



Fotos: Michael Blumenstein

Neu ist der Tivoli nicht. Und doch wirkt sein Design noch immer sympathisch.

Günstigstes 4x4-SUV

KGM, eine neue Marke mit altem Kern. Tivoli, ein altes Auto mit ... Und dennoch überrascht das koreanische Allrad-SUV, das es für gerade einmal 21.000 Euro gibt.

Welche günstigen Autos mit Allradantrieb gibt es bei uns? Dacia Duster 4x4, richtig. Macht mindestens 23.109 Euro. Ist das günstig? Verglichen mit dem Rest, ja. Denn alle anderen Fahrzeuge mit Allradantrieb starten nicht unter 29.244 Euro. Dafür gibt es den gelungenen Subaru Crosstrek (S.26). Doch es gibt noch einen, der bei vielen, die ein offroadfähiges Automobil wünschen, nicht auf dem Radar erscheint: Der KGM Tivoli – als Allradler ab 21.345 Euro zu haben.

Billig-Allrader sind passé

Okay, echten Autonerds wird auffallen sein, dass es noch einen Allradler gibt: 18.907 Euro kostet der kleine Suzuki Swift Allgrip mit müdem 3-Zylinder-Sauger und schwächtigen 83 PS. Ab ins Gelände klappt mit dem Zwerg aber nicht.

Anders mit dem KGM Tivoli. Rund 18 Zentimeter Luft gibt es bei ihm zwi-

schen Fahrbahn und Unterboden. Das reicht, um auch mal etwas mehr als Feldwege in Angriff nehmen zu können. Damit es noch weiter im Gelände geht, verfügt das in Korea produzierte 4,26-Meter-SUV über eine zuschaltbare Sperre. Bis zu 50 Prozent der Antriebskraft kann damit, per Knopfdruck in der Mittelkonsole aktiviert, nach hinten gegeben werden. So mutiert der Tivoli zum leidfähigen Geländewagen, wenngleich eine Unterersetzung oder weiteres Offroadzubehör nicht existent sind. Für die meisten Schneebezwingungen auf Alpenpässen oder die Durchfahrt eines Forstweges zur Wochenendhütte reicht das allemal. Und mehr verlangt vom Tivoli 4x4 auch keiner.

Da für 99 Prozent der Kunden anderweitige Einsatzzwecke den Alltag abbilden, wird der Tivoli meist als Fronttriebler verkauft – Sechsgang-Handschaltgetriebe inklusive. Und als Sondermodell Essential startet solch

ein KGM Tivoli derzeit für unschlagbare 16.000 Euro.

Obligatorisch bei allen Tivoli: der 163 PS leistende Benziner, der die vier Brennräume (zusammen 1.497 Kubikzentimeter) mittels Turbo zwangsbe- atmet. Damit ist das gut 1,4 Tonnen schwere SUV bestens motorisiert. 260 Newtonmeter stemmen sich beim Automatikmodell (280 Newtonmeter beim Handschalter) auf die Kurbelwelle und der bei uns „montierte“, etwas betagte japanische Aisin-Sechsgangwandlerautomat (1.681 Euro) versucht, die passenden Gänge kraftentsprechend zu aktivieren. Das gelingt nicht immer, weshalb das manuelle „Reinschalten“ mittels klassischem Automatikhebel fast eine Wohltat ist und blind gelingt.

Reeller WLTP-Wert

Diese Kombination passt zum Tivoli. Alles zusammen wirkt zwar etwas old-



1 Das Ssangyong-Logo prangt nach wie vor auf dem Tivoli-Lenkrad. **2** „Lock“ steht auf der Taste zum Sperren der Kardanwelle. **3** Genau an dieser Stelle würden Tasten zum Deaktivieren des Tempowarners und Spurhalteassistenten Sinn ergeben. **4** Wie eh und je: Spiegelverstellung und Fensterheber **5** Gute Sitze mit etwas kurzen Flächen gibt es ab Werk. **6** Seltenheitswert: Ein echter Schalthebel, perfekt zu nutzen. **7** Spanngurte an den Sitzen und im Kofferraum, klasse. **8** Das Platzangebot passt auch hinten. **9** Das funktioniert super. **10** Kleines Fach unter dem doppelten Ladeboden.

school (und ist es: Wartungsintervall alle 15.000 Kilometer oder jährlich), aber robust. Der Ottomotor ist laufruhig, aber (beim Ausdrehen) nicht leise, antrittsstark, aber nicht sparsam. Beim 4x4-Automatik-Tivoli lautet der WLTP-Wert bereits 8,4 Liter. Erfreulich: Das ist in etwa auch der Testverbrauch, womit die Normangabe mal nicht ins Reich abstruser Fabelwerte abdriftet. 50 Liter Tankinhalt sorgen für einen passenden Aktionsradius.

Wenn wir gerade am Fahren sind: Diese Disziplin erledigt der mittler-

weile rund zehn Jahre auf dem Markt rollende Tivoli (zuvor als Ssangyong Tivoli) anstandslos. Klar, hier und da fehlt Feinschliff. Aber der fehlt auch bei nagelneu entwickelten Fahrzeugen in bezahlbaren Preisregionen.

Die Lenkung ist vergleichsweise präzise und straff, aber nicht unkomfortabel, ebenso wie die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Fahrwerks. Der Wendekreis liegt mit knapp unter elf Metern auf einem vernünftigen Niveau. Wind- und Abrollgeräusche sind präsent, sofern man die Richtge-

windigkeit nach oben verlässt, aber nicht störend. 190 km/h sind möglich, falls es jemanden interessiert.

Mehr Interesse dürfte das Interieur erregen. Schon der Einstieg gelingt vorn wie hinten sehr geschmeidig. Die Türen öffnen weit genug und sind eben nicht zwangsbeschnitten, weil der Hersteller meint, aus einem SUV ein Coupé machen zu müssen. Dass jedoch die A-Säulen megadick sind, stört auf kurvenreichen Abschnitten. Ebenso sind die C-Säulen



Der Tivoli macht dank Allradantrieb auch im Schnee eine ausgezeichnete Figur. Mittels Sperrtaste in der Mittel-



konsole kann der Kraftfluss paritätisch zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt werden – auf losem Untergrund.

so massiv, dass sich schon mal Betonsäulen dahinter verstecken können und die (eventuelle) Detektion mittels Ultraschallsensoren nicht zwingend zum Bremsen veranlasst. Das liegt aber vielmehr daran, dass der Tivoli ständig und immer wieder am Bimmeln ist und man kaum weiß, warum.

Gutes Interieur

Das Platzangebot ist für ein gerade einmal 4,26-Meter-Fahrzeug gut. Und zwar in der ersten Reihe kombiniert mit ergonomischen Sitzen und in der zweiten Reihe mit einer 40:60 klapp-

baren Rückenlehne. Verschiebbar ist die Rückbank nicht, somit bleibt der Kofferraum stets identisch und fasst mindestens 400 Liter.

Apropos Gepäckfach. Der aus Pyeongtaek (etwa 80 Kilometer südlich von Seoul) stammende Koreaner wartet mit längst vergessenen Schmanckerln auf, wie beleuchtetes Handschuhfach und Gurthöhenverstellung vorn. Das gibt es heute selbst in höheren Fahrzeugsegmenten kaum mehr. Auf der anderen Seite der Alters-Medaille steht das Infotainment-system. Das ist alt. Weder FM- noch DAB-Radio funktionieren zuverlässig. Das Navigationssystem versteht nur Bahnhof. Immerhin sind Apple Carplay und Android Auto an Bord, wenngleich mit Kabelbindung – USB-A jedoch. Induktives Handyladen gibt es daher nicht.

Schlimme Assistenzsysteme

Dafür ist der Tivoli von Haus aus mit einer überbordenden Fülle an im vorseilenden Gehorsam agierenden

Assistenzsystemen ausgestattet. Wir sind noch kein Automobil gefahren, dessen Systeme aufdringlicher und komplizierter zu deaktivieren sind. Das Abstellen gelingt nur mittels Lenkradtasten und wirrer Bedienlogik. Das ständige Vertippen kann man dann im Kombiinstrument verfolgen.

Auf der Langstrecke hatten wir uns daher angewöhnt, während des Tankvorgangs den Motor laufen zu lassen – das erspart Nerven und Zeit fürs abermalige Deaktivieren. Trotz aller Deaktiviererei ist es uns nicht gelungen, Ruhe in den Tivoli zu bekommen. Der Müdigkeitwarner lässt sich nicht abschalten und piept eindringlich nach spätestens zwei Stunden Fahrt. Bei kalten Temperaturen piept die „Glatt-eiswarnung“, was in der Tat sinnvoll ist, und weitere Hinweise ohne genauere Bedeutung ertönen in unregelmäßig regelmäßigen Abständen.

So sind tatsächlich die Abstimmung der Assistenzsysteme, deren Intensität und das Abschalten dieser die einzigen echten Kritikpunkte an dem kleinen Allradler. Wer damit leben kann, bekommt ein geräumiges, gut verarbeitetes (fünf Jahre Garantie inklusive), wendiges, stadt- wie (ab und an) langstreckentaugliches Fahrzeug, das nach wie vor in einem Hochlohnland produziert wird und für kleines Geld nach Deutschland kommt.

Dass man auch (unnötig) mehr für den Tivoli ausgeben kann, beweist der Testwagen in der Ausstattung Black im Sportdress mit dunklem Dach und schwarzen 18-Zoll-Felgen, Allradantrieb und Automatik. Macht zusammen 26.430 Euro. *mb*

KGM Tivoli 1.5T

Automatik 4x4

Testwagenpreis: 26.429 Euro

R4/1.497 ccm | 120 kW/163 PS

260 Nm | 189 km/h

6-Gang-Automatik

WLTP-Verbrauch: 8,4 S | 192 g/km

Maße: 4.255 x 1.810 x 1.621 mm

Kofferraum: 395–1.115 Liter

Versicherung: HK 22 | VK 20 | TK 21

Wartung: 1 Jahr/15.000 km

Garantie: 5 Jahre/100.000 km

DAT-PROGNOSE

KGM Tivoli Black

mit 36 Monaten

Leasingzeit

15.000 km/Jahr: 44,1 %

25.000 km/Jahr: 38,6 %

40.000 km/Jahr: 31,6 %



Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer