

04.08.2021

auto motor und sport im Premiumtaumel

Mit ungewöhnlich scharfen Worten geißelt der Chefredakteur von **ams**, der wichtigsten deutschen Automobilzeitschrift, in Heft 17/2021 die Weltraumambitionen der Supermilliardäre Bezos, Branson und Musk. Damit befindet er sich guter Gesellschaft mit vielen Bürgerinnen und Bürgern, die unter steigenden Lebenshaltungskosten stöhnen, und mit viel Geld die sog. Energiewende finanzieren.

Leider schießt er dann ein Eigentor, indem er vom elektrischen Superluxus-Automobil schwärmt, dem Mercedes EQS. Er meint:

„Im Luxusbereich wird der EQS einiges durcheinanderwirbeln, da bin ich mir sicher.“

Das einzige, was ein Fahrzeug mit 5,2 Metern Länge und 2,6 Tonnen durcheinanderwirbeln wird, ist die soziale Spaltung der Gesellschaft, aber auch nicht mehr als die Raumfahrttouristen. Wir nehmen diese Fokussierung im Editorial auf die Schicht der Superreichen zum Anlass, einen kleinen Streifzug durch das Heft zu unternehmen. Wir wollen sehen, ob es sich bei der Schwärmerei für Luxus um einen Einzelfall handelt, oder ob die ganze Redaktion schon in höheren Sphären schwebt.

Nächste F1-Generation:

Los geht's auf Seite 12: Wir erleben einen Ausblick auf das Design der Formel 1-Modelle im Jahr 2022.



Ebenso wie der Fußball und der Weltraumtourismus ist auch die F1 zum Hobby der Superreichen verkommen. Die Amis, also die amerikanischen Besitzer der F1 haben es einfach drauf, einen technisch interessanten Sport zum reinen Spektakel abzuwirtschaften, ohne Nährwert für die automobilen Welt. Schon beim Anblick dieser optischen Entgleisungen wendet sich der Ästhet mit Grausen.

„Ist's Wahnsinn auch, so hat es doch Methode.“ Das meint William Shakespeare zu den immer noch größeren Spoilern. Kein Wunder, dass kaum noch reguläre Rennen stattfinden. Was passiert, wenn sich zwei Fahrzeuge ins Gehege kommen, erlebte man am Hungaroring.



Da fliegen die Fetzen, der technisch ahnungslose Ami freut sich. Das versteht er unter spektakulärem Rennverlauf mit möglichst vielen irregulären Safety-Car-Phasen. Man wird den Verdacht nicht los, dass das von den F1-Ownern genauso gewollt ist.

Flop 2 Seite 13:

„Wegen E-Auto-Boom steigt der Stromverbrauch viel stärker an als prognostiziert.“

1. Von einem echten Boom sind wir noch weit entfernt, Gott sei Dank.
2. Wenn dieser Mini-Boom schon Probleme bereitet, wie sieht es dann erst aus, wenn wirklich relevante Stückzahlen unterwegs sind?
3. Pusht nicht **ams** die Elektromobilität nach Kräften? Von den Folgeproblemen wollen sie nichts wissen, geschweige denn uns aufklären.

Flop 5 Seite 13:

„Anwohnerparken wird teurer. Bund schafft Kostendeckel ab.“

1. Das ist nur konsequent. Die Laternenparker verstopfen die Straßen für die Luxusliner.
2. Der nächste Schritt ist Ächtung der Verbrennerfahrzeuge mit einem Parkverbot auf öffentlichen Straßen.
3. Es wird nicht lange dauern, dann steigen die Kosten für Verbrenner ins Unermessliche. Anders wird man diesen ewig Gestrigen die Diesel und Benziner nicht verleiden können.
4. Wenn sich viele ein Auto nicht mehr leisten können – auch gut. Die Creme der Gesellschaft möchte schließlich unter sich sein.

Flop 10 Seite 13:

„Da Benzinsteuern wegen höherem Stromer-Anteil sinkt, erheben US-Staaten Steuer auf E-Autos“

1. Was soll daran schlecht sein diejenigen zur Kasse zu bitten, die sich ein Elektromobil leisten können?
2. In Deutschland undenkbar. Bei uns ist es üblich, die Steuerzahler für die Kapriolen der Regierung zu schröpfen.

