
Fahrbericht Ssangyong Musso: Preisbrecher mit Niveau

Von Axel F. Busse, cen

Bis ein Hersteller den Ruf fortwährender Design-Missgriffe abgestreift hat, braucht es Geduld. Doch Ssangyong ist auf einem guten Weg. Das bewies nicht nur die Neuaufgabe des großen SUV Rexton, sondern jetzt auch der Pick-up Musso, der nicht nur überraschend harmonisch gezeichnet ist, sondern technisch auch allherd bietet. Das Guerilla-Image von Allrad-Pritschen afrikanischer und südamerikanischer Dschungel-Kämpfer haben Pick-ups längst abgestreift und seit selbst Volkswagen oder Mercedes-Benz derartige Erzeugnisse in ihren Programmen führen, haben sie sich auch hierzulande als Lifestyle-Laster etabliert. Doch was kann der kleinste koreanische Autohersteller gegen die arrivierten Marken ins Feld führen?

Dass der Musso so gefällig aussieht, kann nicht wirklich überraschen, denn seit der Mutterkonzern Mahindra 2015 die italienische Designschmiede Pininfarina mehrheitlich in die Firmenfamilie holte, ist anerkannte Kompetenz im Hause vorhanden, gestalterische Verirrungen zu vermeiden. Mit dem ersten Träger des Namens Musso – einem von 1993 bis 2005 gebauten SUV – hat der neue Pick-up nichts gemein außer der Modellbezeichnung. Der Pritschenwagen mit Doppelkabine wird in Deutschland mit einem 2,2 Liter großen Vierzylinder-Diesel bestückt, der wahlweise mit einer Sechs-Gang-Handschriftung oder einem sechsstufigen Automatik-Getriebe kombiniert ist. Die Basisversion verfügt über Hinterrad-, zwei höherwertig ausgestattete Varianten über zuschaltbaren Allradantrieb.

Der knorrige Motor leistet 181 PS (133 kW) und liegt damit auf dem Level vergleichbarer japanischer Erzeugnisse oder der europäisch verkleideten Derivate Renault Alaskan (abstammend von Nissan Navara) und Fiat Fullback (vom Mitsubishi L200). Maximale 400 Newtonmeter Drehmoment reichen nicht ganz für einen Spitzenplatz, erwiesen sich jedoch für den auf 2080 Kilogramm Leergewicht gemessenen Testwagen (1/2 Tankfüllung) als auskömmlich. Während die zu bewegende Masse diesmal nicht über den Herstellerdaten lag, gab sich der Testwagen auf der Autobahn etwas zu reserviert. Anstelle der werksseitig versprochenen 195 km/h (auf der Tachoskala tatsächlich angezeigt) mochte er laut parallel laufender GPS-Messung mehr als 172 km/h nicht hergeben.

Das ist nicht weiter dramatisch, denn wer rasen will, soll gefälligst auf einen Sportwagen sparen. Was eher Fragen aufwirft, ist die zum Teil seltsam anmutende Bestückung mit Sonderausstattungen für den Komfort. In der Sapphire-Version hat der Musso viele Annehmlichkeiten an Bord, die Hersteller anderer Pick-ups entweder gar nicht oder nur gegen saftige Aufpreise anbieten. Eine Heiz- und Belüftungsfunktion der (Kunstleder-)Sitze zum Beispiel oder eine Lenkradheizung. Eine elektrische Sitzverstellung ist dagegen nicht erhältlich. Eine Navigationssystem mit 9,2-Zoll-Touchscreen ist (bei Sapphire) inklusive, eine Start-Stopp-Automatik gibt es dagegen nicht.

Die Grafik des Navis ist gut ablesbar, die Eingabe intuitiv, nur die Maßstabsfixierung ist kompliziert, andernfalls fällt das Geländeabbild immer wieder in eine vorgewählte Größe zurück, was auf die Dauer nerven kann. Und auch ein kleiner Störfaktor: Der Monitor ist so eingebaut, dass sich das dort gezeigte Bild während der Nachtfahrt auch auf den Innenspiegel überträgt – reflektiert von der senkrecht stehenden Heckscheibe hinter den Kopfstützen der Rückbank.

