



## SsangYong Rexton 2.2 Diesel Sapphire 4WD Automatik

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (133 kW / 181 PS)

SsangYong kann mit dem Rexton positiv überraschen. Der mächtige Geländewagen, der mit seinem Leiterrahmen und der Untersetzung auch für den Einsatz im schwierigen Gelände gewappnet ist, hat viele praktische Talente. Er zieht bis zu 3,5 Tonnen schwere Anhänger, kann mehr als 700 kg zuladen, bietet den Insassen ein großzügiges Raumangebot und hat einen riesigen Kofferraum. Das Topmodell Sapphire verwöhnt zudem mit einer sehr umfangreichen Serienausstattung, die nur wenige Wünsche offen lässt. Wirklich überraschen kann der Rexton beim Qualitätseindruck. Ist wie im Falle des Testwagens das Nappaleder-Paket an Bord, macht das Interieur einen noblen Eindruck - hier muss sich der Koreaner vor der Konkurrenz nicht verstecken. Auch die Verarbeitungsqualität ist gut.

Dass der Rexton nicht nur für den Einsatz auf der Straße gemacht ist, merkt man an der schwachen Bremsleistung, der bockigen Hinterachse sowie den trägen Fahreigenschaften. Der 181 PS starke Dieselmotor geht mit dem Automatikgetriebe von Mercedes eine harmonische Verbindung ein und kommt mit dem 2,15 Tonnen schweren Allradler erstaunlich gut zurecht. Der Verbrauch fällt mit 9,5 l/100 km allerdings hoch aus und die NOx-Emissionswerte sind wegen des fehlenden SCR-Systems jenseits von Gut und Böse. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Grand Santa Fe, Jeep Grand Cherokee.

**+** guter Qualitätseindruck, riesiger Kofferraum, niedriges Innengeräusch, umfangreiche Serienausstattung, fünf Jahre Garantie

**-** mäßige Bremsleistung, bei höheren Drehzahlen dröhniger Motor, bockige Hinterachse, Emissionen und Verbrauch zu hoch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **3,6**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,3</b>
	Stadtverkehr	<b>4,4</b>
	Senioren	<b>3,4</b>
	Langstrecke	<b>3,1</b>
	Transport	<b>1,0</b>
	Fahrspaß	<b>4,0</b>
	Preis/Leistung	<b>3,4</b>

EcoTest ★☆☆☆☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

Zwar ist der Motor von unten gegen Verschmutzung geschützt, der restliche Unterboden ist allerdings offen. Zudem liegen einige Kabel ungeschützt frei und Korrosionsschutz wurde ungleichmäßig aufgetragen.

⊕ Wer bei SsangYong an einen schlecht verarbeiteten Billigheimer denkt, wird im Falle des neuen Rexton eines Besseren belehrt. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, lediglich die mehrteiligen Türrahmen sowie die nicht ganz sauber eingepassten Stoßfänger schmälern den Qualitätseindruck etwas. Im Innenraum kann der Koreaner weiter überraschen: Das Interieur der Topausstattung Sapphire wirkt wertig, in Kombination mit dem optionalen

Nappaleder-Paket des Testwagens beinahe schon edel. Das braune Leder findet sich sogar am Armaturenräger. Details wie satt rastende Schalter, gummierte Lüftungsregler oder Holzeinlagen im Bereich des Armaturenbretts und des Wählhebels sorgen für einen gehobenen Qualitätseindruck. Die A-Säulenverkleidung sowie die Sonnenblenden sind mit Stoff überzogen - damit muss sich der Rexton auch vor der deutschen Premiumkonkurrenz nicht verstecken. Weniger gut gefallen hat uns allerdings der geschäumte Kunststoff auf der Oberseite des Armaturenbretts. Er sieht etwas speckig aus und fühlt sich nicht sonderlich hochwertig an.

