



SsangYong Tivoli 1.5 GDI-T Onyx 2WD

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (120 kW/163 PS)

Der südkoreanische Hersteller SsangYong ist hierzulande gemäß den Zulassungszahlen 2019 des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) mit 2.870 Neuzulassungen noch eher unbekannt. Gegenüber 2018 entspricht das allerdings einem Zuwachs von beachtlichen 17,8 Prozent. Das meistverkaufte Modell ist dabei der Tivoli, der seit 2015 Marktanteile in der beliebten Kategorie der kleinen SUV erobern möchte. Für zusätzlichen Schwung könnte die aktuelle Modellüberarbeitung sorgen, die den Tivoli seit 2019 sowohl optisch als auch technisch moderner macht.

Im Autotest trat der Tivoli 1.5 GDI-T Onyx 2WD mit dem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe an. Der neu entwickelte 163 PS starke 1,5-Liter-Turbobenziner erzeugt ein maximales Drehmoment von 280 Nm (mit Automatikgetriebe 260 Nm) in einem Drehzahlbereich von 1.500 bis 4.000 Umdrehungen – damit ist das SUV munter unterwegs, der Verbrenner könnte allerdings Gasbefehle spontaner umsetzen. Aus dem Stand erreicht der Benziner nach 9,3 Sekunden Tempo 100, und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 181 km/h. Mit seiner straffen, aber nicht unkomfortablen Fahrwerksabstimmung weiß der Tivoli zu gefallen, bei sportlicher Fahrweise wankt das Auto aber stark. Die Fahrgeräusche sind zu laut, gerade bei schlechten Fahrbahnbedingungen und hohen Geschwindigkeiten.

Neben der neu gestalteten Front- und Heckpartie hat der Tivoli gerade im Bereich Assistenzsysteme zugelegt. Bereits in der Basisversion, die ab 15.990 Euro erhältlich ist, befinden sich aktuelle Assistenzsysteme wie beispielsweise Abstands- und Kollisionswarner inklusive Notbremsystem und Fußgängererkennung sowie ein Spurhalteassistent serienmäßig an Bord. Der gut ausgestattete Testwagen in der Ausstattungslinie Onyx kostet inklusive Metallic-Lackierung 24.590 Euro, bietet allerdings zahlreiche Annehmlichkeiten wie Sitzheizung vorn, Lenkradheizung, Zweizonen-Klimaautomatik und Navigationssystem inklusive Freisprecheinrichtung, Digitalradio (DAB+) sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford Puma, Hyundai Kona, Mazda CX-3, Nissan Juke, Opel Crossland X, Peugeot 2008, Renault Captur, Suzuki Vitara, VW T-Cross.

- ⊕ umfangreiche Sicherheitsausstattung, geringe Schadstoffemissionen, Digitalradio (DAB+) mit Apple CarPlay und Android Auto serienmäßig
- ⊖ unzureichender Einklemmschutz der Fensterheber, Fondkopfstützen lediglich ausreichend für Insassen bis 1,55 m, hoher Kraftstoffverbrauch, Start-Stopp-Automatik nur bei Frontantrieb

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **2,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,5
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,2 Verarbeitung

Das Kompakt-SUV ist solide gefertigt, im Bereich der Verarbeitungs- und Materialqualität besteht aber durchaus Verbesserungspotenzial.

⊕ Gut gegen Verschmutzung vorgesorgt wurde an allen vier Türen, wo mittels zweier umlaufender Dichtungen die Türanschnitte sauber bleiben.

⊖ An vielen Stellen, die bei geschlossenen Hauben nicht sichtbar sind, wurde auf Klarlack verzichtet, was beispielsweise beim Öffnen der Heckklappe auffällt und den Qualitätseindruck trübt. Zudem geben der mehrteilige Türrahmen und die fehlenden Türrahmenverkleidungen Anlass für Kritik.

Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet und wirkt mit silbernen Umrandungen optisch ansprechend, sichtbare

3,3 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Koreaners ist durchaus zufriedenstellend. Die Reichweite mit dem 50 Liter großen Tank ist auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von hohen 7,9 l/100 km mit 630 km ausreichend.

Auf der serienmäßigen Dachreling können bis zu 75 kg schwere Lasten transportiert werden. Eine Anhängerkupplung wird werksseitig nicht angeboten, bei Bedarf muss auf eine Nachrüstlösung zurückgegriffen werden. Gebremste Hänger kann der Tivoli bis zu 1.000 kg Anhängergewicht ziehen, ungebremste bis zu 500 kg. Durch die erlaubte Stützlast von 60 kg kann beispielsweise ein E-Bike transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 468 kg – das reicht für vier Insassen mit Gepäck.

