



Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Smart Hybrid Style | 129 pk | € 28.499



Skoda Kamiq 1.0 TSI Sport Business | 115 pk | € 27.690



Wereldwijd gaat het allemaal wel, maar in Nederland wil het maar niet lukken met SsangYong. Het probleem: bpm. In een poging het tij te keren voorzien de Koreanen hun kleinste model nu van een uitgebreide facelift en een nieuwe driebcilinder turbobenzinemotor, maar de concurrentie zit natuurlijk ook niet stil.

✎ Jan Lemkes 📷 Fons Klappe

SsangYong Tivoli 1.2 T-GDi Quartz | 128 pk | € 28.250



BLIJF PROBEREN MAKKERS



▲ De delen van de dubbele bodem kunnen als afscheiding dienen, terwijl het afdekscherm onder die bodem kan verdwijnen. Handig en doordacht!



▲ Met 425 liter heeft de Tivoli van dit gezelschap de grootste bagageruimte.



▲ Het ruimte-aanbod achterin is en blijft een sterk punt van de Tivoli.

◀ Bij de facelift kreeg de Tivoli een nieuw front, wat niet direct opvalt. Ledkoplampen zijn leverbaar, maar: niet op de 1.2.



▲ Het opvallend forse touchscreen werkt fijn en oogt modern. Minder fijn: geen climate control, maar handmatige airco.



▲ Jawel: waarschuwingsriedeltjes naar wens in de SsangYong. Zelfs de tik of piep van de richtingaanwijzer verandert mee!
▼ Niet zo handig: wie door het menu tussen de klokken wil bladeren, kan alleen omhoog scrollen.



DE TIVOLI IS EEN ECHTE ALLEMANSVRIEND, MAAR IS WEL MINDER UITGEBALANCEERD



A De bouwkwaliteit is in orde, de vormgeving hier en daar wat plomp. B Het stuurwiel is sportief gevormd, maar helaas niet in diepte verstelbaar. C De nieuwe middenconsole is opvallend fors en steekt zelfs iets boven de rest van het dashboard uit.

SSANGYONG TIVOLI 1.2 T-GDI | TOP: 180 KM/H | 0-100 KM/H: 9,8 S



Tussen 2004 en 2008 beleefde SsangYong in ons land nog een relatieve hoogtijperiode, al betekent dat in dit geval enkele honderden personenauto-registraties per jaar. Sinds de bpm van de CO₂-uitstoot afhangt zijn de verkoopcijfers bot gezegd om te huilen, met jaarlijks een handjevol exemplaren dat ongetwijfeld primair voor demonstratiedoeleinden op kenteken wordt gezet. In 2019 werden er zelfs niet meer dan twee (!) SsangYongs gekentekend, aangevuld met een handjevol exemplaren op grijs kenteken en jong gebruikte importauto's. Dat het merk er nog steeds is, getuigt echter in ieder geval van doorzettingsvermogen. Anderzijds gloort er altijd wel wat hoop aan de horizon. In 2015 was dat de nieuwe Tivoli. Als nieuwkomer in het razendpopulaire segment van de compacte cross-overs leek het kleinste model van SsangYong een schot in de roos, maar we kunnen rustig stellen dat de Tivoli voor Nederland niet het succes was waarop men wellicht had gehoopt. De aanstaande elektrische SsangYong moet het tij definitief keren, maar voordat het zover is mag de Tivoli het in gefacilite vorm nogmaals proberen. Het belangrijkste wapenfeit: nieuwe motoren. Als kleine driecilinder is de 1.2 T-GDI-instapmotor op papier geknipt voor een