### 2,7 Alltagstauglichkeit

Serienmäßig ist der Rexton mit fünf Sitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis ist er auch als Siebensitzer erhältlich. Trotz des mit 70 l üppig bemessenen Kraftstofftanks kommt der Rexton damit nur vergleichsweise bescheidene 735 km weit (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Der Wendekreis von 11,8 m geht für ein Fahrzeug dieser Größe vollkommen in Ordnung.

⊕ Der neue Rexton ist ein echtes Arbeitstier. Mit Allrad und Automatik kann der Geländewagen bis zu 3,5 Tonnen ziehen. Die anderen Antriebsvarianten kommen immerhin auf 2,7 Tonnen. Auch die maximale Zuladung des Testwagens fällt mit 710 kg sehr hoch aus. Davon lassen sich auf der serienmäßigen Dachreling bis zu 100 kg

transportieren. Die Stützlast ist mit 133 kg ebenfalls sehr hoch.

⊖ Ein Not- oder gar Ersatzrad ist für den Rexton leider nicht zu haben. Er muss im Falle eines Reifenschadens mit dem serienmäßigen Pannenset auskommen. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt ebenfalls.

Mit 4,85 m Länge und der immensen Breite von 2,19 m (inklusive der Außenspiegel) ist der Koreaner eine überaus stattliche Erscheinung. Vor allem die Fahrzeugbreite sorgt dafür, dass Parkhausbesuche zur schweißtreibenden Angelegenheit werden können. Vorausgesetzt, man kann das Parkhaus wegen der Fahrzeughöhe von 1,83 m überhaupt befahren.

### 3,0 Licht und Sicht

Trotz der üppigen Abmessungen lässt sich die kantige Karosserie recht gut abschätzen. Die Motorhaube fällt nur wenig nach vorn ab, das hintere Ende ist dank der steilen Heckscheibe ebenfalls gut einzuschätzen.

In der Topausstattung Sapphire erhellen Xenonscheinwerfer nachts die Fahrbahn - zumindest im Falle des Abblendlichts. Das Fernlicht wird mittels Halogenscheinwerfer realisiert. Die Reichweite des Fernlichts liegt nicht auf dem Niveau moderner Xenon- oder LED-Scheinwerfer. Hinzu kommt, dass die Ausleuchtung wegen der zwei unterschiedlichen Lichtfarben (weißliches Xenon- und gelbliches Licht der Halogenlampen) inhomogen ist. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie auf eine automatische Leuchtweitenregulierung fehlen leider.



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Positiv fallen das serienmäßige Abbiegelicht mittels der LED-Nebelscheinwerfer (ab Sapphire) sowie der bei allen Modellen serienmäßige statische Fernlichtassistent ins Auge.

⊕ Parksensoren vorn und hinten sind ebenso wie eine Rückfahrkamera serienmäßig an Bord. Zudem findet sich ein 360-Grad-Kamerasystem in der Aufpreisliste, während ein Parkassistent weder für Geld noch gute Worte zu haben ist.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der sehr hohen Sitzposition ausgezeichnet.

⊖ Die Rundumsicht fällt nicht sonderlich gut aus. Besonders die Sicht nach hinten ist wegen der breiten D-Säulen sowie der nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen eingeschränkt. Hinzu kommt, dass Gegenstände vor und hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Fahrzeugenden erst in großer Entfernung sichtbar sind.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Den Rexton muss man regelrecht erklimmen, was sich besonders für kleinere Personen recht mühsam gestaltet. Der Schweller geht zwar nahtlos in den Fußraum über, ist aber sehr hoch. Zudem sind die vorderen Sitze mit gemessenen 73 Zentimetern über der Fahrbahn sehr hoch montiert. Hat man den Sitz allerdings erklommen, thront man regelrecht über den anderen Verkehrsteilnehmern. Die Türausschnitte sind vorn wie hinten zwar angenehm groß, gleichzeitig erschweren die langen Türen jedoch das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken.

