



Subaru 1800 4WD/Subaru L-Serie 4WD (1980 – 1994):

Aller Allrad Anfang

- **Urvater: Mit dem Subaru 1800 startet der japanische Allradspezialist in Deutschland**
- **Urgestein: Der Subaru 1800 ist direkter Nachfolger des weltweit ersten Allrad-Pkw**
- **Urgewalt: Turbokraft für mehr Drehmoment und Effizienz bei der Subaru L-Serie**

Friedberg, Juni 2017 – Der Mythos einer Marke wächst traditionell aus ihren Produkten, der Weg zum Kultstatus ist jedoch lang. Es sei denn, technische Geniestreiche bewirken bahnbrechende Bekanntheit und Erfolge. So wie bei Subaru, der japanischen Allrad-Marke, die 1972 Geschichte schrieb mit dem Mittelklassemodell Leone als global erstem Großserien-Pkw mit Allradantrieb. Nur acht Jahre später startete Subaru auf dem besonders anspruchsvollen deutschen Markt, das bereits mit der zweiten Generation des Leone, die nicht nur über ein Schaltgetriebe mit zuschaltbarem Allradantrieb verfügte, sondern auch die Getriebeuntersetzung „Dual-Range“ bot. Aus der Taufe gehoben wurde der hierzulande schlicht Subaru 1800 4WD genannte Leone in einer damals spektakulären Anzeigenkampagne durch die Ski-Stars Rosi Mittermeier und Christian Neureuther. Dabei war die innovative 4x4-Technik vor allem ein Garant für bessere Ganzjahres-Traktion und Sicherheit und das erstmals in einer vielseitigen Modellreihe aus Limousine, zwei Kombis (Station und Super Station mit erhöhtem Dach) und dreitürigem Cityflitzer. Aber auch Racing-Lorbeer sicherte sich der Allradler schon, wie ein Klassensieg bei der Safari-Rallye 1980 bewies.

Echte Lust auf Leistung und Lifestyle machte jedoch erst die Ende 1984 vorgestellte Subaru L-Serie, wie die dritte Generation des Leone in Deutschland genannt wurde. Genügte dem Subaru 1800 im Jahr 1980 ein Vierzylinder-Boxer mit 59 kW (80 PS), präsentierte sich die aerodynamisch geglättete L-Serie nun als weltweit erste Allrad-Limousine und -Kombi mit Turbo-Boxer und temperamentvollen 100 kW (136 PS) Leistung.

Optional gab es ab 1986 sogar ein sportliches Coupé mit praktischer Heckklappe. Als sich die Subaru L-Serie 1994 verabschiedete, waren insgesamt 57.420 Einheiten der Allrad-Urväter an deutsche Fans ausgeliefert worden. Ein stolzer Erfolg für das erste Allrad-Pkw-Programm in Deutschland und ein eindrucksvoller Start für Subaru, die Marke, die durch Allradantrieb für alle eine neue Antriebsära im Automobilbau eingeleitet hat.

Erster Allradler für alle Fälle: Die Subaru 1800-Familie

Mit nur einer Modellreihe und nur einem Motor als neue Marke in Deutschland zu starten, dazu braucht es Mut. Eine kühne Entschlossenheit, wie sie innovative und ingenieurgetriebene Marken auszeichnet, die in der Antriebs- und Motorentechnologie andere Wege wagen und durch diese technische Kompetenz neue Kunden gewinnen. Genau diese besonderen Herausforderungen hat Subaru seit jeher selbstbewusst angenommen und das mit dem Subaru 1800 4WD einmal mehr unter Beweis gestellt. Das offizielle Debüt in den Schauräumen der ersten deutschen Subaru-Händler feierte die optisch noch vom japanischen und amerikanischen Stilempfinden geprägte Modellreihe zwar erst im Januar 1981, allerdings waren schon im Vorjahr über 200 Einheiten des Vierradmodells zugelassen worden. Schließlich warteten nicht wenige Kunden ungeduldig auf die ersten japanischen Kombis und Limousinen, die eine voll alltagstaugliche Alternative zu Geländewagen klassischer Prägung boten.

