

# Test | SsangYong Kyron 2.0 Xdi Comfort A/T

besedilo: Peter Kavčič • foto: Aleš Pavletič, Peter Kavčič



## Vitez

Na Kyronu je nekaj srednjeveškega, nekaj, kar mu daje prav poseben pečat. Zato je med športnimi terenci kot pravi vitez.

**V**este, ves čas se nam je motalo po glavi, kje smo to že videli, nakar je sledil drobcen preblisk. Korejci pri SsangYongu, kjer so specializirani za terenska vozila, so namreč svojemu novemu SUV-u vtisnili poseben srednjeveški pečat. Toda niso ga opremili z mečem ali mu nadeli viteškega oklepa, preprosto so mu namenili nekaj potez, ki stvari logično povezujejo. Sprednja maska je namreč precej podobna čelnemu delu čelade iz srednjega veka, medtem ko o zadnjih lučeh ni niti kančka dvoma. Izrazito spominjata na viteški ščit ali pa vsaj na grb, ki je krasil tedanje vojsčake in gradove. Vsekakor nenavadna in drzna oblikovalska poteza, ki je nekaterim všeč, drugim malo manj. A to je stvar okusa. Vsekakor pa moramo priznati, da je Kyron tudi zaradi tega prepoznaven na

cesti. To pa je v trenutni poplavi športnih teren-  
cev dobrodošlo.

Tudi sicer, ne le zaradi omenjenih agresivnih oblikovalskih potez, avtomobil ne ostane neopažen. Njegova bočna linija in skozi rahlo navzgor razpotegnjeno črto, ki loči monotonost klasične zaobljene oblike pločevine, izraža športnost. O zadku bi lahko razpravljali, ali jim je z drugačnostjo uspelo pridobiti tudi vsečnost, res pa je, da se človek sčasoma navadi tudi drugačnega.

Veliko manj različnih mnenj o oblikovanju in zamislih ljudi pri SsangYongu pa se je kresalo glede njegove notranjosti. Ta je bila vsem všeč, predvsem pa je v njej dobra mera svežega oblikovanja, ki za to ni žrtvovalo uporabnosti.

Da bi voznik imel občutek, da sedi v športnem avtomobilu, se ni za bati, a k vozniku





nagnjena armatura z vsemi merilniki, ki so dobro pregledni in uporabni, zelo spominja na idejo, ki jo uspešno tržijo pri marsikaterem uglednem izdelovalcu avtomobilov (da, v mislih imamo predvsem BMW).

Zakaj občutek športnosti ni popoln? Preprosto zato, ker velik volanski obroč, ki je sicer oblečen v usnje in opremljen z večopravilnimi gumbi na notranji strani, ni športen, ampak prej limuzinsko eleganten.

Ko smo že pri voznikovem delovnem prostoru, moramo pohvaliti zares dobro nameščene in predvsem uporabne predalčke za drobnarije, denarnico, telefon in podobne reči. Kot sama krona presenetljivo dobre ergonomije pa je gumb za vklop štirikolesnega pogona in reduktorja. Preprosto in učinkovito, predvsem pa vedno deluje, kar je na koncu najpomembnejše. Na terenu namreč ni bolj zoprne situacije, kot če obtičiš v pasti, avta pa ne moreš premakniti zaradi slabega stikala ali preveč 'pametnega' računalnika.

O sami terenskosti Kyrone bi lahko zapisali, da je pravo presenečenje. Avto na zunan, ves v kromu in bleščeči črni barvi ter z zatemnjenimi šipami, nekako ne deluje kot oklepnik za avanturistične podvige, ampak bolj kot mafijsko vozilo. Toda videz vara. Naš test na poligonu je namreč pokazal, da je edina prava ovira za Kyrone njegova oddaljenost dna od tal. Če bi imel resnejšo zaščito motorja in vsega, kar je pod trebuhom, bi zmožl priplezati neverjetno daleč. Skrivnost njegovega uspeha na terenu je namreč v pogonu, reduktorju in odličnem dizelskem motorju, ki zagotovi dovolj moči in navora tudi pri počasni vožnji in nizkih vrtljajih.

