



SsangYong Korando

Uit de as herrezen

Autotest | SsangYong stelt vol trots de geheel nieuwe Korando voor. Die trots is niet ten onrechte, want het merk heeft zware tijden doorgemaakt. Een nieuw moederbedrijf en een nieuwe Nederlandse importeur zorgen er samen voor dat SsangYong weer helemaal terug is. De bestaande modellen zijn inmiddels gemoderniseerd en het eerste geheel nieuwe model is een feit: de Korando.

Een van de redenen waarom SsangYong geen succes had, is omdat de vormgeving niet in de smaak viel bij de Europese autokoper. Of om het minder omfloerst te zeggen: de auto's waren ontzettend lelijk. Het herboren SsangYong heeft van de fouten uit het verleden geleerd. De geheel nieuwe Korando is daarom vormgegeven door een Europese ontwerpstudio (Giorgetto Giugiaro).

De Korando is een middelgrote SUV en zo'n auto wordt vooral gekocht voor het uiterlijk, niet om als werkpaard ingezet te worden. De nieuwe Korando kan zich op het gebied van uitstraling en verfijning prima meten met andere Aziatische SUV's. Let op details zoals de honingraat grille en de chromen accenten in contrast tot de zwarte lijnen onder de bumpers.



De buitenmaten zijn tot op de centimeter gelijk aan die van de belangrijkste concurrenten. De wielbasis is echter iets langer dan gemiddeld en dat vertaalt zich in meer ruimte op de achterbank. De bagageruimte is vreemd genoeg iets minder groot dan gemiddeld. Als "goedmakertje" voorziet SsangYong in vele bakjes, vakjes, haakjes en andere handige zaken die bij andere merken optioneel zijn.

Uitrusting

Enmaal achter het stuur geeft de Korando een veel nadrukkelijker "grote auto"-gevoel dan andere SUV's van deze omvang. Dat is te danken aan de hoge zit en de ruime opzet van het interieur. Wie zich de koning van de weg wil wanen, zal zich zeker prettig voelen in de Korando.



Ook op het gebied van afwerkingskwaliteit en materiaalkeuze kan de Korando zich probleemloos meten met de (Aziatische) tegenstrevers. Het interieur is allerminst origineel of vernieuwend, maar het ziet er desondanks keurig verzorgd uit. De fabrikant spreekt zelf van "oosterse gematigdheid en elegantie" en die bewoording slaat de spijker op de kop. Gezien de prijs is de standaarduitrusting keurig verzorgd. Ook op het gebied van multimedia en veiligheid is de Korando bij de tijd.

Verbruik en prestaties

Toch is het merkbaar dat de Korando al in ontwikkeling was toen SsangYong in zwaar weer terecht kwam. Het ontwerp heeft enkele jaren in de koelkast gelegen en is nu vrijwel ongewijzigd in productie genomen. Op het gebied van brandstofbesparing blijft SsangYong namelijk sterk achter op de rest. De Korando heeft geen schakelindicator of stop/start-systeem. Ook is de auto niet gebouwd van lichtgewicht materialen. Wel is de Korando voorzien van elektrische stuurbekrachtiging en dat kost minder energie dan een "ouderwetse"

mechanische assistent.



Terwijl de concurrentie brandstof bespaart met kleine turbomotoren, rust SsangYong de Korando uit met een traditionele 2.0 liter benzinemotor zonder poespas. Aanvankelijk bedroeg het testverbruik 8.6 liter per 100 km, maar na een stadsrit liep dat op tot ruim 11 liter per 100 km.



Juist een onbekend merk als SsangYong probeert de markt te veroveren met een lage prijs. Door de hoge CO2-uitstoot (185 gram per kilometer) is de belasting op de Korando echter torenhoog en ligt de prijs uiteindelijk hoger dan die van even krachtige SUV's van andere merken.

De prestaties van de 149 pk / 197 Nm sterke benzinemotor zijn prima. De Korando komt gevoelsmatig nooit vermogen tekort en ook snel invoegen of vlot passeren is geen probleem. Onder

alle omstandigheden is de Korando aangenaam stil.

Een punt waar de Korando echt hoog scoort is het schakelen. De versnellingshendel is relatief kort en valt trefzeker met een mooie "klik" in iedere versnelling. Bovendien zijn de versnellingsbakverhoudingen zo gekozen dat de auto vlot reageert in de stad en (relatief) zuinig is op de buitenweg.



Gedurende de proefrit is dat gevoel van vertrouwen alleen maar groter geworden. Alhoewel het nieuwe SsangYong nu een auto neerzet die zich goed kan meten met de concurrentie, steekt de Korando nauwelijks boven het gemiddelde uit. Ten opzichte van het oude SsangYong is de Korando echter een enorme sprong vooruit en dat geeft alle vertrouwen in een voorspoedige toekomst voor het merk.

Weggedrag

De Korando is leverbaar met vierwielaandrijving en tweewielaandrijving. Alhoewel de Korando zeker geen werkpaard is, zijn zowel de bodemvrijheid als de afrij-en overschrijdingshoek (respectievelijk 28.2 en 18.5 graden) voldoende om daadwerkelijk terrein te rijden. Zelfs de hier gereden tweewielaangedreven versie is vooral bedoeld voor de stadsjungle. Dankzij de hoge bouw vormen verkeersdrempels en hoge stoepranden geen enkel probleem.

Niet alleen het uiterlijk is toegespitst op de Europese smaak, ook het onderstel is overduidelijk ontworpen voor Europa. Voor een SUV is de Korando relatief hard geveerd. Dat betekent dat oneffenheden in het wegdek soms duidelijk voelbaar zijn. Het betekent ook dat het koetswerk niet te veel overhelt in de bocht en dat de bestuurder de auto goed kan aanvoelen. De Korando geeft daarom vanaf het eerste begin een vertrouwd gevoel.

Conclusie

Het Koreaanse merk SsangYong is na enkele jaren afwezigheid uit de as herrezen. Nadat de bestaande modellen zijn gemoderniseerd, is de Korando het eerste geheel nieuwe model dat het nieuwe SsangYong introduceert.

Helaas is merkbaar dat het ontwerp al op de tekentafel lag toen SsangYong in zwaar weer kwam. Het ontwerp van de nieuwe Korando is daarom relatief oud en dat is op sommige punten te merken. Het verbruik is beduidend hoger dan bij vergelijkbare SUV's die vergelijkbare prestaties leveren. Dat maakt de Korando zowel duurder in aanschaf (CO2-heffing) als gebruik.

De vormgeving, de standaarduitrusting en de rijeigenschappen zijn wel prima. Dankzij het stugge onderstel en de korte schakelwegen heeft de Korando zelfs een iets sportief karakter. Uiteindelijk is de Korando geen hoogvlieger, maar wel een veelbelovend begin voor het nieuwe SsangYong. ■

Specificaties

SsangYong Korando 2.0 Sapphire

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	441 x 183 x 168 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.537 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	486/1312 l
Bandenmaat	225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	149 pk @ 6000 tpm
Koppel	197 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,9 sec.
Topsnelheid	171 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	9,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	185 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.590,-
Prijs instapmodel	€ 24.990,-