



## SsangYong Korando 1.6 E-XDI Sapphire 2WD Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW/136 PS)

Der Automobilhersteller SsangYong kann auf eine lange Historie seines Korando zurückblicken – seit Ende der 1980er Jahre ist das Modell auf dem Markt, zunächst als Lizenznachbau des Jeep CJ-7. Aktuell läuft die vierte Generation des Kompakt-SUV im südkoreanischen Werk in Pyeongtaek vom Band. Der neue Korando ist als Diesel und Benziner in fünf Ausstattungslinien erhältlich. Serienmäßig ist das durchaus selbstbewusste Erscheinungsbild: Chromleisten an Front und Heck, gestreckte Seitenlinie und eine breite Heckpartie. Unser Testwagen ist der 136-PS-Turbodiesel mit Sechsgang-Automatik, der das maximale Drehmoment von 320 Nm auf die Vorderräder überträgt – Allradantrieb optional. Damit lässt sich der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in 6,3 Sekunden zufriedenstellend absolvieren und die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 181 km/h an. Für die Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Korando lange 37,7 m bis zum Stillstand. Zum Vergleich: Der Peugeot 3008 benötigt 33,7 m und steht vier Meter eher – das entspricht der Länge eines fünftürigen MINI.

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. Beachtlich ist zudem die Ausstattung im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit, wodurch der Koreaner fünf Sterne im Euro NCAP Crashtest (09/2019) erhält. Im ADAC Ecotest schneidet das SUV allerdings nicht so gut ab. Während sich die Emissionen auf einem sehr guten Niveau befinden, ist der Kraftstoffverbrauch nicht zeitgemäß. Der Diesel konsumiert durchschnittlich 7,0 l/100 km und erhält somit lediglich drei von fünf Sternen. Mit dem 47-l-Kraftstofftank ist dennoch eine theoretische Reichweite von 670 km möglich.

Der Einstiegspreis für das koreanische SUV als Benziner mit Handschaltung und Frontantrieb liegt in der Crystal-Ausstattung bei 22.990 Euro. Der Testwagen kostet in der höchsten Ausstattungsstufe inklusive elektrischer Heckklappe, Metallic-Lackierung und 19-Zoll-Leichtmetallfelgen dann 40.990 Euro und ist wahrlich kein Schnäppchen mehr – in diesem Preisgefüge muss sich der neue Korando mit Premium-Konkurrenten messen lassen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Jaguar E-Pace, KIA Niro, Lexus UX, Mercedes GLA, Peugeot 3008, SEAT Ateca, Volvo XC40, Volkswagen Tiguan.

- + umfangreiche Sicherheitsausstattung, geringe Schadstoffemissionen, großzügiges Platzangebot (vorn wie hinten), hohe Dach-, Stütz- und Anhängelasten
- unzureichender Einklemmschutz der Fensterheber, recht langer Bremsweg, hoher Kraftstoffverbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,7

### Zielgruppencheck

Familie 2,6

Stadtverkehr 3,8

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,9

Transport 2,6

Fahrspaß 2,9

Preis/Leistung 2,6

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,7 Verarbeitung

Die Verarbeitungs- und Materialqualität des neuen Korando kann sich durchaus sehen lassen, liegt allerdings nicht auf dem Niveau der Premium-Konkurrenz. Die Karosserie ist sauber verarbeitet und die Blechkanten versiegelt. Karosserieteile, die bei geöffneter Heckklappe beziehungsweise Motorhaube sichtbar werden, sind nicht vollständig lackiert. Zudem geben der mehrteilige Türrahmen und die fehlenden Türrahmenverkleidungen Anlass für Kritik. Der Innenraum wirkt mit Hochglanzverkleidungen und silbernen Umrandungen optisch ansprechend, sichtbare Schrauben trüben das Bild. Bei den Verkleidungen kommen vorrangig harte Materialien zum Einsatz und die Dachsäulen müssen ohne Stoffbezug auskommen. Der

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Koreaners geht in Ordnung. Die Reichweite mit dem 47 Liter großen Tank ist auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 7,0 l/100 km mit 670 km ausreichend. Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 505 Kilogramm, das reicht für bis zu fünf Personen mit etwas Gepäck. Mit einer Fahrzeugbreite von 2,10 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 11,8 m ist die Innenstadttauglichkeit des SUV eingeschränkt.

⊕ Der Korando entpuppt sich als wahrer Packesel: Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Masse von 2 t und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Die Stützlast von 105 kg reicht

### 3,2 Licht und Sicht

In der Testwagenausstattung werden die konventionellen Halogen- durch LED-Scheinwerfer ersetzt. Zudem ist das Fahrzeug mit einem automatisch abblendenden Innenspiegel, einem statischen Abbiegelicht sowie einem statischen Fernlichtassistenten ausgestattet.



