



Arbeits-willig

Lange Zeit war es bei SsangYong in puncto Pick-up verdächtig ruhig. Jetzt präsentieren die Koreaner den Nachfolger des Actyon Sports und verpassen ihm gleich einen bekannten Namen: Musso.

Offroad-Nostalgiker aufgepasst: Der SsangYong Musso ist zurück! Doch nicht ganz so, wie wir den Koreaner hauptsächlich in Erinnerung haben. Von 1993 an sorgte der Geländewagen vor allem abseits der Straße für jede Menge Spaß, ab Mitte der Nuller-Jahre verschwand er wieder von der Bildfläche. Nun greift SsangYong den kernigen Modellnamen erneut auf und schmückt den Nachfolger des Actyon Sports mit eben diesem Schriftzug auf der Ladefläche. Ladefläche? Actyon Sports? Richtig, der neue Musso ist ein Pick-up. Und er war es auch schon früher, nur gehörte die Version mit der Ladefläche hinter der Kabine hierzulande eher zu den Exoten. Das

soll sich mit dem 2018er-Modell ändern, denn der Musso will ein Stück vom prestigeträchtigen Pick-up-Segment abhaben. Damit das gegen die starke Konkurrenz aus Deutschland und Japan gelingt, griff SsangYong auf einen Kniff des Ur-Musso zurück und ließ sich in weiten Teilen vom komplett geschlossenen Geländewagen der Marke inspirieren.

GESCHWISTERLIEBE

Wie ähnlich sich der neue Musso und der Rexton tatsächlich sind, erkennt man spätestens, wenn man sich im bequemen Fahrersitz niederlässt. Denn das Cockpit stammt fast eins zu eins aus dem erst letztes Jahr überarbeiteten

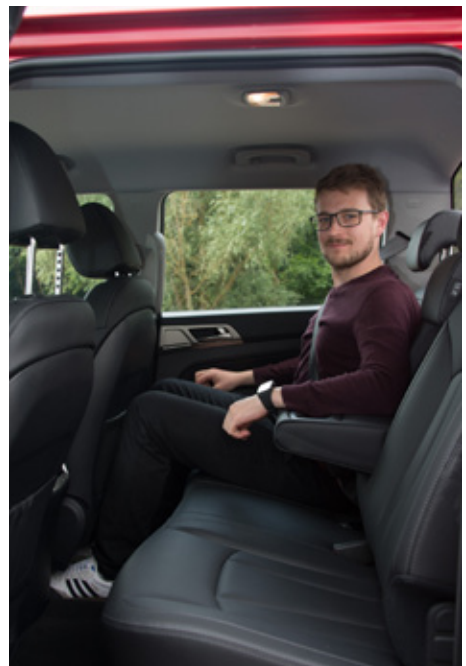
Offroader. Und das ist ein absolutes Gütesiegel. In der höchsten Ausstattung strotzt nun auch das Arbeitstier mit Pritsche vor Komfortfeatures und bietet hochwertiges Interieur: Lederausstattung, belüftete Sitze und ein großes Touchdisplay samt Navigation inklusive. Die Gemeinsamkeiten beschränken sich aber nicht nur auf die Innenausstattung, sie sind auch unter dem ansehnlichen Blechkleid zu finden. Selbst der Antriebsstrang stammt vom Rexton und wie beim Cockpit ist das auch hier ein gutes Zeichen. Schließlich bringt der 2,2-Liter-Vierzylinder-Selbstzünder alle Voraussetzungen mit, den harten Pick-up-Alltag zu meistern. Neben

181 PS sorgt vor allem das Drehmoment von 400 Newtonmeter für Freude bei anspruchsvollen Piloten. Einen Unterschied gibt es allerdings doch: Während im Rexton optional eine Siebengang-Automatik zum Einsatz kommt, begnügt sich der Musso mit einem Sechsstufen-Automaten. Doch das machte sich zum einen bei der





Aufgewertet: Das hochwertige Cockpit stammt in weiten Teilen vom edlen Markenbruder Rexton.



