



Arnold van Schepen
7 juni 2012

Geen outsider

Tegelijk met de opfrisbeurt voor het modeljaar 2012 introduceert SsangYong een nieuwe tweeliter benzinemotor in de Korando. Bij de test van de Korando diesel concludeerden we dat het merk grote stappen voorwaarts heeft gemaakt, de sterke diesel maakte indruk. De auto valt vooral in de smaak bij grijskenteken rijders, maar is de nieuwe benzinevariant een beetje interessant voor de particuliere rijder?



Bijgepunte

Voor het nieuwe modeljaar heeft SsangYong de Korando verder fijngeslepen. De designtechnische aanpassingen aan het uiterlijk zijn miniem; de grille is lichtjes bijgepunte en daarmee houdt 't op. In het interieur zijn meer wijzigingen doorgevoerd, zo is het instrumentencluster voorzien van led-verlichting, zijn er decoratiepanelen in carbonlook aangebracht en zijn er enkele hoogglans afwerkingselementen aangebracht. Niet heel erg spannend dus, het echte grote nieuws zit onder de motorkap, maar daarover later meer. Het moet gezegd worden dat SsangYong allerminst bespaart op de uitrusting, en zeker in de Sapphire uitvoering die wij reden heb je weinig reden tot klagen. Leren bekleding, cruisecontrol, airconditioning, zelfs de achterbank is verwarmd. Er zijn genoeg duurdere concurrenten die deze laatste optie niet eens aanbieden.



Lekker uitgerust

De instap in de Korando is vrij hoog, of beter gezegd: de uitstap is hoog. Wel iets om rekening mee te houden wanneer je niet zo lang van stuk bent. Het kost weinig moeite om een prettige zithouding achter het stuur te vinden, dankzij de elektrische stoelverstelling is het instellen een fluitje van een cent. De grote buitenspiegels laten zich eveneens elektrisch instellen, ze bieden goed overzicht, maar zouden wel iets boller gevormd mogen zijn zodat ze wat meer zicht op de buitenkant van de auto en het wegdek zouden bieden.

Na het starten van de nieuwe benzinemotor valt zijn stille en trillingsvrije loop op. SsangYong zegt veel aandacht besteed te hebben aan de noise, vibration en harshness en vooralsnog lijken ze daarin goed geslaagd te zijn. Het dichtslaan van het portier geeft bijvoorbeeld een mooi dof geluid en een solide indruk. Ook de bouwkwiteit van

het interieur geeft weinig reden tot klagen, de gebruikte materialen zijn - in vergelijking met de Duitse premiummerken - voor verbetering vatbaar, maar alles past mooi en er kraakt en rammelt niets. Het ziet er bovendien niet verkeerd uit, de knoppen voelen solide en ook de ergonomie geeft geenszins reden tot klagen. Wat wel opvalt is het dunne stuurwiel, dat had wel wat dikker mogen zijn.



Easy does it

De eerste kilometers in de Korando bevallen prima, de motor is mooi stil en de zesbak schakelt erg plezierig. De slagen van de bak zijn niet te lang en de versnelling klikken mooi op hun plek. De afstelling van vering en demping geeft op de hobbelige binnenwegen in het groene hart geen reden tot klagen. Tot een snelheid van 80 kilometer per uur blijft de nieuwe benzinstoker rustig en stil zijn werk doen, pas boven de 3.500 toeren laat 'ie van meer van zich horen. De motor is rechttoe-rechtaan van

opzet, een tweeliter atmosferische motor die zijn vermogen levert door hard te werken. En dat betekent: toeren maken. Zijn vermogen van 149 pk levert 't blok bij 6.000 toeren. Tweeduizend toeren eerder piekt het koppel van 197 Nm. Geen spannende cijfers, maar ze passen wel bij het werkpaardimago dat SsangYong met zich meedraagt. Solide van opzet en een hoge betrouwbaarheid.

Zoals gezegd is de motor gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak, later wordt ook een automatische transmissie met eveneens zes verzetten leverbaar. Het hoogste verzet van deze versnellingsbak is een echte overdrive en zul je dan ook alleen op de snelweg kunnen gebruiken. En zelfs dan zul je een verzetje terug moeten om snelheid te maken, want het toerental ligt bij 120 kilometer per uur te laag om de 1.537 kilo zware Korando vlot op snelheid te brengen. De vierwielaangedreven Korando weegt 1.618 kilo. Beide versies mogen een geremd aanhanggewicht van 1.500 kilo trekken.



Voor kalme rijders

Nadat we de snelweg opgereden zijn geven we de Korando even de sporen om te kijken hoe de auto zich op wat hogere snelheden gedraagt. Het is, zoals gezegd, een kwestie van twee verzetten terugschakelen en van een klein beetje geduld, maar boven de 3.500 toeren toont de motor voldoende werklust. Rond de 130 km/u begint het windgeruis rond de auto de overhand te krijgen in de totale geluidsproductie, je merkt dan dat je met een relatief hoge auto op pad bent.

De besturing bindt dan ook in aan precisie, vanuit de middenstand heb je niet een nauwkeurig gevoel over de ingezette koers. Dit is voornamelijk te wijten aan de hoge bandenwangen en de luchtstroom onder de auto, het is geen direct gevolg van kostenbesparing op de stuurinrichting. Al na korte tijd geeft de Korando een tevreden gevoel, de auto ziet er goed uit, is riant uitgerust en hij rijdt prima. De door ons gereden

SsangYong Korando 2.0 Sapphire 2WD

uitvoering kost €28.590 en daarvoor krijg je simpelweg veel auto. De enige dissonanten zijn de rubberen vloermatten. Ongetwijfeld erg praktisch, maar net zo charmant als kaplaarzen bij een fotomodel. De SsangYong dealer zal geïnteresseerden vast ook wel van een setje veloursmatten kunnen voorzien.



Niet onzuinig

De Korando is te midden van andere SsangYongs de vreemde eend in de bijt vanwege zijn conventionele vormgeving. Hoewel een midi-suv, is het toch nog een flinke auto. Flink van formaat en ook van gewicht. De nieuwe tweeliter benzinemotor heeft op snelheden boven de 100 km/u best nog wel een kluif aan het wagengewicht en de luchtweerstand, maar in het algemeen is het een stille en soepele motor. Kopers van een Korando hebben hoogstwaarschijnlijk weinig op met acceleratiecijfers en topsnelheden en zullen de nieuwe benzinevariant om die reden zeker niet laten staan.

Met het oog op de brandstofprijzen is het verbruikscijfer des te interessanter. We hebben de Korando wat dat betreft niet heel nauwkeurig kunnen beproeven, maar het verbruikscijfer dat de boordcomputer na een middagje sturen aangaf zal niet ver bezijden de realiteit zitten. We kwamen tot 7,6 per 100 kilometer, een dikke 1 op 13. En dat is lang niet slecht, net als de Korando zelf. De verkoopcijfers van de Korando zullen niet in de duizendtallen lopen, maar de nieuwe benzinevariant zal zeker zijn duit in het zakje doen. Hij is het overwegen meer dan waard.

Plus

- + Compleet uitgerust
- + Fijne handbak
- + Rijcomfort

Min

- Vermogen pas bij hoge toeren
- Windgeruis op snelweg
- Lichte besturing