

26.04.2023 Stilblüten im Schneetreiben

auto motor und sport ging auf große Fahrt. Mit 12 Autos aus dem Langzeit-Fuhrpark ging es an den Gardasee – ein Unterfangen im Maßstab einer Polar-Expedition. Man stelle sich vor, über die Alpen, einschließlich eines Abstechers zum Monte Bondone, einer Bergstrecke mit 140 Kurven. Logisch, dass bei einem solchen Abenteuer die Herren Tester, Journalisten und Redakteure (Achtung: Frauenquote Null!!) allerhand erlebten und uns dran teilhaben lassen - in ihrer bekannt blumigen Sprache. Dass dabei einige Stilblüten abfallen (Wortspiel, ha ha) versteht sich von selbst. Aber ein paar ernst gemeinte, erwähnenswerte Aussagen sind auch dabei.

VW Golf:

„Auf der Tour schmiert das ohnehin nervtötend umständliche Infotainment zwei Mal ab. ... Immerhin: Die Heizung fiel diesmal nicht aus.“

Soviel zu Deutschlands Paradefahrzeug, dem Liebling der Tester.

Cupra Leon:

„... das Lenkrad mit Fahrmodi-Tasten Einen größeren Touchscreen gibt's oben drein, dafür aber keine Direktwahlfelder wie bei VW.“

Man spürt die Prioritäten von ams.

Mercedes C 220 d T

„Dafür glänzt der Mittelklasse-Kombi mit anderen schwäbischen Tugenden, etwa dem sparsamen Treibstoffverbrauch (5,2 L/100 km während der Ausfahrt) und hochwertigem Qualitätseindruck. ... Über die gewöhnungsbedürftige Dosierbarkeit der Bremse reden wir ein anderes Mal.“

Journalisten benutzen gerne den Begriff „Qualitätseindruck“ statt „Qualität“. Trauen sie dem Frieden nicht so recht? Das Fahrzeug kostet ja auch nur schlappe 78.861 Euro. Da muss man schon vorsichtig sein.

Nicht gewöhnungsbedürftige Bremsen gehören seit ungefähr 40 Jahren zum Standard im Automobilbau. Der verbesserungswütige Mercedes-Ingenieur (oder war es der Vorstand?) ist der Meinung, da kann doch irgendetwas nicht stimmen. 40 Jahre ohne Modifikation – da muss doch was zu machen sein, das wäre doch gelacht. Ersetzen wir doch die primitive mechanische Betätigung durch ein komplexes, elektronisch geregeltes System. Schließlich ist uns für unsere Kunden nichts zu teuer, gemäß unserem Slogan: „Das Beste oder Nichts!“ Frugale Innovation lässt gütigen.

Audi Q8:

„Du denkst, du weißt alles über den Q8 – wie er als 50 TDI mit beeindruckender Lässigkeit anschiebt, sämige Zahnradsätze der Achtgang-Tiptronic sortiert, Unebenheiten wegluftfedert und dank Quattro –Antrieb so verlässlich grippt wie dereinst Mikkolas Rallye-Auto. Und dannfeuerst du den 2,2-Tonnen-Apparat den Monte Bondone hoch und bist sprachlos. Mit seinen mitlenkenden

Hinterrädern spurt der große Audi-SUV so schwungvoll und anmutig um die alpinen Kehren, dass man ihn glatt bei „Dancing with the Stars“ anmelden könnte.“

Alles was man dafür braucht sind 78.000 Euro + Extras auf der nach oben offenen Luxus-skala für Besserverdienende. Und schon kann man mit diesem Monstrum Alpenpässe hochwedeln wie Walter Röhrl in seinen besten Tagen. Ist es das, was die Menschheit so dringend benötigt? 2,2 Tonnen für 80 – 100 Kilogramm Mensch? Von Allradantrieb, Hinterachslenkung, Luftfederung, Bildschirmen und sonstigem Unfug ganz zu schweigen. Ach wärest du doch sprachlos geblieben!

Subaru Outback:

„Ja klar, gegenüber dem dicken Q8 wirkt der Subaru ein bissl bläss – doch tauschen wollte ich nicht.“

Warum wohl? Weil der Subaru alles kann, was der Dicke auch kann, vielleicht sogar ein bissl besser? Jedenfalls mit wesentlich weniger Gedöns und Firlefanzen. Weniger ist eben mehr, ganz im Sinne von Frugaler Innovation.

Mitsubishi Eclipse Cross:

„Technisch ist der Eclipse Cross ein komplizierter Typ, mit zwei E-Motoren und einem Saugbenziner. ... Doch wehe, die Batterie ist leer: Dann kriecht die digitale Schildkröte durchs Cockpit, und ... der Eclipse mit 98 Verbrenner-PS durchs Land.“

Falsch! Der oder die Eclipse kriecht exakt mit den PS durchs Land und auf die Berge, die vom Verbrennungsmotor über den Elektroantrieb bis zur Straße noch übrig bleiben. Das sind auf keinen Fall mehr als 50 PS. Da ist er wieder, der böse, böse Wirkungsgrad.

Porsche Taycan:

„Wie auf Schienen zoomt der Cross Turismo durch das Kurvengewirr rund um den Monte Bondone, folgt beim Slalom ...“

usw. usw. Gäähn - die Lobgesänge auf Porsche erzeugen mittlerweile Langeweile pur. Eine andere Nachricht erregt da schon mehr Aufmerksamkeit.

„Beim Laden ist der Taycan ebenfalls von der schnellen Sorte – sofern er am Ende den Stecker wieder freigibt. Ausgerechnet bei dichtem Schneefall an der HPC-Säule beim Porsche Zentrum in Garmisch klappt das nur noch per Notentriegelung.“

Vielleicht ist ja der Porsche ein reiner Schönwettertyp? Oder die Lade-KI ist anderer Meinung als der Fahrer? (Kommt stark auf den IQ des Fahrers an.) Außerdem, Nachladen in Garmisch, noch dazu beim Porsche-Zentrum, das sind nicht sehr viele Kilometer für die erste Etappe, oder? Kein Ruhmesblatt, eher Ausdruck der Unsicherheit bzgl. Reichweite. **ams** geht auf Nummer sicher, dafür unser vollstes Verständnis. Elektrofahrzeuge sind halt rollende Unsicherheitsfaktoren.

Unsere Empfehlung: Abschleppseil im Kofferraum. Der Monster-SUV aus gleichem Hause (Q7) wird hoffentlich über einen Abschlepphaken verfügen.

Tesla Model Y:

Die Kombination aus miserablen Regenradar und Scheibenwischerbedienung per Touchscreen treibt einen in den Wahnsinn.

Es gehört schon eine gehörige Portion Wahnsinn dazu, so ein Ding überhaupt zu kaufen.

Weiter im Text:

Dafür hat Tesla massig Allradtraktion auf verschneiten Pisten.

Dafür ist ein Elektrofahrzeug ja schließlich auch gebaut, als Pistenschreck im Winter mit einer Reichweite von Zapfsäule zu Zapfsäule.

Klasse: Musikanlage. Die Verarbeitung? Da sind wir ja schon froh, dass bei unserem Tesla die Verkleidungen nicht allzu laut schepperten.

Dafür ist doch die Musikanlage da, um das Gescheppere zu übertönen. Außerdem: Solange er scheppert, fährt er.

Polestar 2:

600 Kilometer elektrisch? Am Stück? Durch Italien? Senza problemi, weil der Polestar 2 nach Zieleingabe die schnellste Route mit der effektivsten Ladeplanung berechnet und die Reichweitenprognose sehr verlässlich ist.

Und das Strompedal gestreichelt wird, und die Stromheizung ausgeschaltet, usw., müsste der Tester ehrlicherweise hinzufügen. Aber für 65.000 Euro kann man schließlich nicht alles verlangen. Ein paar Abstriche muss man schon in Kauf nehmen. Dieselfahrer können da nur müde lächeln. Bei der gebotenen Fahrweise sind Reichweiten von über 1.000 Kilometern keine Seltenheit, ganz ohne Ladeplanung und intelligenter Reichweitenprognose.

BMW iX xDrive50:

„Als der BMW iX xDrive 50 bei vollem 105,2-kWh-Akku (netto) zur Reise startet, erweist er sich erneut als herrlicher Langstreckenwagen ...

Verbrauch auf der Tour? Um 28 kWh /100 km.“

Steht da wirklich Langstrecke? Teilt man die Kapazität durch den Verbrauch, kommt man auf 375 Kilometer, eine Reserve nicht eingerechnet. Der Elektrofimmel hat den Journalisten von **ams** gehörig die Perspektiven verschoben. Über Gewicht (2.611 kg) und Kosten (ab 98.000 Euro) brauchen wir gar nicht erst zu reden, sonst wird's megapeinlich.

Opel Mokka:

Was für ein Vergnügen, ein Pass in einem schmalen, kleinen, handgeschalteten, aussichtsreichen Kraftwagen doch ist!

Der Kandidat hat 100 Punkte. Er sollte für den autokritiker arbeiten und nicht für Audi, BMW und Mercedes.

Dacia Sandero:

„Obwohl keineswegs sportlich abgestimmt, sorgt die Sechsgangschaltung auf italienischen Bergstraßen für eine gehörige Portion Fahrspaß.“

Schon wieder: Weniger ist mehr.

Abschließendes Statement der Kleinwagenfahrer:

„Die Straßen am Gardasee haben ihr Breitenwachstum lange schon eingestellt. Wie schön, da mit Sandero und Mokka herumzufegen, die nicht nur in ein schmaleres Budget, sondern auch auf schmale Straßen passen.“

Merke:

Fahrspaß und Fahrvergnügen sind umgekehrt proportional zu Gewicht und Preis.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de