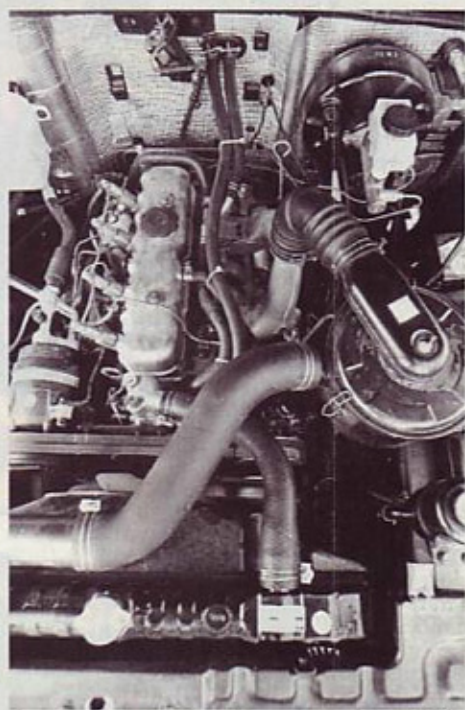


Test

SSANGYONG KORANDO K-5 RS

PRESENEČENJE

Kar je VW hrošč med osebnimi avtomobili, je še v večji meri jeep med terenci. Prvič je začetnik priljubljenih terenskih avtomobilov. Drugič ga (precej prenovljenega seveda) še vedno izdelujejo. In tretjič ima po celem svetu kar nekaj posnemovalcev. Med drugim tudi v Koreji.



Motor: do terena preslaboten, na njem odličen



Notranjost: lična, z nekaj napakami

Poznamo ga (skoraj) vsi. Jeep je sinonim za terence. To vedo tudi pri Chryslerju in uspešno prodajajo licence modelov, ki jih v matični tovarni ne izdelujejo več. Tale, SsangYongov, je še najbolj podoben seriji CJ 5/7, pa vendar se od ameriškega originala precej razlikuje.

Seveda: priljubljenost (in uspešno prodajo) so si kupili z zunanjo obliko. Ta sicer ni povsem enaka, je pa čisto jeepovska. Medosna razdalja je razmeroma kratka, karoserija je visoko dvignjena od tal, vse šipe so ravne, rezervno kolo je obešeno na zadnja vrata, motorni pokrov, praktično edini zaobljeni del karoserije, sega skoraj do polovice avtomobila, in če zamizite na eno

oko, je s prednje strani skoraj tak kot jeep, ki je v drugi svetovni vojni vozil generala Pattona.

Na novo dodani zajetni odbijači, s plastiko razširjeni blatniki, široke gume in aluminijasti stopnici namesto pragov izboljšujejo uporabnost in videz ter ju dvigujejo na današnjo raven. Tako je korando ravno prav sodoben, a še vedno pravi "džip".

Jeepovski sta tudi obe, prek listnatih vzmeti obešeni togi premi. Ti sta že v osnovi zamišljeni dovolj robustno, da preneseta tudi udarce večjih kamnov izpod koles, znata se prilagoditi še tako neravnemu terenu in hkrati pod vplivom obremenitev nikoli ne približata šasije nevarno proti



Prtljažnega prostora ni, naslonjali pa sta prekucljivi



Prednji pesti: ročni vklop in izklop

tlom. Ljubitelj vožnje po brezpotjih bo to znal ceniti, saj izkušnje kažejo, da je le taka zasnova lahko kos najtežjim razmeram na terenu.

Tu se poglavje o jeepu konča. Motor, ki poganja korando, je Daewoojev, 2,2-litrski dizelski štirivaljni z vrtničnimi komorami. Blok in glava sta iz sive litine, odmična gred pa se vrti v bloku. Na prvi pogled zastarela konstrukcija se izkaže kot odlični partner karoseriji in podvozju. Čeprav se motor ne vrti prav rad, je predgrevanje zgorevalnih prostorov hitro (in inteligentno povrh, saj je pri ogretem motorju zelo kratko), vžiganje je brezhibno v vseh razmerah, njegov tek je presenetljivo miren, najpomembnejše pa je

S tem je korando ravno prav sodoben, a še vedno pravi "džip".

