



Bjorn Blokzijl
30 maart 2018

Still going strong

Er zijn zo van die automerken die we wat meer succes toewensen dan de daadwerkelijke verkopen in Nederland. Eén van die merken is het Zuid-Koreaanse SsangYong. Waar in de eerste jaren van het vorig decennium en de eerste jaren na de eeuwwisseling nog redelijk wat SUV's met het SsangYong-logo hier van de boot rolden, liep vanaf 2008 de teller dramatisch terug. Vorig jaar werden zo'n 100 stuks aan de man gebracht, waarvan slechts 14 auto's met 'geel' kenteken. De redder in nood moet de nieuwe Rexton zijn. Zijn voorganger was al sinds 2001 op de markt, maar mag - na twee facelifts - eindelijk met pensioen. Of de splinternieuwe Rexton de zware last kan dragen, moet blijken uit een uitgebreide test.



Meer Europees dan ooit

Nadat eind jaren '90 de Musso en Korando van het strijdtoneel verdwenen, kozen de Koreanen een designstijl die niet erg gewaardeerd werd door de Europese consumenten. Vooral de Actyon deed de wenkbrauwen sterk fronsen. Zijn coupé-achtige daklijn bleek een stap te ver, maar gezien het succes van auto's als de X6 en GLE Coupé lijkt de SsangYong zijn tijd ver vooruit te zijn geweest. Met het ontwerp van de nieuwe Rexton is wat minder risico genomen. Toch is hij onderscheidend en zeker van voren gezien herkenbaar als een SsangYong. Het ietwat hoekige lijnenspel - met dik aangezette wielkasten - van de Tivoli is goed terug te zien in de grootste SsangYong op de Nederlandse markt.

Het moet gezegd, de tweede generatie van de Rexton ziet er prima uit. Vooral schuin van voren is het een 'dik' aandoende SUV met genoeg karakter. De achterzijde is wat anoniemer dan de rest van de auto. Er lijkt wat leentjebuurtje te zijn gespeeld bij andere merken, waarbij goed gekeken is naar de Sorento van landgenoot Kia. De door ons gereden auto is voorzien van de optionele treeplanken. Het geeft een wat stoerder

aangezicht, maar erg praktisch is het niet. Vooral als het weer niet zo goed is of nadat je met de auto flink door de blubber hebt gereden, is het risico op een vieze broek groot. Door de forse buitenmaten - 4.85 meter lang en 1.96 meter breed - lijken de 18 inch grote wielen wat aan de kleine kant. De wielkasten worden op het oog niet goed genoeg gevuld, maar gelukkig staan 20 inch wielen op de optielijst en is dát dus een echte aanrader.



Op 'geel' buiten de markt geprijsd

SsangYong Nederland verkoopt relatief fors meer auto's op grijs kenteken dan de rest van de concurrenten. Mocht je de Rexton met een achterbank willen kopen, dan kan dat. De vanafprijs voor deze auto is bijna 71 mille en voor de uitvoerings- en aandrijvingsvariant zoals wij hem reden - dus als Quartz, 4WD en 7-traps automaat - kost het op een paar tientjes na 88.000 euro. Voor dat geld koop je ook een meer premium auto met wat opties. Voor ondernemers die geen vijf zitplaatsen nodig hebben, is het financieel interessant om de auto met een grijs kenteken te overwegen. In het geval van de Rexton is er een schot achter de voorstoelen geplaatst en is de

achterbank verwijderd om genoeg laadruimte te genereren om aan de eisen te voldoen. Dit schot is ver genoeg naar achter geplaatst om ook langere bestuurders en bijrijders een fijne zitplek te geven. Met 2.210 liter inhoud voldoet de Rexton aan de eisen voor een grijs kenteken, maar is de mogelijkheid tot een luxe aankleding niet verloren gegaan. Het op één na hoogste uitrustingsniveau biedt fijne - verwarmbare én gekoelde - stoelen, een 9,2 inch groot multimedia systeem én mooie materialen in het interieur. Daarbij is het stil - ook als de motor niet wordt bespaard - in het binnenste van de Rexton, dankzij goede geluidsisolatie.



Verrassend fijn

Als Quartz biedt de Rexton de luxe die je wilt in een grote SUV als deze. Vooral de prettig aanvoelende kunststoffen en de mooie panelen doen hoogwaardig aan. Het multimediasysteem is niet bovengemiddeld snel, maar de bediening is overzichtelijk en zonder al teveel moeite te bedienen. Ook het geluid dat uit de speakers komt, is verre van gemiddeld. Voor het navigatiegedeelte is een Nederlandse investering gedaan door een TomTom-systeem in te kopen. Hierdoor werkt het net zo goed en duidelijk als de

'losse' apparaten die veel Nederlanders al kennen. Ook zijn zaken als een verwarmd stuurwiel, dual-zone climate-control en het grote scherm voor het multimediasysteem standaard aanwezig. Toch kun je nog één stap hoger op de ladder van de uitrustingsniveaus. Als 'Sapphire' biedt de Rexton hetgeen wat ook de meest luxe auto's in dit segment tentoonspreiden. Het fraaie nappaleer op zowel de stoelen als het dashboard ziet er erg goed uit, zeker als gekozen wordt voor een contrasterende kleur. Daarnaast zijn een smart key en elektrisch bedienbare voorstoelen standaard op het meest luxe niveau.



Keuze is beperkt, maar wel positief

Onder de kap van de Rexton met een achterbank - of zelfs optioneel twee zitplaatsen extra - ligt óf een benzinemotor met 225 pk, of een dieselmotor met 181 pk. Bij de variant met enkel twee zitplaatsen is enkel de dieselmotor verkrijgbaar. 181 Pk en 420 Nm koppel lijken niet ruim bedeed voor een auto van zo'n 2.200 kilogram leeggewicht, maar toch valt deze motorisering verre van tegen. Het gemak waarmee de auto accelereert, maakt indruk. Zonder tegensputteren en met een flinke versnelling gaat de

auto van zijn plek. Ook de tussenacceleraties gaan zonder moeite. De automatische versnellingsbak - zeventraps én afkomstig van Mercedes-Benz - werkt hier aan mee door de soepele overgang van verzetten. Daarbij is de geluidsisolatie goed in orde en hoor je binnenin nauwelijks dat je met een zelfontbrander onderweg bent.

De meeste SUV's die nu op de markt zijn, zijn vooral gericht op een goed rijgedrag op de verharde weg. Gezien de clientèle voor de Rexton is de auto voorzien van terreinwaardige capaciteiten. Met zijn ladderchassis is hij een uitzondering in zijn segment, maar dit heeft een goede reden. Toen we de auto ruw terrein in stuurden, bleek deze opzet de juiste te zijn. Zelfs wanneer diepe kuilen en dikke modderlagen worden getrotseerd, geeft de Rexton geen krimp. Er is dan geen rammel of kraak te ontdekken in het onderstel en het interieur. Daarnaast is het trekgewicht uitzonderlijk. Een aanhanger van 3.500 kilogram kan zonder moeite achter deze Zuid-Koreaans gehangen worden. Zelfs een grote caravan valt onder dit enorme gewicht en voor aannemers is dit maximale trekgewicht een serieuze overweging ten opzichte van een grote bestelbus.

Het rijgedrag op de openbare weg heeft echter wel te lijden onder de keuze van een echt werkpaard. In een rechte lijn rijdt de Rexton als een echte snelwegvreter, maar bochten zijn niet het werkterrein van de grote auto. Onderstuur treedt snel op en de carrosserie helt behoorlijk over als je een bocht net wat sneller neemt. Toch is het rijcomfort over het algemeen gezien behoorlijk goed, waarbij vooral de rechttuit-stabiliteit indruk maakt.



Flinke stap voorwaarts

SsangYong moet een flinke stap voorwaarts maken om meer verkopen op de Nederlandse markt te genereren. Met de nieuwe Rexton gaat het merk de strijd aan op vooral de markt van auto's met een grijs kenteken. Door de strenge wetgeving voor zware en veel-uitstotende auto's is de Rexton met wél een achterbank onbetaalbaar voor de Nederlandse consument, dus wordt de aandacht vooral gegeven aan de auto die voldoet aan de eisen voor het grijs-kenteken. Dit jaar zijn er sinds februari al zo'n 20 exemplaren verkocht en dát is een goed teken. De Rexton is net als zijn voorganger een auto die precies doet wat je ervan verwacht, maar nu wel met een fraai interieur en aansprekende rijeigenschappen. Als je als ondernemer een fijne, ruime én luxe SUV zoekt, dan is de Rexton een auto om te overwegen. Kies dan wel voor opties zoals grotere wielen en overweeg om de treeplanken te laten schieten.

Plus

- + Fijne aandrijflijn
- + Veel binnenruimte
- + Rechthoekstabiliteit is goed in orde....

Min

- ...maar bochten zijn niet zijn vriend
- Behoorlijk zwaarlijvig
- Helaas op geel kenteken niet betaalbaar