
ADAC vergleicht zehn SUVs und Standardmodelle

Ein SUV bietet zwar meist mehr Platz, ist aber fast immer schwerer und deutlich teurer als das vergleichbare Schrägheck- oder Kombimodell und hat zudem einen höheren Verbrauch – das ist das Fazit des ADAC. Er hat zehn Sports Utility Vehicles (SUVs) mit ihren jeweiligen Pkw-Entsprechungen verglichen. Beim Fußgängerschutz schneiden die größeren Fahrzeuge nicht generell schlechter ab als die Standardmodelle.

SUV-Fahrer sehen sich derzeit großer Kritik ausgesetzt: Die Geländewagen seien überdimensioniert und übermotorisiert, hätten zu hohe Verbrauchswerte und einen überdurchschnittlichen CO₂-Ausstoß. Außerdem stellten sie durch den wuchtigen Fahrzeugaufbau und das höhere Gewicht ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger dar. Gleichzeitig sind sie beliebt wie nie: Im August dieses Jahres verkauften sich SUVs erstmalig besser als alle anderen Fahrzeuggattungen, fast jeder dritte Autokäufer zieht sie den flacheren Karosserievarianten vor. Hauptgründe: Eine höhere Sitzposition und damit einen besseren Überblick sowie mehr Platz.

Der ADAC hat zehn Paarungen auf Anschaffungs- und Unterhaltskosten, Raumangebot, Umweltbelastung und Fußgängerschutz hin untersucht. Der VW T-Cross zum Beispiel ist sechs Zentimeter länger, drei breiter und 13 Zentimeter höher als das Pendant Polo. Die größeren Türausschnitte des T-Cross sorgen für einen bequemeren Zustieg und das Platzangebot ist insgesamt großzügiger. Vorteil des Polo: Er verbraucht weniger (5,4 Liter Super/100 Kilometer im Vergleich zu 6,0 Liter für den T-Cross). Beide erreichen vier von fünf Umwelt-Sternen im ADAC-Ecotest, für den SUV verlangt VW aber einen ordentlichen Zuschlag: Er kostet rund 2900 Euro mehr als der Polo und ist auch im monatlichen Unterhalt im Schnitt 50 Euro teurer.

Auch der beliebte X5 von BMW bietet viel Platz, mehr als 2,2 Tonnen Leergewicht erhöhen jedoch den Verbrauch (7,9 Liter Diesel/100 km). Das Pendant, der 6er Gran Turismo, ist zwar flacher, aber länger (plus 17 Zentimeter) und bietet ähnlich viel Platz. Außerdem wurden Modelle von Audi, Ford, Hyundai, Mazda, Mercedes-Benz, Seat und Volvo verglichen.

Das Fazit des ADAC:

- Die SUV-Variante ist praktisch immer schwerer als die vergleichbare Standard-Variante in gleichen Segment. In unserem Vergleich sind es bis zu 20 Prozent oder etwa 250 kg Mehrgewicht.
- Die größere Stirnfläche und das höhere Gewicht eines SUV wirken sich negativ auf den Verbrauch aus. Kommt noch Allradantrieb hinzu, kann der Verbrauchsaufschlag bei bis zu einem Drittel liegen.
- SUVs sind nicht sicherer, aber auch nicht weniger sicher als Standardmodelle. Die meisten Modelle des Vergleichs bieten auch einen ordentlichen Fußgängerschutz. Es kommt auf die Gestaltung der Front an: Eine höhere Front kann sogar von Vorteil sein, wenn dadurch der Kopf des Fußgängers bei einem Zusammenstoß nicht bis an die harten A-Säulen oder den Scheibenrahmen gerät.
- Die zehn ausgewählten Beispiele zeigen, dass die monatlichen Kosten, die neben Wertverlust auch Fix- und Betriebsaufwendungen umfassen, bei der SUV-Variante um ein Viertel höher liegen können als beim Standard-Modell. Je nach Fahrzeugklasse sind dies bis zu 200 Euro pro Monat.

- Gerade im Kleinwagen- und Kompakt-Segment ersetzen SUVs quasi als „umgestaltete Vans“ die früheren Großraumfahrzeuge und haben ähnlich praktische Eigenschaften. Mit den unbestreitbaren Vorteilen bei Zustieg und Raumangebot, aber auch den erweiterten Zuladungs- und Personentransportmöglichkeiten liegt der Verbrauchsaufschlag bei den SUV bei etwa zehn Prozent. Trotzdem kann man bei Realverbräuchen von sechs Litern mit Benzin- und von 5,5 Litern auf 100 Kilometer mit Dieselmotor zumindest im Kleinwagen- und Kompaktsegment kaum von „Spritschluckern“ sprechen.

- Gut überlegen sollte man sich einen Allradantrieb: Er sorgt bei jedem Kilometer für einen Verbrauchsaufschlag – ob man ihn gerade braucht oder nicht. Wer also keine schweren Anhänger über unwegsames Gelände ziehen muss, kommt auch mit Front- oder Heckantrieb fast überall hin. Im Winter sind gute Winterreifen die wichtigere Investition.

Egal, für welche Karosserie man sich entscheidet – wer die Umwelt und den Geldbeutel schonen will, sollte sich grundsätzlich nur ein Auto kaufen, das so groß wie unbedingt nötig und so klein und leicht wie irgendwie möglich ist. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Polo Beats.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



BMW X5 30d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW/David Kraus



BMW 6er Gran Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net