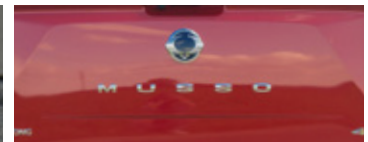
Bequem: Die zweite Reihe bietet Platz und Komfort.



Bekannter Diesel: Der Vierzylinder treibt auch den Rexton an.



Runde Sache: Allrad und Reduktion sind stets bereit.



SsangYong Musso

MOTOR

Diesel, 4 Zylinder in Reihe, vorn längs,	Hubraum:	2.157 cm ³
	Bohrung x Hub:	86,2 x 92,4 mm
	Verdichtungsverhältnis:	15,5:1
Leistung:	133 kW/181 PS	bei 4.000 min ⁻¹
max. Drehmoment:	400 Nm	bei 1.400-2.800 min ⁻¹

ANTRIEB

manuell zuschaltbarer Allradantrieb mit zwei-stufigem Verteilergetriebe; Kraftverteilung von 0/100 bis 50/50; manuelles Sechsganggetriebe, optional: Sechsgang-Automatikgetriebe (Basisversion: reiner Heckantrieb)

RADFÜHRUNG

vorn:	Einzelradaufhängung McPherson
hinten:	Starrachse an Längs- und Querlenkern, Schraubenfeder

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

Länge:	5.095 mm
Breite:	1.950 mm
Höhe:	1.840 mm
Radstand:	3.100 mm
Spur v/h:	1.640/1.640 mm
Leergewicht:	2.055-2.165 kg
zul. Gesamtgewicht:	2.830-2.880 kg
Ladeflächenlänge:	1.300 mm
Tankinhalt:	75 L
Anhängelast (ungebremst):	750 kg
Anhängelast (gebremst):	2.800-3.000 kg
Wendekreis:	11,8 m

FAHRLEISTUNGEN / VERBRAUCH

Beschl. 0-100 km/h:	keine Angabe
Vmax:	185-195 km/h
Verbrauch Ges.:	7,6-8,6 L/100 km

PREISE

Musso 4WD (Crystal):	ab 25.990 Euro
Musso 4WD (Sapphire):	ab 37.990 Euro

ersten Probefahrt kaum bemerkbar, zum anderen dürfte der Handschalter bei vielen Interessenten die Nase vorne haben. Wer den Schaltstock selbst in den definierten Gassen bewegt, spürt die volle Leistung des Diesels deutlicher als beim Automaten. Nach kurzer Eingewöhnung lässt es sich so entspannt und ohne Ruckeln dahin-

gleiten. Unbeladen kommt auf der Straße allerdings doch Bewegung in die Fahrgastzelle. Die auf Lasten ausgelegte Hinterachse trampelt nämlich bei höheren Geschwindigkeiten ein wenig. Ein Problem, das Pick-up-Freunden nicht unbekannt ist, sich aber schon mit ein wenig Gepäck auf der Ladefläche lösen lässt. Um auch offroad eine gute

Figur zu machen, kann man bei Allrad-Modellen samt Automatik ein Sperrdifferential für die Hinterachse hinzubuchen. Derzeit ist der neue SsangYong nur als Doppelkabiner mit vergleichsweise kurzer Ladefläche zu bekommen, schon nächstes Jahr legen die Koreaner aber ein Modell mit verlängerter Pritsche nach.

GÜNSTIGE ARBEITSKRAFT

Spätestens dann dürften die Konkurrenten die Präsenz des Musso wirklich spüren. Denn wie für die Marke aus Korea üblich bleibt den Kunden bei einem Blick auf die Preisliste nicht sofort die Luft weg. Schließlich kann man schon ab einem Investment von 25.990 Euro in die 4WD-Musso-Welt einsteigen. ■

T | Bastian Hambalga F | SsangYong



Arbeitstier: Voraussichtlich 2019 folgt eine Musso-Version mit einer verlängerten Ladefläche.