



SsangYong Korando 1.5 GDI-T Sapphire 2WD Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Der Automobilhersteller SsangYong kann auf eine lange Historie seines Korando zurückblicken – seit Ende der 1980er Jahre ist das Modell auf dem Markt. Seit 2019 läuft die dritte Generation des Kompakt-SUV im südkoreanischen Werk in Pyeongtaek vom Band. Der Korando ist als Diesel und Benziner in drei Ausstattungslinien erhältlich. Serienmäßig ist das durchaus selbstbewusste Erscheinungsbild: Chromleisten an Front und Heck, gestreckte Seitenlinie und eine breite Heckpartie. Unser Testwagen ist der 163-PS-Turbo-Benziner mit Sechsgang-Automatik, der das maximale Drehmoment von 260 Nm auf die Vorderräder überträgt – Allradantrieb optional. Damit lässt sich der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in 5,4 Sekunden zügig absolvieren und die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 189 km/h an. Der Korando Sapphire hat nahezu alles an Bord, was ein Fahrzeug so braucht: Navigationssystem, Freisprecheinrichtung, Zweizonen-Klimaautomatik, Einparkhilfe mit Rückfahrkamera, LED-Scheinwerfer und elektrisch verstellbare Vordersitze samt Sitzheizung und -belüftung. Ordentlich ist zudem die Ausstattung im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit, wodurch der Koreaner fünf Sterne im Euro NCAP Crashtest (09/2019) erhält. Der Testwagen kostet in der höchsten Ausstattungsstufe inklusive Metallic-Lackierung 42.790 Euro und ist damit wahrlich kein Schnäppchen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, KIA Niro, SEAT Ateca, Volvo XC40, Volkswagen Tiguan.

- + umfangreiche Sicherheitsausstattung, großzügiges Platzangebot (vorn wie hinten), hohe Dach-, Stützlast
- unzureichender Einklemmschutz der Fensterheber, einfache Materialqualität und Verarbeitung, hoher Kraftstoffverbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,5
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Die Verarbeitungs- und Materialqualität des Korando ist grundsätzlich in Ordnung, zeigt aber, dass es dem Hersteller mehr um eine möglichst kostengünstige Bauart, denn um einen gehobenen Qualitätseindruck geht. Für die Spaltmaße der Karosserie begnügt sich Ssangyong mit großzügigen Toleranzen. Das Ziel der möglichst kostengünstigen Fertigung zeigt sich exemplarisch an folgenden Punkten: Die Türrahmen der Fondtüren sind mehrteilig geschweißt, Karosserielinien fluchten über Türen und Hauben nicht immer geradlinig, die B-Säulenabdeckung außen besteht aus einer einfachen Klebefolie, die Rücksitzbank hat nach links und rechts je einen Zentimeter Luft zur Innenverkleidung. Zudem ist die Einpassung des Tankdeckels nicht plan. Darüber hinaus wird die Haube nur über einen Haltestab und nicht über wertigere Haubendämpfer offen gehalten, was einen erhöhten Kraftaufwand beim Öffnen zur Folge hat. Auf Seiten der Materialqualität geht Ssangyong

auch einfache und preiswerte Wege: Im Inneren dominiert schwarzes Hartplastik an den Türverkleidungen, an den Fenstersäulen und an der Seitenverkleidung des Kofferraums. Darüber hinaus sind die Armauflagen in den Türen nur sehr spärlich gepolstert. Weiter sind bei genauerem Hinsehen unverkleidete Schrauben zu entdecken.

⊕ Die Echtleder-Sitze werten die Materialanmutung im Inneren deutlich auf. Zudem bringt die mehrfarbige Ambientebeleuchtung mit raffiniertem Tiefeneffekt im Armaturenbrett und in den vorderen Türen etwas Stimmung in das ansonsten eher einfach gehaltene Interieur. Im Fond wurde auf die Ambientebeleuchtung verzichtet.

⊖ Der Unterboden des Korando zeigt unvollständig aufgetragenen Unterbodenschutz. Dies ist vor allem hinsichtlich eines langfristigen Rostschutzes problematisch.

