

07.08.2018

Rolls Royce Cullinan: Panzerkreuzer Potemkin

Beinahe sah es so aus, als hätte BMW, bzw. Rolls Royce, einen wichtigen Trend verschlafen, den Trend zum Super-Luxus-Über-SUV. Weit gefehlt. Spät kommt er, dafür aber gewaltig.



Cullinan heißt er, benannt nach dem größten Diamanten der Welt. Wenn das kein Anspruch ist? Stolz stellt er seinen mächtigen Kühlergrill in den Fahrtwind. Luftwiderstand? Geschenk. Wer genau hinsieht, kann auch noch die Emily entdecken. Bei diesem Ungetüm von Automobil (?) wirkt sie irgendwie putzig.

Wettbewerber im Super-Luxussegment waren schneller.

Bentley zum Beispiel mit dem Bentley in der Taiga, dem Bentaiga. Die Taiga gehört anscheinend zum natürlichen Habitat eines Luxus-SUVs, oder was dachten sich die Namensgeber? Womöglich eine Anbiederung an die Klientel der russischen Oligarchen?



Oder **Lamborghini** mit dem urigen Urus. Damit die Profifußballer der Top-Ligen etwas Abwechslung in das triste Allerlei ihrer Fuhrparks aus sündhaft teuren aber im Normalverkehr nicht brauchbaren Super-Supersportwägen bekommen.



Sie definieren die Messlatte. Kann der Cullinan die Hürde überspringen? Vergleichen wir einfach mal die technischen Daten. Zur Abrundung nach unten nehmen wir noch den Porsche Cayenne Turbo S dazu, sozusagen als armen Verwandten für die „Nur“-Millionäre.

	RR Cullinan	Bentley Bentaiga	Lamborghini Urus	Porsche Cayenne
L x B x H [m]	5,3 x 2,2 x 1,8	5,14 x 2,0 x 1,7	5,1 x 2,0 x 1,6	4,8 x 2,0 x 1,7
Gewicht [Tonnen]	2,7	2,4	2,2	2,3
Wendekreis [m]	13,2	?	?	?
Anzahl Zylinder	12	12	8	8
Hubraum [Liter]	6,7	6,0	4,0	4,8
Leistung [PS]	571	608	650	550
Vmax [km/h]	250	301	305	253
Spritverbrauch NEFZ [L/100km]	15,0	13,1	12,3	15,2
Grundpreis [Euro]	315.350	214.000	204.000	139.000

Sozialverträglichkeit

Wie ignorant die Automobilzeitschriften mit der Sozialverträglichkeit von Automobilen umgehen, das wurde auf diesen Seiten bereits thematisiert:

[Moderne Bewertungspunkte Gebrauchstauglichkeit und Sozialverträglichkeit.pdf](#)

Könnte es eine bessere Gelegenheit für einen kritischen Kommentar zu diesem wichtigen gesellschaftlichen Thema geben als die Präsentation dieser technischen „Spitzenprodukte“? Wie fühlt sich der Normalbürger in seinem „Kleinwagen“ (also alle einschließlich Mittelklasse), wenn ihm ein derartiges Monster entgegenkommt? Oder noch besser, wenn es formatfüllend im Rückspiegel auftaucht? Was passiert bei einem Zusammenstoß von XXS mit XXL? Wie oft behindern sie die übrigen Verkehrsteilnehmer durch ihre Breite und Höhe? Sie rauben die Sicht, sie beanspruchen den Verkehrsraum, sie ragen beim Parken in die Fahrbahn, sie müssen ewig rangieren, bis sie endlich die Kurve kriegen. Sie schüchtern die anderen Verkehrsteilnehmer gehörig ein und zwingen sie zur Rücksichtnahme. Die Liste ließe sich beliebig verlängern. Ganz zu schweigen vom verschwenderischen Energie- und Ressourcenaufwand für Bau und Betrieb.

Die „Kleinen“ finanzieren die „Großen“

Entwicklung:

Es beginnt bei der Entwicklung. Eine Gesetzmäßigkeit lautet, je teurer und je kleiner die Stückzahlen, desto größer der Entwicklungsaufwand. Damit sich die Unternehmen diesen Aufwand leisten können, dafür sorgt die große Masse der Brot- und Butterautos. Den Bentley leistet sich VW, bei RR steckt bekanntlich BMW dahinter.

Verbrauch:

Ähnlich sieht es aus beim Verbrauch. Kleinwagen mit niedrigem Verbrauch kompensieren den extremen Energiehunger der Dinosaurier. Das ist ungerecht. Jedes einzelne Fahrzeug müsste seinen Beitrag zur Umweltschädigung selbst begleichen. Wie eine entsprechende Regelung aussehen könnte ist in Kürze Thema auf diesen Seiten.

Automobilentwicklung - ein Spiegelbild der Gesellschaft

Warnen die Medien nicht ständig vor der sozialen Spaltung? Werden wir nicht von Umweltschützern, Klimaforschern und Politikern permanent bombardiert mit Schreckensszenarien, gefolgt von dringenden Apellen zur Änderung unserer Lebensweise? „**Wir müssen**“ – heißt es bei diesen Gelegenheiten. Wie wohl solche Botschaften bei denen ankommen, die nur mit knapper Not oder nur mit staatlicher Unterstützung finanziell über die Runden kommen?

Warum fängt man mit nicht dort an, wo es **nicht** wehtut? Bei den Leuten, die sich im Prinzip alles leisten können? Warum bittet man nicht die Superreichen verstärkt zur Kasse? Wäre das nicht ein starkes Signal für den sozialen Frieden? Stattdessen findet eine permanente Umverteilung von unten nach oben statt. Modellhaft nachzuvollziehen auf folgender Seite:

http://der-autokritiker.de/Themen%202017/170305_Vermoegensakkumulation.pdf

Evolution:

Evolution in der Natur zeigt die Tendenz zur Größe – wenn die Umweltbedingungen stimmen. Verschlechtern sie sich, profitieren kleine Formen. Im Reich der Technik kann man auf vielen Ebenen den Hang zum Gigantismus beobachten.

<http://der-autokritiker.de/Themen%202017/Gigantomanie.pdf>

Noch sind die Randbedingungen für Dinosaurier günstig, auch im Automobilbau. Die Frage ist nur, wie lange noch. Unsere Premiummarken wären gut beraten, die Entwicklungsaktivitäten statt in Extremformen lieber in smarte, nachhaltige Fortbewegungsmittel zu stecken. Die Belastbarkeit der Erde ist nicht unendlich, ebenso wenig wie der Nachschub an russischen und chinesischen Milliardären.

Das Ende der Fahnenstange ist zwar noch nicht erreicht, man kann es aber schon deutlich sehen.

Jacob Jacobson