

Es kommt nicht auf die Größe an

VW ist es gelungen, aus ihrem kleinsten SUV, den T-Cross, ein echtes Raumwunder zu machen



Mit dem T-Cross, dem C3 Aircross und dem EcoCross, äh EcoSport schauen wir uns drei stattliche Vertreter der Vierkommabisslwas-SUV-Klasse an.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

► Inzwischen hat auch der letzte Depp verstanden, dass ein SUV eigentlich gar nicht fürs Gelände gemacht ist. S steht für Style, U für Unkompliziert und V für Vernunft. So schaut es aus. Auch wenn uns die Werbung einen braungebrannten Surfer nach dem anderen an einsamen Stränden präsentiert. Waschbrettbauch kämpft gegen Waschbrettwellen auf dem offenen

Meer, bis der große Brecher kommt, auf dem er hin zu seinem Auto gleitet, welches zwischen See und Sonne am Sand steht. Oder zumindest Kitesurfen. Auch sehr beliebt: Downhill-Radfahren.

Sie machen auch nichts davon und kommen sich nicht einmal so vor, als wollten Sie das, wenn Sie Ihren SUV am Supermarkt-Parkplatz einparken? Meine Rede. Das Image, das Autohersteller sich von Werbefachmenschen für die SUV aufschwätzen haben lassen, ist ja geradewegs süß, um nicht zu sagen, fernab von jeder Realität. Wer viel Klumpert führen muss, kauft sich immer noch einen Kombi oder Van, und wer sein Auto bei Niedrigwasser am Strand parkt, hat nicht nur dann ein Problem, wenn sein SUV keinen Allradantrieb und keine salzwasserfeste Karosserie hat.

Die Realität ist wie so oft eine andere als in der Werbung dargestellt. Da ist Schokolade auch dann nicht gesund,

VW T-Cross

Modell: VW T-Cross Style R-Line-Paket um 25.890 Euro

Technik: Drei-Zylinder-Benzin-Motor, 999 ccm, 115 PS, Sieben-Gang-DSG, Frontantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.110x1.760x1.580 mm, Kofferraumvolumen 385 bis 1.281 Liter

Fahrleistungen: Spitze 193 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 9,9 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,9 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 111 g/km, Euro 6d-temp

Design: Der kleinste SUV von Volkswagen schafft einen schönen Mix aus schön knuffig, aber dennoch erwachsen im Auftritt.

Praxis: VW ist es gelungen, aus dem T-Cross ein echtes Raumwunder zu machen. Geschafft hat man das etwa durch die verschiebbare Rücksitzbank und die umklappbare Beifahrersitzlehne.

Preis: Bei 18.690 Euro startet die Preisliste. Da gibt es dann natürlich noch ordentlich viele Kasterl, bei denen man ein Kreuzerl machen kann, und unter 20.000 Euro wird man da nicht viel konfigurieren.



Die Haptik der Materialien im T-Cross-Cockpit hat Vor- und Nachteile



Keine Chance, dass jemand vor dem Citroën C3 Aircross steht und sagt, die SUVs von heute schauen doch alle gleich aus

wenn Milch auf der Verpackung steht. Da fragen wir uns nicht, wie der Hofstätter das wieder macht, und da schreibt man Flügel doch nicht mit V. So macht es auch nichts, wenn weder Kitesurfen noch Paragleiten oder Bergabradfahren zu Ihren liebsten Freizeitbeschäftigungen gehört und Sie trotzdem einen SUV fahren. Und sitzen Sie bitte auch nicht dem Irrglauben auf, dass ein SUV groß sein muss. VW selbst glaubte das anscheinend lange. Nun haben sich die Wolfsburger doch entschlossen, auf der Plattform des Polo einen SUV zu bauen – und das, nachdem man die Konzerngeschwister Škoda und Seat, einmal mit dem Kamiq und einmal mit dem Arona, schon ins Rennen geschickt hat.

Der Volkswagen setzt sich ziemlich genau zwischen den gestreckten Kamiq und den noch kompakteren Arona. 4,11 Meter reichen dem T-Cross, dem kleinsten SUV von Volkswagen, um es mit 1.281 Liter Gepäck aufzunehmen. Und da sind wir bei den wahren Tugenden dieser Fahrzeugklasse. Ein SUV ist robust, geräumig und komfortabel. Genau auf diese Anforderungen hin ist der T-Cross optimiert worden. Mit all seinen Vor- und Nachteilen.

Schon klar, Sie wollen erst über die Nachteile lesen. Die finden wir etwa in der Haptik der Materialien im Cockpit, die bescheidener ausfällt, weil die Kunden in diesem Segment preissensibler sind. Das ist aber nur so lange ein Manko, als Sie nach dem Neuwagenkauf über den Armaturenräger fahren. Aber wie oft macht man das wirklich – ein Autoleben lang? Wenn aber der Sproß die flott gefahrenen Kurven oder den schlecht abgebremsten Kreisverkehr mit dem Vorzeigen der letzten Mahlzeit quittiert, ist man froh, wenn man das Armaturenbrett einfach nass abwischen kann. Alcantara hingegen nimmt frisch gekotzte Erbsen vielleicht sogar dankbar auf und verströmt diesen Duft dann viele Jahre lang. Davon er-

zählt uns die Werbung jedenfalls nichts. Im echten Leben geht es darum, dass auch noch der Kinderwagen reinpasst, der Wocheneinkauf oder, wie jetzt grad, das ganze Klumpert für den Urlaub. Verdrehen Sie nicht die Augen. Man muss ja wirklich für alles gerüstet sein. Und damit das klappt, ist die Rücksitzbank des T-Cross in der Länge verschiebbar. Ist diese Option jetzt gescheitert, als das gleiche Geld in eine Bling-Bling-Dekorleiste hinterm Lenkrad zu verwenden, frage ich? Aber eindeutig. Es geht also um Praktikabilität. Und dennoch um Ästhetik.

Gerade bei seinen kleinen SUVs beweist Volkswagen den Mut zur Kante. Die Wagen sind nicht austauschbar design, nicht fad glattgelutscht, sie haben klare Linien, starke Striche. Und sie konkurrieren gar nicht mit ihren größeren Brüdern, dem T-Roc oder dem Tiguan. Nein, der engste Konkurrent ist der Polo. Und von mir aus der Citroën C3 Aircross. Obwohl in diesem Beispiel schon beide Konkurrenten der ihr angedachten Vorurteile gerecht werden: Der Volkswagen ist bis auf die letzte Fuge hin optimiert, dass man fast schon annehmen möchte, dass der Wagen in der Nacht heimlich die Räder einzeln hebt, um das Markenlogo auf den Felgen gleichdrehen zu können.

Dieser Perfektionismus hat schon seine guten Seiten – und denken wir dabei gar nicht nur daran, wie der Wagen verarbeitet ist, sondern auch an die Ausbaustufe der Assistenzsysteme. Das hätte man vor wenigen Monaten

Citroën C3 Aircross

Modell: Citroën C3 Aircross Shine BlueHDI 120 um 23.090 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Dieselmotor, 1.560 ccm, 120 PS, Sechsgang-Schaltung, Frontantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.150x1.820x1.600 mm, Kofferraumvolumen 410 bis 1.289 Liter

Fahrleistungen: Spitze 183 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 9,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,1 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 107 g/km, Euro 6

Design: Keine Chance, dass jemand vor diesem Auto steht und sagt: Die schauen doch heute alle gleich aus. Nein, der C3 Aircross ist anders als die anderen.

Praxis: Ein SUV, der außen kompakt ist und trotzdem fast 1.300 Liter Gepäck schluckt. Da haben wir sie, die eierlegende Wollmilchsau.

Preis: Ab 17.770 Euro bekommt man den C3 Aircross, aber wie beim T-Cross auch wird man um unter 20.000 Euro nicht auskommen, will man ein feines Auto.

noch nicht in einem Kleinwagen erwartet, was heute in einem T-Cross steckt. Andererseits wirkt er halt ein wenig steif.

Citroën C3 Aircross: die eierlegende Wollmilchsau

Der Franzose indes, der besticht damit, dort und da aus der Norm brechen zu wollen. Das schafft er mit dem Design,



Ford traut sich, die Federn so einzustellen, dass man spürt, wo der Grip ist, und der Drei-Zylinder-Motor macht Spaß



einen Mild-Hybrid. Ein Plug-in-Hybrid in der Klasse würde zu teuer sein, um relevante Stückzahlen zu erreichen. Zudem würde das zusätzliche Gewicht der Akkus der Agilität der Wagen auch keinen Gefallen tun.

Wenn Ford Ende des Jahres aber den neuen Kuga auf den Markt bringt, dann wird es diesen auch als Plug-in-Hybriden geben. Seine rein elektrische Reichweite wird bei rund 50 Kilometern liegen. E-Motor und der 2,5 Liter große Vierzylinder schaffen gemeinsam eine Systemleistung von 225 PS. Da kommt dann noch das neue, viel schärfere Design dazu, das sich nun perfekt in die Markensprache integriert. Lassen wir die Preise einmal außen vor – das aber nur, weil es noch keine gibt, nicht weil wir uns davor fürchten –, ist der neue Kuga wohl für Ford ganz typisch abgestimmt und eine echte knackige Fahrmaschine, welche noch dazu die neuesten Technologien nutzt. Aber der Vergleich gilt eben nicht, weil der Kuga eine Schuhnummer zu groß für T-Cross und C3 Aircross ist. Der wahre Konkurrent aus Köln, in diesem Vergleich, ist der EcoSport.

Ford EcoSport: Wo er die Nase vorne hat

Er ist ein Frontantriebler wie T-Cross und Aircross auch und gerade ums Kennen kleiner als seine Mitstreiter in dieser Geschichte. Dabei ist der EcoSport, den wir uns für diesen Test ausgesucht haben, gar nicht der Billigste, er ist nicht der Geräumigste, er beschleunigt nicht am besten. Und doch

das schafft er, weil er so wunderbar komfortabel und einfach zu fahren ist. Er ist ein wenig der Nachfolger des 2CV. Unkonventionell auf der einen Seite – wenn man das Interieur anschaut, die verspielt gezeichneten Felgen, die Stoßfänger hinten und die bullige und gleichzeitig knuffige Front vorne, merkt man, dass die Designer Sonderschichten geschoben haben. Andererseits läuft man Gefahr, gelangweilt zu sein, wenn man nicht nur ein praktisches und komfortables, sondern ein fahrdynamisches Auto sucht. Also nicht dass es dem C3 Aircross an Antriebskraft fehlen würde – wir fahren den 120 PS starken Diesel –, aber Drehfreude ist ihm nicht ins Lastenheft geschrieben. Dafür hat der Motor aus dem Drehzahlkeller heraus einen Druck, dass mancher E-Motor blass wird.

Und ein Hybrid bei den kleinen SUV?

Wer im Segment der kleinen SUV einen Hybriden sucht, der sucht übrigens lange. Der hohe Kostendruck bei den kleinen Autos macht nicht nur die Armaturen schlicht, er macht es auch fast unmöglich, ein anderes Hybridsystem als ein ganz einfaches einzubauen, also

Ford EcoSport

Modell: Ford EcoSport 1,0 EcoBoost ST-Line Automatik um 27.200 Euro

Technik: Drei-Zylinder-Benzin-Motor, 998 ccm, 125 PS, Sechs-Gang-Automatik, Frontantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.096x1.765x1.713 mm, Kofferraumvolumen 356 bis 1.238 Liter

Fahrleistungen: Spitze 180 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 11,6 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 6,2 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 140 g/km, Euro 6d temp

Design: Jetzt, wo das Rad am Heck wieder weg ist und alle Linien noch einmal nachgeschärft wurden, schaut er richtig gut aus, der EcoSport.

Praxis: In unserem Vergleich hat der EcoSport das kleinste Ladevolumen, in der Praxis ist der Unterschied von den paar Litern keine Welt.

Preis: Aktueller Aktionspreis: 14.990 Euro bei Leasing. Obwohl, die Preislise startet sonst erst bei 20.800 Euro.

hat er die Nase vorne. Nämlich dann, wenn es um das Fahrkapitel geht.

Ford traut sich auch beim kleinen SUV, die Federn so einzustellen, dass man spürt, wie die Reifen mit dem Untergrund zusammenarbeiten. So gesehen ist er ziemlich genau das Gegenteil eines C3 Aircross, der vor dir jede noch so unscheinbare Unebenheit zu verheimlichen versucht. Nicht so der EcoSport. Da spürst du, wo der Grip ist. Und der Drei-Zylinder-Motor, den Ford verbaut, ist einer der wenigen, der auch wirklich Spaß macht.

Aber gut, feine Drei-Zylinder-Aggregate, die baut auch Volkswagen. Und im Citroën hatten wir ja, recht ungewöhnlich in der Klasse, einen Vierzylinder-Diesel. Nicht aus der Reihe tanzt Citroën dann wieder mit dem Werbespot für den C3 Aircross. Downhiller und Meer. Alles da. Lagerfeuer und Geländefahrten. Aber auch induktives Laden des Smartphones ist ein Thema, Design und Landwirtschaft. Mineralwasserkiste, Parkplatzsuche und Kinderkotze? Fehlanzeige.