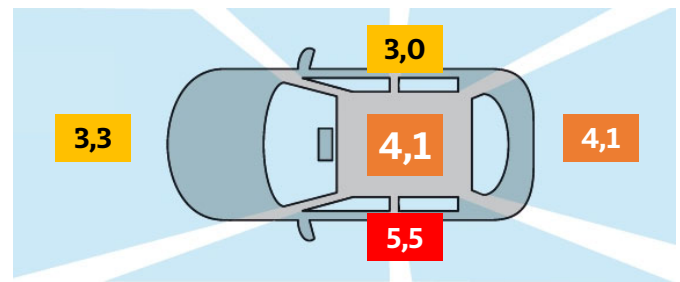
Im Rexton Sapphire ist ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem serienmäßig an Bord. Es verriegelt das Fahrzeug beim Verlassen nach kurzer Zeit. Dies ist ärgerlich, wenn man etwa nach dem Aussteigen die hintere rechte

## 0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Wie nicht anders zu erwarten, verbirgt sich hinter der großen Heckklappe ein sehr großzügiges Gepäckabteil. Bereits im Normalzustand fasst der Kofferraum 615 Liter. Belädt man dachhoch, gehen 1.065 Liter oder alternativ sage und schreibe 24 Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, beträgt das Fassungsvermögen 1.090 (bis zur Fensterunterkante) bzw. gewaltige 2.040 Liter (dachhoch).

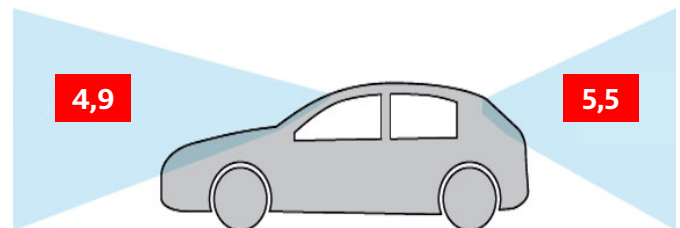
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

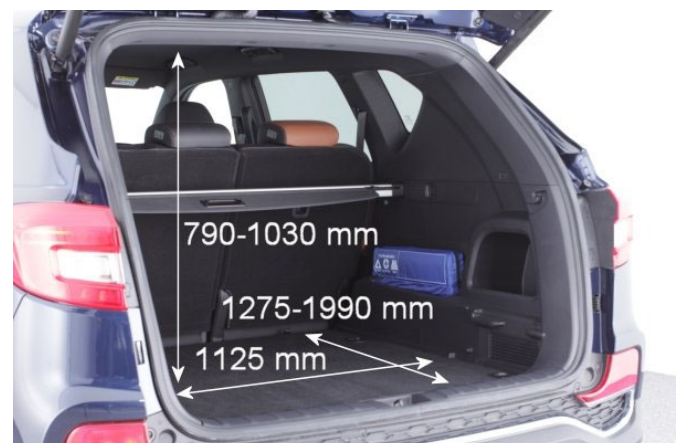
Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Türe öffnen möchte, um etwa ein Kleinkind aus dem Fahrzeug zu holen. Bis man an der Tür ist, hat sich der Rexton bereits selbst verriegelt. Immerhin lässt sich diese Funktion im Fahrzeugmenü deaktivieren.

⊕ Die großen Türen werden selbst an Steigungen sicher offen gehalten und verfügen über drei Arretierungen. Haltegriffe im Dachhimmel finden sich an allen äußeren Sitzplätzen. Der Fußboden im Fond ist selbst für auf dem Mittelsitz sich befindliche Personen gut nutzbar, da der Mitteltunnel kaum in den Innenraum ragt.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Enorme 615 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Trotz der gewaltigen Fahrzeugabmessungen öffnet die Heckklappe mit gemessenen 1,84 m nicht sonderlich hoch.

⊕ Die große Heckklappe gibt eine riesige Öffnung frei. Damit lassen sich sehr sperrige Gegenstände problemlos einladen. Die Klappe öffnet wie im Falle des Testwagens optional elektrisch. Die Betätigung erfolgt per Tastendruck (im Innenraum, am Kofferraum oder mittels Schlüssel). Eine Kickfunktion bietet der Koreaner zwar nicht, dafür genügt es, mit dem Schlüssel drei Sekunden hinter dem Fahrzeug zu stehen, damit sich die Heckklappe

automatisch öffnet. Der Kofferraum selbst ist enorm groß und hat ein gut nutzbares Format.

⊖ Die Ladekante ist sehr hoch. Sie befindet sich 80 cm über der Fahrbahn. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ergibt sich keine ebene Ladefläche, selbst wenn man zuvor die Bank aufgestellt hat. Die ausgebaute Laderaumabdeckung lässt sich nicht unter dem Ladeboden verstauen. Der riesige Kofferraum wird nur mit einer Lampe ausgeleuchtet. Diese befindet sich zudem oben am Dachhimmel. Ist die Laderaumabdeckung ausgefahren, bleibt das Gepäckabteil daher im Dunkeln.

## 3,4 Kofferraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Kofferraums kann der Rexton keine Glanzpunkte setzen. Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, allerdings entsteht dabei eine große Stufe im Ladeboden. Erst wenn man zuvor die Bank hochklappt, verschwindet diese. Hinzu kommt, dass die Handhabung der schweren Rückbank recht beschwerlich ist. Eine Entriegelung vom Kofferraum aus fehlt leider.

Zudem würde man sich im Kofferraum etwas mehr Verstaumöglichkeiten wünschen. Vor allem ein großes Staufach unter dem Ladeboden wird schmerzlich vermisst. Gleiches gilt für ein Trennnetz oder -gitter, das die Insassen vor herumfliegenden Gegenständen schützen würde. Praktisch hingegen sind die beiden Spanngurte an den Seiten.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Das übersichtliche Armaturenbrett macht einen aufgeräumten Eindruck. Die beiden formschönen Rundinstrumente wirken edel und lassen sich einwandfrei ablesen. Dazwischen befindet sich ein sieben Zoll großes, hochauflösendes Mittendisplay für den Bordcomputer. Auch die Fahrzeugeinstellungen wie etwa für die Assistenzsysteme lassen sich hierüber vornehmen. Das Lenkrad liegt gut in der Hand, der Einstellbereich in Längsrichtung ist jedoch nicht allzu groß. Der 9,2 Zoll messende Touchscreen des Infotainmentsystems ist angenehm weit oben angeordnet, Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie ein Drehregler für die Lautstärkeeinstellung erleichtern die Handhabung im Alltag. Ein praktischer Drehregler zum Zoomen und Scrollen etwa durch Senderlisten fehlt allerdings.

Unterhalb des Touchscreens befindet sich die Klimabedienungseinheit, deren Tasten angenehm groß sind. Unpraktisch sind jedoch die Tasten zum Einstellen der Temperatur - auch hier wäre ein Drehregler die praktischere Alternative.

Mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen und der Tasten für die Memoryfunktion der Sitze sind alle wichtigen Schalter beleuchtet.



Der Rexton überrascht durch gute Verarbeitung und eine wertige Materialauswahl. Die Bedienung ist zwar weitgehend funktionell, zeigt aber im Detail Schwächen.

## 2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alles, was der Rexton hier vorzuweisen hat, ist serienmäßig an Bord. Radio mit DAB+, Bluetooth (Freisprecheinrichtung und Audiostreaming), AUX- und USB-Anschluss (vorn und hinten), Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto sowie ein Navigationssystem (SD-Karte) gehören zum Serien-

umfang. Praktisch: Im Fond findet man einen 230-Volt-Anschluss, mit dem man beispielsweise einen Laptop laden kann. Im Kofferraum gibt es zudem einen 12-Volt-Anschluss.

Ein hochwertiges Audiosystem ist leider ebenso wenig erhältlich wie Internetdienste.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Was man beim Anblick des Rexton bereits ahnt, bestätigt sich beim Einsteigen: Der Koreaner bietet ein großzügiges Platzangebot. Selbst 1,90 m große Personen finden genügend Bewegungsfreiheit für die Beine und den

Kopf vor. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch die hohe Seitenlinie und das wuchtige Armaturenbrett etwas geschmälert.

## 2,1 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond sind die Platzverhältnisse ebenfalls gut. Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, finden bis zu 1,90 m große Insassen Platz. Überm Scheitel ist dabei noch eine Handbreit Luft. Das Raumgefühl ist angenehm.

## 2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, die Lehnen in der Neigung verstellen. Allerdings ist die Bank nicht längsverschiebbar und lässt sich nicht ausbauen. In puncto Ablagen trumpsft der Rexton groß auf. Die Türfächer sind groß, selbst Ein-Liter-Flaschen lassen sich dort verstauen. Auch für Kleinkram sowie das obligatorische Smartphone findet man praktische Verstaumöglichkeiten. Selbst in der zweiten Reihe sorgen zwei praktische Becherhalter, die aus der Mittelarmlehne ausfahren, Lehnentaschen und gut nutzbare Türfächer für Ordnung.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Das Handschuhfach ist allerdings recht klein und lässt sich nicht klimatisieren. Beleuchtet und abschließbar ist es allerdings.

## 2,6 KOMFORT

### 3,4 Federung

Dass die Entwickler des Rexton beim Fahrwerk Kompromisse eingehen mussten, wird rasch spürbar. Der Rexton ist nicht nur für die Fahrt auf der Straße, sondern auch im Gelände ausgelegt. Davon zeugen der Leiterrahmen und die massiven Achsen. In Verbindung mit dem optionalen Automatikgetriebe kommt wie im Falle des Testwagens hinten statt einer Starr- immerhin eine Mehrlenkerachse

zum Einsatz. Die hohen ungefederten Massen haben zur Folge, dass das Fahrwerk feine wie grobe Unebenheiten nicht sehr feinfühlig verdaut. Auch auf der Autobahn sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente auf welligem Untergrund nur unwillig an, der Aufbau kommt dabei nicht zur Ruhe. Auf tiefen Bodenwellen hingegen kann der Geländewagen den Vorteil seiner langen Federwege ausspielen.

## 2,5 Sitze

Im Fond sitzt man recht komfortabel. Die Sitzposition ist dank des angenehmen Kniewinkels bequem, Lehne und Sitzfläche sind ausreichend lang und ordentlich konturiert. Der Mittelsitz ist allerdings nur für kurze Strecken zu empfehlen, die Lehne ist unangenehm hart.

⊕ Die Vordersitze sind bequem und bieten auch auf langen Strecken einen guten Komfort. Sie sind

körpergerecht geformt und sorgen in Kurven für ordentlichen Seitenhalt. In der Ausstattung Sapphire sind die vorderen Sitze elektrisch verstellbar, eine Memoryfunktion gibt es optional. Unverständlich ist hingegen, weshalb es für den Koreaner keine Lendenwirbelstütze gibt.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Wer beim Blick auf die kantige und wuchtige Karosserie laute Windgeräusche vermutet, wird eines Besseren belehrt. Die SsangYong-Techniker haben in puncto Aeroakustik offensichtlich einen großen Aufwand betrieben. Der Lohn sind niedrige 65,6 dB(A) bei Tempo

130. Auch der Motor ist gut gedämmt, leider drängt er sich ab 3.000 Umdrehungen pro Minute mit deutlich vernehmbarem Dröhnen in den Vordergrund. Die Hinterachse ist akustisch nicht sonderlich gut entkoppelt.

