obroču in na



Malo prevelik volan na nezahtevni plastični podlagi, vendar za terenca solidno.

radiu je še vedno Ssangyongova oznaka, to pa tudi pomeni, da je sprememb na Mussu zelo malo. Ohranili so njegove dobre lastnosti, dodali nekaj novosti in veselo naprej. Največja novost je sicer stari dobri Mercedesov dizelski vrstni petvaljnik, ki pa mu tokrat pomaga turbinski polnilnik na izpušne pline. Musso je tako pridobil nekaj moči, postal poskočnejši in hitrejši ter še bolj prepričljiv. Do 2000 vrtljajev se sicer ne dogaja še nič pretresljivega, potem pa, ko prime turbina, je lahko zadnji pogon zelo živahen. Kolikor je to pri skoraj dve toni težkem (praznem) vozilu sploh mogoče. Tudi končna hitrost je za tako ogromno gmoto zelo solidna. Motor je preverjena klasika med dizli: z vbrizgom goriva v vrtnično komoro,

Z vrtljivim gumbom v prvi stopnji vklopi-mo štirikolesni pogon, v drugi pa še re-dukter. Eno-stavno!



dvema ventiloma na valj in hladilnikom polnilnega zraka med turbino in sesalnimi ventili. Hladen potrebuje nekaj časa za predgretje, že malce ogret pa lepo vžiga tudi brez tega. Vgrajeno ima varnostno stikalo, ki omogoča vžig le s stisnjeno stopalko sklopke. Je seveda povprečno dizelsko glasen in zmerno požrešen. Glasnost motorja samega niti ni tak problem, bolj moteča je resonanca celotnega pogona, verjetno s kardanskimi gredmi vred, ki pri določenem številu vrtljajev povzročajo neprijetno resonanco. Ena slabših plati Mussa je tudi menjalnik, ki je neprijetno trd, se zatika in je nenatančen. S tem pa je glavnih zamer tudi konec.

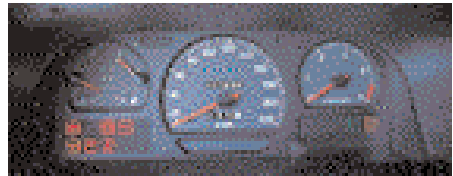
V bistvu je Musso kot celota prav posrečena kombinacija. S svojo velikostjo vzbuja spoštovanje. Na cesti se vam bodo spoštljivo umikali! Z dokaj škatlasto, a še zdaleč ne dolgočasno obliko ne odstopa od



Velik in še povečljiv prtljažnik s polovično deljivo zadnjo sedežno klopjo.

povprečja terencev. Z robustnostjo daje vtis vzdržljivosti in neobčutljivosti, z dokaj mehkim vzmetenjem pa zagotavlja tudi veliko udobja. Vožnja po neravninah je nadpovprečno udobna, tudi zahvaljujoč velikim balonastim gumam, ki na pogled ne dajejo posebej dobrega občutka. Vendar so se kasneje

Mercedesov turbodizel. Preverjen in solidno zmogljiv.



Enostavni, pregledni števcji na modri podlagi.

Kar pa ni težko. V prvi stopnji se vklopi prenos moči tudi k prednjim kolesom (lahko med vožnjo), za preklap reduciranega prenosa pa je treba ustaviti. Škode ne morete narediti, tudi če se zmotite, saj hidravlika ne preklopi, dokler to ni varno in mogoče. Zato v opozorilo svetijo (ali utripajo) kontrolne lučke na armaturki. Za boljši oprijem na zelo spolzkih podlagah priskoči na pomoč samodejna zapora zadnjega diferenciala. To je vse, kar je treba vedeti.



Tudi z enim kolesom v zraku gre ...

Seveda v Mussu ni vse idealno. Spojler nad zadnjo šipo povzroča vrtnčenje zraka, ki vso umazanijo zmeče prav na zadnjo šipo. K sreči ima tam brisalnik. Antena je električno pomična in preveč izpostavljena štrlečim vejam. Da je ne odlomite, raje ugasnite radio. Polička na armaturki je preplitva in ne zadrži predmetov. Ima dve odprtini za pločevinki, ki sta tudi preplitvi ...

