



SsangYong Tivoli 1.5 GDI-T Sapphire 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (120 kW/163 PS)

Bereits seit 2015 ist der SsangYong Tivoli hierzulande auf dem Markt und ein Ende ist nicht in Sicht. Ganz im Gegenteil: Die Koreaner haben das SUV der Kleinwagenwagenklasse, das es mit Konkurrenten vom Schlage eines VW T-Cross, Ford Puma oder Toyota Yaris Cross aufnimmt, jüngst umfangreich überarbeitet. Während das Heck nur dezente Änderungen erfuhr, ist das Frontdesign weitgehend neu. Auffallend ist dabei neben den farbigen Akzenten in der Frontschürze, die an Abschleppösen erinnern, das Fehlen eines Markenemblems. Der Grund hierfür ist der Umstand, dass SsangYong zu KGM umfirmiert wird. Das Logo mit den symbolisierten Drachenflügeln bleibt erhalten, ist aber lediglich auf den Radnabendeckeln sowie dem Lenkrad zu sehen. Technisch hat sich wenig getan, obwohl dem Koreaner besonders in puncto Antrieb, Fahrwerk und Infotainment ein Update gutgetan hätte. Der 1,5-l-Turbobenziner sorgt mit seinen 163 PS zwar für flotte Fahrleistungen, der Verbrauch fällt mit gemessenen 9,1 l/100 km jedoch viel zu hoch aus - das ist heutzutage nicht mehr akzeptabel. Fahrwerk sowie Lenkung mangelt es an Feinabstimmung und dem Infotainmentsystem fehlt eine Online-Anbindung. Nicht einmal mit dem Preis kann der Tivoli in der getesteten Topausstattung Sapphire samt serienmäßiger Automatik und optionalem Allradantrieb überzeugen - 35.390 Euro sind trotz der guten Serienausstattung eindeutig zu viel für einen merklich angejahrten Kleinwagen, der im ADAC Autotest nur durchschnittlich abschneidet. **Konkurrenten:** u. a. Fiat 600, Ford Puma, Opel Mokka, Skoda Kamiq, Toyota Yaris Cross, VW T-Cross.

- +** gute Fahrleistungen, umfangreiche Serienausstattung, fünfjährige Fahrzeuggarantie
- sehr hoher Verbrauch, mäßige Verarbeitung, gefühllose Lenkung, träge Automatik, Kopfstützen im Fond zu niedrig

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest **★★★★☆**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

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

⊖ Die Karosserie ist grundsätzlich solide gefertigt, im Bereich der Verarbeitungs- und Materialqualität besteht aber durchaus Verbesserungspotenzial. 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 die mehrteiligen Türrahmen und die fehlenden Türrahmenverkleidungen Anlass zur Kritik.

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

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, wodurch der Motor nicht gut gegen Verschmutzung geschützt ist und der Luftwiderstand sich durch den nicht glattflächigen Unterboden unnötig erhöht.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Koreaners fällt zufriedenstellend aus. Die Reichweite mit dem 50 l großen Tank beträgt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest von sehr hohen 9,1 l/100 km lediglich rund 545 km - das ist für ein Verbrennermodell dürftig.

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 dürftige 422kg, was zumindest für vier Insassen samt Gepäck ausreicht.

Mit einer Fahrzeugbreite von 2,02 m (inklusive Außenspiegeln) und einem Wendekreis von 11,5 m geht die Innenstadttauglichkeit des kompakten 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 Radmutternschlüssel fehlen ebenfalls.

Zwischen Schweller und Fahrersitz befindet sich der Entriegelungsschalter für den Tankdeckel, der nicht in die Zentralverriegelung integriert ist - das ist im Alltag umständlich.

