

BMW hat mit dem X4 M die Coupé-Form mit einem SUV gekreuzt und einen Sportwagen auf die Riesenräder gestellt. Die 510 PS sieht man ihm schon an der luftgierigen Front an



Die schönsten SUVs sind nun Coupés

Wenn schon fast jeder Hersteller einen SUV im Programm hat, sehen sich die besten Autobauer in der Pflicht, diese Fahrzeuggattung weiter zu entwickeln. Der neueste Trend geht hin zu SUVs, die mit der Coupé-Form spielen.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

► Jede Leserin und jeder Leser dieser Seiten weiß doch, was ein SUV ist – nicht? Dabei ist die Definition dieser Fahrzeuggattung (Sport Utility Vehicle) gar nicht so einfach, was immer wieder zu Zank und Zorn unter selbsternannten Experten führt. Im Grunde definiert sich ein SUV durch erhöhte Bodenfreiheit und eine selbsttragende Karosserie. Wenn aber BMW beim X4 M die Bodenfreiheit gar nicht mehr angibt, weil sie wohl kaum über 20 Zentimeter groß ist? Was übrigens kaum mehr ist, als der Golf Country hatte, falls sich jemand an den erinnert. Noch dazu gibt die selbsttragende Karosserie mehr Rätsel auf, als es im ersten Augenblick scheint.

Denn da stoßen wir – auf der Suche nach dem ersten SUV – unweigerlich auf den Jeep Cherokee, der schon in den 1980er-Jahren auf einem integrierten Leiterwagen aufbaute, und darum für manche Hardliner nicht mehr als Geländewagen gilt. Diese haben nämlich neben dem Allradantrieb und einem Untersetzungsgetriebe auch einen Leiterraum. Zudem heißt im US-Amerikanischen jedes Geländeauto SUV, weshalb AMC den Cherokee schon 1947 vollmundig als Full-Size-SUV vorstellte. Während das, was bei uns SUV heißt, dort Crossover-SUV genannt wird.

So viel zu den Korinthen. Keine Zweifler gibt es aber beim RAV4, den Toyota 1994 auf den Markt brachte. Er gilt allgemein als der erste SUV in

BMW X4 M

Modell: BMW X4 M Competition um 137.670 Euro

Technik: Sechs-Zylinder-Turbo-Benzinmotor, 2.993 ccm, 510 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb;

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.758x1.927x1.620 mm, Kofferraumvolumen 525 bis 1.430 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 (285) km/h, von 0 auf 100 km/h in 4,1 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 11,5 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 263 g/km, Euro 6d-temp

Design: Das ist kein normaler SUV, sondern ein dynamischer Kraftackl. Dabei ist der X4 M nicht prollig protzig, sondern dezent und galant, wie man etwa am Heckspoiler sieht.

Praxis: Praktisch, viel Komfort, Dynamik und ausreichend Platz, aber als M ist er auch ein gnadenloser Sportler.

Preis: Mindestens 112.300 Euro muss man für einen BMW X4 M hinlegen. BMW bietet neben maßgeschneiderter Finanzierung das klassische BMW-Nutzerleasing an, mit einer monatlichen Leasingrate von 632 Euro, Laufzeit: 36 Monate, Kilometerleistung pro Jahr 15.000, 30 Prozent Mietvorauszahlung.



Europa und war eine Mischung aus einem Geländewagen und einem Pkw. Vom Geländewagen hatte er die Bo-

Fotos: BMW

Der GLE, das neueste, riesengroße SUV-Coupé von Mercedes-Benz, führt viel Luxus im geschwungenen Blechkleid mit



Mercedes-Benz GLE

Modell: Mercedes-Benz 350 d 4Matic Executive um 107.345 Euro

Technik: Reihen-Sechs-Zylinder-Dieselmotor, 2.925 ccm, 272 PS, Neun-Gang-Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.939x2.010x1.730 mm,

Kofferraumvolumen 655 bis 1.790 Liter

Fahrleistungen: Spitze 226 km/h, von 0 auf 100 km/h in 6,6 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 8,7 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 229 g/km, Euro 6d ISC-FCM

Design: Der GLE polarisiert, ganz klar. Er ist riesig, eigenwillig, pompös. Und er ist ein Mercedes-Benz, durch und durch.