Interview mit Christian Lindner Seite 18:

„Autofahren muss bezahlbar bleiben“, sagt Christian Lindner, der Chef der FDP im Interview. Will Lindner der FDP, der Partei der Gutsituierten und Reichen einen sozialen Touch verpassen? Leider nein, sein Fokus richtet sich auf Steuererleichterungen, die ausschließlich seiner Klientel zugutekommen. Damit sie sich auch Morgen mit einer Mercedes S-Klasse vom Prekariat absetzen können, am besten umweltfreundlich mit einem EQS.

Präsentation Mercedes EQS Seite 20 ff



Mercedes Werbetext:

„Purpose Design: Aufbruch in eine neue, atemberaubend sinnliche Ära.“

Kann **ams** hinter dieser Frohbotschaft zurückstehen? Natürlich nicht. „Schwärmen auf acht Seiten“, so könnte man den Text charakterisieren.

Ein Paar Stilblüten:

- 350 Sensoren am Fahrzeug; 190 LEDs im Innenraum; 1,3 Millionen Mikrospiegel im Scheinwerfer;
- ... begeisternde Dramatik;
- 21“-Räder optional;
- Länge 5,22 Meter, Leergewicht 2.585 kg;
- Die Performance? Absurd!

Da hat es den Verstand des Journalisten schon ordentlich durcheinandergewirbelt!
(Siehe Editorial)

Maserati Hybrid-SUV Levante - Seiten 30/31:

Wieder ein Fahrzeug für das obere Zehntel. (Grundpreis 80.000 Euro) Und so klimaschonend! (9,7 L/100 km, 2090 kg)

Vergleichstest Ford Puma, Hyundai Bayon und Kia Stonic - Seiten 32 ff:

Alles mildhybridisierte Turbobenziner. Hybridisierung heißt in diesem Fall 48-Volt Technik im Riementrieb. Also Etikettenschwindel, wie gewohnt.

Als Vergleichsbasis nehmen wir den Ford Puma 1.0 ECO Hybrid. Wir wollen sehen, was 10 Jahre Entwicklungsfortschritt bringen, und vergleichen ihn mit einem Verkaufsschlager, dem VW Golf 1.6 TDI aus dem Jahre 2011.

		Ford Puma 1.0 EB Hybrid Titanium X	VW Golf 1.6 TDI Comfortline
Hubraum	cm ³	999	1.598
Leistung	PS	125	105
Leergewicht	kg	1.295	1.368
Gepäckraum	L	1.216	1.305
0 bis 400 m	s	17,1	17,4
Testverbrauch	L/100 km	6,9	6,2
Grundpreis	€	28.000	23.660

Der 10 Jahre alte VW Golf schlägt den nach dem neuesten Stand der Technik konstruierten Ford Puma in allen relevanten Kriterien, bis auf das 73 kg höhere Leergewicht und minimal schlechtere Fahrleistungen. Die beiden Kontrahenten des Puma schneiden keinen Deut besser ab.

Was lernen wir daraus? Ein kleines Fahrzeug mit einem Riemengenerator und einer Li-Ion-Batterie zu „Hybridisieren“ bringt nichts, nicht einmal im Verbrauch. Den Aufwand kann man sich sparen.

Empfehlung für potentielle Kunden: Zum Preis eines Ford Puma könnten Sie sich drei gebrauchte, bestens gepflegte VW Golf anschaffen und jeden davon noch weitere 10 Jahre ohne Reue nutzen. Was die Präsenz auf der Straße anbetrifft spielt der Golf sowieso in einer anderen Liga.

Ingenieure heutzutage können einem leidtun. In Ermangelung wirklichen Fortschritts müssen sie sich mit allerhand Gimmicks und überflüssigem Krimskrams über Wasser halten.

Porsche Cayenne Turbo GT - Seite 38/39:

Ein Auto, wie gemacht für die Zeit überfüllter Straßen und des Klimawandels. Kein Wunder, dass der **ams** Tester sich verbal überschlägt. Kleine Kostprobe:

„Wie der Apparat seine Knollennase in die verschiedenen Radien steckt, wie die aktiven Stabis seine Karosserie auf Spannung halten, wie er sich mit dem gewieften Allradantrieb das Heck ausrenkt und im Slide über Kuppen bürstet – alter Schwede!“

Noch ein paar Daten gefällig – zum Abgewöhnen:

Achtzylinder V-Motor mit ATL, Leistung 640 PS, 0-200 km/h in 12,2 s,
Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, Leergewicht 2.300 kg, Testverbrauch k. A.