3,5 Licht und Sicht

⊕ Das Kompakt-SUV bietet mit seiner erhöhten Sitzposition einen guten Blick auf das umliegende Verkehrsgeschehen. Beim Rangieren oder Ein- und Ausparken fällt der Wagen mit seiner gut abschätzbaren Karosserie auf. Es ist etwas Eingewöhnung notwendig, bis die vorderen und hinteren Enden des Fahrzeugs zuverlässig abgeschätzt werden können. Immerhin sind das Heck steil und die Motorhaube nicht zu lang.

⊖ Die für den Tivoli verfügbaren LED-Hauptscheinwerfer sind der höchsten Ausstattungslinie Sapphire vorbehalten. So ist der Testwagen mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, die eine geringe Lichtintensität bieten und die Fahrbahn nur mäßig ausleuchten. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind nicht

Schrauben und das Material des Dachhimmels trüben das Bild. Während der Fahrt sind ab und zu Knarzgeräusche aus dem Armaturenbrett zu hören. Die serienmäßige Mittelarmlehne vorn hinterlässt beim Aufstützen einen wackeligen Eindruck. Bei den Verkleidungen kommen vorrangig harte Materialien zum Einsatz, und die Dachsäulen müssen ohne Stoffbezug auskommen. Der Kofferraum ist innen verkleidet, die Materialien sind allerdings kratzempfindlich.

Die Motorhaube wird lediglich über einen Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die praktikablere Lösung. Gespart wurde am Unterboden: Die Unterseite des Wagens ist spärlich verkleidet, auf diese Art ist der Motor nicht gut gegen Verschmutzung geschützt, und der Luftwiderstand erhöht sich durch den nicht glattflächigen Unterboden unnötig.

Mit einer Fahrzeugbreite von 2,02 m (inklusive Außenspiegeln) und einem Wendekreis von 11,5 m geht die Innenstadttauglichkeit des Kompakt-SUV in Ordnung.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein serienmäßiges Reparaturset zur Verfügung, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein alternatives Ersatzrad ist nicht erhältlich, Wagenheber und Radmutter Schlüssel fehlen ebenfalls.

Zwischen Schweller und Fahrersitz befindet sich der Entriegelungsschalter für den Tankdeckel, der nicht in die Zentralverriegelung integriert ist.



Die sehr breiten Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

vorhanden.

Die Rundumsicht fällt beim Tivoli durch die breiten Dachsäulen nicht gerade gut aus. Zudem sorgen die hohen Fahrzeughenden dafür, dass niedrige Hindernisse im Fahrzeugnahbereich unerkant bleiben – da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera sehr hilfreich. Fährt man direkt nach dem Motorstart rückwärts los, wird zeitnah das Bild der Rückfahrkamera im Zentraldisplay angezeigt, bevor es für einen kurzen Augenblick wieder verschwindet (Boot-Vorgang) – das ist während der Rückwärtsfahrt äußerst ungünstig. Die Kamera wird zudem nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Ein 360-Grad-Kamerasystem

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn sind Ein- und Ausstieg dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (Sitzhöhe beträgt 56 cm über der Fahrbahn) einfach und bequem, lediglich der Schweller könnte etwas schmaler sein und niedriger liegen. Hinten kann man kommod ein- und aussteigen. Der Einstiegsbereich ist schmaler, zusätzlich zum breiten Schweller ragt der hintere Radlauf in die Türöffnung. Drei kräftig ausgeführte Arretierungen halten die Türen (vorn wie hinten) selbst an Steigungen zuverlässig offen.

⊖ Für den Fahrer ist am Dachhimmel kein Haltegriff angebracht. Bei verriegeltem Fahrzeug lassen sich bei eingeschaltetem Motor die Beifahrertür sowie die Fondtüren nicht über die inneren Türgriffe öffnen – auch nicht durch

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Tivoli ist als Frontantrieb (mit Ausnahme der Basisausstattung Crystal) serienmäßig mit einem doppelten Ladeboden ausgestattet. Das Kofferraum-Volumen beim Testwagen kann als ausreichend bezeichnet werden, das Standard-Volumen beträgt 225 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, sind es bis unters Dach 295 Liter, dann passen bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Großzügiger fällt das Gepäckabteil aus, wenn man die Rücksitzlehnen umklappt. Gemessen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) liegt das Volumen bei 645 Litern. Bis zum Dach beladen passen maximal 1.075 Liter in den Tivoli.

