SsangYong tivoli e-XGi comfort

PRIDI NOCOJ V TIVOLI

Za naslov zapisa o testu tega zanimivega korejca smo si sposodili kar del besedila Magnificove uspešnice. Magnifico nadaljuje: »... bova plesala!« V tivoliju, o katerem bo tekla beseda, plesati ni mogoče, se je pa mogoče dokaj prijetno peljati. Res je, da smo bili še najbolj navdušeni nad imenom, a nekaj adutov avto pod SsangYongovo značko vseeno ima.

CENA: 15.990,00 EUR
MOC: 94 kW (128 KM)
PORABA: 6,1 l/100 km

Tivoli je relativno lep in soliden SUV, ki pa ne ponuja niti vrhunske tehnologije niti ogromno opreme. Je pa vseskozi dober in zagotovo prava alternativa v svojem razredu.

Tivoli je prvi izdelek, ki začenja novo ero korejskega izdelovalca osebnih avtomobilov, v katerem ima večinski delež indijska Mahindra. SsangYong se je slovenskim kupcem najprej predstavil s korandom, ki je bil rahla kopija legendarnega wranglerja ameriškega Jeepa. Kasneje so na trg pripeljale še kyrona, actyona in rextona, ki so našle kar nekaj kupcev. Posebnost teh avtomobilov je bila njihova zunanjost, ki je bila na nek način tako posebna, da je ljudi razdelila le na tiste, ki so jim bili avtomobili všeč, in tiste, ki so se jim zdeli izrazito grdi. Tudi njihov novinec Tivoli je na nek način poseben. A ne toliko, da bi ljudi razdelil na dva izrazita tabora. Tivoli je vendarle sodobneje oblikovan z nevpadljivim, polikanim prednjim delom in precej bolj dinamičnim zadkom, ki svojo obliko dobiva že od zadnjih stranskih vrat dalje. Priznamo, da nas je precej navduševal pogled v zunanja vzvratna ogledala, v katerih smo najprej videli veliko napihnjeno gubo, ki se začne na zadnjih vratih in ustvarja čvrsto in široko tivolijevo zadnjo plat. Brez te posebnosti bi bila lahko zunanjost precej neizrazita. Prednji del nas je spominjal na jeznega risa, k čemur najbolj pripomoreta ozka in na zgornjem delu zavihnjena žarometa z dnevnimi LED-lučmi. Stranska linija je rahlo napihnjena in se izrazito razširi v drugem delu zadnjih stranskih vrat. Drzno oblikovanje so na zadku spretno prekrili z zadnjima žarometoma. Nasajena sta na skrajni rob in spretno nadaljujeta linijo od stranskih vrat do zadnjega odbijača. Spretno, premišljeno in učinkovito. Lep zadek uspešno nadgradi logotip tovarne in velik napis Tivoli. Ni kaj, ta avto ima nekaj na sebi. No, v sebi pa nekaj manj. V notranjosti bodo večino najprej zmotili sedeži. Ozki in s prekratko sedalno površino pač ne ponujajo zadostnega udobja. Tudi z iskanjem najboljšega položaja za volanom smo imeli nekaj težav. Smo se pač navadili na sedeže, ki omogočajo nastavitev višine, in volan, ki je nastavljiv v vse smeri. Avto je, kakršen je, smo pa ljudje precej prilagodljiva bitja in se znamo hitro prilagoditi tudi manj udobnim sedežem in ne ravno navdušujočem položaju za volanom. Nad videzom notranjosti se ne bomo pritoževali, saj je neke vrste mešanica sodobnosti in preteklosti. V osnovi ima avto vse, kar v današnjem času voznik in potniki potrebujejo. V Sloveniji je avto na voljo le z dvema paketoma opreme – Base in Comfort. S slednjim, nekoliko bogatejšim, je bil opremljen tudi naš testni tivoli. Prinaša dvopodročno samodejno klimatsko napravo, v kateri je mogoče shraniti celo do tri nastavitve, če ste dovolj radovedni, da to sploh odkrijete, soliden radijski sprejemnik, bluetooth povezavo, potovalni računalnik, tempomat, električni pomik vseh stranskih stekel in ogrevana in električno nastavljiva zunanja ogledala. To pa je tudi vse. Mnogi boste dejali, da nič ne manjka. Res ne. Imajo pa nekateri konkurenti za podobno ceno vsaj zaslon na dotik in nekoliko sodobnejšo tehnologijo. Zanimiva so se nam zdela stikala na sredinskem delu armaturne plošče. Neke vrste svetilni trakovi. Žal uporabniško nekoliko manj prijazni. Pa še veliko jih je, skoraj za vsako operacijo drugi, da se jih je treba kar navaditi. Ob precej skopi opremi za pomoč pri vožnji omenimo nekaj, kar tivoli ima, pa marsikateri drugi nima. To je izbira trdote volana. Na voljo so trije programi – normal, comfort in sport.

Tivoli ima še eno odliko. To je prostornost. Malo tudi na račun krajšega sedalnega dela sedežev je prostora v tem avtu tudi za pet ljudi dovolj. >>

Summit leasing&credit
Sumitomo Corporation Group
take it easy

FINANCIRANJE PRI SUMMIT LEASING SLOVENIJA (doba vračanja 60 mesecev)

VOZILO	SSANGYONG
CENA	15.990,00 EUR
Kredit obrestna mera 3M Euribor MAX. VIŠINA 20.000 EUR	
Str. odobritve in zav.	674,37 EUR
Mesečni obrok (EOM)	301,75 EUR (7,0 %)
Kreditna obrestna mera	5 %
Višina financiranja	15.990,00EUR
Skupno plačilo	18.779,37 EUR
Finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je potrebno vozilo kasko zavarovati)	
Polog in str. odobritve	11.193,00 EUR
Mesečni obrok (EOM)	227,97 EUR (8,5 %)
Kreditna obrestna mera:	7 %
Višina financiranja:	11.193,00 EUR
Skupno plačilo:	18.475,20 EUR

Vsi izračuni in EOM so informativni. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za kredit oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 01.07.2016

Glede na dolžino vozila preseneča globok in prostoren prtljažnik, ki ga prekriva uporaben rolo.

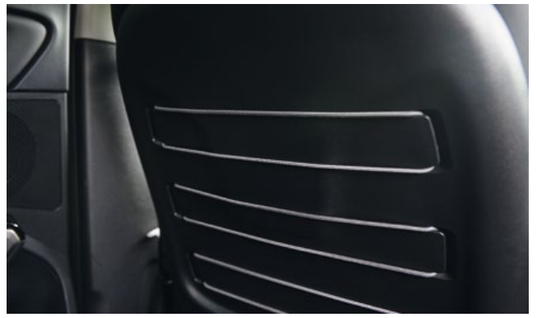
Potencialni kupci tivolija pri izbiri ne bodo imeli veliko težav. Avto je na voljo z dvema paketoma opreme in dvema motorjema, bencinskim in dizelskim. Kar se opreme tiče, priporočamo bogatejši paket Comfort. Glede motorja pa dilema ostaja, saj je našega testnega poganjal bencinski motor, tako da dizelska različica ostaja neraziskana in nepreizkušena. 1,6-litrski bencinski motor ni ravno čudež sodobnosti. To pokaže predvsem na začetku, ko je hladen precej neprijazen do potnikov, saj deluje grobo in rad cuka. Ko se ogreje na delovno temperaturo, mu razen glasnosti nimamo česa očitati. Podatek o moči – 94 kW – je sicer vzpodbuden, a v resnici ni najbolj mladostniško razposajen. Pospeški so povprečni, saj tudi 160 Nm navora pri okoli 4.600 vrtljajih ni ravno podatek, nad katerim bi se navduševali. Zato pa se vsaj malo odkupi s porabo. Na našem testu se je številka ustavila pri 6,1 litra bencina na 100 prevoženih kilometrih. Pri zmerni vožnji pri okoli 90 km/h se zadovolji tudi z manj kot šestimi litri. Podvozje je povprečno in ima raje zmerno vožnjo in boljšo podlago. Pri mejnih hitrostih in slabši podlagi ne vzbuja veliko zanesljivosti in udobja. Je pa sicer tivoli mogoče dobiti tudi s pogonom na vsa štiri kolesa.

Pri tivoliju nam je bilo še najbolj všeč ime. Nehote nas spomni na glasbeno uspešnico, ki smo si jo zelo pogosto mrmrali med vožnjo, in na prelep park v slovenski prestolnici. Zanimiva se nam je zdela tudi oblika in morda bi tivoli lahko postal kandidat za eno od prevoznih sredstev. Pri odločitvi za nakup je pomembna tudi cena in ta je v tem primeru vsaj zanimiva. 15.990 evrov boste odšteli za avto, kot smo ga imeli na testu. Če bi imeli pod pokrovom raje dizelski motor, boste morali dodati 2.000 evrov, še dodatna dva tisočaka pa za štirikolesni pogon. No, potem pa smo že pri znesku, za katerega tudi konkurenca ponuja marsikaj. Tivoli ni slaba izbira in je v segmentu do 16.000 evrov eden zanimivejših avtomobilov. **gma**



Lepo oblikovan kokpit s precej razigranim območjem gumbov. Tudi na volanu mnogo funkcij. Optimalen položaj je zaradi slabših sedežev težko najti.







TEHNIČNI PODATKI

4-valjni motor, bencinski · **delovna prostornina** 1597 cm³ · **moč** 94 kW (128 KM) pri 6.000 vrt./min · **največji navor** 160 Nm pri 4.600 vrt./min · 6-stopenjski ročni · **D/Š/V** 4.195/1.795/1.590 mm · **medosna razdalja** 2.600 mm · **teža** 1.395 kg · **prtljažnik** 423 l · **rezervoar za gorivo** 47 l · **0–100 km/h** v 12,1 s · **končna hitrost** 170 km/h · **testna poraba** 6,6 l/100 km · **CO_2** 154 g/km · **cena:** od 13.990,00 EUR



POD ČRTO

Tivoli ne ponuja niti vrhunske tehnologije niti bogate opreme niti najsodobnejšega motorja. Si pa zasluži pozornost zaradi relativno ugodne cene in zanimivega videza. No, pa ime je tudi dokaj domače!

OCENA

★★★★☆



VTISI

TO NAM JE VŠEČ

Oblika Nekoliko posebna. Še posebej izstopa zadek.

TO MANJKA

Tehnologija Sodobnejša tehnologija bi bila dobrodošla.

TO PRESENEČA

Cena Za 16.000 evrov boste dobili solidno opremljen avto in vstop v klub mestnih križancev.



Tivoli se bo še najbolje počutil na asfaltni cesti, a tudi kakšen makadam ga ne bo preveč zmotil.