



SsangYong Torres 1.5 GDI-T Forest Edition 2WD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Eine stattliche Erscheinung ist er schon, der neue Torres von SsangYong. Kein Wunder, bedient er sich doch an bekannten Designelementen gestandener Geländewagen vom Schlag eines Jeep Cherokee oder Range Rover. Die Koreaner verstehen es jedoch, dem Torres eine gewisse eigene Note zu geben. Vor allen vermeiden sie diesmal zu extreme Designkapriolen, wie sie es in den 90er und 2000er Jahren bei Modellen wie dem Rodius gemacht haben. Der Torres ist damit deutlich massenkompatibler und kann prinzipiell mit seinen Tugenden überzeugen.

So bietet das Mittelklasse-SUV im Innenraum viel Platz für Insassen und Gepäck. Dazu einen gefälligen und wertig wirkenden Innenraum, dessen Design geschickt den reichlich verbauten harten Kunststoff kaschiert. Die Ausstattung ist großzügig, was man bei einem Preis von rund 48.000 Euro aber auch erwartet. Zumal es bei der Fahrwerksabstimmung nur solide Hausmannskost gibt, die ihre Aufgabe ordentlich, nicht aber besonders geschmeidig erledigt. Das gilt auch für das Automatikgetriebe, das lieber die gelassene Gangart mag und dann seine nur sechs Gänge gediegen statt hektisch einlegt. Dem Motor kommt das Cruisen ebenfalls entgegen - denn er hat bei Bedarf zwar ausreichend Leistung, müht sich mit dem schweren Torres jedoch arg ab, wenn es flott vorangehen soll. Fordert man den Turbomotor, wird er laut und schluckfreudig. Bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h mag der Benzinmotor noch in Ordnung gehen, fährt man schneller, vermisst man jedoch schmerzlich das effizientere Diesellagerat aus dem Rexton. Denn bei Autobahnverbräuchen jenseits der 10 l Benzin pro 100 km ist nicht nur wegen des kleinen 50-l-Tanks Schluss mit lustig. Es gibt den Torres auch als EVX mit Elektroantrieb, damit dürfte man zumindest im urbanen Bereich effizienter unterwegs sein. Ob der Elektromotor gegen die fehlende aerodynamische Optimierung bei höheren Geschwindigkeiten etwas ausrichten kann, bleibt fraglich. Schade eigentlich, denn ein fisches SUV ist der Torres allemal. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Tucson, KIA Sportage, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

- +** gutes Platzangebot, moderne und gefällige Innenraumgestaltung, umfangreiche Serienausstattung
- sehr hoher Verbrauch, kleiner Tank, keine Verkehrszeichenerkennung, Fensterhebern fehlt Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,2
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Torres hat SsangYong ordentlich gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils schmaler und gleichmäßiger sein. Leider sind die Türenrahmen aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte - auch weil es keine Türrahmenverkleidung gibt. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design und die schicken Oberflächen, die oberen Bereiche sind mit weichem Kunststoff bzw. Kunstleder inklusive heller Naht verkleidet. Die unteren Verkleidungen und der Bereich der hinteren Sitze muss aber mit einfach gehaltenen Materialien auskommen, hier setzt sich SsangYong nicht von der Konkurrenz ab. Beim Dachhimmel verwenden die Koreaner

wertigeren und schöneren Stoffbezug. Die Verarbeitung gibt wenig Grund zur Klage – nichts klappert oder knistert selbst auf schlechten Fahrbahnen.

⊕ SsangYong setzt zwei Gasdruckfedern ein, die das Anheben der Motorhaube erleichtern und die Haube offen halten - das ist vorbildlich.

⊖ Dem Unterboden fehlt jegliche aerodynamische Optimierung, nicht mal mit schützenden Abdeckungen ist er versehen - das ist wirklich viel zu wenig, erst recht in dieser Preisklasse.

3,0 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 9,1l/100 km hat der Torres 1.5 GDI-T mit dem 50 l kleinen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 545 km. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung auf und zu gesperrt, das war nicht immer selbstverständlich bei SsangYong. Die Zuladung von bis zu 516 kg beim Testwagen fällt angesichts des großen Autos zufriedenstellend aus, das reicht immerhin für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Der SsangYong bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können an den serienmäßigen Dachschielen Lasten bis zu 100 kg befestigt werden. Bis 1.500 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn

sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst nur bis 500 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 60 kg betragen; das ist für eine gestandenes SUV wie den Torres arg wenig, denn schon für einen Fahrradträger mit zwei Elektro-Fahrrädern wird es gewichtstechnisch eng.

Mit seiner Außenlänge von 4,70 m und seinem Wendekreis von 11,7 m ist der Torres für enge Innenstädte weniger geeignet, die üppige Breite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel) macht es ebenfalls nicht leichter. Ein Reifenreparaturset ist Serie, über das Zubehör-Programm kann man ein Notrad sowie Wagenheber und Bordwerkzeug erwerben und die Utensilien in der Mulde unter dem Kofferraumboden verstauen.

3,5 Licht und Sicht

Die Enden des Mittelklasse-SUV kann man nicht wirklich einsehen und muss sie daher abschätzen. Die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers und die weit entfernte Heckscheibe lässt das Fahrzeugheck auch nicht genau erkennen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem neuen Torres eine nur ausreichende Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die sehr breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten stark beeinträchtigen. Die erhöhte Sitzposition dagegen hilft, den umliegenden Verkehr gut zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die bei der Forest Edition serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Rundum-Kameras für ein 360-Grad-Bild oder ein

Parkassistent sind jedoch nicht erhältlich. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren. Die



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen. Außerdem leuchten die Rücklichter auch bei aktiviertem Tagfahrlicht, was einen klaren Vorteil z.B. bei plötzlichem Nebel tagsüber bedeutet, wenn das Abblendlicht nicht automatisch eingeschaltet wird.

⊖ Den Scheinwerfern fehlen hilfreiche Funktionen wie Kurvenlicht und Abbiegelicht. Außerdem muss die Leuchtweite manuell reguliert werden und es gibt keine Scheinwerferreinigungsanlage. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Torres baut als SUV höher als klassische Limousinen oder Kombis, was Vorteile beim Ein- und Aussteigen mit sich bringt. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 59 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in sehr günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch höher und ist nicht besonders schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen gehalten; dazwischen verbleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Torres Forest Edition serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich aber nicht

1,9 Kofferraum-Volumen

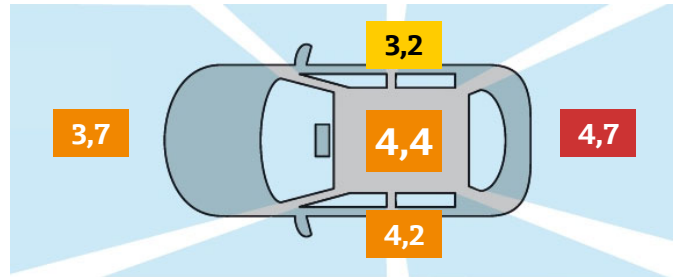
⊕ Der neue Torres verfügt über ein angemessen großes Ladeabteil. Unter der Kofferraumabdeckung stehen 425 l zur Verfügung. Entfernt man die Laderraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 685 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 855 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.545 l Volumen verfügbar. Zusätzlich gibt es noch einen kleinen Stauraum unter dem Kofferraumboden (65 l).

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

In der Forest Edition-Ausstattung bringt der Torres einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe serienmäßig mit. Das berührungslose Öffnen beherrscht die Heckklappe jedoch nicht, auch gegen Aufpreis ist da nichts zu machen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt maximal 1,87 m und ist

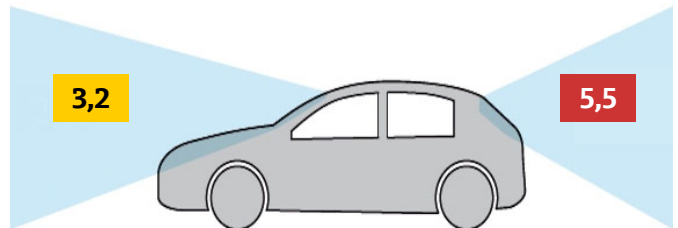
Rundumsicht

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.



deaktivieren. Nachts erhellen Front- und Heckleuchten das Umfeld des Autos.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

einstellbar - eine praktische Funktion, damit sie beispielsweise nicht an eine niedrige Garagendecke stößt. Die Gepäckraumabdeckung ist als Rollo ausgelegt und muss manuell bedient werden. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der

Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante ist mit knapp 78 cm über der Straße eine nicht unerhebliche Herausforderung, wenn man schweres Gepäck einladen möchte. Dagegen erfreulich: Der Kofferraumboden befindet sich auf annähernd gleicher Höhe mit der Ladekante (nur 2 cm Versatz), das erleichtert das Ausladen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet, das ist etwas mager.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Links und rechts im Kofferraum gibt es je ein Fach und einen Gummiriemen zur Fixierung, Taschenhaken oder ein Schienensystem sucht man allerdings vergeblich.

2,7 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden. Die Pedale sind gut angeordnet. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Der Getriebewählhebel befindet sich an gewohnter Position auf dem Mittelunnel und ist als klassischer Hebel ausgeführt, der in der jeweiligen Fahrstufe einrastet.

Das digitale Kombiinstrument ist ungewöhnlich aufgebaut. Es besteht aus einem typischen Farbmonitor in der Mitte und zwei Grafiken links und rechts davon, wobei nur die Zahlen bzw. Buchstaben für die eingelegte Fahrstufe und die Geschwindigkeit variabel sind. Die grafische Darstellung für Drehzahl und Geschwindigkeit erfolgt über ansteigende Balken - hier wirkt der neue Torres etwas aus der Zeit gefallen, kennt man solche Darstellungen doch eher z.B. aus einem Opel Kadett der 1980er-Jahre. Der 9 Zoll große Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist nicht an allen Stellen verständlich strukturiert und bedarf einer gewissen Einarbeitungszeit. Von Vorteil sind die Funktionstasten links und rechts vom Bildschirm, die Lautstärke kann per Drehregler eingestellt werden. Das separate Klimabedienteil, welches ebenfalls als Touchscreen ausgeführt ist, wurde übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur sehr tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen



Mit ca. 78 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau und macht damit das Be- und Entladen doch recht mühsam.

von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik für die vorderen Scheiben.

⊖ SsangYong verzichtet bei den hinteren Fensterhebern auf eine Automatikfunktion und auf den Einklemmschutz - ausgerechnet dort, wo im Zweifel die Kinder spielen. Man muss sich zum Schließen ganz offener Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.



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

2,7 Multimedia/Konnektivität

In der Forest Edition-Ausstattung ist der Torres gut ausgestattet, wobei die Konkurrenz gerade im Bereich Vernetzung meistens mehr bietet. Aber immerhin, mit dabei sind ein Radio inkl. DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage. Auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert SsangYong mit. Over-the-Air-Updates sind jedoch nicht möglich. Auf aktuelle Verkehrsdaten kann das Navigationssystem aber schon zugreifen. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt immerhin über Basisumfänge. Es gibt USB-Anschlüsse

vorn und hinten, für die vorderen Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Das Soundsystem befriedigt mit seinen sechs Lautsprechern zumindest Grundbedürfnisse, weiter aufrüsten lässt sich die Klangkulisse zumindest ab Werk jedoch nicht.

Über differenzierte Privatsphäre-Einstellungen verfügt das Infotainmentsystem des Torres nicht, auch einen CD-Player bietet der Koreaner nicht, auch nicht gegen Aufpreis. Dafür gibt es einen Festplattenspeicher, auf dem sich Musik ablegen lässt.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,20 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist breit genug und der Fahrzeugklasse völlig

angemessen. So empfindet man das Raumangebot als großzügig, allerdings lässt der dunkle Dachhimmel den Torres etwas enger wirken. Ein Glas- oder Schiebedach hat SsangYong für den Torres nicht im Angebot.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem etwa zwei Meter große Personen Platz – limitierend ist dabei die Beinfreiheit, bei der Kopffreiheit würde es erst mit etwa 2,15 m Größe zum Kontakt mit dem Dachhimmel kommen. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es allerdings etwas eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt in Ordnung und wird lediglich durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule und den dunklen Dachhimmel geschmälert.



Im Fond finden sogar Personen bis zu 2,0 m Größe Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilte umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze oder in der Neigung justierbare Lehnen hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der Torres keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Smartphone, 1-l-Flaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß

und beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar und bereits mit der Bordmappe gut ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Taschen an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch kleinere Flaschen passen.

