

Pressepräsentation Ssangyong Korando: Attraktiv

Von Peter Schwerdtmann

Der Preis ist attraktiv: Ssangyong bietet sein frisch überarbeitetes SUV Korando mit dem Einstiegsdiesel sowie dem einzigen angebotenen Benzinmotor â€ beide mit 110 kW / 149 PS â€ und Frontantrieb in der einfachsten Ausstattung â€Crystalâ€ für 19 990 Euro an. Der Diesel kostet also 2500 Euro weniger als der Vorgänger, wenn der neue Korando im Dezember zu den Händlern kommt. Ssangyong will das wissen.

In seiner Heimat Korea zählt der Hersteller auch mit dem Korando zu den Premium-Anbietern, berichtet uns bei einem Pressetermin Deutschland-Geschäftsführer Ulrich Mehling. Wir wollten das kaum glauben und machten uns mit der am besten ausgestatteten Version, einem Korando â€Sapphireâ€ mit dem stärkeren Zwei-Liter-Diesel mit 129 kW / 175 PS, Allradantrieb und Sechsgang-Wandlerautomatik auf die Suche nach den Premium-Eigenschaften.

Rasch war klar: Die hohe Selbsteinschätzung der Koreaner ergibt sich schon aus dem Charakter des Korando. Er sieht aus wie ein Dickschiff und fährt sich wie ein Dickschiff.

Beim Facelift hat der Korando ein neues Gesicht bekommen, geprägt von großen schwarzen Lufteinlässen mit modischer Wabenoptik sowie auffälligen Projektor-Scheinwerfern, LED-Tagfahrlicht und in die Stoßfänger integrierten Nebelleuchten. Wer dieses Auto in Schwarz bestellt, erlebt die Form unmittelbar: Weil sich Lufteinlässe und Fahrzeugfarbe nicht von einander abheben, entsteht ein plattes, flaches Gesicht.

Innen überzeugen das Raumangebot und die Flexibilität der Möblierung. So lässt sich der mit 486 Litern recht große Kofferraum zum einem Laderaum von 1312 Litern Volumen und ebenem Boden umbauen. Die Rückenlehne der hinteren Sitze lässt sich um bis zu 17,5 Grad in der Neigung verändern. Das schafft Platz und fast Liegesitz-Komfort. Die opulenten vorderen Sitze sehen sportlicher aus als sie sind. Als opulent kann man auch die Gestaltung der Armaturen beschreiben. Kurven, Ecken und Kanten, Metalleffekte und ein großes flaches Zierteil aus Holz demonstrieren hier Anspruch auf Luxus.

Der heute in Luxus-Fahrzeugen obligate Bildschirm fehlt. Wer Navigation an Bord haben möchte,

muss zu Tom-Tom und Konsorten greifen. Schade auch, dass man die Rundinstrumente der Supervision-Variante der Armaturen nur mit Übung ablesen kann.

Ssangyong ist stolz darauf, beim Neuen das Motorgeräusch besser gedämmt zu haben und spricht von neun Prozent (manchmal auch von zehn Dezibel) weniger Geräusch im Leerlauf. Wir fanden den Motor bei allen Drehzahlen unangenehm laut und mochten trotz der harten akustischen Präsenz nicht glauben, dass 175 PS für den Vortrieb des 1,6-Tonnners zur Verfügung stehen. Der Mangel an Kraft an den Rädern liegt auch an der Sechs-Gang-Wandlerautomatik, die so viel Leistung schluckt, dass ein Ampelstart mit Vollgas zu einem Geduldspiel wird, ebenso der Kickdown unterwegs. Vermutlich ist der Sechs-Gang-Handscharter in diesem Fall nicht nur beim Verbrauch die bessere Wahl. Für unseren stärkeren Allrad-Diesel mit Automatik gibt Ssangyong als Durchschnittswert 7,5 Liter an, mit dem Handscharter sind es 6,4 Liter.

Auf den kurvenreichen Landstraßen der Rhön zeigten sich rasch die Grenzen der neuen elektrischen Servolenkung. Sie vermittelt so gut wie keinen Fahrbahnkontakt und lässt die heute übliche Präzision vermissen. Am wohlsten fühlt sie sich auf der Autobahn. Das gilt für den Korando insgesamt, denn Kurven sind nicht sein Revier. Er wankt stark und die Multilenker-Hinterachse bringt die Reifen ungewöhnlich schnell zum Jaulen.

Den Korando bietet Ssangyong in drei Ausstattungsstufen Crystal ab 19 990 Euro, Quartz ab 22 490 Euro und Sapphire ab 23 990 Euro. Die beiden gehobeneren Ausstattungslinien kann man auch mit Allradantrieb erwerben, der 2000 Euro Aufpreis kostet. Es handelt sich um einen automatisch zuschaltenden Allradantrieb, bei dem bis zum 50 Prozent des Moments an die Hinterachse geleitet werden, wenn die Fahrbahnsituation dies verlangt. Der Antrieb verfügt auch über eine Sperre, die für eine gleichmäßige Verteilung auf beide Achsen sorgt. Auch die Bodenfreiheit (180 Millimeter) sowie Böschung- und Rampenwinkel ordnen den Korando als ein SUV ein, dass im Gelände mehr als andere zuhause sein will.

Ssangyong hat in diesem Jahr in Deutschland bis Ende September 567 Fahrzeuge aller Modelreihen verkauft, 40 Prozent mehr als im Vorjahr. Es geht also aufwärts. Und der Preis ist eben attraktiv für ein Dickschiff. (ampnet/Sm)

Ssangyong Korando 2.0 Diesel AWD Automatik

Länge x Breite x Höhe (m): 4,41 x 1,83 x 1,68

Radstand: 2,65 m

Motor: R4-Diesel, 19918 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 129 kW / 175 PS bei 5500 U/min

Maximales Drehmoment: 360 Nm bei 2000 - 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 186 km/h
Leergewicht / Zuladung: 1625 - 1680 kg / 545 - 490 kg
Max. Anhängelast: 2000 kg
Räder / Reifen: 6,5 J x 18 / 225/55 R 18
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 7,5 l / 100 km
Kohlendioxid pro Kilometer: 199 g (Euro 5)
Gepäckraumvolumen: 486 - 1312 l
Wendekreis: 10,8 m
Basispreis: 28 990 Euro (ohne Automatik)

Bilder zum Artikel



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.



Ssangyong Korando.
