



Minitest: SsangYong Korando D20DTF

Po létech hospodářské nejistoty dá-vá opět o sobě vědět jihokorejská auto-mobilka SsangYong. Spory s čínským vlastníkem SAIC o možném ohrožení technologického majetku skončily, do hry tak mohla vstoupit s vlastnickými právy indická společnost Mahindra&Mahindra a u prodejců se objevila první vlašťovka nové éry - SUV crossover Korando.

U této automobilky je to počín přímo revoluční. Zvláště když známe její do-savadní, z evropského pohledu podivné modely Kyron, Action nebo Rodius. Ko-rando v kabátu designéra Giugiara přichá-zí jako první SsangYong se samonosnou karoserií a i když svým vzhledem půso-bí dojmem velkého SUV, délka 4,41 m ho zařazuje spíše mezi kompakty. Právě k jeho silným stránkám patří velkorysá nabídka vnitřního prostoru a co je zvlášt' zajímavé, dostatek místa komfortu ma-jí i cestující na zadních sedadlech, kteří dostali i možnost pohodlného nastupo-vání a vystupování širokým výřezem pro dveře. Malý se může zdát také prostor pro zavazadla, ale jeho 486 litrů při srovnání s konkurencí obstojí. Šikovně vyřešený je jednoduchý mechanismus sklápění po-lohovatelých opěradel zadních sedadel spojené s pojezdem sedáků. Co se týká dvoulitrového naftového čtyřválece DO-HC umístěného u SsangYongu nezvykle napříč, ten sice vznikl již dříve jako vý-sledek technologického partnerství s Mer-cedesem (od r.1991), ovšem to už je dnes minulostí a v jeho dalším vývoji pokračuje automobilka ve spolupráci s rakouskými specialisty firmy AVL. Přímý vstřík com-mon-rail pracuje dnes s tlakem 1800 barů, u turbodmychadla je využívána regulace výkonu natáčením statorových lopatek turbíny. Výkon motoru je 129 kW, výraz-ný nárůst točivého momentu daný turbo-dmychadlem je patrný již od 1200 1/min. Určitou nectností tohoto motoru je, že je-ho akustický projev při studeném startu je po dosažení provozní teploty potlačený jenom nepatrně. U šestistupňové ruční převodovky není třeba ani v neklidném provozu často řadit, šestý rychlostní stu-peň s dlouhým převodem elasticitu vozu nějak citelně nebrzdí. Námi dosažená spo-

třeba 7,6 l/100km odpovídá i hmotnosti vozu 1672kg. Pro snížení spotřeby může řidič zvolit úsporný modus ECO, který změni charakteristiku účinku plynového pedálu na úkor dynamiky vozu.

Při jízdě s Korandem, které má nezávis-lé zavěšení všech kol a navíc pohon kol přední i zadní nápravy působí bezpečně, je chování v zatáčkách stabilní, z dobré pohody ho nevyvede ani rychlá změna jízdních pruhů. Funkce ESP je vyba-vená moderními systémy jako je např. aktivní ochrana proti převrácení vozu nebo asistence při rozjezdu do svahu. Tvrdší nežli bývá u těchto vozů obvyklé je odladění podvozku, nerovnosti se poměrně citelně přenášejí do kabiny. Pohon všech kol vychází z elektronikou řízené lamelové spojky ovládané elek-tromagnetem. Při dobrých trakčních podmínkách je veškerý točivý moment přenášen na přední kola, pokud ty začnou prokluzovat, jeho část se přenes-e i na kola zadní. Pro jízdu v náročnějším terénu (světlost vozu je 180mm) může řidič navolit režim rozdělující točivý moment na kola obou náprav v poměru 50:50, a to do rychlosti 40 km/h. Roz-sah výbavy vozu je široký, s konkuren-cí drží krok i po bezpečnostní stránce, takže se zdá, že návrat značky v případě Koranda dopadl velmi dobře. Jeho cenu nedávno snížil dovozce SsangYong ČR na 589 900 Kč. ●

SsangYong Korando

Motor	Ř4 nafta
Objem (cm ³)	1998
Výkon (kW/min ⁻¹)	129/4000
Pohon	4x4
Délka vozu (m)	4,41
Zavazadl. prostor (l)	486-1312
Max. rychlost (km/h)	179
Zrychlení 0-100 km/h (s)	10,0
Spotřeba-norma (l/100km)	6,4
Emise CO ₂ (g/km)	169