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

Kofferraum ist innen verkleidet, die Materialien sind allerdings kratzempfindlich.

⊕ Die ausstattungsabhängige Ambientebeleuchtung „Mood-Light“ wirkt modern und wertet den Innenraum deutlich auf. Das Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen können so in verschiedenen Farben hinterleuchtet werden – mit erstaunlicher Tiefenwirkung.

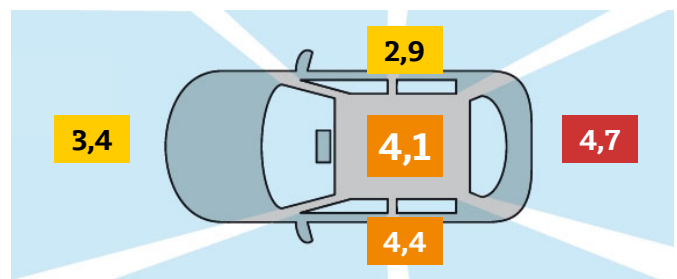
⊖ Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offen gehalten, selbst das Öffnen erfordert ohne Gasdruckfedern Kraft. Der Unterboden ist verkleidet, jedoch zerklüftet.

locker für zwei Elektrofahrräder auf einem Heckträger und die maximale Dachlast beträgt inklusive Trägersystem 100 kg.

⊖ Der Korando ist nicht mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet – der Mechanismus würde das versehentliche Betanken mit Otto-Kraftstoff verhindern. Der AdBlue-Tank ist mit 12 Liter relativ klein ausgelegt. 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. Die Dachreling zählt nicht in allen Ausstattungslinien zur Serienausstattung.

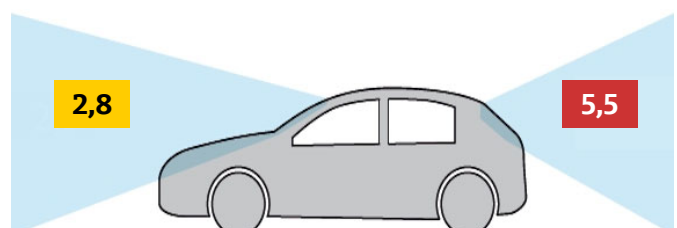
### Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

⊖ Die Lichtintensität der LED-Scheinwerfer ist recht gering und ein unbeleuchteter Bereich unmittelbar vor dem Fahrzeug sorgt für eine heterogene Ausleuchtung der Fahrbahn. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind nicht vorhanden. Zudem erhöht die ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze die Blendwirkung des entgegenkommenden Verkehrs. 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 unerkant bleiben – da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten inklusive

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg durch die großen Türausschnitte sowie die SUV-typisch erhöhte Sitzposition 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 Wählhebelstellung D die Beifahrertür sowie die Fondtüren nicht über die inneren Türgriffe öffnen – auch nicht durch

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum besitzt eine brauchbare Größe – das Standardvolumen beträgt 365 l. Bis unters Dach beladen passen bis zu 515 l oder alternativ neun Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) fasst das Gepäckabteil 765 l. Belädt man den Korando bis unter das Dach, schluckt der Kofferraum 1.345 l. In einem Zusatzfach unterhalb des doppelten Ladebodens (in oberer Stellung) lassen sich weitere 70 l verstauen, unterhalb des Kofferraumbodens nochmal 5 l.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Testwagen ist mit der aufpreispflichtigen 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 schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Angenehm ist, dass sich Ladekante und -fläche

Rückfahrkamera zwingend erforderlich. Die Rückfahrkamera ist allerdings recht tief (direkt oberhalb des Kennzeichens) angeordnet und wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit 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 lediglich in der Sapphire-Ausstattung (Testwagen) an Bord. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktivierter Warnblinkanlage (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

mehrmaliges Ziehen. In einer Notsituation wird der erforderliche Entriegelungshebel oberhalb des Türgriffs leicht 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 andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 365 l Volumen ist der Kofferraum des Korando von klassenüblicher Größe.

auf nahezu einem Niveau befinden.

⊖ Die elektrische Heckklappe ist gegen Aufpreis und lediglich in Verbindung mit der Sechsstufen-Automatik erhältlich. Der Taster zum Öffnen der Heckklappe befindet sich außen schlecht erreichbar an der Unterseite der Heckklappe.

### 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Die Rücksitzlehnen 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.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich – stellt man die drei hinteren Kopfstützen nach oben, haben sie bei größeren Gegenständen eine ähnliche Sperrwirkung wie ein grobmaschiges Netz.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett des neuen 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 sensibel auf Berührung reagierende 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 Drehregler neben den sechs Kurzwahltasten, die zwar die Menüführung erleichtern, jedoch als Touchflächen während der Fahrt nicht ertastbar sind. Unterhalb des Touchdisplays befindet sich die Klimabedieneinheit, die ebenfalls 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 Navigationshinweisen 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.

