

# Eine Flotten-Alternative? Na ja.

Ssangyong ist ein Hersteller, der bislang vor allem im ländlichen Raum an Bedeutung gewonnen hat. Jetzt wollen die Koreaner auch die Städte erobern und starten mit dem Korando e-Motion.



Fotos: Ssangyong

**Der Ssangyong Korando e-Motion passt perfekt ins SUV-Kompakt-Segment und stromert nach WLTP 339 Kilometer weit**

## Ssangyong Korando e-Motion

**Preis:** ab 32.765 € (abzgl. Förderung)

Drehstrom-Synchronmotor

140 kW/190 PS | 360 Nm

156 km/h | 8,5 s

**WLTP-Verbrauch:** 16,8 kWh/100 km

**WLTP-Reichweite:** 339 km

**AC:** 6,6 kW (einphasig) | **DC:** 80 kW

**Akkukapazität (netto):** 56 kWh

4.465 x 1.870 x 1.645 mm

551 bis 1.248 Liter

**HK:** 18 | **TK:** 21 | **VK:** 25

**Wartung:** 10.000 km/jährlich

**Garantie:** 7 Jahre/150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

**Rund 500 Korando e-Motion** wollen die Koreaner in diesem Jahr in Deutschland verkaufen – eine Stückzahl, die in Wolfsburg gemeinhin über die Geschwindigkeit des Montagebands reguliert wird.

Im Gegensatz zum geplanten Absatz, sind die Maße des E-Motion selbstbewusster: Mit 4,47 Meter in der Länge und 1,87 Meter in der Breite, bewegt er sich in Regionen des Audi Q3. Beim Design muss der Koreaner Federn lassen – aber über Geschmack lässt sich vortrefflich streiten.

Das Interieur macht einen erfreulich hochwertigen Eindruck und es gibt kaum Anlass zur Kritik – dabei ist die günstigste der drei zur Auswahl stehenden Ausstattungsvarianten, namentlich „Bronze“, abzüglich des Umweltbonus, bereits für schlanke 29.420 Euro zu haben und damit auf Aiiways U5-Niveau (siehe Autoflotte 4/2022). Günstiger ist ein E-SUV kaum zu bekommen. Das schlüssellose Smart-Key-System, eine Klimaautomatik sowie eine Wärmepumpe sind stets an Bord.

Den Rotstift hat Ssangyong beim Neunzoll-Navi angesetzt. Wer darauf nicht verzichten will, der muss zur Ausstattungsvariante „Platinum“ (ab 41.990 Euro) oder „Titanium“ (ab 45.590 Euro) greifen. Smartphone-Spiegelung via Kabel ist ab Bronze serienmäßig an Bord.

## 190 PS auf die Vorderachse

Völlig unabhängig von der Ausstattungsvariante sorgt ein 190 PS starker E-Motor



1



2

**1** Da er auf einem Verbrenner basiert, gibt es innen keine Überraschungen **2** Das Platzangebot ist für ein 4,47-Meter-SUV gut. Das Gesamtkonzept ist eher auf Komfort denn auf Dynamik ausgelegt. 10.000 Kilometer Inspektionsintervall sind kurz. Extrem kurz



**551 Liter passen in den Gepäckraum des Fronttrieblers. Allrad gibt es nicht**

für den Antrieb. Seine DNA kann und will der mit 1,8 Tonnen fast schon leicht wirkende Korando nicht leugnen und so kommt er, durch die Elektroauto-Brille betrachtet, ein wenig bräsig daher. Im elektrifizierten Fahrzeugmarkt setzt der Fronttriebler damit allerdings den angenehmen Gegenpol zu den agilen PS-Boliden. Der Korando hingegen fühlt sich an, als fahre man einen in Seidenpapier gewickelten Verbrenner, was durchaus zur komfortablen Fahrwerksauslegung passt. Im Praxisalltag wird man sich über die nutzbare 56-kWh-Akkukapazität von LG freuen. Die liefert auf dem Papier eine Reichweite von 339 Kilometern, was rund 17 kWh Stromverbrauch auf 100 Kilometern entspricht.

### **Nur einphasig**

Beim Aufladen folgt man bei Ssangyong dem Schnellladetrend nicht ganz: Gleichstrom inhaliert der Korando e-Motion mit maximal 80 kW, das ist unterdurchschnittlich. An der Wallbox in der Firma und zuhause gibt es dann aber echte Schnappatmung, was nicht zuletzt auch daran liegt, dass von den drei Phasen der Wallbox nur eine zum Laden verwendet werden kann. Das bedeutet schnarchige 3,7 kWh im Bestfall. Ein Problem, das sich einige asiatische Fahrzeughersteller teilen und das darauf zurückzuführen ist, dass der in Deutschland und Österreich übliche Drei-Phasen-Wechselstrom eben kein weltweiter Standard ist. Aber selbst die gebotenen einphasigen 6,6 kWh sind im Rest der Welt mittlerweile zu langsam und nerven, wenn man nur wenig Zeit zum Laden hat.

Neben dem Ladetempo ist auch das Inspektionsintervall von lediglich 10.000 Kilometern oder jährlich ein Witz – speziell bei einem Elektroauto. Da muss Ssangyong schleunigst nachlegen, denn das dürfte gerade für Flottenbetreiber ein echtes K.-o.-Kriterium sein. *Stefan Schmid*

# Mein JobRad und ich finden immer einen Parkplatz.

Mitarbeiter begeistern  
mit Dienstradleasing

- **Einfach unkompliziert:** schnelle Abwicklung per Online-Portal
- **In besten Händen:** effektive Unterstützung durch JobRad-Support
- **Erfolg gibt Recht:** bereits über 50.000 Arbeitgeber sind dabei

[www.jobrad.org](http://www.jobrad.org)

**JOBRAD**<sup>®</sup>