

02.09.2019 Premium war gestern, was kommt morgen?

Geht es Ihnen genauso? Manche Sprüche kann man nicht mehr hören. Beispiele gefällig:

- Die deutschen Autohersteller haben den Elektroantrieb verschlafen.
- Die deutschen Autohersteller müssen sich neu erfinden.
- Sie müssen sich als Verkäufer nicht von Autos sondern von Mobilität inszenieren.

Jetzt kommt auch noch **ams** daher und stößt ins gleiche Horn. Die Chefredakteurin schreibt in ihrem Editorial von Heft 19/2019:

„Dass die Autoszene sich wandeln muss und das in der Vergangenheit nicht schnell genug getan hat, steht außer Frage.“

Hat sie nicht Recht? So kämpferisch wie sie sich hier gibt, wird sie bestimmt in ihrem eigenen Blatt sogleich mit der Wandlung beginnen, könnte man vermuten. Ansätze gäbe es genug.

- Haben es nicht die Fachzeitschriften in den letzten Jahren mit ihren Ansprüchen ein bisschen übertrieben?
- Singen sie nicht jahrzehntelang das hohe Lied von Premium, Leistung, Sportlichkeit und Hochwertigkeit?
- Befeuern sie nicht seit Jahrzehnten den Trend zum SUV, Klimawandel hin oder her?
- Schwören sie nicht auf den angeblich so umweltfreundlichen Elektroantrieb, obwohl sie es im Grunde besser wissen?
- Und zeigen sie in jüngster Zeit Bereitschaft zur Veränderung?

Mal sehen, ob die Chefredakteurin den mahnenden Worten Taten folgen lässt. Nehmen wir sie einfach mal an die Hand und spazieren gemeinsam durch die Highlights des genannten Hefts.

- **Seite 8/9: Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition** (kein Scherz, heißt tatsächlich so); 5,0 Liter V8 Kompressor mit 550 PS. Doppelseitige Anzeige, Originaltext: „Von Land Rover Special Vehicle Operations entwickelt, findet diese limitierte Edition die perfekte Balance zwischen Performance und Veredelung.“ **Kommentar überflüssig.**



- **Seite 10/11 Maserati 5000 GT:** Nur 34 Stück wurden zwischen 1959 und 1964 gebaut. Das bei Sotheby's zur Versteigerung angebotene Stück ist völlig verrostet und vergammelt. Schätzpreis 700.000 Dollar. **Die Preise für Oldtimer sprengen jedes menschliche Maß.**



- Seite 12/13 Bugatti Centodieci: Kleinst-„Serie“ von 10 Stück, Basis Chiron, 16 Zylinder, Hubraum 8 Liter, 1.600 PS, Preis 8 Millionen Euro, ausverkauft. **Wenn das der Ettore wüsste!**



- Seite 14/15 Mercedes GLE Coupé: 272/330/435 PS. Erst das Auto hochbocken, dann die Kabine wieder flacher stellen – der Gipfel der Dekadenz.

Darf eine derartige Missgeburt sich überhaupt ungestraft Coupé nennen?



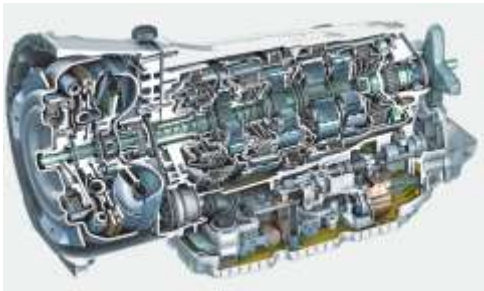
- Seite 16/17 Audi RS 6 Avant: 600 PS, Preis voraussichtlich 120.000 Euro.

Das ideale Fahrzeug für eilige Handwerker, um schneller zu ihren Kunden zu kommen.



- Seiten 20 bis 23 Technik Highlights IAA: 3-D-Display, KI-Kamera, Pre-Crash Airbag, Aktiver Abbiegeassistent, intelligente Vernetzung, vorausschauendes ESP, Drive-by-Wire Konzept. Diese bahnbrechenden Innovationen locken bestimmt massenhaft Leute in die Hallen.

Sagt man zu den spärlich besetzten IAA-Hallen jetzt halbvoll oder halbleer?



Automatikgetriebe 9 G-Tronic von Mercedes



ZF 8-Gang-Automatik für Hybridantriebe

Der Fortschritt lässt sich nicht aufhalten. Höchstens durch einen Stau von Flensburg bis Freilassing.

- **Seiten 26 bis 31 Porsche Taycan:** 600 PS, Preis ca. 100.000 Euro, Gewicht 2,2 Tonnen. Endlich können Porsche-Liebhaber mit gutem Gewissen Energie verblasen. Der Tester von ams läuft bei der Beschreibung der Fahrleistungen zu dichterischer Höchstform auf: „ ... der Porsche beschleunigt gnadenlos weiter, während Hirn und Mageninhalt am Startort zurückbleiben.“ Hoffentlich findet beides wieder am angestammten Platz zusammen. **Um den Mageninhalt wäre es definitiv nicht schade, beim Hirn könnte man geteilter Meinung sein.**



- **Seiten 32 bis 33 VW ID. Buggy:** „Strandspaß ohne Gas mit einem Elektrobuggy.“ **Nicht einmal am Strand ist man vor dem Elektrowahnsinn sicher.**



- **Seite 37 Anzeige von Schaeffler zur Formel E:** Elektrisch von 0 auf 100 in 2,7 Sekunden. Ja, ja, schon gut, wir haben verstanden. **Was kommt eigentlich für die Serienfahrzeuge von der ganzen Elektrorennerei unterm Strich heraus?**



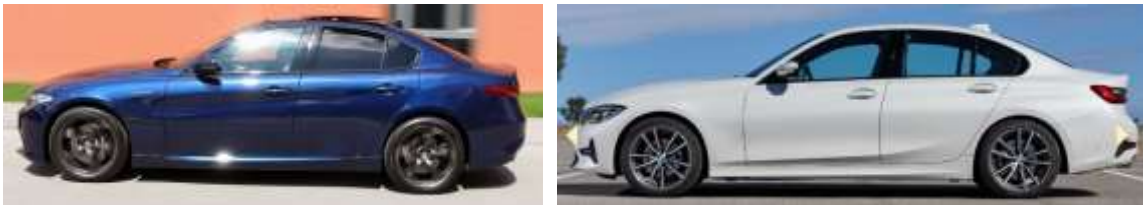
- **Seiten 38/39 Porsche Carrera:** 385 PS, Vmax 393 km/h, Basispreis 105.000 Euro. Der Tester scheint sein Hirn wieder gefunden zu haben. **Leider können wir die immer gleichen Lobeshymnen auf Porsche schon lange nicht mehr ertragen. Gäh!**



- **Seiten 46 bis 53 Vergleichstest BMW X3 xDrive 30d M Sport – Mercedes GLC 300 d 4Matic AMG Line – Volvo XC60 B5 AWD Inscription:** Leistungen 235 bis 265 PS, Gewichte 1944 bis 2044 kg, Wendekreise 11,6 bis 12,1 m, Vmax 220 bis 240 km/h, Grundpreise 56.000 bis 63.000 Euro. **Die idealen Stadtautos für verstopfte Innenstädte mit wenig Parkraum.** Und – Schreck lass nach – Agilität und Fahrspaß bleiben auf der Strecke. An den zwei Tonnen Gewicht und dem hohen Schwerpunkt kann es nicht liegen, oder?



- **Seiten 54 bis 60 Vergleichstest Alfa Romeo Giulia 2.2 D Super – BMW 318d M Sport:** An Gewicht, Leistung und Verbrauch gibt es nichts auszusetzen. Interessant ist lediglich, dass selbst einigermaßen vernünftige Alltagsauto nicht ohne Hinweis auf Super oder sportlich auskommen. **Sport sells?**



- **Seiten 68 bis 73 Vergleichstest BMW M850i xDrive Cabrio – Mercedes S 560 Cabrio:** Leistungen 530/469 PS, Gewichte 2100/2140 kg, Preise 133.700/144.645 Euro. Kommentare: „Dem Himmel so nahe.“ „Doch dieser Mercedes ist ein Auto, das die große, gefühlvolle Reise als Kernkompetenz verinnerlicht hat.“ **Gibt es eigentlich auch Preise für besonders gefühlvolle Testberichte, z.B. das goldene Schmalzbrot?** Ein Cabrio als Langstreckenreiselimousine, geht´s noch? Man bekommt wirklich das Gefühl, die deutschen Autohersteller wissen nicht mehr, wie sie ihre Autos noch hochwertiger hinbekommen. Die Redakteure leisten willfährige Schützenhilfe.



- **Seiten 116 – 120 Nissan Navara Pic Up:** Gesamtlänge 5,3 m, Gewicht ca. zwei Tonnen. **Ein perfektes Fahrzeug, um in Island das Schmelzen der Gletscher direkt vor Ort etwas zu beschleunigen. Darauf einen Brennivin. Skol!**



- **Seite 106 bis 111 VW Golf 1 GTI von 1976:** Leistung 110 PS, Gewicht 850 kg, Grundpreis 13.850 DM. Das waren noch Zeiten und Gewichte. Wo sind sie geblieben? Interessiert es Sie, was ein mit dem Golf 1 GTI vergleichbares Auto heute wiegen würde? Nachzulesen auf „[Leichtbau Lektion 1](#)“. **Vernünftig wäre es schon, aber bei ams und AutoBild würde es gnadenlos durchfallen. Hauptkritikpunkte: sichtbares Blech im Kofferraum und Beinfreiheit auf den Rücksitzen.**



- **Seiten 136 – 143 Rallye Deutschland:** „Männer fürs Grobe“ lautet der Titel. Das kann nicht euer Ernst sein? Oh doch, biererst sogar! Ein Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft durch eines der am dichtesten besiedelten Länder. **Erstaunlich der Mut, eine derart aus der Zeit gefallene Veranstaltung überhaupt abzuwickeln.**



Fazit:

Da beantwortet sich die Frage fast von allein, wie es weitergehen soll nach der Ära von Premium, Sportlichkeit, Luxus und Hochwertigkeit: Wie es scheint mit noch mehr von allem. Schon sind wir mitten in der Neid-Debatte. Den Deutschen wird gerne vorgeworfen, den Milliardären ihre sauer verdienten Kröten zu missgönnen. Das geht aber an der Realität vorbei. In Wirklichkeit sind viele Menschen einfach sauer auf die Politik, die diese extremen Einkommens- und Vermögensunterschiede ermöglicht und sogar noch fördert. Der rechte Flügel braucht sich um Zulauf keine Gedanken zu machen.

Den Leuten in den Redaktionsstuben ist nicht klar, dass sie mit ihren Blättern dieses Geschehen massiv anheizen. Vielleicht sollten sie doch einmal einen Blick in die Vermögensverteilung in Deutschland riskieren. Vielleicht würde ihnen dann bewusst, welche unschönen Auswüchse die Automobilwelt inzwischen zeitigt. Und sie würden vielleicht auf reißerische Artikel wie über den Bugatti Centodieci und die ganze Porsche Lobhudelei verzichten.

Dabei gäbe es genügend Ansatzpunkte dafür, den Fokus auf etwas anderes zu richten als auf Leistung und Straßenlage. Z.B.:

- Umweltverträglichkeit; Emissionen von CO₂, NO_x, Feinstaub, Geräusch;
- Sozialverträglichkeit bzw. Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer;
- Langlebigkeit: Robuste Auslegung, Reparaturfreundlichkeit, so wenig Elektronik wie möglich, keine Vernetzung;
- Realistische Verbrauchstests;
- ...

Die Diskussion um die Umweltverträglichkeit der Automobile hat gerade erst begonnen. Sie lässt sich nicht mehr aufhalten. Es wäre wünschenswert, würden sich die führenden Fachzeitschriften so schnell wie möglich auf den Paradigmenwechsel einstellen, auch wenn es einen Verlust an Lesern bedeutet. Bei denen handelt es sich ohnehin um ewig Gestrige, die in Kürze aussterben.

Ein Ratschlag an die Chefredakteurin:

„Gestalten Sie den Wandel aktiv, bevor der Wandel Sie überrollt.“

Jacob Jacobson