⊕ Angelassen wird der Motor mittels beleuchtetem Startknopf, 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 Abblend-, das Fernlicht als auch die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert.

⊖ Unterschiedliche Begrüßungsmelodien und Signaltöne

### 2,8 Multimedia/Konnektivität

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. Die Innenbeleuchtung wird nicht nach Abstellen des Motors, sondern erst nach dem Öffnen einer Fahrzeugtür eingeschaltet. Der Lichtschalter ist in den Blinkerhebel integriert, unbeleuchtet und nicht intuitiv zu bedienen. Das Lenkrad ist mit zahlreichen Tasten überladen, die Plastik-Kippschalter wirken wenig stabil. 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



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

keine Ab- und Aufwärtsautomatik.

In der Ausstattung Sapphire ist der Korando bereits serienmäßig mit einem Audiosystem samt Navigationssystem (microSD-Karte), Digitalradio (DAB+), MP3-Funktion, USB-Anschluss, Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay und Android Auto sowie sechs Lautsprechern gut ausgestattet.

⊖ Das Navigationssystem zeigt die ermittelte GPS-Geschwindigkeit im Display an. Ein CD-Player ist wie bei vielen neuen Modellen nicht mehr erhältlich. SsangYong bietet keine Vernetzungs-Pakete oder Zugriffe auf Fahrzeuginformationen über mobile Endgeräte für den neuen 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 knapp zwei Meter große Insassen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Die nicht 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. Gegen Aufpreis ist ein elektrisches Schiebedach erhältlich, das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt.

## 1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fahrzeugfond ist das Platzangebot mit Ausnahme der durchschnittlichen Innenbreite gut. Wenn der Vordersitz auf 1,85-Meter-Personen eingestellt ist, finden auf der

Rücksitzbank selbst 2,00-Meter-Personen genügend Platz vor. Das Raumgefühl ist hier durchaus großzügig.

## 2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Bei der Innenraumvariabilität hat mancher Konkurrent inzwischen 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 Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format, ist weder klimatisiert noch abschließbar. Immerhin finden sich vorn wie hinten zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten für die Passagiere.



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

## 2,7 KOMFORT

### 3,0 Federung

Der neue 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 ordentlich, könnte aber innerorts noch etwas feinfühlicher ansprechen – mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch. Kurze Fahrbahnwellen und Querfugen dringen deutlich in den Innenraum durch. Kopfsteinpflaster wird im Innenraum sowohl durch Achspoltern als auch durch Vibrationen am Lenkrad wahrgenommen.

### 2,7 Sitze

Der neue Korando ist in der Sapphire-Ausstattung (Testwagen) mit Ledersitzen ausgestattet – der Komfort-Fahrersitz besitzt dann eine elektrische 4-Wege-Lendenwirbelstütze. Die elektrische Sitzverstellung (Position und Höhe) sowie die elektrische Neigungsverstellung der Sitzfläche und Rücksitzlehne sorgen für einen hohen Sitzkomfort auf den Vordersitzen. Die Lehnen

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

### 3,1 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 68,2 dB(A) – ein durchschnittlicher Wert. Der Motor ist recht gut gedämmt und tritt erst bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. 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.

### 2,0 Klimatisierung

⊕ Bereits das Basismodell ist mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, in der Ausstattung Sapphire ist eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig. Die Temperatur lässt sich hier für Fahrer und Beifahrer separat einstellen, ein Ionisator sorgt für reine Luft. 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 lediglich für alle Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen möglich. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Düsen in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrerseitigen Klimatisierung. Eine Standheizung sowie eine Sitzheizung für die Rücksitzbank sind ab Werk nicht lieferbar.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS starke Turbodiesel sorgt im neuen Korando für gute Fahrleistungen. Der Vierzylinder leistet ein maximales Drehmoment von kräftigen 320 Nm, das bereits bei 1.500 Kurbelwellenumdrehungen anliegt. So erreicht der Selbstzünder bereits bei niedrigen Drehzahlen einen guten Vortrieb, sodass der simulierte Überholvorgang (Sprint von 60

auf 100 km/h) nach ansehnlichen 6,3 Sekunden gelingt. Gemäß Herstellerangaben benötigt der neue Korando für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 11,4 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 181 km/h. Die Fahrleistungen gehen für das ermittelte Leergewicht von 1.655 kg in Ordnung.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Zweiliter-Turbodiesel bietet eine zufriedenstellende Laufkultur und ist insgesamt ordentlich gedämmt, allerdings immer akustisch präsent. Lastabhängig hat er so seine Vibrationen und fängt zu Brummen an, im oberen Drehzahlbereich

wird er dann auch laut. Die Leistungsentfaltung setzt leicht verzögert ein, dann schiebt der Diesel durchaus gleichmäßig und mit Nachdruck vorwärts.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der neue Korando ist serienmäßig mit Sechsgang-Handschtaltung oder (gegen Aufpreis) mit der im Testwagen verbauten Sechsstufen-Wandlerautomatik erhältlich. 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 Diesel mit 2.400 1/min. Serienmäßig ist eine Auto-Hold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe an Bord, die das Anrollen des Fahrzeugs verhindern. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos.

## 3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,1 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Korando ist zufriedenstellend, ein sicheres Fahrgefühl entsteht nicht. Der Korando 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.

⊖ Ein Allradantrieb ist lediglich gegen Aufpreis erhältlich.

### 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.

### 3,5 Bremse






Mit der 19-Zoll-Bereifung steht der Korando nach einer Vollbremsung aus 100 km/h erst nach 37,7 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen) – lediglich ein zufriedenstellender Wert. Zudem könnte die Bremse besser dosierbar sein, das Pedal fühlt sich stumpf an.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der neue Korando sehr 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-

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	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

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

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit schneidet der neue 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 angezeigt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m weit herausziehen, die hinteren sind hingegen für 1,65

## 2,6 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 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 befestigen. Nutzt man im Fond platzeinnehmende 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 Fenstereinklemmschutz ausgestattet. Durch die

## 3,2 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

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 5,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im Kapitel Verbrauch kann der Korando nicht überzeugen. Er erhält im ADAC Ecotest mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 221 g/km lediglich zehn von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein

Bremslichter in hoher Frequenz gewarnt. Bei Fahrzeugstillstand wird anschließend automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

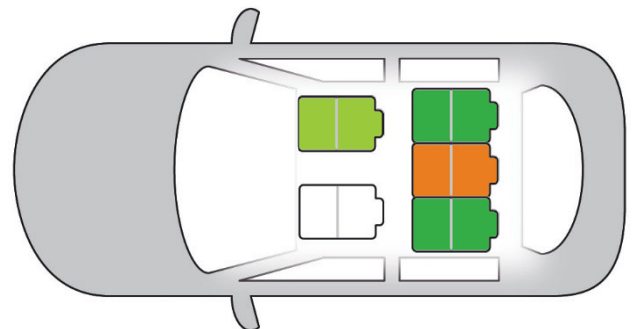
m große Personen recht kurz geraten. Das SUV ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch beziehungsweise per Knopfdruck eine Telefonverbindung zur Notrufzentrale aufbaut.

⊖ 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.

auf tretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

### 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)

Fußgängers.

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

Durchschnittsverbrauch von hohen 7,0 l/100 km.



Trotz des Start-Stopp-Systems konsumiert der Koreaner innerorts 6,6 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich sehr hohe 8,6 l/100 km.

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen in allen Testzyklen auf vorbildlichem Niveau. In diesem Kapitel bringt es der Korando damit auf 50 Punkte – das entspricht der vollen Punktzahl. In Summe schafft es der Koreaner mit dem durstigen 1,6-l-Dieselmotor auf 60 Punkte und erhält somit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

36.990 Euro verlangt SsangYong für den frontgetriebenen Korando als Diesel in der höchsten Ausstattung Sapphire. Ein hoher Preis für das Kompakt-SUV mit dem 136 PS starken Turbodiesel. 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 stolze 250 Euro (Berechnung auf WLTP-Basis) und auch die Aufwendungen für die Versicherung sind durch die Einstufungen (Haftpflicht: 19, Teilkasko: 21 und Vollkasko: 25) nicht

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

gerade günstig. Zudem liegt der prognostizierte Wertverlust des Korando um rund 40 Euro/Monat über dem voraussichtlichen Wertverlust eines VW Tiguan. 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.

⊕ Der koreanische Hersteller gewährt für den neuen Korando eine fünfjährige Herstellergarantie (bis 100.000 km) sowie eine fünfjährige, europaweite Mobilitätsgarantie.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 GDI-T Crystal 2WD	1.6 E-XDI Crystal 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1497	4/1597
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	300/1500
0-100 km/h [s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	-	-
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	158	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/21	19/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	156	222
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	624	623
Preis [Euro]	22.990	25.990

## 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-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.597 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	144 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,5 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.450/1.870/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	551/1.248 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	105/100 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Südkorea, Pyeongtaek

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Dynapro HP2
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,2/8,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	184 g/km (WTW* 221 g/km)
Reichweite	670 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.655/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/765/1.345 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>125 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>87 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>148 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>422 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	782 Euro		
Steuer pro Jahr	250 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/21		
Basispreis Korando 1.6 E-XDI Sapphire 2WD Automatik	39.190 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.800 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](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. \* 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-/Kurvlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC (ACC nur mit Automatikgetriebe)	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 (ab Werk)	-
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,7**

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

Stand: Februar 2020  
Test und Text: Andreas Pfeffer