

Nedokončana zgodba



Novost v razredu manjših križancev nosi privlačno ime – Tivoli. A korejski SsangYong še ni jamstvo za tisto, kar iz te države prihaja na avtomobilski trg.



► SsangYong sodi med bolj eksotične avtomobilске znamke. Tudi njegova pot od izdelovalca tovornjakov na področje osebnih avtomobilov se šele začne. Tivoli je namreč njihov prvi sodobnejši, vsekakor pa najmanjši avto doslej. Zasnovali so ga, potem ko je to japonsko tovarno iz stečajnega postopka leta 2010 odkupil indijski konglomerat Mahindra. Ta se je zdaj dogovoril tudi za nakup italijanske oblikovalske hiše s tradicijo, Pininfarine. Pri Mahindri in SsangYongu priznavajo, da jim je bila pri razvoju Tivolija v pomoč

'neka' italijanska oblikovalska hiša. Ob sedanjem razvoju dogodkov lahko torej slutimo, katero pomoč so pri Tivoliju uporabili. Tudi zato je njegov videz (zunanost in notranost) prav zanimiv, vsekakor se 'ujame' v oči, čeprav ne prepriča ravno vseh. Tivoli je videz je dovolj nenavaden, da mu lahko pripišemo, da bo marsikoga privabil k premišljevanju o nakupu. Drugi razlog za nakup je vsekakor cena, saj SsangYong za svoj osnovni model (Base) malo več kot štiri metre dolgega križanca zahteva le nekaj manj kot 14 tisoč evrov.

motorjem pa stane dva tisočaka več in spisek vse opreme, kar kupec dobi, že kar prepriča. Nekaj je celo takšnih zanimivosti, ki jih ponuja samo SsangYong. Najbolj zanimiva se je zdela kombinacija kar treh spominskih nastavitev samodejne klimatske naprave. Če se bo voznik ob prevzemu še dobro pozabaval z navodili za uporabo, bo nastavitve tudi obvladal. Razmeroma soliden vtis naredi tudi uporaba materialov v kabini, predvsem črnega klavirskega laka na armaturni plošči. Ob podrobnejšem pogledu sicer najdemo

Tisti z zelo bogato opremo in oznako Comfort ter 1,6-litrskim bencinskim

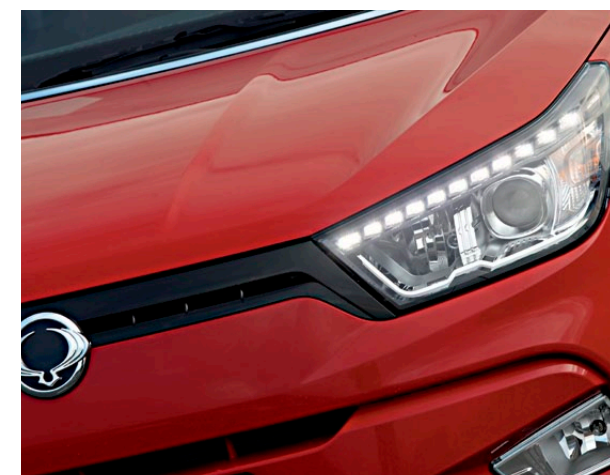
Po sluhu in občutku lahko ugotovimo, da motor v nižjih vrtljajih ne razvije ravno prepričljivega navora.

tudi kakšno manj prepričljivo drobnarijo, a na splošno je Tivolijeva notranost povsem solidna.

Z njim bodo zadovoljni tisti, ki iščejo primerno prostornost ob razmeroma kratki dolžini. Za uradno navedbo 423 litrov prostornine sicer ne moremo dati roke v ogenj, da je bila meritev opravljena po evropsko primerljivem standardu. Zdi pa se zadovoljive velikosti, da vanj spravimo

dovolj prtljage, tudi če v potniškem prostoru zasedemo vseh pet sedežev. Ob bogati opremi smo pogrešali dovolj natančno nastavitve voznikovega položaja, saj sedežnega sedala ni mogoče nastaviti po višini, volanski obroč pa se ne premika vzdolžno.

Tivoli je v vsem nova konstrukcija. To velja tudi za oba motorja, ki sta na voljo. Bencinski, ki je poganjal naš preskušeni primerek, se zdi, da ni





ravno najnovejše konstrukcije. Žal tudi uvoznik ni mogel priskrbeti podatkov o poteku krivulje moči in navora. Po sluhu in občutku lahko ugotovimo, da motor v nižjih vrtljajih ne razvije ravno prepričljivega navora, z nekaj več poskočnostjo po streže pri višjih vrtljajih. A največji navor 160 njutonmetrov pri 4.600 vrtljajih ni prepričljiv dosežek, to pa se pozna tako pri izmerjenem pospešku kot tudi pri gospodarnosti porabe goriva. Povrh vsega v višjih vrtljajih motor postane tudi neprijetno hrupen.

