



Foto: Leif Rohwedder, Renault, Opel, Fiat, Skoda

Der Matra Rancho nahm Ende der 1970er Jahre das vorweg, was heute „jeder“ haben möchte. Ob er jetzt noch funktionieren würde?

## Das Ausnutzen des Raumes

Der VW Bus ist Kult. Viele sind diesem verfallen, selbst wenn die Preise für den Bulli teils absurd sind. Alle anderen „Vans“ sind im Übrigen belanglos und werden seit Jahren gegen SUV getauscht. Warum das?

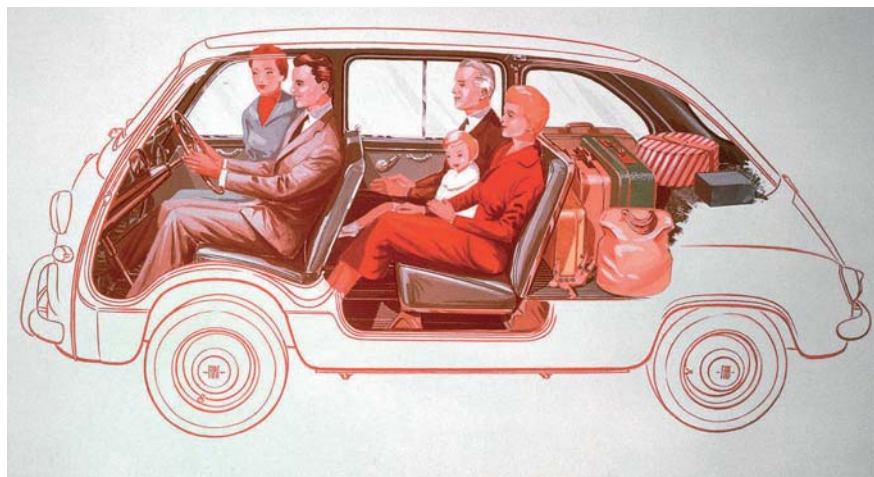
**Erinnern Sie sich** noch? Es ist gar nicht so lange her. Vor gut 20 Jahren hörte man den Begriff „Großraumlimousine“ überall. Wer cool war, nannte diese Fahrzeuggattung Van oder MPV. Van stammt übrigens vom Englischen Caravan ab, den Opel als Rekord 1953 erstmals ins Programm nahm (Automobile mit „Handwerker-Kofferraum“ gab es bereits von anderen Herstellern gut zehn Jahre zuvor). MPV bedeutet Multi Purpose Vehicle und sollte eigentlich als Synonym für SUV stehen, das Sport Utility Vehicle. Denn sportlich sind SUV selten, vielseitig häufig. Doch fangen wir vorne an.

### Schon damals clever

Der erste Van war vielleicht der Fiat 600 Multipla aus dem Jahr 1956. Ein besonderes Automobil, das auf 3,50 Metern mächtig Platz bot. Ebenso wie der bis 2010 produzierte letzte Fiat Multipla – eines der besonderen Automobile schlechthin – rein optisch.

Doch bevor die Ära der Vans in den 1990ern so richtig begann, fanden bereits der Renault Espace ab 1984 und kurz danach der Chrysler Voyager Freunde in Europa. Freunde, die vor allem eins benötig-

ten – Raum. Und der wurde zum Ende der 1990er Jahre offensichtlich so dringend benötigt, dass eben „jeder“ meinte, einen Van fahren zu müssen. Und zwar bereits dann, wenn vielleicht gerade das erste



Viel Platz auf 3,50 Metern. Der Fiat 600 Mutipla war seiner Zeit weit voraus





1



2

1 Der Renault Espace gilt als Urmeter der Euro-Vans und wurde 1984 eingeführt 2 Sieben Sitze immer dabei: Das war die Devise des ersten Opel Zafira im Jahr 1999

Kind im Anmarsch war. „Du, ich überlege, mir ein größeres Auto zu kaufen. Was hältst Du vom XYZ (Van)?“ Denn die Vans galten als progressiv – auch für Sportsfreunde, um MTB, Surfausrüstung oder Paragliders mitnehmen zu können –, so die Ausreden.

Kurze Schnauze, perfekte Raumausnutzung, passable Übersichtlichkeit, guter Fahrkomfort, geringer Kraftstoffzuschlag. All das kennzeichneten die despektierlich Pampersbomber genannten Vans und drohten, den Kombis den Rang abzulauen. Und fast jeder Hersteller stieg ein.

