



Firmenportrait

Subaru: Allrad aus Überzeugung

Die Subaru Corporation ist einer der führenden Industrie- und Mobilitätskonzerne in Japan. Das Automobilgeschäft bildet dabei die tragende Säule und macht mehr als 95 Prozent des Konzernumsatzes aus. Aus diesem Grund trägt die einstige Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI) seit ihrem 100. Geburtstag im Jahr 2017 auch den Namen dieses Geschäftszweigs: Subaru.

Die Produktion und der Vertrieb von Automobilen und Fahrzeugtechnik, darunter Boxermotoren und der permanente Allradantrieb Symmetrical AWD, stehen im Mittelpunkt. Daneben produziert das Unternehmen eine breitgefächerte Palette von Lokomotiven und Bussen, Industrieanlagen und Landmaschinen, Wasserpumpen und Generatoren, Kleinflugzeugen, Flugzeugkomponenten und Windkraftanlagen und beliefert unter anderem das japanische Verteidigungsministerium sowie die Flugzeughersteller Boeing und McDonnell Douglas.

Die Subaru Corporation ist global präsent – von Japan über Europa, Afrika, Australien und den Nahen Osten bis in die USA. Neben sechs Produktionsstätten in Japan besitzt das Unternehmen ein US-Werk in Lafayette/Indiana (Subaru of Indiana Automotive Inc. SIA), in dem Pkw für den amerikanischen und chinesischen Markt produziert werden. Außerdem bestehen Kooperationen mit ausländischen Firmen zur Entwicklung von Raumfahrt- und Flugzeugtechnologie sowie von Rennmotoren.

Gründerjahre – vom Flugzeuglabor zum Automobilkonzern

Das Engagement in der Luftfahrtindustrie begleitete das Unternehmen von Beginn an: 1917 gründete Chikohei Nakajima in Ota ein Versuchslabor für den Flugzeugbau. In der etwa 100 Kilometer nördlich von Tokio gelegenen Stadt unterhält die Subaru Corporation noch heute eine Reihe von Produktionsstätten.

Aus dem kleinen Labor entwickelte sich in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg die Nakajima Aircraft Co. Ltd., die die japanische Luftwaffe mit Motoren und Kampfflugzeugen belieferte. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges stellte Nakajima fast 26.000 Flugzeuge für die verschiedenen Waffengattungen her. Nach Kriegsende wurden die „Zaibatsu“ genannten Multikonzerne, zu denen auch die Nakajima Aircraft Co. gehörte, aufgelöst; ihre Werke gingen in zivile Nutzung über. Statt Militärflugzeugen stellte auch die aus Nakajima hervorgegangene Fuji Sanyo fortan zivile Produkte her.

1950 wurde Fuji Sanyo auf Anordnung der amerikanischen Militärverwaltung in zwölf kleinere Firmen aufgeteilt. Erst drei Jahre später erhielt Fuji die Erlaubnis, mehrere Firmen wieder unter einem Dach zu vereinen: Am 15. Juli 1953 wurde aus fünf Unternehmen, darunter eine Automobilsparte, Fuji Heavy Industries (FHI). Auf Wunsch von Kenji Kita, dem ersten Präsidenten von FHI, sollte sich diese Vereinigung (auf Japanisch „subaru“) auch auf den Produkten des neuen Unternehmens widerspiegeln. Die sechs Sterne des Subaru-Logos stehen bis zum heutigen Tag symbolisch für diese fünf Firmen und den neu gegründeten Mutterkonzern. Die Wahl der Sterne hat dabei eine doppelte Bedeutung: „Subaru“ steht im Japanischen auch für die Plejaden, ein Sternbild, das von der Erde aus mit bloßem Auge sichtbar ist. In Deutschland kennt man die Plejaden zwar auch als „Siebengestirn“ oder „Sieben Schwestern“, die Anzahl der erkennbaren Sterne ist jedoch von den Sichtbedingungen abhängig. In Japan sieht man die sechs hellsten Sterne als Plejaden-Sternbild an, sodass das Logo von Subaru nur sechs Sterne aufweist.

