SsangYong Actyon A230 4WD S

Wilbert Huls
4 mei 2007

Intro

SsangYong werd vroeger gekenmerkt door stoere no-nonsense terreinwagens als de Musso en Korando. Met de komst van de Rexton werden de pijlen al iets meer gericht op de kopers die zoâ€™n auto niet alleen voor het zware werk willen gebruiken. En met de Kyron en Actyon lijkt SsangYong meer en meer die kant op te willen. Met het andere imago probeert de Koreaanse fabrikant ook een andere designfilosofie neer te zetten om zo meer klanten naar zich toe te trekken. Frivool en opvallend lijnenspel tekenen de laatste modellen. Opvallend is het zeker. Of het ook mooi is...

De Actyon doet het dan ook nog niet echt lekker op de Nederlandse markt, ondanks dat hij nu al wel een tijdje leverbaar is. Zit hem dat puur vast op het uiterlijk en is het verder een prima auto, of zijn daar ook andere redenen voor aan te dragen?

Het exterieur

Je ziet de Actyon nog amper rondrijden, maar als hij in jouw buurt rijdt, kan je hem haast niet missen. In de dagen dat de Actyon in het bezit van Rijtesten.nl was, keken veel mensen verbaasd op of om wat daar nu weer aan kwam rijden. De hoge auto trekt, zeker in de â€˜Marineâ€™ blauwe kleur van de testauto, veel bekijks. De meeste mensen kennen het model niet, maar ook opvallend veel mensen denken bij de merknaam SsangYong eerder aan een gerecht van de lokale afhaalchinees dan aan een automerk. Opvallend genoeg, maar begrijpelijk door het opvallende exterieur, zijn de reacties van omstanders of zeer positief of zeer negatief, maar niet gematigd.

SsangYong probeert een terreinwagen neer te zetten met coupÃ©achtige lijnen. De auto staat voor een grotere bodemvrijheid hoog op zijn wielen, maar in de sterk aflopende daklijn wordt gepoogd de auto toch iets sportiefs mee te geven. Ook de

sterke wigvormen in de grille, motorkap en koplampen proberen sportiviteit uit te stralen, maar dat wordt weer tegengewerkt door de hoge motorkap die er van de zijkant gezien niet op lijkt te horen.

Dikke kunststof bumpers voor en achter geven de auto weer het offroadkarakter mee, waar SsangYong toch voor staat. Tussen de kunststof achterbumper en de schuin aflopende achterruit is nog een groot stuk plaatwerk wat de achterkant massief doet ogen, al is dit door vouwen en golven, die ook op andere plekken in het plaatwerk terug te vinden zijn, nog geprobeerd te doorbreken. Wat mij betreft zitten er zeker leuke designelementen op de Actyon, maar op de een of andere manier matcht het allemaal niet met elkaar. Een SUV en een coupÃ© zijn dergelijke verschillende carrosserievormen, die kun je niet zomaar mixen tot Ã©Ã©n nieuwe. In dit geval is het geheel niet gelijk aan de som van de delen. Sterker nog, het werkt eerder averechts. Toch went het design wel na enkele dagen, al wil dat niet zeggen dat ik hem er mooier op vind worden.

Het interieur

Het dashboard van Actyon oogt sober maar overzichtelijk. Geen toeters en bellen overal, maar een zakelijke en praktische uitstraling. Opvallend is de naar de bestuurder toegekeerde middenconsole waardoor je alle knoppen goed kunt bedienen, maar waardoor je ook echt het gevoel krijgt dat alles om jou als bestuurder draait. Er is veel gebruik gemaakt van ronde knoppen. Bijvoorbeeld de airco, de gearing-/aandrijvingskeuze en de hoogteverstelling van de koplampen laten zich allemaal bedienen door draaiknoppen. Maar ook de drukknoppen voor verwarming van de ruiten of ruitenwisserbladen, de elektrische spiegelverstelling en de mistlampen worden bediend door knoppen die zich presenteren binnen een ronde vorm, al moeten deze door een drukkende in plaats van draaiende beweging bediend worden. Jammer bij deze knoppen is dat ze vervangen worden door een stukje kunststof wanneer de optie niet aanwezig is. Ook de plek van de niet aanwezige stuurbediening voor

bijvoorbeeld audio is opgevuld met plastic kapjes. Zo wordt wel heel duidelijk welke opties niet aangevinkt zijn bij het bestellen.

De meters achter het grote stuur zijn weinig spannend, maar duidelijk afleesbaar. Ook hier dus functie voor vorm. Ook wordt je duidelijk gewezen op eventuele extra functies die ingeschakeld zijn middels verlichte symbooltjes of woorden binnen de tellers. De materialen van het dashboard zijn zeker goed te noemen. En ook de afwerking ervan is prima voor elkaar. Het vermoeden rijst dat er bij de materiaalkeuze rekening is gehouden met bemodderde wellies en smerige handen, want de materialen zijn allemaal relatief glad en dus goed schoon te houden.

De zitpositie is hoog boven het wegdek. Naast de gemiddelde middenklasser kijk je al snel op het dak neer. De stoelen zijn goed handmatig te verstellen, zodat een comfortabele positie gauw gevonden is. De stoelen zijn omtrokken met een zwart/grijze stof, waarin een blauwe lijn is gestikt, overeenkomstig de carrosseriekleur. Uiteraard is een vollederen interieur ook een optie. Naar alle kanten toe heb je voldoende ruimte om je heen, wat samen met hoge zitpositie je een echt â€˜King of the roadâ€™-gevoel geeft. Ook op de achterbank is er genoeg ruimte. Ondanks de aflopende daklijn heeft ook het hoofd voldoende ruimte. Wel minder is dat de bank vrij laag staat, waardoor je bovenbenen eigenlijk amper op de bank rusten. Je knieÃ«n steken omhoog en daardoor zul je op de langere ritten toch comfort tekort komen.

Ook de koffer is in ruim bemeten met 661 liter inhoud, wat door de bank plat te gooien zelfs uit te breiden is tot 1614 liter. Wel is de drempel van de kofferruimte vrij hoog en vraagt het dichtgooien van de zware klep wel enige attentie. Zoals bij veel autoâ€™s tegenwoordig kun je openstaande klep beetpakken aan een greep die zich aan de binnenkant bevindt. Wanneer je deze echter naar beneden trekt kom je op een gegeven moment op een punt dat hij door zijn gewicht snel dicht wil gaan, maar als je niet oppast heb je dan de rand van de klep op je pols liggen, wat nare gevolgen kan hebben.

Het rijden

Direct na het starten van de Actyon klinkt naast het relatief rauwe motorgeluid een hoop gepiep in cockpit. Voordat je ook maar enige kans hebt gehad om de auto van de handrem te halen of om je gordel om te doen, klinken direct allerlei waarschuwende signalen om je daar op te wijzen. Als dit nu gebeurt zodra je gaat rollen, dan is dat prima, maar dit is echt wel teveel bemoeizucht. Als dan alles gereed is om te vertrekken, glijdt de Actyon soepel van zijn plek. De automaat schakelt vlot, al gaat dit niet heel geraffineerd. Ook de volgende wisseling van versnelling volgt relatief vlot en ook hier gaat dit relatief traag en gepaard met een schokkende beweging. De overgang naar de vierde en dus hoogste versnelling is daarentegen weer aardig gladjes. Als je niet op het display kijkt, moet je goed je best doen om de overgang te kunnen onderscheiden. In de standaardstand wordt er vlot opgeschakeld en laat teruggeschakeld. Zo kun je vanaf een doorgaande weg terug in de bebouwde kom

ervaren dat de automaat bij snelheden net boven de 30 km/u nog steeds de vierde versnelling aanhoudt.

Op de snelweg mis je een vijfde trap toch wel. Nu rijdt je continu hoogtoerig en wanneer je zelfs even wil versnellen voor een inhaalmanoeuvre door middel van kickdown, schakelt de automaat nog even terug naar drie, waardoor je het gevoel hebt met een naaimachientje aan het werk te zijn, zoâ€™n niet imposant hoogtoerig geluidje maakt de motor dan.

Naast de pook van de automaat zit nog een schakelaar om over te gaan naar Winter- of Powermode. De eerste is aanbevelenswaardig bij gladde ondergronden, waar bij de tweede stand aanmerkelijk later wordt opgeschakeld, om meer gebruik te maken van het maximaal beschikbare vermogen. Ook in powerstand is de Actyon geen strepentrekker, maar dat pretendeert hij ook nooit te zijn. Voor het gebruik waar hij voor bedoeld is, heeft de auto voldoende versnellend vermogen.

Op de middenconsole bevindt zich de eerder genoemde draaiknop om te veranderen van aandrijving. Voor het standaardweggebruik is aandrijving op de twee achterwielen voldoende. Je kunt echter overschakelen naar vierwielaandrijving, of zelfs vierwielaandrijving in lage gearing. Hiermee onderscheid deze SUV, zo noemt SsangYong hem zelf ook, zich van de meeste veel verkochte SUVâ€™s. Deze kan namelijk Ã©cht het terrein in en is er zelfs op zijn plek. Echt zompige gebieden om eens even flink door de bagger te kunnen zijn er in deze droge dagen weinig meer te vinden, maar in mul zand of tegen een talud op bleek de Acyton geen moeite te hebben met deze offroadomstandigheden. Op zoâ€™n moment krijg je van omstanders ook wel de reactie dat ze niet verwacht hadden dat de auto het aan zou kunnen. Blijkbaar overheerst dan toch de coupÃ©look voor de buitenwacht en verwacht met niet dat de auto over vierwielaandrijving beschikt, laat staan over een kruipversnelling.

