



## SsangYong Korando 2.2 e-XDi 220 Sapphire 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (131 kW / 178 PS)

Der südkoreanische Hersteller SsangYong ist hierzulande mit sechs Fahrzeugmodellen vertreten, mit vier SUV liegt der Fokus klar auf den boomenden Bordsteinkraxlern. Der Korando ist in der unteren Mittelklasse angesiedelt und seit 2010 auf dem Markt. Dieses Jahr wurde das SUV dezent überarbeitet, ein neuer 2,2-Liter-Diesel mit üppigen 178 PS hielt Einzug unter die Motorhaube. Der Motor sorgt für flotte Fahrleistungen, obwohl der Koreaner mit einem Leergewicht von knapp 1,8 Tonnen deutlich zu schwer geraten ist. Das hohe Gewicht schlägt sich nicht nur in den trägen Fahreigenschaften nieder, auch der Verbrauch fällt mit gemessenen 7,8 l/100 km deutlich zu hoch aus. Bei den Schadstoffen patzt der Allradler mit zu hohen NO<sub>x</sub>-Emissionen ebenfalls. Auf der Habenseite stehen das gute Platzangebot für Passagiere und deren Gepäck, der SUV-typisch bequeme Ein- und Ausstieg, eine umfangreiche Komfortausstattung sowie die fünfjährige Fahrzeuggarantie (bis 100.000 km). Wer sich allerdings denkt, er mache mit dem Korando ein Schnäppchen, der irrt: Zumindest in der Top-Ausstattung Sapphire ist der Korando 2.2 e-XDi mit einem Grundpreis von 32.290 Euro kein Billigheimer mehr. **Konkurrenten:** u. a.: Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Seat Ateca, Skoda Yeti, VW Tiguan.








- + gutes Platzangebot für Passagiere, bequemer Ein- und Ausstieg, Lenkrad- und Sitzheizung (vorn und hinten) serienmäßig, flotte Fahrleistungen, lange Fahrzeuggarantie
- hoher Verbrauch und NO<sub>x</sub>-Ausstoß, träges Fahrverhalten, gefühllose und indirekte Lenkung, langer Bremsweg, lückenhafte Sicherheitsausstattung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,7

AUTOKOSTEN 2,6

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #f96; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #f96; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Senioren	<span style="background-color: #f96; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #f96; padding: 2px 5px;">3,7</span>
	Transport	<span style="background-color: #90c090; padding: 2px 5px;">2,5</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #f96; padding: 2px 5px;">3,7</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #f96; padding: 2px 5px;">3,2</span>

EcoTest ★☆☆☆☆

2,9

## KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3

### Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des Korando geht durchaus in Ordnung. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, im Innenraum setzt sich der ordentliche Eindruck fort. Zwar fühlen sich die verwendeten Materialien teils nicht sonderlich wertig an und sind besonders im unteren Bereich der Türen hart und kratzempfindlich, an der Verarbeitung gibt es jedoch wenig auszusetzen. Dank der zahlreichen Dekoreinlagen und Chromringe versprüht der SsangYong durchaus etwas Noblesse, der Materialmix (Klavierlack, Holz-

und Aluminiumimitat) wirkt dabei allerdings wenig stimmig.

⊖ Beim Blick unter das von Giugiaro designte Blechkleid patzt der Koreaner: nur teilweise aufgetragener Korrosionsschutz und freiliegende Kabel machen keinen sonderlich guten Eindruck. Auch die nur mit Hartplastik verkleideten und damit leicht verkratzenden Radhäuser im Kofferraum zeugen nicht von großer Solidität.

2,9

### Alltagstauglichkeit

Die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotest fällt für einen Diesel mit 730 km vergleichsweise bescheiden aus. Dies liegt allerdings im Falle des Korando nicht am 57 l großen Tank, sondern vielmehr am hohen Verbrauch. Die Zuladung beträgt 485 kg, womit man in den allermeisten Fällen zurande kommen sollte. Mit einem Wendekreis von 11,7 m zählt der Korando nicht gerade zu wendigsten Fahrzeugen. Im Falle einer Reifenpanne ist der Koreaner dank des serienmäßigen Notrads ordentlich gerüstet.

