

31.12.2022

Neues Bewertungsschema bei *ams* – Leider ohne Sozialverträglichkeit!

Der Vorgang:

Stolz berichtet der *ams*-Chefredakteur im Editorial von Heft 1/2023 von einer „neuen Ausrichtung des . . . Testsystems und dessen Signalwirkung an die Autobauer“. Er schreibt:

„. . . Ansprüche an Autos verändern sich im gesellschaftlichen Umfeld. Nachhaltigkeit, CO₂-Fußabdruck und umfassende Sicherheitssysteme sind deshalb Themen, denen wir in unserer Bewertung Rechnung tragen.“

„Und wir scheren alle Autos über einen Kamm. Sprich, wir werten nach einem für alle Autos gleichen Schema.“

Ob das gut geht? Kommt darauf an, wie die Umsetzung in der Praxis aussieht? Man darf gespannt sein. Vergleichen wir das Ergebnis der Bemühungen mit der bisherigen Bewertungsmatrix. Oberflächlich betrachtet sind keine großen Veränderungen festzustellen. Die „großartigen“ Modifikationen findet man im Detail. Beispielsweise wurden bei einigen Kriterien die Punkte neu angepasst, andere Kriterien kamen neu hinzu. Im Einzelnen betrifft es folgende Kriterien:

- Sicherheitsausstattung/-assistenz
- Funktionalität Verkehrszeichenerkennung
- Funktionalität Spurhalteassistent
- Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität
- Infotainment: Bedienung
- Regelintensität Stabilitätsprogramme
- CO₂-Emission Fahrzeugfertigungsprozess
- Recyclingquote Materialien
- CO₂-Emission Transportwege

Nach einem großen Wurf sieht das nicht gerade aus, eher nach etwas Kosmetik. Da hätte man erheblich mehr erwartet. Vor allem dient wieder nur die Fahrerperspektive als Bewertungsmaßstab, nicht die Sicht von außen, von der Gesellschaft auf das Fahrzeug. Äußerst ungünstig ist auch die Vermischung von Umweltaspekten mit den funktionalen Kriterien. Und so wünschenswert es wäre, alle Autos über einen Kamm zu scheren, es wird nicht funktionieren. Genauer gesagt, es wird schon funktionieren, aber auf Kosten der Aussagekraft.

Verbesserungsvorschläge:

Sind Zeitschriften nur ihrem Leserkreis gegenüber verantwortlich, oder tragen sie auch eine Verantwortung der Gesellschaft gegenüber? Der Chefredakteur bringt zu Recht das gesellschaftliche Umfeld zur Sprache, auf das Rücksicht zu nehmen ist. Ein paar Punkte da und dort werden diesem Anspruch aber nicht gerecht. Schon des Öfteren wurde auf

diesen Seiten das Fehlen einer Rubrik „Sozialverträglichkeit“ bemängelt. Darunter lassen sich alle gesellschaftlich relevanten Kriterien zusammenfassen. Im Einzelnen:

Kriterium	Bemerkung
Kraftstoffverbrauch	Fahrzeuge mit hohem Verbrauch treiben die Kraftstoffpreise in die Höhe. Elektroautos erhöhen die Strompreise für alle Menschen.
CO ₂ -Ausstoß	CO ₂ wird für die Erderwärmung verantwortlich gemacht. Deshalb beeinträchtigt ein hoher CO ₂ -Ausstoß die Lebensqualität aller Menschen.
Emission von NO _x , Feinstaub etc.	Unter den Abgasen leiden vor allem die Menschen in den Städten, auch Fußgänger, Radfahrer und Benutzer des ÖPNV.
Geräusentwicklung => Antrieb und Reifen	Akribisch messen die Tester das Innengeräusch, der Lärm außen geht sie anscheinend nichts an. Störend sind nicht nur die Motorgeräusche von Verbrennungsmotoren, sondern zunehmend auch die Reifenabrollgeräusche. Hohes Gewicht, breite Reifen, Profilierung und Gummimischung sind entscheidende Parameter bei der Geräusentwicklung.
Verkehrs-/Parkraumbedarf => Abmessungen und Wendekreis	Fahrer von „normalen“ Limousinen müssen die Defizite von XXL-Monstern kompensieren: Behinderung anderer Autos in Parkplätzen und engen Straßen, beim Ein- und Ausparken, bei Gegenverkehr, Sichtbehinderung nach vorne (vorausschauendes Fahren), Sichtbehinderung zur Seite (Einfädeln in fließenden Verkehr) Sichtbehinderung von Fußgängern und Radfahrern.
Rohstoffbedarf für die Herstellung	Menge, Energieaufwand und Problematik der verwendeten Rohstoffe
Recyclingfähigkeit	Aufwand für Materialtrennung; Wiederverwendbarkeit für Anwendungen auf gleichem oder ähnlichem Niveau.
Gesellschaftliche Akzeptanz	Große, schwere Fahrzeuge geraten zunehmend in die Kritik.