»Skrivnost njegovega uspeha na terenu je v pogonu.«

Sicer ne verjamemo, da bo prav veliko lastnikov Kyrone gnalo na teren, a vedno je dobro vedeti in si zapisati v spomin, da avto zmore več, kot človek potrebuje. Po kolovozu do vikenda ali stare mame v odročni vasici bo vedno priplezal. Kljub temu da se na terenu dobro izkaže, nima prevelikega rajdnega kroga, ta namreč meri 5,6 metra, o njegovi vsestranskosti pa priča tudi sposobnost vleke do 750 kilogramov težke prikolice brez zavore in kar 2.300 kilogramov težke prikolice z zavoro. To je dobra novica za lastnike čolnov, motornih sani in podobnih pripomočkov za aktivno preživljanje prostega časa.

In ob vsem tem se bodo potniki počutili zelo dobro. Sedenje na sprednjem paru ogrevanih sedev je namreč na visoki ravni, voznikov sedež, ki ga pomika elektrika, si lahko zapomni tri položaje in nastavitve zunanjih vzratnih ogledal. Zadaj na klopi, ki se lahko deli po eni tretjini in dveh tretjinah, pa se potnikom ne bo godilo prav nič slabše. V notranjosti je veliko prostora tudi za velike ljudi in utesnjenosti res nismo zaznali. K dobremu počutju pa pripomorejo še čedno izbrani barvni



## Test | SsangYong Kyron 2.0 Xdi Comfort A/T



Edino, česar na poti do takšne adrenaliske točke ne boste mogli početi, je uživati v športni vožnji. Kyron na papirju in kljub dejstvu, da ima posamično vpeta kolesa (spredaj plinski blažilniki, dvojna trikotna prečna vodila, zadaj prostorska prema s petimi vzdolžnimi in prečnimi vodili), nima nič skupnega s klasičnimi terenci (v smislu šasije in toge preme), saj ne prenaša najboljše hitro izpeljanih ovinkov. Njegova največja izmerjena hitrost je znašala 166 kilometrov na uro, kar je lahko za koga premalo, če pa ste zmeren voznik, težav ne bo. Avto za svojo velikost in maso, ki je malo manjša od dveh ton, pospeši solidno. Izmerili smo mu 14,4 sekunde od 0 do 100 kilometrov na uro.

Zatakne se ob naglem zaviranju, saj takrat avto postane nemiren in je treba uporabiti moč obeh rok in nekaj vozniskega znanja, da ne začne nevarno nihati. Težava z nihanjem karoserije in nemirnostjo zraste, ko je avto v ovinku. Sicer mu pri tem pomagajo varnostni pripomočki, kot sta sistema ESP in ABS s sistemom BAS (povečanje zavorne sile), v skrajnih primerih pa tudi ARP



### Posebna ocena za terence

|                                              |           |                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| občutljivost karoserije in njenih delov [10] | 5         | Je predvsem mestni terenec, kar se pozna tudi pri izpostavljenosti delov karoserije.                                                     |
| prenos moči [10]                             | 8         | Po tej plati je Kyron nadpovprečen.                                                                                                      |
| terenske zmogljivosti (tovarna) [10]         | 7         | Za tak avto zmore veliko.                                                                                                                |
| terenske zmogljivosti (praktično) [15]       | 8         | Na terenu pripleza presenetljivo daleč, paziti je treba le na ranljiv trebuh avtomobila.                                                 |
| cestna uporabnost [10]                       | 8         | Če odmislimo pozibavanje, ni večjih ovir za veliko prijetnih cestnih kilometrov.                                                         |
| terenski videz [5]                           | 3         | Ni grobijan, vsekakor pa naredi močan vtis na vse, ki ga srečajo.                                                                        |
| <b>skupna ocena terenca</b>                  | <b>39</b> | Čeprav ni videti kot čistokrvni terenec, zaradi dobrega pogona pripleza zelo visoko. Le na dno avtomobila in karoserijo je treba paziti. |

**OCENA**

avto  
magazin

1 2 **3** 4 5

Kriterij ocenjevanje (št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

vzorci in solidni materiali. Da ne bo pomote: ne pričakujte najkakovostnejših materialov, ki jih premore avtomobilska industrija v tem trenutku, to pač ni avto, ki bi se lahko pohvalil s tem. Toda pritoževanja glede plastike, končne izdelave in preostalih materialov tudi ne bo. Za ta denar, ki ga je vsaj za tretjino, če ne že za polovico manj v primerjavi s konkurenco, se tudi mi ne moremo pritoževati. Ne bi bilo pošteno!

Poleg vsega naštetega udobja Kyron navduši tudi z uporabnostjo. Zadnja klop se namreč lahko popolnoma podre in iz že tako in tako zajetnih 625 litrov v prtljajniku nastane toliko prostora, da vanj brez težav spravite dve gorski kolesi. Poleg tega boste lahko namestili še kakšen športno adrenalinski pripomoček na streho in se z vsem skupaj odpeljali prav do roba steze za spust s kolesom ali do deroče reke za spust s kajakom.