2,8 KOMFORT

3,3 Federung

SsangYong bietet für den Torres nur eine Fahrwerkskonfiguration an, ein Sportfahrwerk oder adaptive Dämpfer sind nicht im Programm. Das verbaute Fahrwerk hat eine straffe Grundtendenz, ohne aber den Ansprüchen an sportliche Fahrmanöver gerecht werden zu können - das würde auch zum Fahrzeug an sich nicht passen. Es bleibt die Erkenntnis, dass die

Federung etwas unwillig auf gröbere Unebenheiten anspricht, gerade innerorts. Hier wirken sich die großen und schweren Räder zusätzlich ungünstig aus. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Federwilligkeit, jedoch spüren die Insassen schlechte Straßen außerorts weiterhin ziemlich deutlich. Selbst auf der Autobahn reagiert das Fahrwerk nicht wirklich

sensibel, jedoch kommen keine harten Stöße durch. Mit zunehmender Beladung steigt der Federungskomfort - ein

typisches Verhalten von eher einfachen Fahrwerkskonstruktionen und Hausmannskost bei Federn und Dämpfern.

2,9 Sitze

In der Forest Edition-Ausstattung verfügt der Fahrersitz über eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Der linke Sitz ist zudem mit einer elektrischen Zweibein-Lordosenstütze ausgestattet. Die Beifahrerseite muss u.a. mit einer einfachen Höheneinstellung und ohne einstellbare Lordosenstütze auskommen. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauflage wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in

den Türen sind vorn wie hinten gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem brauchbaren Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem Mittel-tunnel teilen.

3,3 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 69,2 dB(A) – ein nur zufriedenstellender Wert. Unter Last und insbesondere ab mittleren Drehzahlen ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich durchaus kultiviert. Windgeräusche treten

nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum noch nicht störend laut, der Torres eignet sich damit auch mal für eine weitere Reise.

1,9 Klimatisierung

⊕ Alles Torres sind mit einer 2-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die jedoch weder unterschiedliche Intensitäten noch eine Umluftautomatik bietet. In der getesteten Ausstattungslinie Forest Edition bietet der Koreaner serienmäßig Sitzheizung vorn und hinten, eine Lenkradheizung sowie Sitzlüftung vorn an. Die hinteren Scheiben sind abgedunkelt, zusätzlich gibt es Rollos in den hinteren Türen. Eine Standheizung ab Werk gibt es für den Torres nicht.

⊖ Im Test war die Automatikfunktion nicht in der Lage, auf längeren Strecken die Temperatur gleich zu halten - ab und an musste die vorgewählte Temperatur angepasst werden. Die Luftmenge aus den Luftdüsen am Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil separate Drehrädchen fehlen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-Turbobenziner stellt momentan die einzige Motorisierung im Torres dar. Er leistet bis zu 163 PS und ein maximales Drehmoment 280 Nm, das über einen weiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 4.000 1/min anliegt. Damit ist das Mittelklasse-SUV ausreichend flott motorisiert, wie man im Alltag feststellen kann. Der Motor hat stets Kraft, hat aber mit dem knapp 1,6 t schweren Torres durchaus zu kämpfen. Die Messwerte bestätigen, dass man mit dem Koreaner flott

unterwegs sein kann. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,1 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in nur 1,3 s. SsangYong verspricht eine Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h, über den Beschleunigungswert von null auf hundert km/h schweigen sie sich aus.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine annehmbare Laufkultur, auch wenn leichte Vibrationen gerade im Lenkrad immer etwas zu spüren sind. Beim Ausdrehen wiederum wird der Motor lauter, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der Torres 1.5 GDI-T ordentlich an, jedoch nicht so lebendig wie die Elektromotorisierung - gerade unter 2.000 1/min braucht er immer einen Moment, bis der nötige Ladedruck aufgebaut ist. Das maximale Drehmoment von 280 Nm steht über einen sehr weiten Drehzahlbereich zur Verfügung, so wirkt der Motor durchaus elastisch.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Torres gibt es nur mit einer Verbrenner-Motorisierung, dafür aber als Schalter- oder Automatik-Version mit Frontantrieb oder als Allradler mit Automatik. Das Automatikgetriebe wirkt etwas in die Jahre gekommen, muss es doch mit nur sechs Gängen auskommen. Dadurch ergeben sich recht deutliche Drehzahlsprünge, wobei der elastische Turbomotor damit recht gut zurecht kommt. Bei gemüthlicher Fahrt schaltet der Wandlerautomat geschmeidig - ist man forciert unterwegs, häufen sich allerdings die spürbaren Schaltvorgänge, die auch mal in leichtes Rucken übergehen können. Insgesamt bietet die Automatik ein annehmbares