## 1,8 Klimatisierung

⊕ Ab der mittleren Ausstattungslinie Quartz hat der Rexton eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Luftgütesensor und Luftausströmern für die Fondinsassen an Bord. Auch für kalte Tage ist der Koreaner bestens gerüstet:

Neben dem Lenkrad lassen sich auch die Vorder- sowie die äußeren Fondsitze bereits ab Werk beheizen. In der Topausstattung Sapphire verfügen die Vordersitze zudem über eine Belüftungsfunktion.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

Der 181 PS leistende Vierzylinder-Diesel kommt mit dem hohen Fahrzeuggewicht von 2,15 Tonnen erstaunlich gut zurecht. Dank des üppigen Drehmoments von 420 Nm, das bereits ab 1.600 Umdrehungen pro Minute parat steht, wirkt der Selbstzünder kräftig und beschleunigt das SUV bis in den mittleren Geschwindigkeitsbereich nachdrück-

lich nach vorn. Oberhalb von 130 km/h wird der hohe Luftwiderstand spürbar und der SsangYong legt nur noch gemächlich an Tempo zu.

Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Rexton 7,6 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 185 km/h.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Vibrationen des Vierzylinder-Diesels sind gut entkoppelt, nur im Lenkrad sind diese dezent zu spüren. Auch an der Leistungsentfaltung des 2,2 Liter großen Selbstzünders gibt es wenig zu kritisieren. Bereits bei niedrigen Drehzahlen geht er engagiert ans Werk und zieht bei mittleren Drehzahlen energisch durch. Hohe Drehzahlen sind allerdings nicht sein bevorzugter Arbeitsbereich - oberhalb von 3.000 Umdrehungen pro Minute lässt die Drehfreude spürbar nach.

⊖ Oberhalb von 3.000 Touren wird der Diesel sehr dröhnig und unangenehm laut. Wer allerdings entspannt mit dem Rexton unterwegs ist - wozu der Charakter des Fahrzeugs auch verleitet - wird davon verschont. Und bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Motor unangenehmes Dröhnen.

## 2,1 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Rexton mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale Siebenstufen-Automatikgetriebe an Bord, das die Koreaner von Mercedes beziehen, wie in der Ausstattungsliste zu lesen ist.

⊕ Die Automatik wechselt die Gänge sehr gemächlich, am Schaltkomfort gibt es dabei aber wenig zu kritisieren. Möchte man zügig beschleunigen, dauert es einen

Moment, ehe der Wandlerautomat die passende Fahrstufe gefunden hat. Die sieben Gänge sind passend gestuft, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 2.100 Umdrehungen pro Minute.

Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der SsangYong zudem über eine Autohold-Funktion.

⊖ Ein Start-Stopp-System, mit dem man in Standphasen Sprit sparen könnte, hat der Rexton nicht zu bieten.

## 3,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,5 Fahrstabilität

Im 2WD-Modus ist der Rexton als reiner Hecktriebler unterwegs. Bei Schlupf an der Hinterachse werden die Vorderräder nicht hinzugeschaltet. Zudem stehen der 4WD-Modus (permanenter Allradantrieb) sowie eine Geländeuntersetzung für den Einsatz im schweren Gelände zur Verfügung. Ist der Allradantrieb aktiviert, verspannt sich der Antriebsstrang beim Rangieren spürbar. Die Richtungsstabilität wird bei Fahrinnen beeinträchtigt, auf ebener Fahrbahn geht der Geradeauslauf allerdings in Ordnung.

⊖ Fahrstabilität oder gar Fahrdynamik ist nicht gerade eine Stärke des SsangYong Rexton. Das immense Fahrzeuggewicht, der hohe Schwerpunkt und die wenig dynamische Fahrwerksabstimmung stehen einer sportlichen Gangart im Wege. Aufgrund der trägen Fahrzeugreaktionen und der ausgeprägten Wankneigung

absolviert der Rexton den Ausweichtest wenig souverän. Beim ersten Anlenken drängt das Heck spürbar nach außen, ehe das elektronische Stabilitätsprogramm helfend und nachdrücklich eingreift. Anschließend lässt sich der Geländewagen weitgehend problemlos zurück in die ursprüngliche Fahrspur lenken - das gefährliche Überbremsen des kurvenäußeren Vorderrads und das daraus resultierende Schieben in den Gegenverkehr sind dem SsangYong allerdings fremd. Problematisch ist das Verhärten der Lenkung, das den Fahrer bei einem kritischen Fahrmanöver vor zusätzliche Schwierigkeiten stellt. Ansätze von Fahrdynamik kommen hier wie auch im alltäglichen Fahrbetrieb nicht auf. Dafür sind die Lenkwinkel zu groß, die Seitenneigung zu stark und die Tendenz zum Untersteuern zu ausgeprägt.