An Platz fehlt es ebenso wenig wie an nützlichen Extras. Serienmäßig verfügt schon die Basisversion über Bergan- und -abfahrhilfe, Isofix-Kindersitzbefestigungen, elektrisch

verstell- und anklappbare Außenspiegel, DAB-Radio, elektrische Fensterheber, Licht- und Regensensor sowie Nebelscheinwerfer und Zentralverriegelung. Dazu kommen in der Sapphire-Version Rückfahrkamera, Einparkhilfe vorn und hinten, Leichtmetallfelgen, Klimaautomatik, Tempomat sowie das bereits erwähnte Navigationssystem mit Touchscreen. Der Allradantrieb ist mit einer Getriebeuntersetzung ausgestattet und lediglich das Sperrdifferential ist mit 400 Euro extra zu vergüten. Für 2000 Euro kann man ein Safety-Paket hinzu kaufen, das außer Totwinkelassistent, Querverkehrswarner und 360-Grad-Kamerasystem auch noch 20-Zoll-Leichtmetallfelgen beinhaltet.

Eine Gesamtlänge von 5,10 Metern macht den Musso etwas kürzer als die Konkurrenz, die in der Regel zwischen 5,20 und 5,30 Meter messen. Das geht allerdings nicht zu Lasten der Kabinenmaße, sondern der Ladefläche. Die mit robustem Kunststoffbelag ausgekleidete Wanne ist innen lediglich 1,31 Meter lang und maximal 1,51 Meter breit. So viel Schulterbreite können auch die Insassen auf den Vordersitzen genießen. In die beliebte Kategorie „Eintonner“ ist der Musso nicht einzusortieren, seine Zuladung ist auf etwas mehr als 700 Kilogramm begrenzt. Ebenso nicht ganz ausgereizt erscheint die maximale Anhängelast, die auf 3000 Kilogramm limitiert ist. Die Ladekante der geöffneten Heckklappe ist mit 77 Zentimetern erfreulich niedrig.

Komfortables Abrollen und Einfedern kann man dem Pick-up dann bescheinigen, wenn er beladen ist. Wie alle Fahrzeuge dieses Typs, die auf das Tragen von größeren Lasten ausgelegt sind, werden holperige Fahrbahnen oder Kopfsteinpflaster unbeladen mit einer schroffen Attitüde kommentiert, die nur deshalb nicht störend ist, weil man sich durch Sitzposition und Kabinenambiente in einem Lastwagen wähnt.

Geschmeidiger fühlt sich das Fahrwerk an, wenn ein robustes Zusatzgewicht auf die Hinterachse wirkt. Der unten etwas wulstiger ausgearbeitete Lenkradkranz ist griffig und die geschwindigkeitsabhängig arbeitende Lenkübersetzung bietet ausreichend Genauigkeit für präzises Manövrieren. Beim Rangieren auf engem Raum im 4x4-Modus waren Verspannungen im Antriebsstrang nicht feststellbar.

Im kombinierten Verbrauch auf 8,6 Liter Diesel je 100 km zu kommen, wie es der Hersteller angibt, bereitet Schwierigkeiten. Bei den Testfahrten, die einen ausgewogenen Mix aus Kurzstrecke und Überlandrouten ausmachten, blieb der Mehrverbrauch jedoch mit rund einem Liter erträglich. Deutlich über zehn Liter sollte veranschlagen, wer häufig mit Zusatzgewicht oder Anhänger unterwegs ist.

Fazit: Durch den Einstiegspreis von unter 24 000 Euro betätigt sich der Musso auf dem deutschen Markt als Preisbrecher-Pick-up. Doch niemand sollte verkennen, dass für diese Summe weder Allradantrieb, noch Automatik oder Komfortausstattung zu haben sind, „nur“ ein Vielzweckmobil ohne grobe Schwächen. Mit Prestigegewinn kann die koreanische Marke ihre Kunden wohl noch nicht locken, jedoch mit dem Versprechen, ein lukratives Preis-Leistungsverhältnis und ein respektables Komfortniveau zu bieten.
(ampnet/afb)

Daten Ssangyong Musso e-XDI 220

Länge x Breite x Höhe (m): 5,10 x 1,95 x 1,84
Radstand (m): 3,10
Motor: R4-Turbo-Diesel, 2157 ccm,
Leistung: 133 kW / 181 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1400–2800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,6 Liter
Testverbrauch: 9,5 Liter
Effizienzklasse: C

CO2-Emissionen: 180 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2080 kg / 715 kg
Max. Anhängelast: 3000 kg
Wendekreis: 11,8 m
Basispreis: 23 990 Euro
Testwagenpreis: 40 990 Euro

Bilder zum Artikel



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ssangyong