Po drugi strani pa ponuja veliko prostora in udobja. Prtljažnik je postopno povečljiv. Ima učinkovito pomsamodejno klimatsko napravo. Ima zanesljive zavore, ki tudi brez ABS-a enakomerno in nadzorovano zavirajo. Ima uporaben servovolán in solidno vodljivost. Motor pa je preverjen in zmogljiv. In to dizel, kot se za pravega terenca spodobi! In končno, ima nezahteven štirikolesni pogon, ki v kritičnih situacijah in v večini primerov zadostuje.

Za teren ali ne, to je sedaj vprašanje! Musso ima glede na svojo ceno veliko vrednost. Tudi dobre zmogljivosti, udobje in robustnost nekaj štejejo. Kam se boste zapeljali z njim, ni tako bistveno. Dobro pa je vedeti, da vas Musso ne bo kar tako razočaral.

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni, turbodizelski, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 89,0 × 92,4 mm - gibna prostornina 2874 cm³ - kompresija 22 : 1 - največja moč 88 kW (120 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 2250/min - ročična gred v 6 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - vrtnična komora, elektronsko vodena visokotlačna črpalka (Bosch), turbinski polnilnik, hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 10,7 l - motorno olje 7,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: priključljivi štirikolesni pogon - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,970; II. 2,340; III. 1,460; IV. 1,000; V. 0,850; vzvratna 3,700 - reduktor, prestavi 1,000 in 1,870 - diferencial 3,73 - gume 235/75 R 15 T (Kumho Steel Belted Radial 785)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, vzvojne vzmetne palice, teleskopski blažilniki, stabilizator, zadaj toga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4656 mm - širina 1864 mm - višina 1755 mm - medosna razdalja 2630 mm - kolotek spredaj 1510 mm - zadaj 1520 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1470/1460 mm - višina 910-950/920 mm - vzdolžnica 850-1050/910-670 mm - prtljažnik (normno) 780-1910 l - posoda za gorivo 72 l

Mase: prazno vozilo 2055 kg - dovoljena skupna masa 2520 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 3500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna) največja hitrost 156 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 12,0/7,6/9,2 l/100 km (plinsko olje)

Zmogljivosti (tovarna) premagovanje vzpona 41,4° - dovoljen bočni nagib 44° - vstopni kot 34°, izstopni kot 27° - najmanjša oddaljenost od tal 205 mm

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	6,7 s	hitrosti:
0-80 km/h:	10,2 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	15,6 s	60 57,5 km/h
0-120 km/h:	22,9 s	80 75,7 km/h
0-140 km/h:	39,1 s	100 94,9 km/h
1000 m z mesta:	36,5 s	120 114,6 km/h
	(137 km/h)	

Največja hitrost:

156 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV): 38,0 s (134 km/h)

1000 m od 40 km/h (V): 39,4 s (135 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 121,1 m

od 100 km/h: 50,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 11,8 l/100km

Najmanjše povprečje 12,4 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 1 °C
50 km/h	62 59 57	p = 1017 mbar
100 km/h	68 67	rel. vl. = 82 %
150 km/h	72	
Prosti tek	48	

KONČNA OCENA

Musso pod novo oznako ni nič izgubil, prej pridobil. Še vedno je robusten, udoben terenec. Z novim močnejšim motorjem pa tudi bolj prepričljiv. Za solidno ceno veliko avtomobila!

☒ robustnost, uporabnost	☒ trd, nenatančen menjalnik
☒ udobna vožnja	☒ nerodno nastavljanje sedeža po višini
☒ prilagodljivost in velikost prtljažnika	☒ resonanca pogona pri nizkih vrtljajih
☒ enostaven vklop štirikolesnega pogona	☒ prevelik volanski obroč
☒ rezervna guma pod dnom	☒ preplitva polička na armaturki
☒ po višini nastavljev volanski obroč	☒ električni pomik antene

CENA: 5.049.000 SIT (Daewoo motor)