Het sturen gaat relatief licht, wat soms betekent dat je wel eens wat te weinig directe communicatie ervaart. Met name in het terrein wil je wel ervaren wat je aan het doen bent, omdat je daar domweg al meer op je gevoel moet rijden. Al scheelt het dat je op

zulke plekken toch vaak op lagere snelheden vooruitgaat. Bij wat hogere snelheden mis je de scherpte wel. Een flink bochtig weggetje is geen pretje, omdat je al gauw de neiging hebt af te wijken van de lijn die je in gedachten had. Mede oorzaak hiervan is het nogal stevige overhellen van het hoge koetswerk, waardoor je je soms qua sturen wat moet inhouden, en dan waaier je met name in een korte bocht erg gauw uit naar de naastgelegen rijbaan.

De vering is zoals je bij een auto die hoog op zijn pootjes staat al snel hebt relatief zacht. Op de lange stukken heeft dit met de prettige zitpositie tot gevolg dat je uiterst comfortabel van A naar B kan, maar dit komt de wendbaarheid dus niet altijd ten goede.

Het zicht is door de voor- en zijruiten prima en je hebt goed overzicht, alleen de achterruit heeft door zijn sterke afloop maar een zeer beperkte doorkijk en aangezien de achterkant wel vrij hoog is, kun je soms moeilijk inschatten wat zich achter de auto kan bevinden. Ook de dikke A- en C-stijlen kunnen door hun relatief vlakke ligging nog wel belemmerend zijn voor het zicht rondom.

Na enkele dagen rijden en zoâ€™n 250 km verder, kon de 75 liter metende benzinetank weer met 40 liter bijgevuld worden. Dat is een schrikbarend verbruik van maarliefst bijna 1 op 6. Ik heb nog eens nagekeken of mijn getalletjes en berekening wel klopten, maar die waren correct. Sterker nog: SsangYong geeft in de brochure zelfs gewoon toe dat er 16 liter per 100 km verstookt wordt binnen de bebouwde kom. Hoe je het ook wendt of keert, dat kan natuurlijk vandaag de dag gewoon echt niet meer.

Slot

De Actyon is een vreemde eend in de bijt. In het design lijkt het wel of SsangYong geen keuze durft te maken. Natuurlijk kun je dit vernieuwend of origineel noemen, maar verkopen doet het blijkbaar niet. SsangYong zou er goed aan doen om een neutralere weg in te slaan voor wat betreft het design, maar gelukkig lijkt het bij de aanstaande facelift van de Kyron al of SsangYong dit zelf ook heeft ingezien. De Actyon Sports zal binnenkort ook leverbaar worden. De pickup-variant, waarvan twee weken voor Nederlandse introductie al een exemplaar bij de importeur stond, zag er door de strakkere achterkant al een stuk evenwichtiger uit. Wellicht dat deze ook meer potten kan breken dat de gewone Actyon, al is de markt voor pickups natuurlijk veel kleiner.

Deze Actyon heeft zich met zijn terreincapaciteiten echt van zijn beste kant laten zien. Geen wannabe, maar een echte terreinwagen met vierwielaandrijving en hoge/lage

gearing. Kijk je dan wat deze auto moet kosten, namelijk 29.995 euro, dan is dat zeker een aantrekkelijke prijs. Waar vind je immers een concurrent met gelijkwaardige mogelijkheden? De Actyon is er zelfs al vanaf 23.595 euro als je deze in de huidige actieperiode via internet besteld.

Ook buiten de terreincapaciteiten heeft de Actyon wel wat te bieden. Onder andere veel ruimte, een degelijk interieur en comfort onderweg. Mocht je voor een Actyon kiezen, dan zou ik wel aanraden om ook de handbak eens van dichtbij te bekijken, want de automaat lijkt wat gedateerd met zijn vier trappen en schokkerige overgangen. Al zal het verbruik voor die keuze ook een reden kunnen zijn, want je bespaart dan direct al weer wat op het gortige verbruik van de automaat.

Plus

+ Ruimte
+ Comfort
+ Lage prijs voor een echte terreinwagen

Min

- Onevenwichtig design
- Rauwe automaat
- Schrikbarend hoog verbruik