

С первого же дня мы нагрузили наш взятый на длительный тест SsangYong Korando работой – впрягли его в качестве лидера в длительный пробег по южным регионам Украины.

# Без церемоний

**З**а первые три дня эксплуатации наш Korando намотал две тысячи километров и принес массу положительных эмоций.

сопровождаящий момент трогания или остановки.

Расход дизтоплива на трассе составлял около 7,0 л, что неплохо для загруженного кроссовера.

## Горячий ветер

Каюсь – наш кроссовер иногда уподоблялся по поведению горячему хэтчбеку. Во всем «виноват» новый дизель мощностью 175 л.с. и крутящим моментом 360 Нм в паре с 6-ступенчатой АКП. С таким силовым агрегатом машина получила завидную динамику. Обгоны на узких шоссе южного направления (Умань – Николаев, Вознесенск – Херсон и пр.) давались просто играючи, так что не приходилось подолгу тянуться за груженными фурами. При этом мы ехали в автоматическом режиме АКП, ведь она точно удерживает мотор на оптимальных 2000–4000 об/мин. Отрадно, что на горных дорогах в Крыму излишних переключений не наблюдалось. Понравился и кик-даун: переключение в нужную сторону происходит быстро и точно.

## Комфорт и скорость

Ходовая настроена в соответствии с динамическими характеристиками автомобиля. Даже в крутых горных поворотах Korando оставался устойчивым и не кренился в случае некоторого перебора скорости. Но волны и «стиральная доска» ощущались как неприятные вертикальные встряски. Мелкие неровности асфальта передаются в салон как вибрации с отдаленным звуковым «сопровождением», а крупные подвеска «глотает» эффективно – вплоть до ям глубиной 5–7 см с грубыми краями.

Руль, оснащенный гидравлическим усилителем, достаточно упругий и отзывчивый. Тормоза в целом эффективные, но не чрезмерно резкие. Педаль позволяет точно дозировать тормозное усилие, что пригодилось при аккуратном движении по камням на пересеченной местности в Крыму.

## Однако!

Для торможения двигателем в горах пригодился ручной режим АКП. Конечно, электроника коробки не дала включить «слишком низкую», по ее «мнению», передачу, и на особо крутых склонах все равно приходилось помогать тормозами. При разгоне в ручном режиме электроника не позволяет «перекручивать» двигатель: ограничитель оборотов срабатывает на 4200–4500 об/мин, но передача самостоятельно не переключается.

## Внутри

Korando подходит для дальних дорог: салон просторный, с удобными широкими сиденьями и ровным полом. Пассажиры заднего ряда могут наклонить спинку дивана и открыть подлокотник с подстаканниками.

Обязательная ложка дегтя – слабоватая тяга на оборотах до 1000 об/мин, что, в общем-то, свойственно современным дизелям. А вот 2000 об/мин уже достаточно для поддержания выбранной скорости – в том числе и на бездорожье, когда мы штурмовали плато Кыз-Кермен в Крыму. Еще один недостаток – неприятное подергивание, в некоторых случаях

ограничен широкими задними стойками кузова, но большие наружные зеркала и парктроник суммарно дают полную картину. Багажник достаточно велик (486 л), порадовал его ровный пол при сложенном заднем сиденье и отсутствие «порожка» у бампера, мешающего погрузке. В «подполье» мы нашли полноразмерную запаску, которая страховала нас в дальней дороге.



За первые три дня эксплуатации показания одометра нашего Korando выросли от нулей до 2000 км. Мы проехали почти всю страну с севера на юг.



SsangYong Korando Diesel 2,0 AWD		Трансмиссия	
<b>Общие данные</b>		<b>Трансмиссия</b>	
Тип кузова	универсал	Тип привода	полный
Дверей/мест	5/5	КП	6-ст. авт.
Габариты, Д/Ш/В, мм	4410/1830/1710	<b>Ходовая часть</b>	
База, мм	2650	Тормоза передние/задние	диск.вент./диск.
Дорожный просвет, мм	180	Подвеска передняя/задняя	независ./независ.
Масса снаряж./полная, кг	1747/2260	Шины	215/65 R16
Объем багажника, л	486/н. д.	<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Объем бака, л	57	Макс. скорость, км/ч	186
<b>Двигатель</b>		Разгон 0–100 км/ч, с	10,0
Тип	дизель с непосредственным впрыском	Расх. трасса–город, л/100 км	6,3–9,6
Расп. и к-во цилиндров/кл. на цилиндр	R4/4	Гарантия, лет/км	3/100000
Объем, см куб.	1998	Периодичность ТО, км	10000
Мощность, кВт(л.с.)/об/мин	129(175)/4000	Стоимость ТО-1, грн.	900
Макс. кр. мом., Нм/об/мин	360/2000–3000	Мин. стоим. с 4x4, грн.	215 900
		Стоим. тест. авто, грн.	240 000