⊕ In einem Zusatzfach unterhalb des doppelten Ladebodens lassen sich weitere 90 Liter verstauen.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Zugänglichkeit und damit die Nutzbarkeit des Kofferraums sind zufriedenstellend. Die Heckklappe öffnet weit und gibt

sowie ein Parklenkassistent sind nicht verfügbar. Einen asphärischen Bereich in den Außenspiegeln gibt es nicht, sodass der Bereich neben/hinter dem Auto (toter Winkel) schlechter einsehbar ist. Der Totwinkelassistent wiederum ist ausschließlich in der Sapphire-Ausstattung an Bord. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktivierter Warnblinkanlage kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Trotz serienmäßiger Nebelscheinwerfer ist keine Abbiegelicht-Funktion realisiert.

Die Frontscheibenwischer sind Bügelwischer, die lediglich auf der Fahrerseite durch ein aerodynamisches Element den Anpressdruck bei höherer Fahrgeschwindigkeit erhöhen – hier erzielen die Balkenwischer ein besseres Wischergebnis.

mehrmaliges Ziehen. In einer Notsituation wird der erforderliche Entriegelungshebel oberhalb des Türgriffs leicht übersehen, und der zentrale Entriegelungsschalter befindet sich weit entfernt an der Fahrertür.

Der Testwagen ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet, das automatisch verriegelt sobald man sich mit dem Schlüssel vom Fahrzeug entfernt. Das System funktioniert insgesamt zuverlässig, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 225 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

eine große Laderaumöffnung frei, somit lassen sich sperrige Gegenstände einladen. Personen bis zu einer Größe von rund

1,90 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen sollten auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

⊕ Der Stoßfänger hinten wird von außen nach innen schmaler und ermöglicht ein bequemes Be- und Entladen, da das Ladegut nicht weit entfernt abgelegt beziehungsweise angehoben werden muss. Mit dem doppelten Ladeboden ergibt sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine nahezu ebene Ladefläche und beim Ausladen muss das Ladegut

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um. Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken und im rechten Bereich können Gegenstände mit Haltebändern befestigt werden.

2,8 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett des Tivoli gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf, alle Bedienelemente sind gut erreichbar. Die meisten Funktionen lassen sich über den 9,2-Zoll-Touchscreen (Testwagenausstattung) bedienen. Allerdings dürfte der sensibel auf Berührung reagierende Bildschirm etwas weiter oben angebracht sein, um den Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Die Menüstruktur erschließt sich dem Fahrer nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen sind jedoch in den Tiefen des Systems oder über den Bordcomputer umständlich zu erreichen. Praktisch ist der Drehregler für die Lautstärke neben den sechs Kurzwahltasten, die zwar die Menüführung erleichtern, jedoch als Touchflächen nicht blind ertastbar sind. Der Touchscreen ermöglicht ebenfalls die Bedienung des Radios, die zufriedenstellend funktioniert. Da der Funktionsumfang des Infotainmentsystems recht überschaubar ist, ist der Gewöhnungsaufwand trotz teils unlogischer Menüstrukturen überschaubar.

Unterhalb des Touchdisplays befindet sich die tief angeordnete Klimabedieneinheit, die ebenfalls übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Positiv sind die Drehregler zur Temperatureinstellung, die Anpassung der Gebläseintensität erfolgt hingegen über einen kleinen Kippschalter. Die Taste für die Heckscheibenheizung ist leicht zu finden und aktiviert zudem die Heizung der Außenspiegel und einen beheizten Bereich der Windschutzscheibe.

lediglich über eine innere Stufe von sieben Zentimetern gehoben werden.

⊖ Die Ladekante ist mit einer Höhe von 83 cm über der Fahrbahn recht hoch, wodurch das Laden von schweren Gegenständen mühsam ist.

Eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich, und bei Dunkelheit fehlt eine gute Ausleuchtung des Kofferraums, da lediglich eine Leuchte zur Verfügung steht.

⊕ Der einsetzbare Ablageboden (Testwagenausstattung) besteht aus zwei Teilen und lässt sich beliebig demontieren oder aufstellen.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäck- (am Kofferraumboden) und ein Sicherheitstrennnetz (zwischen Ladeabteil und Insassen) anzubringen.

