

Test

SSANGYONG MUSSO 602 EL



Recimo, da lahko pomeni tudi skladno, uravnovešeno in všečno zlitje tradicije in moderne, nekoliko manj poznane sedanosti. Tako kot v korejskem Ssangyongu. Ta precej star industrijski koncern je znan predvsem po licenčni proizvodnji jee-pov, ki temeljijo na tistih iz njihove zadnje vojne; osebna vozila izdelujejo že slabo desetletje, popolnoma nov in moderen pa je musso.

V primeru mussa se jim je to zlitje tradicionalnega in modernega popolnoma posrečilo. Precej slave so si kupili z Mercedesovimi motor-

ji, si izmislili zaščitni znak, ki mu lahko rečemo, da ima dva nevihtna oblaka v krogu, je pa na moč podoben streli skozi krog, ki jo uporablja Opel. Nekoliko spominjata na mercedese tudi stekli na zadnjih lučeh, ki sta klasično zebraštri in precej podolgovati, prav takšni kot včasih pri mercedesih. Je pa sporočilo o delnem poreklu zadnjih luči edini pridih starinskiosti pri tem vozilu. Vse drugo je zelo sveže moderno in kljub velikosti in teži musso deluje zelo elegantno vozilo in mu mimogrede uspe požeti kar ducat komplimentov o lepoti.

Zagotovo je eden najbolj estetsko oblikovanih terencev ta hip. Seveda za tiste, ki pri terencih iščejo lepoto, s katero se lahko razkazujejo po cestah. Pa se ta cestni šarm zelo solidno odreže tudi na slabo prehodnih in slabših podlagah. Pri terenski vožnji po mehkih in krhkih tleh je treba upoštevati le 205 kg manj kot dve toni teže vozila in dokaj »šminkerske«, nič kaj terenske gume 235/75 R 15. Vklon štirikolesnega pogona in kasneje reduktorja je za voznika zelo elegantno početje, saj to opravi s stikalom na armaturni plošči, za vse drugo pa poskrbi elektromagnetizem, ki potisne zobnike v nov položaj. Mussu pomaga tudi samodejna elektronska diferencialna zapora.

Žal le dvokanalna naprava ABS

Ko se odločite preiti s klasičnega zadnjega pogona na štirikolesni pogon, se odpravite delovanju naprave ABS, ki jo lahko uporabljate pri normalnem pogonu. Sicer štirikanalni ABS deluje najprej na zadnji kolesi in vodljivost avtomobila ob ekstremno močnih zaviranjih še zdaleč ni tako dobra kot pri klasični štirikanalni napravi ABS. Sicer pa o mussovih štirih kolutnih

zavorah vse dobro. Zaviranje samo je mogoče prek stopalke odlično uravnati in tako zelo ostro zavirati, še preden se tu in tam zbudi tipalo na katerem od zadnjih koles.

Ob solidnih zavorah mussu pomaga k dobrim terenskim in cestno-parkirnim lastnostim - glede na zunanost vozila nič kaj vidna - odlična okretnost, svoj delež pa ima tudi volanski servomehanizem. To so stvari,



ki govore musso zelo v prid. Lahkotnemu upravljanju vozila se pridruži tudi dobra vidljivost na vse strani, tudi zaradi nekoliko višjega, terenskega sedenja, zares dovolj velikih steklenih površin in, glej ga zlomka, pri terencih ponavadi pogled nazaj zakriva rezervno kolo. Musso ga ima pritrjenega pod dno prtljažnika, kar je dobro zato, ker ne odžira v tem primeru res velikega in dobro

MODERNA ARHITEKTURA





Zvezda ne na nosu, ampak v njem



Solidna in kakovostna notranjost



Velik in dobro obdelan prtljažnik

obdelanega prtljažnika in je še zmeraj zasilno dobro, če menjaš kolo na asfaltu.

Ni pa dobro, če lezete z mussom po terenu, nasedete na trebuh vozila, saj lahko poškodujete tudi rezervno kolo. In še manj dobro bo, če se bo kdaj musso (kot vsak terenec) zagozdil kje v blatu, obenem pa vam bo spustilo še kakšno od koles. Zakaj to ne bo dobro, zagotovo veste. Notranjost mussa je na zavidljivi limuzinski ravni, prostora in prostornosti je dovolj, sedeži so udobni, morda nekoliko premehki, armaturna plošča je izdelana iz dveh delov, obakrat gre za kakovostno in

Motor, ki poganja musso, je znan Mercedesov vrstni petvaljnik z nekaj manj kot tremi litri gibne prostornine in močjo 70 kW.

všečno plastiko, je dobro pregledna, tudi osvetljenost in zasenčenost merilnikov ne razočarata. Nekaj malega zamere gre malenkostim, ki to precejšnjo udobnost motijo z nekaj daljnovzhodne cenenosti. Recimo nadležen zvončkljav zvočni signal, ki opozori voznika, naj se priveže. Če bi ga morali poslušati več kot 24 ur, ne jamčim za duševno stanje. Digitalna ura je prav tako skromna kot pri drugih korejskih in japonskih avtomobilih. Vendar sta to malenkosti, ki ju ne moremo pretirano zameriti, ampak ravno tako kot motor v nosu nosita tudi ti dve svoje sporočilno poslanstvo.

Da bi bila armaturna plošča res dobra, bi morala imeti nekoliko večja stikala za vklop pogona, za štiri utripalke in za nastavitve moči delovanja

ventilatorja. Je pa kljub temu zagotovo eden izmed boljših korejskih izdelkov, tako kot notranjost v celoti.

Motor, ki poganja musso, je znan Mercedesov vrstni petvaljnik z nekaj manj kot tremi litri gibne prostornine in močjo 70 kW. Zmore dovolj zdravega dizelskega navora v nižjih vrtljajih, predvsem terenski vožnji na ljubo. Zvočno je dobro izoliran, je mercedesovski dizelsko priden in marljiv, poraba goriva nikakor ni pretirana. Deluje na principu predkornar, vsak valj ima po dva ventila, odmično gred v glavi pa žene veriga. Glede na svojo kultiviranost se uvršča v povprečje, kar govori v prid temu Ssangyongovemu izdelku.

Musso ima nekaj prednosti pred konkurenco, tudi kar

zadeva osnovno opremo, ki zajema sicer ročno po višini nastavljiva volan in voznikov sedež, električni pomik štirih šip in vzvratnih ogledal, volanski servo, ABS, sicer čuden, ampak vseeno ABS, izbiro dolžine intervala pri brisalniki in po polovici deljivo zadnjo klop. Ima tudi kakšno svojo muho, ki zna biti nekoliko neprijetna, recimo ta, da na zadnjih vratih ni notranje kljuge ali pa da se med vožnjo avtomatsko zaklenejo vsa vrata, ko hitrost preseže 50 km/h. To pomeni tudi jezen pogled naključne sopotnice, ki je je pozneje težko razložiti, zakaj je to sploh koristno in kdaj varno. Ključavnice se namreč samodejno odklenejo šele, ko ugasnete motor. Če se vmes prisilno ustavite, pa ostanejo, jasno, vrata zaklenjena. Pa kljub vsemu ostaja vtis o mussu zelo pozitiven.

ANDREJ SUPÉ

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: petvaljni - štiritaktni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,0 x 92,4 mm - gibna prostornina 2874 ccm - kompresija 22:1 - največja moč 70 kW (95 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 24,4 kW (33,1 KM)/liter - največji navor 181 Nm pri 2500-2800/min - ročna gred v 6 ležajih - odmična gred v glavi (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz sive litine - elektronsko vbrizgavanje goriva in elektronski vžig - vodno hlajenje 10,7 litra - motorna olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 85 Ah - alternator 770 W - uravnjavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,7; II. 2,4; III. 1,44; IV. 1,00; V. 0,81; vzvratna 4,08, diferencial 4,86 - platišča: 8Jx15 - gume: 235/75 R15 (hankook steel radial 835), - kotalni obseg 2,23 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33,1 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamični obesi, dvojna prečna trikotna vodila, vzvojnje vzmeti, stabilizator, zadaj toga prema, dva para vzdolžnih vodil, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne, servo, ABS, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,1 zavrtilja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4640 mm - širina 1850 mm - višina 1735 mm - medosna razdalja 2630 mm - kolotek spredaj 1360 mm, zadaj 1290 mm - rajdni krog 11,4 m - najmanjša razdalja od tal 200 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (kormalci) spredaj 1475 mm, zadaj 1465 mm - višina nad sedežem spredaj 920-960 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 850-1050 mm, zadnja klopa 700-950 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 1410/2110 l - posoda za gorivo 75 l

Teže: prazno vozilo 1795 kg - dovoljena skupna teža 2520 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1830 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h 20,2 s - poraba goriva (ECE): 8/12,3/11,6 litra plinskega olja na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
142 km/h (V. prestava)

Pospeški:
0-60 km/h 9,4 s
0-80 km/h 15,5 s
0-100 km/h 24,3 s
0-120 km/h 37,2 s
1000 m z mesta 42,3 s (125 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.) 42,4 s (121 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.) 47,4 s (108 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h 119,3m
od 100 km/h 47,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:
k a z a l e c n a
resnično
40 38,4 km/h
60 58,1 km/h
80 77,7 km/h
100 97,9 km/h
120 117,1 km/h

Trušč v notranjost (dB):
prestava III. IV. V.
50 km/h 52 54 55
100 km/h - 68 66
150 km/h - - 73
200 km/h - - -
prosti tek 49

Poraba goriva:
testno povprečje 13,6 l na 100 km

Cena
SIT 4,07.3000,
Ssangyong Motor Import,
Ljubljana

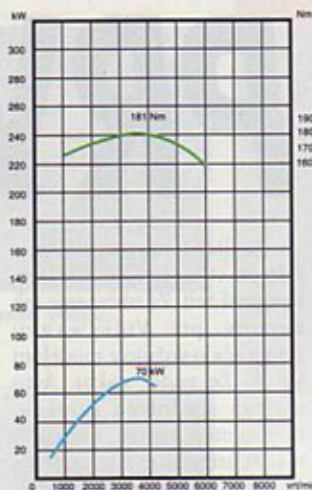


DIAGRAM MOTORJA

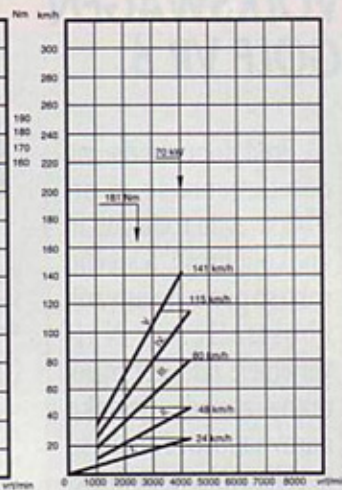


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- videz
- motor
- terenske zmogljivosti
- prostornost
- okretnost
- prtljažnik
- vklop in izklop štirikolesnega pogona

Grajam

- delovanje naprave ABS
- rezervno kolo na dnu vozila
- nekatera stikala v notranjosti
- drobne nenatančnosti v izdelavi
- zadnja vrata nimajo notranje kljuge

Iz oči v oči

Po vseh malih terencih, imenovanih »fun car« in drugih, sicer večjih, a predvsem salonskih tovrstnih avtomobilih se zdi musso prava osvežitev za razred, v katerega spada. Odličnost mehanike zagotavlja njeno poreklo, korejski avtomobili pa že tako ali tako slovijo po kakovostni izdelavi. Če ste tudi s ceno zadovoljni, vam mora biti musso le še všeč...

Vinko Kernc

Če za nosoroga velja, da že njegova pojava požene drugim živalim strah v kosti, potem to velja tudi za njegovega soimenjaka iz avtomobilskega sveta. Ko sedite v tem terencu, dvignjeni nad vse okrog sebe, resnično dobite občutek, da se vam raje ognejo, kot da bi tvegali trk z vami. A tudi tako mogočne živali postanejo krotke, če pravilno ravname z njimi, kar se pri musso kaže v presenetljivo lahki vodljivosti.

Tjaša Smrekar