Noch Fragen?

Nutzfahrzeug-Zukunft bei VW - Seiten 44 ff:

Der Chef-Strategie für alternative Antriebe der Volkswagen-Nutzfahrzeug-Tochter Traton erklärt die Sinnhaftigkeit der Elektrifizierung von Langstrecken-LKWs.

Ein paar Aussagen:

- Eine Batterie für über 100.000 Euro rechnet sich.
- In 45 Minuten wird sie aufgeladen, wenn der LKW ohnehin seine Ruhepause einhalten muss.
- Wir brauchen 900 kW Ladeleistung.
- Der ökologische Rucksack der Batterie ist schnell amortisiert.

Ein paar Anmerkungen:

- Wo sollen denn all die Ladesäulen mit 700 kW stehen, wenn die Parkplätze für LKW heute schon viel zu wenige sind?
- Wo soll die elektrische Leistung herkommen?
- Wer soll das ganze Drumherum bezahlen?

Die letzte Frage ist überflüssig, denn die Kosten für den „Fortschritt“ übernehmen wir doch gerne in Form von Stromkosten und Steuern.

Vergleichstest Plug-In-Hybrid SUVs - Seiten 48 ff:

Es treten an:

- Ford Kuga 2.5 PHEV ST-Line X
- Kia Sorento 1.6 T-GDI PHEV AWD Platinum
- Seat Tarraco 1.4 e-Hybrid FR

Schneiden die größeren Brüder und Schwestern der o.g. Mild-Hybriden in Form von Plug-In-Hybrid-SUVs der Kompaktklasse besser ab?

Wer es wissen will, muss sich nur anschauen

- wieviel sie kosten,
- wieviel sie wiegen,
- wieviel sie verbrauchen,

und schon weiß man Bescheid. Aber mit vielen Knöpfchen und Schalterchen und Bildschirmchen für die infantilisierten Käufer zeigt sich doch ganz klar der Fortschritt.

Sportliche Luxuslimousinen im Vergleich Seite 58 ff:

Langweilen Sie sich noch nicht? Dann bitte weiterlesen.

- Audi A7 Sport-Back 55 TFSI Quattro
- BMW 840 Gran Coupé X-Drive

Wieder ein paar Exemplare aus der Klima-Ecke? Aber nicht doch.

„Ganz oben stehen wir“, titelt **ams**.

Einige Impressionen von den dichterischen Höhenflügen der **ams** Journalisten:

- „Das hier ist kein großes Tennis, das hier ist großes Autofahren.“
- „Wer im Audi A7 Sportback oder im BMW Achter Gran Coupé sitzt, der hat es ganz nach oben geschafft, auf den Olymp des Begehrens.“
- „Beide ... sind Traumwagen, Eyecatcher und Statussymbole.“
- „Nur eine Flachdach-Version des Siebeners? Nein, das Achter Coupé schmiegt sich enger an den Fahrer, umgarnt ihn, fordert ihn.“

Angesichts der Katastrophen allenthalben die Zeichen der Zeit zu erkennen ist nicht schwer. Das schaffen sogar Politiker. **ams** schafft es leider nicht.

VW Golf 1.0 eTSI vs. VW ID3 Pure - Seiten 66 ff:

Schlägt jetzt die Stunde der Wahrheit zum Elektroantrieb, oder geht es wieder nur darum, den Elektroantrieb hochzujazzen? Zunächst ein paar Daten:

		Golf 1.0 eTSI Life	ID3 Pure
Hubraum	cm ³	999	-
Leistung	PS	110	150
Leergewicht	kg	1.316	1.777
0 bis 400 m	s	17,7	16,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	202	160
Bremsweg aus 100	m	34,4	36,1
Slalom 18 m	km/h	65,5	62,6
Testverbrauch auf 100 km	L kWh	6,7 -	- 22,3
CO ₂	g/km	156	89
Kraftstoffkosten 100 km	€	11,39	7,14
Reichweite	km	746	215
Grundpreis	€	28.085	37.500 27.930

Dazu einige Anmerkungen:

- Die Mehrleistung von 40 PS des ID3 schlägt sich kaum in den Fahrleistungen nieder.
- Den um zwei Meter längeren Bremsweg verdankt der ID3 den schwächeren Reifen. Bei warmen Bremsen reduziert sich zwar die Differenz, aber in der Realität bleiben die Bremsen eines Elektromobils immer kalt – dank Rekuperation. Außerdem geschieht die Warmmessung durch 10-maliges volles Beschleunigen auf 100 km/h mit anschließender Vollbremsung. Bei Elektroautos kompletter Unsinn. So fährt nur **ams**, kein vernunftbegabter Fahrer.
- Wie oft mussten wir uns schon anhören, dass E-Mobile aufgrund des niedrigen Schwerpunkts ein besseres Fahrverhalten zeitigen als Verbrenner? Alles Märchen.
- Der Testverbrauch:
 - Bei einem Benziner eine klare Sache. Er braucht im Winter geringfügig mehr als im Sommer. Der Testverbrauch ergibt trotzdem einen guten Anhaltswert für den

Verbrauch über ein ganzes Jahr hinweg.

- Bei einem Elektrogerät sieht die Sache ganz anders aus? Über ein ganzes Jahr gesehen kommen die Kälteeinflüsse hinzu, mit einer Steigerung von bis zu 50 Prozent + Verluste durch das Vorwärmen. Gleichzeitig sinkt die Reichweite dramatisch, was ein wesentlich häufigeres Laden zur Folge hat. Auf den unter Idealbedingungen gemessenen Testverbrauch addiert sich gut und gerne ein Drittel. Ergebnis **30 kWh/100 km statt 22,3**.

- Das CO₂ steigt durch den höheren Verbrauch ebenfalls. Der aktuelle Strommix von **401 g CO₂ pro kWh** ist der nächste, rein theoretische Wert. In Wirklichkeit wird von dem grünen Strom nur etwa die Hälfte verwendet, d.h. richtig wäre ein Strommix von etwa 600.

Und auch das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange, denn jedes zusätzliche Elektrofahrzeug kommt zum Strombedarf On Top dazu, und erhöht den Bedarf an „schmutzigem“ Strom. Das wären dann beim Doppelten von 400 Gramm, also **800 Gramm CO₂ pro kWh**.

In Summe landen wir statt bei **89 g/km** bei **240 g/km**

Sie finden die Rechnung übertrieben? Dann beweisen Sie doch das Gegenteil!

- Kraftstoffkosten:

Die Strompreise werden weiter steigen, soviel ist sicher, auch wenn sich die Steuerzahler kräftig für die Elektromobile und die EE kräftig ins Zeug legen dürfen. Verkehrte Welt: Benzinfahrer zahlen Kraftstoffsteuer an den Staat, Elektrofahrer bekommen Geld vom Staat geschenkt.

Fazit: Trotz aller Bemühungen von **ams** gewinnt der Golf den Vergleich. Erst recht, würde man statt den idealen Testbedingungen realistische Alltagsbedingungen ansetzen.

Lamborghini Huracán STO; Seite 76 ff:

Unter den Testern von ams scheint ein merkwürdiger Wettbewerb entbrannt zu sein: Wer kann sein getestetes Exemplar mit den blumigsten Worten beschreiben? Der Testpilot des Lamborghini Huracán STO hat gute Gewinnchancen in diesem hart umkämpften Wettbewerb.

Ein paar Beispiele:

„Kurz schreit es aus dem Heck, und zack turnst du in einem Grenzbereich herum, so schmal wie die Finne auf der Motorabdeckung.“

„Schon ab 5000 klingt er noch fantastischer als fantastisch, aufgekratzt, tollkühn brüllend unter hochfrequenter Decke, was für eine Oper!“

„Dazwischen immer wieder: Zehnzylinder-Alarm. Dauerfeuer, lichterloh, über das gesamte Drehzahlband, kein Luftholen, kein Ausfransen.“

„Der Antrieb packt dich schon auf der Landstraße ... zumal die Lieblingsroute durch Wald- und Weinberggebiete führt.“

Das hat dieses Sportfahrzeug nicht verdient. Er begeistert durch Optik und Technik gleichermaßen. Die Ingenieure konnten sogar die Übergriffe der Audi Vierradspezialisten

und der Motoren-Aufbläser abwehren – keine leichte Aufgabe. Ein Auto ganz nach dem Geschmack des Puristen.



Wenn da nur nicht der Lärm wäre. Mit voller Dröhnung durch Weinberge und malerische Landstraßen zu donnern, mag einem in der Pubertät steckengebliebenen Testpiloten Spaß machen. Den meisten Besitzern wird der Lärmpegel nach kurzer Zeit auf die Nerven gehen. Von einem seriösen Medium erwartet man, dass es derartige Fehlentwicklungen kritisiert, und nicht in Lobeshymnen verfällt. Die durch Verkehrslärm überreichlich belastete Umwelt wüsste es zu schätzen. Wann nimmt **ams** endlich eine Außengeräuschemessung in die Beurteilung auf!

Stromer auf Tour - Seiten 98 bis 103

Sind Elektromobile endlich alltagstauglich? Die Teilnehmer der i-Mobility Rallye freuen sich wie Bolle, die schwierige Strecke von 120 Kilometern durch schönsten schwäbisches Terrain erfolgreich absolviert zu haben. Infantiler Zeitvertreib für Prominente, Großkopferte und andere Wichtigtuer.

Vierter Teil der Serie Auto und Lkw – Seiten 105 – 120

Auf diesen Seiten kommt die raue Wirklichkeit des Schwerlastverkehrs zur Sprache. Darüber hätte sich der Traton-Chefentwickler (s.o.) ein Bild verschaffen sollen, bevor er uns mit seinen Elektro-Phantastereien auf die Nerven geht.

Porsche 911 GT3 mit Touring-Paket - Seiten 138 bis 145

Wo ein Lamborghini, da auch ein Porsche – zwecks Ausgewogenheit. In diesem Fall nimmt **ams** aus der völlig unübersichtlichen Porsche-Palette ein Modell, das sich 911 GT3 Touring nennt. Was ist das Besondere daran? **ams** Schwärmereien:

„Ist der GT3 mit Touring-Paket der Beste Elfer aller Zeiten? ... Bedenken wir seine Besonderheiten – Handschalt-Selbstbestimmung, Vierliter Saugboxer-Oper, Rennsportpräzision in Alltagsdezent – dann ist er nicht der Beste, sondern der Allerbeste.“

Sogar Walter Röhrl lässt sich noch vor den Premium-Karren spannen:

„Der 911 GT3 mit Touring-Paket ist das perfekte Auto für den Fahrspaß auf normalen Straßen.“

Nicht, dass womöglich noch ein potentieller Kunde auf die Idee kommt, der Lamborghini Huracán wäre das bessere Fahrzeug. Dagegen spricht schon der Preis. Der Huracán spielt in einer ganz anderen Liga. Schon rein optisch.



Dem Porsche merkt man die Verwandtschaft zum VW Käfer immer noch an. Das Konzept mit dem Motor hinter der Hinterachse ist optisch und technisch weitestgehend ausgereizt. Im direkten maßstäblichen Vergleich erkennt man auch den kleineren Radstand und den großen Überhang hinten, beides die Erblast des Käfers, und der Fahrdynamik abträglich.

Weitere Unterschiede:

		Porsche 911 GT3 mit Touring-Paket	Lamborghini Huracán STO
Zylinder	-	6-Zyl. Boxer	10-Zyl. V-Motor
Leistung	PS	510	640
Beschl. 0-200	s	11,9	9,4
Verbrauch NEFZ	L/100 km	12,4	13,9
Grundpreis	€	170.969	296.800

Man weiß nicht, was Walter Röhrl unter Fahrspaß auf normalen Straßen versteht. Vermutlich die Straßen im Bayerischen Wald, die aber ganz sicher nicht mit 100 km/h.

Resümee:

Automobilzeitschriften haben es schwer. Die Autoentwicklung stößt schon seit längerem an Grenzen, bei denen punktuelle Verbesserungen nur noch mit großem Aufwand, oder durch Verschlechterung auf anderen Gebieten erreichbar sind. Worüber sollen Sie berichten? Über noch mehr desselben? Das treibt den Leser ins Wachkoma. Das Heil im Luxussegment zu suchen, das verärgert über kurz oder lang auch die gutmütigsten Leser. Wer lässt sich schon gerne permanent die Karotte vor die Nase halten? Wenn dann

noch, wie inzwischen jeder weiß, die Superreichen sich weder um die Umwelt noch um soziale Aspekte scheren, entsteht eine gefährliche Gemengelage. **ams** wäre gut beraten, nicht auch noch Öl ins Feuer zu gießen.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de