

Kompakte SUV: Paradedisziplin für Importeure

Von Thomas Lang

Das Phänomen SUV beschäftigt Marktforscher wie Autohersteller gleichermaßen. In einem gesättigten Markt, wie dem für Neuwagen in Deutschland, genießen Segmente mit Wachstumspotential besondere Beachtung. Die „Sports Utility Vehicle“, beziehungsweise die klassischen Geländefahrzeuge, generieren Jahr für Jahr unverdrossen neue Steigerungsraten. Nicht zuletzt, weil es gerade den Anbietern kompakter SUV gelungen ist, zeitgemäße Konzepte zu entwickeln, die vielseitig nutzbar sind und trotzdem umweltkompatibel bleiben. Außerdem bilden die SUV ein ertragreiches Segment, auf dem Importeure den einheimischen Anbietern inzwischen auf Augenhöhe begegnen. Modelle wie der Yeti von Skoda oder der Nissan Qashqai rollen den Markt selbstbewusst auf.

Jahrzehntelang füllten Geländewagen eine Nische für Kunden, die vornehmlich dort weiterfahren wollten oder mussten, wo asphaltierte Wege nicht wirklich zum Ziel führen. Hervorgegangen aus dem Jeep, jenem erfolgreichen Geländewagen des Zweiten Weltkriegs aus amerikanischer Fertigung, etablierten sich Land Rover und Co. als Arbeitspferde für Steppe, Alm und Forste. Geräumig wie Kombis, hoch aufbauend mit bequemem Zustieg, weckten die Allradler immer größere Begehrlichkeiten, dem Anbieter mit mehr Komfort- und Luxusausstattung gerne nachkamen. Schwer, ausladend und stark motorisiert stießen die Brummer in Punkto Umweltfreundlichkeit und Innenstadt-Komptabilität an ihre Grenzen.

Die eigentliche Geburtsstunde der SUV schlug 1994. Mit dem RAV4 erfand Toyota das Genre neu: Kompakte Außenmaße, erhöhte Bodenfreiheit, variabler Innenraum und sparsame Motoren bildeten den Kanon der Zutaten für das Erfolgsrezept. Das Publikum akzeptierte sogar einen Allradantrieb als Option.

Dass diese Fahrzeugkategorie ein weiteres wichtiges Bedürfnis von Autokäufern befriedigen kann, erkannte spätestens Nissan ab 2006 mit dem Qashqai: Individualität und Unverwechselbarkeit, dank eines mutigen gestalterischen Konzepts. 2009 etablierte sich schließlich die tschechische VW-Tochter Skoda mit dem Yeti in diesem Segment.

Gerade 4,22 Meter lang ist der Yeti sogar rund drei Zentimeter kürzer als ein aktueller VW Golf. Seit seiner Premiere klettert der böhmische SUV Treppchen für Treppchen in Richtung Spitze im Segment.

Auch in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamts (KBA) nehmen die SUV eine Sonderstellung ein. Während in den übrigen Fahrzeugsegmenten die deutschen Hersteller deutlich dominieren, begegnen sich hier die erfolgreichsten Importeure mit den heimischen Anbietern auf Augenhöhe. So kam der Opel Mokka als Klassenprimus im Juni 2015 auf 3524 Neuzulassungen. Platz zwei ging mit 3465 Exemplaren an den BMW X1. Der Ford Kuga überzeugte 2941 Kunden, dicht gefolgt vom Skoda Yeti, mit 2224 Neuzulassungen als bestes Importfahrzeug.

Wie wichtig ein aktuelles, zeitgemäßes Konzept gerade in dieser Klasse ist, zeigt der Toyota RAV4, der als Vorreiter im Segment im Mai nur 512 neue Kunden überzeugen konnte. Insgesamt kletterten die SUV im Juni auf 11,1 Prozent Anteil am Gesamtmarkt. 2013 waren es noch 8,3 Prozent. Da das KBA Geländewagen extra listet, kommen noch 8,1 Prozent Marktanteil hinzu. Somit schafften Allrad und Co. im Juni zusammen 19,2 Prozent Anteil am gesamten bundesdeutschen Neuwagenmarkt.

In einem Punkt der Zulassungsstatistik agiert der Yeti herausragend als Musterknabe. Kein wichtiger Wettbewerber vereint derart viele Privatkunden auf sich, die die Kassen eines Herstellers viel lauter klingeln lassen, als die unter „gewerbliche Zulassungen“ firmierenden Neuwagen. Denn in dieser Rubrik tummeln sich mehrheitlich rabattintensive Flottenfahrzeuge und vor allem Tageszulassungen. Zum Vergleich: Während der Yeti im Juni lediglich 38,3 Prozent gewerbliche Zulassungen aufwies, waren es beim Opel Mokka 65,8 Prozent, beim BMW X1 73,5 Prozent.

Die Ursachenforschung für den Erfolg des Yeti bringt zahlreiche Details ans Licht. Das gestalterische Konzept schafft das Kunststück die fahrzeugtypische erhöhte Bodenfreiheit mit einem Auftritt zu kombinieren, dem das latent Martialische, das diese Autospezies so unverdrossen feiert, wohltuend abgeht. Seit der Modellpflege 2013 bietet Skoda sogar eine Version, die konsequent auf äußerliche Details wie Unterfahrschutz, Schweller oder Seitenleisten verzichtet.

Bei den Möglichkeiten, die Ausstattung zu differenzieren, geht Skoda für den Yeti mit einer Vielfalt an den Start, die nicht nur andere Importfahrzeuge deutlich distanziert, sondern auch das etablierter Hersteller in den Schatten stellen kann. Drei Benzin- und zwei Dieselmotoren spannen das Leistungsspektrum von 81 kW / 110 PS bis 110 kW / 150 PS. Als Kraftübertragungen stehen Handschaltungen mit fünf und sechs Gängen zur Verfügung sowie ein Doppelschaltgetriebe mit sieben Gangstufen. Neben den

Fronttrieblern sind drei Motorvarianten in Verbindung mit Allradantrieb verfügbar. Für die stufenlose Kraftverteilung zwischen den beiden Antriebsachsen sorgt eine sogenannte „Lamellenkupplung“ nach dem Prinzip Haldex. Dazu kommen noch vier Ausstattungslinien.

Zum Vergleich einen Blick auf Opel. Der Mokka geht unter anderem mit drei Ausstattungslinien an den Start. Zwei Benziner, zwei Diesel und eine Autogas-Version mobilisieren zwischen 85 kW /115 PS bis 103 kW / 140 PS. Neben Fünf- und Sechs-Gang-Getrieben stellt Opel noch eine Sechs-Stufen-Automatik zu Verfügung.

Wie preissensibel die Kunden in diesem Segment sind und wie klein der Spielraum für die Anbieter ist, dokumentieren die Grundpreise. Opel ruft für einen Mokka mindestens 18 990 Euro auf. Für einen Nissan Qashqai sind auf jeden Fall 19 990 Euro fällig. Skoda berechnet für den günstigsten Yeti 19 690 Euro.

Mit fünf Sternen beim NCAP-Crashtest lässt der Skoda ebenso wenig anbrennen, wie bei diversen Vergleichstests in Fachzeitschriften. So setzte sich der böhmische SUV unter anderem bei „Auto, Motor und Sport“ in einem Vergleichstest gegen den Toyota RAV4 und dem BMW X1 durch. Jeremy Clarkson, der gleichermaßen exzentrische wie bitterböse Moderator des kultigen Automagazins „Top Gear“ aus England fand für den SUV sogar ultimatives Lob: „Das beste Auto der Welt!“ – In Deutschland ist der Yeti zumindest auf bestem Weg der Primus in seiner Klasse zu werden. (ampnet/tl)

Bilder zum Artikel



Skoda Yeti L&K.



Skoda Yeti L&K.



Skoda Yeti L&K.



Ford Kuga.



Ford Kuga.



Nissan Qashqai.



Nissan Qashqai.



Nissan Qashqai.



Ford Kuga.



BMW X1.



BMW X1.



BMW X1.