### 3,6 Lenkung

Die Lenkung im Rexton kann wenig überzeugen. Neben dem synthetischen Lenkgefühl stören vor allem das deutlich spürbare Rasten beim Lenken, das auf eine zu schwach dimensionierte Lenkkraftunterstützung hindeutet. Zudem ist die Nulllage der Lenkung zu wenig ausgeprägt. Die Zielgenauigkeit leidet unter dem verzögerten Umsetzen des

Lenkbefehls sowie der ausgeprägten Wankneigung der Karosserie. Häufige Korrekturen im Kurvenlauf sind hierbei die Folge. Mit 3,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt.

### 4,0 Bremse

Von einem knapp 2,2 Tonnen schweren SUV erwartet man in puncto Bremsweg keine Rekordwerte, durchschnittlich 39,4 m für die Notbremsung aus 100 km/h sind dann aber doch etwas zu viel. Immerhin zeigte die Bremsanlage trotz

des immensen Fahrzeuggewichts keinerlei Ermüdungserscheinungen und auch das Pedalgefühl gibt wenig Grund zur Klage.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit hat der Rexton im Vergleich zum Vorgänger stark aufgeholt, auch wenn er hier noch zahlreiche Lücken aufweist. Bereits im Basismodell sind ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, Spurverlassenswarnung und Verkehrszeichenerkennung stets an Bord. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie ein Tempomat zählen ebenfalls zum Serienumfang. Für das Topmodell Sapphire steht zudem ein Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren zur Wahl.

Leider nicht zu haben sind ein Abstandsregeltempomat sowie ein Notbremssystem, das auch oberhalb von 60 km/h Kollisionen verhindern oder zumindest abschwächen kann.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest gemäß Euro NCAP lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts nicht vor.

⊕ Der Rexton ist mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Insassen sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Für die Sicherheit der außen sitzenden Fondinsassen sorgen Kopf- sowie serienmäßige Seitenairbags.

Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und bieten selbst für sehr groß gewachsene Personen Schutz.
























⊖ Die hinteren Kopfstützen sind zu kurz. Sie lassen sich nur für bis zu 1,65 m große Insassen weit genug herausziehen. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind so unter Umständen nicht gleich auffindbar.

### 2,5 Kindersicherheit

Ein Euro NCAP-Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor.

⊕ Die beiden äußeren Fondsitze sind zum Unterbringen von Kindersitzen gut geeignet. Sie verfügen über praktische Isofix-Vorrichtungen, wahlweise lassen sich Kindersitze auch mit dem Gurt problemlos fixieren. Das Installieren der Kindersitze gelingt dank der großen Türen und der festen Gurtschlösser sehr bequem. Die hinteren Türen verfügen über eine Kindersicherung, die sich per Schlüsselschalter aktivieren lässt.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



⊖ Der Beifahrersitz ist vom Hersteller nicht für die Verwendung von Kindersitzen freigegeben. Der mittlere Fondsitz ist nur sehr eingeschränkt nutzbar. Für Kindersitze mit Isofix fehlt eine entsprechende Vorrichtung, mit dem Gurt lassen sich Kindersitze wegen der ungünstigen Anlenkpunkte nicht sicher fixieren.

## 2,6 Fußgängerschutz

Ein Euro NCAP-Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor. Die Fahrzeugfront ist recht nachgiebig gestaltet, zudem ist zwischen Motorhaube und -block ausreichend Platz. Der serienmäßige Fußgängernotbremsassistent soll zudem verhindern, dass es zu einer Kollision mit einem Passanten kommt.

