

14.07.2019 Die Welt ohne Automobilzeitschriften – langweilig!

Was täten wir nur ohne die Automobilzeitschriften? Erfüllen sie doch wichtige gesellschaftliche Funktionen.

- Sie verstehen sich als Anwalt des kleinen Mannes, der in unserer Hochleistungsgesellschaft gerne den Kürzeren zieht.
- Sie schauen den allmächtigen Konzernen akkurat auf die Finger, damit diese sich an die Regeln von Sitte und Anstand und halten. Beispielsweise bei den Mangergehältern.
- Sie decken frühzeitig skandalträchtige Verfehlungen auf, z.B. die Nichteinhaltung gesetzlicher Abgasgrenzwerte.
- Sie sorgen für die Übereinstimmung der Verbrauchs- und Emissionswerte vom Prüfstand mit der Praxis. Sie ignorieren einfach Fahrzeuge, bei denen die Werte stark differieren.
- Sie setzen sich ein für ein entspanntes Verhältnis von Automobilisten mit allen anderen Verkehrsteilnehmern, vornehmlich Radfahrern.
- Sie werden nicht müde, die Aggressivität im heutigen Straßenverkehr zu bekämpfen.
- Sie laufen nicht unüberlegt irgendwelchen Trends hinterher, sondern blicken genauestens hinter die Kulissen. Sie überprüfen z.B. die Umweltfreundlichkeit anhand von Well to Wheel-Analysen.
- Sie setzen sich für wirklich umweltfreundliche und sozialverträgliche Fahrzeuge ein.
- Sie wissen, dass Automobile nicht der Nabel der Welt sind, sondern dass auch andere Aspekte der Gesellschaft zu ihrem Recht kommen müssen.
- So gesehen erfüllen sie wichtige gesellschaftliche Funktionen, die zum friedlichen Miteinander in unserer hektischen und geschäftigen Zeit beitragen.

Soweit die Theorie. Wie sagte doch ein kluger Kopf:

„In der Theorie stimmen Theorie und Praxis überein, in der Praxis nicht.“

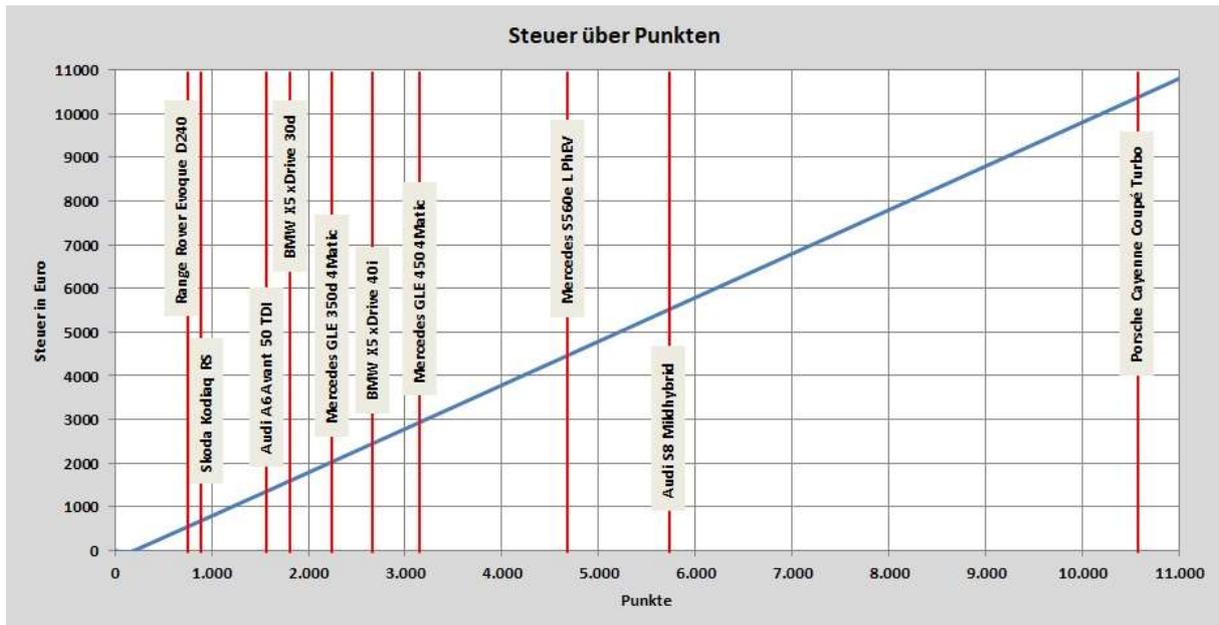
Solch noble Verhaltensweisen wie oben geschildert findet man höchstens in einer Parallelwelt, auf unserem Globus sicher nicht. Von wegen Anwalt des kleinen Mannes, von wegen Aufdeckung von Manipulationen, von wegen Priorisierung umweltfreundlicher und sozialverträglicher Fahrzeuge, von wegen Stigmatisierung von Krawalltüten und prolligen Angeberfahrzeugen, und Eintreten für Tempolimits und sozial gerechter Besteuerung schon gleich gar nicht.

Greifen wir spaßeshalber einen Aspekt aus der Aufzählung heraus, den nimmermüden Einsatz für umweltfreundliche und sozialverträgliche Fahrzeuge. Die Aufzählung der getesteten Fahrzeuge der letzten Wochen zeigt überdeutlich, wo die Prioritäten liegen.

- Audi S8 Mildhybrid mit 571 PS, Allradantrieb und Allradlenkung;
- BMW 5 BEV mit drei E-Motoren und 720 umweltverträglichen PS;
- BMW X5 xDrive 40i mit 340 PS und Allrad;
- Mercedes GLE 450 4MATIC mit 367 PS und Allrad;
- Porsche Cayenne mit 340 PS und Allrad;
- VW Touareg V6 TSI 4MOTION mit 340 PS und Allrad;
- Porsche Cayenne Coupé Turbo mit 550 PS und Allrad;
- Range Rover Evoque D 240 mit 240 PS und Allrad;
- Skoda Kodiaq RS mit 239 PS und Allrad;
- Audi A6 Avant 50 TDI Quattro mit 286 PS und Allrad;
- BMW 530d Touring mit 265 PS;
- Mercedes E 350 d T mit 286 PS;
- BMW 745e PHEV mit 394 PS Systemleistung;
- Mercedes S 560 e L PHEV mit 476 PS Systemleistung;

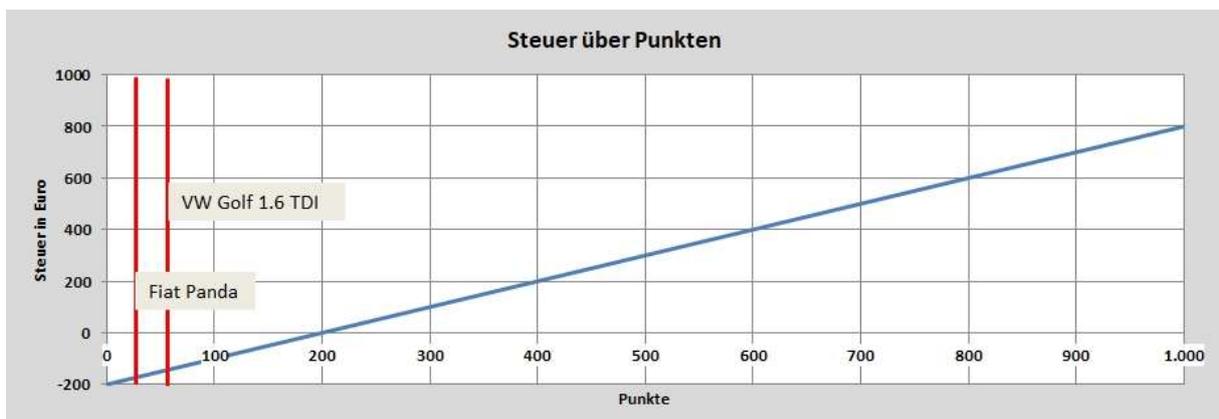
Das ist die stattliche Ausbeute der Ausgaben 12 bis 15/2019 von **automotorundsport**. Da wollen wir doch gleich einmal die im Beitrag „[Big SUVs – Big Trouble](#)“ vorgestellte Bewertungsmatrix drüber laufen lassen.

		Audi S8 Mildhybrid	BMW X5 xDrive 40i	BMW X5 xDrive 30d	Mercedes GLE 450 4Matic	Mercedes GLE 350d 4Matic	Porsche Cayenne	VW Touareg V6 TDI 4Motion	Porsche Cayenne Coupe Turbo	Range Rover Evoque D240	Skoda Kodiaq RS	Audi A6 Avant S8 TDI Quattro	BMW 530i Touring	Mercedes E350 d T	BMW 745e iPHEV	Mercedes S560e L PHEV
Leistung	PS	571	340	265	367	272	340	340	550	240	239	286	265	286	286	367
Vmax	km/h	250	245	250	250	225	245	250	286	225	221	250	250	250	250	250
Leergewicht	t	2	2,2	2,2	2,2	2,3	2,2	2,2	2,3	2	1,9	2,1	1,9	2	2,1	2,4
Wendekreis	m	12	12,2	12,2	12,2	12,2	11,8	11,7	12,0	12	11,8	12,2	11,9	11,6	12,1	12,0
Länge	m	5,1	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,4	4,7	4,9	4,9	4,9	5,1	5,3
Breite	m	1,9	2	2	2	1,9	2	2	2	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Höhe	m	1,5	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Grundpreis	T-Euro	117	74	69	74	70	77	62	146	49	50	64	63	60	101	118
Produkt	Mio.	5.826	2.734	1.881	3.036	2.014	2.774	2.260	10.560	849	899	1.637	1.318	1.390	2.667	4.710



Alle diese Luxusgeräte liegen auf der nach oben offenen **Steuerskala nach Jacobson** deutlich über der 200 Euro Grenze – und das ist gut so. Der billigste SUV ist der Range Rover Evoque, mit immerhin 850 Euro pro Jahr. Fahrzeuge unterhalb der 200 Euro Grenze. Was müsste man tun, um in der Steuer runterzukommen? Wie wär’s damit: Leistung runter, Höchstgeschwindigkeit runter, Abmessungen runter, Preis runter. Also ab-tunen statt auf-pimpen. Genau das will aber die Klientel für solche Fahrzeuge, bzw. Spielzeuge auf keinen Fall. Kein Problem, dann müssen sie halt blechen. Schließlich bedienen sie sich einer Infrastruktur, die von der großen Masse an preiswerten Fahrzeugen bezahlt ist.

Der nächste Schritt, als Anreiz für ein möglichst billiges Fahrzeug, wäre eine negative Steuer. Unterhalb der magischen Grenze von 200 Euro bekommt man Geld vom Finanzamt erstattet, je nachdem, wie weit man darunter liegt. Im Feinbereich würde das Diagramm folgendermaßen aussehen:



Der Fiat Panda Fahrer freut sich über eine Steuererstattung von 172 Euro, der Golf-Pilot immerhin über 146 Euro. Und 18- bis 180-Jährige ohne eigenes Auto bekommen die ganzen 200 Euro vom Finanzamt gutgeschrieben. Wenn das kein Anreiz ist, aufs Auto zu verzichten?

Zurück zu den ach so investigativen Zeitschriften. Glauben Sie ernsthaft, dass **ams** oder **AutoBild** diesen oder einen ähnlichen Ansatz unterstützen würden? Eher begeistern sie sich noch über einen Elektro-Hummer oder über einen Super-Luxus-SUV ähnlich dem Rolls Royce Cullinan mit 2,7 Tonnen. Wenn man den Leserbriefen Glauben schenken darf, dann treffen solche Artikel mitten ins Herz der geschätzten Leserschaft. Alles eine Frage der Perspektive? Kommt jetzt der angeblich typisch deutsche Neidfaktor zum Vorschein, wie erst kürzlich Susanne Klatten und Stefan Quandt behaupteten? Nein, niemand will ihnen ihre Milliarden streitig machen, solange sie ihre Einkünfte ordentlich versteuern, und nicht über Stiftungen, Auslandsimmobilien und ähnliches am Fiskus vorbei Jonglieren. Damit auch sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen Beitrag zu einer gedeihlichen Volkswirtschaft leisten.

„Ob es besser wird, wenn es anders wird, weiß ich nicht.

Dass es aber anders werden muss, wenn es besser werden soll, weiß ich!“

(Georg Christoph Lichtenberg)

Jacob Jacobson