2,9 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Koreaners geht in Ordnung. Die Reichweite mit dem 50 Liter großen Tank ist auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 8,6 l/100 km mit ca. 580 km ausreichend. Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 455 kg, das reicht zumindest für vier Erwachsene mit etwas Gepäck. Mit einer Fahrzeugbreite von 2,10 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 11,5 m ist die Innenstadttauglichkeit des SUV schon etwas eingeschränkt.

⊕ Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Masse von 1,5 t und ungebremste bis 500 kg gezogen werden. Die Stützlast von 105 kg reicht locker für zwei Elektrofahrräder auf einem Heckträger und die maximale Dachlast beträgt inklusive Trägersystem 100 kg.

⊖ Serienmäßig ist für den Fall einer Reifenpanne lediglich ein Reifenreparaturset an Bord. Ein Reserve- oder Notrad inklusive Radmutternschlüssel und Wagenheber ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

2,9 Licht und Sicht

Der Korando kommt in der Ausstattungslinie Sapphire mit einfach ausgeführten LED-Scheinwerfern, die die Fahrbahn ordentlich ausleuchten. Zudem ist das Fahrzeug mit einem automatisch abblenden Innenspiegel, sowie einem statischen Fernlichtassistenten (automatisches Auf- und Abblenden) ausgestattet. Bei Tagfahrlicht leuchten die Heckleuchten mit.

⊕ Die Windschutzscheibe wird bei aktivierter Heckscheibenheizung im Bereich der Scheibenwischer (in Ruheposition) erwärmt.

⊖ Die Rundumsicht fällt beim Korando durch die breiten Dachsäulen und die kleinen Fensterflächen nicht gerade gut aus. Zudem sorgen die hohen Fahrzeugenden dafür, dass niedrige Hindernisse im Fahrzeugnahbereich unerkannt bleiben – da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera zwingend erforderlich. Die



Die sehr breiten Dachsäulen und die hoch angesetzte, schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Rückfahrkamera ist allerdings recht tief (direkt oberhalb des Kennzeichens) angeordnet und wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Regen ist durch die nasse Linse der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parklenkassistent sind nicht verfügbar. Einen asphärischen Bereich in den Außenspiegeln gibt es nicht, sodass der Bereich neben/hinter dem Auto (toter Winkel) schlechter einsehbar ist. Der Totwinkelassistent wiederum ist in der Sapphire-Ausstattung (Testwagen) an Bord. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppen mit Warnblinker kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg durch die großen Türausschnitte sowie die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (57 cm über Straßenoberfläche, Sitz ganz nach unten gestellt) einfach und bequem, nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Hinten ist der Türausschnitt im Fußbereich recht schmal, doch insgesamt steigt man auch dort mühelos ein und aus. Drei kräftig ausgeführte Arretierungen halten die Türen (vorn wie hinten) selbst an Steigungen zuverlässig offen.

⊖ Für den Fahrer ist am Dachhimmel kein Haltegriff angebracht. Bei verriegeltem Fahrzeug lassen sich in Wahlhebelstellung D die Beifahrertür sowie die Fondtüren nicht über die inneren Türgriffe öffnen – auch nicht durch mehrmaliges Ziehen. In einer Notsituation wird der erforderliche Entriegelungshebel oberhalb des Türgriffs leicht

