

25.08.2006

Nächster  MARTIN UNFRIED über ÖKOSEX

Das Gegenteil von Ökosex

Jede Woche testen RedakteurInnen der "Zeit" Autos. Heute testen wir die "Zeit"-Tester. Ergebnis: Was zählt, sind die Autogeföhle. Die ökologische Absurdität der Automodelle interessiert keinen

VON MARTIN UNFRIED

319 g/km ist eine Zahl, die bei einigen wenigen Leuten bereits heute Emotionen auslöst. Es handelt sich um den CO₂-Ausstoß des Audi S6. Der ist unverschämt hoch. Leider empfindet der Mainstream der Autointeressierten in Europa aber erst etwas, wenn es um "270 laut Uhr" geht. Das ist die Höchstgeschwindigkeit des Audi S6.

Diese Information verdanken wir dem *Zeit*-Autor Burkhard Strassmann, der jüngst den heiteren *Zeit*-Autogeföhlestest "Abgefahren" übernommen hatte.

Was für ein nette Idee! Normalerweise sind Autotests geprägt von öden Artikeln im Anzeigenumfeld der Autowerbung. Autojournalisten, gerade zurück von der gesponserten Autotestreise in Portugal, schwärmen da von den Beschleunigungswerten des neuen Offroaders. Da fallen dann so Sätze wie: "13 Liter Verbrauch ist für ein Fahrzeug dieser Kategorie recht sparsam."

Es wäre naiv, von der deutschen Motorpresse eine unabhängige Einschätzung zeitgenössischen Fahrzeugdesigns zu erwarten. Deshalb ist die Idee der *Zeit* auch so erfrischend. Es sind keine professionellen Autotester am Werk, sondern normale Redakteure aus allen Ressorts. Und sie testen auch nicht die Autos, sondern ihre Autogeföhle.

Erste erstaunliche Beobachtung: Die Autoemotionen der *Zeit*-Belegschaft sind merkwürdig altbacken. Kurz zusammengefasst: Brumm-brumm, also mit 250 über die Autobahn brettern, ist irgendwie schon geil (haha, wenn auch nicht pc!). Und übrigens ist ein Saab was für Rollkragenpullover, Opel sowieso geföhlmäßig nix, und der DS war ja das tollste Auto überhaupt.

Ich weiß nach regelmäßiger Lektüre der Tests, dass insbesondere ältere Herausgeber auf Sportwagen "abfahren", und dass der Redakteur Jörg Lau in einem Mercedes mit 240 km/h Spitze von Berlin nach Aachen gefahren ist, die sich aber nur wie 180 km/h anfühlten. Das ist alles recht witzig vorgetragen.

Was erstaunlicherweise nicht vorkommt, sind Effizienzgeföhle. Aktuelles Beispiel: Diese Woche ist ein Kleinwagen dran, der Citroën C2 mit einem Spritverbrauch von skandalösen 5,6 Litern auf dem Papier, was im wahren Leben über 6 Liter bedeutet. Bei Autor Adam Soboczynski löst dies im Jahr 2006 keine heftigen Reaktionen aus. Er erwähnt den Verbrauch nicht einmal. Die sogenannte Energie-Effizienzrevolution scheint im Geföhlsleben von *Zeit*-Redakteuren keine Rolle zu spielen, auch nicht die Abneigung gegen fossile Brennstoffe. Es gab noch keinen Tester mit einer gesunden Wut gegen das Steinzeitfahrzeugdesign, das die Branche heute so bietet.

"Steinzeit" soll heißen, dass jeder normale Mittelklassewagen 220 km/h Spitze fährt und doch 200 g/km CO₂ ausstößt und damit eine energiepolitische und ökologische Katastrophe ist - das Gegenteil von Ökosex. Selbst der Gourmet Wolfram Siebeck, der häufig erfrischend emotional auf die Lebensmittelindustrie und herkömmliche Landwirtschaft einprügelt, steht begeistert vor angeblichen Luxusautos, die mehr als 10 Liter (fossilen) Sprit verbrauchen. Als ich Siebeck einmal auf den Widerspruch hinwies, schrieb er mir zurück, er könne schließlich nicht mit dem Fahrrad zum Weinkaufen fahren.