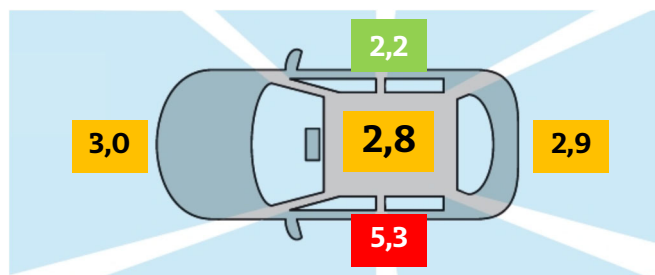
⊕ Als Zugfahrzeug macht der Korando nicht nur wegen des Allradantriebs eine gute Figur. Das SUV darf bis zu zwei Tonnen an den Haken nehmen - ein sehr guter Wert. Auch die Stütz- (80 kg) und Dachlast (75 kg) fallen so hoch aus, dass sich die meisten Lasten damit problemlos transportieren lassen.

3,4

### Licht und Sicht

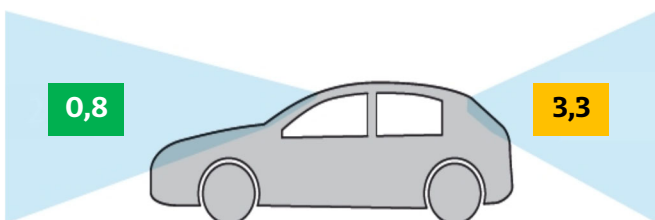
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Bei der Rundumsicht schneidet der Korando nicht gut ab, was vor allem an den sehr breiten C-Säulen und der nach hinten ansteigenden Fensterlinie liegt. Der hohe Heckabschluss hat zur Folge, dass man Gegenstände oder Personen hinter dem Fahrzeug erst in recht großer Entfernung wahrnimmt. Immerhin hat der Koreaner eine Rückfahrkamera und Parksensoren hinten serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis leuchtet der Korando die Straße nachts mit Xenon-Scheinwerfern aus.



Breite Dachsäulen und das hohe Heck schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Das Abblendlicht kann dabei durchaus überzeugen, allerdings realisieren die Koreaner das Fernlicht mit Halogenlampen, die Reichweite ist nur durchschnittlich. Eine Scheinwerferreinigungsanlage fehlt ebenso wie eine automatische Leuchtweitenregulierung. Abbiege-, Kurvenlicht oder ein Fernlichtassistent sind selbst gegen Aufpreis nicht zu haben.

⊕ Das hintere Ende der Karosserie lässt sich dank der steil abfallenden Heckpartie gut abschätzen, beim Blick

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt einfach und bequem, hier kann das SUV punkten. Die Sitze befinden sich in angenehmer Höhe, die Türen geben vorn wie hinten einen großen Türausschnitt frei. Allein der Schweller dürfte

## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Gepäckabteil des Koreaners kommt auch mit größeren Einkäufen klar. Das Standardvolumen beträgt 350 l, beladen bis unters Dach gehen 500 l hinein (alternativ zehn Getränkeboxen). Klappt man die Lehnen um, schluckt der Kofferraum stattliche 1.405 l.

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe gibt eine große Öffnung frei, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen erleichtert. Der Kofferraum ist mit Ausnahme der in den Gepäckraum ragenden Radhäuser glattflächig und lässt sich dadurch gut nutzen. Ladefläche und -kante befinden sich nahezu auf einem Niveau, allerdings liegt letztere mit 76 cm hoch, was vor allem das Beladen erschwert. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Zieht man den Hebel oben an der Rücksitzlehne, lassen sich diese ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch umklappen. Der Kofferraum bietet keine zusätzlichen Ablagen, allerdings ein Gepäcknetz, Taschenhaken sowie ein Fach unter dem Ladeboden, in dem sich beispielsweise auch die Gepäckraumabdeckung verstauen lässt.

nach vorn wird dies durch die abfallende Motorhaube etwas erschwert. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch erhöhten Sitzposition sehr gut.

⊖ Die Scheibenwischanlage arbeitet bei höheren Geschwindigkeiten nur unzureichend, da die Wischer das Wischwasser nur großflächig verteilen anstatt die Scheibe zu reinigen.

etwas niedriger sein. Neben den Scheinwerfern erhellen auch Leuchten in den Außenspiegeln den Bereich um das Fahrzeug bei Dunkelheit.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des Korando von klassenüblicher Größe.

