

---

## Fahrvorstellung Ssangyong Korando: Konkurrenzfähiges Angebot

Von Frank Wald

Design differenziert. Wenn auch nicht immer zum Guten, wie der koreanische Autobauer Ssangyong in der Vergangenheit mit so eigenwilligen Kreationen wie dem SUV Kyron, dem Pick-up Actyon oder dem Van Rodius demonstrierte. Inzwischen sind die Formen gefälliger, und auch in Sachen Qualität und Ausstattung nähert sich der drittgrößte koreanische Autobauer der Konkurrenz an. Bestes Beispiel: das neue Kompakt-SUV Korando, mit dem der deutsche Importeur ab 28. September vor allem den heimischen Mitstreitern Hyundai Tucson und Kia Sportage, aber auch Nissan Qashqai, Seat Ateca oder Opel Grandland X ein wenig in die Parade fahren will.

Auch die vierte Generation des Korando – ein Akronym für „Koreans can do“ – trägt zwar noch etwas unmotiviert Wölbungen über den hinteren Radhäusern und ebensolche Blechfalze, „Charakterlinien“ genannt, in den Flanken. Doch insgesamt wirkt die auf 4,45 Meter gestreckte, etwas breitere und flachere Karosse „europäisch“ geradlinig und kompakt. Der Radstand wuchs auf 2,68 Meter, wovon vor allem die Passagiere auf den hinteren Plätzen profitieren. Der 551 Liter große Kofferraum gehört zu den größten im Segment und lässt sich auf maximal 1248 Liter erweitern. Pfiffig ist der zweistufige Laderaumboden mit einem 19 Zentimeter tieferen Staufach, der das Be- und Entladen erleichtert. Gegen Extra-Euros öffnet die elektrische Heckklappe auch automatisch, wenn der Fahrer (mit Smart-Key-Schlüssel in der Tasche) länger als drei Sekunden dahinter steht.

Überhaupt strotzt der Innenraum – zumindest in den höheren von fünf Ausstattungen – nur so vor modernster Technik. So ersetzt in der zweithöchsten Ausführung („Onyx“) ein 10,25 Zoll großes digitales Kombiinstrument hinterm Lenkrad die klassischen Rundinstrumente. Dabei kann man zwischen verschiedenen, teils sehr futuristischen, Anzeigemodi wählen und sich beispielsweise auch die Navigationskarten darstellen lassen. Eine zusätzliche Kartenansicht bietet das Navigationssystem auf dem 9,2-Zoll-Farb-Touchscreen (ab „Quartz“) auf der Mittelkonsole. Hinzu kommt eine Ambiente-Beleuchtung mit bis zu 34 programmierbaren Farbnuancen. Zwei-Zonen-Klimaautomatik, elektrisch verstellbare Ledersitze inklusive Heizung und Belüftung sowie eine nahezu vollständige Assistenzsystem-Armada, inklusive Abstandstempomat, Spurwechsel- und Querverkehrswarner komplettieren den „Volle-Hütte“-Eindruck. Apropos: Die meisten elektronischen Helferlein wie Frontkollisionswarner plus Notbremse, Müdigkeits- und Verkehrsschilderkennung, Bergan- und abfahrhilfe, Fernlicht- und Verkehrsflussassistent, Spurhalte- und verlassenswarner sowie Licht- und Regensensoren sind auch schon in der Basisversion „Crystal“ an Bord.

Ende September startet der neue Korando zunächst nur mit einem 1,6-Liter-Dieselmotor, kombinierbar wahlweise mit Front- oder Allradantrieb (plus 2000 Euro). Der 136 PS (100 kW) starke Vier-Zylinder-Selbstzünder schlägt sich überraschend wacker, gibt mit 320 Newtonmetern Drehmoment dem rund 1,6 Tonnen schweren Wagen munter die Sporen und lässt erst bei provozierte Anstrengung wie an Steigungen oder bei Überholmanövern von sich hören. Vor allem in Verbindung mit der schnell und unaufgeregt schaltendem Sechs-Stufen-Automatik (plus 2200 Euro) wird daraus ein stimmiges Paket.

Das Fahrwerk ist grundsätzlich komfortabel gestimmt. Verwerfungen im Asphalt und Querfugen nimmt der Korando spürbar, aber noch ausreichend kommod hin. Im Vergleich

zum Vorgänger wurden Fahrwerk und Karosserie deutlich steifer, was sich nicht nur positiv auf Geräusch und Vibrationen auswirkt. Erstmals konnte Ssangyong mit dem Korando im Euro-NCAP-Crashtest die Fünf-Sterne-Höchstwertung erzielen. Den Verbrauch des 1.6 e-XDi-Diesels taxiert Ssangyong bestenfalls auf fünf Liter, mit Allrad und Automatik sollen es 6,5 Liter auf 100 Kilometer werden. Wir hatten bei einer kürzeren Runde durch den Rheingau mit Frontantrieb und Automatik am Ende 7,2 Liter auf der Uhr.

Im November soll außerdem ein 1,5-Liter-Turbobenziner mit Direkteinspritzung folgen, der 163 PS (120 kW) Leistung mit dem üppigen Drehmoment von 280 Nm kombiniert. Allerdings genehmigt sich der mit 6,8 bis 8,3 Litern nach Norm einen deutlich größeren Schluck aus der Pulle. Auch der Turbobenziner ist mit Front- und Allradantrieb sowie als Sechsgang-Handschar oder mit Automatik zu bekommen.

Trotz höherer Leistung startet die Preisliste des Korando mit dem Benziner ab 22 990 Euro. Allerdings nur als Fronttriebler in der Basisausstattung. Zu empfehlen ist wenigstens die zweite Ausführung „Amber“ ab 25 990 Euro, dann mit Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Smartphone-Integration und 17-Zoll-Leichtmetall- statt Stahlfelgen. In der dritten Stufe „Quartz“ gibt es 18-Zoll-Alufelgen, Keyless-go-Schlüssel und ein Navigationssystem, in der vierten „Onyx“ wie erwähnt das Digital-Cockpit und Ambientebeleuchtung. Die Topausstattung „Sapphire“ mit LED-Scheinwerfern und Lederpolsterung kostet dann allerdings schon mindestens 35 990 Euro. Für den Diesel zahlt man immer jeweils 3000 Euro Aufschlag. Mit Allradantrieb und Automatikgetriebe ist hier schnell die 40 000er-Grenze übersprungen, womit der Koreaner am Ende auch preislich mit der Konkurrenz gleich zieht.

Womöglich ahnt auch der deutsche Importeur, dass das ein zu stolzer Preis ist. Deshalb bietet er – erstmal bis Ende des Jahres – jede Ausstattung zum Preis der jeweiligen darunter rangierenden an. Mit anderen Worten mit jeweils bis zu 3000 Euro Nachlass. (ampnet/fw)

#### Daten Ssangyong Korando 1.6 e-XDi 2WD 6AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,87 x 1,62  
Radstand (m): 2,68  
Motor: R4-Diesels, 1597 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung  
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1500–2500 U/min  
Leistung: 100 kW / 136 PS  
Höchstgeschwindigkeit: 181 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k.A.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter  
Testverbrauch: 7,2 Liter  
Effizienzklasse: B  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 144 g/km (Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1610 kg / max. 550 kg  
Kofferraumvolumen: 551–1248 Liter  
Max. Anhängelast: 2000 kg  
Wendekreis: 10,7 m  
Bodenfreiheit: 180 mm  
Böschungswinkel (v./h.): 18/24,5 Grad  
Rampenwinkel: 15,4 Grad  
Basispreis: 27 190 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ssangyong



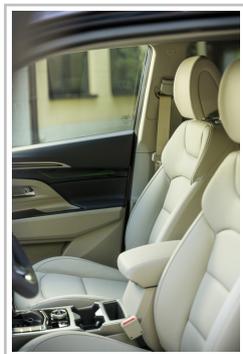
Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ssangyong



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ssangyong



Ssangyong Korando.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ssangyong

---