



**Test**

**SSANGYONG  
KORANDO  
FAMILY RS**

# Z DRUŽINO V HRIBE



Plastično, a uporabno: armaturna plošča

Stvar je zelo zanimiva; formula je stara, ampak enkrat vžge, drugič pa ne. Nihče natanko ne ve, zakaj je tako, ampak pri SsangYongu, na primer, je vžgal. Že drugič.

Ssangyong korando K-4 in K-5 sedaj že poznamo. Džipa v pravem pomenu besede, eden s platneno, drugi s trdo streho. Korando, ki smo ga tokrat testirali, nosi ime family. Družina. Lahko bi rekli tudi nadaljevanje zgodbe z imenom korando. Zakaj?

Povsem preprosto. Mekanika je znana, in sicer enaka kot pri seriji "K". Klasični dizelski motor je znamke Daewoo z 2,2 litra ter še nekaj centilitri prostornine in vrtinčno komoro v štirih glavah. Bati velikega premera in še

daljšega hoda, majhna litrska moč, majhne hitrosti batov tudi pri najvišjih motornih vrtljajih, glava in blok iz sive litine ter skoraj deset litrov hladilne tekočine zagotavljajo nezahtevno vzdrževanje in dolgo življenjsko dobo tega mo-



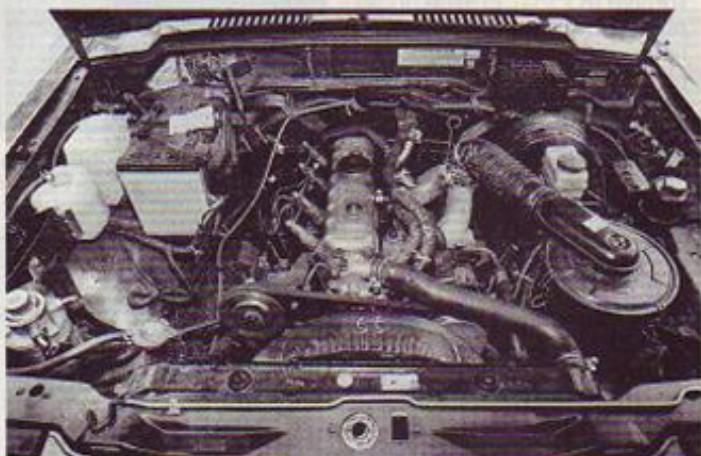
**Klasična motorna zasnova torej povsem zadovoljuje**

### **Klasična motorna zasnova torej povsem zadovoljuje.**

torja, v kombinaciji z Boschevo rotacijsko visokotlačno črpalko za vbrizg pa tudi natančno polnjenje z gorivom ter zato brezhiben vžig v vseh razmerah in presenetljivo majhno porabo dizelskega goriva. Ta je še največja v mestu, ko naraste tudi do štirinajst litrov za sto mestnih kilometrov, na vožnjah po terenu z vklopljenim štirikolesnim pogonom in reduktorjem pa je znašala le nekaj več kot enajst litrov na sto kilometrov. Klasična motorna zasnova torej povsem zadovoljuje. Zamera gre spet le na račun premajhne moči, ki jo zmanjkuje pri "hitrejši" vožnji. Zmogljivosti so sicer zaradi nekoliko boljše aerodinamike za spoznanje boljše, na hitra prehitevanja pa lahko kljub temu pozabite in se vdate v usodo vožnje v koloni vozil, ki jo vodi tovornjak. Pri tem kaže omejiti, da je tudi prenos moči vse do koles povzet od koran-

**Klasično,  
vzdržljivo, a  
preslabotno:  
motor**

**Ravno, veliko:  
prtijaznik**



dov serije "K", razlikuje se le v tem, da se pesti prednjih koles vklopita samodejno, tako ju ni treba vklopiti (oziora izklopiti) vsakokrat, ko vklopiamo (izklopimo) štirikolesni pogon. To je velikokrat, ko se na terenu "zataknem", zelo dobrodošlo, še posebej, ko začutite potrebo po dodatnem pogonu v veliki luži ali globokem blatu. Vendar tovrstnega pretiravanja ne priporočam. Family ima sicer čvrsto zadnjo premo in dovolj zmogljive zavore, ki se ne pregrejejo zlahka, toda limuzinske posamične prednje obese

## Test

(kar včasih trebuje vozila nevarno približa tlon), podedovane težave z zaporami diferencialov, prenizko nameščeno zadnjo registrsko tablico in le gume s profilom M+S. Teren, po katerem vozite, torej previdno izberete.