⊖ Ein Trennnetz, das bei umgeklappten Rücksitzen den Fahrgast- vom Gepäckraum separiert, ist leider nicht zu haben.

## 2,7 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Trotz der wenigen Tasten am Armaturenbrett bedarf die Bedienung etwas der Gewöhnung. So erschließt sich einem die Menüstruktur des Infotainmentsystems (opt. inkl. Navigationsfunktion) nicht auf Anhieb. Auch die Bedienung des Bordcomputers mittels einer Taste, die zwischen den Tasten für die Heckscheibenheizung auf der Mittelkonsole angebracht ist, erweist sich im Alltag als unpraktisch. Gleiches gilt für die zu hoch angebrachten Hebel für Blinker bzw. Licht und Scheibenwischer sowie den zu tief montierten Bedienhebel für den Tempomaten, für dessen Bedienung der Fahrer stets die Hand vom Lenkrad nehmen muss. Auch die Schalter für die Sitzheizung sind unergonomisch direkt vor der Mittelarmlehne platziert. Die Rundinstrumente lassen sich einwandfrei ablesen, allerdings gibt es im Kombiinstrument keine separaten Leuchten für das Standlicht und die Nebelschlussleuchte. Auch die digitale Tankanzeige zeigt den aktuellen Tankinhalt nur grob an. Die Bedienung der Klimaautomatik geht hingegen dank der großen Tasten leicht von der Hand, zudem

sind die Tasten und Regler vergleichsweise hoch angebracht.



Eine gewöhnungsbedürftige und auch nicht sonderlich funktionelle Bedienung kennzeichnen den Korando. Die Verarbeitungsqualität des Innenraums geht dagegen in Ordnung.

### 3,4 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität merkt man dem Korando an, dass er nicht mehr der Jüngste ist. Trotz des kürzlich erfolgten Facelifts hat er hier besonders im Vergleich mit der jüngeren Konkurrenz recht wenig zu bieten. Immerhin hat das Kompakt-SUV ein CD-Radio samt USB-Anschluss und

Bluetooth-Freisprechanlage serienmäßig an Bord. Ein SD-Karten basiertes Navigationssystem, das allerdings nur langsam auf Eingabebefehle reagiert, ist gegen Aufpreis zu haben.

### 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe ist gut, nur die Innenraumbreite fällt etwas geringer aus - hier spürt man, dass der Korando der unteren Mittelklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht für rund zwei Meter große Insassen, überm Scheitel ist dabei noch eine Handbreit Luft.

### 2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond bietet der Korando ein gutes Raumangebot, selbst knapp zwei Meter große Personen finden dort genügend Platz. Durch die nur durchschnittliche Innenbreite wird bei drei Insassen im Fond recht eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2 m Platz.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen und sind zudem in der Neigung verstellbar. An Ablagen mangelt es im Korando nicht, allerdings sind die Türfächer

vorn wie hinten recht klein geraten. Auch das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und zudem weder beleuchtet noch klimatisierbar.

## 3,1 KOMFORT

---

### 3,3 Federung

Das recht weich abgestimmte Fahrwerk hat mit Fahrdynamik nichts am Hut und fokussiert sich stattdessen ganz auf den Fahrkomfort. Leider ist die Umsetzung nicht sonderlich gut gelungen. Trotz der komfortorientierten Abstimmung ist wirkt das Fahrwerk im Stadtverkehr etwas holprig und neigt zudem zum Poltern. Bei höheren Geschwindigkeiten führen Bodenwellen zu kräftigen Hubbewegungen,

kurz aufeinanderfolgende Bodenunebenheiten bringen eine ausgeprägte Stuckerneigung ans Tageslicht. Auch auf Kopfsteinpflaster zeigt der Korando Schwächen, die Unebenheiten führen zu kräftigen Vibrationen, die bis ins Lenkrad zu spüren sind.

### 3,2 Sitze

Als Sapphire ist der Korando mit Ledersitzen ausgestattet. Diese sind durchaus bequem, allerdings mangelt es ihnen an Einstellmöglichkeiten. So gibt es für den Fahrersitz keine Lordosenstütze, für den Beifahrer ist nicht einmal eine Höheneinstellung zu haben. Der Seitenhalt in Kurven ist aufgrund der mäßigen Konturierung nicht berauschend. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung, leider

lässt sich die serienmäßige Mittelarmlehne weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellen. Die Rückbank ist zwar kaum konturiert, dafür bietet sie eine gute Oberschenkelaufgabe und ist erhöht montiert, was einen angenehmen Kniewinkel zur Folge hat.

### 3,1 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel im Innenraum gemessene 68,5 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert. Der Dieselmotor ist akustisch recht präsent, ohne dabei störend zu

sein, und wird bei höheren Geschwindigkeiten von den dann dominierenden Windgeräuschen überlagert.

### 2,8 Klimatisierung

In der höchsten Ausstattung Sapphire hat der Korando serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik an Bord. Weitere Funktionen wie einen Luftgüte- oder Beschlagsensor hat die Klimaanlage allerdings nicht zu bieten. Für die

kalte Jahreszeit ist der Koreaner dank der serienmäßigen Sitzheizung vorn und hinten sowie der Lenkradheizung bestens gerüstet.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Im Zuge des Facelifts wurde der Zweiliter-Diesel durch ein 2,2-Liter-Aggregat ersetzt, das mehr Leistung und Drehmoment bietet. Der Selbstzünder entwickelt stattliche 400 Nm Drehmoment und leistet 178 PS. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend gut aus. Der Turbodiesel schiebt das mit knapp 1,8 Tonnen sehr schwere SUV energisch voran. Den Zwischenspur von 60

auf 100 km/h erledigt der Koreaner in flotten 5,7 s. Auch bei der Messung von 15 auf 30 km/h, womit das Anfahrverhalten bei niedrigen Drehzahlen bewertet wird, schneidet das SUV gut ab. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in Anbetracht der üppigen Motorleistung bescheidene 185 km/h.

## 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel ist ein kerniger Geselle, der aus seinem Arbeitsprinzip keinen Hehl macht. Leichte Vibrationen sind auch im Lenkrad sowie in der Pedalerie zu spüren. Störendes Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Selbstzünder allerdings - dem kommt das Automatikgetriebe zuvor, indem es einen Gang

zurückschaltet. Der Turbodiesel besitzt zwar eine leichte Anfahrschwäche, allerdings wird auch diese durch das Automatikgetriebe gut kaschiert. Während der Motor im mittleren Drehzahlbereich energisch zur Sache geht, wirkt er oberhalb von 3.500 Touren etwas zugeschnürt und gequält.

## 2,8 Schaltung/Getriebe

Die Sechsstufen-Automatik von Aisin hinterlässt im Korando einen durchwachsenen Eindruck. Die Schaltvorgänge gehen zwar komfortabel, dafür aber auch langsam vonstatten. Hinzu kommt, dass der Drehmomentwandler häufig im Einsatz ist, was den Korando träge und die Anbindung des Motors an das Getriebe indirekt wirken lässt. Auch auf Beschleunigungswünsche des Fahrers reagiert die Automatik verzögert.

Bei Tempo 130 zeigt die Nadel des Drehzahlmessers im lang übersetzten sechsten Gang entspannte 2.200 Umdrehungen an. Das Lenkrad verfügt anstatt der üblichen

Schalt paddles über zwei Tasten, mit denen der Automat per Tastendruck hoch- oder runterschaltet. Allerdings geschieht auch dies mit deutlicher Zeitverzögerung. Zudem schaltet die Automatik auch im manuellen Modus selbst ohne Kickdown selbstständig zurück und macht diese Funktion damit überflüssig.

⊖ Ein spritsparendes Start-Stopp-System, das den Kraftstoffverbrauch speziell im Stadtverkehr senken würde, ist für den SsangYong Korando nicht verfügbar.

# 3,9 FAHREIGENSCHAFTEN

## 3,3 Fahrstabilität

Der Korando legt ein sehr träges Fahrverhalten an den Tag. Im ADAC Ausweichtest lässt sich der Koreaner nur mit gemäßigt Tempo und hohem Lenkaufwand durch die Pylonengasse dirigieren. Dabei folgt das SUV nur näherungsweise dem vorgegebenen Weg. Hinzu kommt, dass das ESP grob regelt und jeglichen aufkommenden Funken Fahrdynamik erstickt. Deutlich früher als erwartet beginnt der SsangYong in Kurven über die Vorderräder zu schieben, begleitet von ausgeprägten Wankbewegungen. Daher sollte man es mit dem Korando auf kurvigem Geläuf lieber ruhig angehen lassen, wie es zu dem gemütlichen Charakter

des Fahrzeugs am besten passt. Dies gilt auch für kurvige Autobahnen, da die indirekte Lenkung und das verzögerte Umsetzen von Lenkbefehlen es bei flotter Fahrt beinahe unmöglich machen, eine saubere Linie zu fahren.

⊕ Die Traktion ist dank des aufpreispflichtigen Allradantriebs sehr gut. Im Automatikmodus dauert es allerdings einen Moment, ehe die Hinterachse bei durchdrehenden Vorderrädern zugeschaltet wird. Per Tastendruck lässt sich das Mittendifferenzial sperren und die Kraftverteilung im Verhältnis 50:50 zwischen den beiden Achsen bis 40 km/h fixieren.

## 4,5 Lenkung

⊖ Die Lenkung des Korando enttäuscht auf ganzer Linie. Sie bietet keinerlei Rückmeldung und ist zudem unpräzise. Besonders um die Mittellage muss man aufgrund der indirekten Übersetzung einen relativ großen Lenkwinkel vorgeben, damit eine Richtungsänderung erfolgt - und dies mit deutlicher Verzögerung. Auch bei

Kurvenfahrten muss man stärker lenken als es der Kurvenradius eigentlich verlangt. Die Zielgenauigkeit ist daher ebenfalls unterdurchschnittlich. Hinzu kommt, dass beim starken Beschleunigen kräftige Antriebsinflüsse in der Lenkung zu spüren sind und die Rückstell- sowie Lenkkräfte generell zu hoch sind.

**4,0 Bremse**

⊖ Im Bremskapitel liefert der Korando eine bescheidene Vorstellung ab. Aus Tempo 100 steht das SUV erst nach 38,9 m - ein schlechtes Ergebnis. Auch die Dosierbarkeit der Bremse lässt aufgrund des teigigen Pedalgefühls zu wünschen übrig.

**3,7 SICHERHEIT**

**4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊖ Bei der aktiven Sicherheit kann der Korando nicht verbergen, dass er bereits seit 2010 auf dem Markt ist. Die Koreaner haben es beim Facelift versäumt, das SUV in diesem Bereich wieder auf den aktuellen Stand zu bringen. SsangYong stattet den Korando lediglich mit ESP, einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem, einem Tempomat sowie einer Warnblinkautomatik im Falle einer Vollbremsung aus. In dieser Fahrzeugklasse gängige Fahrerassistenzsysteme wie ein Notbremssystem, Spurhalte- oder -wechselassistent sind für den Korando nicht zu haben.

**3,4 Passive Sicherheit - Insassen**

Ein ADAC Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten für Personen bis 1,80 m ausreichend Schutz und sind nah am Kopf platziert, was das Risiko eines Schleudertraumas reduziert. Gurtwarner gibt es auf den vorderen Plätzen. Neben Front- und Seitenairbags vorn hat der Korando serienmäßig durchgehende Kopfairbags. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und im Falle eines Unfalls unter Umständen schlecht erreichbar.

**3,2 Kindersicherheit**

Auf den äußeren Plätzen der Rückbank ist das Isofix-System vorhanden, allerdings sind die Isofix-Bügel zu tief verbaut, sodass sich Kindersitze nur bei zurückgeklappter Lehne montieren lassen. Eine i-Size-Freigabe besitzt keiner der Sitzplätze, der Beifahrersitz sowie der mittlere Fondplatz sind lediglich für Kindersitze der Klassen 1 bis 3 freigegeben.

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/ nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Der Beifahrerairbag lässt sich für den Transport rückwärts gerichteter Kindersitze per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Auf den äußeren Fondsitzen lassen sich selbst große Kindersitze unterbringen. Bis auf den hinteren Mittelsitz lassen sich Kindersitze mithilfe des Sicherheitsgurtes gut befestigen.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben besitzen ebenso wie das Beifahrerfenster keinen Einklemmschutz. Die Kindersicherung lässt sich auch von Kindern einfach über den Schalter in der Fondtür deaktivieren.

#### 4,0 Fußgängerschutz

⊖ SUV bieten erfahrungsgemäß keinen guten Fußgängerschutz. Da der Korando keinerlei Schutzsysteme für Fußgänger hat, wird ihm ein nur mäßiges Crashtestergebnis prognostiziert.

## 5,5 UMWELT/ECOTEST

#### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der Korando 2.2 e-XDi besitzt keinerlei Spritsparmaßnahmen wie etwa ein Start-Stop-System, die Automatik trägt ebenfalls nicht zur Verbrauchsreduktion bei. Das Ergebnis ist ein Durchschnittsverbrauch von 7,8 l/100 km, die CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 246 g/km. Dafür gibt es lediglich einen Punkt in diesem Kapitel.

#### 5,5 Schadstoffe

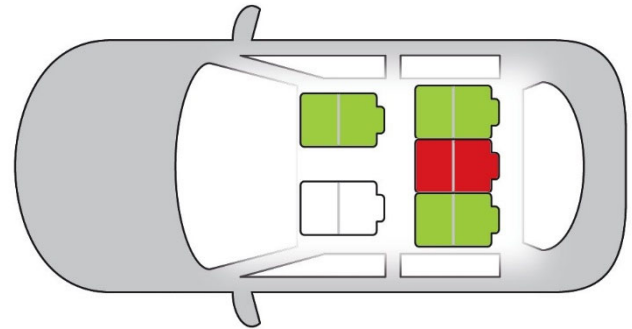
⊖ Auch bei den Schadstoffen schneidet der mit einem NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator ausgerüstete Korando schlecht ab. Der Grund hierfür sind die sehr hohen Stickoxidemissionen, die deutlich über dem gesetzlichen Grenzwert liegen. Somit kommt der Koreaner in diesem Kapitel auf null Punkte und insgesamt lediglich auf einen Zähler und somit auch nur auf einen Stern.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	84	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

Die monatlichen Gesamtkosten des SsangYong Korando 2.2 e-XDi 220 Sapphire fallen nicht nur absolut gesehen, sondern auch im Klassenvergleich recht moderat aus. Zwar ist der Koreaner mit einem Grundpreis von 32.290 Euro in der Top-Ausstattung Sapphire keinesfalls ein Schnäppchen, die umfangreiche Serienausstattung (u. a. vorn und hinten beheizbare Ledersitze, 18-Zoll-Leicht-

metallräder, Klimaautomatik) entschädigt trotz der Lücken in der Sicherheitsausstattung aber dafür. Die Unterhaltskosten sind nicht sonderlich niedrig: Die Kfz-Steuer beträgt happige 373 Euro, auch die Typklasseneinstufungen (KH: 21; VK: 23; TK: 21) fallen recht hoch aus. Die Koreaner zeigen sich bei der Fahrzeuggarantie großzügig (fünf Jahre bis 100.000 km), geben allerdings lediglich sechs Jahre Garantie auf Durchrostung.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 e-XGi 200 Crystal 2WD	2.2 e-XDi 220 Crystal 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/2157
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	131 (178)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	197/4000	400/1400
0-100 km/h[s]	12,2	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,5   S	5,3   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	175	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/21	21/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	200	297
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	606	569
Preis [Euro]	19.990	20.990

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Turboaufladung, NOx-Speicherkat	
Hubraum	2.157 ccm
Leistung	131 kW/178 PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	400 Nm (bei 1.400 1/min)
Kraftübertragung	Allradantrieb
Getriebe	Sechsgang-Automatik (Option)
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	k. A.
Verbrauch pro 100 km	6,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	177 g/km
cw-Wert/Stirfläche	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.410/1.830/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.805/455 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	2.000/750 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	486/1.312 l
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff	57 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/6 Jahre
Produktion	Südkorea, Pyeongtaek

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,7 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.220 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Continental Cross Contact UHP
Wendekreis links/rechts	11,5/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,8 l/100 km
Stadt/Land/BAB	8,4/6,7/9,0 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	205 g/km (WTW* 246 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/500/1.405 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	<b>116 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>80 Euro</b>
Fixkosten	<b>145 Euro</b>	Wertverlust	<b>412 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>753 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	373 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/21		
Basispreis SsangYong Korando 2.2 e-XDi 220 Sapphire 4WD A.	32.290 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.708 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (im Paket)	1000 Euro°/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	-
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (ACC)	-/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent (im Paket)	-
Toter-Winkel-Warner (im Paket)	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.000 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage automatisch	Serie
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/ Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne asymmetrisch umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	-
Metalllackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,7**

### AUTOKOSTEN

**2,6**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	2,8
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,9</b>
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	4,5
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	4,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,7</b>
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>5,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	3,3	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,8		

Stand: November 2016  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) A. Lidl