Die Definition der Kriterien allein reicht noch nicht für die Bewertung, es braucht auch eine dazu passende Punktevergabe. Auch darin zeigt die *ams*-Methode einen typischen Nachteil. Es gibt nur positive Punkte, und weniger als Null geht nicht. Günstiger wäre es, ausgehend von einem „Normfahrzeug“, sowohl positive als auch negative Punkte zu vergeben. Wie könnte das „Normfahrzeug“ aussehen? Man könnte z.B. ein auf dem

deutschen Markt gebräuchliches Fahrzeug der Kompaktklasse nehmen, und als neutrales „Normfahrzeug“ definieren – z.B. den VW Golf mit Zwei-Liter Benzinmotor und 190 PS. Fahrzeuge mit höherer Sozialverträglichkeit schneiden demgegenüber positiv ab, andere rutschen ins Minus.

Praktische Beispiele:

Aus der unendlichen Vielzahl von Fahrzeugen wählen wir zwei Vertreter, die sich signifikant vom Golf unterscheiden: Einen Mini One D und einen Mercedes EQC 400 4Matic. Am Anfang steht die Tabelle aller technischen Daten mit Einfluss auf die Sozialverträglichkeit.

	Dim.	Mini One D	Normfahrzeug (VW Golf 8)	Mercedes EQC 400 4Matic
Kraftst.-Verbr. Praxis	L/100 km	3,9	6,5	-
Strom-Verbr. Praxis	kWh/100 km	-	16	25
CO ₂ Praxis	g/km	124	150	134
Länge	mm	3.821	4.300 (4.280)	4.762
Breite	mm	1.727	1.800 (1.780)	1.884
Höhe	mm	1.414	1.500 (1.490)	1.624
Wendekreis	m	11,0	11,0 (11,1)	12,2
Leergewicht	kg	1.220	1.400 (1.362)	2.484

Anmerkungen:

Kraftstoffverbrauch: Jedes Zehntel Liter ergibt 1 Punkt, entweder positiv bei Minderverbrauch, oder negativ bei Mehrverbrauch.

Stromverbrauch: Jede Kilowattstunde entspricht 2 Punkten.

CO₂: Jedes Gramm CO₂ entspricht 1 Punkt. Wieso die Trennung zwischen Verbrauch und CO₂, ist das nicht doppelt gemoppelt? Nicht ganz, denn eine betrifft den Rohstoffverbrauch, das andere den Klimaeinfluss.

Länge: 40 Millimeter entsprechen 1 Punkt.

Breite: Die Breite ist kritischer zu sehen als die Länge. Aus einem zwischen zwei Monster-SUVs geparkten Fahrzeug auszusteigen, erfordert akrobatische Verrenkungen. Gegenverkehr eines solchen Ungetüms erzwingt nicht selten eine Warteposition. Muss man sich als Radfahrer in den Straßengraben verdrücken bei der Begegnung eines Verkehrsteilnehmers der dritten Art? Gäbe es nur noch Modelle mit zwei Metern Breite, der Verkehr käme in den Innenstädten zum Erliegen. Deshalb bedeuten zwei Meter Breite

einen Abzug von 40 Punkten, entspricht 1 Punkt pro 5 Millimeter.

- Höhe:** Die Höhe ist ausschlaggebend für den Überblick. Kann man vorausschauend fahren, weil man den vorderen Verkehr beobachten kann oder nicht? Muss man im Blindflug rückwärts aus der Quer-Parklücke stoßen, im Vertrauen auf die anderen Verkehrsteilnehmer? Annahme 1 Punkt pro 10 mm.
- Wendekreis:** Wieviel Platz benötigt ein Linienbus, pardon Bigfoot-SUV, beim Einbiegen in eine schmale Seitengasse, und ebenso beim Herausfahren aus der selbigen? 20 Punkte pro Meter.
- Leergewicht:** Das Gewicht ist mit ausschlaggebend für Ressourcen- und Energieverbrauch bei der Herstellung. Eine Punktevergabe von 1 Punkt pro 20 Kilogramm erscheint gerechtfertigt. Ein Automobil mit zwei Tonnen bekommt demnach ein Minus von 30 Punkten. Bei Elektro- und Hybridfahrzeugen muss den kritischen Rohstoffen des Akkus gesondert Rechnung getragen werden, falls das höhere Gewicht diesen Aspekt nur unvollständig abdeckt.
- Geräuschemission:** Elektrofahrzeuge bekommen einen kleinen Bonus auf den Antrieb. Fahrzeuge mit Breitreifen und hohem Gewicht erhalten einen Malus. Ideal wäre eine Außengeräuschemessung bei verschiedenen Geschwindigkeiten, z.B. 30/50/80 km/h.
- Recyclingfähigkeit:** Recycling im ursprünglichen Sinne bestand darin, aus dem alten etwas **adäquat** Neues zu fertigen. Mittlerweile läuft alles unter Recycling, wenn Materialien, mit welchem Aufwand auch immer, irgendwie weiter behandelt werden, ja sogar wenn sie verbrannt, also thermisch „recycelt“ werden. Wollte man den automobilen Stahl für die Fertigung neuer Fahrzeuge verwenden, müsste man auf hochlegierte Stähle verzichten. Das Gleiche gilt für Aluminium. Kunststoffe, Elektrik-/Elektronikbausteine und Lithiumbatterien sind eine eigene Problematik.
- Gesellschaftliche Akzeptanz:** Die gesellschaftliche Ächtung großer und schwerer Fahrzeuge ist nichts Neues. Das gab es schon mehrfach, speziell bei den verschiedenen Ölkrisen. Das gerät aber immer wieder sehr schnell in Vergessenheit, was aber nicht heißt, dass das Phänomen nicht urplötzlich wieder auftauchen kann. Gerade die derzeitige Energieknappheit scheint hier eine treibende Rolle zu spielen.

Bewertung Sozialverträglichkeit:

	Mini One D	Normfahrzeug (VW Golf VIII)	Mercedes EQC 400 4Matic
Kraftstoffverbrauch	+26	0	-
Stromverbrauch	-	0	-18
CO2	+26	0	+16
Länge	+12	0	-12
Breite	+15	0	-17
Höhe	+9	0	-12
Wendekreis	0	0	-24
Leergewicht	+9	0	-54
Geräuschemission	+8	0	-20
Recyclingfähigkeit	+5	0	-30
Gesellschaftliche Akzeptanz	+10	0	-30
Summe	+120	0	-201

Resümee:

Überrascht Sie das Ergebnis? Halten Sie die großen Unterschiede für gerechtfertigt oder nicht? Finden Sie es sozial akzeptabel, wenn die Riesenmonster ohne Notwendigkeit die wertvollsten Rohstoffe der Erde verbrauchen? Wenn sie den von uns allen finanzierten Verkehrs- und Parkraum über Gebühr strapazieren? Wenn die bestens situierten Insassen von ihren hohen Rössern mitleidig auf die sozial Schwachen herabblicken, die sich gerade mal einen gebrauchten Siesta leisten können?

Wer, wenn nicht die führende europäische Automobilzeitschrift, sollte auf diese Missstände aufmerksam machen? Aber darauf können Sie lange warten. Das Gegenteil ist der Fall. Schließlich betrieben sie jahrzehntelang massiv Werbung für SUVs. Im Moment läuft eine intensive Kampagne für Elektrofahrzeuge, insbesondere für große Elektro-SUVs. Beides gegen die Interessen der Allgemeinheit.

Und wieso? Welche Interessen stecken dahinter? Ist es die Angst vor weiteren Auflageeinbrüchen. **ams** u.a. mussten, wie auch die meisten anderen Printmedien, in den letzten Jahrzehnten einen massiven Leserschwund hinnehmen, der sich vermutlich noch weiter fortsetzt. Oder ist es die Rücksichtnahme auf die treuesten und zahlungskräftigsten Anzeigenkunden, vor allem Audi und Mercedes? Oder diktieren Investoren und Shareholder die Inhalte?

Wie dem auch sei. Das Ergebnis zeigt überdeutlich, dass man einen kleinen Stadtfliker durchaus mit einem mit Testosteron gemästeten SUV vergleichen kann. Allerdings komplett anders als der untaugliche Versuch von **ams**, alles unter einen Hut zu bringen. Und

dem Ansinnen, mit ein bisschen Kosmetik der gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden. **ams** wird auch weiterhin das hohe Lied von Leistung und Sportlichkeit singen, und sich auf die Seite der Mächtigen und der Eliten schlagen, nicht auf die Seite der Ohnmächtigen, auch wenn die inzwischen die überwiegende Mehrheit bilden.

**Konventionelle Denkweisen anzufechten ist kein Zuckerschlecken.
Sich vom Mainstream zu entfernen kann ungemütlich werden.**

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de