2,2 Kofferraum-Volumen

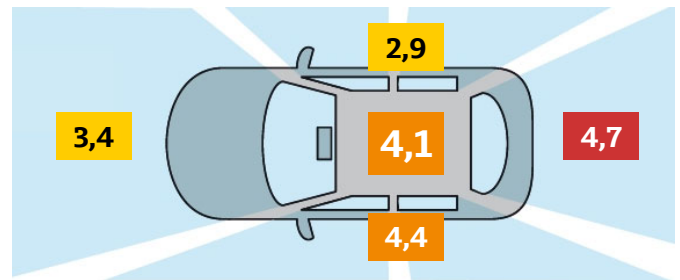
Der Kofferraum besitzt eine brauchbare Größe – das Standardvolumen beträgt 425 l. Bis unters Dach beladen passen bis zu 525 l oder alternativ zehn Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) fasst das Gepäckabteil 875 l. Belädt man den Korando bis unter das Dach, schluckt der Kofferraum 1.375 l. Das Volumen unterhalb des variablen Kofferraumbodens beträgt beträchtliche 110 l. Unter der zweiten Ladeebene befinden sich nochmal 5 l Stauraum.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Testwagen ist mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei, somit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Personen bis zu einer Größe von 1,85 m können aufrecht unter ihr stehen. Die Ladekante ist mit einer Höhe von 80 cm allerdings recht hoch, wodurch sich das Beladen mit

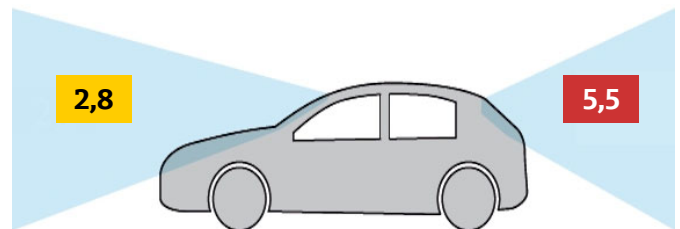
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



übersehen und der zentrale Entriegelungsschalter befindet sich weit entfernt an der Fahrertür. Der Testwagen ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt zuverlässig, besitzt aber wie viele Systeme anderer Hersteller einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 425 l Volumen ist der Kofferraum des Korando von klassenüblicher Größe.

schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Angenehm ist, dass sich Ladekante und -fläche nahezu auf einem Niveau befinden, wenn der variable Ladeboden in der oberen Position

liegt; setzt man den Boden nach unten, ergibt sich innen eine Ladekante von knapp 22 cm.

⊖ Der Taster zum Öffnen der Heckklappe befindet sich außen schlecht erreichbar an der Unterseite. Darüber hinaus gibt es keine zusätzliche Verriegelungs-Taste an der Heckklappe, die ein Abschließen des Fahrzeugs mit dem Schließen des Kofferraums kombiniert. Die Option einer komfortablen Öffnung per Fußkick gibt es ebenfalls nicht.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Sie können ohne Demontage der Kopfstützen umgelegt werden, selbst wenn der Fahrersitz vollständig zurückgefahren ist. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um. Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken und vier stabile Verzurrösen ermöglichen eine Ladungssicherung über Kreuz.

⊕ Der flexibel einsetzbare Ablageboden besteht aus zwei Teilen und lässt sich beliebig demontieren beziehungsweise aufstellen, um den Laderaum in kleinere Segmente einzuteilen.

⊖ Eine Durchlademöglichkeit gibt es nicht.



Mit 80 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau und macht damit das Be- und Entladen zu einer mühsamen Tätigkeit.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das übersichtliche und klar gezeichnete Cockpit des Korando gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf, alle Bedienelemente sind gut erreichbar. Die meisten Funktionen lassen sich über den Neun-Zoll-Touchscreen bedienen. Allerdings dürfte der Bildschirm etwas weiter oben angebracht sein, um den Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Die Menüstruktur erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen sind jedoch in den Tiefen des Systems und dort nur umständlich zu erreichen. Praktisch ist der Lautstärke-Drehregler neben den sechs Schnellwahltasten, die zwar die Menüführung erleichtern, jedoch als Touchflächen während der Fahrt nicht ertastbar sind. Unterhalb des Touchdisplays befindet sich die Klimabedieneinheit, welche übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Ausstattungsabhängig besitzt der Testwagen das digitale 10,25-Zoll-Kombiinstrument, das gut im Sichtfeld des Fahrers angeordnet ist. Die Anzeigen sind gut ablesbar, allerdings ist die Tankanzeige grob skaliert. Durch individuelle Einstellungsmöglichkeiten lassen sich beispielsweise zwei Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl mit zentralen Navigations-

hinweisen und Richtungspfeilen oder eine große Kartendarstellung mit seitlichen Anzeigebalken für Geschwindigkeit und Drehzahl darstellen. Die Bedienung der digitalen Anzeigeeinheit erfolgt über die Bedientasten am Lenkrad und ist etwas umständlich.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum liegen auf durchschnittlichem Niveau. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, im Detail gibt es noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Angelassen wird der Motor mittels beleuchtetem Start-Knopf, der gut erreichbar ist und durch umliegende Funktionsanzeigen den aktuellen Fahrzeugzustand (ACC, ON, READY) anzeigt. Die Bildschirmfläche des Touchscreens erweist sich als durchaus resistent gegen sichtbare Fingerabdrücke. Sowohl das Abblendlicht, wie auch das Fernlicht und die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert.

⊖ Unterschiedliche Begrüßungsmelodien und Signaltöne werden zu penetrant eingesetzt. Nicht alle Schalter sind beleuchtet und bei Dunkelheit schnell auffindbar. Störend ist zudem, dass an den Schaltern selbst teilweise die aktuelle

Einstellung nicht erkennbar ist. So ist beispielsweise das eingeschaltete Fahrlicht und die aktivierte Parkbremse lediglich an einer Kontrollleuchte im Kombiinstrument erkennbar. Der Lichtschalter ist in den Blinkerhebel integriert, unbeleuchtet und nicht intuitiv zu bedienen. Das Lenkrad ist mit zahlreichen Tasten überladen, die Plastik-Kippschalter wirken nicht sehr wertig. Die Bedieneinheiten für die elektrischen Vordersitze sind seitlich am Sitz angebracht. Aufgrund des geringen Platzes zwischen Türverkleidung und Sitz ist der Sitzversteller bei geschlossener Tür schwer zugänglich. Die elektrischen Fensterheber besitzen hinten keine Ab- und Aufwärtsautomatik.

2,8 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Sapphire ist der Korando bereits serienmäßig mit einem Navigationssystem (Navigationsdaten auf microSD-Karte), einem Digitalradio (DAB+) mit MP3-Funktion, USB-Anschluss, Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay und Android Auto (kabelgebunden) sowie einem Audiosystem mit

sechs Lautsprechern ausgestattet. Das Navigationssystem zeigt die ermittelte GPS-Geschwindigkeit im Display an. SsangYong bietet keine Vernetzungs-Pakete oder Zugriffe auf Fahrzeuginformationen über mobile Endgeräte für den Korando an. Ein leistungsfähigeres Soundsystem gibt es nicht.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen fällt das Raumangebot großzügig aus. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Insassen, ebenso wie die Kopffreiheit. Die nicht all zu üppig ausfallende Innenraumbreite verdeutlicht, dass der Korando der unteren

Mittelklasse angehört. Das hoch aufbauende Armaturenbrett, die wuchtige Mittelkonsole sowie die hohe Seitenlinie schmälern das gute Raumgefühl. Das elektrische Schiebedach lässt zusätzliches Licht in den Innenraum.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fahrzeugfond ist das Platzangebot mit Ausnahme der durchschnittlichen Innenbreite gut. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht für Beinfreiheit für Personen über 2 m Körpergröße. Lediglich die Kopffreiheit fällt knapper aus, etwa ab 1,95 m geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Das Raumangebot ist hier durchaus großzügig. Etwas eingeschränkt wird es durch die sehr breite C-Säule mit ihrer großflächigen Kunststoffabdeckung. Zudem reicht das optionale Schiebebedach nicht bis über die zweite Sitzreihe.



Im Fond finden sogar Personen bis zu 1,95 m Größe Platz.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Bei der Innenraumvariabilität hat mancher Konkurrent mehr zu bieten als der Korando. Die Rücksitzlehnen lassen sich zwar in zwei Neigungen verstellen, allerdings nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt umklappen. Auf längsverschiebbare Rücksitze haben die Koreaner ebenfalls verzichtet. Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein

durchschnittliches Format, ist weder klimatisiert noch abschließbar. Aber: Es hat eine kleine Aussparung/Fach für zwei gefaltete Warnwesten. Vorn wie hinten finden sich zudem zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten für die Passagiere.