3,4 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. Die Reflexionsscheinwerfer können jedoch nur bedingt überzeugen: Das Licht auf der Fahrbahn ist streifig und fleckig, auch Helligkeit und Reichweite des Lichtkegels lassen zu wünschen übrig. Zudem erzeugen die Scheinwerfer Streulicht,



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

das besonders bei nächtlichem Niederschlag stört. Auch bei den Lichtfunktionen hat der Tivoli Nachholbedarf: Wir vermissen eine Scheinwerferreinigungsanlage, eine automatische Leuchtweitenregulierung, einen Fernlichtassistenten sowie ein Abbiegelicht. Zumindest sind die Bremslichter ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und sorgen somit für ein schnelles Ansprechen.

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 sowie die Rückfahrkamera hinten sehr hilfreich. Die Kamera wird allerdings 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 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. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktivierter Warnblinkanlage kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Die Frontscheibenwischer sind Bügelwischer, die lediglich auf der Fahrerseite durch ein aerodynamisches Element den

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.

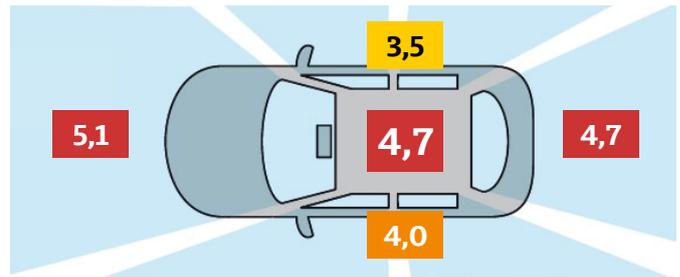
⊖ Für den Fahrer ist am Dachhimmel kein Haltegriff angebracht. Der Testwagen ist serienmäßig mit einem

3,6 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt für einen Kleinwagen ordentlich aus. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen 225 l bis unter die Gepäckraumabdeckung. Entfernt man diese und belädt bis unters Dach, lassen sich 295 l oder alternativ 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 l. Bis zum Dach beladen passen maximal 1.075 l in den Tivoli.

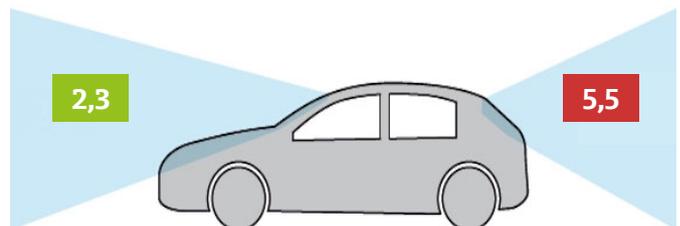
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Anpressdruck bei höherer Fahrgeschwindigkeit erhöhen – hier erzielen die Balkenwischer ein besseres Wischergebnis.

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 Gepäck passen in den Kofferraum des Tivoli.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Zugänglichkeit und damit die Nutzbarkeit des Kofferraums sind zufriedenstellend. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei, womit sich auch sperrige Gegenstände einladen lassen. 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 herausnehmbare Ladeboden befindet sich lediglich sieben Zentimeter unterhalb der Ladekante, wodurch man das Transportgut beim Ausladen nicht allzu weit anheben muss.

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

Eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich. Bei Dunkelheit wird der Kofferraum durch eine Halogenlampe nur mäßig ausgeleuchtet.

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.

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

2,9 INNENRAUM

2,9 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. Da der Funktionsumfang des Infotainmentsystems recht überschaubar ist, ist der Gewöhnungsaufwand trotz teils unlogischer



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäcknetz am Kofferraumboden anzubringen.



Die ordentliche Verarbeitung im Innenraum kann nicht über die z.T. billige Materialanmutung hinwegtäuschen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, im Detail gibt es noch Raum für Verbesserungen.

Menüstrukturen überschaubar.

Unterhalb des Touchdisplays befindet sich die Klimabedieneneinheit, die ebenfalls übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Leider wurden im Zuge des Facelifts die praktischen Drehregler und Tasten durch eine berührungsempfindliche Bedieneinheit ersetzt. Dies sieht zwar moderner aus, die Bedienbarkeit leidet jedoch darunter.