Automobilproduktion in Großserie

Auf einem Auto prangte das neue Logo erstmals ein Jahr nach der Unternehmensgründung. Beim Subaru P1 handelte es sich allerdings um einen Prototypen. Das Fahrzeug leistete 55 PS und sollte eigentlich als Subaru 1500 ab 1955 vom Band laufen. Allerdings wurden durch Probleme mit den Produktionsanlagen sowie mit dem noch im Aufbau befindlichen Vertriebsnetz letztlich nur 20 Vorserien-Exemplare gebaut.

Das erste Subaru-Serienmodell mit Sternenlogo rollte im März 1958 auf die Straße: der Subaru 360. Mit 356 Kubikzentimetern (cm³) Hubraum lag er knapp unter der bis Ende 1975 geltenden Obergrenze von 360 cm³ für die Fahrzeugklasse der sogenannten „Kei-Cars“. In dem vom Krieg gezeichneten und auf Erdölimporte angewiesenen Land wurden diese Kleinstwagen mit geringem Hubraum steuerlich begünstigt. Bis heute gilt für Kei-Cars eine Beschränkung auf höchstens 660 cm³ Hubraum und japanische Hersteller haben eine Vielzahl von entsprechenden Modellen im Angebot.

Auch Subaru offeriert auf dem Heimatmarkt mit dem Stella, dem Pleo+, dem Justy, dem Chiffon sowie dem als Van und Mini-Truck erhältlichen Sambar verschiedene Kei-Cars, die in Zusammenarbeit mit Daihatsu produziert werden.

Im Subaru 360 arbeitete ein luftgekühlter Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 16 PS, der die Hinterräder des automobilen Leichtgewichts antrieb. Dank einer selbsttragenden Karosserie und einem Dach aus glasfaserverstärktem Kunststoff wog das Modell gerade einmal 444 Kilogramm. Trotz kompakter Abmessungen von gut 2,99 Metern Länge und 1,30 Metern Breite bot der Subaru 360 ausreichend Platz für vier Personen. Der Zugang zum Innenraum erfolgte dank der hinten angeschlagenen Türen sehr bequem. Trommelbremsen an allen vier Rädern boten die nötige Sicherheit bei der Verzögerung und ein Drei-Gang-Getriebe war mehr als ausreichend für eine abgestufte Kraftübertragung des „Motörchens“.

Der erste Serien-Subaru wurde bis Mai 1970 in verschiedenen Ausführungen produziert: Neben der zweitürigen Limousine gab es einen Kombi (360 Custom), ein Cabriolet und zwei unterschiedliche Sportversionen. 1960 erweiterte der Subaru 450 mit einem 23 PS starken und 423 cm³ großen Motor die Modellpalette. Ein Jahr später folgte ein auf Basis des 360 entwickelter Kleintransporter: Der Subaru Sambar wird in mittlerweile siebter Generation noch heute für den japanischen Markt gebaut. Insgesamt liefen 392.016 Subaru 360 und 450 vom Band.

Bereits im zweiten Modell der Marke führte das Unternehmen den Boxermotor ein, der bis heute das Markenimage genauso prägt wie der später hinzugekommene Allradantrieb: Der Subaru 1000, der im Mai 1966 seine Premiere feierte, kombinierte den ersten Boxer mit dem bis dahin in Japan unüblichen Frontantrieb. Der 977 cm³ große Motor – daher die namensgebende Bezeichnung Subaru 1000 – leistete 55 PS und beschleunigte den 670 Kilogramm wiegenden Fünfsitzer bis zu 130 km/h. Als Modellvarianten wurden später noch ein Zweitürer sowie ein Kombi eingeführt.

1972 betrat der erste Subaru mit Allradantrieb die Bühne: der Subaru Leone. Das in der unteren Mittelklasse angesiedelte Modell (auch als L-Serie bekannt) löste im Oktober 1971 den Subaru FF-1 ab, bei dem es sich eigentlich um ein Facelift des Subaru 1000 handelte. In den ersten beiden Modelljahren war der Leone noch ein reiner Fronttriebler mit einem 1,4-Liter-Boxermotor und 93 PS, der zunächst als sportliches Coupé erhältlich war. Im Februar 1972 folgten dann auf der gleichen Basis auch eine Kombi- sowie eine Stufenheckversion des Leone.