(active rollover protection), ki zmanjšuje možnost prevračanja. Pomoči od dveh čelnih, dveh bočnih varnostnih blazin in dveh bočnih zračnih zaves pa vsekakor ne pričakujte. Če pa bi jo že kdaj morali, je dobro vedeti in živeti z mislijo, da ima avto precejšen kup varnostne opreme.

Edina prava kritika poleg lege na cesti med hitreje izpeljanimi ovinki je slabo blaženje neravnin in lukenj tako na asfaltni kot makadamski pod-

lagi. Pri tem smo si želeli več nežnosti in udobja. Znova se je potrdilo, da je ključ do nasmeha za volanom zmernost ob pritiskanju na plin. Takrat je Kyrón povsem spodoben športno-terenski avto.

Nadpovprečen in izstopajoči del tega avtomobila je njegov motor, ki močno diši po Mercedesu. 2,0-litrski turbodizelski štirivalnik s skupnim vodom in prilagodljivim kotom lopatic turbopuhala zmore 104 kilovate (141 KM) pri 4.000/min in 310 Nm navora, ki ga doseže med 1.800 in 3.250 vrtljaji na minuto. Tako je prožnosti vsak trenutek dovolj. K temu precej pripomore še petstopenjski samodejni menjalnik, ki omogoča ročno ali samodejno izbiranje želene prestave in je s svojo hitrostjo delovanja povsem kos zmogljivostim in namembnosti avtomobila. Seveda bi bil lahko boljši, a tudi že slabše smo preizkusili, in to v celo uglednejših avtomobilih. Poleg vsega tega poraba goriva ostaja v mejah finančne rentabilnosti, saj ob zmerno težki nogi znaša dobrih 10 litrov, medtem ko kombiniran ciklus popije 11,8 litra goriva. Največja poraba na testu je znašala 13,3 litra dizelskega goriva, a to je bilo zaradi vož-



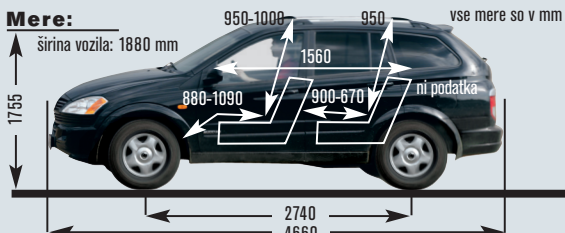
nje s precej priganjanja v visoke vrtljaje.

In za konec še cena, ki se nam zdi za tak avto poštena. 6,3 milijona tolarjev za osnovni model in 6,9 milijona tolarjev za konkretno ta testni model je dobra cena za vse, kar avto zmore ponuditi. Ssangyong je v svetu terenskih avtomobilov priznana ime, njihove zveze z Mercedes-Benzom so močne in to se nekje mora poznati. In tudi se, na srečo ne pri ceni, ampak predvsem pri motorju in mehaniki. Z malo boljše lego na cesti bi bil lahko odličan športni terenec, za dobro ceno pa tako kljub vsemu ostaja grenak priokus. Toda nedvomno bo našel svoj krog zadovoljnih kupcev. Ne nazadnje je markanten, ljudje se na cesti za njim vsekakor obračajo, omogoča dobro sedenje in dober nadzor nad cesto (da, tudi občutek moči) ter navduši s prostornostjo in z udobno notranjostjo.

V zloglasnem srednjem veku ne bi bil kralj med terenci, vsekakor pa bi bil član okrogle mize vitezov. ■

## SsangYong Kyrón 2.0 XDi Comfort A/T

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| <b>CENA:</b>             | (C.J.I.)          |
| <b>Osnovni model:</b>    | 6.300.000 SIT     |
| <b>Testno vozilo:</b>    | 6.900.000 SIT     |
| <b>Moč:</b>              | 104 kW / (141 KM) |
| <b>Pospešek:</b>         | 14,4 s            |
| <b>Največja hitrost:</b> | 166 km/h          |
| <b>Povpr. poraba:</b>    | 12 l/100 km       |



### NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p=1019 mbar / rel. vl.: 49 % / Gume: 7408 / Stanje km števec: 225/65 R 15 T (Kumho Roadventure H/T LT km))

#### Vozne lastnosti

|                 |            |
|-----------------|------------|
| <b>Pospeški</b> | <b>s</b>   |
| 0-100 km/h:     | 14,4       |
| 402 m z mesta:  | 19,2       |
|                 | (115 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 35,6       |
|                 | (145 km/h) |

#### Prožnost

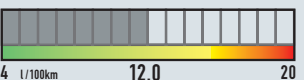
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

#### Največja hitrost

166 km/h (IV. prestava)

#### Poraba goriva

|                         |               |
|-------------------------|---------------|
| najmanjše povprečje     | 11,1 l/100 km |
| največje povprečje      | 13,3 l/100 km |
| skupno testno povprečje | 12 l/100 km   |

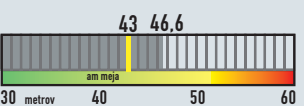


#### Trušč v notranjosti

|            |      |     |    |
|------------|------|-----|----|
| Prestava   | III. | IV. | D  |
| 50 km/h    | 57   | 55  | 55 |
| 90 km/h    | 63   | 61  | 61 |
| 130 km/h   |      | 66  | 64 |
| Prosti tek |      |     | 42 |

#### Zavorna pot

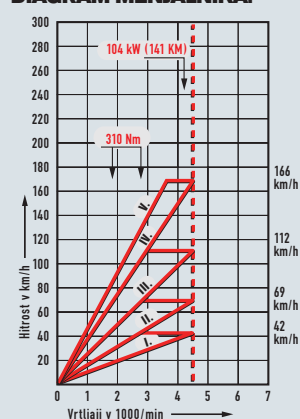
od 100 km/h: 46,6 m (AM meja 43 m)



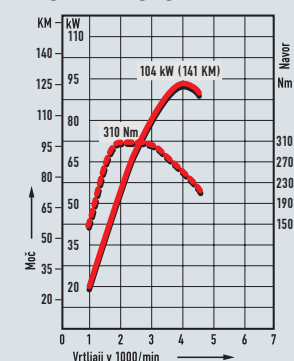
#### Napake med testom

- brez napake

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊

Z nekaj boljšim (modernejšim) podvozjem in s hitrejšim menjalnikom bi si Kyrón lahko prislužil še malce višjo oceno. Do tedaj pa lahko uživamo predvsem v mačističnem občutku za volanom.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1998 cm<sup>3</sup> - največja moč 104 kW (141 KM) pri 4000/min - največji navor 310 Nm pri 1800-2750/min.

**Prenos moči:** priključljiv štiri-kolesni pogon - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/65 R 15 T (Kumho Roadventure H/T LT).

**Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj toga prema, Panhardov drog, vzdolžni vodili, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,2 m - posoda za gorivo 75 l.

**Mase:** prazno vozilo 1956 kg - dovoljena skupna masa 2530 kg.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 166 km/h - pospešek 0-100 km/h ni podatka - poraba goriva (ECE) 10,6/7,1/8,4 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)



| Ocena                 |            |                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zunanost (15)         | 11         | Je velik, moderen, skratka ima vse, kar mora imeti športni terenec.                                                                                                                                                                                  |
| Notranost (140)       | 112        | Prostornost, solidna izdelava in kakovostni materiali govorijo v prid uporabnosti.                                                                                                                                                                   |
| Motor, menjalnik (40) | 31         | Dober motor, z zmerno porabo bi ob nekoliko hitrejšem menjalniku tvoril celoto blizu popolnosti.                                                                                                                                                     |
| Vozne lastnosti (95)  | 64         | Dokler je tempo vožnje umirjen in cesta dovolj ravna, ni težav.                                                                                                                                                                                      |
| Zmogljivosti (35)     | 27         | Glede na velikost in zasnovo avtomobila njegove zmogljivosti sodijo v zlato sredino.                                                                                                                                                                 |
| Varnost (45)          | 32         | Varnost je na dovolj visoki ravni glede na ceno avtomobila.                                                                                                                                                                                          |
| Gospodarnost (50)     | 31         | Ob zmerni porabi in dostopni ceni je racionalnost takega nakupa prava beseda.                                                                                                                                                                        |
| <b>Skupaj</b>         | <b>308</b> | Presentljivo dober terenski avto za razumno ceno. Vsekakor je lahko 'kralj' ljudskega srednjega razreda, do abstraktnosti vladavine pa mu zmanjka še precej raykolja, udobja, športnosti in predvsem prestiža, ko so na vrsti zmogljivosti na cesti. |

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ oprema
- ▲ menjalnik
- ▲ ergonomija
- ▲ prostornost

- ▼ lega na cesti
- ▼ neudoben na neravninah