Komfortniveau, das geschliffene Anfahren wie auch die ausreichend kräftige Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes über den klassischen Hebel auf der Mittelkonsole gibt keine Rätsel auf und ist auch ohne Hinsehen möglich. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.600 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet schnell und geschmeidig.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Torres 1.5 GDI-T bietet eine zufriedenstellende Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des SsangYong nur wenig. Es ergeben sich zwar merkliche Aufbau- und Abwärtbewegungen, insgesamt halten sie sich aufgrund der tendenziell straffen Federung jedoch in sicheren Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich eine leichte Lastwechselreaktion, die allerdings bei Bedarf zuverlässig vom ESP eingefangen wird. In der Summe bleibt das Mittelklasse-SUV gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Die Traktionskontrolle muss nur bei nasser oder glatter Straße eingreifen, denn der Turbomotor fällt nicht mit überbordender Leistung über die Vorderräder

her.

Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner gut auf die Lenkbefehle, wobei er schon deutliche Seitenneigung zeigt. Im Grenzbereich ergibt sich zunächst leichtes Untersteuern, ein Lastwechsel lässt das Heck anschließend nach außen drängen. Das alles wird aber vom ESP rechtzeitig eingefangen. Auch wenn durch das moderate Übersteuern und leichtes Gieren sowie ein vernünftig abgestimmtes ESP prinzipiell eine gewisse Fahrdynamik möglich wäre - für echten Fahrspaß sind Lenkung und Fahrwerk zu unpräzise ausgelegt. Das spiegelt sich dann auch in nur mäßigen möglichen Durchfahrtschwindigkeiten wider.

2,8 Lenkung

Die Lenkung ist ordentlich abgestimmt, sie bietet allerdings nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten ein wenig ausgeprägter sein, die Nulllage lässt sich aber gut erfüllen. Die Ziel-

genauigkeit geht in Ordnung, auch bei höheren Geschwindigkeiten. Die Lenkung ist insgesamt angenehm direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,7 Umdrehungen erforderlich.

2,8 Bremse

Der Torres 1.5 GDI-T 2WD hat eine angemessen verzögernde Bremsanlage verbaut. Damit benötigt das Mittelklasse-SUV

durchschnittlich 35,9 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - ein

zufriedenstellender Wert. Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich fein genug dosieren.

2,3 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Torres in der Forest Edition-Ausstattung ist sehr umfangreich, alles, was es für das Modell gibt, fährt im Testfahrzeug serienmäßig mit. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig. Immer an Bord sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Head-up-Display gibt es dagegen nicht. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.







⊖ Eine Verkehrszeichenerkennung war im Testwagen nicht zu finden, wird in der Broschüre auch nicht aufgeführt - kaum zu glauben, dass ein Hersteller mit einem so umfangreichen Arsenal an Assistenten in einem Mittelklasse-Modell antritt und dann die inzwischen sehr weit verbreitete Funktion der Tempolimitererkennung nicht anbietet.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP-Norm gibt es für den Torres noch nicht. Aber schon der kleinere und ältere Korando von SsangYong konnte ein Fünf-Sterne-Ergebnis im Crashtest erzielen, so dass mindestens von einem ähnlich guten Abschneiden beim Torres ausgegangen werden kann. Das Mittelklasse-SUV kommt mit Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es für den Fahrer einen Knieairbags und einen Centerbag zwischen den Vordersitzen. Vorn wie hinten werden die Insassen ermahnt, sich anzugurten. Die vorderen Kopfstützen bieten Menschen bis etwa zwei Meter Körpergröße einen guten Schutz, hinten reichen die Kopfstützen nur für Leute bis etwa 1,65 m. Der Torres kommt immer mit einem serienmäßigen Notrufsystem, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung zur Notrufzentrale aufbaut.

