Design und Darwinismus

Erst recht nach einem tragischen Unfall in Berlin ist das SUV das Sinnbild des Bösen. Tatsächlich aber ist es in seiner aggressiven Defensivität das Fahrzeug der Stunde

Von **Arno Frank**

Reden wir zunächst nicht über das SUV. Steigen wir ein in den Multipla.

Dieses Modell von Fiat wurde 1998, im Jahr seiner Einführung, vom „Museum of Modern Art" in New York ausgestellt. Als hoffnungsvolles Beispiel für ein Konzept, mit dem sich „die sozialen, ökonomischen und ökologischen Probleme der Automobilindustrie im 21. Jahrhundert" würden lösen lassen.

Das Fahrzeug war ein Van neuen Typs. Er bot sechs Sitzplätze in zwei Reihen, eine innovative Front und einen Rundumblick, für den man normalerweise in einem Cabrio sitzen müsste. Entworfen hatte ihn Roberto Giolito, der auch für die Neuauflage des Fiat 500 im Jahr 2007 verantwortlich zeichnete. Der Multipla sah so knuffig und knuddelig aus, als hätte der Designer seine sechsjährige Tochter ans Zeichenbrett gelassen.

Hätte der Multipla eine Persönlichkeit, dann wäre sie vielleicht mit Jar Jar Binks zu vergleichen, jener bestgehassten Figur aus dem „Star Wars"-Universum. So defensiv und fröhlich, dass es für manche Betrachter schlicht nicht auszuhalten war.

Der Multipla sagt heiter: „Kommen Se rein, können Se rausgucken!"

2009 wählte der *Spiegel* den Multipla zu einem der „zehn hässlichsten Autos aller Zeiten". 2011 trat die *Autobild* nach und kürte das Fahrzeug zum „peinlichsten Auto aller Zeiten". Da hatte Fiat seinen historischen Flop bereits vom Markt genommen. Es hatte kaum jemand einsteigen wollen in den Multipla.

Denn die Zeiten, sie waren andere geworden – zumindest anders, als die Geisteswissenschaftler vom „Museum of Modern Art" sich das vorstellen konnten. Es hat die Automobilindustrie im 21. Jahrhundert offenbar weder soziale noch ökologische Sorgen. Und es ist das Gegenteil des Multipla, das derzeit alle ökonomischen Probleme der Industrie löst: das „Sports Utility Vehicle", kurz SUV. Sozusagen der Darth Vader der Zulassungsstellen.

Seit Toyota 1994 mit dem RAV4 an die Ziellinie ging, reißt der Erfolg dieser Fahrzeugklasse nicht ab – seit 2012 stieg die Wachstumsrate jährlich im Durchschnitt um traumhafte 12 Prozent, 2018 sogar um 18 Prozent. Der Marktanteil der SUVs liegt gegenwärtig bei knapp 30 Prozent, es ist also fast jedes dritte Auto auf deutschen Straßen ein „straßengängiger Geländewagen" oder „geländegängiger Straßenwagen".

Wobei man im Gelände ein SUV selten sieht. Im Gelände tut's, wenn gerade kein Geländewagen zur Hand ist, auch ein alter Golf. Oder, für eine allradbedürftige Spezialklientel wie Förster, ein Kombi wie der Subaru Outback. Den gibt es zwar noch, Waidmänner aber sollen nun den Subaru Forester fahren – ein SUV. Und der Nachfolger des familienfreundlichen Peugeot 5008, eines Van, ist ebenfalls – ein SUV.

Dabei ist nicht einmal ganz klar, was ein SUV eigentlich sein soll.

Das Kraftfahrtbundesamt setzt zur Unterscheidung vom Geländewagen offiziell bestimmte Werte voraus. Keine Abgaswerte, sondern Rampen- und Böschungswinkel, Bodenfreiheit, Anhängelast und eine rätselhafte Wattiefe – gemeint ist die Tiefe eines Gewässers, die mit dem entsprechenden Fahrzeug noch „durchwatet" werden kann, bevor es den Geist aufgibt. Demnach wäre spezifikationsbedingt ein tundrataugliches Urviech wie der Lada Niva ein SUV, ein verzärtelter Großgolf wie der VW Tiguan aber ein Geländewagen. Wir sehen, das Kraftfahrtbundesamt ist keine Hilfe.

> **Der sicherste Weg, im Verkehr nicht einem SUV zum Opfer zu fallen, ist die Anschaffung eines SUV**

Wer heute SUV fährt, fuhr in den USA einst einen „Station Wagon" (SW) – ein geeignetes Vehikel, um von der entlegenen Farm zum Bahnhof („Station") zu kutschieren und dort mehrere Personen sowie deren Gepäck einzusammeln. Der klassische „Station Wagon" von Chevrolet oder Ford hatte in den sechziger Jahren noch gerne Holzapplikationen an der Seite, in Reminiszenz an die Kindheit des Automobils und an die Kutsche – daher auch liebevoll „Woodie" genannt. Der Ford Bronco, 1966 errichtet auf dem Fahrwerk eines Pick-up-Trucks, war eine Art aufgebockter „Station Wagon", sah aus wie ein Geländewagen und gilt als eines der ersten SUVs überhaupt.

Um der Sache näher zu kommen, müssen wir sie kurz verkomplizieren. Parallel zu den zivilen Familienschaukeln gab es – neben dem Van, einem kastenförmigen Lieferwagen – bereits militärische Nutzfahrzeuge, leichte Transporter von enormer Robustheit und Flexibilität. Deutschland schickte Hans mit dem VW Typ 82 („Kübelwagen") nach Russland, die Sowjetunion ihren Igor mit dem GAZ-61 in Gegenrichtung, und für Japan knatterte Hiroto mit dem Kurogane Typ 95 durch Birma. Mit solchen Ungetümen ließen sich Wüsten erobern, Sümpfe durchpflügen, Furten durchwaten, Dschungel befahren. Weltkriege gewinnen.

Was wir heute Jeep nennen, war die US-Variante dieser Fahrzeuge, ein Willys MB. Der Name „Jeep" entstand aus dem Kürzel „General Purpose", GP, das die Allzweckhaftigkeit des Wagens bezeichnen sollte.

Der Hersteller ging bald bankrott, die Leute wollten nach dem Zweiten Weltkrieg nicht länger Krieg spielen, höchstens mehrere Leute und deren Gepäck vom Bahnhof abholen. Nur der Markennamen „Jeep" wanderte von Hand zu Hand, gehörte in den siebziger Jahren dem (inzwischen auch untergegangenen) Konzern AMC.

In einem Prospekt des Jeep Cherokee von 1974 taucht erstmals der Begriff „Sports Utility Vehicle" auf. Das SUV kommt zu seinem Namen.

Wirklich interessant wird es unterdessen in England. Dort produzierte der Hersteller Rover seit 1948 ein uriges Gerät namens Land Rover, mit dem Lord Ibblewith bequem die Grenzen seiner Zuckerrohrplantagen in

Präsentierte Ford erstmals 1966: den Bronco
Foto: picture alliance

Postkolonial: 1970 kam der Range Rover auf den Markt
Foto: picture alliance

375.982

SUVs wurden im ersten Halbjahr 2019 in Deutschland neu zugelassen

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

6

Kilogramm mehr Kohlendioxid auf hundert Kilometer als ein durchschnittlicher Diesel-Pkw verbraucht ein SUV

Quelle: Umweltbundesamt Österreich