Sicer pa tega avta verjetno ne boste kupili le zato, da bi prečkali Slovenijo po 47. vzporedniku. Vas, vašo družino (family!) in vso potreben in nepotrebno prtljago je sposoben z luhkoto pripeljati v kočo na Krvavcu ali na Pokljuki tudi takrat, ko so ceste prekrte s snegom. Že zunanje mere in skoraj škatlasta oblika obljuhljajo notranje razkošje s prostorom, po zaslugu (po polovici) zložljive zadnje klopi pa se prtljagi namenjeni prostor lahko še dodatno poveča. Karoserija (starega) isuuja trooperja tako doživlja uspešno reinkarnacijo v obliki ssangyonga koranda family. V Koreji so jo le na zunaj olesnili s plastičnimi dodatki, poskrbeli pa so tudi za udobje med vožnjo. Če odmislimo prenizki vpetji prednjih pasov, prenizke komolčne opore spredaj in zadaj, grozno dolgo prestavno ročico (in veliko težavo pri pretikanju v drugo prestavo), široko razmanknjena pedala, ročico za vklop štirikolesnega pogona in reduktora ter luknje za pločevinke premajhnega premera (čemu torej služijo?), je family znova povsem limuzinski terenec. Na armaturni plošči sicer prevladuje cenena plastika, je pa opremljena z merilnikom vrtljavjev (temu se, bog vedi, zakaj, rdeče polje začne že na polovici njegove skale, family pa doseže največjo moč in največjo hitrost precej pozneje), analogno uro, s solidnim radijskim sprejemnikom (in samodejno teleskopsko anteno), z nekaj predali za drobnarje in z ne prav velikim predalom pred sovoznikom. Večji predal je pod sovozniškim sedežem, dovolj prostora pa je tudi v predalih v vratih. Ročica za ročno zavoro je tokrat povsem "normalna" in na običajnem mestu med sedežema. Limuzinski sta tudi zunanjii ogledali, ki pa sta za terensko vožnjo občutno premajhni oziroma prenizki. V tem korandu se po zaslugu večje zadnje šipe in brisalnika zanjo nekoliko bolje vidi ne-



posredno za avtomobil. Testni korando žal ni bil opremljen z obljuhljeno serijsko klimatsko napravo, je pa zato elektrika stregla vsem pomicnim šipam in vratnim ključavnicam. Ključavnica za vžig je osvetljena in brisalniki imajo večstopenjski intervalnik. Serijski je tudi močan servojačevalnik volana, zato je su-

Limuzinsko:  
ogledalo, stikala  
za šipe



Terensko: višina od  
tal, kolesa



kanje povsem luhkotno tudi pri zahtevni terenski vožnji. Sedeži so enaki kot v korandu "K", le da je zadnja klop k sreči nameščena niže, pa tudi širine je neprimerno več. Tako luhko na njej sedijo tri odrasle osebe, predvidena pa sta še dva pomočna sedeža v prtljažnem prostoru, kar korando family spremeni v majhen avtobus. Slednja možnost spada seveda na seznam dodatne opreme.

Tale korando je torej zelo družinski avtomobil. Izberete družino, prtljago in hrib. Pa je.

Tekst: VINKO KERN  
Foto: TOMI LOMBAR

## Tehnični podatki

**Motor:** širinaljni - širilaktini - vrtni - dizelski z vrtljivno komoro - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtina in gib 88 x 92 mm - gibna prostornina 2238 ccm - kompresija 21:1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4300/min - srednja hitrost bota pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 22,3 kW/liter (30,4 KM/liter) - največji momen 135 Nm pri 2200/min - ročična gred v 5 ležajih - stranska odprtina gred (zobnik) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz sive litine - dizelska visokočrna rotacijska črpalka (bosch VE) - vodno hlajenje 9,8 litra - motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 90 Ah - alternator 60 A