Ausstattungsabhängig besitzt der Testwagen das konventionelle Kombiinstrument mit Rundinstrumenten, das gut im Sichtfeld des Fahrers angeordnet ist und in unterschiedlichen Farben hinterleuchtet werden kann – zudem lässt sich einstellen, dass sich die Farbe in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit automatisch ändert. Die Anzeigen sind gut ablesbar, allerdings werden der Tankfüllstand sowie die Kühlmitteltemperatur digital und grob skaliert angezeigt. Durch individuelle Einstellungsmöglichkeiten lassen sich im zentralen Bereich des Kombiinstrumentes unterschiedliche Informationen wie



Der Tivoli ist vernünftig verarbeitet, die Materialanmutung dem Preisrahmen angemessen. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten.

beispielsweise digitale Geschwindigkeit, Navigationshinweise oder Bordcomputer anzeigen. Die Bedienung der digitalen Anzeigeeinheit erfolgt über die Tasten am Lenkrad und ist umständlich. Die Tasten für den Tempomaten befinden sich ebenfalls am Lenkrad, genauso wie die für die Radiobedienung und die Freisprecheinrichtung.

⊕ Angelassen wird der Motor mittels beleuchtetem Startknopf, der vom Lenkrad etwas verdeckt, aber dennoch gut erreichbar ist. Steht eine der Klappen oder Türen offen, wird dies dem Fahrer im Cockpit angezeigt. Beim Start des Fahrzeugs informiert eine Anzeige zudem über den aktuellen Lenkwinkel, damit man nicht versehentlich mit falsch eingeschlagenen Rädern anfährt.

Die Bildschirmfläche des Touchscreens erweist sich als durchaus resistent gegen sichtbare Fingerabdrücke. Die vorderen Wischer sind über einen in der Sensibilität einstellbaren Regensensor gesteuert, können allerdings zudem in zwei verschiedenen Dauerwischgeschwindigkeiten betrieben werden. Zudem aktiviert ein Sensor bedarfsgerecht das Fahrlicht. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisingerechten Schalter bedienen und elektrisch anklappen. Das von TomTom zugeliesserte Navigationssystem funktioniert

3,0 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Onyx ist der Tivoli bereits serienmäßig mit einem Audiosystem samt Navigationssystem (microSD-Karte), Digitalradio (DAB+), MP3-Funktion, USB-Anschluss, Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay und Android Auto sowie sechs Lautsprechern gut ausgestattet.

⊖ Ein CD-Player ist wie bei vielen neuen Modellen nicht erhältlich. SsangYong bietet keine Vernetzungspakete oder

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen fällt das Raumangebot gut aus. Die Beinfreiheit reicht für bis zu 1,95 Meter große Insassen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Die nicht üppig ausfallende Innenraumbreite verdeutlicht hingegen, dass der Tivoli der Kleinwagenklasse angehört. Das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seitenlinie schmälern das ansonsten gute Raumgefühl etwas.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fahrzeugfond ist das Platzangebot mit Ausnahme der durchschnittlichen Innenbreite gut. Wenn der Vordersitz auf 1,85-Meter-Personen eingestellt ist, finden auf der Rücksitzbank selbst bis zu 1,90-Meter-Personen genügend Beinfreiheit vor – hier ist über dem Kopf noch Platz zum Dachhimmel. Das Raumgefühl ist trotz der hohen Fensterlinie angenehm, man fühlt sich keinesfalls beengt.

gut, allerdings verwirrt die angezeigte GPS-Geschwindigkeit, da sie von der im Kombiinstrument angezeigten Geschwindigkeit abweicht.

⊖ Unterschiedliche Begrüßungsmelodien und Signaltöne werden zu penetrant eingesetzt, lassen sich jedoch deaktivieren.

Nicht alle Schalter sind beleuchtet und bei Dunkelheit schnell auffindbar. Die Innenbeleuchtung wird nicht nach Abstellen des Motors, sondern erst nach dem Öffnen einer Fahrzeugtür eingeschaltet. Der Lichtschalter ist in den Blinkerhebel integriert, unbeleuchtet und nicht intuitiv zu bedienen. Die Lenkradfernbedienung ist komfortabel, allerdings ist das Lenkrad mit zahlreichen Tasten überladen, und die Plastik-Kippschalter wirken wenig stabil. Zudem berühren die Handballen schnell die äußeren Tasten, sodass es leicht zu unerwünschter Fehlbedienung kommen kann.