to, da tudi pri napornih terenskih vožnjah ne odpove: tudi pri priganjanju v nizkih prestavah in pri vklopljenem reduktorju ohranja normalno delovno temperaturo, njegove zmogljivosti (predvsem navor) pa so za terenske igre več kot zadovoljive. Žal to ne velja za "normalne" vožnje po asfaltnih cestah, kjer je 50 kW v motorju pri tej aerodinamiki in teži občutno premalo. Kljub temu je kazalec na merilniku vrtljajev pri največji hitrosti tudi v peti prestavi tik pred rdečim poljem. Tega so "kriva" predstav-

Test

na razmerja v menjalniku, ki so po terensko izračunana. Čeprav ima menjalnik pet prestav, so za normalno vožnjo dovolj štiri, saj je prva prestava izjemno kratka. In ko se olje v menjalniku dovolj segreje, je tudi pretikanje zadovoljivo mehko. Svojo terensko resnost korando dokazuje tudi s priključljivim štirikolesnim pogonom in reduktorjem, brez katerih pač pri "džipu" ne gre. Je pa res, da nima diferencialnih zapor, kar utegne zagreniti marsikateri izlet in ga spremeniti v "Camel trophy". S polterenskimi gumami znamke Kumho in brez vsaj ene zapore diferenciala je lahko tudi najmanjši malce blaten klanček nepremagljiv. To pa se seveda pravemu terencu ne spodobi.

Kar se notranjosti tiče, moram priznati, da je korando napredoval. To je že tretji korando na našem testu, a prvi, pri katerem se oko rado ustavi tudi v potniškem prostoru. Sedeži, na primer, sicer niso v stilu "Pariz-Dakar", so pa dovolj anatomsko oblikovani (voznik nastavlja tudi ledveni del), da vožnja ni utrudljiva, in namesto s skajem so oblaženi z blagom. Ključavnice v vseh treh vratih streže električno, pa tudi prednji šipi



se dvigata in spuščata z njeno pomočjo. Vročim dnevom in vročim uram za volanom (veste, prava terenska vožnja človeka zelo utruja) kljubuje srednje učinkovita klimatska naprava, dokaj lična ter bogateje opremljena armaturna plošča je prevlečena z lesom, oprostito, s ponaredkom lesa. Kljub izboljšavam pa zasluži notranost koranda nekaj graje. Tako so merilniki skupaj s kontrolnimi lučkami (ki so povrh še slabotne) zasukani preveč navzgor, kar nekoliko otežuje preglednost nanje predvsem v sončnem vremenu je zaradi majhne zadnje šipe, ki jo prekrivajo vzglavniki zadnjih sedežev in ki je hitro močno umazana (brisačnika pa ni), vidljivost nazaj omejena le na vidljivost skozi zunanji (odlični!) ogledali; in končno: sedenje na zadnjih sedežih je pri glavah omejeno navzgor s prečno ojačitvijo strehe (kar bi pri trku ali prevračanju povzročilo dodatne poškodbe). Posebej graje vredna sta prednja varnostna pasova, katerih zgornji oprijemališči sta očitno prenziki (in nista po višini nastavljiva), njuna trda, plastična zaklopa pa segata do bokov; velikokrat se tudi zgodi, da pas pripremo z vrati. Je pa res, da je večina stikal na dosegu roke, da je velik predal tudi pod voznikovim sedežem, da je servoojačevalnik volana močan in tako je sukanje volanskega obroča lahkotno (kako prav to pride na terenu!) in da se tudi sopotnik lahko čvrsto prime za ročico pred seboj. In čeprav se pri večjih hitrostih začneta tresti zunanje ogledalo in eden od dveh pepelnikov ob zadnji klopi, je tudi poslušanje glasbe v korandu lahko prijetno opravilo.

Takle, kot je, korando (kot tudi jeep) verjetno nikoli ne bo limuzinski terenec. Sedanje na prednja sedeža in še bolj na zadnja je zahtevno delo, k senčnikoma je treba močno stegniti roko, vožnja je skoraj tovornjaška, prtljažnega prostora skoraj ni in v mehanske sklope gre skoraj šestnajst (16!) litrov različnih olj. Ampak tako je prav. In gledano v celem je korando K-5 RS (prijetno) presenečenje. Lahko bi rekli: fosil, ki je uspešno preživel!