Start in die Allrad-Erfolgsgeschichte

Mit dem Leone Station Wagon legten die Entwickler im September 1972 den Grundstein für eine einzigartige Erfolgsgeschichte und das heute wichtigste Subaru-Markenzeichen: den Allradantrieb. Der Kombi verfügte als erstes Subaru-Modell serienmäßig über einen zuschaltbaren Allradantrieb. 1975 fuhr auch die Stufenheckversion des Leone mit Allrad vor – zeitgleich mit dem ersten Automatikgetriebe der Marke. Mit dem aktuellen Symmetrical AWD hatte das Allradsystem im Leone allerdings nicht viel gemeinsam: Der Vierradantrieb musste zunächst über einen manuellen Hebel, später per Knopfdruck zugeschaltet werden.

1977 brachte die Marke einen geländegängigen Pick-up für den amerikanischen Markt heraus. Beim Brat („Bi-drive Recreational All-terrain Transporter“) war der Name Programm. Sein zuschaltbarer Allradantrieb verfügte über eine Dual Range, mit der der Fahrer die Übersetzung ändern konnte. Die erstmals mit dem Leone eingeführte „Hill Holder Funktion“ war ebenso an Bord und erleichterte das Anfahren am Berg. Ein permanenter Allradantrieb mit Untersetzung wurde im Modelljahr 1988 mit den handgeschalteten Turbo-Modellen des Leone eingeführt. In den Versionen mit Vier-Gang-Automatik verrichtete ein ACT4-System seinen Dienst, das die Kraft bei Schlupf an der Vorderachse und unter Vollast an die Hinterachse leitete. Die gleiche Technik kam auch im Sportcoupé Subaru XT zum Einsatz, das von 1984 bis 1990 gebaut wurde. In Verbindung mit dynamischer Optik, markanten Designfeatures wie den Klappscheinwerfern und ausgezeichneter Aerodynamik fand es viele Fans auf der ganzen Welt. Selbst nach seinem Produktionsende lebte das Coupé noch eine Zeit lange weiter: als Namenszusatz, der in Turbo-Modellen wie dem Forester XT auf besonders sportliche Performance hindeutete.

Ende der achtziger Jahre schaffte Subaru die zuschaltbaren Allradantriebe ab. Seitdem ist jeder Subaru mit dem permanenten Allradantrieb „Symmetrical AWD“ ausgestattet – einzige Ausnahme bildet neben den Kei-Cars der Sportwagen BRZ mit Hinterradantrieb. Symmetrisch bedeutet, dass der gesamte Antriebsstrang – vom längs eingebauten Boxermotor über Getriebe, Kurbel- und Kardanwelle bis zum Differenzial – genau entlang der Fahrzeugmittelachse platziert ist. Die Folge ist ein gleichmäßiger Antriebsfluss, der zusammen mit dem niedrigen Schwerpunkt und der ausgeglichenen Gewichtsverteilung für exzellentes Fahrverhalten sorgt – dank Allrad sogar auf jedem Terrain.

Ein weiterer Vorteil: Alle neuen Subaru-Modelle sind von Beginn an auf die Kraft der vier Räder ausgelegt, weshalb Faktoren wie Radstand und Gewichtsverteilung sowie die Dimensionierung aller Teile perfekt auf diese Antriebsart abgestimmt sind.

In den vier Jahrzehnten, seitdem der Allradantrieb erstmals in einem Subaru-Modell eingeführt wurde, ist Subaru zum weltgrößten Hersteller von allradgetriebenen Pkw aufgestiegen. Mehr als 19,3 Millionen Allrad-Pkw der Marke wurden seitdem verkauft (Stand: Juni 2020). Aktuelle Modelle wie Levorg, Impreza, Subaru XV, Forester und Outback sind ohne diesen Antrieb undenkbar und begeistern langjährige und neue Kunden jeden Tag aufs Neue.