Die Griffmulden sind bei voll geöffneten Türen zu weit weg, wodurch sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen müssen, um sie zu erreichen.

Die elektrischen Fensterheber besitzen lediglich für den Fahrerplatz eine Abwärtsautomatik.

Zugriffsmöglichkeit auf Fahrzeuginformationen über mobile Endgeräte an. Ein leistungsfähigeres Soundsystem ist nicht verfügbar.

Die Formatierung der angezeigten Telefonnummern erfolgt nicht in der gewohnten Aufteilung nach Ländervorwahl, Ortskennzahl und Teilnehmernummer.

⊖ Ein elektrisches Schiebedach, das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt, ist lediglich in der Sapphire-Ausstattung gegen Aufpreis erhältlich.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Für den SsangYong Tivoli sind weder Sitzvarianten noch längsverschiebbare Rücksitze verfügbar. Die Rücksitzlehnen lassen sich in zwei Neigungswinkeln verstellen, allerdings lediglich asymmetrisch geteilt umklappen. Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität daher ausreichend.

Vorn sind einige Ablagen und Staufächer vorhanden, selbst für große Getränkeflaschen. Die hinteren Insassen müssen sich mit einem Becherhalter in der Armauflage und Ablagen in den Türen begnügen.

Das Handschuhfach besitzt ein großzügiges Format und ist beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar.

⊖ Die Becherhalter haben keine Fixierung und passen sich nicht unterschiedlichen Gefäßgrößen an. Daher haben die Becher unter Umständen keinen festen Halt.

Die Spanngummis anstelle von Taschen an den Rückseiten der Vordersitze bieten im Alltag wenig Nutzen.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Der Tivoli ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, eine adaptive Dämpferregelung ist nicht erhältlich. Die Fahrwerksabstimmung ist recht straff, um starke Wankbewegungen des höheren Aufbaus zu verhindern. Das SUV liegt somit insgesamt satt auf der Straße und verarbeitet lange Wellen gut ohne nachzuschwingen. Kurze Wellen werden ebenfalls passabel absorbiert, und auf schnell aufeinanderfolgenden Anregungen zeigt das Fahrwerk keine zu ausgeprägte Stucker-

neigung. Der sportlichen Auslegung steht allerdings eine starke Wankneigung in Kurven gegenüber, weswegen die Abstimmung nur als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Einzelhindernisse schluckt die Federung ordentlich, könnte aber innerorts noch etwas feinfühlicher ansprechen – mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch. Kopfsteinpflaster wird im Innenraum sowohl durch Achspoltern als auch durch Vibrationen am Lenkrad wahrgenommen.

3,2 Sitze

Der neue Tivoli ist in der Onyx-Ausstattung (Testwagen) mit Kunstledersitzen ausgestattet, die lediglich geringe manuelle Einstellmöglichkeiten bieten – so ist beispielsweise der Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar. Die vorderen Sitze des Tivoli sind gut gelungen. Sie sind straff, allerdings angenehm gefedert und bieten durch die angemessene Konturierung selbst in schnell durchfahrenen Kurven Seitenhalt. Korpulente Fahrer werden mit den eher engen Seitenwangen hadern. Großgewachsenen Fahrern fehlt im Schulterbereich etwas Unterstützung, da sich die Lehnen nach oben recht stark verjüngen.

⊕ Die Neigung der Rücksitzlehne lässt sich um 32,5 Grad verstellen.

⊖ In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so bequem. Die Sitzfläche und vor allem die Lehne sind straff gefedert, die Sitzbank ist etwas konturiert, und die Lehne bietet nahezu keinen Halt, Oberschenkelauflage und Kniewinkel sind zufriedenstellend.

Belüftete und elektrisch verstellbare Vordersitze, die einen höheren Sitzkomfort ermöglichen, sind lediglich optional in der Sapphire-Ausstattung erhältlich.

3,8 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum hohe 70,6 dB(A) – ein ausreichender Wert. Der Motor tritt erst bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. Vor allem die

Windgeräusche sind stark ausgeprägt und sorgen dafür, dass man sich mit seinen Mitfahrern lauter unterhalten muss.

2,4 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung Onyx ist beim Tivoli eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig. Die Temperatur lässt sich hier für Fahrer und Beifahrer separat einstellen, die Anpassung der Luftmengenverteilung erfolgt für beide gemeinsam. Die Sitzheizung vorn zählt ebenso wie die Lenkradheizung und abgedunkelten Scheiben im Fond zur

Serienausstattung. Eine separate Scheibenheizung im Bereich der Front-Scheibenwischer (Ruheposition) sorgt für ein schnelles Enteisen festgefrorener Wischerblätter.

⊖ Die Luftverteilung ist lediglich für alle Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen

einstellbar. Die Fondinsassen haben keine zusätzlichen Düsen in der Mittelkonsole und partizipieren daher lediglich über die Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der

fahrzeugseitigen Klimatisierung. Eine Standheizung sowie eine Sitzheizung für die Rücksitzbank sind ab Werk nicht lieferbar.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der neu entwickelte Turbobenziner hat ordentlich Kraft. Der Vierzylinder leistet 163 PS (bei 5.000 1/min) und überträgt ein maximales Drehmoment von 280 Nm (im Bereich von 1.500 bis 4.000 1/min) auf die Vorderachse. Das sorgt für gute Noten in der Durchzugsmessung. Die Elastizitätsmessung von 60 auf 100 km/h erledigt er im vierten Gang in 8,6 Sekunden, im fünften in 11,1 Sekunden und im sechsten vergehen 16,5 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang, der im gleichen

Geschwindigkeitsbereich durchgeführt wird, absolviert er in 5,1 Sekunden (gemessen im 3. Gang).

Gemäß Herstellerangaben benötigt der neue Tivoli für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 9,3 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 181 km/h. Die Fahrleistungen können sich für das ermittelte Leergewicht von knapp 1,4 Tonnen sehen lassen.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,5-Liter-Turbobenziner bietet eine zufriedenstellende Laufkultur und ist insgesamt ordentlich gedämmt, allerdings immer akustisch präsent. Lastabhängig hat er so seine Vibrationen und fängt zu brummen an, im oberen Drehzahlbereich wird er durchaus laut. Verbesserungswürdig ist allerdings die Leistungsentfaltung: Drückt man das Gaspedal durch, dauert

es recht lange, bis der Turbolader den vollen Ladedruck aufbaut und den Tivoli vorwärts schiebt – das geschieht verzögert, allerdings recht abrupt und mit Nachdruck. Darunter leidet unter anderem die Dosierbarkeit, da beispielsweise beim anschließenden Gangwechsel der Motor ungewollt hochdreht.

2,9 Schaltung/Getriebe

Der Tivoli ist mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder dem Aisin-Sechsgang-Automatikgetriebe erhältlich – unser Testwagen hat die manuelle Standard-H-Schaltung mit dem Rückwärtsgang oben links. Das Schaltgetriebe erfüllt seine Aufgaben, ohne mit besonderem Schaltkomfort zu glänzen. Beim schnellen Schalten erhöht sich der Schaltwiderstand deutlich, und es hakelt in den Gassen. Die Kupplung lässt sich angemessen dosieren, beim schnellen Kuppeln entstehen Schaltschläge. Die sechs Gänge des Getriebes sind gut abgestuft, es findet sich zu fast jeder Geschwindigkeit ein passender Gang, und man hat keine Mühe, den Motor im Drehzahlbereich des maximalen Drehmoments zu bewegen. Eine Gangempfehlung hilft, den ökonomischsten Gang zu wählen, wirkt aber

mitunter unentschlossen. Die Gesamtübersetzung ist sinnvoll gewählt, trotz der guten Elastizitätswerte dreht der Motor im sechsten Gang bei 130 km/h nur mit 2.500 Umdrehungen pro Minute – ein guter Wert.

⊕ Der Rückwärtsgang ist durch einen Sperrring gesichert und lässt sich selbst beim Vorwärtsrollen einlegen, da er synchronisiert ist. Serienmäßig ist eine Berganfahrhilfe an Bord, die das Anrollen des Fahrzeugs verhindert.

⊖ Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos, ist allerdings ausschließlich bei Fahrzeugen mit Frontantrieb vorhanden.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Tivoli ist zufriedenstellend, er reagiert relativ agil auf ein dynamisches Anlenken, allerdings sind Karosseriebewegungen deutlich ausgeprägt. Bei gleichmäßiger Kurvenfahrt ist das Eigenlenkverhalten unkritisch. Bodenwellen in Kurven versetzen das Auto leicht, die Fahrstabilität bei Spurrinnen ist gut. Nimmt man in Kurven das Gas weg und

provoziert so einen Lastwechsel, drängt das Heck zwar deutlich nach außen, das geschieht jedoch nicht allzu plötzlich. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Tivoli sicher über die Vorderräder, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau.