land waarin elke gram CO₂ telt. Met 128 pk is de van moederbedrijf Mahindra afkomstige 1.2 bovendien even krachtig als de 1.6 die hem voorging, terwijl er met 230 in plaats van 160 Nm heel wat meer koppel voorhanden is. Ondertussen gaat Suzuki nog een stap verder. De Vitara, een regelrechte rivaal van de Tivoli, leverde z'n atmosferische 1.6 al in 2018 in voor een 1.0 Boosterjet-turbomotor, maar nu moet ook de al eerder leverbare 1.4 Boosterjet eraan geloven. Het 140 pk sterke blok maakt plaats voor een exemplaar met mild-hybrid ondersteuning. Met 129 pk is de nieuwkomer net iets minder sterk, maar daar staat tegenover dat de theoretische CO₂-uitstoot daalt van 146 naar 129 gram per kilometer. Evengoed liggen uitstoot en verbruik hoger dan bij de Skoda Kamiq 1.0 TSI, die zijn 116 gram per kilometer zonder elektrohulpje voor elkaar krijgt. Skoda's kleinste cross-over is dan ook veel jonger dan zijn tegenstrevers, die allebei in feite al vijf jaar oud zijn.

VERRASSINGEN

De kleinste motor betekent in dit geval echter ook het minste vermogen, want zelfs in zijn krachtigste vorm schopt de Skoda-driecilinder het niet verder dan 115 pk. In de al eerder geteste combinatie met een

▲ 'Tivoli, wat is dat voor merk?' Met de SsangYong heb je altijd een praatje.
▼ Doodzonde: de facelift-Tivoli is er met een digitaal instrumentarium, maar niet in combinatie met de 1.2.



DSG-automaat bleek de 1.0 geen topmotor, maar in combinatie met een handbak is er weinig reden tot klagen. De TSI is soepel en verfijnd en levert in de praktijk genoeg kracht, ook al blijft de Kamiq op vrijwel alle sprintonderdelen net even achter bij zijn concurrenten. Gevoelsmatig is de Tivoli met enige afstand de snelste van het stel, maar dat komt vooral door de manier waarop de Indiase 1.2 zijn kracht afgeeft. Dat gaat hier niet zo lineair, waardoor de auto vanaf 1.750 toeren per minuut een opvallend stevige duw in de rug geeft. Dat is gemakkelijk, maar de keerzijde is wel dat er onder dat toerental niet zoveel gebeurt. Zo kan het gebeuren dat de auto na over-

SKODA KAMIQ 1.0 TSI SPORT BUSINESS | TOP: 194 KM/H | 0-100 KM/H: 10,6 S

schakelen onverwacht tam of juist ineens fel reageert.

Dat soort verrassingen blijft in de Vitara achterwege. De Japanner voelt minder krachtig dan de Koreaan, maar blijkt in de praktijk de snelste van de drie. Een door een turbo én een starter-generator opgepepte 1.4 klinkt explosief, maar is in de dagelijkse omgang juist erg beschaafd. Dat de Suzuki als enige een vierpitter onder de kap heeft, levert vooral ten opzichte van de vrolijk roffellende Tivoli een verfijndere loop op. Ook wat schakelen betreft scoren de Suzuki en Škoda meer punten dan de SsangYong, waarin de vrij lange pook zich op een wat gevoelloze manier van verzet naar verzet laat dirigeren. Verwacht in de Suzuki wat dit betreft niet de maniakale precisie van landgenoten Honda en Mazda, maar schakelen gaat hier wel trefzeker en gemakkelijk.

Als het gaat om rijgeluiden slaat de SsangYong terug. Op snelheid blijkt de Tivoli opvallend stil, terwijl de Suzuki dan juist veel rolgeluiden en windgeruis toelaat. In de Skoda blijft het ook rustig, maar valt het vooral op dat de auto zich wat volwassener toont dan zijn tegenstrevers. Schakelen en sturen kost net wat meer kracht dan bij zijn concurrenten, maar niet op een onprettige manier. Waar Volkswagens Tsjechische tak

met sommige modellen een beetje doorslaat met het veercomfort, kiest de Kamiq een middenweg die voor iedereen prettig is. De auto deint niet, maar is niettemin stil en comfortabel. Met het optionele Sport Chassis Control is het zelfs mogelijk om de dempers wat strakker af te stellen, waarmee de auto zowaar een sportief randje krijgt. Spannend is het allemaal zeker niet, maar dat geldt ook voor de andere twee. Van dit drietal voelt de Suzuki nog het scherpst, al komt dat meer door de precieze besturing dan door het vergevingsgezinde onderstel. De Tivoli is ook een echte allemansvriend, maar is wel minder uitgebalanceerd. Zo helt de auto sterker over in de bocht, terwijl oneffenheden als verkeersdrempels toch minder soepel worden geïncasseerd dan in de Suzuki en de Skoda.

