

Fahrbericht Ssangyong Rexton W Executive: Der Preis hat seinen Preis

Von Jens Riedel

„Bomber“ und „protzig“, aber einhellig auch „Sieht ja nicht schlecht aus“ sind Worte und Sätze, die dieses Auto in der Nachbarschaft und bei der Familie hervorruft. Die Rede ist vom Rexton, dem nach wie vor wohl bekanntesten Modell der koreanischen Marke, die sich nach der Fast-Pleite vor sieben Jahren unter der Führung des indischen Mahindra-Konzerns längst wieder berappelt hat. Immerhin 1752 Fahrzeuge der Marke wurden nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes im ersten Halbjahr 2016 hierzulande zugelassen.

Jedes fünfte Auto war dabei ein Ssangyong Rexton, während der im vergangenen Jahr eingeführte kleine Tivoli inzwischen fast die Hälfte des Absatzes ausmacht. Sein großer und leicht rundlicher Auftritt outet den Rexton als Spross einer nicht mehr ganz aktuellen Designepoche. Doch gerade bei einem SUV darf so ein stattliches Erscheinungsbild mit nicht mehr ganz topaktueller Optik als stilecht gelten.

Der äußere Eindruck setzt sich auch im Inneren fort. Ausstattung und Ambiente sieht man ein paar ins Land gegangene Jahre an: Es geht ein wenig nüchtern zu, aber alles ist zweckmäßig und ordentlich verarbeitet. Kein Mangel herrscht im Sondermodell „Executive“ an Annehmlichkeiten wie Lederausstattung oder dreifacher Memoryfunktion für den elektrisch verstellbaren Fahrersitz und die Außenspiegel, Navigationsgerät oder Rückfahrkamera. Das Lenkrad ist beheizbar, und die Scheibenwischer verfügen über eine Defroster-Funktion. Auch die beiden äußeren Sitze in der mittleren Reihe haben eine Heiz- und Liegefunktion.

Angesichts der Größe des Autos fallen das Handschuhfach und die Ablagen in den Türen allerdings recht klein und schmal aus. Völlig verzichtet werden muss hingegen auf Assistenzsysteme neuerer Art. Mehr als einen Tempomaten sowie eine Bergabfahrhilfe fürs Gelände darf ein Rexton-Besitzer nicht erwarten – und tut es höchstwahrscheinlich auch nicht. Die ausklappbaren und serienmäßigen Zusatzsitze sechs und sieben sind

erstaunlich groß und es mangelt noch nicht einmal an Kopffreiheit. Aber typischerweise fehlt es auch hier an Bein- und Fußfreiheit.

Der Allradantrieb ist über ein Drehrad links am Armaturenbrett zuschaltbar und bietet zusätzlich die Option auf eine Untersetzung. Der 2,2-Liter-Diesel geizt nicht mit Kraft. Er legt sich mit 131 kW / 178 PS und 400 Newtonmeter Drehmoment ins Zeug und sorgt für ansprechende Fahrleistungen. Beschleunigungsvorgänge vollziehen sich zwar mit einigem Getöse, aber ist der 2,1-Toner erst einmal in Fahrt, hält sich der Vierzylinder akustisch durchaus zurück. Jenseits der 140 km/h verliert der Ssangyong dann etwas an Schwung, aber zum Rasen ist der Rexton ja auch nicht gemacht. Die Sieben-Gang-Automatik mit aktivierbarem Winternodus verrichtet ihre Arbeit ordentlich und nahezu ruckfrei. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings die etwas unorthodoxe M-Funktion. Die Gangwechsel werden über einen kleinen Wippschalter seitlich am Wählhebel vollzogen, und auch bei Tempo 40 lässt sich bis in die letzte Übersetzungsstufe „hochschalten“. Das suggeriert zumindest die Schaltanzeige. Die Gänge werden gewissermaßen schon einmal vorgewählt. In welchem Gang sich der Ssangyong aktuell tatsächlich bewegt (hat), zeigt sich erst beim Runterschalten, wenn die Anzeige zum Beispiel statt der „7“ plötzlich wieder eine „3“ anzeigt.

Der Umgang mit diesem SUV verlangt nicht nur hier, sondern grundsätzlich etwas Einfühlungsvermögen. Die Übersetzung der geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ist zwar gut gemeint, aber gerade bei niedrigerem Tempo extrem gefühllos. Jenseits von 60 km/h bessert sich das zum Glück spürbar. Die Hankook-Reifen vom Typ Optimo (sic) sind wahrlich nicht das Optimum. Sie drehen bei Nässe an der Ampel gerne durch, ehe die Antriebsschlupfregelung greift. Zudem quietschen die Pneus beim Abbiegen an der Kreuzung gerne einmal filmreif.

Fazit: Dass dem Rexton ein paar Jahre Entwicklung in der Automobilindustrie fehlen, merkt man ihm an. Gleichwohl hat er als SUV nach Altvätersitte seinen Charme und seine Qualitäten. Das gilt für seine Geländeeigenschaften und das Platzangebot – und vor allem seinen Preis. Mit Zweiradantrieb gibt es den Siebensitzer sogar schon ab 27 190 Euro, inklusive drei Jahren Garantie und zwei weiteren Jahren bzw. bis maximal 100 000 Kilometer auf den Antriebsstrang. Der ADAC hat dem SUV zudem die zweitniedrigsten Betriebskosten seiner Klasse bescheinigt. (ampnet/jri)

Daten Ssangyong Rexton W Executive 4WD AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 1,90 x 1,84
Radstand (m): 2.84

Motor: R4-Diesel, Turbo, 2157 ccm
Leistung: 131 kW / 178 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1400–2800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k.A.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,4 Liter
CO₂-Emissionen: 194 g/km (Euro 6)
Effizienzklasse: C
Leergewicht / Zuladung: 2070 kg / 640 kg
Kofferraumvolumen: k.A.
Wendekreis: 11,4 m
Max. Anhängelast: 3500 kg
Böschungswinkel: 28 Grad (v.) / 25,5 Grad (h.)
Rampenwinkel: 22,5 Grad
Bodenfreiheit: 250 mm (v.) / 260 mm (h.)
Wendekreis: 11,8 m
Preis: 37 500 Euro

Bilder zum Artikel



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.



Ssangyong Rexton W Executive.