Daraus lässt sich einiges lernen: Warum haben westliche Gesellschaften gerade im Bereich der Pkw ein dermaßen massives Problem, endlich radikale Energieeinsparungen zu realisieren? Das hängt nicht mit den paar Off-Roaderfahrern zusammen, sondern mit den Emotionen, die bis runter in den Kleinwagenbereich Käuferverhalten und Fahrzeugtechnik bestimmen. Es gibt ja weder echte ökonomische noch technologische Probleme, die uns daran hinderten, mit Autos rumzufahren, die die Hälfte oder ein Drittel an Sprit verbrauchen. Wir haben es - anders als in den Bereichen Industrie, Energie- oder Wärmeversorgung der Haushalte - mit einer kulturellen, emotionalen Blockade zu tun. Die Industrie sagt, es liege am Kunden, der wiederum auf die Industrie zeigt.

Da diese Blockade kultureller und emotionaler Natur ist, kann sie auch nur kulturell und emotional durchbrochen werden. Dazu braucht es Leitfiguren und Eliten, die klare neue Positionen und frische Geföhle

pflügen. Könnte man von einem *Zeit*-Redakteur nicht einen Satz erwarten wie: "Dieser Wagen ist angesichts des hohen Verbrauchs vor allem asozial." Doch: Das müsste man erwarten dürfen.

Es ist nämlich heute durchaus legitim, das Fahren eines 319-g/km-CO₂-Autos mit dem Entsorgen eines alten Kühlschranks im Wald zu vergleichen. Das Letztere gilt heute als gesellschaftlich nicht akzeptiert, der S6 von Audi schon. Dabei geht es nicht nur um die wenigen Modelle, die von diesen Edelteilen verkauft werden. Die Topmodelle strahlen leider immer noch auf die gesamte Flotte und stehen fälschlicherweise für die Krönung automobilischer Schöpfung. Sie sind für die Träume und Aufladungen zuständig.

Deshalb muss anscheinend auch jeder Kleinwagen 200 km/h fahren. Genau das aber steht der Effizienz massiv im Wege.

Zur Erinnerung: Die Autoindustrie hat - um Gesetzgebung zu vermeiden - bis zum Jahr 2008 der EU einen Flottenverbrauch von 140 g CO₂/km versprochen. Das heißt, um jemanden zu kompensieren, der einen 319er Audi fährt, braucht es einige 3-Liter-Autos (80 g/km), die allerdings nicht mehr produziert werden.

Es ist nicht so, dass es nicht genug und vernünftige Artikel zum Klimaschutz gäbe. Unter Politik und Wirtschaft veröffentlicht gerade auch die *Zeit* Ergreifendes zu Energieeffizienz, Energiesicherheit und Klimawandel. Auch Chefredakteur Giovanni di Lorenzo beschwört da schon mal die internationale Staatengemeinschaft. Dass dieser Ruf nach mehr Effizienz und Klimaschutz aber nicht ganz so ernst gemeint sein kann, muss der Leser und potenzielle Autokäufer aus dem *Zeit*-Test wie aus den hinteren Seiten vieler anderer seriöser Blättern schließen.

Es wird Zeit, dass sich Journalisten positionieren: Wie sehen zukunftsfähige Autos aus und was bedeutet das für zukunftsfähige Autoemotionen? Die ökologische Absurdität heutiger Modelle kann man leider längst nicht mehr als ironisch-heitere Nebensächlichkeit behandeln.

MARTIN UNFRIED wird sich in der Kolumne "Ökosex" künftig mit der emotionalen und kulturellen Seite von Energieversorgung und Klimaproblematik beschäftigen.

Fragen zur Emotion?

kolumne@taz.de

Montag: Stefan Kuzmany ist GONZO

© taz Entwicklungs GmbH & Co. Medien KG, Vervielfältigung nur mit Genehmigung des taz Verlags