NIEUW DASHBOARD

De facelift van de Tivoli brengt niet alleen wijzigingen aan motorkap, grille, bumper, koplampen en achterlichten, maar ook een geheel nieuw dashboard. Een sterk afgerond geheel wordt daarbij vervangen door een brutaler, opvallender dash, waarbij vooral de middenconsole meteen in het oog springt. Ventilatioeroosters, het touchscreen en nagenoeg alle bedieningselementen zijn gevat in één paneel, dat bovendien geheel is



▲ De Virtual Cockpit werkt fijn en is zeer uitgebreid.

uitgevoerd in pianolak. Het wat plumpe eindresultaat is smaakgevoelig, maar in ieder geval lekker anders. Er is op zich niets mis met de bouwkwaliteit. Het dashboard is zelfs grotendeels uit tamelijk zacht materiaal opgetrokken, maar het is wel jammer dat niet alle details met evenveel zorg zijn uitgewerkt. Spijtiger is het dat de duurste uitrustingsniveaus van de Tivoli niet met de 1.2 kunnen worden gecombineerd. Zo gaat het nieuwe digitale instrumentarium voorbij aan deze motor, terwijl dat nu juist een grote aanwinst zou zijn voor dit interieur. Het grootste leverbare touchscreen is wel aanwezig, en dat is met 9,2 inch echt stevig aan de maat. Het is een fijn, snel reagerend scherm, voorzien van TomTom-navigatie, Android Auto en Apple CarPlay. Op dat



▲ Naar goed Skoda-gebruik biedt de Kamiq achterin veel ruimte.



▲ Ledkoplampen zijn standaard bij de Skoda, al is het nog wel mogelijk om voor een luxere variant te gaan.

◀ De Skoda voorziet als enige van de drie in ventilatioeroosters voor de achterpassagiers.



▲ De stoelen van de Sport Business zijn bijna té sportief. Ze staan ook erg laag, wat niet voor iedere SUV-koper goed nieuws is.

OPMERKELIJK

▲ Het rolscherm voor het panoramadak komt niet van achteren maar van voren. Het glasoppervlak is opvallend groot, maar open kan dit dak helaas niet.

▼ Het lijkt wel een EV met deze grotendeels dichte, vlakke wielen. Ze zijn uiteraard niet standaard.



▲ Met 400 liter flink wat ruimte, maar de afwerking kan beter.



▲ Vrij veel harde kunststoffen, maar door leuke motiefjes oogt het wat minder goedkoop. B Zo gaat dat tegenwoordig: scherm bovenop, ventilatioeroosters daaronder. C Met zijn strakke lijnenspel is het Škoda-dashboard zichtbaar jonger dan dat van de andere twee.



▲ De Vitara is de hekkensluiser als het gaat om bagageruimte.

◀ Mede dankzij het panoramadak is het ruimteaanbod achter in de Vitara beperkt.



▲ Het woord 'Hybrid' is wat overdreven voor zo'n mild-hybrid systeem, maar levert in dit geval wel serieus voordeel op.

► Bij zijn facelift kreeg de Vitara letterlijk uitstekende achterlichten mee.

◀ Ook al standaard op de krachtigste Vitara: ledkoplampen.



▲ Adaptieve cruisecontrol is standaard op de Vitara 1.4.



OPMERKELIJK



▲ Da's nou jammer: voor de bediening van het instrumentarium zul je met dit priegelige 'stokje' aan de gang moeten.
▼ Beide delen van het panoramadak schuiven naar achteren, waardoor een werkelijk gigantische opening ontstaat.