2,8 KOMFORT

3,2 Federung

Der Korando ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, eine adaptive Dämpferregelung ist nicht erhältlich. Die Fahrwerksabstimmung ist recht straff, um starke Wankbewegungen des hohen Aufbaus zu verhindern. Das SUV liegt somit insgesamt satt auf der Straße und bietet einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Einzelhindernisse schluckt die

Federung ganz passabel, könnte aber innerorts noch feinfühli- ger ansprechen – mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch. Kurze Fahrbahnwellen und Querfugen drin- gen deutlich in den Innenraum durch. Kopfsteinpflaster wird im Innenraum sowohl durch Achspoltern als auch durch Vib- rationen am Lenkrad wahrgenommen.

2,8 Sitze

Der Korando ist in der Sapphire-Ausstattung mit Ledersitzen ausgestattet – der Komfort-Fahrsitz besitzt dann eine elektri- sche 4-Wege-Lendenwirbelstütze. Die elektrische Sitzverstel- lung (Position und Höhe) sowie die elektrische Neigungsver- stellung der Sitzfläche und Rücksitzlehne sorgen für einen ho- hen Sitzkomfort auf den Vordersitzen. Die Lehnen und

Sitzflächen sind insgesamt körpergerecht gestaltet, allerdings nur zufriedenstellend konturiert – der Seitenhalt geht in Ord- nung. In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so bequem. Die Rücksitzbank ist wenig konturiert, Oberschenkelaufgabe und Kniewinkel sind zufriedenstellend.

3,2 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 68,8 dB(A) – ein durchschnittlicher Wert. Der Motor ist recht gut ge- dämmt und tritt erst bei höheren Drehzahlen in den Vorder- grund. Die Windgeräusche steigen mit zunehmender

Geschwindigkeit an, werden dabei aber niemals unangenehm laut – bis 140 km/h kann man sich noch angenehm unterhalten beziehungsweise ein Telefonat führen.

2,2 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Sapphire ist eine Zweizonen- Klimaautomatik serienmäßig. Die Temperatur lässt sich hier für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Die Sitzheizung und -belüftung zählt vorn zur Serienausstattung wie auch die Lenkradheizung und abgedunkelte Scheiben im Fond. Eine separate Scheibenheizung im Bereich der Front- Scheibenwischer (Ruheposition) sorgt für ein schnelles Enteisen festgefrorener Wischerblätter.

⊖ Die Luftverteilung ist für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar. Darüber hinaus arbeitet die Klimaautomatik auf einem erhöhten Geräuschniveau. Unterschiedliche Intensitäten für den Automatik-Modus gibt es nicht. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Düsen in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Eine Standheizung sowie eine Sitzheizung für die Rücksitzbank sind ab Werk nicht lieferbar.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 163 PS starke Benziner sorgt für gute Fahrleistungen. Der Vierzylinder leistet ein maximales Drehmoment von 260 Nm. Der simulierte Überholvorgang (Sprint von 60 auf 100 km/h) ist nach zackigen 5,4 s absolviert. Für den die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h vergehen 6,9 s. Für den

Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt der Hersteller keinen Wert an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 189 km/h. Die Fahrleistungen gehen für das ermittelte Leergewicht von 1.560 kg in Ordnung.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Benziner bietet eine zufriedenstellende Laufkultur und ist insgesamt ordentlich gedämmt, allerdings durchaus akustisch präsent. Das Vibrationsverhalten und die Brummfrequenzen zeigen sich im Vergleich zum Diesel als

weniger ausgeprägt. Die Leistungsentfaltung setzt leicht verzögert ein, dann schiebt der Benziner durchaus gleichmäßig und mit Nachdruck vorwärts.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der getestete Korando kommt mit einer Sechsstufen-Wandlerautomatik. Die Schaltstrategie des Automatikgetriebes kann bei gemächlicher Fahrweise durchaus überzeugen. Ist man sportlicher unterwegs, agiert die Automatik etwas nervös und bringt Hektik ins Geschehen. Die sechs Schaltstufen lassen sich auch manuell mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln – befindet sich der Wählhebel dabei im Fahrmodus (D), übernimmt zeitnah die Automatik wieder. Das Anfahrverhalten ist ohne