Podobno kot pri motorju se zdi, da tudi glede podvozja SsangYong z osebnimi avtomobili šele pridobiva prve izkušnje. Udobje ne prepriča ravno najbolj, a tudi glede lege na cesti ga ne moremo ravno hvaliti. K sreči se ob kakšnem prehitrem poskusu vožnje v ovinek vmeša elektronski preprečevalnik, tako da vsaj tu tistim prehitrim ali neprevidnim avtomobil ne bo delal prevelikih težav.



Podatkov o tem, da bi EuroNCAP že opravil preskusna trčenja, nimamo. Zagotovo pa si Tivoli ne bo mogel priboriti ravno najvišje ocene, saj je dobavljivost elektronskih varnostnih pripomočkov omejena. ABS in ESP sta za prodajo v EU tako ali tako zapovedana, drugega pa pri Tivoliju ni na spisku. To velja ne nazadnje tudi za nadzor zračnega tlaka v gumah – TPMS, a pri SsangYongu te opreme v osnovni stopnji (Base) sploh ne ponujajo. Bolje opremljena različica ima ob dveh varnostnih vrečah za voznika in potnika vsaj še stranski varnostni vreči in tudi stranski zavesi.



Tivoli vsekakor izstopa, ker pri avtomobilu, ki spada med tiste iz nižjega cenovnega razreda, ponuja dovolj uporabnosti in opreme. Če je treba pri drugih solidno in bogato opremo doplačati, se zdi, da je pri Tivoliju ravno nasprotno: tu je že v osnovni ceni veliko opreme. A potem se tistemu, ki se za avto odloča, zgodi nekaj drugega. Že po nekaj kilometrih ugotovi, kot da se vozi s precej zastarelim avtomobilom. Tako si zaželi, da bi pri SsangYongu za doplačilo dali malo več občutka sodobnega avtomobila: mirnega teka, občutljivejšega delovanja sklopke, manj robat motor, nežno delujoče zavore, več stika

TABELA KONKURENCE						
MODEL	SsangYong Tivoli 1.6 e-XGi Base	Dacia Duster 1.6 S&S	Fiat 500X 1.6 E-Torq 16V Pop	Nissan Juke 1.6 Visia	Peugeot 2008 1.2 PureTech 82 Access	Renault Captur Energy TcE 90 S&S
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	3-valjni – vrstni	3-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.597	1.598	1.598	1.598	1.190	898
največja moč (kW/KM pri 1/min)	94/128 pri 6.000	84/115 pri 5.750	81/110 pri 5.500	69/94 pri 5.400	60/82 pri 5.750	66/90 pri 5.250
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 4.600	148 pri 3.750	152 pri 4.500	140 pri 3.200-4.400	118 pri 2.750	135 pri 2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.195 × 1.795 × 1.590	4.315 × 1.820 × 1.695	4.273 × 1.796 × 1.620	4.135 × 1.765 × 1.565	4.159 × 1.739 × 1.556	4.122 × 1.778 × 1.566
največja hitrost (km/h)	181	165	180	168	169	171
pospešek 0-100 km/h (s)	12,8	11,8	11,5	12,0	13,5	12,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,6	8,0	6,4	6,0	4,9	4,5
izpusti CO ₂ (g/km)	154	165	147	138	114	113
cena osnovnega modela (evri)	13.990	10.490	15.990	15.380	13.860	14.290

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

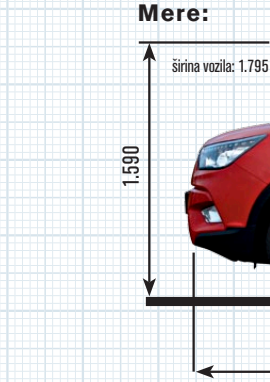
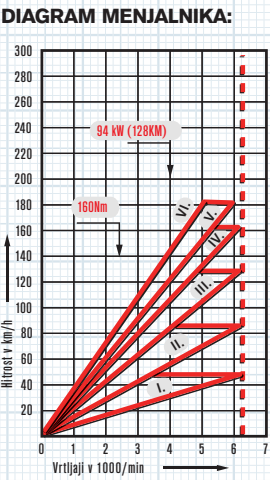
TEHNIČNI PODATKI			
CENA	[KMAG, d. o. o.]	Garancija:	STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	13.990 EUR	5 let ali 100.000 km splošne garancije.	redni servisi, delo, material:
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	17.990 EUR		gorivo
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	15.990 EUR		gume*
Moč:	94 kW [128 KM]	Predvideni redni servisi:	izguba vrednosti po 5 letih:
Pospešek:	12,1 s	Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.	obvezno zavarovanje AO:
Največja hitrost:	181 km/h		
Normna poraba:	6,3 l/100 km		

NAŠE MERITVE	
Ukalsane meritve: T = 21°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Nexen Winguard 215/55 R 16 H / stanje kilometrskega števca: 5.899 km	
Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	12,1
402 m z mesta:	18,0
	(119 km/h)
Prožnost	
50-90 km/h (IV./V.):	11,1 s/16,8 s
80-120 km/h (V./VI.):	12,2 s/19,1 s
Poraba goriva	
skupno testno povprečje	9,0 l/100 km
povprečje normnega kroga	6,3 l/100 km

Trušč v notranjosti	
Hitrost	dB
90 km/h	60
Zavorna pot	
od 130 km/h:	80,2 m
od 100 km/h:	43,2 m
(AM meja 40 m)	

Napake med testom
Brez napak.

UŽITEK V VOŽNJI:
Pri avtu je edini užitek ta, da sedimo v njem ali pa ga opazujemo.



Notranje mere: vzdolžnica spredaj 860-1.080 mm, zadaj 580-900 mm – širina spredaj 1.400 mm, zadaj 1.380 mm – višina nad glavo spredaj 950-1.000 mm, zadaj 910 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 440 mm – prtljažnik 423-1.115 l – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 47 l.

TEHNIČNI PODATKI

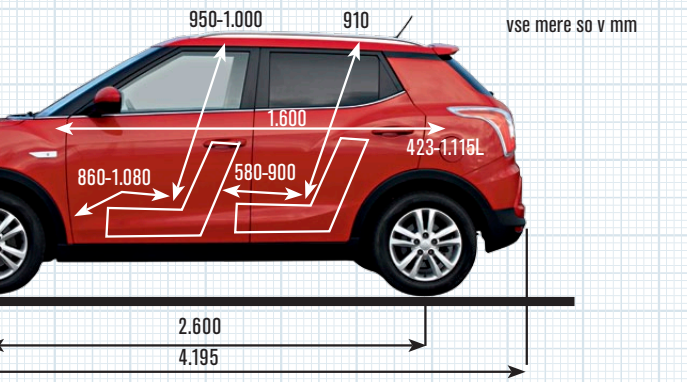
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 76 × 88 mm – gibna prostornina 1.597 cm³ – kompresija 10,5 : 1 – največja moč 94 kW [128 KM] pri 6.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 17,6 m/s – specifična moč 58,9 kW/l [80,1 KM/l) – največji navor 160 Nm pri 4.600/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva v sesalni razdelilnik.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,769; II. 2,080; III. 1,387; IV. 1,079; V. 0,927; VI. 0,791 – diferencial 4,071 – platišča 6,5 J × 16 – gume 215/55 R 16, kotalni obseg 1,94 m.

Voz in obese: križanec – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijacni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prilžno hlaenje), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama.

Mase: prazno vozilo 1.270 kg – dovoljena skupna masa 1.810 kg – dovoljena masa priklole z zavoro: 1.000 kg, brez zavore: 500 kg – dovoljena obremenitev strehe: n.p. Zmogljivosti: največja hitrost 181 km/h – pospešek 0-100 km/h 12,8 s – povprečna poraba goriva (ECE) 6,6 l/100 km, izpust CO₂ 154 g/km.

Zunanje mere: dolžina 4.195 mm – širina 1.795 mm, z ogledali 2.020 mm – višina 1.590 mm – medosna razdalja 2.600 mm – kolotek spredaj 1.555 – zadaj 1.555 – rajdni krog 5,3 m.



HVALIMO IN GRAJAMO	
▲	videz in okusna izvedba notranjosti
▲	dovolj bogata oprema
▲	prostornost in prilagodljivost (potniška in za prtljago)
▲	povezljivost z mobilnikom in število vtičnic
▼	robat motor
▼	poraba goriva
▼	vozno udobje
▼	brez samodejne zavore v sili
▼	razmeroma dolga zavorna razdalja

prek volana s cesto. Vsega tega pa pri Tivoliju ni mogoče dokupiti. Za bližnjo prihodnost sicer obljublja tudi dizelski motor pa celo štirikolesni pogon. A tega, da bi v Koreji naredili izdelek, ki bi se tudi med uporabo, ne le ob opazovanju, obnašal kot avtomobil, žal ne moremo pričakovati! ❏

OCENA		
Zunanost (15)	12	Prijeten in sodoben videz.
Notranost (125)	99	Prostorna in dovolj urejena ter primerna ergonomija.
Motor, pogon, podvozje (65)	48	Robat motor, neobčutljiva sklopka.
Vozne lastnosti (70)	47	Slab stik volana s cesto in pomanjkanje odzivnosti, nenatančna in neobčutljiva prestavna ročica.
Zmogljivosti (35)	21	Odzivnost motorja le v višjih vrtljajih, tedaj je glasen in potraten.
Varnost (45)	26	Podatkov o rezultatih EuroNCAP še ni, primerna opremljenost z varnostnimi vrečami.
Gospodarnost (65)	46	Primerna garancijska doba, povprečna poraba je razmeroma visoka.
Skupaj	299	SsangYong Tivoli je šele začetek prenovljenega nastopa tega korejskega izdelovalca, zato se zdi avtomobil kot nedokončana zgodba.
OCENA 1 2 3 4 5		

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5