

Vozili smo:

SSANGYONG KORANDO K-9D

JEEP,



MADE IN KOREA

SsangYong Motor Company je v Seulu, Seul je v Koreji. Koreja pa ni daleč od Japonske. Tam je doma Isuzu in čeprav izdelujejo korande po ameriški licenci (jeep CJ 7), je v njih veliko Isuzujevih delov: predvsem takšnih, ki jih Japonci ne potrebujejo več.

Zdaj razumete? Korando je spretna ameriško-japonsko-korejska sestavljenka, ki je naprodaj v šestih različicah. Najbolj jeepovski je K-4: krajša od dveh možnih medosnih razdalj, dvoje vrat, platnena streha (ali brez nje), temeljit zaščitni lok in štirje sedeži. Vsi drugi korandi imajo čvrste strehe po korejskem okusu. K-5 pomeni dvoje vrat in pet sedežev, K-6 ima tri vrata in šest sedežev, K-van je kombi s trojimi vrati in tremi sedeži, K-ambulance (daljša medosna razdalja) pa je petsedežnik s trojimi vrati in z eno bolniško posteljo.

Ostane še K-9: daljša medosna razdalja, troja vrata in devet se-

dežev. Ta korando smo tudi preskusili.

Ameriška licenca je pri tem korandu prepoznavna le na nosu, kajti jeep CJ 7 ni bil nikoli takšen, kot je korando K-9; predvsem pa ni bil nikoli tako dolg. K-9 meri med obema kolesnima osema 2,895 metra, njegova celotna dolžina pa znaša 4,680 metra. Očem se zdi preozek in smešno visok. Na lepotnih tekmovanjih bi ostal približno v sedemnajsti vrsti.

Toda nič zato! Od spredaj je resničen džip: štrleč in ožan motorni pokrov, »škilasta« okrogla žaromet, ploščata blatnika in pokončna, povsem ravna prednja šipa. Nič ne manjka: niti pokončne reže pred hladilnikom niti vzmetna zatiča za prihrstitev pokrova. Odbijač je robat in je hkrati stopnica k motorju, utripalke so dvojne, blatnika pa sta dovolj daleč nad kolesi, da je podvozje vidno daleč naokoli.

Povsem ravne so tudi vse dru-

ge šipe na avtu. Na bokih jih je šest. Prvi par so namenili dvojim vratom in se odpirajo tako kot vse šipe v avtomobilskih vratih. Druge štiri so daljše in se odpirajo – zaradi zračenja – le za nekaj centimetrov, s spodnjimi robovi navzven. Zadnja šipa se odpira z zadnjimi vrati vred.

Notranjost je korejska. V tem primeru to ni ravno dobro znamenje. Že dostop je zapleten: prednja bočna vrata so razmeroma pičlih mer, njihovi najsvetlejši točki pa sta zunanji stopnici, tik pod pragoma. Sedenje na zadnji klopi privoščite tistim, ki jih ne marate preveč. Prav jim je: naj plezajo in si grizejo kolena. Damam prizanesite. Strgane nogavice pomenijo danes vse večji izdatek. V korandu je namreč cel kup pasti: ostri robovi, vegast pod, slabo priviti vijaki in tako dalje. Hočete v opero? Vzemite drug avto! Greste »na teren«? Korando bo pravišnji.

Pravzaprav vas gre lahko de-

*Majhen je ta svet!
Večnost ameriškega
jeepa je osvojila (tudi)
Korejce, ti pa jo zdaj
prodajajo (tudi)
v Evropi. In kaj je
naprodaj? Terenska
klasika, precej klenosti,
malce cestno-salonske
šminke, a vseeno: okus
po »off road« ostaja. In
to je to!*

Od spredaj: jeep.





S strani: dolg in s premajhnimi kolesi.

vet. Za prednjima sedežema je običajna zadnja klopi, ki zmore (po korejskih merah) tri sedeže, za njo pa sta dve vzdolžni klopi (vsaka ob svoji bočni steni) za po dve osebi. Tja je moč priti le skozi zadnja vrata (spet čez prijetno stopnico, pazite, prosim, da se ne spotaknete ob vlečno zanko!) in z glavo med rameni, ker je višine premalo. Ti klopi v zadku sta sicer preprosto zložljivi, toda nasploh je tam precej nerada, vstevši opletajoče varnostne pasove in reči, ki so morebiti obtičale v prtljažniku. Kajti to med zloženima klopema je, jasno, korandov prtljažnik. Račun je čisto preprost: devet ljudi – nič prtljage; štiri (ali pet) ljudi – običajen prtljažnik; samo dva v avtu – poltovornjak.