⊖ Es gibt im Kofferraum keine Verzurrösen, um schweres Gepäck zu sichern. Ein Gepäcktrennetz ist nicht erhältlich. Die mittlere Kopfstütze lässt sich nicht genauso weit herausziehen wie die beiden seitlichen. Warndreieck und

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Verbandtasche haben keinen definierten, schnell zu erreichenden Platz, unter dem Kofferraumboden kommt man im Notfall unter Umständen schlecht an sie heran.

2,9 Kindersicherheit

Der Beifahrerairbag lässt sich per Schalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Der Torres 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 weitgehend günstig. Selbst hohe Kindersitze kann man 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.

3,3 Fußgängerschutz

Da der Torres über keine besonderen Fußgänger-Schutzmaßnahmen verfügt, stellen gerade die Randbereiche der Frontscheibe wie üblich eine erhöhte Verletzungsgefahr dar - insbesondere die für die Karosseriestabilität wichtigen A-Säulen

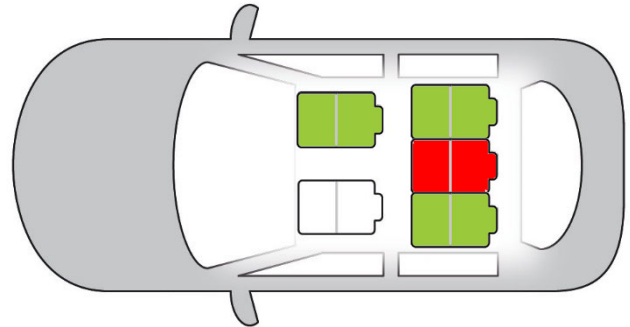
4,0 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Torres mit dem 1.5-l-Turbobenziner, Automatik und Frontantrieb liegt im Ecotest bei enormen 9,1 Liter Super E10 pro 100 km - dieser Wert lässt sich nicht mehr beschönigen oder rechtfertigen, er ist einfach unzeitgemäß. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten steigt der Spritkonsum erheblich an, im Autobahnzyklus rauschen gar 11,1 l/100 km durch die Einspritzdüsen. Klar die Quittung für unterlassene aerodynamische Optimierungen an Front und Unterboden. Aber auch innerorts und außerorts sieht es mit 8,7 l und 8,1 l pro 100 km nicht wirklich besser aus. Aus dem oben genannten Durchschnittsverbrauch resultiert eine CO2-Bilanz von 246 g pro km. Dafür gibt es im CO2-Bereich des Ecotest nur noch einen mageren Punkt.

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)

sind besonders unnachgiebig. Um einen Zusammenstoß mit Menschen möglichst ganz zu vermeiden, verfügt der Torres über einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung.

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	8,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 Schadstoffe

Bei der Abgasreinigung ist der Torres prinzipiell auf dem aktuellen Stand. Es ist u.a. ein Partikelfilter verbaut, der eine gute Wirkung zeigt - in allen Zyklen, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus, liegen die Emissionen weit unter den Grenzwerten. Der hohe Autobahnverbrauch deutet es aber schon an: Die CO-Werte im Abgas sind in dieser Phase sehr hoch, weil offensichtlich durch die hohe Lastanforderung die Abgase durch Anfeuchten des Gemisches gekühlt werden müssen. Das Resultat

dieses Bauteilschutzes sind üblicherweise ein hoher Verbrauch und hohe Kohlenmonoxid-Werte.

Diese Ergebnisse führen zu einem Punktabzug für die Schadstoffe. Im Bereich Schadstoffe erhält der Torres damit 35 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 36 Punkte und gerade so zwei von fünf Sternen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Torres 1.5 GDI-T Amber 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1497
Leistung [kW (PS)]	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,9 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	181
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	39.490

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,9 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	272/547/988
• Dachlast/Anhängelast [kg]	64/959
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,88
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.497 cc
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.700/1.890/1.710 mm
Leergewicht/Zuladung	1.528/552 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	703/1.662 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	60/100 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)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion Verde
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	9,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/8,0/11,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	212 g/km (WTW* 246 g/km)
Reichweite	545 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.564/516 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/855/1.545 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.090 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.750 km
Auffälligkeiten/Mängel	Klimaautomatik hält Temperatur nicht

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. † 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/?/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	-
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°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Juni 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer