



Fotos: KGM | Michael Blumenstein (1)

Frankfurt ist nicht unbedingt die Heimat von Pick-ups. Der KGM Musso EV summt dennoch elektrisch über den Main.

Koreaqualität zum Chinapreis

KGM will mit dem Musso EV in den Pick-up-Olymp aufsteigen. Das wird gelingen, denn das koreanische Nutztier ist gut, günstig, sieht adrett aus und Konkurrenz gibt es keine. Aber ein Aber.

KGM kennen nach wie vor noch weniger Menschen als Ssangyong. Letztere waren die Koreaner, die seit Anbeginn ihrer automobilen Ära im Jahr 1954, kurz nach dem Koreakrieg, vor allem militärische Fahrzeuge für die (seit Ende des 2. Weltkriegs) US-Besatzung produzierten. Der Markenname Ssangyong kam Mitte der 1980er-Jahre ins Spiel. In den 90ern nutzte Ssangyong Motoren von Mercedes-Benz und produzierte design-technisch interessante Fahrzeuge. Zwischendurch kaufte Daewoo (manche erinnern sich) Ssangyong und auch die Inder (Mahindra) hatten mal den Daumen drauf. 2020 meldete Ssangyong Insolvenz an und rund zwei Jahre später kam der koreanische Mischkonzern „KG“ ins Spiel, der 2023 den Markennamen von Ssangyong in KG Mobility (KGM) änderte.

Ssangyong ist Geschichte, doch die Ära der Koreaner geht unter neuer Flagge weiter und es gibt noch Bekannte im Programm. KGM Tivoli und Actyon sind zwei der derzeit acht Modelle, die in Deutschland zu haben sind. Nun kommt das neunte und mit Sicherheit exklusivste Modell von KGM, der Pick-up Musso EV. Den Musso gibt es seit 2002 als SUV und Pick-up bei Ssangyong und so auch bei KGM. Allerdings hat er mit dem Musso EV nur den Namen gemein. Der Musso ist alte Welt, der Musso EV demonstriert die neue Welt und teilt sich viel mit dem SUV Torres EVX.

Super-Mega-Nische

Aber Moment mal: elektrischer Pick-up? Das liest sich wie die Mega-Nische in der Super-Nische. Wer fragt nach

Elektro-Pick-ups? Wir können ja mal bei Maxus gucken. Die Chinesen bieten seit zwei Jahren den ersten E-Pick-up in Europa und Deutschland an. Maxus T90 EV heißt er, klingt nach Terminator, sieht eher nach Temu aus. Beim Maxus passen moderne Elektrotechnik und sein Oldschool-Pick-up-Design nicht zusammen. Das dürfte ein Grund sein, warum der Maxus T90 EV bei uns seltener zu sehen ist als ein Rolls Royce Spectre (der EV-Rolls ist das). Ein weiterer Grund für die Kaufzurückhaltung ist ein ähnlicher wie bei Rolls Royce: Zwar will Maxus keine 340.000 Euro vom Kunden, wie die Briten, aber auch die verlangten 55.000 Euro (Nettopreise) sprengen den Rahmen vieler Pick-up-Käufer, die für unter 42.000 Euro perfekte Arbeitstiere bekommen, die viel schleppen und anhängen dürfen und sich



Nicht nur der Main hat es dem Musso EV angetan, der Rhein passt auch.

dank Selbstzünder über Dauereinsatz freuen. All das kann der Maxus T90 EV nicht. Und genau da tritt der KGM Musso EV auf den Plan.

Der bessere E-Pick-up

Zuerst einmal: Der Koreaner, der in Korea produziert wird, sieht für ein Pick-up lässig aus. Scheinwerfer, Motorhaube und ein Teil des Greenhouses übernimmt er vom Torres EVX. Hinten tut sich eine robuste Ladefläche auf, die jedoch nur mit 500 Kilogramm beladen werden darf (Zuladung insgesamt liegt bei 905 Kilogramm). Die kleinen 17-Zoll-Räder wirken im ersten Moment unterdimensioniert, im zweiten harmonisieren sie ganz gut. Optisch gehört der 5,16 Meter „kompakte“ Musso EV eher zu den coolen in der Klasse.

Das Gefühl von Coolness umhüllt einen auch im Innenraum. Nichts wirkt pick-up-mäßig. Feine Sitze mit Verstellmöglichkeiten in alle Richtungen (die Kopfstütze hat sogar eine Horizontalverstellung), tolle Materialien und saubere Passungen. Das Platzangebot reicht für fünf Personen. Die hinteren Sitze können in der Neigung verstellt werden und an der Innenseite des Beifahrersitzes gibt es

eine Bedieneinheit zum elektrischen Justieren des Beifahrersitzes. Das alles stammt ebenfalls vom Torres EVX.

Musso-Neulinge werden sich aber – wie so oft mittlerweile – fragen: Wie bediene ich das Ding? Einfuchsen, durchwühlen und Abläufe merken lauten auch hier die Punkte, die es zu beachten gilt. Am Ende findet man dann doch (fast) alles. Auf die Favoritentaste im Lenkrad kann man seine Lieblingsfunktion speichern – freilich

nicht alle, aber vielleicht passt die Vorauswahl. Shortcuts, beispielsweise zum schnellen Abstellen der Gesichtserkennung, haben wir nicht gefunden. Die pfeift einen bereits lautstark zusammen, wenn man sich mal eine Sekunde länger in die TomTom-Navigationslogik verguckt.

Der Preis ist heiß

Wir drücken den Startknopf und setzen die 2,17-Tonnen in Bewegung. Wir sind übrigens in der Frontantriebsversion unterwegs, die es zum Sparpreis ab 35.000 Euro (netto) gibt – in Korea startet er bei umgerechnet 30.000 Euro (brutto). Und nun nochmal kurz ein Blick zum Chinesen ... 19.000 Euro kostet der mehr. Puhhh, da wird „Made in China“ es schwer haben. Aber Obacht, so viel sei vorweg erwähnt: Ohne China kommt auch Korea nicht aus. Also losrollen.

Mit 207 Frontantriebs-PS macht der Musso EV seine Sache gut. Der Antritt ist elektrisch-spontan, ab 100 km/h wird der Pick-up müde. Dennoch schaukelt er sich bis zur Top-speed von 162 km/h auf – reicht vollkommen. Der Maxus schafft es mit 177 PS auf Tempo 120 – Gäääähhhhh. Mit Allrad gibt der Musso EV das Doppelte her. Bei der Leistung. Bei der Geschwindigkeit legt er 15 km/h drauf



Das Musso EV-Cockpit stammt vom Torres EVX und ist superb, für einen Pick-up.



1



2

1 Der Fond bietet für ein Pick-up ungewöhnlich viel Platz und die Sitze sind komfortabel. Die elektrische Verstellung des Beifahrersitzes vom Fond aus, ist Spielerei. **2** 500 Kilogramm Zuladung und Platz für eine Europalette sind nur okay.

(177) und beim Gewicht macht der Extramotor ein Plus von 120 Kilogramm. Für unwegsames Terrain ist er alternativlos (Maxus nur mit Heckantrieb), wengleich sich an der geringen Bodenfreiheit von 18 Zentimetern nichts ändert, ebenso wenig an der Anhängelast von 1,8 Tonnen. Allrad kostet

beim KGM Musso EV 4.000 Euro und 3 kWh Strom alle 100 Kilometer mehr. Zwischen 380 und 420 Kilometer weit sollen die elektrischen Musso nach WLTP kommen. Auf den ersten 150 Testkilometern bewegten wir uns knapp unter dem WLTP-Wert von 23 kWh für den Fronttriebler.

tuell etwas passt – und BYD sagte: ja, haben wir. Der Zellenblock im Unterboden kommt also von einem der erfahrensten E-Mobiler der Welt und das ist gerade bei einem oft auf ein langes Arbeitsleben ausgelegten Pick-up eine Bank. 80,6 kWh lautet der Speicherwert des LFP-Akkus. Da-

KGM Musso EV Lux

Preis: 41.168 €

Front-Permanentmagnetsyn-
chron-E-Motor

152 kW/207 PS | 339 Nm

162 km/h | 9,2 s

WLTP-Verbrauch: 23 kWh

Reichweite: 420 km

Akku: 80,6 kWh (brutto)

Laden: AC 11 kW | DC 120 kW

Maße: 5.160 x 1.920 x 1.750 mm

Ladefläche: 1.350 x 1.520 mm/
max. 500 Kilogramm

Versicherung: HK 21 | VK 28 | TK 25

Wartungsintervall: 1 Jahr/20.000

**Garantie: 7 Jahre/150.000 km
10 Jahre/1.000.000 km (Akku)**

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

KGM gibt auf den im Musso EV installierten BYD-Akku eine Million Kilometer oder zehn Jahre Garantie.

Beim Fahren fällt wiederum auf, dass man in einem Pick-up unterwegs ist. Der Musso EV lenkt sich mit Frontantrieb sehr indifferent und schwerfällig. Das Fahrwerk ist von der nachtragenden Sorte – agiert mit Beladung eventuell besser. Agil ist anders, aber das ist eben auch keine Anforderung an einen Pick-up.

Batterietechnik von BYD

Bei einem elektrischen Pick-up sollte vor allem die Batterietechnik stimmen. Bei diesem Punkt hat KGM nicht das Rad neu erfunden. Die Koreaner haben in China angefragt, ob da even-

mit lässt sich der Musso EV mit maximal 120 kW an der CCS-Säule befüllen. Eine Wärmepumpe kostet in der Basisversion 1.100 Euro extra. Der Ladesprint dauert angeblich 36 Minuten (10–80 Prozent). Wer will, kann im Menü das Vorkonditionieren des Akkus starten.

Auf die Langlebigkeit der BYD-Technik vertraut KGM. 10 Jahre oder eine Million Kilometer geben die Koreaner Garantie auf den Akku. Dass jedoch jemand 100.000 Kilometer pro Jahr mit dem Musso EV abreißt, ist in etwa so unwahrscheinlich wie Musso-EV-Verkaufszahlen, die die des Rolls Royce Spectre übertreffen. *mb*