



Fotos: KGM (2) | Timo Bürger (4)

Ein eigenständiges Aussehen besitzt auch der neue Actyon, wie die Ssangyongmodelle vor der Namensänderung in KGM.

Neuer Actyonheld

Ssangyong heißt jetzt KGM. Wir sind die ersten Runden im neuen KGM Actyon gefahren. Das Design ist nach wie vor sehr eigen, aber es gibt auch echte Qualitäten im und am SUV.

Sie heißen Korando, Tivoli, Rexton oder Torres. Mit diesen Crossover-Modellen ist der koreanische Autobauer Ssangyong schon lange auf dem deutschen Markt, bislang allerdings, ohne besonders sichtbar zu sein. Das soll sich nun flugs ändern. KGM, die Ssangyong-Nachfolgemarke, will nun endlich auch in Deutschland („wichtigster Markt“) richtig auf die Tube drücken. Dabei helfen soll das frische Mittelklasse-SUV Actyon. Was kann der neue Koreaner? Ein erster Ausflug gibt Aufschluss.

Schindet wirklich Eindruck

„Powered by Toughness“, so lautet der Claim bzw. die Designphilosophie der Marke. Und tough? Ja, so ein bisschen robust kommt der Neue, auf eigens entwickelter Plattform (wie auch der Torres), KGM Actyon tatsächlich rüber. Der Mittelklasse-Crossover (KGM nennt es C-plus-Segment) fällt nicht nur mit seinen serienmäßigen 20-Zöllern, Dachreling, Heckspoiler sowie 20 Zentimetern Bodenfreiheit auf. Markant ist auch die Front mit einem durchgehenden, waagrecht verlaufenden LED-Leuchtband. Spezielles Design konnte bereits Ssangyong gut.

Auch das seitliche Design setzt Akzente: Die C-Säule verbreitert sich nach unten hin und betont gemeinsam mit den kraftvoll geformten Radhäusern die markante Linienführung. „Design-orientierte Kunden“ wolle man mit dieser Optik ansprechen, die beiden Klammern oder Stege auf der langen Motorhaube sind folglich „ein Designelement“.

Viel Raum und Ausstattung

„Der Actyon bietet echten Premium-Touch, bleibt dabei aber funktional“, erläutert Manager Frank Scheunemann das Innenleben des neuen Koreaners. Und tatsächlich: Verarbeitung, Anmutung, Haptik und Ausstattung machen einen wirklich guten Eindruck. Die Auswahl der Farbtöne ist stimmig, das Ledergestühl (vorne wie hinten beheizbar und in der ersten Reihe auch belüftet und eine elektrische Sitzverstellung und eine Lendenwirbelstütze sind auch an Bord) komfortabel.

Im Cockpit dominieren zwei nebeneinander angeordnete 12,3-Zoll-Touchscreens, die mit Intels Betriebssystem Athena 2.0 arbeiten. Physische Tasten gibt es kaum, das Bedienkon-

zept setzt auf digitale Steuerung. Die Bedienoberfläche ist weitgehend intuitiv, also übersichtlich. Häufig genutzte Funktionen lassen sich über Shortcuts direkt erreichen. Die Smartphone-Einbindung per Apple Carplay und Android Auto funktioniert allerdings nicht kabellos, was für ein neues Fahrzeug des Jahres 2025 anachronistisch wirkt.

Ansonsten haben sich die Koreaner aber bezüglich Serienausstattung nicht lumpen lassen. Schon die Basis „Core“ (ab 30.075 Euro) bietet Features wie Ledersitze, LED-Scheinwerfer, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung und elektrisch anklappbare Außenspiegel. Und wer Allradantrieb möchte, bekommt diesen in Zwangskombination mit der (nur) Sechsstufen-Automatik selbst in der Basis für zweimal 1.850 Euro.

Ebenso wird nicht geknauert beim Thema Platz: Vorne wie hinten ist mehr Raum, als die meisten wohl benötigen. Auch das Kofferraumvolumen fällt mit 668 bis 1.568 Litern mehr als üppig aus, zumal unter dem Ladeboden noch Platz für weitere Kleinigkeiten ist. Leicht lässt sich auch die hintere Sitzreihe umklappen, wer sperriges Gut transportieren will.



1 Leder gibt es immer. **2** Und eine Sitzheizung auch hinten. Das Platzangebot ist üppig, wie es sich für ein 4,74 Meter langes Mittelklasse-SUV gehört. **3** Wie üblich sind im Cockpit nicht mehr viele Tasten zu finden. Dafür lassen sich sinnvolle Shortcuts aufs Display legen, die die Bedienung vereinfachen. **4** Der Kofferraum ist riesig. 668 Liter sollen unter die Abdeckung passen, 1.568 Liter, wenn man alles umlegt.

Müder Vierzylinder

Der KGM Actyon zeigt sich auf der Straße komfortabel, ohne dabei allzu weich zu wirken. Das koreanische Crossover eignet sich also eher für entspannte Reisen als für sportliches Fahren. Lenkung, Bremsen und Fahrgeräusche geben keinen Anlass zur Kritik. Die gesetzlich vorgeschriebenen Warntöne, etwa bei überhöhter Geschwindigkeit oder beim Eingriff des serienmäßigen Spurhalteassistenten, lassen sich natürlich auch deaktivieren.

Ein bisschen mehr Power allerdings könnte der Motor vertragen,

der alles andere als modern daherkommt. Der ist – um es kurz zu machen – weder besonders kräftig noch besonders durchzugsstark noch besonders leise und vor allem nicht: sparsam. Wer unter zehn Litern im Schnitt bleiben will, muss seinen Gasfuß diszipliniert im Zaum halten. Der kleine 50-Liter-Tank sorgt zusätzlich für häufige Stopps an der Zapfsäule.

Koreaner unter sich

KGM sieht (koreanische) Wettbewerber wie den Hyundai Tucson, den Kia Sportage und auch den Kia Sorento als

Hauptkonkurrenten. Wie diese macht auch der Actyon insgesamt einen soliden Eindruck – mit Ausnahme des Motors. Doch dieses Manko könnte bald ausgeglichen werden: Eine Vollhybrid-Version ist bereits angekündigt. Punkten will KGM auch beim Service. Die Käufer erhalten fünf Jahre Herstellergarantie oder 100.000 Kilometer Laufleistung.

Für das Jahr 2025 plant KGM den Verkauf von 5.000 Einheiten in Deutschland. Der Actyon soll dabei eine zentrale Rolle übernehmen – mit guten Chancen, wie die erste Probefahrt zeigt.

Timo Bürger

KGM Actyon Lux 2WD

Testwagenpreis: 36.000 €

R4/1.497 ccm | 120 kW/163 PS

280 Nm ab 1.500 U/min

6-Gang-Automatik

9,5 s | 194 km/h

Verbrauch: 8,5 l | 194 g/km

Maße: 4.740 x 1.910 x 1.680 mm

Kofferabteil: 668–1.568 Liter

Versicherung: k.A.

Wartung: nach Anzeige

Garantie: 5 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Mit nicht einmal 1.600 Kilogramm ist der Actyon ein Leichtgewicht.