Glänzender Großer: ein Mercedes GLC 300e auf der IAA in Frankfurt Foto: Ralph Orlowski/reuters

Das SUV ist meine Jahreskarte für den Fitnessclub, mein Muscle-Shirt in Flecktarn

Fortsetzung von Seite 21

Duster oder Citroën C5 ein- und wieder aussteigen zu können. Es lieben auch Fahrer eines Audi Q7 oder Mercedes GLS den strategischen Feldherrenblick über die Blechdächer niederer Karossen hinweg – auf Kosten freilich all jener, die (noch) nicht mit rollenden Erektionen unterwegs sind. Es ist sozusagen die mundgeblasene goldene Christbaumkugel einer deutschen Schlüsselindustrie. Und zugleich die ultimative „Blödmaschine" (Georg Seeßlen).

Steigen wir ein in den X7, das Spitzenmodell von BMW, ein Siebener auf Steroiden, wiegt zweieinhalb Tonnen, ist mit zwei Metern exakt so breit wie eine normale Spur an Baustellen auf der Autobahn und verbraucht mit seinem 400-PS-Quadturbo-Diesel bis zu 14 Liter in der Stadt – was als „sparsam" gilt. Seine Motorhaube überragt das Dach eines Kleinwagens. Schon fordert der ADAC, die Durchfahrten an Baustellen den breiteren Autos anzupassen. Ähnliches gilt für Parkhäuser, die für das Große Anschwellen nicht gebaut sind.

„Die Wucht überfällt den SUV unmittelbar, dazu ein fein komponierter Klang aus flächigen Bässen mit einer leicht angerauten Oberfläche", schreiben die Musikkritiker der Fachzeitschrift *auto motor und sport*: „Drehen? Klar, geht auch, 6.000/min, gerne mehr, dann setzt der Donner ein, keineswegs jedoch ein stärkeres Gefühl der Souveränität als beim Anfahren. Schub gibt's hier immer, und zwar reichlich. Schön auch, dass der Brocken immer bei dir bleibt, so, wie du es eben von einem BMW erwartest."

Wichtiger als Leistung aber sind Übersicht und Sicherheit. Übersicherheit, sozusagen: „In jedem Fall sitzt du hoch droben", jubelt der Autojournalismus, „vom Fahrerplatz aus fehlt es nicht an Übersicht". Zum Einparken gibt es, weil die zitadellenhaften Boliden selbst von ihren Fahrern nicht mehr zu überblicken sind, elektronische Einparkhilfen. Nicht irgendeine Einparkhilfe, sondern, so BMW, den „Parking Assistant Plus" mit „kamera- und ultraschallbasierten Funktionen wie z. B. Surround View und Remote 3D View".

Und weil die „Brocken" jeder Fahrphysik spotten, gibt es zahllose weitere Algorithmen, die das Gerät auf der Straße und die Kinetik im Zaum halten. Den Fahrer geht das Außen nichts an, er ist nicht mehr von dieser Welt.

„Feinste Pigmente schimmern unter der Oberfläche dezent durch und sorgen für ein faszinierendes Spiel aus Licht und Schatten", dichtet BMW, wo man nicht etwa „im Auto" sitzt,

Festung gegen alle Fährnisse, ein „Panic Room" auf vier Rädern

sondern in einer „Panorama-Glasdach Skyloungе mit über 15.000 Lichtpunkten" residiert, wenn nicht sogar in einem Uterus: „Außerdem genießen Sie im Innenraum dank Ambient Air eine dezente Beduftung mit erlesenen Aromen. Gleichzeitig wird die Außenluft gefiltert und wirkungsvoll gereinigt."

Von „toxischer Männlichkeit" kann hier übrigens keine Rede sein: Ein Drittel aller SUVs wird von Frauen erworben, weit mehr von Frauen einfach nur gefahren. Das SUV ist kein beinhartes Sportgerät, sondern Festung gegen alle Fährnisse des Verkehrs. Ein „Panic Room" auf vier Rädern.

Die derzeit gängige (besser: geländegängige) These besagt, dass der Besitz eines SUV ikonografisch der Aufkündigung gesellschaftlicher Solidarität entspricht. Wer dergleichen bewegt, im Straßenverkehr zumal, rufe „Platz da!" und wünsche, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer sich trollen. Zwar entrückt die Welt, sobald ich es mir auf dem stufenlos beheizbaren Hochsitz bequem mache. Wenn aber das SUV nicht Ursache, sondern Symptom ist – wovon?

Wohl kaum davon, dass hier ein Konsens gekündigt wurde. Schaut man sich die Zulassungszahlen an und in den Städten um, dann *ist* das SUV der Konsens.

Und genau das ist das Problem. Jedem steht es frei, eine friedliche Übereinkunft aller Menschen zu halluzinieren. Es hat diesen Konsens nur nie gegeben, zumindest nicht im Straßenverkehr. „Überholprestige" ist ein Wort aus den siebziger Jahren, das seinerzeit die Angst vor dem Kühlergrill eines augenscheinlich schnelleren Autos im Rückspiegel bezeichnete. Und wer jemals über ein langsameres Fahrzeug schimpfte, schweige stille.

Das SUV, das sind *wir*. Niemand kauft ein solches Monstrum wider besseres Wissen. Er kauft es, eben weil er über den Krieg auf den Straßen – und nicht nur dort – informiert ist, buchstäblich nicht unter die Räder kommen will.

Das SUV ist meine Jahreskarte für den Fitnessclub, meine atmungsaktive Outdoor-Allwetterjacke, mein Muscle-Shirt in Flecktarn, mein geschäftlicher Flug nach London, mein Mountain-Bike mit Scheibenbremsen, vielleicht sogar mein schnelles WLAN, 5G allemal. Es ist mein Vollbart. Das ist zwar alles hässlich, und töten kann man damit niemanden. Diese Dinge stehen aber, ebenso wie das „Sports Utility Vehicle", für unsere stille Einwilligung in die Sportifizierung und Beschleunigung der Welt.

Demnach ist das SUV eben kein „Suburban Assault Vehicle", wie es in den USA genannt wird. Sondern ein dystopisches Fluchtfahrzeug. Wenn dereinst alles zusammenbricht, dann kann ich damit querfeldein den Abflug machen. Notfalls durch Vorgärten, im Audi Q8 mit bis zu 254 Millimetern Bodenfreiheit und computergesteuerter Luftdämpfung notfalls auch über Leichen. Es ist in seiner aggressiven Defensivität das Fahrzeug der Stunde.

Das SUV sagt finster: „Kommen Se mir nicht in die Quere, sonst werden Se zerfetzt."

Spätestens hier wird klar, was das Ding eigentlich soll. Es ist nicht unmenschlich, sondern allzu menschlich. Wir wollen das, wir *brauchen* es. Es reinigt die von uns verpestete Außenluft, sobald sie zur Innenluft wird. Beduftet uns mit erlesenen Aromen. Es schützt uns vor einer allzu engen, allzu weichen, allzu niedrigen und gefährlichen Welt, wobei es die Welt noch gefährlicher macht, wovor es uns aber schützt. Denn wir sitzen hoch droben. Das zentralverriegelte SUV ist die Lösung für alle sozialen, ökonomischen und ökologischen Probleme unseres Jahrhunderts.

Und deswegen können wir nicht mehr aussteigen.

Arno Frank, 48, lebt als freier Journalist in Wiesbaden. Er fährt einen Kombi und Motorrad.

34.263 Euro kostet ein neues SUV im Durchschnitt

Quelle: CAR Universität Duisburg-Essen

22 Prozent über dem durchschnittlichen Listenpreis eines Neuwagens liegt der Durchschnittspreis für SUVs

Quelle: *Der Standard*

taz abo

Aboprämie: Die **Little Sun Diamond** des Künstlers Olafur Eliasson ist Teil eines globalen Projekts für sauberes Licht. Die kleine, federleichte Stehlampe mit Solarmodul (für fünf Stunden helles und danach mehrere Stunden gedämpftes Licht) ist vielfach einsetzbar, ganz ohne Steckdose oder Batterien.

Der Ständer ist abnehmbar, und mit dem Trageband können Sie sich die Lampe auch einfach um den Hals hängen.

taz Verlags- und Vertriebs-GmbH, Friedrichstraße 21, 10969 Berlin

Die taz fürs Wochenende

Zeitung lesen, wenn Sie Zeit haben

Immer schon war die taz mehr als eine Zeitung: radikal unabhängiger und zuverlässig überraschender Journalismus, organisiert als Genossenschaft, getragen von ihren Leserinnen und Lesern.

Abonnieren Sie die taz am Wochenende! taz.de/we

Ein Abonnement der taz am Wochenende kostet nur 16,90 Euro/Monat.
Eine Prämie bekommen Sie für ein unbefristetes Abo mit einer Mindestlaufzeit von einem Jahr. Auslandsabo zzgl. Porto: 1,80 Euro / Ausgabe.
(030) 2590 2590 | abomail@taz.de