Genau darin lag auch das erste Erfolgsgeheimnis des Subaru 1800: Auf kompakter Außenlänge von 4,25 bis 4,28 Meter bot das 4x4-Modell viel Platz für Familie und Freizeitaktivitäten oder für professionelle Aufgaben in Forst und Firma. Dies als viertüriger Subaru 1800 Sedan mit Stufenheck oder als fünftüriger Kombi 1800 Station sowie als Kombi 1800 Super Station mit erhöhter Dachlinie für noch mehr Raum und Komfort. Konkurrenzlos in der Klasse war zudem die Anhängelast von 1.350 Kilogramm für Wohnwagen oder Pferdetrailer. Wer es kompakter mochte, fand im 3,98 Meter kurzen Subaru 1800 Turismo SRX ein dreitüriges Fastback. Die vom Allradantrieb verkörperte Technik-Avantgarde spiegelte sich im Cockpit des Subaru 1800 durch futuristische Details wie optionale Digitalanzeigen, Bordcomputer und Sicherheits-Check-Monitor.

Mit den 1800-Modellen machte Subaru erstmals klar, dass Vierradantrieb nicht nur eine Sache des Geländefahrens ist, sondern auch auf der Straße entscheidende Vorteile bei Sicherheit und Fahrspaß bringt. Wobei die Subaru aber auch für leichte Offroadfahrten fit waren, etwa durch Unterfahrschutz und die beim Super Station von 210 auf 240 Millimeter verstellbare Bodenfreiheit sowie die zusätzliche Getriebeuntersetzung Dual-Range.

Diese wurde über den 4WD-Hebel zugeschaltet und hielt im Super Station acht Geländegänge bereit. Auch auf der Straße wichtig war die 1983 eingeführte Rückrollbremse „Hillholder“ - im Pkw-Segment eine Weltneuheit. Kein Wunder, dass die Medien begeistert waren und den Subaru durch Schlagzeilen würdigten wie „Vierradantrieb – das Konzept der Zukunft!“ Auch in Rankings wie „Die attraktivsten Importwagen“ war der Subaru 1800 fast von Beginn an mit auf einem vorderen Platz vertreten.

Marken-Botschafter durch Boxermotor und symmetrischen Allradantrieb

So steil bergauf wäre es für den weltgrößten Hersteller von allradgetriebenen Pkw in Deutschland aber nicht ohne bald folgende weitere Alleinstellungsmerkmale gegangen, zumal das Temperament der 1800-Modelle sehr gedämpft war, wie die anfängliche Vmax von 145 km/h verriet. Tatsächlich sprang der Funke zwischen Nordsee und Alpen erst so richtig über, als die Leistung der Vierradmodelle kontinuierlich gesteigert wurde und Subaru Deutschland Spitzenpositionen errang in Markenuntersuchungen über Kunden- und Händlerzufriedenheit. Dazu zählen bis heute auch die guten Platzierungen in Mängelstatistiken, die durch Medienlob etwa über den „nahezu unzerstörbaren 1,8-Liter-Boxermotor“ bestätigt wurden. Hinzu kommt seit dem ersten Subaru Leone: Der horizontal angeordnete und somit flach bauende Boxer bietet die Voraussetzung für eine vollkommen symmetrische Bauweise des Subaru-Allradsystems. Zugunsten ausgewogener und sicherer Kurven- und Fahrstabilität verläuft der gesamte Antriebsstrang vom Motor über Getriebe, Kardan-Antriebswelle bis zum Hinterachsdifferential in horizontaler Symmetrie.

Aktiviert wird der Vierradantrieb im Subaru 1800 mechanisch mit Ziehen eines Hebels. Dadurch verbindet eine Schiebemuffe im Getriebe eine Zahnradpaarung und stellt so den Verteilerantrieb zur Hinterachse. Eine zweite Hebelstufe aktiviert das Untersetzungsgetriebe und den „Dual-Range“-Status. Ab 1981 gab es den Subaru 1800 optional auch mit dem weltweit ersten Dreigang- Automatikgetriebe mit Mehrscheibenübertragungs-4WD. Dieses 4WD-System nutzt den Hydraulikdruck des Automatikgetriebes und lässt sich während der Fahrt durch simplen Knopfdruck zuschalten. Beim Modus „Auto-4WD“ stellt sich das Fahrzeug auf einen „intelligenten“ Allradantrieb ein, in dem der Hydraulikdruck für die Mehrscheibenkupplung durch den Tritt auf die Bremse oder die Scheibenwischerbetätigung aktiviert wird.

Am Anfang der Allrad-Zukunft: Die Subaru L-Serie war Trendsetter mit Turbo-Power

Vorreiter müssen sich anstrengen, wenn sie weiter vorweg fahren wollen. Schon Mitte der 1980er Jahre musste sich der Subaru 1800 gegen so viele Konkurrenten behaupten, dass der japanische Allradspezialist seinem smarten Erfolgstyp eine radikale Verjüngung gönnte. In frischen Formen klassischer europäischer Eleganz führten die zur Subaru L-Serie mutierten 1,8-Liter-Modelle das einzigartige Subaru Allradkonzept in die Zukunft. Für bisher nicht gekannte Dynamik sorgten dabei neue Boxer-Benziner mit oberliegender Nockenwelle, hydraulischem Ventilspielausgleich und Fünfganggetriebe (im Super Station dank Geländeuntersetzung sogar 2 x 5 Gänge!) oder die damals einzigartige Allradlimousine mit Automatik. Aber auch als Effizienzmeister machten die mindestens 66 kW (90 PS) freisetzenden Vierzylinder Furore, denn ihren bescheidenen Normverbrauch von 6,8 Liter Normalbenzin/100 km bei 90 km/h konnte kein vergleichbarer Allradler unterbieten.

Zur wirklichen Sensation wurde die auf bis zu 4,41 Meter Länge gewachsene Subaru L-Serie aber erst durch die Kombination von Turbokraft mit Allradantrieb. Mit dem weltweit ersten 100 kW (136 PS) starken Turbo-Boxer beschleunigte der Subaru 1800 Sedan in sportlichen 9,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur damals respektablen Vmax von 190 km/h. Rasante Werte, die sich fast ebenso mit dem Großraum-Kombi 1800 Super Station oder ab 1987 mit dem dreitürigen Subaru 1800 Coupé realisieren ließen. Besonders bemerkenswert war die Art der Leistungsentfaltung des Turboladers, denn dieser erreichte seinen vollen Ladedruck bereits bei 2.800 U/min. Damit nicht genug an Bestwerten, denn der Normverbrauch von nur 7,0 Liter Superbenzin/100 km bei 90 km/h war ebenfalls beispielhaft niedrig. Gekoppelt war der Turbomotor beim Subaru 1800 übrigens an ein extravagantes Komfortfeature, mit dem sonst nur Automobile der Luxusklasse aufwarten konnten: Eine elektropneumatische Einzelradaufhängung mit Höhenverstellung und automatischem Niveaueausgleich.

Natürlich hatte die Subaru L-Serie auch in Sachen Vierradantrieb Innovationen zu bieten. Ab 1987 wurden alle Turbomodelle mit permanentem Allradantrieb ausgestattet. Als Weltneuheit gab es überdies ein elektronisch gesteuertes Viergang-Automatikgetriebe mit aktiver Drehmomentverteilung ACT4. Während bei den Schaltgetriebe-Typen ein sperrbares Zentraldifferential für eine konstante Kraftverteilung von 50:50 auf Vorder- und Hinterachse sorgt, erfolgt beim ACT4 die Drehmomentverteilung differenziert: mechanisch zur Vorderachse durch ein Paar gleich großer Zahnräder, hydraulisch zur Hinterachse durch eine im Ölbad laufende Lamellenkupplung.

Wie weit die Subaru L-Serie in die Zukunft wies, zeigte sich spätestens 1989 mit dem Debüt des Subaru Legacy als designiertem Nachfolger. Noch fünf weitere Jahre fand die Subaru L-Serie ihre Fans – um nach Produktionsauslauf sofort zum kultigen Klassiker zu avancieren.

– Ende –

Über Subaru

Subaru ist der weltgrößte Hersteller von allradgetriebenen Pkw. Die Marke gilt als Pionier der Allradtechnik in Personenwagen. 1972 brachte Subaru den ersten Allrad-Pkw auf den Markt. Bis heute hat das Unternehmen weltweit mehr als 21 Millionen Fahrzeuge produziert, davon mehr als 16 Millionen Allrad-Fahrzeuge (Stand: März 2017). Seit 1966 produziert Subaru Fahrzeuge mit Boxermotoren, von denen bis heute rund 17 Mio. gebaut wurden (Stand: März 2017). In der Rallye-Weltmeisterschaft gehörte Subaru zu den Top-Teams und holte sechs Mal den Weltmeister-Titel. Die Subaru Deutschland GmbH vertreibt seit 1980 Allrad-Pkw und hat bis zum 31.12.2016 in Deutschland genau 374.417 Fahrzeuge verkauft.

Diese Presse-Information, weitere Infos zu Subaru sowie Bildmaterial finden Sie zum Herunterladen als .pdf unter www.subaru-presse.de.

Bilder vom Subaru 1800 finden Sie hier:

<http://www.subaru-presse.de/bildmaterial/historische-modelle/1800/pressefotos-subaru-1800.html>