

03.11.2018

## **Danke, AutoBild, für kritische Leserbrief!**

**AutoBild** zeigt Haltung. Kritische Leserbriefe zu veröffentlichen spricht für ein gesundes Selbstbewusstsein und eine gehörige Portion Mut. In Heft 44/2018 vom 01.11.2018 findet sich eine ganze Reihe von Beispielen, bei denen kritische Leser mit der Berichterstattung von **AutoBild** nicht einverstanden sind. Da freut sich der Autokritiker, denn es zeigt, dass er mit seinen Ansichten nicht allein auf weiter Flur steht. Diese Erkenntnis möchten wir den Lesern dieser Seiten nicht vorenthalten, und deshalb einige dieser Zuschriften hier kommentieren.

Besonders der Langstreckentest vom 18.10.2018 hat es den Lesern angetan.

### **Eine Leserin schreibt dazu:**

*„Tesla nicht besser als Corsa. Sie fahren einen 332-PS Tesla über zehn Stunden in besserem Lkw-Tempo von Hamburg nach München. Wer soll denn eigentlich diesen Unsinn verstehen, wenn man mit einem 60.000 Euro billigeren Opel Corsa mit 60 PS das Gleiche schafft – zugegebenerweise nicht ganz so komfortabel?“*

Vollkommen richtig. Man kann noch ergänzen, dass es noch viele andere preiswerte Fahrzeuge gibt, gegen die der Tesla keine Chance hat. Dieselfahrzeuge aus der 100 PS-Klasse kommen sogar ohne Nachtanken durch, selbst wenn man ordentlich auf die Tube drückt. Es muss kein teurer 50.000 Euro Diesel von BMW sein, ein Mini tut's auch. Der einzige Stopp den man vielleicht einlegt, dient der Erholung und dem Nachtanken von frischer Luft.

### **Einen anderen Leser beschäftigen die hohen Kosten der Fahrzeuge.**

*„Keine Autos für Normalverdiener. Ein sehr interessanter und zeitgemäßer Praxistest. Ich frage mich: Wenn man die Obergrenze für Neuwagen von 35.000 Euro als Maßgabe nimmt, wie würde dieser Test dann aussehen?“*

Ganz einfach, der Test würde gar nicht erst zustande kommen, denn Elektromobile für unter 35.000 Euro hätten eine wesentlich geringere Reichweite. Wahrscheinlich könnte ein 30.000 Euro Diesel schon wieder in Hamburg sein, wenn das Elektronen-Fahrzeug kurz vor München noch an der Ladesäule nuckelt. Wenn der Fahrer nicht bereits erfroren ist, falls er sich nicht auf die niedrigen Temperaturen bei Nacht und Nebel vorbereitet hat.

### **Wo bleibt die Auswertung der CO<sub>2</sub> Belastung, fragt ein weiterer Leser?**

*„Sie haben das Thema total verfehlt. Sämtliche Diskussionen über alternative Antriebe basieren auf der - außer von Populisten - unbestrittenen Erkenntnis, dass sich unsere Welt erwärmt und der auf fossilen Brennstoffen basierende Verkehr maßgeblich dazu beiträgt. Aber bei Ihnen fällt die CO<sub>2</sub>-Belastung für eine Fahrt von Hamburg nach München komplett unter den Tisch. Also bitte: CO<sub>2</sub>-Werte als drittes Wertungskapitel noch nachrechnen und erst dann die Rangfolge berechnen.“*

Spielt der Verbrauch resp. die CO<sub>2</sub>-Belastung noch eine Rolle? Die Neufahrzeuge werden immer größer, schneller, SUViger (suffiger gesprochen). Die Testzeitungen heizen den Trend an, statt zu versuchen, ihn zu mäßigen.

Natürlich würde man gerne wissen, wieviel die einzelnen Antriebsarten bei so einer Fahrt an CO<sub>2</sub> in die Luft blasen. Aber Vorsicht! Der Tesla stößt überhaupt kein CO<sub>2</sub> aus. Das übernehmen für ihn die Kraftwerke. Also muss man die elektrischen Kilowattstunden umrechnen in den Verbrauch an Primärenergie nach heutigem Mix. Wahrscheinlich wurde der Strombedarf nicht gemessen.

Ehrliche Werte zum Stromverbrauch von Elektrofahrzeugen fehlen auf der ganzen Linie. Eine ehrliche Verbrauchsmessung müsste sich über ein ganzes Jahr erstrecken, weil im Winter die Heizenergie dazukommt und außerdem die Kapazität bei Tieftemperaturen leidet. Sie muss Schnellladezyklen mit berücksichtigen, die ja bekanntlich nicht ganz so effizient ablaufen. Und sie muss Ladevorgänge bis zum Stehkragen mit einschließen, die ebenfalls an der Obergrenze einen schlechten Wirkungsgrad aufweisen. Stattdessen werden wir mit Idealwerten abgepeist. Der Begriff „Well to Wheel“, also vom Bohrloch bis auf die Straße, scheint für die Herren Tester und Redakteure ein Fremdwort zu sein. Im Zweifelsfall reden sie sich darauf hinaus, nur „grünen“ Strom zu verwenden. „Grüner“ Strom ist aber ein Hirngespinnst zur Vernebelung der Verbraucher, denn bei der angeblichen Verwendung fehlt er an anderer Stelle. Das wäre mal eine lohnende Aufgabe für die ach so investigativen Blättchen. Aber keine Sorge, das wird nie und nimmer passieren. Das wäre ja fast Blasphemie gegenüber der sakrosankten Elektroreligion, und ein Verbrechen am Klimaschutz.

#### **Die Endzeit ist nahe, meint der Besitzer eines Honda Insight:**

*„Mein Fahrzeug: ein 18 Jahre alter Honda Insight mit fast 400.000 km. Bei der Langstreckenfahrt war der Wagen in seinem Element, der geringe Luftwiderstandsbeiwert, das geringe Gewicht und der milde Hybridantrieb haben den Verbrauch auf 3,5 Liter sinken lassen. Schade, dass die Autoindustrie inzwischen vom Weg der sparsamen und einfachen Autos abgekommen ist und Endzeitbomber baut.“*

Man sieht, es geht doch. Es gibt auch noch weitere sparsame und langlebige Fahrzeuge. Im Straßenbild sieht man verdächtig viele Audi A2, Baujahr '99 bis '05. Warum? Unerreicht sparsam (besonders als 3-L-Ausführung), langlebig, niedriges Gewicht (Leergewicht maximal 1070 kg), gute Übersicht (im Vergleich zum Honda Insight) dank höherer Sitzposition, wendig, ideal als Stadtfahrzeug. Haben unsere Autohersteller das Bauen solcher Autos verlernt, wollen sie es erst gar nicht versuchen, oder verbieten es ihnen die Kollegen von Marketing und Management? Vermutlich Letzteres, denn es würde nicht in die Premium-Strategie passen.

Hochmut kommt vor dem Fall.

**Jacob Jacobson**