
Zwischenruf: Ade, Großraumlimousine

Von Jens Riedel, cen

Während neue Modelle bei den Autoherstellern gefeiert werden, endet ihre Produktion am Ende oft sang- und klanglos. So geschehen vergangenen Monat beim VW Sharan und dem baugleichen Seat Alhambra. Und für das Frühjahr hat Ford das Aus für Galaxy und S-Max verkündet. Damit stirbt in Europa eine Fahrzeuggattung aus, die Großraumlimousine. Man darf auch Van zu ihr sagen. Verblieben wäre einzig der Renault Espace. Doch der einstige – von Matra entwickelte – europäische Vorreiter ist längst zur rollenden Premium-Lounge ohne den ursprünglichen konzeptionalen Anspruch geworden.

Immerhin zwölf Jahre hielt sich der Sharan der zweiten Generation mit einer Produktauffrischung in 2015 auf dem Markt. Einschließlich des 1995 eingeführten ersten Modells wurden von der Baureihe rund 1,04 Millionen Einheiten verkauft. 435.000 Stück entfielen dabei auf Deutschland. Mit dem Sharan kam auch das Aus für den Alhambra. Seat Deutschland rechnet für Ende dieses Jahres mit einem Verkaufsvolumen von noch rund 3500 Stück.

Der Ford Galaxy kam im vergangenen Jahr auf 4700 Stück – europaweit! Er bringt es in 25 Jahren und über drei Modellgenerationen hinweg auf insgesamt immerhin über 820.000 Einheiten. Und der erst 2006 eingeführte Ford S-Max hat es in zwei Modellgenerationen auf rund 570.000 Exemplare gebracht. 2021 fanden sich in Europa aber nur noch etwa 7400 Käufer. In den Augen seiner Fans war der Sportvan sogar die noch bessere Wahl als der Galaxy, war er doch letztendlich genauso flexibel, trug aber nicht so viel ohnehin meist unnütze Höhe über den Sitzen mit sich herum. Lediglich Mitsubishi hatte mit (dem heute fast vergessenen) Grandis ein ähnliches Fahrzeug anzubieten. Noch mehr in Vergessenheit geraten sein dürfte, dass auch Honda einst der Großraumlimousine fröhnte – Shuttle hieß der Japan-Van. Mit dem Chrysler Voyager und dem späteren gleichnamigen Lancia kamen auch Freunde amerikanischen Autogeschmacks auf ihre Van-Kosten.

Sharan, Alhambra und S-Max brachten es in den ersten neuen Monaten dieses Jahres jeweils nur noch auf rund 2500 Neuzulassungen in Deutschland, der Galaxy schaffte nicht einmal mehr die Hälfte. Verdrängt worden sind die praktischen Familienkutschen, die auch den Ikea-Einkauf mehr als alle anderen Pkw klaglos wegstecken, vor allem durch den SUV-Hype. Auch die Sport Utility Vehicles bieten eine höhere Sitzposition und hin und wieder ebenfalls sieben Sitzplätze. Heranreichen können sie trotzdem nicht an die Flexibilität und das Platzangebot einer Großraumlimousine. Wie stellte der damals achtjährige Sohn des Autors doch bei der Begegnung mit dem sechssitzigen Lancia Voyager treffend fest: „Papa, da kann man ja drin spazieren gehen.“ Und praktische Schiebetüren, wie Sharan und andere, kann die SUV-Fraktion erst recht nicht bieten!

Tragen wir also eine Fahrzeuggattung zu Grabe, deren Zukunft nicht an der Vernunft gescheitert ist. Sie sind eher ein Opfer des eigenen Marketings der Hersteller, das die Käufer immer mehr und geschickt zum SUV getrieben hat. Das Kraftfahrt-Bundesamt stuft inzwischen fast jeden dritten(!) Neuwagen als solches ein.

Moment, gibt es da nicht doch noch ...? Ach nein, die Recherche zeigt: Der Rodius findet sich bei Ssangyong auch nicht mehr im Angebot. Sang- und klanglos, wie alle anderen, hat er sich ebenfalls irgendwann unbemerkt davongeschlichen.

Am Ende entscheiden die Verkaufszahlen – und nicht die Vernunft. (Jens Riedel/cen)

Bilder zum Artikel



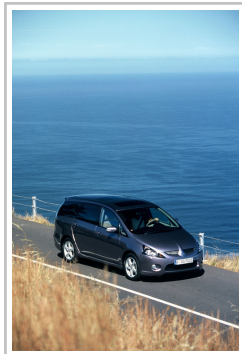
Volkswagen Sharan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Ford Galaxy.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Mitsubishi Grandis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Lancia Voyager (2012).

Foto: Autoren-Union Mobilität



Jens Riedel.

Foto: Auto-Medienportal.Net
