AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 22 mei 2002
www.autozine.nl

SsangYong Rexton (2002 - 2004)

Koninklijke kolos

Autotest | Ssang Yong specialiseert zich op het gebied van terreinauto's en heeft zich in de loop der jaren weten te profileren als een exclusief merk. Nu introduceert Ssang Yong een nieuw topmodel waarbij de terreincapaciteiten nog steeds belangrijk zijn, maar waarbij de nadruk op luxe en comfort ligt. Deze auto is voornamelijk tot stand gekomen door een grote vraag uit Amerika naar dergelijke kolossen, maar ook in Nederland ziet de fabrikant er een markt voor, zeker als die auto zo exclusief is als de nieuwe Rexton.

Zoals gezegd is de nieuwe Ssang Yong Rexton het topmodel uit de serie en daarom zijn luxe en comfort troef. Maar omdat terreinrijden volgens de redactie nog altijd het leukste is wat een Rexton kan doen, worden het hout, het leder en alle elektronische voorzieningen nog even genegeerd en begint de test met een proef op het onverhard. Dat de Rexton zijn herkomst niet verraadt, blijkt uit de aanwezigheid van lage gearing. Deze voorziening geeft terreinauto's een tweede versnellingsbak, waarbij alle verhoudingen zijn afgestemd op gebruik in het terrein. De bestuurder kiest afhankelijk van de omstandigheden voor hoge gearing (normaal gebruik) of lage gearing (zwaar terrein). De elektronica van de Rexton kiest zelf voor achterwiel- of vierwielaandrijving.

Terreinrijden

Omdat iedere Rexton standaard met automaat wordt geleverd, kent deze auto een extra voorziening. Met de automaat in de stand "3" of "2", geeft de bestuurder de instructie geen hogere versnelling te kiezen dan "3" of "2". Maar bij een afdaling zal het toerental ook zonder gas te geven nog steeds worden verhoogd en is de remmende werking van de motor gering. In het terrein is het onverstandig te remmen bij afdalen, omdat het risico groot is dat de auto gaat schuiven en dan onbestuurbaar wordt. Daarom is de automaat zo aangepast, dat de eerste versnelling niet vrij is in de toeren, maar kan worden gebruikt op steile afdalingen. Gewapend met deze kennis kan ook met een automaat prima terrein worden gereden.

De Rexton is leverbaar met één motor: een 3,2 liter 6 cilinder in lijn benzinemotor van Mercedes-Benz, goed voor 220 pk bij 6100 tpm en een maximum koppel van 318 Nm bij 4600 tpm. Deze krachtbron levert ook bij lage toeren al onvoorstelbaar veel kracht. Na een steile afdaling volgt onvermijdelijk een helling die de 1900 kg zware Rexton met nauwelijks meer dan stationair toerental weet te beklimmen. Zachtjes gromt de 6 cilinder en zonder ook maar de geringste moeite richt de motorkap zich op de hemel, ligt de bestuurder even in de rugleuning en is de helling bedwongen.

Ook op andere proeven toont Ssang Yong de terreincapaciteiten van dit luxueuze vlaggenschip niet te zijn vergeten. Op bijvoorbeeld een wasbord heeft de auto geen enkel probleem dankzij een bodemvrijheid van 20 cm, een aanloophoek van 29 graden en een afloephoek van 25 graden. Door een lengte van niet minder dan 4 meter 72 heeft de Rexton wel veel ruimte nodig, maar als die ruimte er is, is de auto nauwelijks te stoppen door obstakels. Ook een maximale hellingshoek van 48 graden is angstig voor bestuurder en passagiers, maar de Rexton doorstaat dergelijke acrobatische toeren zonder enig probleem.

Openbare weg

Als de redacteur is uitgespeeld, wordt de hoge gearing ingeschakeld en kan de automaat terug in "drive" voor een proefrit op de buitenweg. Juist deze luxe Rexton zal hier de meeste tijd doorbrengen. Voor de meeste kopers zijn de terreincapaciteiten een handige extra die slechts sporadisch zullen worden gebruikt. Op de snelweg is de Rexton stil en machtig. De automaat schakelt nauwelijks merkbaar. Pas wanneer het uiterste wordt gevraagd, volgt een korte stilte waarin een enorme slok benzine wordt genomen, klinkt een machtige grom uit het vooronder en zet de Rexton zich vastberaden en accelererend tot een maximumsnelheid van 197 km/u koers naar de horizon.