Tekst: VINKO KERNIC
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriloktni - dizelski, z vrtilčno komoro - vstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 88 x 92 mm - gibna prostornina 2238 kubikov - kompresija 21:1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 22,3 kW/liter [30,4 KM/liter] - največji navor 135 Nm pri 2200/min - ročni gred v 5 ležajih - stranska odmična gred v bloku (zobniki) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz sive litine - dizelska visokotlačna rotacijska črpalka (bosch VE) - vodna hlajenje 9,8 litra - motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 85 Ah - alternator 70 A

Prenos moči: motor poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolna 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 reduktorja 1,000 in 1,870 - platišča 6 J x 15 - gume 215/75 R 15 M+S (kumho radial powerguard), kotalni obseg 2,21 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,7 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 3 vrata, 4 sedeži - karoserija na šasiji - spredaj toga prema, vzdolžna vodila, večslojne listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj toga prema, večslojne listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) - volan s kroglicami, servo, 4,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3860 mm - širina 1700 mm - višina 1850 mm - medosna razdalja 2390 mm - kolotek spredaj 1310 mm, zadaj 1270 mm - najmanjša razdalja od tal 220 mm - rajdni krog 10,2 m - vzpanski kot spredaj 45 stopinj, zadaj 40 stopinj - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1520 mm - širina (kolokolci) spredaj 1340 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1010 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1010 mm, zadnja klopa 700-590 mm - premer volanskega obroča 395 mm - posoda za gorivo 70 litrov

Teže: prazno vozilo 1440 kg - dovoljena skupna teža 1940 kg - dovoljena teža prikolice z vozilo 1400 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 125 km/h - poraba goriva: povprečno 11 litrov plinskega olja na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
120 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0- 60 km/h 9,4 s
0- 80 km/h 16,7 s
0-100 km/h 30,2 s
1000 m z mesta:
47,2 s (108 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
49,9 s (102 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
56,8 s (99 km/h)

Zavorna pot:

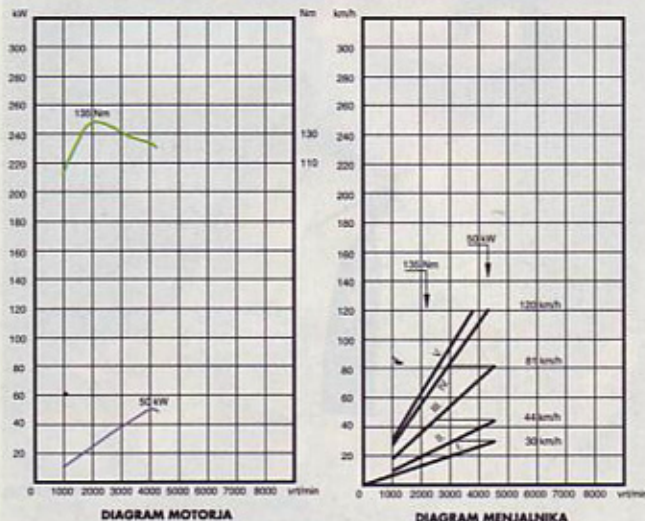
od 100 km/h: 65,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	57,2 km/h
80	76,4 km/h
100	96,1 km/h
120	115,7 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
14,9 litra/100 km



Hvalimo

- oblika
- podvozje
- počutje
- vidljivost v zunanjih ogledalih
- kultiviran motor
- "večnost"

Grajamo

- ni zapore diferenciala
- vpetje prednjih varnostnih pasov
- prostornost na zadnji klopi
- ni prtljažnika
- zmogljivosti

Cena DEM 38.400
(Moto klub, Ljubljana)

Končna ocena

Ssangyong korando K-5 RS je le eden izmed mnogih dokazov, da je jeep nesmrten. Tisto, kar je podedoval po jeepu, ga uvršča med najbolj uporabne in zmogljive terence, pa tudi korejska nadgradnja je vredna pohvale. Karoserijska zasnova je takšna, da ne predvideva prtljažnika, pri pogonu pa manjka (vsajena) diferencialna zapora. Ampak kdor to lahko pogreša, bo v korandu našel zvestega prijatelja za izlete po brezpotjih.