Praxis: Wenn man mit dem GLE nicht gerade in einem Altstadtzentrum einen Parkplatz sucht, wird man an diesem Fahrzeug nichts zu bekräfteln haben.



Preis: Bei 91.590 Euro (Finanzierungsbeispiel über Mercedes-Benz, 48 Monate: Anzahlung: 8.792,64 Euro, monatliche Rate, 1.775,78 Euro, Bearbeitungsgebühr: 219 Euro) beginnt der Einstieg in die Preisliste des GLE Coupé mit dem GLE 350 d 4Matic mit 272 PS. Der Mercedes-AMG GLE 53 4Matic+ mit 435 PS kostet mindestens 126.500 Euro.

ins Datenblatt sorgt bei Sportwagenfreunden für Schnappatmung: 510 PS Leistung, ein Drehmoment von 600 Newtonmeter, in knapp über vier Sekunden von 0 auf 100 km/h. Dahinter steckt ein drei Liter großer Sechs-Zylinder mit M TwinPower-Turbo-Technologie – ein Aggregat, das vor allem auf hohe Drehzahlen ausgelegt ist. Das Fahrwerk lässt sich dank Fahrdynamikregler zwischen alltagstauglich und superhart einstellen – wobei in jeder Einstellung erstaunlich viel Feedback zurückkommt. Man spürt regelrecht, wie man sich dem Grenzbereich nähert. Und selbst darüber hinaus bleibt der X4 M Competition herrlich kontrollierbar. Ja, das können sie halt, in der M-Abteilung von BMW. Sogar mit einem Auto, das nicht flach wie eine Flunder ist und einen Schwerpunkt hat, so hoch, dass normale Ingenieure einfach nur schreiend davonrennen würden, täte man ihnen den Auftrag zu diesem Wagen geben.

Jetzt schreien wir halt selber, und zwar vor Freude im Auto, und drücken gerne auch eine der beiden M-Tasten am Lenkrad. Dann spannt sich der X4 in zwei unterschiedlichen und vorab definierbaren Eskalationsstufen vor. Und damit da kein Unbedarfter unabsichtlich ankommt und hinter dem Steuer auf einmal die Hölle losbricht, muss man die M-Modes zur Sicherheit auch quit-

denfreiheit und den Allradantrieb, als Pkw zeichnete ihn die selbsttragende Karosserie sowie das Fehlen eines Untersetzungsgetriebes und aller Sperren aus – ausgenommen des Mitteldifferentials bei den Schaltern – also noch mehr unnützes Wissen.

Sie verzeihen das Abschweifen und Ausholen. Jedenfalls war der RAV4 so ein Verkaufserfolg, dass in den kommenden Jahren immer mehr Hersteller auf dieses Konzept setzten, bis heute beinahe jeder Hersteller einen SUV im Angebot hat – also auch Bentley, Rolls-Royce, inzwischen auch Aston Martin, Lamborghini und sogar Ferrari wird vermutlich demnächst den Purosangue auf den Markt bringen. Darum hechelten die ersten Autobauer schon vor ein paar Jahren weiter und experimentierten intensiver mit der SUV-Idee des

Kreuzens von Fahrzeuggattungen.

BMW X4 M: Performance-SUV

Der neueste Trend sind SUVs mit Coupé-Form, also mit einem hinten stark abfallenden Dach, aber Türen für die hintere Sitzreihe. Selbstredend hat man, dem sportlichen Auftreten entsprechend, die Bodenfreiheit wieder reduziert, und man verzichtet inzwischen auch gerne auf den Allradantrieb – was dazu führt, dass von der ursprünglichen Idee eines SUV so gut wie nichts mehr übrig geblieben ist. Aber das macht nichts, haben wir erfahren. Im BMW X4 M Competition nämlich. Er ist eines der aktuell besten – und auch schönsten – Autos, wenn man auf Performance-SUVs steht.

Dabei muss man sich gar nicht das ganze Auto anschauen, schon der Blick

► Auto: SUV-Coupé

► tieren, bevor sie aktiv werden. Der Rest der Knöpfe und Hebel ist wie gewohnt. So man halt mit der neuesten Infotainmentwelt von BMW samt Sprach- und Gestensteuerung vertraut ist. Sonst dauert es wohl ein Zeiterl, bis man alle Funktionen überhaupt erst erkannt hat.

Mercedes-Benz GLE: XXL-Premium

In dem Punkt steht Mercedes-Benz den Bayern auch keinen Millimeter nach – sogar die Gestensteuerung findet Eingang beim GLE. Dennoch sieht man wohl die Zukunft in der Sprachsteuerung der Infotaimenteinheit – wir werden darauf in einer der kommenden Ausgaben genauer eingehen. Jetzt lassen wir uns lieber vom neuen GLE beeindruckt. Fast fünf Meter SUV, mit der stattlichen Breite von mehr als zwei Metern, vollgepackt mit allem Luxus. Und auch Tand, wenn man die fast 1.800 Liter Gepäckraum entsprechend minderwertig befüllt. Aber das würde dem Fahrzeug niemand antun. Oder? Mit seinem aerodynamischen Design – in die Betrachtung des Luftwiderstands wurden sogar die Räder miteinbezogen – hebt er sich klar von allen anderen SUV-Coupés ab. Obwohl Konkurrenz in dieser Größe ohnedies

dünn gesät ist.

Im GLE dreht sich wieder alles um Infotainment. Ein riesiges Paneel, das zwei Bildschirme, jeweils 12,3 Zoll groß, vereint, tut sich hinter dem Lenkrad auf und zieht sich bis in die Mitte der Konsole. Dabei schafft es Mercedes-Benz gekonnt, den Fahrer nicht zu überfordern – weder mit der Bedienung noch mit Informationen. Und das passt sehr gut zum Fahrverhalten des Fahrzeuges. Premium eben, in XXL.

Audi Q3 Sportback: Kompakt-Premium

Premium in einem kompakteren Format, ebenfalls eingepasst in ein SUV-Coupé, finden wir bei Audi, die dem Q3 eine neue Dachlinie gezeichnet haben und ihn als Q3 Sportback auf den Markt bringen. Der Kenner mag fragen, warum das SUV-Coupé dann nicht entsprechend der Nomenklatur von Q7 und Q8 Q4 heißt. Der Audi-Experte wird antworten, weil der Name Q4 bereits für ein demnächst folgendes E-Auto reserviert ist. So einfach ist das eben gar nicht, wenn man von langer Hand Fahrzeuge entwickelt, ihnen Namen gibt, und dann schwappt ein neuer Trend daher, den man so nicht voraussehen konnte. Die Lektoren unter den Autofahrern

werden sich vermutlich auch über die Bezeichnung 45 TFSI bei unserem Testwagen wundern. Zu unrecht.

Auch hier hat Audi nachgebessert. Konnte man ursprünglich aus der Kombination aus Zahlen und Buchstaben einst Hubraum und Motor herauslesen, gruppiert Audi nun in zweistelligen Zahlen diverse Leistungsstufen. Schuld am Willen, das zu ändern, ist der Wandel zu aufgeladenen Downsizing-Motoren. Unser 45 TFSI ist demnach kein 4,5 Liter großer Benziner, sondern ein zwei Liter großer Turbo-Benziner mit 230 PS. Und so ist er wohl das vernünftigste SUV-Coupé in dieser Aufstellung. Er bietet viel Platz bei überschaubaren Ausmaßen – wir haben den armen Q3 Sportback sogar als Möbeltransporter missbraucht, und er hat sich bravourös

Audi Q3 Sportback

Modell: Audi Q3 Sportback 45 TFSI quattro um 86.829 Euro



Fotos: AUDI AG

Wie die anderen Coupés auf SUV-Basis hat auch der Audi Q3 Sportback für die hintere Sitzreihe eigene Türen. Obwohl er kompakt ist und das Dach hinten knackig abfällt, nimmt er es immer noch mit bis zu 1.400 Liter Gepäck auf



Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Benzinmotor, 1.984 ccm, 230 PS, Sieben-Gang-Automatik, Allradantrieb
Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.500x1.843x1.567 mm, Kofferraumvolumen 530 bis 1.400 Liter
Fahrleistungen: Spitze 233 km/h, von 0 auf 100 km/h in 6,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 7,7 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 174 g/km, Euro 6d-temp-EVAP-isc
Design: Audi hat mit diesem Auto seinen wohl schönsten SUV gebaut, mit stimmigen Linien, faszinierenden Proportionen.
Praxis: Was haben wir gestaunt, was wir alles in das Heck dieses Wagens gebracht haben. Er fasst nur 100 Liter weniger als sein Bruder mit dem nicht so knackigen Heck.
Preis: Ab 42.001 Euro (Finanzierungsbeispiel über Audi, 60 Monate: Eigenleistung: 14.700 Euro, Leasingentgelt: 255,64 Euro pro Monat) bekommt man den Basis Q3 Sportback mit Dieselmotor, Handschaltung und Frontantrieb.

geschlagen – ein spannendes Design und begeistert im Fahrkapitel. So ein tadelloses Auto hat aber nun auch seinen Preis. Wie gesagt, wir befinden uns in der Oberliga dessen, was man auf vier Rädern erstehen kann. Darum kommt ein stattlich eingerichteter Audi Q3 Sportback schnell mal auf das Doppelte vom Basismodell um gerade einmal 42.000 Euro. Da hat man viel Gelegenheit, am falschen Ende zu sparen.

VW T-Roc: Cabriolet-SUV

Andererseits kommt im Frühjahr der VW T-Roc-Cabriolet. Und damit nimmt der nächste SUV-Trend Fahrt auf: offene SUVs. Wer gleich von Anfang an dabei sein will, hat vielleicht doch gut daran getan, bei einem anderen Fahrzeug ein paar Tausender gespart zu haben. Um 38.600 Euro bekommt man nämlich das T-Roc Cabrio schon in der Sportausstattung R-Line, der Einstiegspreis liegt bei 30.190 Euro. Fahren konnten wir ihm selbstredend auch noch



Der nächste SUV-Trend werden vermutlich Cabrios wie der T-Roc sein. Er kommt, anders als die hochgestellten Coupés, mit zwei Türen aus

nicht. Aber das ist nicht so tragisch. Den T-Roc, seine Motoren und seinen Charme kennen wir inzwischen ja.

Eines können wir aber bereits verraten: Das Stoffdach wird sich in neun Sekunden öffnen lassen, und das sogar während der Fahrt, wenn man die 30 km/h nicht überschreitet. Gut, darüber

geht es vermutlich auch, mit genug böswilliger Energie, dann aber wohl nur einmal. Was außerdem extrem ungeschickt wäre, will man sich seine Position als Early Adopter und Vorreiter bei Autotrends zementieren.

**FOTO.
VIDEO.
INTERNET.
CONTENT.**

Tripple

INHALTE FÜR IHR
MARKETING IM INTERNET.

Effiziente Produktionen von Foto- und Video für mehr Erfolg im Social Media Marketing. Direkt vom Vorreiter im Content Providing.

TRIPPLE INTERNET CONTENT SERVICES
A-1080 WIEN, FLORIANIGASSE 54/2-3
WWW.TRIPPLE.NET OFFICE@TRIPPLE.NET
T: +43 (1) 406 59 27 -0 / F: -49