
Subaru Snow Drive: Einmal zum Drift-Helden werden

Von Axel F. Busse

„A small Company“ – eine kleine Firma – zu sein und dies auch bleiben zu wollen, ist eine Aussage, die man von Automanagern eher selten hört. Die Äußerung wird Subaru-Lenker Yasuyuki Yoshinaga zugeschrieben. Angesichts von rund einer Million verkaufter Fahrzeuge im vergangenen Jahr kann man dies wohl nur als japanische Bescheidenheit werten.

Gegen eine bessere Wahrnehmung seiner Marke auf dem Globus hat der Chef allerdings nichts einzuwenden und so wird sich der Konzern Fuji Heavy Industries Ltd. im 100. Jahr seines Bestehens demnächst in Subaru Corporation umbenennen. Die Autoproduktion stellt den weitaus wichtigsten Teil der unternehmerischen Aktivitäten dar. Und obwohl Hersteller auf allen Kontinenten immer neue SUV auf den Markt werfen, ist Subarus Titel als „weltgrößter Pkw-Allradhersteller“ längst nicht in Gefahr. Auf rund 16 Millionen 4x4-Fahrzeuge können die Japaner verweisen, Audi zum Beispiel kommt seit der Einführung des Quattro-Antriebs auf gerade mal die Hälfte.

Neue Modelle stellt Subaru in homöopathischen Dosen vor, weshalb die Vorzüge des Allradantriebs der Öffentlichkeit in wiederkehrenden Abständen in Erinnerung gerufen werden müssen. Wie jetzt etwa im finnischen Rovaniemi, wo die komplette Modellpalette für Ausfahrten auf Eis und Schnee zur Verfügung stand. Das Modell Levorg hat als aktuellstes Modell in Deutschland gerade einen Achtungserfolg erzielt, denn es kommt auf knapp zehn Prozent der Neuzulassungen. Die Probleme, mit denen sich Deutschland-Geschäftsführer Volker Dannath herumschlägt, sind ganz anderer Natur: Es gibt mehr Interessenten als Neuwagen. Die Vorräte waren zuletzt nicht nur komplett ausverkauft, sondern ins Jahr 2017 seien die Händler mit einem Überhang von rund 4000 Bestellungen gestartet. Knapp 7000 neue Subaru wurden vergangenes Jahr in Deutschland neu angemeldet, doch „um die 10 000 wären wahrscheinlich möglich“, so Dannath, „wenn wir die Autos denn hätten“.

Die Produktionskapazitäten halten mit der weltweiten Nachfrage nur mühsam Schritt, vor allem in Nordamerika ist Subaru gut angeschrieben. Rund 665 000 Fahrzeuge wurden dort 2016 abgesetzt, etwa so viel wie Volkswagen im gleichen Zeitraum in Deutschland verkaufte. Zwar ist der Markt in den USA auch rund fünfmal größer als der deutsche, Subaru setzt dort im Verhältnis aber nahezu hundert Mal mehr Pkw ab als hierzulande. Bestseller zwischen Flensburg und Garmisch ist nach wie vor das Modell Forester, das mehr als zwei Drittel der Kunden mit einem Dieselmotor bestellen.

Einer dieser Kunden ist Guido Buchwald, Fußball-Weltmeister von 1990, der sonst eigentlich eher auf die Marke mit dem Stern abonniert ist. „Der Forester ist toll“, sagt der Markenbotschafter pflichtschuldig, auch wenn er auf trockener Straße einen heckgetriebenen Zweisitzer bevorzugt. In Rovaniemi fegt er unter anderem mit einem Modell BRZ über die präparierte Handling-Piste, der als einziges Subaru-Produkt nicht mit dem markentypischen symmetrischen 4x4-Antrieb ausgestattet ist. In einigen Innenraum-Details überarbeitet und aufgewertet geht der gemeinsam mit Toyota entwickelte Wagen jetzt in seine nächste Saison. In der Sicherheit des abgesperrten Rundkurses verspricht er am meisten Spaß, denn es wird mehr mit dem Gaspedal als mit dem Steuer gelenkt.

Den Fun-Faktor erweckt die Abschaltung eines Systems zum Leben, das im täglichen Normalbetrieb der Fahrstabilität dient. Werden Traktionskontrolle und Anti-Schleuderbremse deaktiviert, braucht es nicht viel Übung, um elegant über das Eis zu driften. Der BRZ reagiert ebenso sensibel wie zuverlässig, vorsichtig tasten sich die

Testfahrer an immer steilere Anstellwinkel heran. Mit der Routine wächst auch der Mut, das Coupé in gewagten Pendelbewegungen elegant ums Eck zu manövrieren. Klar, dass da auch einiges schiefgeht, und ein Forester per Funk heran gerufen werden muss, um den mit der Schnauze im Tiefschnee steckenden 2+2-Sitzer zurück auf die Piste zu zerren.

Verbesserungspotenzial auf Seiten der Fahrer ändert nichts an den konstruktionsbedingten Vorteilen, die ein BRZ mit in den Einsatz bringt. Sein tief eingebauter Boxermotor sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt, der Zylinderwinkel von 180 Grad bedingt eine Neutralisierung von Kräften, die ein Motor mit senkrecht laufenden Kolben so nicht bieten kann. Diese Ausgewogenheit können auch weniger geübte Fahrer und Fahrerinnen nutzen, um die querdynamischen Qualitäten des 200-PS-Coupés perfekt balanciert auszukosten.

Als deutlich anspruchsvoller entpuppt sich im finnischen Winterwald der Impreza WRX STI. Der hat den symmetrischen Allradantrieb und genau 74 kW / 100 PS mehr an die Räder zu verteilen. Gleichzeitig wiegt der Viertürer etwa 250 Kilogramm mehr als der BRZ. Was ihn so besonders macht, ist die stufenlose Verteilung des Drehmoments zwischen Vorder- und Hinterachse. Das bedeutet, ein einfacher Gasstoß reicht nicht, um ihn ins Übersteuern zu bringen. An dem für den Rallye-Einsatz konstruierten Boliden kann man mittels des DCCD (Driver's Control Centre Differential) die Fahreigenschaften nachhaltig verändern.

Die Mitteldifferenzialsperre verteilt im Automatik-Modus den optimalen Kraftfluss für wechselnde Untergrund-Bedingungen, ist aber auch manuell einstellbar. Zugunsten einer höheren Traktion kann der Pilot beispielsweise mehr Drehmoment auf die Vorderräder leiten oder bei Bedarf die Hinterräder mit mehr Antriebskraft versorgen. Das führt dann zu einem dynamischeren Kurvenverhalten und ermöglicht lang gezogene Drifts mit entsprechender Arbeit am Lenkrad. In sechs Stufen lassen sich die bevorzugten Fahreigenschaften individuell anpassen, doch optimal angewendet werden kann dieses Feature erst nach einer gewissen Eingewöhnungsphase.

Solcherlei Übungen sind durchaus hilfreich für den eigenen Erfahrungsschatz, aber keinesfalls zur Nachahmung im öffentlichen Verkehr empfohlen. Da gelten nicht nur andere Haftungsgrenzen, sondern es fehlen hierzulande auch winzige Helferlein aus Stahl, auf die finnische Autofahrer noch nicht verzichten müssen: die Spikes. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



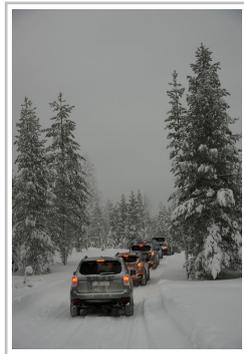
Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann



Subaru Snow Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/Walter Tillmann
