

09.06.2022

## ams-Chefredakteur zwischen den Fronten

Journalisten können einem leidtun. Stimmt zwar, aber das steht schon auf unserer Startseite. [www.der-autokritiker.de](http://www.der-autokritiker.de)

Noch bedauerlicher sind Journalisten in der Automobilbranche. Nur Wirtschafts- und Finanzjournalisten müssen öfter gegen ihre innerste Überzeugung anschreiben.

Am bedauerlichsten jedoch sind die Chefredakteure von automobilen Druckerzeugnissen. Sie glauben selbst nicht daran, dass man mit Porsches, Mercedes, BMWs oder Teslas die Energie-, Klima- oder Verkehrswende schafft. Andererseits müssen sie dafür sorgen, dass ihr Produkt möglichst viele Leser anspricht, denn davon hängen die Einnahmen, und vor allem die Gelder für die Werbung ab. Das Publikumsinteresse weckt man leider nicht mit Fiat Panda und Dacia Sandero. Leistung und Preise sind immer noch die besten Zugpferde.

In ams-Heft 13/2022 kann man den Tanz auf zwei Hochzeiten in Reinkultur beobachten. In seinem Editorial geißelt der Chefredakteur die Tendenz der Premiumhersteller, die Produktion der relativ kleinen, auch für Normalverdiener erschwinglichen Fahrzeuge einzustellen, um sich bewusst nur noch auf große Superluxuskarossen zu konzentrieren. Er nennt es eine „riskante Wette auf eine goldene Zukunft“. Er glaubt, „bald werden sich Konzepte für Ballungsräume durchsetzen, die mit relativ kleiner Batterie und nicht zu üppigen Ausmaßen praktisch, schick und abgasfrei allerhand erledigen können. Hier nicht dabei zu sein könnte sich rächen.“ Er schließt mit den Worten: „Aber bitte vergesst Europa nicht.“

Mit seinen Sorgen rennt er beim [autokritiker](http://autokritiker) offene Türen ein. Hier hieß der entsprechende Beitrag: [Hochmut kommt vor dem Knall.](#)

Gespannt blättern wir nach diesem Einstieg weiter. Schlagen sich die deutlichen Worte in entsprechenden Beiträgen nieder? Entscheiden Sie selbst:

Seite 6:

„Happy Birthday, BMW M“ lautet der Titel. Das Flaggschiff derzeit  
M8 Competition: Leistung 625 PS; Preis 175.000 Euro.

Seite 8:

BMW iX1 xDrive30: Leistung 313 PS; Preis ?

Seite 8:

AMG One Hypercar: Leistung 1063 PS; Preis 2,75 Mio.

Seite 10:

Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé: Leistung 300 PS; Preis 135 Mio.

Seite 16:

Porsche 911 Turbo 3.3: Leistung 300 PS; Preis 135.000 DM (1989)

Porsche 718 Cayman: Leistung 300 PS; Preis 61.000 Euro

Seite 24:

P. Taycan GTS Sport Turismo: Leistung 600 PS; Preis 133.000 Euro

Seite 26:

Kia Niro(*sta*) Elektro: Leistung 204 PS; Preis 40.000 Euro

Seite 30:

Mercedes Citan: Leistung 116 PS; Preis 35.000 Euro

Seite 32:

BMW iX M60: Leistung 619 PS; Preis 135.500 Euro

Seite 35:

Fiat 500 X Mildhybrid Club; Leistung 130 PS; Preis 29.000 Euro

Seite 39:

Taycan Sport Turismo 45: Leistung 530 PS; Preis 141.000 Euro

Panamera Sport Turismo 45: Leistung 440 PS; Preis 156.000 Euro

Seite 48 ff:

Kia XCeed 1.5 T-GDI: Leistung 160 PS; Preis 34.700 Euro

Mazda CX-30 G 2.0 M-Hybrid: Leistung 150 PS; Preis 30.000 Euro

Renault Captur TCe 140: Leistung 140 PS; Preis 32.000 Euro

Skoda Karoq 1.5 TSI: Leistung 150 PS; Preis 34.500 Euro

Seite 56:

Nissan Primastar dCi 170: Leistung 170 PS; Preis 50.000 Euro

Seite 57:

Mazda MX-5 RF 2.0: Leistung 184 PS; Preis 39.000 Euro

Seite 58:

BMW 840d GC: Leistung 340 PS; Preis 104.500 Euro

Seite 59:

Mercedes GLE 300 d: Leistung 272 PS; Preis 75.000 Euro

Seite 60:

Audi RS Q8: Leistung 600 PS; Preis 141.500 Euro

Mercedes-AMG GLE C.63S4M+ Leistung 612 PS; Preis 157.300 Euro

Seite 74:

Porsche 928 Baujahr 1977: Leistung 240 PS; Preis 63.000 DM

Seite 118:

718 Cayman GT4 ePerformance: Leistung mx. 1000 PS; Preis ?

Da ist natürlich guter Rat teuer, im Wortsinn. So mancher Multimillionär denkt sich:  
„Soll ich mir den Porsche Taycan GTS Sport Turismo oder doch lieber den BMW iX M60 zulegen.“

Chinesische und amerikanische Milliardäre, russische Oligarchen und Ölscheichs sehen es gelassen. Für sie kommt – wenn überhaupt - aus dieser Liste ohnehin nur das AMG One Hypercar infrage. Ihre Vorliebe gilt eher Ferrari oder Lamborghini, da weiß von vorneherein jeder, dass das keine Schnäppchen sind. Das ist man seinem guten Ruf schuldig.

Otto Normalverbraucher und Lieschen Müller raufen sich die Haare:

„Für wen bauen die Hersteller diese Autos? Für uns ganz bestimmt nicht. Warum werden sie dann getestet?“

Tja, interessante Frage. Wer einen bezahlbaren, alltagstauglichen Wagen sucht, kauft sich besser kein **auto motor und sport**, außer er/sie legt es darauf an, sich mal eine ordentliche Prise Frust zu gönnen. Um zu sehen, wie groß die Distanz zu denen geworden ist, die sich anscheinend alles leisten können.

Zurück zu unserem „bedauernswerten“ Chefredakteur. Problemlos meistert er das Dilemma zwischen seiner persönlichen Einstellung und den Erfordernissen an seinem Arbeitsplatz. Ersteres bringt er in seinem Editorial zum Ausdruck. Damit ist die Sache für ihn erledigt, er hat seiner gesellschaftlichen Verantwortung Genüge getan. Jetzt er kann sich ungestört von Schuldgefühlen und Gewissensbissen dem wirklich Wichtigen zuwenden, der Auflage seiner Fachzeitschrift. Verlag, Banken und Aktionäre werden es ihm danken.

Geht es ihm nicht genauso, wie den meisten von uns. Gefangen im Hamsterrad des Broterwerbs, zu Handlungen verurteilt, die man vor seinem Gewissen schönreden (oder schöntrinken) und unschöne Begleiterscheinungen ausblenden muss. Im privaten Bereich fürsorglich, umweltbewusst und empathisch. Ganz nach der Ansicht von Nassim Nicholas Taleb:

**„Die menschliche Fähigkeit zur Selbsttäuschung ist riesengroß.“**

Oder wie es Ödön von Horváth etwas poetischer ausdrückte:

**„Eigentlich bin ich ganz anders, ich komme nur so selten dazu.“**

Jacob Jacobson

[www.der-autokritiker.de](http://www.der-autokritiker.de)