DAT DE VITARA NIET MEER PIEPJONG IS, BLIJKT UIT HET RELATIEF BESCHEIDEN 7-INCH TOUCHSCREEN



A Opvallend contrast op het deurpaneel: keihard plastic boven, chic alcantara-achtig materiaal aan de onderzijde. **B** De ronde ventilatieroosters en analoge klok dragen flink bij aan de sfeer. **C** De zit is vrij hoog, het stuur goed verstelbaar.

SUZUKI VITARA 1.4 BOOSTERJET SMART HYBRID | TOP: 190 KM/H | 0-100 KM/H: 8,9 S



▲ Het kleinste en het traagste touchscreen van het stel. Het is niet slecht, maar het kan beter.

vlak is de auto dus zeker wel bij de tijd. Helaas is het in diepte verstelbare stuur weer voorbehouden aan de niet-leverbare topversies, waardoor de zitpositie voor met name langere mensen erg matig is. Ook in de Suzuki staat de stoel ten opzichte van het dashboard altijd vrij hoog, maar hier kan het stuur tenminste wel goed worden ingesteld. Het Suzuki-interieur is vrij klassiek van opzet en kan nog prima mee. Een analoge klok en ronde ventilatieroosters geven het geheel wat frivools, al is die klok aan de duurste Style-versie voorbehouden. Dat de Vitara niet meer piepjong is, blijkt uit het relatief bescheiden 7-inch touchscreen. Ook de reactiesnelheid blijft achter bij die van de andere twee. Gelukkig zijn de bekende telefoonkoppelsystemen in alle drie de auto's present. Net als de Tivoli

moet de Vitara het altijd doen met een analog instrumentarium, al wordt dat hier dan wel aangevuld met een kleurenscherm in plaats van een monochroom exemplaar. De sportieve bestuurder wordt direct blij van de Skoda, want die combineert een lage zit met een goed instelbaar stuur en – door de Sport Business-uitvoering – opmerkelijk serieuze sportstoelen. Toch is het de vraag of SUV- of cross-over-kopers hierop zitten te wachten. Achter het stuur voelt de Kamiq nauwelijks hoger dan zijn hatchbackbroertje Scala. Dat is ook de auto waarmee de Kamiq zijn dashboard deelt, al is dat zeker geen slecht nieuws. Met zijn coherente vormgeving, zijn strakke lijnen en zijn mooie materialen oogt het Skoda-binnenste moderner en hoogwaardiger dan dat van de andere twee. Het grootst leverbare scherm meet ook hier 9,2 inch en werkt fijn, net als het uitgebreide, maar ook optionele digitale instrumentarium. Beide schermen bieden meer mogelijkheden dan die van de concurrenten in deze test en de bediening ervan is eenvoudiger onder de knie te krijgen.

PUZZELEN

Een van de sterke punten van de SsangYong Tivoli is zijn binnenruimte. Bij de facelift is daar uiteraard niets aan veranderd, zodat volwassen achterpassagiers ook nu nog een

comfortabele plek kunnen vinden achter in de relatief compacte Koreaan. Het hoge dak verschaft ruim voldoende hoofdruimte, terwijl de mooie hoeveelheid beenruimte in feite ook aan de hoogte van de auto is toe te schrijven. Daardoor zit je relatief rechtop en kan de bank hoger in de auto worden geplaatst. De Skoda is minder hoog, maar biedt dankzij een opvallend lange wielbasis alsnog veel ruimte. Skoda stelt zelfs dat de auto achterin ruimer is dan de grotere Karoq, wat best opmerkelijk is. Als het gaat om bagageruimte moet de Kamiq het met 400 liter trouwens wel afleggen tegen de Karoq. Ook de SsangYong Tivoli biedt 25 liter meer en pronkt bovendien met een beter afgewerkt bagageruim. De Koreaan krijgt van zijn makers een dubbele bodem in twee delen, waardoor het ook mogelijk is de bagageruimte onder te verdelen in segmenten. Voor de afdekking van het geheel dient een keurig rolscherp, dat bovendien onder de laadvloer kan worden opgeborgen. Een dubbele bodem is bij Skoda een optie en wie het niet kiest, kan een vlakke laadvloer bij een neergeklapte achterbank vergeten. Zo'n verstelbare laadvloer heeft de Suzuki dan weer wel, maar qua ruimte kan de Japanner niet op tegen zijn rivalen. De 375 liters van het bagageruim zijn alsnog netjes, maar op de achter-



bank valt het ruimteaanbod echt wat tegen. Benen en hoofd zitten boven de 1,80 meter al snel klem, waarbij het prachtige panoramamadak van het test-exemplaar een flinke hap uit de hoofdruimte neemt. Als het gaat om luxe is het in geen van de auto's achterin overdadig. De Skoda biedt nog een set ventilatioerosters, maar een middenarmsteun is in geen van de testauto's present. Bij Skoda is dat item wel een optie, net als een heleboel andere zaken. De manier waarop de prijslijst is ingericht, blijft een groot verschil tussen Aziaten en Europeanen. Bij Skoda dien je ongeacht de gekozen uitvoering met losse opties en pakketten te gaan puzzelen, terwijl er bij SsangYong en Suzuki na het kiezen van het uitrustingsniveau eigenlijk alleen een kleur overblijft. Als 1.4 is de Vitara standaard uitgerust met onder meer ledkoplampen, climate control en adaptieve cruisecontrol, terwijl het tweede uitrustingsniveau het 7-inch touchscreen met telefoonkoppelhulpjes, en lichtmetalen wielen biedt. De geteste Style is afgeladen met een mooiere bekleding, stoelverwarming en tal van andere verfraaiingen. Alleen de opvallende kleurstelling en het al genoemde panoramadak vragen om nog een extra kapitaalinjectie, maar zelfs met die opties komt de dikste Vitara nauwelijks boven de 30 mille uit. De nieuwe 1.2T-motor van SsangYong is als gezegd niet te combineren met de dikste uitrustingsniveaus. De duurste uitvoering is daarmee de Quartz. Deze kost nagenoeg hetzelfde als de Vitara in Style-trim, maar

mist onder meer climate control, ledkoplampen, adaptieve cruisecontrol en *keyless entry/go*. Wel krijgt de Koreaan punten voor zijn actieve rijstrookhulp, waar de andere twee het met een passief vangnet moeten doen. Een automaat ontbreekt bij beide Aziaten vooralsnog op de optielijst. Bij Skoda is de automatische transmissie er wel, al is die in combinatie met de 1.0-motor niet per se een aanrader. De geteste Skoda is een Sport Business, die voor € 27.690 voorziet in onder meer een navigatieloos infotainmentsysteem met touchscreen, climate control en sportieve aankleding. Met opties is de geteste Skoda met € 32.740 de duurste van het stel, bij een uitrustingsniveau dat vergelijkbaar is met dat van de Suzuki. **W**

CONCURRENTEN



▲ Citroën C3 Aircross PureTech 110, vanaf € 22.790.



▲ Dacia Duster TCe 130 GPF, vanaf € 20.280.

BRANDSTOFVERBRUIK

Ondanks een nieuwe motor is de Tivoli de dorstigste van het stel. Door de mild-hybrid techniek heeft de Vitara een mooi verbruik, maar de Kamiq bleek nog zuiniger, vooral op lange snelwegtrajecten.

Fabrieksopgave WLTP in l/100 km			
SSANGYONG		6,2	(1:16,1)
SKODA		5,7	(1:17,5)
SUZUKI		5,7	(1:17,5)

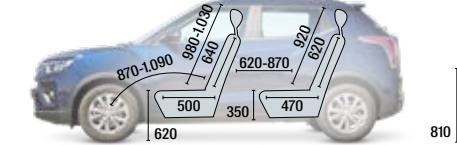
Testverbruik in l/100 km			
SSANGYONG		7,2	(1:13,8)
SKODA		5,7	(1:17,5)
SUZUKI		6,3	(1:16,0)

Tankinhoud in liters			
SSANGYONG		47	
SKODA		50	
SUZUKI		47	

Actieradius in kilometers			
SSANGYONG		648	
SKODA		875	
SUZUKI		752	

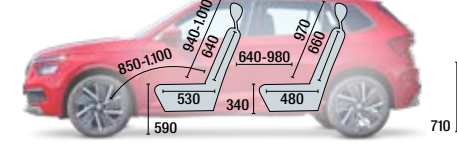
MATEN in mm

TIVOLI



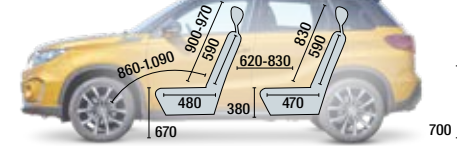
lengte **4.202**, wielbasis **2.600**, breedte **1.798**, hoogte **1.590**, interieurbreedte voor **1.310**, interieurbreedte achter **1.290**, draaicirkel **10,6 m**, banden testauto **205/60 R16 Kumho Ecsta HS51**

KAMIQ



lengte **4.241**, wielbasis **2.651**, breedte **1.793**, hoogte **1.553**, interieurbreedte voor **1.390**, interieurbreedte achter **1.370**, draaicirkel **10,8 m**, banden testauto **215/45 R18 GoodYear Eagle F1**

VITARA



lengte **4.170**, wielbasis **2.500**, breedte **1.775**, hoogte **1.595**, interieurbreedte voor **1.350**, interieurbreedte achter **1.340**, draaicirkel **10,4 m**, banden testauto **225/45 ZR18 Pirelli P Zero**

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	SSANGYONG	SKODA	SUZUKI
TECHNIEK			
Aandrijflijn	benzine	benzine	benzine, mild hybrid
Verbrandingsmotor	3-cil. in lijn	3-cil. in lijn, turbo	4-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	1.197 cc	999 cc	1.373 cc
Max. vermogen	94 kW/128 pk	85 kW/115 pk	95 kW/129 pk
	5.000 tpm	5.000 tpm	5.500 tpm
Max. koppel	230 Nm bij 1.750 tpm	200 Nm bij 2.000 tpm	235 Nm
Uitstoot CO ₂ WLTP	145 g/km	130 g/km	129 g/km
Aandrijving	voor	voor	voor
Aantal versnellingen	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld
Remmen voor/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/trommels	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	423 liter	400-1.395 liter	375-1.120 liter
Gewicht	1.245 kg	1.131 kg	1.140 kg
Laadvermogen	540 kg	614 kg	630 kg
Aanhanger (geremd)	1.000 kg	1.200 kg	1.200 kg

KOSTEN			
Vanaf prijs	€ 22.750	€ 24.990	€ 24.499
Prijs uitvoering	€ 28.250	€ 27.690	€ 28.499
Prijs testauto	€ 28.650	€ 32.740	€ 30.453
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 157-176	€ 136-152	€ 115-128
Energie label/bijtelling	F/22%	C/22%	B/22%
Garantie	5 jaar/100.000	2 jaar/12 jaar carrosserie	3 jaar/100.000
	6 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	15.000 km/1 jaar	30.000 km/2 jaar	15.000 km/1 jaar

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

TESTWAARDEN	SSANGYONG	SKODA	SUZUKI
PRESTATIES			
0-50 km/h	3,5 s	3,7 s	3,1 s
0-80 km/h	6,5 s	7,2 s	5,9 s
0-100 km/h	9,8 (10,6 s*)	10,6 (9,9 s*)	8,9 (9,5 s*)
50-80 km/h in 3/4	3,8/5,7 s	4,2/6,0 s	3,9/5,4 s
80-120 km/h in 4/5	8,3/11,5 s	8,5/10,9 s	8,2/10,6 s
Topsnelheid*	180 km/h	194 km/h	190 km/h

REMMEN			
50-0 km/h	9 m	9 m	9 m
100-0 km/h	39 m	31 m	33 m

TOERENTAL			
130 km/h	2.500 tpm	2.750 tpm	2.750 tpm
Meetcondities: temperatuur 23 graden Celsius, zonnig, asfalt droog.			

* = fabrieksopgave

RESTWAARDE

SSANGYONG	6,5
SKODA	8
SUZUKI	8

Bij de SsangYong schiet de naamsbekendheid te kort, wat een mooi cijfer in de weg staat. Suzuki scoort op dit vlak beter en de *value for money* werkt in zijn voordeel. Ondanks zijn late komst en het grote aantal concurrenten doet de Skoda het ook netjes.

De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand.

AUTOTELEX
de norm in waarden

SCOREKAART

	SSANGYONG	SKODA	SUZUKI
Aandrijflijn	●●●○○ Motor is een aanwinst, maar kan geraffineerder.	●●●●○ In combinatie met de handbak wel fijn.	●●●●○ Soepel en zuinig.
Rijden	●●●○○ Prima, niet zo fijn op oneffenheden.	●●●●○ Geraffineerder dan de andere twee.	●●●●○ Makkelijk en direct, wel wat lawaaiig.
Uitrusting	●●●○○ Zonde dat de dikste uitvoeringen ontbreken.	●●●○○ Veel is optioneel, maar standaard ook niet kaal.	●●●●○ Voor een redelijk bedrag behoorlijk afgeladen.
Ruimtegebruik	●●●●○ Goed voor elkaar.	●●●●○ Erg riant achterin.	●●●○○ Vooral op de achterbank best krap.
Interieur	●●●○○ Modernier, maar ook wat plomp.	●●●●○ Modern en mooi afgewerkt.	●●●○○ Relatief frivool, afwerking ok.
Multimedia	●●●○○ Groot en snel scherm.	●●●●○ Groot en snel, instrumentarium kan digitaal.	●●●○○ Vrij klein en vooral traag scherm.
Veiligheid	●●●○○ Veel standaardhulpjes, maar mist ACC.	●●●●○ Hoogste EuroNCAP-score, maar niet alles is standaard.	●●●●○ Uitgebreid pakket rijhulpjes standaard.
Gebruikskosten	●●●○○ Het hoogste verbruik en gewicht.	●●●●○ Serieus zuinig.	●●●●○ Serieus zuinig.
Uitstraling	●●●○○ Bijna niemand weet wat het is.	●●●○○ Leuk in rood, verder een beetje saai.	●●●○○ Nog steeds een stoere verschijning.

OORDEEL

@Jan Lemkes

1	Skoda 33 punten	2	Suzuki 30 punten	3	SsangYong 27½ punten
---	---------------------------	---	----------------------------	---	--------------------------------

Een duidelijke uitslag, maar wel met wat kanttekeningen. De Skoda is de modernste en meest volwassen auto van het stel, maar hij is ook de duurste. Bovendien voelt de auto door zijn lage zit en hatchback-achtige koets niet zo SUV-achtig aan, wat voor kopers in dit segment een dealbreaker kan zijn. Wie vooral waar voor zijn geld wil, kan niet om de Vitara heen. Die is met zijn nieuwe motor zuiniger en voordeliger geworden en biedt veel uitrusting voor een keurig bedrag. Des te spijtiger is het dat het ruimteaanbod enigszins achterblijft bij dat van de andere twee. SsangYongs nieuwe 1.2 past goed bij de Tivoli, maar moet het afleggen tegen de motoren van de andere twee. Dat geldt ook voor veel andere punten. De Tivoli komt in het geheel minder doortimmerd over en mist een aantal essentiële optiemogelijkheden. In andere landen compenseert hij dat met een fors lager prijskaartje, maar in Nederland is dat helaas nog niet het geval. Die vermaledijde bpm

DOWNLOAD NU ALS PDF

Wil je deze test bewaren of een vergelijkende test zien van andere auto's? Dat kan. Al onze dubbel-, trio- en multitesten zijn namelijk na te lezen op autoweek.nl/multitesten