De bestuurder zal de schrik te pakken krijgen bij het tankstation, want het standaardverbuik bedraagt 1:6,7 en daar zijn dergelijke uitspattingen uiteraard niet in meegerekend. Deze auto is duidelijk gericht op de Amerikaanse markt, waar benzine goedkoop is en milieu een fabeltje is. Het rijgedrag is echter allerminst Amerikaans en dat is direct één van de sterkste punten van de Rexton. In vergelijking met andere grote luxe terreinauto's is de Rexton stevig geveerd wat zich vertaalt in een goed bochtengedrag waarbij de bestuurder zich zeker voelt. In snelle scherpe bochten is duidelijk te voelen hoe de enorme wielen grip houden en hoe de koets relatief weinig overhelt. Ook bij stevig remmen duikt deze mastodont onvermijdelijk over de voorwielen, maar opnieuw is het gedrag goedmoedig en welhaast bewonderenswaardig voor een auto van dit type.

Het topmodel van Ssang Yong is niet alleen de meest luxueuze auto, maar ook de grootste en dat betekent een overweldigende ruimte. Het interieur biedt ruimte aan zeven personen die vervoerd worden in alle luxe. Het interieur is standaard in leder uitgevoerd, waarbij op het dashboard kwistig gebruik is gemaakt van (nogal plastic aandoend) hout. De enorme voorstoelen zijn "uiteraard" elektrisch verstelbaar (met drie geheugenstanden) en verwarmbaar. Alleen de lendensteun wordt met de hand bediend. De eerste achterbank biedt meer ruimte dan menig andere auto voorin! Door de zitting van de eerste achterbank op te klappen ontstaat toegang tot de (optionele) tweede achterbank. Daar kunnen twee kinderen of twee lenige en welwillende volwassenen een plaats vinden. Achter de beide achterbanken is een redelijke bagageruimte te vinden, waarvan de vloer iets is verhoogd en een klep toegang geeft tot een extra ruimte die in vakken is verdeeld.

Uitrusting

Als het gaat om de beloofde uitrusting van dit vlaggenschip van Ssang Yong volstaat het te noemen wat er niet op zit: een navigatiesysteem en een boordcomputer. Gezien het brandstofverbruik zal het gemis van deze laatste voorziening echter een voordeel en geen nadeel zijn. Verder is alle denkbare luxe en veiligheid aanwezig. Het standaard

gemonteerde klimaatcontrolesysteem (niet links/rechts gescheiden) is gekoppeld aan het motormanagement en weet daarom wanneer file wordt gereden. In dat geval wordt automatisch voor de recirculeerstand gekozen om geen uitlaatgassen voor de voorligger, maar frisse lucht in het interieur te houden. Heel slim!

Opnieuw wist het nimmer aflatende enthousiasme voor terreinauto's de redacteur er niet van te weerhouden de testauto eerst een bad van modder en zand te geven, om pas daarna eens rustig de vormgeving van deze gigant te bestuderen. Wat vanochtend nog een hagelnieuwe testauto was, is nu een hoop modder met daaronder een auto. Daarom komen vooral de grote lijnen duidelijk naar voren.

De Rexton toont zich wat betreft vormgeving geen traditionele terreinauto, maar een moderne personenauto met de omvang van een terreinauto. Vooral de grote koplampen met drie lenzen, waarvan de binnenste in een ringvorm brandt, zijn bepalend voor het moderne gezicht van de Rexton. Aan de achterzijde flankeren twee grote achterlichten de achterklep, die in twee delen is te openen. Een blik op de motorruimte bevestigt tenslotte dat alles groot en massief is aan de Rexton, wanneer de motorkap dichtvalt met een solide dreun die het geluid van de portieren van menig middenklasser tot blikverpakking reduceert.

Conclusie

Waarom een Ssang Yong Rexton? Omdat deze auto heel behoorlijke terreincapaciteiten combineert met Europees weggedrag, prima prestaties, moderne en onderscheidende vormgeving, overweldigende ruimte en een meer dan compleet uitrustingsniveau. Ssang Yong koppelt dit alles bovendien aan een relatief bescheiden aanschafprijs en zeer exclusief imago (Ivo Kroone). ■

Specificaties

SsangYong Rexton (2002 - 2004) RX 320 s automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	472 x 187 x 176 cm
Wielbasis	282 cm
Gewicht	1.900 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	1058 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	3199 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	220 pk @ 6100 tpm
Koppel	318 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	197 km/u
Verbruik gemiddeld	15 l / 100 km
Verbruik stad	19 l / 100 km
Verbruik buitenweg	12 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 59.590,-
Prijs instapmodel	€ 43.490,-