



Martijn Verhoef  
9 december 2015

## Andere koek

"Is het een Kia, of toch een Suzuki?". Het is overduidelijk dat voor SsangYong, dat al twintig jaar in Nederland opereert, nog veel werk aan de winkel is als het gaat om de naamsbekendheid. Het merendeel van de SsangYongs die in Nederland worden verkocht, staat dan ook op grijs kenteken. Immers: aannemers en marktkoopmannen omarmen het merk door het hoge trekgewicht en Mercedestechniek die modellen als de Rexton bieden. Maar ook de particuliere markt moet worden veroverd en in zijn poging daartoe komt SsangYong met de Tivoli, die het waar moet gaan maken in het compacte crossoversegment. Dit segment groeit nog steeds en om te bepalen of de Captur en CX3 zich al zorgen moeten gaan maken, hebben wij de Tivoli uitgebreid aan de tand gevoeld.



## Hippe rakker

Aan de buitenkant ziet het er in ieder geval veelbelovend uit. De auto oogt groter dan zijn directe concurrenten, terwijl een blik op de buitenmaten verraadt dat de auto slechts enkele centimeters hoger en langer is dan bijvoorbeeld de Renault Captur. Dit gezichtsbedrog is te verklaren door de hoge neus, die de auto een stoer karakter geeft. Het is tevergeefs zoeken naar stijlelementen van andere modellen van het Koreaanse merk, want met zijn dichte grille en uitgeklopte lijnenspel is er geen familie-gen in te ontdekken. Helemaal des crossovers zijn de hoge bodemvrijheid en de kunststof omlijsting van de wielkasten. Vanaf het uitrustingsniveau Quartz zijn deze wielkasten gevuld met 18 inch lichtmetalen velgen, die de auto erg goed staan, evenals het Flaming Red waarin de testauto is uitgevoerd. Bovenin de koplampen brandt de LED-dagrijverlichting, die standaard aanwezig is. Uiteraard is het design smaakgebonden, maar SsangYong heeft zijn best gedaan om van de Tivoli een hippe verschijning te maken.





## Stoelventilatie

Van binnen oogt de Tivoli niet alleen ruim, hij is het ook. Je zit lekker hoog, maar er is aan hoofdruimte geen gebrek bij zowel de voor- als achterpassagiers. De voorstoelen bieden zowel in lengte als in breedte een goede ondersteuning en ook wanneer je op de achterbank plaatsneemt kan een gemiddelde volwassene een prima zit vinden. Een nadeel is dat het stuur alleen in hoogte verstelbaar is, waardoor het voor de bestuurder een uitdaging is om een goede zithouding te vinden. Bij de Sapphire is lederen bekleding aanwezig en is de bestuurdersstoel uitgebreid elektrisch te verstellen. De bestuurder kan bij dit uitrustingsniveau zelfs rekenen op stoelventilatie, wat uniek is te noemen binnen dit segment. Ook stoelverwarming en een verwarmd stuur mogen niet ontbreken.

Bij het uitkiezen van de materialen voor het interieur hadden de ontwerpers van SsangYong wel wat kieskeuriger mogen zijn. Het gebruikte kunststof is vrij hard, de laag bovenop het dashboard uitgezonderd. Daar tegenover staat dat de ergonomie goed op orde is en het geheel door de zwarte sierstukken een frisse uitstraling heeft.

Bovendien is het interieur vrij van rammeltjes en kraakjes, wat ook een vertrouwd gevoel geeft. De in clusters geplaatste tellers zijn duidelijk afleesbaar en ook het multimediascherm is voldoende helder. De navigatie maakt gebruik van TomTom-software. Een slimme keuze, want de bediening is duidelijk en snel en ook de routebegeleiding laat niets te wensen over. Waar de Tivoli ook punten scoort, is met zijn laadruimte. Hoewel de opening naar de kofferruimte toe vrij smal is en de tildrempel hoog, gaat er 423 liter in de kofferbak.



