

SsangYong Korando e-XDi200
AWD Comfort



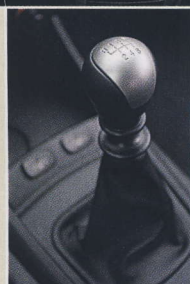
Zepředu je korando
nejpohlednějším
ssangyongem.



Přístrojová deska
je složena z tvrdých
plastů.

Pro terén má převo-
dovka velmi krátký
první stupeň.

Předností
motoru je výkon,
slabinou zvuk.



KONEC DOBRÝ...

... všechno dobré. Automobilku SsangYong zachránil indický kapitál, symbolem nového začátku je sympaticky tvarovaný model Korando.

Jméno Korando najdeme ve výrobním programu SsangYongu již po několik desetiletí, žádnou spojitost novinky s předchůdci ale nehledejte. Zatímco dříve vždy šlo o čistokrevný terénní vůz s rámovou konstrukcí, nyní je to typický zástupce kategorie SUV. Zcela zapomenuty jsou i tvary podobné původnímu jeepu, současné moderní křivky pocházejí z pera slavného Giugiaro. S klidným svědomím můžeme korando označit za nejhezčí ssangyong v historii, byť design poněkud fádí zádě za sympatickým vzezřením přední části zaostává. Přístrojová deska sází spíš na funkčnost a přehlednost než na originalitu, hledat budete asi jen tlačítko palubního počítače, nacházející se netradičně nad ovladači klimatizace. Ta se dodává standardně, například rádio ale dostanete až od třetího stupně výbavy. Interiér překvapí svou prostorností, a to i na zadních sedadlech, kde lze navíc polohovat opěradla. Také objem zavazadelníku 0,485 m³ je lehce nadprůměrný.

Jízdní projev na silnici u novinky s víceprvkovou zadní nápravou nelze s předchůdcem vůbec srovnávat, na dobré úrovni je rovněž komfort.

Připomínky nemáme ani k řízení, páka šestistupňové převodovky se ale občas zadrhává. Korando se dodává s jediným motorem, a to novým vznětovým dvoulitrem o solidním výkonu 129 kW. Ještě víc než velmi dobrou dynamiku řidič ocení dobře potlačený turboefekt. Škoda jen, že po každém přidání plynu se zpod kapoty ozývá typicky dieselové klepání, na které u současných vznětových motorů už nejsme zvyklí. Na volnoběh jsou patrné také vibrace ve volant. Spotřebu paliva lze bez problémů u držet okolo 7,5 l/100 km, k čemuž jistě přispívá i to, že při běžné jízdě na pevném povrchu jsou poháněna jen přední kola a až po jejich prokluzu se připojují i kola zadní nápravy. V těžkém terénu lze do rychlosti 40 km/h mezinápravovou spojku uzavřít a tím nastavit poměr přenosu sil 50:50. V terénu vůz vzbuzuje důvěru také solidní světlou výškou a krátkými převisy.

Základní cena koranda ve verzi s pohonem všech kol je 625 900 Kč, což je asi o 40 000 Kč víc než obdobné provedení Kia Sportage, která má ale o 29 kW slabší motor.

Text: Jiří Steiger
Foto: Alexandr Pospěch

auto motor sport HODNOCENÍ



+ Výkonný motor, prostorný interiér, polohovatelná zadní opěradla, snadná ovladatelnost, komfortní podvozek, možnost uzamknout mezinápravové spojky.

- Zvuk motoru, vibrace na volnoběh, drhnoucí řadič páka, až příliš jednoduchý interiér z tvrdých plastů, rádio až od třetí výbavy, chybí levnější motor.

Karoserie

Délka × šířka × výška 4410 × 1830 × 1675 mm, rozvor 2650 mm, provozní/celková hmotnost 1672/2260 kg. Zavazadlový prostor 0,486 m³, objem palivové nádrže 57 l.

Podvozek

Vpředu náprava typu McPherson, vzadu víceprvkové zavěšení, brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením. Standardní pneumatiky 215/65 R 16. Pohon všech kol, šestistupňová převodovka.

Motor

Přepřehovaný vznětový čtyřválec, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 1998 cm³, nejvyšší výkon 129 kW (175 k) při 4000/min, točivý moment 360 Nm při 2000–3000/min.

Jízdní výkony

0–100 km/h	výrobce neudává
Nejvyšší rychlost	179 km/h
Spotřeba paliva	7,9/5,6/6,4 l/100 km

Cena

Korando e-XDi200 AWD Comfort	659 900 Kč
Testovaný vůz	659 900 Kč



Designu zádě by prospěla
výraznější grafika světlometů.