



За рабочую неделю мы проехали 3000 километров, посетили десятки городов и сел. Автомобиль не подвел ни разу.



# Командор

Маршрут благотворительной акции, организованной Группой компаний «АИС» и «Автоцентром», был проложен по глубинке Западной Украины. Водил колонну командор по имени Korando.

**Н**аш SsangYong Korando после трасс южных регионов (№39'2011) водил автомобили по великолепной трассе Е-40 Киев – Чоп, по брусчатке Ивано-Франковска и Львова, по разбитым «шоссекам» Вольны и грунтовкам около Каменец-Подольского («АЦ» №1'2012).

## Дороги без вопросов

Взрывную динамику 2,0-литрового турбодизеля мы сполна использовали при обгонах длиннющих фур на узких шоссе. Неплохо показал себя и «автомат», вовремя «перещелкивающий» передачи при разгоне. Ходовая часть Korando так-

же хорошо подходит для езды по трассе. Подвеска достаточно жесткая, чтобы удерживать кроссовер от крутых кренов. На новой окружной дороге Буковеля – извилистой, с перепадами рельефа – в очередной раз удалось убедиться в этом. В то же время, такие настройки отразились на комфорте: мелкие неровности передаются на кузов заметным ударом, на чередовании неровностей и асфальтовых «волнах» машину потряхивает.

Сплошные ямы и бугры полуразрушенных сельских дорог, встречаемые на Винничине, не вызвали больших проблем. Такие неровности не скрадываются полностью, но большие колеса и запас энергоемкости дают возможность

не сбавлять скорость даже при неаккуратной езде. А настройки автоматической трансмиссии позволяли медленно и с запасом момента на колесах переползать самые опасные колдобины.

На Яблуницком перевале мы отделились от колонны. Нажали кнопку блокировки межосевой муфты трансмиссии, таким образом принудительно подключив полный привод, свернули с асфальта и начали карабкаться в гору по скользкой поверхности, состоящей из камней, снега и раскисшего грунта. Korando и глазом не моргнув: уверенно штурмовал подъем за подъемом. Повинуясь фотографу, выбиравшему ракурс, машина разворачивалась на косогорах, останавливалась и трогалась на мокрых спусках. В этом, конечно же, немалая заслуга зимних шин Nokian Hakkapeliitta R SUV и системы полного привода.

Осмелев, мы деактивировали упомянутую кнопку – и не ощутили

никакой разницы! Дело в том, что независимо от положения кнопки управления режимом 4x4 электроника автоматически подключает полный привод каждый раз при троганье с места, движении на подъем и на спуск, при пробуксовке передних колес.

## Жилое пространство

В пятидневном путешествии мы не имели серьезных претензий к кузову Korando. Разве что багажник хотелось видеть более вместительным: вещи троих человек и имущество фотографа заняли его практически полностью. Зато в салоне места предостаточно. Приятным сюрпризом оказалось пространство под сиденьями: под передними накапливали тару от выпитой за день воды, под задними хранили сменную обувь. Благодаря возможности по частям откидывать (как и наклонять) спинку заднего кресла мы



могли на ходу брать вещи из багажника. Отдельное спасибо кожаной обивке сидений, которая стойчески и без последствий выдержала пролитые чай и кофе, повидло и хлебные крошки.

Для дальних поездок подобного, экспедиционного типа SsangYong Korando однозначно подходит. Уместными оказались его динамика, прочная энергоемкая ходовая, ощущение уюта и защищенности, которое дает вместительный, приподнятый над дорогой кузов.

Клиренс 180 мм – типичный для современного кроссовера, едущего по городу. Узвзимое место – «губа» переднего бампера.

Игорь Широкий – Фото Андрей Яцупак  
Киев – Луцк – Ивано-Франковск – Львов – Тернополь – Киев