## Goedzak

Tijdens het rijden laat de Tivoli zich als een echte goedzak kennen. De atmosferische benzinemotor is met zijn 128 pk krachtig genoeg en hoewel het maximumkoppel vrij laat beschikbaar komt door het ontbreken van een turbo, heb je zelden het gevoel iets tekort te komen. Wel is de motor vrij luidruchtig en maakt hij ondanks de zesbak veel toeren bij een koerssnelheid van 120 kilometer per uur. Een ander smetje is de eerder genoemde zesbak, die een beetje nukkelig is en dan hakerig schakelt én waarvan de pook niet echt lekker in de hand ligt.



De koper van een compacte crossover doet dat om de hogere zit en het hogere comfort ten opzichte van een gewone B-segment auto. Aan die verwachtingen voldoet ook de Tivoli, want het is een zeer comfortabele auto, zonder dat de demping week is. Het rijgedrag is erg volwassen en in balans, zelfs beter dan dat van de Captur of een Suzuki Vitara. Met bochtige weggetjes of klaverbladen doe je de Tivolirijder geen plezier, want de besturing is vrij indirect en de auto helt behoorlijk over in bochten. De besturing is op standje Sport te zetten, maar voor het betere stuurmanswerk bedankt de SsangYong graag. En daar koop je de stoere crossover ook niet voor. De Tivoli is geen koopje en dat heeft onder meer te maken met het hoge verbruik en de bijbehorende CO2-uitstoot die de auto heeft. In de praktijk doet de auto er nog een schepje bovenop, waardoor het gemiddelde verbruik nog geen 1 op 13 is (daar waar 1 op 15,5 beloofd wordt).



## Diep in de buidel

De geringe naamsbekendheid en de hoge vanafprijzen maken dat de Tivoli voor een

moeilijke opdracht staat. De auto is leverbaar vanaf 19.950 euro, uitgevoerd als Base met de handgeschakelde benzinemotor. Wil je zaken als cruise control en bluetooth aan boord? Dan zit je minimaal aan de Crystal vast (21.950 euro). De Quartz voegt daar lichtmetalen wielen, een multimediascherm en licht- en regensensoren aan toe en kost minstens 24.950 euro. De gereden Sapphire staat vanaf 26.950 euro in de boeken, maar is dan ook helemaal compleet. Je kunt dan enkel nog voor een elektrisch schuifdak of een trekhaak opteren. Actieve rijhulpsystemen zijn helemaal niet leverbaar op de SsangYong. Een zestraps automaat kost mede door de hogere BPM minimaal 2.000 euro meer, terwijl de 105 pk dieselmotor handgeschakeld en met 2WD altijd 1.000 euro meer kost. Wil je 4WD? Dan ben je gebonden aan de dieselmotor en een handgeschakelde transmissie. (Vanaf 26.950 euro als Crystal). Elke olieverstokende Tivoli mag 1.500 kilo trekken.



## Wat de boer niet kent

Zo op het eerste gezicht staat de Tivoli voor een onmogelijke opdracht in het behoudende Nederland. Als de Koreaan voor ruim minder dan 20.000 euro aan te

bieden was, zou het er al veel rooskleuriger uitzien, maar dat zit er door het Nederlandse belastingstelsel niet in. Ter vergelijking: de Tivoli is bij onze zuiderburen al vanaf 14.990 euro verkrijgbaar. De auto schreeuwt echt om een zuinige turbomotor, waarmee de aanschafprijs verlaagd kan worden. Tot die tijd heeft de koper van een Tivoli een complete wagen met een onderscheidend uiterlijk. Bovendien rijdt de SsangYong prettig en is er ruimte in overvloed. Hij biedt alles wat een crossover moet bieden en je kunt bovendien rekenen op een garantietermijn van vijf jaar.

## Plus

- + Onderscheidend design
- + Ruimte in overvloed
- + Comfortabel rijgedrag

## Min

- Duur tegen wil en dank
- Niet zuinig
- Materiaalgebruik interieur niet geweldig