



MERCEDES ÁLRUHÁBAN

DAEWOO/SSANGYONG CHAIRMAN (2000)

Hogyan kerül egy Mercedesbe Opel kormány? A most következő autó első pillantásra valóban Mercedesnek tűnik, de igazából egy Daewoo-emblémás Ssangyong Chairman, ami errefelé őrületes ritkaság, ráadásul ezt a példányát még sosem használták.

BENDE TIBBY

Amikor a főszerkesztőnk elém dobta a linket, pontosan tudta, hogy a tizedik másodperben már a kezemben lesz a telefon, és tárcsázni fogok. Tudja, hogy szeretem az őrült autókat, és azt is, hogy ez a konkrét darab a hülyeautóság összes feltételét egyszerre teljesíti. Másnap már a kertvárosi ház előtt fékeztem, hogy végre beleülhessek, beleszabolhassak ebbe a nem létező autóra.

NEM IS AKARTÁK ELADNI

A nem létezésnek több halmaza van. Van az, hogy keveset gyártottak valamiből, ilyen mondjuk a Caterham 21 vagy a Ferrari Enzo. És van az, hogy hiába gyártottak sokat, mind elporladt, vagy kidobták, mint mondjuk a Renault 16-ot. És ami ennek a



két halmaznak a metszetében van, arról lesz ma szó.

A Daewoo Chairmanról. Leánykori nevén Ssangyong Chairman, ami abból az időből származik, amikor Korea még csak 121-es Mazda-másolatokat mert gyártani. Igen, akkor még egyessel kezdődtek az évszámok, a felnőttek pedig attól rettegtek, hogy az Y2K, azaz az ez-

redfordulóra vizionált számítógépes armageddon miatt le fog állni az egész világ. Nem állt le, sőt, azóta is forog. Ezt a konkrét autót pedig az teszi még érdekesebbé, hogy egy extrém ritka kocsirol van szó, emellett ugyan húsz éves is elmúlt, de a tesztkör végére is mindösszesen 195 kilométert mutatott a még mechanikus számlálója. >>



#BENDEBEMUTATJA



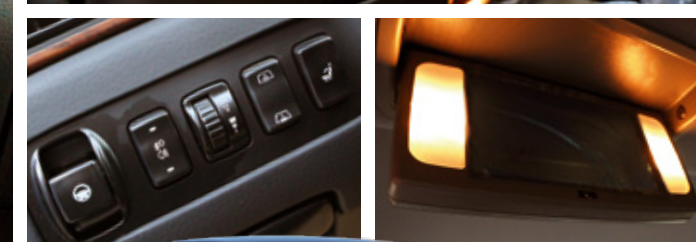
#BendeBemutatja


MŰSZAKI ADATOK
SSANGYONG
CHAIRMAN
CM500 2.8i 24V
(2000)
Hengerűrtartalom:
2799 cm³Teljesítmény:
202 LE 5500/minNyomaték:
271 Nm 3750/minHossz/szél./mag.:
5055/1825/1465 mmTengelytáv:
2900 mmSaját/össztömeg:
1630/2215 kgCsomagtér:
470 lVégsebesség:
210 km/hGyorsulás 0-100 km/h:
11,0 sFogyasztás (átlag):
9,8-17,3 l/100 km**MERCEDES, DE MELYIK?**

Megpróbáltam utánanézni, hogy mi is ez az Chairman valójában, mert akkoriban vásárolta meg a Ssangyongot a Daewoo, ezért is léteznek az autón Ssangyong feliratok itt-ott, a Merci-feliratokat gondosan elkerülve. Na de térjünk vissza a ködös '90-es évekbe, egészen pontosan az elejére, amikor a Mussók elkezdtek rohamosan szaporodni, oldalukon a Powered by Mercedes-Benz felirattal. Ekkor kezdődött az évtizedes együttműködés a két gyártó között, aminek eredményeképpen Merci-motorokat és váltókat építettek az akkor robbanásszerűen növekvő piacot jelentő SUV-okba. Mindezt úgy, hogy a Mercedes már meglévő infrastruktúráját is használhatták az értékesítésre. De még itt sem ért véget az összefonódás, mert a legendásan gyönyörű MB100 kisteherautót egy az egyben gyártották a koreaiak, némileg átszabott hűtőráccsal. Tudjuk fokozni a fokozhatatlant, mert az együttmű-

Nem 195 ezret, hanem 195 darabot. 000195. 21 év alatt a nejlönokat sem szedte le róla senki, szinte szállítási állapotú, rajta a szállítási matricákkal. A Chairman ugyanis a szalon ékességévé, egyfajta totemállattá vált egy Daewoo-kereskedésben, ahol szép lassan egy különleges gyűjtemény részévé lett, hiszen voltaképp el se akarta adni a tulaj. Olyan autók között volt évtizedekig, mint a hasonlóan extrém keveset futott W140 és társai.

A tény, hogy előkerült, csak annak köszönhető, hogy kiárusították a gyűjteményt, így került fel a Használtautó.hu-ra, és ott találtunk rá. Most egy kereskedőnél van, aki rajong az ilyesmiért. Az ország egyik legrégebbi kereskedése árulja, akik 1988-ban nyitottak Maglódon. Attila készségesen mutatja meg minden porcikáját az autónak, ami természetesen nem a telepen áll, hanem garázsban. Kedvelik a régebbi járműveket, most is áll náluk egy másik rajongásra váró kocsi: egy Kispolszki.

**V8-AS MOTORRAL IS VOLT**

A hátsókerék-hajtású Chairman készült még ezen kívül 2,3 literes, 150 lóerős négyhengeres és 3,2 literes, 220 lóerős V6-os motorral is, az utóbbit 30 centiméterrel nyújtott tengelytávú változatban is gyártották, 1997-től több modellfrissítéssel egészen 2014-ig. Az újabb Chairman W széria 2011-ben jelent meg, szintén Mercedes-alapo-

kon: a motorok, a hétfokozatú automataváltó és az összerék-hajtás is a Mercitől származott. A 3,2 literes, 225 lóerős és a 3,6 literes, 250 lóerős soros hathengeresen kívül az 5,0 literes, 306 lóerős V8-as motorral is gyártásban volt, már minden esetben összerék-hajtással, akár szintszabályozós légrugózással is, egészen 2017-ig. <

kődés a Chairman esetében egészen addig ment, hogy a Mercedes motort, váltót, és lényegében teljes autót adtak a típushoz, ahol csak a sárvédőket rajzolták át. Azokat se túlzottan.

És itt válik kicsit ködössé számomra a történet, mert az internetes források ősanja egy százéves Merci-fórum egy bejegyzése, ahol a W124-es E-osztályt jelölik meg, mint aki önként adta a szerveit a Chairmanhez. Ugyanakkor az autó sziluettjét megnézve számomra egyértelmű a W210-es örökség. Mindazonáltal alul a padlólemez mintázata nem igazán hasonlít egyik típusra sem. Ilyen mértékig biztosan nem használták fel az eredetit, bármelyik is legyen az ő. Ami mégis kicsit a 124-es felé billenti a kocsit, az a tűzfal és a környéke. A 210-es-

ben ott sokkal több a hely a szélvédő előtt, itt talán egyértelműbb, hogy a 124-eshez több köze van. Viszont a belső helykínálatról nekem egyértelműen a 210-es ugrott be, a 124-es hátul valahogy sokkal szűkebb. Mondjuk, a tengelytáv sem egyezik egyik típussal sem. A fiatalabb testvérré engednek következtetni az oldal-légzsákos ülések is. Jó kis rejtély, ha tudsz bővebbet, írd meg nekünk.

ELNÖKI FELSZERELTSÉG

És hogy milyen menni vele? Olyan, mint egy új Mercivel. Lágy rugózás, feszesebb csillapítás, ott van az úton-érzés. Ilyen finoman kapcsoló váltót is csak egyszer tapasztaltam, egy müncheni taxiban, ami alig futott 30 ezret,

amikor ültem benne. A mindenkinek ismerős rántások meg bizonytalankodások nyomokban sincsenek ott. A motor hangja olyan, amilyenek újkorában kell lenni egy 280-as motornak, megvolt mind a kétszázpár lóerő. Hogy milyen vezetni? Azt nem tudom, mert nem vállaltam a felelősségét, hogy a világon valószínűleg egyedülállóan keveset futott Chairmant tönkre tegyék, vagy bárki más, aki épp elnéz egy stoptáblát. És mitől elnöki egy elnöki autó? A felszereltségtől, amiből itt bőségesen akadt. A személyes kedvencem a hátsó buszkapaszkodó, ami annyira király, hogy otthonra is kellene. De a hátsó kartámaszról vezényelhető jobb oldali első ülés mellett azt is dönthetjük, amiben hátul ülünk. >>

A függöny alap, ahogyan a hátsó, világító piperetűkör is, ha esetleg mitesszereket nyomkodnál út közben. Elöl a nagyképernyős navi tudatja velünk, hogy merről fúj a szél, alatta kazettás egység gondoskodik a mulatósról. A középső kesztyűtartó nem hűthető, de nem baj, mert alá pont befért egy önmagát kirigamizó pohártartó. A váltó és a középkonzol részei egyértelműen Merci-örökségek, ahogy a pedálok is azok, a lábi-kézifékkal együtt. Viszont nem egy

bajuszkapcsolója van, hanem kettő, tehát itt nincs semmiféle tetten érhető Merci-rokonság.

A Ssangyongot '97-ben felvásárolta a Daewoo, akit viszont alig két évvel később, '99-ben felvásárolt a General Motors, ennek az európai divíziója volt az Opel. Ezért lehetséges, hogy a kormánykerék nekünk a B Omegából ismerős. Így már közelebb vagyunk az elején feltett kérdéshez, hogy hogyan kerül egy Mercedesbe Opel kormány. Így. <>



#bendebemutatja

Olvasóink különleges autóit kutatja fel Bende Tibby, akinek a neve nem ismeretlen az autórajongók előtt, és a hobbizás sem áll messze tőle, a garázsában mindig áll egy (vagy több) Volkswagen Bogár, az egyikkel megjárta Goodwoodot is. Szépen felújított vagy különleges autód van, és a szeretnéd, hogy Bende Tibby írjon róla a lapunkban? Küldj róla egy képet az info@autoesstilus.hu címre, vagy töltsd fel a képet a **Facebookra** vagy az **Instagramra** **#bendebemutatja** hashtaggel, hogy a következő számban már együtt szerepeljetez ezen az oldalon!



SSANGYONG- MÉRFÖLDKÖVEK

1954-ben jött létre az egyik legrégebbi koreai autógyártó, amely először haszonjárműveket, autóbuszokat és speciális járműveket állított elő. A több cég egyesülésével alakult gyártó 1986-tól már kizárólag a Ssangyong-nevet használja.

1984-ben jelent meg a márka összerékhajtású terepjárója, a **Korando**, aminek a neve a „Koreans can do” mondatból alakult ki. A típus modern szabadidő-autóként a mai napig megtalálható a kínálatban, a negyedik generációját 2019-ben mutatták be.

1990-ben a Mercedes-Benz befektetett a Ssangyong vállalatba, a stratégiai partnerség eredménye a cikkünkben bemutatott **Chairman**, de az **Istana** kisbusz is. A Korando, a Kyrón, a Musso és a Rexton motorja, váltója is a Mercedes konstrukcióján alapult.

1993-ban jelent meg az első **Musso**, egy olyan SUV, ami a Mercedes-motorjai, a karakteres dizájnya és a kiváló terepjáró-képességei miatt is népszerűvé vált. A Musso név 2018 óta a legújabb Rexton technikájára épülő pick-upot jelent.

1997-ben az ázsiai gazdasági válság következményeként a Ssangyong a Daewoo-csoporthoz került, majd a válság elmúltával ismét önállóvá vált, ami átfogó átszervezést hozott magával. 2010-től pedig az indiai Mahindra-csoport része.

2001-ben jelent meg a **Rexton** első generációja, amelynek formáját az Italdesign tervezte. 2017-től gyártott második szériája mára a Ssangyong legnagyobb szabadidő-autója, nemrég modellfrissítéssel nyerte el a friss formáját.

2004-ben jött ki a **Rodius**, amit gyakran a világ legrendőbb autójának neveznek, valójában egy elképesztően tágas egyterű crossover, akár 11 személyes belső térrel. 2005-ben pedig az **Actyon** volt az első kupéformájú SUV, megelőzve a BMW X6-ot.

2012-től a Wallis Automotive Europe lett a Ssangyong magyarországi importőre, és a cég rengeteget tett a márka itthoni felemelkedéséért. A márkakereskedői és szervizhálózat mára lefedi az országot, és 17 tagot számlál.

2015-ben jött ki a Ssangyong legkisebb modellje, a 4,23 méteres **Tivoli**, amelynek formája később a Korando stílusát is meghatározta. A kompakt méretű szabadidő-autó nagyobb csomagtartós testvére az **XLV**, ami már Tivoli Grand néven kapható.

2021-ben jelent meg a márka első teljesen elektromos hajtású autója, a **Korando e-Motion**, amit 190 lóerős villanymotorral szereltek, a 61,5 kilowattórás akkumulátor feltöltésével 339 kilométer a hatótávolsága. <