## 5,5 UMWELT/ECOTEST

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

⊖ Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 300 g/km schneidet der Testwagen im ADAC EcoTest schlecht ab. Das entspricht einem Verbrauch von 9,5 Litern pro 100 km. Damit ist natürlich keine gute Bewertung zu erwarten: Der Koreaner geht im CO<sub>2</sub>-Kapitel ohne einen einzigen Punkt nach Hause. Die Verbräuche gliedern sich auf in 10,0 Liter innerorts, 8,1 Liter außerorts und auf der Autobahn 11,2 Liter auf 100 Kilometer.

### 5,5 Schadstoffe

⊖ SsangYong verzichtet beim Rexton 2.2 Diesel auf ein wirksames SCR-System. Stattdessen kommt bei dem gewichtigen SUV ein NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator zum Einsatz, der hoffnungslos unterdimensioniert ist. Bereits im WLTP-Zyklus liegen die NO<sub>x</sub>-Emissionen deutlich über dem erlaubten Grenzwert. Im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus steigt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß nochmals stark an.

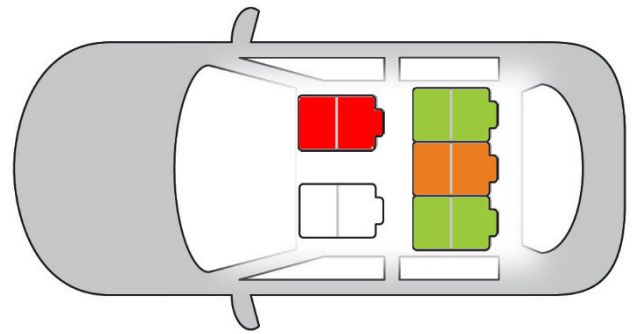
## 3,6 AUTOKOSTEN

### 3,6 Monatliche Gesamtkosten

SsangYong ruft für den Rexton in der Topausstattung Sapphire mit dem optionalen Automatikgetriebe 43.690 Euro auf. Das ist nicht nur in Anbetracht der Fahrzeuggröße und der sehr umfangreichen Serienausstattung ein sehr attraktiver Preis. Nicht nur bei der Ausstattung, auch bei den Garantien zeigen sich die Koreaner großzügig: Auf das Fahrzeug geben sie fünf Jahre Garantie bis 150.000 km. Gegen Durchrostung gibt es allerdings nur sechs Jahre Garantie,

## 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)

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	10,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

auf den Lack gar keine.

Nicht zu unterschätzen sind allerdings die Unterhaltskosten des großen Geländewagens. Die Kfz-Steuer beträgt happige 445 Euro im Jahr, die Versicherungseinstufungen sind alles andere als günstig. Das jährliche Inspektionsintervall (20.000 km oder 12 Monate) ist vor allem für Wenigfahrer ein Nachteil.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Rexton 2.2 Diesel Crystal 2WD (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2157
Leistung [kW (PS)]	133 (181)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/1400
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	417
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	777
Preis [Euro]	30.990

## 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-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	2.157 ccm
Leistung	133 kW/181 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km	8,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	213 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.850/1.960/1.825 mm
Leergewicht/Zuladung	2.180/680 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.000 kg
Stützlast/Dachlast	133/100 kg
Tankinhalt	70 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 150.000 km/6 Jahre
Produktion	Südkorea, Pyeongtaek

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,4 m
Reifengröße Testwagen	255/50 R20 109W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Tour HP
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	9,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,0/8,1/11,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	250 g/km (WTW* 300 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.185 mm
Leergewicht/Zuladung	2.150/710 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	615/1.090/2.040 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>143 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>96 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>186 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>546 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	971 Euro		
Steuer pro Jahr	445 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/23		
Basispreis Rexton 2.2 Diesel Sapphire 4WD Automatik	43.690 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.10.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.341 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

## 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 (für Abblendlicht)	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	Serie/2.500 Euro°
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
Spurwechselassistent (im Paket)	2.500 Euro°

### 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	1.000 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,2**

### AUTOKOSTEN

**3,6**

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

Stand: April 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl