

Fahrbericht Ssangyong Tivoli e-XDI 160: Der fällt ein wenig aus dem Rahmen

Von Jens Riedel

Nein, Koreanisch muss man nicht unbedingt beherrschen, wenn man den Ssangyong Tivoli e-XDI 160 sein Eigen nennt, denn neben den Schriftzeichen findet sich in der Tankklappe und auf dem Verschluss auch der Hinweis „Diesel“. Ein wenig Englisch kann hingegen nicht schaden, denn die Informationen im Bordcomputer werden größtenteils in eben jener Sprache angegeben. So muss man sich beim Reifendruckkontrollsystem auch mit Psi als Maßeinheit abfinden. „AVG“ für den Durchschnittsverbrauch findet sich aber beispielsweise ja auch in anderen Fahrzeugen, und die Außentemperaturangabe kennt neben Fahrenheit zum Glück auch Celsius.

Nicht nur bei der Sprache fällt das neue B-Segment-SUV aus Korea ein wenig aus dem Rahmen. Der Tivoli fällt auf. Nicht nur, weil der erst seit kurzem auf dem Markt befindliche Wagen mit bislang knapp 580 Zulassungen (bis Ende November 2015) ein Exot im Straßenbild ist, sondern auch durch sein Design. Der Ssangyong tritt selbstbewusst auf: Eine hohe Schulterpartie mit betont ausgestellten Kotflügeln und einem breiten Heck lassen den kleinen Koreaner deutlich größer erscheinen als er mit seinen 4,20 Metern Länge ist. Der äußere Anschein trügt jedoch nicht. Innen bietet das neue B-Segment-SUV für seine Klasse ungewöhnlich viel Platz. Selbst Hinterbänkler haben keinen Grund zur Klage. Dazu kommen etliche Ablagen, beispielsweise über dem Handschuhfach, einschließlich gleich acht (!) Flaschen- und Cupholdern. Gut gemacht ist außerdem ein Schlitz im Mittelfach. Er dient nicht nur als Kabelausgang für dort verstaute mobile Geräte, sondern erlaubt auch die Unterbringung eines hochkant gestellten Tablets. Auf einen CD-Player verzichtet Ssangyong wie mittlerweile viele andere Hersteller leider. USB- und Aux-Anschluss – bzw. sogar HDMI in der Topausstattung – sind aber natürlich an Bord,

Das großzügige Platzangebot korrespondiert mit einer Reihe von Komfortzutaten. Da sind zum Beispiel das beheizbare Lenkrad, der belüftbare Fahrerledersitz, drei

Betriebsarten für die Lenkung und die je nach Stimmungslage in sechs Farben konfigurierbaren Rundinstrumente sowie Zwei-Zonen-Klimaanlage und Sieben-Zoll-Touchscreen mit Rückfahrkamera. Ein ungewöhnliches Gimmick ist die Displaydarstellung des Vorderradeinschlags beim Starten des Wagens.

An Annehmlichkeiten herrscht also kein Mangel – wohl aber an modernen Assistenzsystemen. Hier muss der inzwischen zum indischen Mahindra-Konzern gehörende Autohersteller (noch) passen. Dafür bietet Ssangyong nicht nur die Möglichkeit, die untere und mittlere Ausstattungsstufe Chrystal und Quartz durch Optionspakete an die jeweils nächsthöhere anzunähern, sondern lässt dem Kunden vor allem bei Motor-/Getriebe- und Antriebskombination absolut freie Hand. So kann sogar das Basismodell als Diesel mit Automatik und 4WD bestellt werden (+4000 Euro) oder die Topversion Sapphire als zweiradgetriebener Schaltwagen, was gegenüber dem Automatik-Vierrad-Diesel als Spitzenvariante 6000 Euro spart.

Der 1,6-Liter-Selbstzünder leitet 85 kW / 115 PS im üblichen Rahmen und sorgt für ausreichenden Vortrieb. Sehen lassen kann sich das in dieser Klasse recht hohe Drehmoment von 300 Newtonmetern, die vor allem im unteren Drehzahlbereich zur Verfügung gestellt werden. Das ist fast doppelt so viel wie beim etwas leistungsstärkeren Benziner identischer Kubatur. Die Sechs-Stufen-Automatik dreht die Getriebestufen auch bei eher verhaltenem Beschleunigen häufig mit um die 3000 Touren aber relativ hoch aus und könnte etwas schneller auf Gaswegnahme reagieren. Die Automatik bewegt sich dabei dann im Übergangsbereich zwischen Drehmoment- und Leistungsmaximum. Ihre Aufgabe erledigt sie so unter dem Strich aber zufriedenstellend, wenn auch nicht ganz so sanft wie im großen Van Rodius.

Wer es etwas selbstbestimmter haben möchte, kann in den manuellen Modus wechseln, wo per Daumen mit einem seitlichen Wippschalter im Knauf geschaltet wird. Aber auch hier bedarf es schon rund 80 km/h, bevor der sechste und letzte Gang akzeptiert wird. Verbräuche von sieben bis acht Litern je 100 Kilometer sollten da einkalkuliert werden, womit der Tivoli sich bei uns im üblichen Abweichungsrahmen vom Normverbrauch bewegte.

Neben der Standardeinstellung, die man hier gleich „Eco-Modus“ nennt, gibt es den Fahrmodus „Power“ für zügigeres Beschleunigen und „Winter“ für Anfahren im zweiten Gang. Die „Lock“-Taste sperrt allerdings im Fall des Tivoli 4WD nicht das Differenzial, sondern schaltet den ansonsten automatischen auf dauerhaften Allradantrieb. Kritik muss der Tivoli auch beim Fahrwerk nicht einstecken. Die Federung wird europäischen Bedürfnissen gerecht. Lediglich bei kurzen Stößen ist die Dämpfung ein wenig ruppig,

was zum Teil aber auch den in unserem Fall montierten 18-Zoll-Rädern (statt 16) geschuldet sein dürfte. Die Lenkung arbeitet wunderbar direkt aus der Mittellage. Das gilt auch, wenn statt der von uns bevorzugten „Sport“-Einstellung der „Normal“- oder der „Comfort“-Modus gewählt werden, die den Widerstand spürbar verringern.

So wie beim Design gibt sich Ssangyong mittlerweile auch beim Preis selbstbewusst. Beim Einstiegspreis liegen die Koreaner mit 15 490 Euro auf dem Niveau eines Renault Captur. Die Topversion stößt hingegen in Preisregionen vor, in denen die Luft deutlich dünner wird.

Ssangyong setzt dennoch große Hoffnung auf seine kleinste Baureihe. So soll dieses Jahr noch eine siebensitzige Variante folgen. Damit würde der Tivoli mit einem weiteren Alleinstellungsmerkmal in seinem Segment noch weiter aus dem Rahmen fallen.
(ampnet/jri)

Daten Ssangyong Tivoli Sapphire e-XDI 160 4WD AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,20 x 1,80 x 1,59

Radstand (m): 2,60

Motor: R4, 1597 ccm, Diesel

Leistung: 85 kW / 115 PS bei 3400–4000 U/min

Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1500–2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter

CO₂-Emissionen: 154 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: 1490 kg / 520 kg

Kofferraumvolumen: k.A. (423 Liter bei 2WD, erweiterbar)

Max. Anhängelast: 1500 kg

Preis: 26 990 Euro

Bilder zum Artikel



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.



Ssangyong Tivoli.



Ssangyong Tivoli.



Ssangyong Tivoli.



Ssangyong Tivoli e-XDI 160 4WD AT.