Pod vrati: stopnica.



Vozniku je navsezadnje povsem vseeno, koliko jih je v avtu. Sedeti mora preblizu vrat (ni čisto jasno, zakaj sta prednja sedeža tako zelo razmaknjena), na skajastem sedežu (tako kot sopotniki), skozi katerega se boleče čuti ogrodje, za volanskim obročem, ki prenese voznikovim rokam vsak udarec izpod prednjih koles, in za armaturno ploščo, ki so jo sneli z kdo ve katerega osebnega avtomobila, zato njena prirezanost ne ustreza okolju, pa merilniki štrlijo nekam k nebu, ne proti voznikovim očem. Kokpit v celoti so Korejci zelo poenostavili: stikala so razmetana, ročica za priključevanje štirikolesnega in terenskega prenosa moči je skoraj »pri sosedu«, pedali so premajhni in opletajoči, vse je tako kot med davno korejsko vojno, ampak vse deluje. In to je važno!

Predlagam, da koranda ne kupite za edini avtomobil pri hiši, ampak res samo kot terenski dodatek – pa boste uživali z njim!

Govorim iz lastne izkušnje: prej kot v pol ure sva bila s korandom dobra prijatelja. Vzeti ga morate takšnega, kakršen je: malce »od večeraj«, z lepo pobarvano karoserijo (s kovinskim odtentkom), s premajhnimi kolesi, a z lahkimi platišči, robat in glasen, toda na vso moč simpatičen. Voznik se takoj zaljubi še v dve veliki zunanji ogledali in v vidljivost iz avta nasploh (vključno dobra žarometna in brisalnika), sopotniki pa pač malce potrpijo.

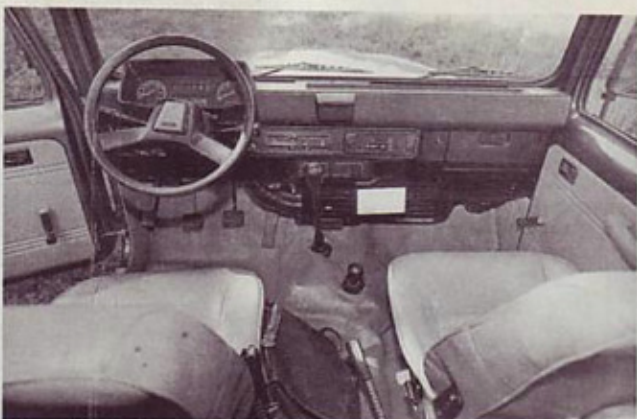
Motor je krasen: star Isuzujev dizel, sposoben iz nekdanjega trooperja, ampak še vedno zelo razpoložen za delo. Vžiga gladko, teče gladko in se rad vrti. Stransko odmično gred žene ve-

riča, Boscheva visokotlačna črpalna brizga gorivo v vrtnične komore, vse skupaj pa zneso največjo moč 57 kW/78 KM pri 4300 vrtljajih v minuti. Na prožnost se je moč zanesti, na vrtljaje prav tako. Med našo meritvijo smo (po merilniku na armaturni ploš-

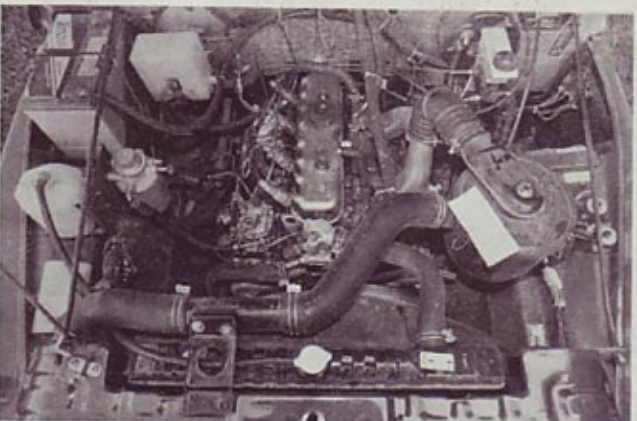
či) pretikali pri številki 5000 in pospešili z mesta do hitrosti 100 km na uro (dve osebi v avtu, polna posoda goriva, pogon na samo zadnji kolesi) v 24,4 sekunde. Največja pri nas izmerjena hitrost je znašala 129 kilometrov na uro (5. prestava, 4300 vrtljajev v minuti); in povprečna poraba med preskušnjo: 15,3 litra plinskega olja na 100 km (vštevši tudi vse terenske napore).

Brezpotja premaguje najprej štirikolesni pogon (ki se priključi k prednjima kolesoma, zapora njenih pest se vključi ročno) če pa so vzponi in prepreke prehud, je na voljo še terenska prestava moči v razmerju 1,870:1. Kolesna obutev testnega vozila (lahka platišča, gume 215/75) je bila šminkerska, k serijski opremi pa sodijo gume 9,00 x 15, na osemcolskih platiščih. Te so – to lahko verjamete – za teren tudi bolj primerne.

Vseeno: terenske težave koranda K-9D se ne začnejo zaradi gum, ampak zaradi njegove predolge medosne razdalje. Čeprav meri najmanjša razdalja vozila od tal čisto ugodnih 22 centimetrov, na kucljih korandov trebuh nasede. Krajša različica tega vozila je za vzpone in spuste zagotovo uporabnejša.



Za voznika: nered.



Za pogon: (dober) dizel.



Za zadnjimi vrati: prtljažnik, ali sedeži 2+2.

Gledano drugače in upošteva je kotne številke, pa je tudi K-9D spreten terenec: bočno zmore kljubovati največ 38 stopinjam nagiba, klanec more biti 45-stopinjski in tudi vzpetina pred prednjima kolesoma sme meriti

45 stopinj. Le zadek je za zadnjima kolesoma odločno predolg. Pri spustih in vzvratnih vožnjah prekmalu nasede.

Oglato korandovo karoserijo so posadili na klasično šasijo, se-

stavljeno iz vzdolžnih in prečnih nosilcev, obe premi pa sta togi, z listnatimi vzmetmi. Eno z drugim pomeni na običajni cesti precej surove poskočnosti, na brezpotjih pa temeljito odpornost na vzdolžne, prečne in vzvojne obremenitve. Še največ udarcev prenaša volan; ta je brez servoojačevalne naprave, zato pa z več kot petimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. Pretežaki je le redkokdaj.

Zelo dobre so zavore: spredaj kolutne in dodatno hlajene, zadaj bobnaste. Žal je ročna zavora v resnici nožna, ravnanje s štirim pedalami pa proč od običajnih cest ni vselej prikladno opravilo.

Tako vam na koncu ne preostane drugega, kot da se spriznate še s temle: da v korandru ni ure, da šipa v zadnjih vratih nima brisalnika, da je prestavna ročica z neverjetno dolgimi gibi takšna kot v starih tovarnjakih,

da je pepelnik le zasilno nataknen, da je rob pod vsakimi od bočnih vrat odličen za spotikanje (pa tudi zoper vodo v avtu, ko prečkate reko) in da sodi gasilni aparat k serijski opremljeni. Pa tudi: da se motor vedno dobro počuti, da je radio že prišet k osnovni ceni, da se terenskih voženj lahko veselite in da vas bodo – s korandom – vedno (skoraj) vsi opazili.

Jeep, made in Korea, jamči dovolj izvirnosti in zabavne vožnje, da se tudi spleča ozreti se za njim. Če znate takšne avte ceniti, potem je to prava ljubezen na prvi pogled. In utegne trajati.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 88,0 x 92,0 mm – gibna prostornina 2238 kubikov – kompresija 21,0:1 – največja moč 57 kW (78 KM) pri 4300/min – največji navor 142 Nm pri 2200/min – ročna gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – visokotlačna črpalka (bosch) – vrtnična komora – vodno hlajenje – akumula-

tor 12 V, 85 Ah – alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 4,122; II. 2,794; III. 1,504; IV. 1,000; V. 0,855; vzvratna 3,720; diferencial 4,555 – terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,870 (ročica na pogon tudi prednjih koles in reduktor na tleh) – platišča 7J x 15 – gume 215/75 R 15 (kumho)

Voz in obese: terenski kombi – 3 vrata, 5+4 sedeži – karoserija na šasiji – spredaj in zadaj toga prema, listnatne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska »ročna« zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) – volan s kroglicami, 5,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,680 m – širina 1,700 m – višina 1,900 m – medosna razdalja 2,895 m – kolotek spredaj 1,370

m, zadaj 1,330 m – najmanjša razdalja vozila od tal 0,22 m – rajdni krog 12,3 m – teža praznega vozila 1800 kg – dovoljena skupna teža 2295 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavoro 600 kg – prtljažnik 0/300/1200 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 132 km na uro – parabara goriva (pri 60 km na uro): 14,8 litra plinskega olja na 100 km

Pod karoserijo: šasija in togi premi.