**Prenos moči:** motor poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolurna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I: 4,122; II: 2,794; III: 1,504; IV: 1,000; V: 0,855; vzvratna 3,720; diferencial 4,89 - prestavi reduktiorja 1,000 in 1,870 - platišča 7 x 15 - gume 215/75 R 15 M+S (kumho steel belted radial 785), katalni obseg 2,21 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,7 km/h

**Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trkolna prečna vodila, torzijski vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj loga premoga, vzdalzne listne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajenje), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavore na zadnjem kolesu (ročica med sedežem) - volan z zobato letvijo, servo, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanjje:** dolžina 4510 mm - širina 1680 mm - višina 1720 mm - medasna razdalja 2640 mm - kolotek spredaj 1340 mm, zadaj 1270 mm - najmanjša razdalja od tal 200 - radij krog 11 m -

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 1540 mm - širina (komplet) spredaj 1400 mm, zadaj 1390 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 930 mm - vz dolžnica prednjih sedežev 900-1050 mm, zadnja klop 840-690 mm - premer volanskega obroča 400 mm - prtižnik (normálni podatki) - posoda za gorivo 75 litrov

**Teža:** prazno vozilo 1615 kg - dovoljena skupna teža 2140 kg - dovoljena teža prikolice z zavoto 1000 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 135 km/h - pospešek 0-100 km/h: ni podatka - vzponski kot spredaj 38 stopinj, zadaj 23 stopinj - poraba goriva: 6,8/12,3/12,8 litra dizelskega goriva na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

135 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h: 10,5 s

0-80 km/h: 17,5 s

0-100 km/h: 29,6 s

1000 m z mesta:

45,4 s (112 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):

43,5 s (114 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):

47,3 s (106 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 52,0 m

### Natančnost merilnika

#### hitrosti:

kazalec na resnično

60 60,2 km/h

80 80,1 km/h

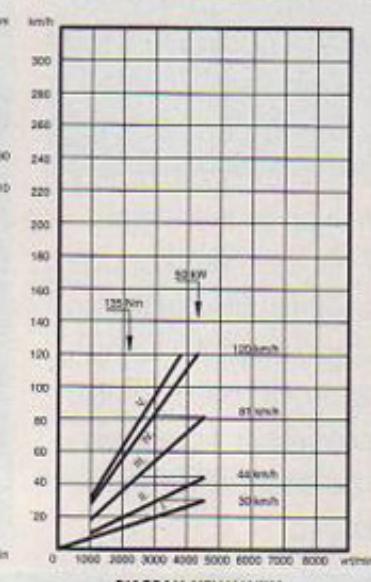
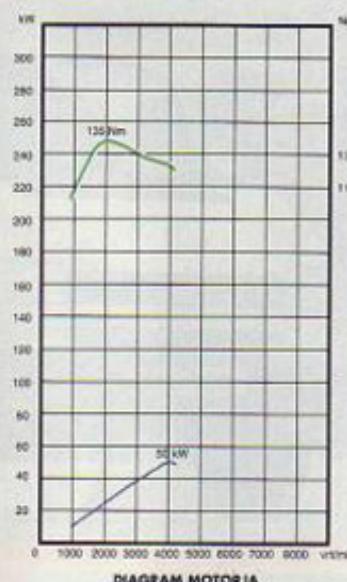
100 99,6 km/h

120 119,5 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje

12,6 litra/100 km



## Hvalimo

- uporabnost in prostornost
- majhna poraba goriva
- velikost posode za gorivo
- mehak volan

## Grajamo

- dolgi gibi prestavne ročice
- trd menjalnik
- trda plastika
- zmogljivosti motorja
- vpelje varnostnih pasov

## Cena: DEM 43.600\*

(SsangYong Import d.o.o., Ljubljana)

## Končna ocena

Ssangyong korando family RS ni "fun car", temveč povsem uporaben in zelo prostoren terenski kombi z varčnim motorjem, ki ni kos teži in slab aerodinamiki avtomobila, je pa kos vsem željam po terenski vožnji. Izdelava je povsem solidna, oprema je bogata, počutje pa čisto terensko. Obliko res ni najmodernejša, ampak klasika je pri terencih vedno v modi.