Wird der Ausweichvorgang im ADAC Ausweichtest mit einem

plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) gut dosiert ein und reduziert bedarfsgerecht die Geschwindigkeit. Der Wagen bleibt somit jederzeit beherrschbar, zu starkes Unter- oder Übersteuern wird vermieden.

Das verfügbare Drehmoment und die abrupte Leistungsentfaltung bringen die Traktion der angetriebenen Vorderräder beim zügigen Beschleunigen schnell an ihre Grenzen.

3,3 Lenkung

Die Lenkung des Tivoli ist insgesamt zufriedenstellend, bietet allerdings recht wenig Rückmeldung und vermittelt so wenig Fahrbahnkontakt. Zudem leidet die Zielgenauigkeit unter dem indifferenten Lenkgefühl und dem Wanken der Karosserie. Unabhängig vom Gefühl am Lenkrad spricht die Lenkung um die Mittellage gut an, und der Wagen reagiert spontan auf den Lenkbefehl. Bei größeren Lenkwinkeln wankt das Fahrzeug zunächst zur Seite, bevor es der vorgegebenen Fahrtrichtung folgt.

Über den Fahrmodusschalter kann die Lenkkraftunterstützung angepasst werden: Im Normal-Modus fallen das Parken und Rangieren leicht; der Sport-Modus erhöht die Lenkkräfte, sodass die Lenkungsmittle besser fühlbar ist und auf der Autobahn ein besserer Geradeauslauf erreicht wird. Bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe wird außerdem das Schaltverhalten beeinflusst, und ein zusätzlicher Winter-Modus ist verfügbar.

Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt, der Lenkaufwand gerade innerorts dadurch hoch.

2,8 Bremse

Mit der 18-Zoll-Bereifung steht der Tivoli nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,7 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen) – ein zufriedenstellendes Resultat. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind passabel.

2,9 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Zuge der Modellüberarbeitung hat SsangYong im Bereich der Assistenzsysteme deutlich nachgebessert, sodass der neue Tivoli bei der aktiven Sicherheit gut abschneidet. Bereits das Basismodell ist mit einem City-Notbremssystem (bis 60 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistenten und Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomaten umfangreich ausgestattet.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr zunächst durch on hoher Frequenz blinkende Bremslichter gewarnt. Bei Fahrzeugstillstand wird anschließend automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Die von der Verkehrszeichenerkennung erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote werden lediglich im Fahrerinformationsdisplay angezeigt, wenn als

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Bei der Insassensicherheit erhält der Tivoli mit 82 Prozent der möglichen Punkte im Euro NCAP-Crashtest (Stand: 11/2016) insgesamt vier Sterne. Der Koreaner ist serienmäßig mit Front- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählen ein Knieairbag für den Fahrer sowie Seitenairbags vorn zur Standardausstattung. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt – wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Vorn sind Gurtstraffer vorhanden, bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet.

3,4 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tivoli 62 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 11/2016). Der Beifahrerairbag lässt sich per Schalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe. Auch mit den vorhandenen Gurten lassen sich hier zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen, Position und Abstände der Anlenkpunkte sind günstig. Selbst hohe Kindersitze lassen sich problemlos befestigen. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊕ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich per Schlüsselschalter bedienen und kann daher nicht ohne Weiteres von den Kindern selbst bedient werden.

⊖ Der Mittelsitz ist nicht zur Montage von Kindersitzen geeignet, auch wenn der Gurt lang genug ist.

3,4 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Tivoli mit 65 Prozent der erreichbaren Punkte mittelmäßig ab. Hauptkritikpunkt sind die unnachgiebigen Bereiche rund um Windschutzscheibe und Frontscheinwerfer. Hier besteht eine erhöhte Verletzungsgefahr für Kopf beziehungsweise Becken

Ansicht die digitale Geschwindigkeitsanzeige ausgewählt wurde. Im Navigationssystem werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen angezeigt, die auf den Daten des Navigationssystems beruhen und daher von der Realität abweichen können.

Der Spurwechsel- sowie Totwinkelassistent, der zusätzlich beim Ausparken vor herannahendem Querverkehr warnt, ist der höchsten Ausstattungsvariante Sapphire vorbehalten.