Ausgereifte Technik für maximalen Fahrspaß

Zu den Subaru-Genen gehört aber nicht nur der Symmetrical AWD, sondern auch dessen Kombination mit Boxermotoren und der stufenlosen Automatik Lineartronic. Bereits im Mai 2013 wurde mit dem Subaru Outback das weltweit erste Fahrzeug mit Boxer-Diesel und stufenloser Automatik in Deutschland eingeführt. Die Verbindung dieser drei für Subaru typischen Elemente ergibt technisch eigenständige, qualitativ hochwertige Fahrzeuge, die in puncto Sicherheit und Komfort jeweils zu den Besten ihrer Klasse gehören – und dabei höchsten Fahrspaß und maximale Fahrbarkeit vermitteln.

Besonders deutlich wurde dies an Modellen wie dem WRX STI. Der auf dem Impreza basierende Supersportler löste 1992 den erfolgreichen Leone ab (in Deutschland 1993 eingeführt). Bereits zwei Jahre zuvor war Subaru in die Rallye-Weltmeisterschaft (WRC – World Rally Championship) eingestiegen, die Königsklasse des Rallyesports. Kamen anfangs modifizierte Versionen des Subaru Legacy zum Einsatz, wurden die Karten mit der Einführung des Impreza neu gemischt. Der neue Subaru-Kompaktwagen war von Anfang an auch für den Rallye-Einsatz konzipiert. Neben Kombi, Fließheck- und Stufenheck-Limousine wurde schon 1992 auch eine WRX-Variante des Impreza verkauft. Nachdem die Rennversion des WRX im August 1993 ihr WRC-Debüt feierte, entwickelte sich schnell eine Fangemeinde für das sportliche Modell, das auch im Straßenbetrieb atemberaubende Fahrleistungen zeigte. Der erste WRX STI schöpfte zunächst aus seinem 2,0-Liter-Turbo-Boxermotor 184 kW (250 PS) und 309 Nm Drehmoment bei einem Gewicht von nur 1.230 kg, später dann 221 kW (300 PS) und 407 Nm aus einem 2,5-Liter-Turboboxer bei einem Leergewicht ab 1.500 kg.

Für den Rallye-Einsatz prädestinierte ihn auch das Fahrwerk mit einem völlig neu konzipierten Allradantrieb. Der WRX STI punktete mit einem „Driver’s Control Centre Differential“ (eingebaut in 2005). Mit diesem speziellen Mitteldifferenzial konnte der Fahrer entscheiden, ob er die Justierung des Differenzials dem Computer überlässt oder die Einstellungen manuell wählt. Mit einem drehbaren Regler in der Mittelkonsole konnte jederzeit die Kraftverteilung zwischen Hinter- und Vorderachse des Allradantriebes verändert und somit maßgeblich Einfluss auf das Straßenverhalten des Fahrzeuges genommen werden.

Dieses Gesamtkonzept des WRX STI zeigte schon bald Erfolg in der WRC. Subaru gewann von 1995 bis 1997 dreimal in Folge die Teamwertung. Mit Colin McRae, Richard Burns und Petter Solberg ging 1995, 2001 und 2003 auch der WRC-Fahrertitel an die Marke. 2008 zog sich Subaru im Rahmen der Weltwirtschaftskrise aus dem erfolgreichen Rallye-Engagement zwar zurück, blieb aber weiterhin dem Motorsport erhalten. Beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring ist die Marke zum Beispiel Seriensieger. Der WRX STI „NBR Challenge“ holte zwischen 2011 und 2019 gleich sechsmal den Klassensieg in der Turbobenzinern vorbehaltenen SP3T-Kategorie. Das Straßenmodell dagegen verabschiedete sich 2018 vom europäischen Markt.

Neue Technik für neue Ära

Zu den klassischen Subaru-Genen aus Boxermotor, permanentem Allradantrieb und Lineartronic, die mittlerweile in den meisten Modellen serienmäßig an Bord ist, gesellen sich in jüngster Zeit neue Entwicklungen, die weitere Markenzeichen werden.

Neben dem mittlerweile in allen neuen Fahrzeugen serienmäßigen Eyesight-System, das unter anderem einen Notbrems- und einen Spurhalteassistenten kombiniert und so ein engmaschiges Sicherheitsnetz knüpft, basieren alle neuen Subaru-Modelle auf der Subaru Global Platform. Hierzu gehören neben den beiden kompakten Modellen Impreza und Subaru XV auch der SUV-Klassiker Forester, der bereits in fünfter Auflage angeboten wird, sowie die sechste Modellgeneration des großen Outback. Die neue Fahrzeugarchitektur hebt Sicherheit, Fahrdynamik und Komfort auf ein neues Niveau. Dank erhöhter Steifigkeit verbessert sich die Absorption der im Falle einer Kollision auf das Fahrzeug wirkenden Kräfte um bis zu 40 Prozent gegenüber aktuellen Modellen. Der Lohn sind Bestwerte in den NCAP-Crashtests in Europa und Japan: Der Forester beispielsweise erzielte bei Euro NCAP nicht nur fünf von fünf möglichen Sternen, sondern auch die höchste Punktzahl in seiner Klasse beim Insassenschutz von Kindern – und erhielt wie seine beiden kompakten Geschwister zuvor den „Best in Class“-Award.

Die Kombination aus vorausschauenden Assistenzsystemen, einer sicheren Fahrzeugplattform und den Markenkernen Boxermotor und permanentem Allradantrieb spielt auch eine wichtige Rolle bei der Subaru-Sicherheitsvision 2030: Zum Ende dieses Jahrzehnts niemand mehr in einem neuen Subaru getötet oder schwer verletzt werden.

Die Subaru Global Platform liefert darüber hinaus die Voraussetzung für die Elektrifizierung: Als erste Modelle fahren der Forester sowie die kompakten Geschwisterchen Impreza und Subaru XV mit dem e-Boxer vor. Das Mildhybrid-System senkt nicht nur Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen, sondern verbessert auch Beschleunigung und Ansprechverhalten. Ein 12,3 kW/16,7 PS starker Elektromotor unterstützt den optimierten 2,0-Liter-Benziner mit 110 kW/150 PS. Bis zu 1,6 Kilometer können die Fahrzeuge bei maximal 40 km/h sogar lokal emissionsfrei und nahezu lautlos zurücklegen. Alle Bestandteile des elektrifizierten Antriebs sind dabei ebenso symmetrisch angeordnet wie das permanente Allradsystem. Diese Positionierung sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt, eine optimale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und hohe Fahrstabilität.

Mindestens 40 Prozent des weltweiten Absatzes sollen bis 2030 auf Hybrid- und Elektrofahrzeuge entfallen, ehe in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts jedes Subaru-Modell mit elektrifizierter Antriebstechnik unterwegs ist. Damit will Subaru die Emissionen deutlich reduzieren: Bis 2050 soll der CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen in der ganzheitlichen Well-to-Wheel-Betrachtung um 90 Prozent und mehr gegenüber 2010 sinken. Das Unternehmen strebt bis zum Ende des Geschäftsjahres 2051 außerdem Klimaneutralität an. In einem ersten Schritt sollen die CO₂-Emissionen bis zum Geschäftsjahr 2031 um 30 Prozent gegenüber 2017 sinken.

Subaru Deutschland GmbH: Über 40 Jahre auf dem deutschen Markt

In Deutschland ist Subaru seit mittlerweile über 40 Jahren aktiv. Am 10. Oktober 1980 unterzeichneten Fuji Heavy Industries Ltd., Mitsui & Co. und ein Autohändler aus Bad Hersfeld den Gründungsvertrag für die Subaru Deutschland GmbH. Als erstes Modell rollte der Subaru 1800 4WD, der in verschiedenen Karosserievarianten verfügbar war, vor vier Jahrzehnten auf den Markt – der Startschuss für den Vertrieb von Subaru-Modellen in Deutschland.

Diente anfangs noch ein umgebautes Lebensmittelgeschäft als Import-Zentrale, erwarb Subaru Deutschland 1984 ein 55.000 Quadratmeter großes Gelände im hessischen Friedberg. Bis heute befindet sich der Sitz der Deutschland-Zentrale, in der derzeit 81 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt sind, in der Kleinstadt nördlich von Frankfurt am Main. 71 Prozent der Subaru Deutschland GmbH hält die Schweizer Emil-Frey-Gruppe, 29 Prozent der Anteile liegen beim Mutterkonzern. Volker Dannath leitet die Subaru Deutschland GmbH als Geschäftsführer mit Ausnahme einer zweijährigen Unterbrechung (2017/18), während der er andere Bereiche innerhalb der Emil Frey Gruppe verantwortete, bereits seit 2011.

Subaru Deutschland vertreibt heute vier Modelle. 180 Händler und etwa 230 Servicebetriebe betreuen das vielseitige Produktportfolio – vom kompakten Impreza und dessen Crossover-Pendant Subaru XV über den SUV-Klassiker Forester bis zum großen Outback. Bis zum 31. Dezember 2020 hat Subaru in Deutschland 400.417 Fahrzeuge verkauft – ein Meilenstein zum 40. Geburtstag des Unternehmens.

Fünf-Jahres-Vollgarantie

Auf dem deutschen Markt bietet Subaru eine Fünf-Jahres-Vollgarantie für Neuwagen an. Die bereits seit dem 1. Januar 2013 gewährte Garantie gilt bis zu einer Laufleistung von 160.000 Kilometern. Das Garantiepaket ist für alle Käufer eines neuen Subaru kostenlos. Im Falle eines technischen Defekts werden sämtliche schadhafte Teile von einem Subaru-Vertragshändler ausgetauscht oder instandgesetzt. Die Fünf-Jahres-Garantie umfasst außerdem den europaweiten Mobilitätsschutz „Assistance“, der nicht nur bei technischen Defekten, sondern auch bei einem Unfall umfangreiche Soforthilfe bietet.

Zusätzlich zur fünfjährigen Herstellergarantie offeriert die japanische Automobilmarke eine optionale Anschlussgarantie über bis zu drei weitere Jahre. In Zusammenarbeit mit der CG Car-Garantie Versicherungs-AG gibt es auf Wunsch eine europaweit gültige Neuwagen-Anschlussgarantie für wahlweise zwölf, 24 oder 36 Monate und bis maximal 200.000 Kilometer Laufleistung. Sie kann direkt beim Neuwagen-Kauf oder innerhalb der ersten fünf Jahre nach Erstzulassung bei jedem teilnehmenden Subaru-Vertragspartner abgeschlossen werden.

Unabhängig von der Anschlussgarantie gilt eine Zwölf-Jahres-Garantie gegen Durchrostung sowie eine Drei-Jahres-Garantie gegen Oberflächenkorrosion. Eine eingeschränkte Garantie von zwei Jahren besteht lediglich auf die Batterie. Auch der bereits zuvor angebotene Langzeit-Mobilitätsschutzbrief mit einer Gesamtlaufzeit von bis zu 15 Jahren bleibt trotz der Fünf-Jahres-Garantie bestehen. Fahrer eines Subaru erhalten diesen jeweils für maximal ein Jahr bei regelmäßiger Wartung des Fahrzeugs durch einen Partnerbetrieb. Der Schutzbrief kann bei jeder Durchsicht, Inspektion oder bei jedem Ölservice erneut verlängert werden.

Spitzenlogistik aus Friedberg

Subaru Deutschland erreicht mit einer Ersatzteilverfügbarkeit von 96,5 Prozent einen Spitzenwert in der Automobil-Logistik. Die 418 Vertragshändler und -werkstätten der Allrad-Marke sowie die aktuell mehr als 122.000 Subaru-Fahrer in Deutschland (Stand: Januar 2020) können sich darauf verlassen, dass auch selten angefragte Ersatzteile innerhalb weniger Stunden zur Verfügung stehen.

Das Zentrallager der Subaru Deutschland GmbH im hessischen Friedberg verfügt gegenwärtig über 49.000 Quadratmeter Fläche. Rund 41.000 Einzelpositionen sind ständig ab Lager verfügbar.

Seit Januar 2013 erfolgt auch die Ersatzteilversorgung der Marke Daihatsu von Friedberg aus. Der Importeur der japanischen Marke hat den Vertrieb in Deutschland eingestellt und die Teilelogistik an die Spezialisten von Subaru übertragen. Sie betreuen bereits seit einigen Jahren mit Proton und Isuzu andere Marken, die nicht mehr aktiv auf dem deutschen Markt vertrieben werden. Für die gegenwärtig etwa noch 70.000 Fahrer eines Daihatsu (Stand: Januar 2020) ist damit die Verfügbarkeit von Ersatzteilen langfristig gesichert.