Beanstandung und die Kriechfunktion setzt gut und nachdrücklich ein. Die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Gängen fallen nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung ist allerdings etwas kurz, bei 130 km/h dreht der Benziner mit 2.700 1/min. Serienmäßig ist eine Auto-Hold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe an Bord. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos, wenngleich die Klimatisierung im Stop-Betrieb ausgesetzt wird.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Korando ist zufriedenstellend. Er reagiert relativ agil auf ein dynamisches Anlenken und Spurrinnen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Wird der Ausweichvorgang im ADAC Ausweichtest mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, greift das elektronische Stabilitätsprogramm recht wenig ein und baut nicht viel Geschwindigkeit ab. Dadurch drängt das Heck in den anschließenden Gegenlenk-Vorgängen nach außen (Übersteuern). Hier ist der

Fahrer gefordert, der das Auto stabilisieren und durch den Parcours manövrieren muss. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Korando sicher über die Vorderräder, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau. Hebt man in Kurven das Gaspedal oder bremst gar, dreht sich das Fahrzeug durch den entstehenden Lastwechsel ein. Eine verbesserte Fahrstabilität ließe sich durch den optionalen Allradantrieb erwirken.

2,8 Lenkung

Die Lenkung spricht um die Mittellage etwas indirekt an und könnte gerade bei höherer Geschwindigkeit etwas stärker zentrieren, um ein entspanntes Fahren zu fördern. Bei Kurvenfahrt verbessert sich das Lenkgefühl deutlich, sodass sich langgezogene Landstraßenkurven angemessen durchfahren lassen –

sofern man sich an die Wankneigung des Fahrzeugs gewöhnt hat. Mit fast drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt, der Lenkaufwand gerade innerorts dadurch hoch.

2,7 Bremse

Mit der 19-Zoll-Bereifung steht der Korando nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,3 Metern (Mittelwert aus zehn

Messungen) – ein ordentlicher Wert. Allerdings könnte die Bremse besser dosierbar sein.

2,2 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Korando gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem City-Notbremssystem (bis 60 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Die Ausstattungsvariante Sapphire hat zudem einen Spurwechsel- sowie einen Totwinkelassistenten an Bord, der sowohl beim Ausparken (Querverkehr) als auch beim Aussteigen vor herannahendem Verkehr warnt. Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr zunächst durch blinkende Bremslichter gewarnt. Bei Fahrzeugstillstand wird anschließend automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen








⊕ Bei der Insassensicherheit schneidet der Korando mit 88 Prozent der möglichen Punkte im Euro NCAP Crashtest (Stand: 09/2019) gut ab. Der Koreaner ist serienmäßig mit Front- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählen ein Knieairbag für den Fahrer sowie Seitenairbags vorn zur Standardausstattung. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer zudem angezeigt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m weit herausziehen, die hinteren sind hingegen recht kurz geraten und reichen damit nur bis zu einer Größe von 1,65 m aus. Das SUV ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung zur Notrufzentrale aufbaut.

⊖ Die festklemmende Gurtzunge für Fahrer und Beifahrer ist recht groß geraten und liegt unangenehm am Becken an. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen schlecht erreichbar.

2,7 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Korando 85 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe. Selbst mit normalen Gurten lassen sich hier zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen, Position und Abstände der Anlenkpunkte sind günstig. Selbst hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren. Nutzt man im Fond Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich per Schlüsselschalter in den Fondtüren bedienen.

