
Eine Marktübersicht: Halblinge fürs gute Gewissen

Von Frank Wald, cen

SUV sind groß. SUV haben dicke Motoren. SUV saufen zu viel Sprit. Und doch wollen alle die rollenden Hochsitze fahren. Auf dem deutschen Markt stellen sie inzwischen mit knapp einem Drittel der Neuzulassungen das stärkste Segment und sind an der bislang dominierenden Golf-Klasse vorbeigezogen. Doch SUV ist nicht gleich SUV. Für diejenigen, die angesichts des schlechten Öko-Image das Gewissen beißt, gibt's inzwischen reichlich Alternativen.

Denn die Industrie hat längst erkannt, dass viele zwar einen SUV fahren wollen, auf das ganze Geländewagen-Gedöns mit Untersetzungsgetriebe, Wattiefe, Böschungs- und Rampenwinkel aber gut verzichten können. Robuste Optik und leicht erhöhte Sitzposition reicht den meisten ja schon. Und wenn's doch mal rutschig wird, hilft auch eine elektronische Traktionskontrolle. Alles andere ist überflüssiger Ballast, der die Fahre nur schwerer macht, Sprit frisst und Geld kostet.

Wenn dann noch die Maße auf sozialverträgliche Dimensionen zurecht geschrumpft werden, fällt das Gefährt auch gar nicht mehr so auf. Und so schummeln sich immer mehr SUV in die große Schar der Geländewagen, die zwar irgendwie so aussehen, aber gar keine sind und auch nicht sein wollen. Entweder weil sie von vornherein ganz ohne Offroad-Qualitäten und Allradantrieb entwickelt wurden oder diese nur gegen Extra-Euros in den höchsten Ausstattungsstufen anbieten.

Pionier der Mini-SUV

Zur ersten Kategorie gehören beispielsweise die Mini-SUV-Modelle des PSA-Konzerns, die als Peugeot 2008, Citroen C3 Aircross und DS 3 Crossback, mit Abstrichen auch in der deutschen Variante als SUV-Van-Zwitter Opel Crossland X zu haben sind. Mit dem Konzept des höher gelegten Kleinwagens hatten die Franzosen schon 2013 das richtige Näschen bewiesen, als sie mit dem Peugeot 2008 die Klasse der Mini-SUV mit aus der Taufe hoben.

In der aktuellen Version nun wuchs das kleine Löwen-SUV (ebenso wie seine Konzernbrüder C3 Aircross und DS3) auf stattliche 4,30 Meter heran und damit fast aus dem Segment der Mini-SUV heraus. Mit Ecken und Kanten gibt es sich optisch als rustikaler Geselle, einen Allradantrieb gibt es deswegen allerdings immer noch nicht. Nach wie vor zieht eine erweiterte Traktionsfunktion des ESP, von Peugeot plakativ Grip Control System genannt, den Wagen bei Bedarf über fünf verschiedenen Fahrmodi (Standard, Schnee, Schnee, Gelände, ESP off) aus dem Schamassel. Das spart Gewicht, Sprit und Kosten.

Die Preisliste startet ab 21.500 Euro für einem Drei-Zylinder-Benziner mit 102 PS, den es auch mit 131 PS und 155 PS gibt. Ein Zwei-Liter-Diesel-Aggregat (ab 24.200 Euro) leistet 102 PS oder 131 PS. Die Benzin-Normverbräuche sollen sich dabei zwischen 4,5 und 5,0 Litern, die Diesel sogar Fabelwerte von 3,6 Liter erreichen. Apropos: die Rolle des ökologischen Leisetreters spielt darüber hinaus die Elektro-Variante e-2008 (35.250 Euro) mit 136 PS und 50 kWh-Batterie, die 320 Kilometer Reichweite ermöglichen soll. Derselbe Antrieb arbeitet auch (wenn auch gut 3000 Euro teurer) im DS3 Crossback E-Tense.

Mini-SUV-Marktführer Renault

Spät, dafür umso präsenter schöpft ein weiteres Konzern-Trio das Potenzial der

allradlosen SUV aus. Mit dem Seat Arona, dem Skoda Kamiq sowie dem VW T-Cross hat Volkswagen gleich drei SUV-Halblinge im Markt, die in Deutschland Monat für Monat in der Spitze der Zulassungen zu finden sind. Das Motorenprogramm ist mit je drei Benzinern (95 PS, 115 PS, 150 PS) und einem Diesel (95 PS) identisch und begnügt sich beim Verbrauch mit Normwerten zwischen vier und fünf Litern. Noch umweltfreundlicher fahren Seat und Skoda mit ihrer bivalenten Benzin-Erdgas-Version. Preislich stellt der Spanier ab 17.150 Euro das günstigste Angebot, dafür der Tscheche (ab 18.290 Euro) – mal wieder – die größere Geräumigkeit und der Wolfsburger Stammhalter (ab 18.695 Euro) als Kürzester (4,11 Meter) in der Runde den höchsten Wiederverkaufswert.

Gut möglich, dass der VW T-Cross auch schon bald den Marktführer der Mini-SUV in Deutschland von der Spitze verdrängen wird. Die hält bislang der Renault Captur, auch so ein Schein-SUV, in dem man dank größerer Bodenhöhe höheren Hauptes das urbane Verkehrsgewusel überblickt. Ähnlich wie der Peugeot inzwischen in zweiter Generation um gute zehn Zentimeter auf 4,23 Meter gewachsen, basiert der Crossover auf dem Kleinwagen Clio und wurde ohne Allradantrieb entwickelt. Drei Turbo-Benziner von 100 PS (ab 17.950 Euro) bis 155 PS plus ein Diesel mit 116 PS (25.650 Euro) und eine Autogasversion mit 100 PS dienen als Antrieb. Auch hier bewegen sich die Normverbräuche bei den Benzinern um die fünf, beim Diesel um die vier Liter. Fürs Frühjahr 2020 haben die Franzosen außerdem eine Plug-in-Hybrid-Variante geplant.

Allianzpartner Nissan hat mit dem Juke aus einem Mini-SUV gleich ein Coupé geformt und damit einen Bestseller gelandet. Auch hier ist Ende 2019 gerade die zweite Generation gestartet, im Design nicht mehr ganz so polarisierend, dafür auf 4,21 Meter gestreckt mit deutlich mehr Platz für Rückbänker und Gepäck. Alle bisherigen Benzin- und Diesel flogen aus dem Programm. Ein einziger Drei-Zylinder-Turbobenziner mit 117 PS (ab 18.990 Euro) und 4,9 Liter nach Norm soll künftig die Bedürfnisse der meisten Käufer abdecken.

Trendsetter Honda

Noch so ein optisch komplett ungleiches SUV-Zwillingspärchen aus einem Hause sind der Fiat 500X und der Jeep Renegade. Auch hier wird standardmäßig nur die Vorderachse angetrieben, auf allen Vieren krabbelt allein der Italo-Amerikaner und nur in dessen höchsten Motorisierungen. Der Fiat 500X startet ab 19.490 Euro mit zwei neuen Turbobenzinern (120 und 150 PS) und Verbräuchen um die sechs Liter. Den beiden Turbodieseln mit identischen Leistungen sollen 4,6 und 5,0 Liter reichen. Ein Allradantrieb bleibt allerdings allein dem Technik-Klon Jeep Renegade (ab 20.900 Euro) vorbehalten, wobei auch hier nur der Top-Turbodiesel (ab 32.100 Euro) mit 140 PS oder 170 PS auf rutschigem Terrain die Hinterachse zuschaltet. Dafür will er dann aber auch mit 5,8 und 6,6 Litern nach Norm einen größeren Schluck aus der Pulle.

Als einer der ersten Japaner hatte Honda bereits von 1999 bis 2005 mit dem HR-V auf den Trend der allradlosen Mini-SUV gesetzt. Allerdings war das „High Recreational Vehicle“ damals noch eine seltsame Mischung aus aufgebocktem Kombi und SUV, die keiner so richtig verstanden und noch weniger kaufen wollte. In der Neuauflage ist daraus nun auch ein klassischer Mini-SUV von 4,30 Meter Länge auf Basis des Kleinwagens Jazz geworden. Erneut ohne Allradantrieb, dafür mit sehr variabel klappbarem Innenraum und guter Serienausstattung (Klimaautomatik, Tempomat, LED-Scheinwerfer und 16-Zoll-Alufelgen). Angetrieben wird der HR-V wahlweise von einem 130-PS-Benziner (ab 21.990 Euro), der mit Turbounterstützung (32.440 Euro) 182 PS mobilisiert. Trotz der PS-Power sollen die Motoren dafür laut Honda nicht mehr als 5,9 Liter nach Norm verlangen.

Meister der Miniaturisierung

Apropos Japan: Während Toyota unterhalb der 4,30-Meter-Grenze bislang nichts zu bieten

hat und erst im kommenden Jahr mit dem Yaris Cross ein erstes Zeichen setzt, fährt Mazda mit dem CX-3 schon seit 2015 in der Erfolgsspur. Das äußerst dynamisch gezeichnete Mini-SUV stellt inzwischen fast ein Viertel des Gesamtabsatzes. Zu Preisen ab 18.490 Euro sind ein Benziner mit 121 PS und 150 PS sowie ein Diesel mit 115 PS im Angebot. Allradantrieb gibt es ab 26.090 Euro für den stärkeren Benziner und den Selbstzünder mit Normverbräuchen von 7,0 Liter und 4,8 Litern.

Eine Ausnahmeerscheinung in jeder Hinsicht ist Suzuki mit seinen Modellen. Der Kleinwagenspezialist ist ein Meister der Miniaturisierung im Karosseriebau. So zählt etwa der 2015 neu aufgelegte Klassiker Vitara mit seinen 4,17 Metern schon zu den größeren SUV im Programm. Ab 18.650 Euro startet hier das Angebot mit zwei Benzinern, die mit drei Zylindern 111 PS und mit vier Zylindern 140 PS mobilisieren. Beide Varianten gibt es mit Front- oder Allradantrieb und Sechs-Gang-Automatik. Die Durchschnittsverbräuche rangieren hier nach Norm zwischen 5,3 und 6,1 Liter.

Die ultimativen Mini-SUV

Die ultimativen Mini-SUV allerdings sind die beiden Modelle Jimny und Ignis, ersterer 3,65 Meter, letzterer 3,70 Meter kurz. Beide fahren jeweils nur mit einem Benziner. Im Ignis ist das ein 1,2-Liter-Direkteinspritzer mit 90 PS (ab 12.740 Euro), optional auch als Mild-Hybrid-Variante, die den Verbrauch von 4,7 auf 4,3 Liter drückt, sowie mit Allradantrieb. Im Jimny (20.900 Euro) hingegen leistet ein 1,5-Liter-Aggregat 102 PS und der zuschaltbare Allradantrieb ist immer Serie, wodurch Suzuki einen Normverbrauch von 6,8 Liter angeben muss.

Konkurrenz aus Fernost gibt es aber inzwischen auch aus Korea, wobei besonders der Hyundai Kona den hiesigen Mini-SUV-Größen in die Parade fährt. Mit zwei Benzin- und Dieselmotoren (115 bis 177 PS), einer Hybridversion (141 PS) sowie einem Elektro-Modell mit zwei verschiedenen Leistungen (100 und 150 kW), Batteriegrößen und Reichweiten bietet das 4,17 Meter kurze SUV die größte Antriebs-Vielfalt im Segment. Die Normverbräuche rangieren dabei zwischen 4,3 Liter bei Diesel und Hybrid und 7,1 Liter beim 177-PS-Benziner, der ebenso wie der 136 PS-Diesel mit Allradantrieb zu haben ist. Die Elektro-Varianten sollen mit ihren unterschiedlich großen Batterie-Kapazitäten von 39,2 und 64 kWh Normreichweiten von 289 und 449 Kilometer ermöglichen. Die Preisliste startet ab 17.990 Euro, der Diesel ab 23.630 Euro, die E-Mobile ab 34.850 Euro.

Schwesterfirma Kia dreht mit dem 4,14 kurzen Stonic seinen Mini-SUV mehr in Richtung Crossover, erreicht damit jedoch bei den Zulassungszahlen mit knapp 7000 Exemplaren im Vergleich gerade mal ein Drittel der Käufer eines Kona. Die Motorenpalette beschränkt sich dabei auf einen Vier-Zylinder-Benziner mit 84 PS und einem Drei-Zylinder-Turbo mit 100 oder 120 PS sowie einem 1,6-Liter-Diesel, wahlweise mit 115 oder 136 PS. Den größten Durst zeigt dabei mit 5,8 Liter nach Norm der Basisbenziner, die niedrigsten naturgemäß die Selbstzünder mit 4,0 Litern.

Nur Audi schafft den Mini-SUV-Limbo

Eines der erfolgreichsten Mini-SUV auf dem deutschen Markt mit knapp 27.000 Zulassungen war in 2019 gleich nach dem Renault Captur – wer hätte das gedacht – der Ford Eco Sport. Ursprünglich mal nur für Südamerika vorgesehen, fährt der nur knapp vier Meter kurze Schein-Allradler schon seit 2014 auf deutschen Straßen. 2017 kam die zweite Generation, ab Werk ohne das lästige Reserverad an der Hecktür. Bei den Motoren vertrauen die Kölner auf ihren Ein-Liter-Eco boost-Dreizylinder mit 100 PS, 125 PS oder 140 PS (ab 18.390 Euro), der nach Norm zwischen 5,0 und 5,4 Liter im Schnitt pendelt. Die wenigsten Kunden entscheiden sich für den 1,5-Liter-Diesel (ab 22.400 Euro), der sich mit 95 PS oder 120 PS auf 4,0 bis 4,6 Liter beschränkt.

Wenn es um die Mini-SUV-Bestseller geht, darf der Opel Mokka nicht fehlen. Seit 2012 gehören die Rüsselsheimer mit ihrem 4,28 Meter kurzen Klein-Geländewagen wie Peugeot 2008 oder Nissan Juke zu den Pionieren des Segments. In der aktuellen Version mit dem Zusatz-Kürzel X sorgen ein 1,4-Liter-Turbobenziner (ab 20.495 Euro) mit 120 oder 140 PS sowie ein 1,6-Liter-Diesel (ab 25.185 Euro) mit 110 oder 136 PS für den Vortrieb. Die Verbräuche rangieren beim Benziner zwischen 6,4 und 7,0 Liter, beim Selbstzünder zwischen 4,8 und 5,4 Liter. Die jeweils höheren Werte sind dem Allradantrieb geschuldet, der für beide Modelle gegen Aufpreis zu haben ist. Anfang 2021 soll ein neuer Mokka erscheinen, dann wieder ohne X, dafür auch in einer Elektroversion.

Bleibt zum Schluss ein Blick auf die so genannten Premium-Hersteller. Doch weder Mercedes noch BMW schaffen mit ihren Modellen GLA und X1 den Mini-SUV-Limbo unter die 4,30-Mark. Einzig der Audi Q2 bleibt mit 4,19 Meter darunter. Mit vier Benzinern- und zwei Diesel-Varianten bietet der Ingolstädter dazu eine üppige Motorenvelfalt. In den unteren Rängen noch mit jeweils 116 PS und 150 PS sowie Verbräuchen zwischen 4,5 und 5,4 Litern unterwegs, schlagen die Leistungen beim 2,0-Liter-Benziner mit 190 PS und 300 PS hier jedoch etwas aus dem Rahmen. Gleiches gilt selbstredend auch bei den Preisen, die ab 24.200 Euro und bis 44.500 Euro so gar nicht mehr mini ausfallen. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Audi Q2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Citroen C3 Aircross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Ford Eco Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Eco Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Hyundai Kona.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Kia Stonic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Fiat 500X Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Jeep Renegade.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Opel Mokka X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Renault Captur.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



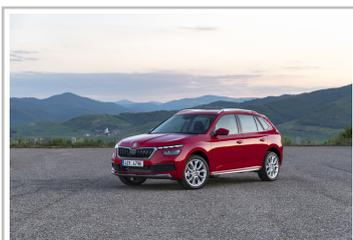
Renault Captur Plug-in.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Seat Arona.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Skoda Kamiq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Suzuki Ignis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



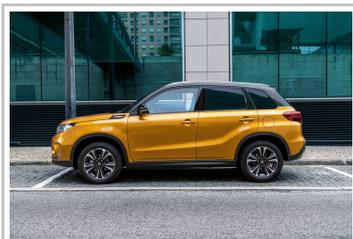
Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Vitara.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Vitara.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen