

09.10.2023

auto motor und sport: Heucheln, bis der Arzt kommt.

Leiden Sie unter Einschlafschwierigkeiten? Kaufen Sie sich ein Exemplar der **ams** und versuchen Sie, es im Bett zu lesen. Spätestens nach fünf Seiten sind Sie so weggetreten, dass Sie es nicht einmal mehr schaffen, das Licht auszuschalten. Aber bitte nicht übertreiben! Der Begriff „tödliche Langeweile“ kommt schließlich nicht von ungefähr.

Woran liegt es, dass die Leute von **ams** nicht in der Lage sind, ihr 14-tägiges Druckwerk spannend zu gestalten? Sie bemühen sich doch redlich, auf 166 (!) Seiten den Lesern die ganze Vielfalt der automobilen Welt nahezubringen. Liegt es am Grundmaterial, das ihnen zur Verfügung steht? Immer mehr Autos, die sich immer ähnlicher werden? Immer weniger Fahrzeuge, die sich vom Einheitsbrei an Neuerscheinungen positiv abheben?

Und erst noch die bis zum Umfallen langweilige Leserwahl zum besten Auto. Aus sage und schreibe 155 Fahrzeugen können Sie wählen. Auf 32 Seiten! Schnell überblättern, sonst droht mentaler Overflow.

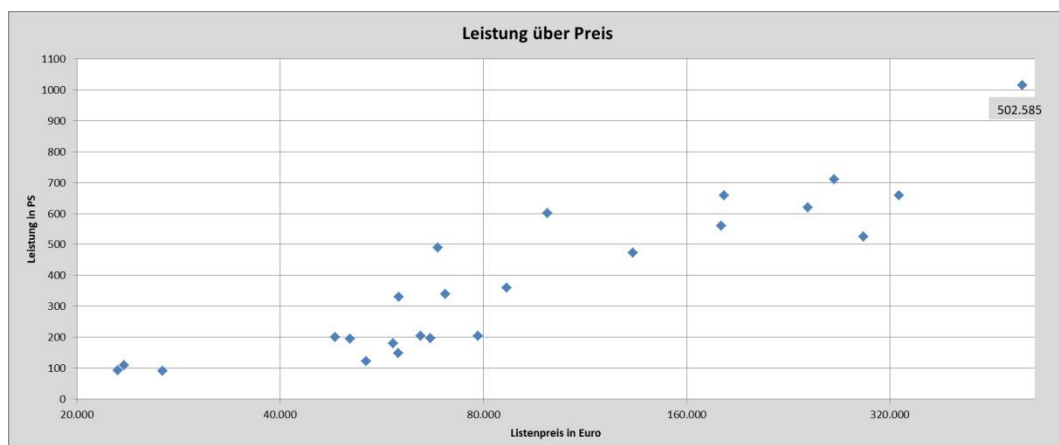
Hat **ams** noch nicht mitbekommen, dass ganz allgemein das Interesse am Automobil drastisch zurückgeht? Oder setzen Sie womöglich die falschen Prioritäten? Nehmen sie die eigenen Leser nicht ernst genug? Ein paar Leserbrief-Zitate aus Heft 22/2023:

„Völlig richtig, es muss ein bezahlbares Elektroauto geben, das nett aussieht und alles bietet, was ein Auto haben muss.“

„Ich bin der Meinung, dass endlich wieder bezahlbare Autos auf den Markt kommen müssen. ... Oder will die Autoindustrie nur noch für reiche Menschen bauen?“

„Ich gratuliere der Automobilbranche! Nur noch fahrender Elektroschrott mit digitalem Innenraum ohne erkennbaren Benefit für den Fahrer.“

Das kommt davon, wenn man nur noch in höheren Sphären schwebt. Wenn man nur noch um die goldenen Kälber von Audi, BMW und Mercedes tanzt. Wie sich das im o.g. Heft niederschlägt, zeigt folgende Grafik:



Achtung! Logarithmischer Preis-Maßstab.

Da sieht man doch, wo **ams** die Schwerpunkte setzt: In der Kategorie 40.000 Euro aufwärts. Die drei Alibi Fahrzeuge am linken Ende der Premium-Skala schaffen gerade mal

100 PS, und das für deutlich mehr als 20.000 Euro. Normalerweise würde man dafür höchstens 15.000 Euro ausgeben.

Dann klafft eine große Lücke bis 48.000 Euro und Leistungen von 122 bis 200 PS. Das schwächste Fahrzeug in diesem Pulk ist ein Mercedes für knapp 55.000 Euro. Sinnigerweise nennt es sich **EQT Premium Plus**, ein völlig überteuertes Elektroauto. Apropos überteuert.

Sie können auch 80.000 Euro für 200 PS ausgeben. Es handelt sich um, wer hätte das gedacht, einen **VW, den Multivan 6.1 2.0 TDI 4M Highline**, mit Vierzylinder-Dieselmotor. High-Prize wäre richtiger gewesen. VW will offensichtlich in der Premiumliga mitmischen, wenn schon nicht in der Technik, dann wenigstens im Preis.

Aber im Cluster von 40.000 - 80.000 sind auch welche mit deutlich mehr Leistung dabei, z.B. 500 PS für 70.000 Euro. **Nio ET5 Touring** heißt das elektrisch angetriebene Sonderangebot. Leider ohne Batterie für 21.000 Euro.

Das wahre Autoleben beginnt erst ab 160.000 Euro. In der Preisklasse bis 320.000 Euro empfiehlt uns **ams** gleich sechs Fahrzeuge. Da fällt unsereins die Wahl denkbar schwer. Soll man sich für **Bentley, Porsche oder Ferrari** entscheiden? Was soll's. In unserer beheizten und klimatisierten Tiefgarage ist noch genügend Platz für alle.

Auch der Traum aller Fußballprofis, Ölprinzen und Testpiloten, der **Lamborghini Revuelto** mit 1015 PS für eine halbe Mio. plus ein paar Zerquetschte findet noch ein freies Eckchen in der Sammlung.

Genug gegähnt.

Empfehlungen:

Was soll man den Redakteuren von **ams** empfehlen, um ihrer Illustrierten wieder mehr Bodenständigkeit zu verleihen?

- Zunächst einmal sollten sie dringend ihren Bewertungsmaßstab überarbeiten. Der „neue“ Modus, mit der Verteilung auf drei oder vier Seiten ist ein Schuss in den Ofen. Die wichtigsten Kriterien heutzutage kommen nicht vor. Ein Vorschlag vom **autokritiker**: [Sozialverträglichkeit priorisieren](#).
- Nicht die Vielverbraucher bestrafen, sondern die Geringverbraucher belohnen. Ob arm oder reich, jeder zahlt gleich viel Energiesteuer und Mehrwertsteuer. Das ist ungerecht. Von 1,80 Euro an der Tankstelle fließen 95 Cent an den Staat. Vorschlag: Jeder Erwachsene bekommt 100 Liter steuerfrei, egal ob mit oder ohne Führerschein oder eigenem Fahrzeug. Das entspricht einem Steuergeschenk von aktuell etwa 95 Euro. Diese 100 Liter sind übertragbar und können meistbietend versteigert werden. Dann hat auch der etwas davon, der auf das Auto verzichtet.
- Realistische Verbrauchsangaben für Elektroautos. Ca. 50 Prozent der Besitzer von Elektroautos würden den Kauf nicht weiterempfehlen. Warum? Weil der Strom zu teuer geworden ist? So lautet die offizielle Begründung. Vermutlich steckt aber mehr dahinter. Z.B. das lästige An- und Abstecken oder die ungenügenden Reichweiten. Oder ein deutlicher Mehrverbrauch gegenüber den offiziellen Verbrauchsangaben und den Testverbräuchen. Es macht einen riesengroßen Unterschied, ob

man „Langstrecken“ fährt oder Kurzstrecken. Wenn man im Winter jedes Mal das Fahrzeug erst mit Strom aufheizen muss, wirkt sich das enorm auf den Verbrauch aus. Die gesamte Wirkungsgradkette ist im Winter deutlich schlechter als im Sommer. Zudem, wer startet schon aus der temperierten Tiefgarage, außer den Testpiloten von **ams**? Bei der Stromabrechnung kommt das böse Erwachen.

- Elektro, Wasserstoff und E-Fuels - eine Frage des Geldes. Porsche will unbedingt E-Fuels, natürlich aus grünem Wasserstoff hergestellt aus grünem Strom. Fluglinien, Speditionen, Pharmakonzerne und Stahlhersteller wollen Wasserstoff, natürlich aus grünem Strom. Haushalte und E-Autos wollen auch grünen Strom. Der grüne Strom hat also viele Freunde, nie im Leben reicht er für alle. Wer bekommt ihn letzten Endes? Derjenige, der am meisten zahlt. Das sind nicht die Haushalte. Die können dann mit teurem, schmutzigem Strom die anderen finanzieren.
- Falsch verstandenes Recycling. In jedem Heft wird begeistert von einem neuerlichen Durchbruch beim Recycling berichtet. Welcher Aufwand bei der Wiederverwertung z.B. von Li-Ion-Batterien betrieben werden muss, davon erfährt man kein Sterbenswörtchen. Echtes Recycling sieht sowieso anders aus. Wenn man aus dem Karosserieblech wieder eine Autokarosserie herstellen könnte, das wäre echtes Recycling. Man müsste allerdings auf den Einsatz von hochfesten, höchstfesten und superhöchstfesten Stählen verzichten. Oder aus Altreifen wieder Neue herstellen. Früher gab es die Runderneuerung. Oder nur Kunststoffe verwenden, die für den gleichen Anwendungsfall wiederverwendet werden können. Oder Austauschmotoren. Oder ...
- Was ist uns wichtiger, Automobilverkäufe oder Klima? Müssen Autos nach 20 Jahren schrottreif sein? Eine Lebensdauer von 50 Jahren und 500.000 Kilometern ist mit heutigen Methoden realisierbar. Leider nicht mit völlig überzogenen elektronischen Spielereien.
- Man könnte auch einen Konzeptwettbewerb anstoßen, dessen Rahmenbedingungen grundlegend anders lauten als z.B. die unsägliche Formula Student. Die geht vollkommen an der täglichen Praxis vorbei, und bringt grotesk hässliche Ausgeburten hervor. Die Formel könnte lauten 4 X 4: Vier Personen, vier Räder, vier Meter lang, vier Liter Verbrauch.
- Wer zahlt schafft an. Ohne massive Unterstützung durch die Werbung könnte **ams** nicht existieren. Trotzdem sollte das Team von **ams** die devote Haltung gegenüber den Herstellern, der Politik und den Verbänden aufgeben, und etwas mutiger, innovativer und fordernder auftreten.
- Wo bleibt die Verkehrswende? In Wirklichkeit ist die Zunahme des Verkehrs die Folge einer seit Jahrzehnten verfehlten Wohnbaupolitik, die Familien und Geringverdiener aus den Städten verbannt und hinaus aufs Land drängt. So gesehen können einem die Klebe-Aktivisten leidtun. Mit Ihren Aktionen treffen sie die Falschen, nämlich diejenigen, die sich tagtäglich hunderte von Kilometern und zig Stunden durch die Staus zum Arbeitsplatz quälen. Sie bringen nur die Bevölkerung gegen sich auf.

Wunsch und Wirklichkeit:

Immer noch schwärmen die Medien von Künstlicher Intelligenz, selbstfahrenden Fahrzeugen, großen Bildschirmen, massivem Einsatz von elektronischen Helfern und digitalem Unsinn. Mit der Flucht nach vorne hat das längst nichts mehr zu tun, eher schon mit einem Offenbarungseid, dem Scheitern vernünftiger Verkehrsplanung. Für eine Verkehrswende ist im Kapitalismus kein Platz. Das würde ja gegen das erste Gebot des Kapitalismus verstoßen, das Gesetz vom Wachstum. Wir sollten uns allmählich eingestehen, dass unsere Gesellschaft kurz vor dem Kollaps steht. Das Karussell dreht sich immer schneller, und niemand ist in der Lage, es aufzuhalten.

Zuletzt stirbt der Mensch, nicht die Hoffnung.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de