Neu ist das volldigitale Kombiinstrument, das der Topausstattung Sapphire vorbehalten ist. Es bietet dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten. Die virtuellen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl lassen sich gut ablesen, auch wenn beide feiner skaliert sein dürften. Dies gilt auch für die Anzeige des Tankfüllstands sowie der Kühlmitteltemperatur. 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 praxisgerechten Schalter bedienen und elektrisch anklappen. Das von TomTom zugelierte Navigationssystem funktioniert gut, allerdings verwirrt die angezeigte GPS-Geschwindigkeit, da sie von der im Kombiinstrument angezeigten Geschwindigkeit abweicht.

⊖ Unterschiedliche Begrüßungsmelodien und Signaltöne werden zwar sehr penetrant eingesetzt, lassen sich jedoch immerhin deaktivieren.

Nicht alle Schalter sind beleuchtet und bei Dunkelheit schnell auffindbar.

Das Multifunktionslenkrad ist mit zahlreichen Tasten überladen, 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.

3,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Sapphire ist der Tivoli serienmäßig mit einem Audiosystem samt Navigationssystem (microSD-Karte), Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sowie sechs Lautsprechern ordentlich ausgestattet.

⊖ SsangYong bietet keine Vernetzungspakete oder Zugriffsmöglichkeit auf Fahrzeuginformationen über mobile Endgeräte an, auch Online-Dienste wie Wetter- oder Parkinformationen sucht man vergebens. Ein leistungsfähigeres Soundsystem ist nicht verfügbar.

2,4 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.

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

2,7 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 Rückbank 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 Seitenlinie angenehm, man fühlt sich keinesfalls beengt.

3,2 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.

3,1 KOMFORT

3,3 Federung

Der Tivoli ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, eine adaptive Dämpferregelung ist nicht erhältlich. Die Fahrwerksabstimmung ist recht straff, wodurch das SUV satt auf der Straße liegt. Kurze Wellen werden ebenfalls passabel absorbiert, und auf schnell aufeinanderfolgenden Anregungen zeigt das Fahrwerk keine zu ausgeprägte Stuckerneigung.

3,2 Sitze

Der Tivoli ist in der Sapphire-Ausstattung (Testwagen) mit Kunstledersitzen ausgestattet, die lediglich geringe manuelle Einstellmöglichkeiten bieten – so ist beispielsweise der Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar. Die Vordersitze sind angenehm straff gepolstert und bieten durch die angemessene Konturierung selbst in schnell durchfahrenen Kurven ordentlichen Seitenhalt. Korpulente Fahrer werden mit den eher engen Seitenwangen hadern. Großgewachsenen Fahrern fehlt im

3,6 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum hohe 69,9 dB(A) – ein lediglich ausreichender Wert. Der Motor tritt erst bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. Vor allem die



Im Fond finden sogar Personen bis zu 1,9 m Größe Platz.

⊖ 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.

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.

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 ziemlich straff, die Sitzbank ist nur mäßig konturiert, Oberschenkelauflage und Kniewinkel sind lediglich zufriedenstellend.

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

2,5 Klimatisierung

⊕ Bis auf die Basisausführung ist der Tivoli stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. 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.

⊖ Die Luftverteilung ist lediglich für alle Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen einstellbar. Die Luftausströmer besitzen keine Möglichkeit, die Luftmenge unabhängig von der Ausströmrichtung zu regulieren.

Die Fondinsassen haben keine zusätzlichen Luftdüsen 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 nicht zu haben.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner hat ordentlich Kraft und sorgt im 1,5 t schweren SUV für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Der 1,5-l-Vierzylinder leistet 163 PS und entwickelt in Kombination mit dem Automatikgetriebe ein maximales

Drehmoment von 260 Nm (Schalter: 280 Nm). Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 absolviert der Koreaner in 5,9 s, von 80 auf 120 km/h benötigt er 6,4 s. Die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 175 km/h an.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine annehmbare Laufkultur, auch wenn leichte Vibrationen gerade im Lenkrad immer etwas zu spüren sind. Beim Ausdrehen wiederum wird der Motor lauter, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass das Motorgeräusch im Alltag keinen Störfaktor darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der Turbobenziner ordentlich an auch wenn er unterhalb von 2.000 1/min stets einen Moment benötigt, ehe der nötige Ladedruck aufgebaut ist. Das maximale Drehmoment von 260 Nm steht über einen sehr weiten Drehzahlbereich zur Verfügung, wodurch der Motor durchaus elastisch wirkt.

2,5 Schaltung/Getriebe

Der Tivoli ist grundsätzlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder Automatikgetriebe erhältlich. In der Topausführung Sapphire bringt das SUV stets die Wandlerautomatik mit. Das Automatikgetriebe wirkt etwas in die Jahre gekommen, muss es doch mit nur sechs Gängen auskommen. Dadurch ergeben sich recht deutliche Drehzahlsprünge, wobei der elastische Turbomotor damit recht gut zurechtkommt. Bei gemütlicher Fahrt schaltet der Wandlerautomat geschmeidig - ist man forciert unterwegs, häufen sich allerdings die spürbaren Schaltvorgänge, die auch mal in leichtes Rucken übergehen können.

Insgesamt bietet die Automatik ein annehmbares Komfortniveau, das geschliffene Anfahren wie auch die ausreichend kräftige Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes über den klassischen Hebel auf der Mittelkonsole gibt keine Rätsel auf und ist auch ohne Hinsehen möglich. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion gibt es nicht, zumindest eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet schnell und geschmeidig.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Tivoli ist zufriedenstellend. Er reagiert recht spontan auf ein dynamisches Anlenken, allerdings sind Karosseriebewegungen dann 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.

Der optionale automatisch zuschaltende Allradantrieb des Testwagens - bei drohendem Schlupf wird die Hinterachse hinzugeschaltet - sorgt unter den meisten Fahrsituationen für eine gute Traktion. Zudem kann der Fahrer per Tastendruck eine fixe Kraftverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse vorwählen.

3,6 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 der indirekten Übersetzung - von Anschlag zu Anschlag benötigt man drei Lenkradumdrehungen. 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. Die Zentrierung ist zu schwach ausgeführt, zudem ist das Lenkungsspiel um die Nulllage zu groß. Über den Fahrmodusschalter kann die Lenkkraftunterstützung angepasst werden: Im Normal-Modus fallen das Parken und Rangieren leicht; der Sport-Modus erhöht die Lenkkräfte, so dass die Lenkungsmittle besser fühlbar ist und auf der Autobahn ein besserer Geradeauslauf erreicht wird.

2,6 Bremse

Mit der 18-Zoll-Bereifung steht der Tivoli nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen) – ein gutes 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 nachgebessert, dennoch erreicht er hier nicht das Niveau der meisten Konkurrenten. Alle Tivoli sind mit einem City-Notbremssystem (bis 60 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistenten und Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomaten ausgestattet. In der Top-Ausführung Sapphire

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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

bringt der Tivoli zudem einen radarbasierten Spurwechselassistenten samt Querverkehrerkennung hinten und Ausstiegswarnung serienmäßig mit.

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

⊖ Die von der Verkehrszeichenerkennung erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote werden

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Die Bewertung der Euro NCAP-Tests hat inzwischen keine Gültigkeit mehr. 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

Die Bewertung der Euro NCAP-Tests hat inzwischen keine Gültigkeit mehr. 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, die sich jedoch unter dem Sitzpolster befinden und dort schlecht zu erreichen sind. 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 platznehmende 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.

3,6 Fußgängerschutz

Die Bewertung der Euro NCAP-Tests hat inzwischen keine Gültigkeit mehr. Die Front ist nicht sonderlich nachgiebig gestaltet, besonders die unnachgiebigen Bereiche rund um Windschutzscheibe und Frontscheinwerfer sorgen für eine erhöhte Verletzungsgefahr für Kopf beziehungsweise Becken eines

lediglich im Fahrerinformationsdisplay angezeigt, wenn als 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.

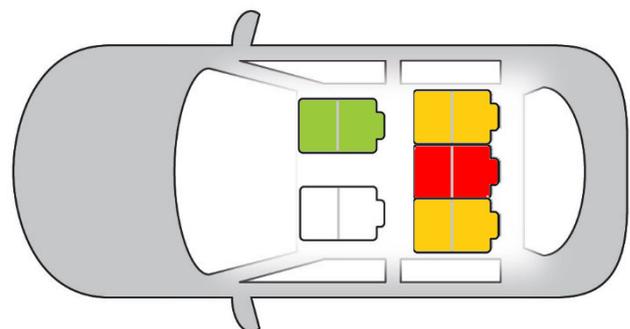
Die hinteren Kopfstützen bieten lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,55 Metern ausreichend Schutz. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen in einer Notsituation schlecht erreichbar.

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

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

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)

Fußgängers.

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

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit einem Durchschnittsverbrauch von happigen 9,1 Litern Super auf 100 Kilometer im ADAC Ecotest und einer ermittelten CO₂-Bilanz von 249 g/km erreicht der Tivoli 1.5 GDI-T 4WD Automatik ein sehr schlechtes Ergebnis. Der Kraftstoffverbrauch ist nicht mehr zeitgemäß und liegt nochmals 1,2 l über dem Tivoli 1.5 T-GDI SWD mit Frontantrieb und Schaltgetriebe.

Die ermittelten Verbräuche im Einzelnen: Innerorts verbraucht der Koreaner 9,6 l, außerorts 8,0 l und auf der Autobahn sehr hohe 10,5 l/100 km. Für seine CO₂-Bilanz erhält das SUV keine Punkte.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf niedrigem Niveau, lediglich bei hoher Last im ADAC Autobahnzyklus fettet der Direkteinspritzer das Benzin-Luft-Gemisch etwas an, was zu erhöhten CO-Emissionen führt- dafür gibt es einige Punkte Abzug. Insgesamt sammelt der Koreaner dennoch sehr gute 47 von 50 möglichen Punkten. In Summe schafft es der

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Happige 35.390 Euro verlangt SsangYong inzwischen für den Tivoli mit dem 163 PS starken Benziner in der Ausstattung Sapphire samt serienmäßiger Automatik und optionalem Allradantrieb (2.000 Euro) – viel Geld für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse. Immerhin bringt der Koreaner bereits zahlreiche Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Ob Zweizonen-Klimaautomatik, Sitz- und Lenkradheizung, Navigationssystem und Rückfahrkamera, der Tivoli bringt all dies serienmäßig mit. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 276 Euro. Die Aufwendungen für die Versicherung sind durch die Einstufungen (Haftpflicht: 21, Teilkasko: 21 und Vollkasko: 20) nicht gerade günstig. Zudem

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Tivoli mit dem sehr durstigen 1,5-l-Turbobenziner auf 47 Punkte und erhält somit lediglich zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

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 Amber 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1497
Leistung [kW (PS)]	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,0 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	181
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	694
Preis [Euro]	24.990

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	6,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	150/431/718
• Dachlast/Anhängelast [kg]	50/668
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,65
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	111,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	279

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.497 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,3 l
CO ₂ -Ausstoß	191 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.225/1.810/1.613 mm
Leergewicht/Zuladung	1.492/428 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.115 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	60/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Südkorea, Pyeongtaek

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Wendekreis links/rechts	11,3/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	9,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,6/8,0/10,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	216 g/km (WTW* 249 g/km)
Reichweite	545 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.498/422 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/645/1.075 l

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

Betriebskosten	231 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	414 Euro
Monatliche Gesamtkosten	851 Euro		
Steuer pro Jahr	276 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/20/21		
Basispreis Tivoli 1.5 GDI-T Sapphire 4WD Automatik	35.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.12.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.394 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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	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	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	3,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,6
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,9
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	3,6	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,2	Umwelt/EcoTest	3,4
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	3,3	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Juli 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner