

SUV-Geschichte – Vom Wilden Westen nach Detroit

Sieht man sich die Geschichte an, so ist der Geburtsort des Automobils ohne Zweifel Deutschland, seine Wiege steht in Frankreich, zum Gebrauchsgegenstand wurde es aber eindeutig in den USA, wo auch die Erfolgsstory der SUV beginnt. In den „Golden Twenties“ - Deutschland zählt noch zu den automobilen Entwicklungsländern - entfallen in den USA auf je 1000 Amerikaner 189 Pkw; hierzulande fahren damals gerade mal fünf. 927 fahren die Amerikaner 80% aller produzierten Autos.

Amerikaner haben einen besonderen Bezug zu ihrem fahrbaren Untersatz, SUV-Besitzer sogar eine Leidenschaft.

Im Lifestyle und in der Volkswirtschaft spielen sie eine dominierende Rolle.

Während die Nachfrage nach Pkw seit 1992 lediglich um fünf Prozent gewachsen ist, legten Light Trucks (zu denen die SUVs gehören) im gleichen Zeitraum um 75% zu.



Amerikaner lieben es BIG

Big Mac, Big Boy, Big Vehicles

Biggie Size, King Size, Super Size

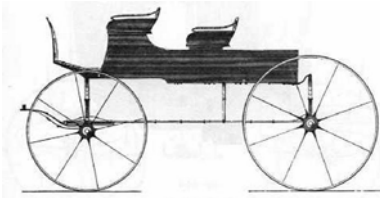
Bombastic, Gigantic, Pompous

emo

Wild-West, Militär und Sport in der Frühzeit

Angefangen hat die Utility-Erfolgsstory 1889, als die Fahrradproduzenten Frank und Charles Duryea in der Zeitschrift „Scientific American“ eine Beschreibung des Benz-Dreirades entdecken und daraufhin beginnen ihr eigenes Auto zu entwickeln. 1893 bauen sie das erste erfolgreiche Auto Amerikas (Bild), 1896 startet die Serienproduktion. Damals verwenden Zeitungen erstmals den Begriff „Automobil“, statt „pferdelose Kutsche“.

Carryall - auf einfachste Art fahren



Genau genommen beginnt die Story schon vor der weltweiten Motorisierung mit den vierrädrigen Pferdewagen, genannt "Carryall" (Einkaufs- oder Reisewagen): Praktische, wendige Kutschen mit zweiter Sitzreihe, kleiner Ladefläche und meist "to carry all", ob Personen, Gepäck oder Ladung – Die Vorläufer moderner sportlicher Nutzfahrzeuge (sports utility).

„Depot Hacks“ gelten als Ursprung der so genannten Station Wagons (Kombis). Experten glauben sogar, dass die Geburtsstunde der SUV heutiger Art auf dem Depot Hack des US-Herstellers Star (William C. Durant, der auch GM gründete) basiert, mit dessen neuem Karosserietyp 1924 die Fachwelt allerdings noch nicht viel anfangen konnte. Schon kurz nach Beginn der Massenproduktion verkehren sie – ähnlich wie Taxen heute – zwischen den zahlreichen Bahnstationen (am: Depots) und den Stadthotels. Ebenso benutzen die Farmer die Fahrzeuge, sozusagen als „Mietpferd“ (am: Hack), um die Kinder zur Schule zu fahren oder die Familie zum sonntäglichen Kirchenbesuch.



Karosserieform und Holzbauweise setzen sich auch in England als „Estate Wagon“ durch, allerdings mit anspruchsvollerem Fahrgestell. An Stelle der Farm als Einsatzort rückt der herrschaftliche Landsitz (Estate). Als Jagdwagen eingesetzt, heißt solch ein Wagen häufig „Shooting Brake“ (abgeleitet von einem Fahrzeug, von dem aus man Schießspiele machte) und dient zum Transport der Jagdgesellschaft inklusive der Waffen und der erlegten Beute.

Der Karosserieaufbau hinter der Motorhaube besteht beim Depot Hack aus einem Holzspantenaufbau mit Füllung. Auf der Fahrerseite sind Glasfenster, für die Mitfahrer nur Segeltuchvorhänge vorhanden. Die Sitze dagegen - primitiv: Werden Lasten befördert, müssen sie schnell ausbaubar sein.

Die ersten hölzernen Station-Wagon-Modelle sorgen seinerzeit noch für Furore: Ford kauft sogar ganze Wälder auf, richtete



Sägewerke und Holzverarbeitungsbetriebe ein, um für die Produktion unabhängig zu sein. Einer der großen Hersteller, die derartige Aufbauten am Fließband für verschiedene Fahrgestelle fertigt, ist Plymouth mit dem Westchester „Suburban“. Mit dem Suburban

(am: Vorort) gelingt der motorisierte Schulterchluss zwischen der entfernten Farm und der pulsierenden City.

Carryall und Suburban gelten als Initialzündler für den Markt der leichten Nutzfahrzeuge: Im Laufe der 20er, 30er und 40er Jahre nennen viele Autohersteller ihre Modelle danach.



Gleichfalls gilt die GM-Tochter Chevrolet als Erfinder der Utility Vehicles: Schon 1935 präsentiert man mit dem Suburban Carryall einen SUV-Urahn (1969 wurde in einer Werbung für den Chevrolet Blazer - ein hochbeiniger Roadster mit Vierradantrieb und aufsetzbarem Hardtop - , erstmals der Begriff „Sport-Nutzfahrzeug“ (Sport Utility) verwendet.

Auch Dodge nennt verschiedene Holzrahmen-(wood-bodied) Fahrzeuge Suburban oder Suburban Carry all. Die Woody Wagons sind heiß begehrt bei den kalifornischen Surfern, deren Problem lautet: „Wie bringe ich mein sperriges Surfbrett an den Strand und wo ist das entsprechende Auto, das mir die nötige Aufmerksamkeit garantiert“? In den 50er Jahren kam die Wende: Viele Modelle verzichteten auf den Holzrahmen und setzen auf einen Ganzstahlaufbau.