⊖ Der Mittelsitz ist nicht zur Montage von Kindersitzen geeignet. Die elektrischen Fensterheber sind ohne zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet. Durch die hohen auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

3,4 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Korando mit 68 Prozent der erreichbaren Punkte mittelmäßig ab. Hauptkritikpunkt sind die unnachgiebigen Bereiche rund um Windschutzscheibe und Frontscheinwerfer. Hier besteht eine erhöhte Verletzungsgefahr für Kopf und Becken eines Fußgängers.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

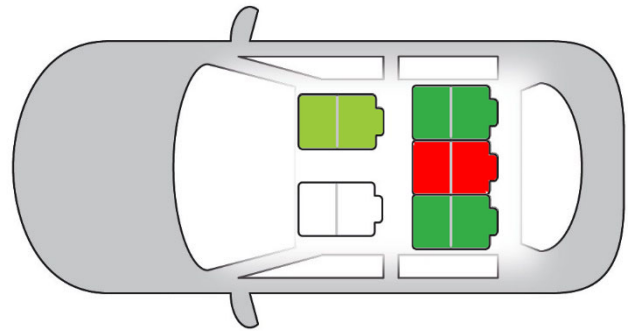
⊖ Der Verbrauch des Ssangyong Korando im Ecotest fällt mit 8,6 l/100 km ziemlich hoch aus. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 235/km. In der Ecotest-Wertung gibt es für diesen CO₂-Ausstoß magere 5 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Ssangyong 8,7 l, außerorts 7,6 l und auf der Autobahn hohe 9,9 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der nach Euro 6d-ISC-FCM homologierte Korando hat seine Emissionen sehr gut im Griff. Und das, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird, also mit höheren Lasten als bei der Homologationsmessung. Das SUV erreicht mit dem 194 PS starken Vierzylinder 49 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 54 Punkte reichen für drei Sterne im ADAC Ecotest.

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)

⊕ Der serienmäßige City-Notbremsassistent reagiert auch auf Fußgänger und Radfahrer. Insgesamt schafft der Korando eine Fünf-Sterne-Bewertung gemäß Euro NCAP Norm.

Verbrauch

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

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

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

42.790 Euro verlangt SsangYong für den frontgetriebenen Korando als Benziner in der höchsten Ausstattung Sapphire. Ein hoher Preis für das Kompakt-SUV mit dem 163 PS starken Turbobenziner. Immerhin bringt der Koreaner dann bereits zahlreiche Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Ob digitales Kombiinstrument, Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung und -belüftung, Licht- und Regensensor oder Assistenten für Fernlicht, Totwinkel und zum Spurhalten. Die jährliche Kfz-Steuer

beträgt 245 Euro und auch die Aufwendungen für die Versicherung sind durch die Einstufungen (Haftpflicht: 18, Teilkasko: 22 und Vollkasko: 24) nicht gerade günstig. So ist der SsangYong Korando eine recht teure Alternative – zudem empfiehlt sich vor der Kaufentscheidung ein Blick in das teils lückenhafte Händlernetz, um die Entfernung zum nächstgelegenen Servicebetrieb entsprechend zu berücksichtigen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Korando 1.5 GDI-T Amber 2WD	Korando E-Motion Bronze 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1497	-/-
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	360/0
0-100 km/h [s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	156
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,50/7,5 S	16,8/16,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	171/171	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/22	18/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	210	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	805	780
Preis [Euro]	31.490	42.490

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.497 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,0 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.450/1.870/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	1.544/461 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	551/1.248 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	105/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Pyeongtaek, Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 100H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime ³
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	8,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/7,6/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	203 g/km (WTW* 235 g/km)
Reichweite	580 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.560/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/875/1.375 l

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

Betriebskosten	221 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	456 Euro
Monatliche Gesamtkosten	895 Euro		
Steuer pro Jahr	245 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22		
Basispreis Korando 1.5 GDI-T Sapphire 2WD Automatik	42.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.433 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	600 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,7
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	2,8	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	3,2	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,2		

Stand: September 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak