

Überflieger in eine beschauliche Zeit hinein geboren.

Der Subaru SVX platzte 1991 unerwartet in die beschauliche Autoszene herein. Noch heute kann das Auto imponieren und der Wertzerfall scheint überschritten.

1991; Leroy Burell schafft den 100-Meter-Sprint in 9,86 Sekunden und der teuerste Subaru betritt ohne viel Aufsehen die Autoszene. Ein Jahr später kommt mit dem Nokia 2110 das erste Handy auf den Markt, mit dem man SMS versenden kann. Der Fortschritt hält sich weiterhin in Grenzen; 1996 sprintet Donovan Bailey in 9,84 Sekunden über die 100 Meter, das Nokia 3210 ohne äussere Antenne ist noch in Entwicklung und der Subaru mit der unvertrauten Bezeichnung SVX verabschiedet sich wieder aus den Showräumen. Er galt seinerzeit weder als Traumschiff, noch als Abschleppwagen, sondern als technisches Statement. Rundlich gestylt, entworfen von Giorgetto Giugiaro.

Ab MfK

30 Jahre später übernehmen wir einen SVX «ab MfK». Das 3,3 Liter Coupé mit 6-Zylindermotor und 230 PS war seinerzeit nicht das, was man einen Verkaufsschlager nennt. Der 4x4-Anteil lag 1991 bei 13 Prozent (aktuell über 50 %).

Der zur Verfügung gestellte SVX funktioniert tadellos, swingt souverän das kaum von schweren Trucks befahrene Toggenburg hoch, bestätigt das gelobte Konzept mit dem Boxeraggregat und damit einhergehend dem niedrigen Schwerpunkt. Zwecks Balance ist die Batterie des Allradlers im Heck installiert. Der schwingungstechnisch ideale Boxer dreht vibrationsfrei und leise. Ein Vierventiler mit zwei mal zwei «obenliegenden» Nockenwellen, – eigentlich müsste man wegen dem flachliegenden Konzept eher «ausenliegend» sagen. Das viertstufige Automatikgetriebe schaltet unauffällig, Handschaltung gab es nicht.

Nette Details: die Radio-Anlage, welche sich hinter einer Klappe versteckt, der L-förmige Handbremshebel, der liebevoll gestaltete Fond, obwohl dieser selbst Heranwachsenden kaum zumutbar ist. Etwas irritierend der seitliche Ausblick mit den schwarzen Streifen in den Fenstern. Diese sind – Exklusivität – zweiteilig gestaltet, erfordern deshalb einen zweiten Rahmen. Das macht das Auto optisch noch spannender, als es wegen der Zweifarbigkeit und der

stark gewölbten Scheiben ohnehin ist. Die topographisch interessanten sieben Churfürsten bleiben unserem Blick wegen hartnäckigem Nebel heute verborgen, Das Gebiet um den Alpstein gilt als Monsumregion der Schweiz, aber wenn die sieben bis 2300 m hohen Zacken freigelegt sind, auch als eines der spannendsten.

Abschreiber Tiefpunkt

Ein mutiges Auto, wahrscheinlich zu mutig, denn selbst in den USA, wo Subaru seit langem etabliert ist und rentable Geschäfte macht, stiess das Coupé nicht auf die erhoffte Resonanz. Man rechnete dort jährlich mit etwa acht bis 10 000 verkauften Einheiten, brachte es auch in den besten Jahren auf kaum die Hälfte. Weltweit wurden rund 25 000 SVX verkauft. Nach dem Ausscheiden aus dem Neuwagenmarkt drückte Maurice Green den 100 m-Weltrekord 1999 in Athen erstmals unter 9,8 Sekunden und alles entwickelte sich fortan schneller. Der SVX gilt aber weiterhin als Meilenstein in der 4x4-Geschichte. Der Abschreibertiefpunkt ist erreicht, mittelfristig darf man von einer Wertsteigerung ausgehen.

Auf Wunsch gab es das stattliche Coupé bereits mit einer – heutzutage als State of the Art geltenden – Vierradlenkung. Differentialbremse, ASR und permanenter Allradantrieb waren Serie.

Wer einen SVX sein Eigen nennen kann, sitzt wegen der rund 1,6 Tonnen Leergewicht in keiner Rakete (0-100 km/h in 8,6 sec), eher in einem souveränen Gleiter, der bei Bedarf ordentlich vorwärtsstürmt, und Kurven nicht scheut, sondern präzise meistert. Beste Alltagstauglichkeit für einen Veteranen, eigentlich zu schade, um die Strasse mit einem Golf zu teilen.

Der Weltrekord über 100 m im Sprint hat seit 2009 Bestand; Usain Bolt meisterte die Distanz damals in 9,58 Sekunden, das sind 10,44 m/s oder 37,58 km/h. Die Kolben des 3,3 Liter Motors oszillieren bei Nenndrehzahl mit 15 m/s, inkl. Zwischenstopp am oberen und unteren Totpunkt.

Jürg Wick