### Die Hoch-Zeit: 1995 - 2010

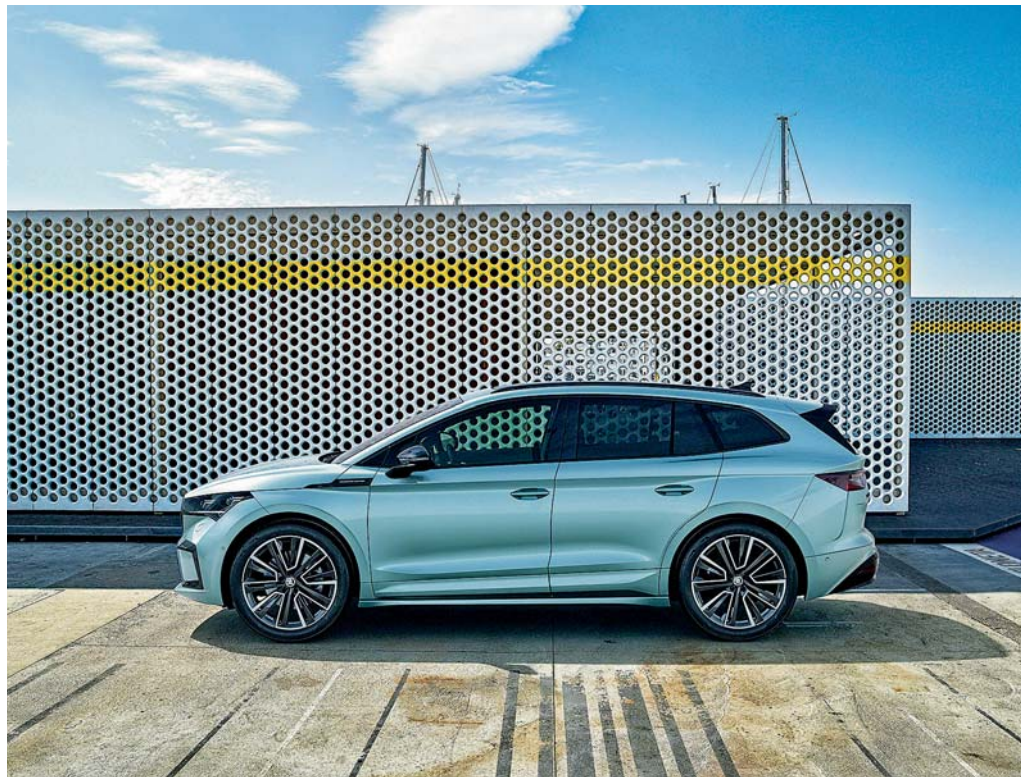
1996 kamen mit dem Renault Scenic die Kompakten und Mercedes zeigte ab 1997, dass auch ein Microvan premium sein konnte – so zumindest der Gedanke in Stuttgart, bevor der schwedische Elch um die Ecke bog und den Hochdach-Mini zum Kippen brachte. Opel kam ab 1999 mit dem Zafira und bewies, wie clevere Raumkonzepte aussehen und von sieben Personen genutzt werden können. VW merkte, dass da ein Zug ohne sie fährt und die Wolfsburger brachten vier Jahre später den Touran – irgendwann sogar als „Cross“, um gleichzeitig den SUV-Boom, der längst auch in Europa aufflammte, die Stirn bieten zu können. Mazda, Ford, Mitsubishi, Hyundai, Toyota, Kia, Peugeot, Lancia und Citroën: Alle kamen mit Vans in diversen Segmenten. Der Letzte im Bunde war wohl BMW mit dem 2er Active Tourer. Das war 2014 und der Boom war längst vorüber.

Einige Hersteller versuchen nun, den Van, der längst out ist, mit dem SUV, das noch immer in ist, zu verbinden. Peugeot macht das mit Rifter und dem 5008 gut, Opel mit dem Crossland und Škoda mit dem Enyaq. Hier verschmelzen die Fahrzeugsegmente und es ist nicht immer ersichtlich, ob es ein Kombi, Van oder SUV

sein soll oder eben alles in einem – vielleicht ein versöhnlicher Weg, der gar SUV-Hasser milde stimmt und die Renaissance der Hochdachkombis einläutet?

Doch wenn man in die Historie schaut, ist es oft so, dass es wenig gibt, das es zuvor nicht gab und alle scheinen irgendwie zu spät dran zu sein. Denn das Urmeter des CaraVanSUVs, also dem Mix aus allem, ist eigentlich der Talbot Matra Rancho. Er war Ende der 1970er vielleicht die erste Großraumlimousine und das erste SUV in einem. Er besaß 1977 bereits SUV-Merkmale, als noch niemand wusste, wie diese ausse-

hen „müssen“. Fiberglasverstärkter Kunststoff war sein Metall, was ihn leicht machte und trotz kleinem Motor ansprechende Fahrleistungen produzierte. Allrad gab es nicht – wie heute – bei so vielen SUV. Dafür aber viel Platz im Innenraum wie bei den Vans. LAV Leisure Activity Vehicle nannte man diese Fahrzeugklasse in den USA und sie klingt sympathischer als das altbackene Großraumlimousine und der belastete Begriff SUV. Doch das 4,30 Meter kompakte LAV Rancho wollte damals keiner haben. Heute ist er bei Fans Kult, doch kaum noch zu haben. So ändern sich die Zeiten. mb



Der Škoda Enyaq stellt die neue Generation der SUV dar. Ein Mix aus Van, Kombi und SUV – rein elektrisch, versteht sich