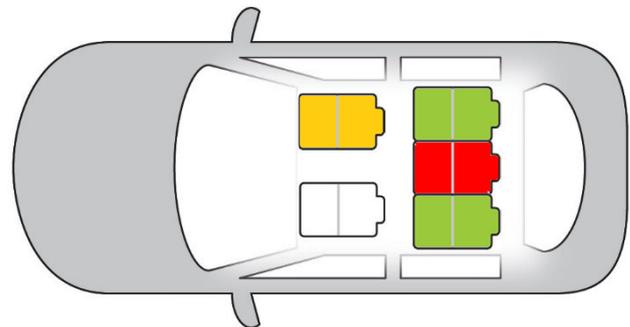
Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 2,0 Metern herausziehen.

⊖ Im Fahrzeug fehlen Verzurrösen, um beispielsweise ein Gepäcknetz (am Kofferraumboden) oder ein Sicherheitstrennnetz anzubringen.

Die hinteren Kopfstützen bieten lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,55 Metern ausreichend Schutz. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen in einer Notsituation schlecht erreichbar.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Die elektrischen Fensterheber haben keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

eines Fußgängers.

Das serienmäßige autonome Notbremsssystem erkennt Fußgänger und kann Kollisionen vermeiden oder das Verletzungsrisiko zumindest reduzieren.

3,0 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,9 Litern Super auf 100 Kilometer im ADAC Ecotest und einer ermittelten CO₂-Bilanz von 220 g/km erreicht der Tivoli 1.5 GDI-T ein schlechtes Ergebnis. Der Kraftstoffverbrauch ist nicht mehr zeitgemäß. Die ermittelten Verbräuche im Einzelnen: Stadt sowie Landstraße je 7,2 Liter und auf der Autobahn sehr hohe 9,4 Liter. Für seine CO₂-Bilanz erhält das SUV lediglich 10 von 60 Punkten.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen in allen Testzyklen auf vorbildlichem Niveau. In diesem Kapitel bringt es der Tivoli damit auf 50 Punkte – das entspricht der vollen Punktzahl. In Summe schafft es der Koreaner mit dem durstigen 1,5-l-Turbobenziner auf 60 Punkte und erhält somit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

23.990 Euro verlangt SsangYong für den frontgetriebenen Tivoli mit dem 163 PS starken Benziner in der Ausstattung Onyx – nicht wenig Geld für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse. Immerhin bringt der Koreaner bereits zahlreiche Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Ob Zweizonen-Klimaautomatik, Sitz- und Lenkradheizung, Licht- und Regensensor oder Assistenten zum Spurhalten und Notbremsen. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 144 Euro (Berechnung auf WLTP-Basis). Die Aufwendungen für die Versicherung sind durch die Einstufungen (Haftpflicht: 19, Teilkasko: 23 und Vollkasko: 24) nicht gerade

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

günstig. Zudem verhindert der hohe Kraftstoffverbrauch niedrige Betriebskosten. So geht der Tivoli nicht als Schnäppchen aus Fernost durch – zudem empfiehlt sich vor der Kaufentscheidung ein Blick in das teils lückenhafte Händlernetz, um die Entfernung zum nächstgelegenen Servicebetrieb entsprechend zu berücksichtigen.

⊕ Der koreanische Hersteller gewährt für den Tivoli eine fünfjährige Herstellergarantie (bis 100.000 km) sowie eine fünfjährige, europaweite Mobilitätsgarantie.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tivoli 1.5 GDI-T real 2WD	Tivoli 1.6 E-XDI Crystal 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1497	4/1597
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	300/1500
0-100 km/h [s]	9,3	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,0 S	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	152	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/23	19/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	168	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	549	617
Preis [Euro]	16.990	25.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, OPF	
Hubraum	1.497 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,0 l
CO ₂ -Ausstoß	152 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,3 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.225/1.810/1.613 mm
Leergewicht/Zuladung	1.300/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Südkorea, Pyeongtaek

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/11,1/16,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact5
Wendekreis links/rechts	11,3/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/7,2/9,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	187 g/km (WTW* 220 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/645/1.075 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	148 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	131 Euro	Wertverlust	359 Euro
Monatliche Gesamtkosten	718 Euro		
Steuer pro Jahr	144 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/23		
Basispreis Tivoli 1.5 GDI-T Onyx 2WD	30.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.590 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.294 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem 9,2-Zoll-Touchscreen	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	4,2	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,9
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	3,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,8
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,9
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	5,0
Federung	2,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,8		
Klimatisierung	2,4		

Stand: April 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer