

05.10.2018

Fairness ist nicht mehr zeitgemäß.

Der Zweck heiligt die Mittel, so lautet heutzutage das oberste Gebot. Wer in unserer Gesellschaft sich nicht scheut, in der Verfolgung seiner Ziele auch zu unfeinen und unlauteren Mitteln zu greifen, gilt als harter Knochen. Wer davor zurückschreckt als Weichei. Beispiele gefällig? Beginnen wir beim Sport.

Fußball:

Die Fußball-Weltmeisterschaft in Russland war ein Lehrstück in Sachen unsportlichen Verhaltens.

- Sich ohne ernsthafte Verletzung auf dem Boden wälzen. Peinlich, peinlich.
- Wild gestikulierende Foulspieler, nach dem Motto: Ich hab´ gar nichts getan, ich hab´ ihn nicht einmal berührt.
- Bei der kleinsten Feindberührung vorbeugend zu Boden gehen und einen Freistoß fordern.
- Nickeligkeiten wie ein kleiner Schubser zur rechten Zeit, ein wenig am Trikot zupfen, Hauptsache, der Gegenspieler kommt kurz aus dem Tritt.
- Zeitschindereien bei Einwüfen, Freiwüfen, Auswechslungen zwei Minuten vor Ende.
- Massives Bedrängen des Schiedsrichters bei vermuteten Fehlentscheidungen.
- Harter Körpereinsatz ohne Ball und prophylaktisches Niederreißen bei Ecken und Freistößen.
- Manche Verteidiger sind erst mit sich zufrieden, wenn der Gegenspieler verletzt vom Platz humpelt.
- Vor dem Spiel klatschen sie sich ab, wie ehrenwerte Männer; im Spiel grätschen sie sich gnadenlos nieder.

Schlimm, dass die Schiedsrichter nicht durchgreifen. Schlimmer, dass es den Reportern und dem Publikum egal zu sein scheint. Das Schlimmste aber ist, dass die unfair agierenden Millionäre von Kindern und Jugendlichen vergöttert werden, und sie sie damit indirekt zur Nachahmung anstiften.

Formel 1:

Was gab es für einen Aufschrei, als Rubens Barrichello Michael Schumacher vorbeilassen musste, um dessen Weltmeistertitel zu sichern. Ferrari wurde mit Hohn und Spott überschüttet. Stallorder – das geht gar nicht! Wo bleibt der Aufschrei, als Valtteri Bottas auf dem Standstreifen parkte, um Lewis Hamilton vorbeizulassen? Bei Ferrari damals war es eine Versündigung an der Sportlichkeit, bei Mercedes ist es Cleverness. Hamilton lobt seinen Stallgefährten wegen seiner sportlichen Einstellung.

Erinnern wir uns noch an die Weltmeisterschaft vor zwei Jahren. Derselbe Hamilton machte seinem führenden Teamkollegen Nico Rosberg das Leben so schwer wie nur irgend möglich. Im letzten Rennen noch versuchte er, ihn in einen Unfall zu treiben. War das sportlich? Seine Rechtfertigung war, dass auf der Piste jeder sich selbst der Nächste ist. Stallorder sei etwas für

Feiglinge und käme für ihn überhaupt nicht infrage. Die Fangemeinde liebt ihn. Würde Hamilton für Bottas Platz machen? Eine Antwort erübrigt sich.

Mercedes:

Weil wir gerade bei Mercedes sind: Die Lügen und Trickereien von Dieter Zetsche wurden bereits ausgiebig gewürdigt.

<http://der-autokritiker.de/Themen%202017/Dr%20Dieter%20Zetsche%20ein%20cooler%20Typ.pdf>

Im Jahr 2016 tönte Zetsche:

„Wir haben im Unternehmen Compliance-Regeln und eine Kultur der Integrität, die es unwahrscheinlich machen, dass es bei Daimler etwas Vergleichbares geben könnte.“

Jetzt haben sie ihn schnell aus der Schusslinie genommen, bevor es ihm geht, wie seinem Bruder im Geiste, dem „smarten“ Rupert Stadler von Audi. Der sitzt seit Monaten in Untersuchungshaft, wegen Verdunklungsgefahr im Dieselskandal. Auch er bestreitet immer noch sämtliche Vorwürfe, als schon längst feststand, dass er über die Vorgänge Bescheid wusste. Seine Behauptung noch vor kurzem:

„Wir haben aus den Ereignissen gelernt.“

Schon wieder das verdächtige „WIR“. Es kommt immer dann zum Einsatz, wenn sich die obersten Chefs aus der Verantwortung stehlen wollen. (Gerne auch von Politikern verwendet: „Wir schaffen das!“) Erfolge heften sie sich ausschließlich selbst ans Revers. Das rechtfertigt schließlich die astronomischen Gehälter.

Der einzig Saubere in der Diesellaffäre war und ist BMW. Ausgerechnet BMW haben sie übel mitgespielt, die feinen Herren aus der Chefetage von Mercedes. Sie verpiffen BMW bei der Kartellbehörde wegen eines gemeinsamen Vergehens, ohne BMW Bescheid zu geben. Wer als Erster Selbstanklage erhebt, bekommt strafmildernde Umstände. Tolle Typen sitzen da auf den Chefesseln. Was nutzt es BMW? Nichts, im Gegenteil. BMWs sind ebenfalls vom Fahrverbot betroffen, der Dieselverkauf ist bei BMW genauso eingebrochen, und womöglich muss BMW ebenso nachrüsten wie alle anderen auch. So dankt es der Deutsche Michel BMW: Die ersten 15 Plätze in der Zulassungsstatistik gehören dem VW-Konzern und Daimler. Ehrlichkeit lohnt sich nicht.

Porsche:

Die Zeit war reif für einen neuen Rundenrekord auf dem Nürburgring. Der bestehende war immerhin schon 25 Jahre alt. Im Jahr 1983 brannte der unvergessene Stefan Bellof die Fabelzeit von 6:11:13 auf den Asphalt. Mit einem Porsche 656, einem für das 1000 km Rennen homologierten Fahrzeug im Qualifying.

Das Fahrzeug im Jahre 2018: Ein aus der Rennserie LMP1 stammender 919 Hybrid Evo, für den Einsatzfall umfangreich präpariert. Bei 5:19:55 blieb die Stoppuhr stehen. Zweifellos auch eine hervorragende Zeit, aber eine Fabelzeit? Jedenfalls veranstalteten die Medien ein Riesenspektakel um das Ereignis, wie das halt so deren Art ist.

Wie soll man die aktuelle Leistung im Vergleich zu Leistung 1983 bewerten? Sind Vergleiche über 25 Jahre hinweg überhaupt fair? Beraubt sich Porsche mit dieser Aktion nicht selbst einer

Legende? Woher kommt der Zeitunterschied? Den wesentlichsten Anteil steuern sicherlich die Reifen bei. In der „schwarzen Magie“ spielten sich die gravierendsten Fortschritte ab. Weitere Verbesserungen betreffen Aerodynamik, Allradantrieb, sequentielles Getriebe, Chassis, Fahrwerk, Motorcharakteristik usw.

Wenn man sich die Bilder von 1983 ansieht, staunt man, wie wenig Leute sich an der Box aufhalten. Der Teamleiter hält ein Klemmbrett in der Hand, auf dem er die Rundenzeiten von Hand per Stift einträgt. Nicht zu vergleichen mit dem Aufwand von heute. In den Boxen tummeln sich oftmals mehr Leute als in den Boxen auf dem Oktoberfest. Dass der Rekord gebrochen wurde, war von vornherein klar. Alles andere wäre eine Schmach für Porsche gewesen. Ob der Rekord wieder 25 Jahre hält, darf man bezweifeln. Zu einer Legende reicht es bestimmt nicht.

Porsche fing damit an, kein Fahrzeug aus einer aktuellen Rennserie für das Rekordvorhaben zu verwenden. Andere werden folgen. Bestimmt arbeiten schon Teams anderer Hersteller an „Porsche-Killern“, um Porsche den Rekord wieder abzujagen.

Schade, dass Porsche damit den Rundenrekord für aktuelle Rennfahrzeuge zerstörte. Unsportlich hin oder her, die Presse ist begeistert. Hauptsache, sie können ihre Seiten damit füllen. Und das Publikum?

VW:

Mit allen Mitteln versucht VW Elektrokompetenz zu beweisen. Wenn es sein muss, auch auf Kosten einer Legende. Die Rede ist von Walter Röhrl und seiner Rekordfahrt den Pikes Peak hinauf, 1987 auf Audi quattro. Mit größtmöglichem Aufwand erstellte VW einen Elektrorenner, der den aktuellen Rekord für Elektrofahrzeuge brechen musste. Was auch gelang. Und sogar noch mehr. Das Fahrzeug mit Fahrer Romain Dumas unterbot sogar den bisherigen Streckenrekord von Sebastien Loeb auf Peugeot aus dem Jahre 2013 um 17 Sekunden.

Auf Youtube kann man die Rekordfahrt aus der Hubschrauberperspektive verfolgen. Sieht man sich vorher den Film über das Rennen aus dem Jahre 1987 an, läuft man Gefahr, einzuschlafen. Das Einzige, was einen wachhält ist das nervige Heulen der Elektromaschinen. Wenn das die Zukunft des Rennsports sein soll ...? Ohne Kopfschmerztabletten nicht auszuhalten.

Zurück zum Thema Fairness. Am Pikes Peak wurde Geschichte geschrieben, heißt es in den Gazetten. Andere behaupten, es wurde nicht nur der Streckenrekord pulverisiert, sondern gleichzeitig auch der Nimbus des Pikes Peak. Man möchte wissen (oder auch nicht), wie hoch der Einsatz von VW für dieses Projekt war. Der Zweck heiligt die Mittel, heißt es weiter oben. Mit diesem gigantischen Aufwand hätten es wohl viele gekonnt. Ob der eigentliche Zweck erreicht wurde, das VW-Image aufzupolieren, ist mehr als fraglich. Die Kanonen, mit denen VW auf den Pikes Peak zielte, waren doch wohl etwas zu groß. VW sollte sich lieber um saubere Abgase kümmern. Und zur Legendenbildung taugt die Geschichte schon gleich gar nicht.

AutoBild:

Auch **AutoBild** strapaziert das Thema Legenden. Sie vergleichen den aktuellen BMW M3 CS mit seinem legendären Vor-vor-vorgänger, dem unnachahmlichen BMW M3 CSL aus dem Jahre 2003. Über einen ähnlichen Vergleich wurde schon einmal auf diesen Seiten berichtet. 2014

verglich **AutoBild** den M235i mit dem M3 CSL, wie der Zufall will, ebenfalls auf dem Contidrom.

http://der-autokritiker.de/Themen%202015/150930_BMW%20M235i%20vs%20M3%20E46.pdf

Der Verfasser fühlte sich damals bemüßigt, das „alte“ Saugmotorfahrzeug gegen den modernen, mit ATL aufgeblasenen Vertreter zu verteidigen. Diesen Aufwand wollen wir uns heute ersparen, denn die 2015 genannten Argumente haben an Gültigkeit nichts eingebüßt. Der Neue ist größer, schwerer und hat mehr Leistung. Immer wieder das gleiche Lied: Mit Kanonen auf Spatzen zu schießen ist einfach nur unspornlich. Man kann es aber BMW nicht verdenken. Der Wettbewerb rüstet mindestens genauso auf, und die Vereinheitlichung der wichtigsten Motorkenngrößen verbietet einen Reihensechser mit vier Litern Hubraum.

In diesem Fall bekommt die gelbe Karte das Blatt, das auf Kosten einer Legende um Leser heischt. Es wäre fair, einen virtuellen Sauger mit diesem Hubraum und allen weiteren Verbesserungsmaßnahmen in die aktuelle M3 Karosserie zu pflanzen, und eine Runde Contidrom zu simulieren. Hersteller und Privatrennställe können das. **AutoBild** würde der Sauger-Fangemeinde einen großen Dienst erweisen.

AutoBild:

„Baby-Benz trifft auf flotten Urenkel“ lautet die Schlagzeile für den Vergleich des Mercedes A 140 von 1997 mit dem aktuellen A 200. Zur Wortwahl ist zu sagen, dass der Begriff Baby-Benz für den W 201 reserviert ist, den von 1992 bis 1993 gebauten und unter der Bezeichnung „190“ vermarkteten Vorläufer der C-Klasse. Die „alte“ A-Klasse war ein Mini-Van, leider seiner Zeit etwas voraus und zugegeben, mit gewöhnungsbedürftigem Styling. Das Modell hatte durchaus seine Liebhaber, vorwiegend unter der Generation 60plus. Warum nimmt **AutoBild** ausgerechnet dieses Modell zum Vergleich? Weil damit die aktuelle A-Klasse gut dasteht und in allen Belangen um Welten besser abschneidet.

Genau darum geht es **AutoBild**, ein möglichst positives Bild von der aktuellen A-Klasse zu zeichnen. Das gelingt am besten im Vergleich mit einem Modell, das schon damals nicht unumstritten war, in optischer und technischer Hinsicht. Trotzdem ist es unfair einem Fahrzeug gegenüber, dessen Ansatz ein völlig anderer war. Man kann sicher sein, dass ein modernisiertes Nachfolgemodell in der VAN-Klasse durchaus seine Daseinsberechtigung hätte, parallel zur neuen A-Klasse. Der Erfolg vom BMW mit dem Sports-Tourer ist der Beweis.

Und noch ein Argument, das die Leute von **AutoBild** und **ams** nur ungern hören: Der Preis. In Vergleichstests gewinnen nur zu oft wesentlich teurere VW-Modelle gegen die Konkurrenz aus Fernost. Sie wissen genau, was sie tun. Der Zweck ...

Resümee:

Die Liste an unspornlichem Verhalten ließe sich noch beliebig verlängern.

- Radrennfahrer verschaffen sich mit unerlaubten Substanzen einen Wettbewerbsvorteil.
- Fußballspieler, die die Rassismuskarte zücken, sobald sie schlecht spielen.
- In die Jahre gekommene Tennisspielerinnen, die sich gegenüber Männern zurückgesetzt fühlen.
- Basketballspieler, die für Gleichberechtigung von weiß und schwarz kämpfen.

Die Sportinteressierten wissen, wer in jedem Einzelfall gemeint ist. Bis auf den Fußballer kommen alle aus den USA. Zufall? Alle sind Multimillionäre. Können diese Leute abschätzen, wie sich echte Diskriminierung anfühlt? Insbesondere, wenn man wie Viele tagtäglich ums finanzielle Überleben kämpft, und alle Widerwärtigkeiten schlucken muss, um den Job nicht zu verlieren?

Den sozial Schwachen wäre mehr damit geholfen, die Bestverdienenden würden ihre Steuern ordnungsgemäß entrichten. Aber hundertfache Millionäre schämen sich nicht, den Fiskus, also uns alle, um die gerechten Beiträge zum funktionierenden Gemeinwesen zu prellen. Sei es durch plumpe Steuerhinterziehung, Verlagerung des Wohnsitzes ins Ausland, Gründung von Stiftungen, und was es sonst noch an legalen und illegalen Steuertricks gibt.

Nicht die Migration ist die „Mutter aller Probleme“, sondern die soziale Ungerechtigkeit. Arm gegen Reich ist ein Kampf mit unfairen Waffen. Die Einzigen, die für Fairness sorgen könnten, sind die von uns gewählten Schiedsrichter, pardon Politiker. Die kümmern sich aber lieber um Kriegsschauplätze, zu Unrecht abgeschobene Verbrecher und führen endlose Personaldebatten. Vielleicht sollte sie jemand aufklären, das das „Demos“ in Demokratie „das Staatsvolk“ bedeutet, und nicht „die obersten Zehntausend“.

Wundert sich noch jemand über den wachsenden Zulauf der rechten Seite?

Jacob Jacobson