

Ist das Grün oder kann das weg?

Wie Luxus-Autohersteller vom *Greenlash* profitieren und was das für verschiedene Käuferschichten bedeutet¹

Die Tragik für das Thema der Nachhaltigkeit und ‚grün‘ besteht darin, dass trotz überwältigender, wissenschaftlicher Evidenz der Diskurs in den vergangenen ein bis zwei Jahren in Deutschland, wie auch international, anti-grün geprägt wurde. Daraus ergibt sich der Greenlash, ein Kompositum für den Backlash des Grünen, was frei als Pendelumkehr der grünen Bewegung verstanden werden kann.

Der vorliegende Aufsatz behandelt den Greenlash am Beispiel von Luxus-Sportwagen, namentlich Ferrari und Porsche, die unlängst ein Produkt- und Vermarktungskonzept gewählt haben, das komplett ohne grüne Anleihen auskommt. Ein reiner 12-Zylinder von Ferrari und ein Hybrid-Supersportler von Porsche, bei dem das Elektrische nicht etwa zur Emissionsreduktion verwendet wird von den Ingenieuren, sondern zur noch schnelleren Beschleunigung durch einen Elektro-Boost. Offenbar gelten im oberen Luxus-Segment – wie bei Superyachten – andere Regeln für Marken und Konsumenten. Nachhaltigkeit, wenn sie noch nicht vom Greenlash erfasst wurde, wird so mehr und mehr zu einem Mittelklasse-Phänomen, wie an den Konzern-Untermarken etwa bei Mercedes oder VW gezeigt werden kann.

1. Greenlash: der neueste Trend in Sachen Nachhaltigkeit

Es ist kompliziert: Studien sind sich noch nicht sicher, ob und ab welcher Kilometerleistung Elektrofahrzeuge umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor. Was ist mit den seltenen Erden zur Herstellung von Batterien? Wie sieht es mit ihrer Entsorgung aus? Die Anfänge der grünen Wirtschaft und der nachhaltigen Entwicklung sind vorbei. Der Höhepunkt der Ökologisierung

1 Der vorliegende Aufsatz geht auf die Übersetzung zweier Essays des Autors zum Thema Luxus-Konsum und Sportautos zurück, die 2024 als LOL-Essa 001 und 002 auf www.LOLugano.ch veröffentlicht wurden. Auf Einladung der Herausgeber hat der Autor die Beiträge übersetzt und in einen für sich stehenden Aufsatz verwandelt.

wurde erreicht, als sie zum (politischen) *Mainstream* wurde. Infolgedessen sind Unternehmen nicht mehr die einzigen *Greenwasher*. Auch Politiker und Politikerinnen haben die Versuchung entdeckt, grüne Botschaften zu formulieren, um Wählerstimmen zu gewinnen, und sind so zu *Greenwashern* geworden. Man denke nur an die EU-Taxonomie, die Gas, einen fossilen Brennstoff, und Atomkraft, die seit Jahrtausenden Abfall produziert, offiziell als grün kennzeichnet. Das „größte *Greenwashing* aller Zeiten“ wurde diese Entscheidung genannt (Heindrichs, 2022). Oder denken wir an die COP-Konferenz 2024, die vom Monarchen eines Ölstaates und CEO eines Ölkonzerns ausgerichtet wurde. Greta Thunberg, die ehemalige Umweltaktivistin, ist als moralische Autorität nicht mehr glaubwürdig. Ihr wichtigster und relevantester Anspruch, „Folgt der Wissenschaft“, hat viel von seiner Wirkung durch die Selbstdemontage der verschiedenen Aktivisten verloren, obwohl die wissenschaftlichen Beweise für Nachhaltigkeit – leider – immer noch überwältigend sind. In unserer hyperpolarisierten Zeit der skandalisierten Narrative klingt der Satz „Folge der Wissenschaft“ wie ein längst vergangenes Echo. Was ist nun der grüne Stand der Technik? Wie reagiert der Zeitgeist auf die Krise der nachhaltigen Entwicklung?

2. Ferrari als Trendsetter, um vom Greenlash zu profitieren?

Dieses ganze komplizierte grüne Durcheinander wird im neuesten Trend im grünen Universum zusammengefasst: dem „Greenlash“, einer grammatikalischen Zusammensetzung aus „green“ und „backlash“. *Greenlash*.

Wie wirkt sich der *Greenlash* nun auf Luxusgüter aus? Da nachhaltiger Luxus, positiver Luxus und ethischer Luxus in den letzten Jahren zu den meistverkauften Konzepten gehörten – und es immer noch sind –, fragt man sich, welche Auswirkungen hat der *Greenlash* auf die Luxusindustrie? Ich argumentiere, mit einer Prise Zynismus, dass nachhaltiger Luxus eine attraktive Geschäftsmöglichkeit für die Luxusindustrie kreiert. Unter den vielen möglichen Beispielen (wie Privatjets, Superyachten, Architektur usw.) konzentriere ich mich auf Luxusautos, insbesondere auf die kürzliche Einführung des neuen Ferraris „dodici cilindri“ (italienisch für 12-Zylinder). Der Modellname verrät jedem direkt (und ich nehme an, man hört beim Aussprechen des Typennamens auch einen heroischen Klang der Erhabenheit direkt in den Ohren), dass es sich um drei reguläre 4-Zylinder-Autos in einem Chassis handelt. Dies zeigt uns auch, dass Ferrari immer noch bescheiden ist, da es nicht vier reguläre 4-Zylinder-Autos wie den 16-Zylinder-Bugatti von Volkswagen darstellt. Aber es sind zwei 6-Zylinder-Motoren eines

Porsches 911, die auch den Preis des neuen Ferraris mit einem vorgeschlagenen Startpreis von 395.000 Euro ausmacht (über die Tragödie des 911 als Opfer seines eigenen Erfolgs mehr weiter unten). Der „dodici cilindri“ arbeitet auch mit dem nicht aufgeladenen „Saugmotor“ – wie es der 911 früher getan hat (mit Verlaub: „Saugmotor“ ist ein absurdes Wort für eine Maschine).

Nun: Warum ist die Einführung eines neuen 12-Zylinder-Autos – mit dem Namen „12 Cylinder“ – aus der Greenlash-Perspektive ein programmatisches Thema? Aus drei Gründen:

1. *Downsizing*: Der allgemeine Trend der letzten Jahre zum Downsizing von Autos ist auf die Verpflichtung zurückzuführen, die Emissionen zu reduzieren und den Klimawandel zu stoppen, oder besser gesagt zumindest, einzudämmen.
2. *Internationale Regelung*: Umstellung von fossilbetriebenen Autos auf Elektrofahrzeuge ab etwa 2035. Oder doch nicht mehr?
3. *Lobbyarbeit*: Flottenemissionsregulierung und – Pars pro Toto – Ferrari als klügste Luxusmarke im Raum.

Zu 1: *Downsizing*. Der allgemeine Trend zum Downsizing von Autos hat in den letzten Jahren aufgrund des Engagements zur Emissionsreduzierung und zum Klimaschutz an Fahrt gewonnen. Mercedes beispielsweise hat alle 8-Zylinder-Motoren aus der Hauptmarke Mercedes-Benz verbannt. Die berühmte S-Klasse 500, jahrzehntelang eine Institution mit 8-Zylindern und 5000 ccm Hubraum, wurde daher aus dem Markenuniversum von Mercedes-Benz gestrichen. Es sei jedoch erwähnt, dass der 8-Zylinder weiterhin als Version bei der hauseigenen Tuning-Marke AMG, einem rechtlich eigenständigen Mercedes-Unternehmen, erhältlich ist. Aber selbst bei AMG wurde der 12-Zylinder-Motor verboten, und es werden nur noch 8-Zylinder-Motoren angeboten. Die AMG S-Klasse mit 12-Zylindern wird nicht mehr produziert. Der Mercedes-AMG S 65 Final Edition aus dem Jahr 2019 war das letzte Modell (Hebermehl, 2019). Aber bitte, mein lieber Mercedes. Wir haben das ganzheitliche Marken-Denken verstanden. Mercedes-Maybach, ein drittes unabhängiges Unternehmen von Mercedes, hat weiterhin 12-Zylinder im Angebot. Also gute Nachrichten für umweltfreundliche Mercedes-Fahrer der Mittelklasse. Die Kernmarke setzt auf Downsizing. Selbstverständlich gilt das auch für Stellantis, zu dem Fiat gehört, zu dem einst Ferrari gehörte. Ist der 12-Zylinder also ein Auslaufmodell? Mitnichten: Aktuell setzen folgende Marken auf 12-Zylinder (nach Schönfeld, 2024): Ferrari, Rolls-Royce (BMW), Maybach (Mercedes), Aston Martin, Lamborghini (VW) und der Bugatti (VW)

mit 16-Zylindern, während Bentley (ebenfalls VW) im April 2024, kurz vor dem Ferrari „dodici cilindri“ das Ende der 12-Zylinder Tradition bekannt gab.

Zu 2: *Internationale Regulierung*. Mehrere Länder haben Pläne veröffentlicht, alle fossilbetriebenen Verbrennungsmotoren ab etwa 2030 oder 2035 zu verbieten. Die EU-Kommission erklärte, dass der „Fit for 55“-Deal den Verkauf neuer CO₂-emittierender Autos in Europa bis 2035 beenden wird. Dies galt 2024 auch für mehrere US-Bundesstaaten und Großbritannien ab 2040. China plant, bis 2035 50 % der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu verbieten, und Norwegen verbietet neue Verbrennungsmotoren bereits ab 2025. Alles in allem also genug Zeit für Ferrari, um die 12-Zylinder-Modelle in den nächsten elf Jahren zu verkaufen. Nur in Norwegen wird es schwierig, aber wie man dieser Tage lesen kann, haben viele norwegische Milliardäre das Land verlassen und leben jetzt im sonnigen Lugano. Die Schweiz denkt derzeit noch darüber nach, die EU-Vorschriften zur Emissionsfreiheit ab 2035 zu übernehmen. Das kann dauern. Vielleicht, vielleicht auch nicht. Gut für Ferrari! Diese Zeitspanne beinhaltet einen Lebenszyklus von mindestens zehn Jahren. Und Deutschlands stärkste politische Partei (CDU/CSU) plädierte schon im Mai 2024 für die Aufhebung des Verbots von Verbrennungsmotoren – und ich habe noch gar nicht die Ölstaaten in den Wüsten erwähnt, die nicht gerade für Downsizing bekannt sind.

Zu 3: *Lobbyarbeit*. Ferraris Strategie, den 12-Zylinder-Motor im Jahr 2024 auf den Markt zu bringen und zu feiern, ist daher ein äußerst kluger Schachzug. Gewagt, aber klug. Ein Schlag ins Gesicht für die Nicht-Ferrari-Fahrer; aber ist es nicht genau das, worum es bei 12-Zylindern geht? Demonstrativer Geltungskonsum, wie Thorstein Veblen ihn vor über 100 Jahren beschrieb? Aber 'Ferrari als intelligenteste Luxusmarke im Raum' (das ist übrigens ein Wortspiel, angelehnt an die Enron-Dokumentation „The smartest guy in the room“) hört nicht beim intelligenten Timing der kanalspezifischen Produktentwicklung auf. Die Europäische Union (EU) hat Ferrari (und einige andere Autohersteller mit kleinen Stückzahlen – nein, Porsche nicht, Porsche verkauft einfach zu viel) von der kommenden Emissionsverordnung ausgenommen. Wenn in Europa weniger als 1000 Einheiten pro Jahr verkauft werden, gelten keinerlei Emissionsbeschränkungen. Wie „auto-motor-sport“, eines der wichtigsten deutschen Automagazine, erklärt, handelt es sich bei dieser Ausnahme um ein Zugeständnis an Italien (Wittich, 2022). Der italienische Umweltminister Roberto Congolani (der zufälligerweise früher bei Ferrari gearbeitet hat) argumentierte, dass „europäische Kleinserienautohersteller“ (ESCA) Luxusgüter mit einer längeren Lebensdauer produzierten. Haben sie das Wort „nachhaltig“ verwendet? Nun, man weiß es nicht, aber

angesichts der fast babylonischen Sprachverwirrung, wenn es um den Begriff Nachhaltigkeit geht, würde es mich nicht einmal überraschen.

Alles in allem also ein äußerst kluger Schachzug von Ferrari, nicht nur eine Ausnahme von der Gesetzgebung für andere Autohersteller zu erreichen, sondern eine Einschränkung in eine Geschäftsmöglichkeit zu verwandeln. Die Entwicklung eines neuen 12-Zylinder-Motors und die unverblünte Vermarktung des Produkts als 12-Zylinder-Motor. Das geht viel weiter, als dass Maserati seinen seltenen Viertürer Quattroporte (italienisch für vier Türen) nennt. „Dodici cilindri“ ist elegant, auch wegen der phonetischen Eleganz und Musikalität der italienischen Sprache für Nicht-Italiener. Ferrari geht aufs Ganze und sagt symbolisch: *Das ist Ferrari*. Ein bisschen wie „Das ist Sparta“ im Jack-Znyder-Film „300“. *Das ist Ferrari. Das ist der „dodici cilindri“*. Es ist eine mutige Botschaft einer mutigen Identität.

Was können wir also aus dieser Reflexion lernen?

- a. *Downsizing ist etwas für die luxuriöse Mittelklasse*. Das Topsegment bietet nach wie vor eine fantastische Vielfalt an 12-Zylinder-Modellen an, und der Ferrari-12-Zylinder eröffnet ein neues Kapitel der Klarheit: Maybach, Ferrari, Bugatti. Das Topsegment kennt kein Downsizing. Das mittlere bis obere Luxussegment muss sich im politischen Mainstream der Regulierung zurechtfinden. Man denke nur an die S-Klasse 500. Einst der höchste Standard automobiler Repräsentanz, heute das obere Ende der unteren Markenpalette (unter AMG, unter Maybach) von Autos mit dem Stern von Mercedes.
- b. *Warum „follow the money“ kraftvoller ist als „follow the science“*: Zurück zum Greenlash. Der Erfolg des „dodici cilindri“ von Ferrari verkörpert im Chassis eines luxuriösen Grand-Tourer-Sportwagens den Greenlash ad extremis. Da das Luxussegment oft Trends vorwegnimmt, die sich später im Mainstream etablieren, würde ich erwarten, dass der Greenlash gerade erst beginnt. Traurig, aber wahr, aus wissenschaftlicher Sicht. Man denke nur an den Rückgang der Artenvielfalt. Aber die Wirtschaft folgt dem Geld, nicht der Wissenschaft. Und die Wissenschaft befasst sich mit Details. Die Wirtschaft hingegen sagt: „Don't look up“.
- c. *Hallo Porsche*. Klar, der 911 ist eine Ikone mit 6-Zylindern, die wir alle lieben, und hier in Lugano sieht man den 911 überall sein Territorium akustisch markieren. Aber wie erklärt man den Aktionären, dass sie nicht mit einem echten Luxusauto der Spitzenklasse mit einem wahnsinnig großen Motor wie dem Ferrari „dodici cilindri“ im Luxussegment Kapital schlagen sollen? Nur 6-Zylinder? Und hat Ferrari nicht den schwarzen Hengst im Logo ursprüng-

lich von Porsche übernommen? Aber Ferrari kommt irgendwie damit durch. Immer. *Turbo Furbo*.

Das zweite Beispiel ist der elektrifizierte Porsche 992.2, der als GTS Version einen Hybridmotor bekommen hat. Behandeln wir also im Folgenden die Hybridtechnologie als Technologie und damit als Träger von Ideen.

3. Die Neutralität der Technologie?!

Technologie ist neutral. Sie trägt nie die Schuld. Es sind die Nutzer, die ihr Sinn, Zweck und Richtung geben. Kein Messer hat je jemanden getötet. Doch genau wie beim Geld, das gemäß Georg Simmels wegweisendem Buch über die „Philosophie des Geldes“ aus dem Jahr 1900 ein „absolutes Mittel“ (Simmel, 1989, S. 298) ist, assoziieren wir Eigenschaften mit Konzepten, obwohl das Konzept technisch und logisch neutral ist. *Grüne Technologie*, *Cleantech*, *Smarttech* usw. Genau wie Weißgeld und *Blutgeld* oder *Schwarzgeld*. Technologie ist Technologie. Geld ist Geld. Aber ist das alles, was die menschliche Wahrnehmung und die Wünsche der Verbraucher bestimmt?

Beim Marketing von Technologien geht es oft nicht nur um soziale Zwecke und philosophische Bedeutung, sondern um strategische Kommunikation entlang von Trends und Entwicklungen, die sowohl kommerziellen als auch politischen Märkten dienen. Nachhaltige Entwicklung ist ein solches Schlagwort, institutionalisiert in den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen.

Bevor jemand meine Worte zur Neutralität missversteht: Das Konzept der Nachhaltigkeit basiert auf einer Vielzahl wissenschaftlicher Belege. Diese belegen, dass menschliche Aktivitäten in den letzten Jahrzehnten oder gar Jahrhunderten zu einem übermäßigen Ressourcenverbrauch und der Freisetzung von Emissionen geführt haben. Diese haben das planetare Gleichgewicht massiv gestört. Dieses Gleichgewicht hat rund vier Milliarden Jahre gebraucht, um sich zu entwickeln und Leben voller Artenvielfalt auf der Oberfläche des Planeten hervorbringen. So schön das auch ist. Technologien können heute für alle möglichen Zwecke eingesetzt werden. Viele gute sogar. Medizintechnik rettet Leben und heilt Krankheiten. Fließbänder machen die Produktion effizienter. Künstliche Intelligenz hilft den Menschen, in ein neues Zeitalter allgemein verfügbaren Wissens überzugehen. Waffen helfen, Freiheit und Sicherheit zu gewährleisten ... Man kann das weiter deklinieren bis ins Absurde. Ich denke, damit wird klar, dass (absolute) Neutralität unmöglich ist. Jede Technologie und jede Bedeutung, die

wir ihr zuschreiben, kann sich in positive Aspekte verwandeln. Und jeder positive Aspekt kann auch so dargestellt werden, dass er sich in einen negativen Aspekt verwandelt. Was hat das also mit dem neuen Porsche 911 zu tun?

Der kürzlich vorgestellte neue 992.2 GTS ist der erste 911, der nicht nur mit dem berühmten 6-Zylindermotor, sondern auch mit Elektrotechnologie ausgestattet ist. Der neue 911 GTS nutzt Hybridtechnologie und kombiniert den 6-Zylinder-Verbrennungsmotor mit Elektroantrieb und Batterie. Hier geht es nicht um die Diskussion über Ausstattung und Leistungsdaten, sondern um die Bedeutung der Elektrifizierung des 911, einer Ikone aus dem Ölzeitalter, die als Sportwagen konzipiert wurde. Der 911 steht für Fahrspaß, Leistung und Status. Nicht unähnlich dem oben behandelten „dodici cilindri“ von Ferrari mit seinem klaren Bekenntnis zum Verbrennungsmotor mit 12-Zylindern.

Bezüglich des Greenlash-Themas bedeutet dies: Elektro- und Hybridfahrzeuge werden in den meisten Fahrzeugen entwickelt, um Emissionen zu reduzieren. Deshalb senken (oder senkten) viele Regierungen die Steuern für Elektrofahrzeuge und erhöhen die Steuern für Fahrzeuge mit hoher Leistung. Hier in Lugano beispielsweise basiert die Steuer auf dem Hubraum als Indikator für die Emissionen. Je größer der Motor, desto höher die Emissionen. Hybridautos tragen daher in vielen Fällen zum Umweltschutz bei. Manche Städte erlauben nur emissionsfreie Autos. Manche nur Autos, die bestimmte Emissionsstandards erfüllen. Eine Batterie an Bord hilft außerdem, durch Rekuperation Energie zu sparen. Das heißt, beim Bremsen wird die Energie in der Batterie gespeichert und geht nicht durch Reibung und Temperatur verloren. Dies tut bis zu einem gewissen Grad auch der neue 911, aber hier ist der Unterschied: Die Hybridtechnologie im 911 soll beschleunigen. Ein Schub, wie ihn ältere Generationen vielleicht aus der Fernsehserie „Knight Rider“ kennen, in der das Auto – Kit genannt – den „Turbo Boost“ (Knight Rider Official, 2022) nutzt, eine Art Energieschub, der Kit fliegen, Objekte bewegen oder durch die verstärkte Beschleunigung einfach cool aussehen lässt.

4. Kitifizierung des 911 (Knight Rider)

Nennen wir es die *Kitifizierung des 911*. Man kann zwar bisher nicht so mit dem Porsche reden wie David Hasselhoff mit seinem futuristischen Wunderauto namens „Kit“, aber wir nähern uns dem, denn auch der 911 wird immer intelligenter und kommunikativer (d. h. er nutzt Algorithmen und Künstliche Intelligenz). Porsche nennt ihn „T-Hybrid“ und macht deutlich, wozu der Hybridantrieb

gut ist: „Der neue Porsche 911: T-Hybrid für deutlich mehr Leistung“ (Hilger, 2024). Die zusätzliche Energie wird genutzt, um die Geschwindigkeit zu steigern, nicht um grün zu sein oder die Emissionen zu reduzieren. Doch damit nicht genug. Der brandneue Bugatti Tourbillon (Valdes-Dapena, 2024), der einen Monat später, also im Juni 2024, auf den Markt kam, kombiniert ebenfalls einen Verbrennungsmotor (16-Zylinder) mit drei Elektromotoren – auch diese werden nur aus Leistungsgründen genutzt (um über die 1000-PS-Grenze zu kommen, auf 1775 PS, um genau zu sein). Und obendrein – die armen Marketingleute von Porsche – hat der Bugatti keinen Turbo im Verbrennungsmotor, sondern den traditionellen „Saugmotor“, der ebenfalls Teil der traditionellen DNA des 911 war. Und Bugatti erklärt dies nicht über Leistung, sondern über Klang und Lautstärke. Ergo Lautstärke. Wie jeder weiß, der länger als zwei Jahre Auto fährt, steckt ein Funken Wahrheit in dem berühmten Sprichwort: *Jedes zusätzliche Teil eines Autos ist ein weiteres Teil, das kaputtgehen kann und ersetzt werden muss*. Und wie Nachhaltigkeitsforscher wissen: Die Produktion zusätzlicher Teile bedeutet mehr Emissionen bei ihrer Herstellung und stellt die Frage der Entsorgung. Und drittens: Jedes zusätzliche Teil erhöht das Gewicht, was Energie zum Bewegen und Beschleunigen erfordert. Also verwendet der neue 911 T-Hybrid eine Technologie wie den Hybridantrieb, deren vorherrschender Anwendungsfall darin besteht, Nicht-Nachhaltigkeit zu reduzieren, und zwar mit derselben Technologie: um schneller zu sein. Hey 911, man spricht mit der Armbanduhr: Turbo Boost. Das passt sicherlich zur symbolischen DNA des 911-Performance-Features. In diesem Zusammenhang der Elektrifizierung von Sportwagen ist der BMW i8 von 2014 (!) zu erwähnen, der als erster Plug-In Hybrid Sportwagen die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor gewählt hat, dabei aber den aus heutiger und kommerzieller Sicht tragischen Fehler gemacht hat, den Verbrenner per downsizing als 3-Zylinder-Motor zu verbauen. Der i8 war zu intelligent und futuristisch für die doch nicht so grünen, hedonischen Konsumenten, bzw. BMW zu gutgläubig, was die nachhaltige Entwicklung angeht und man einen kleiner-als-Kleinwagen Motor mit synthetischem Sound unter dem Allerwertesten hat. Die abstrakte Messgröße der Systemleistung und der Beschleunigung von 4,4 Sekunden auf 100 km/h gehen nicht so direkt über das Zwerchfell wie ein stinkender Verbrenner mit Wummersound. Downsizing Max war zu optimistisch gedacht, auch wenn der i8 2023 zum besten Auto der letzten 50 Jahre von der Redaktion von Topgear gewählt wurde. Man hätte den Greenlash anhand des i8 bereits vor zehn Jahren kommen sehen können.

Aus der Perspektive des Greenlash profitiert auch der T-Hybrid 911 vom Greenlash, aber anders als der Ferrari „dodici cilindri“ nutzt er die grüne Welle

auf einer neuen Ebene aus. Dies ist kein Rückschritt wie bei den 12-Zylindern mit reinem Emissionsmotor, sondern der Einsatz von Elektrotechnologie, nicht um voranzukommen (was hier als Reduzierung der Nichtnachhaltigkeit verstanden wird), sondern um schneller zu sein. Und der neue 911 ist (wieder) der schnellste 911 aller Zeiten, da er T-Hybrid und Turbo kombiniert (siehe den sehr unterhaltsamen Test von Topgear (Kew, 2024)).

5. Wenn Technik auf kreative Buchführung trifft

Um die Leistung zu steigern, musste das Gewicht reduziert werden. Insbesondere angesichts der Tatsache, dass eine neue Batterie und das T-Hybrid-Modul integriert werden mussten. Wie also Gewicht reduzieren? Mit teurem Carbon? Textilen Türgriffen wie beim GT3 oder Carrera T? Nein, beim „Basismodell“ (worunter hier verstanden wird, dass es keinen GT3, GT2 oder Turbo oder irgendeine andere Sonderedition in limitierter Auflage gibt) ist die neue Standardeinstellung für die Bestellung des 911 ohne Rückbank. Was für ein Sakrileg!!! Der 911 ist auch deshalb eine Ikone, weil er ein 2+2 ist. Das sind die beiden Sitze im Fond, die man kaum als Sitze bezeichnen kann, die aber trotzdem schwäbische Augen zum Leuchten bringen, wenn man plötzlich jemanden mal kurz mitnehmen muss. Der GT3 ohne 2+2 ist verständlich, da er 10 kg einspart. Beim GT3 geht es zumeist um Gramm. Aber das „Basismodell“? Das grenzt meiner bescheidenen Meinung nach an Blasphemie. Die Realität sieht jedoch etwas anders aus. Bei der Bestellung sind die +2 Sitze nicht enthalten, aber ohne Aufpreis können die +2-Sitze bestellt werden und man hat wieder einen echten 2+2 911. Worum geht es also? Darum, dass Ingenieurskunst auf kreative Buchführung trifft. Durch die standardmäßigen 10 kg weniger Gewicht sind die Leistungsdaten besser. Nicht nur für das Auto, sondern auch für die Ingenieure, die eine Batterie und einen Hybrid eingebaut haben, aber dem 992.1 nur 50 kg hinzugefügt haben. Ja, wen kümmert's? Man bekommt den 911 2+2 zum gleichen Preis. Aber, im Luxussegment können selbst die unbedeutendsten Unterschiede bedeutend werden. Wie der Name schon sagt. Als Zeichen, als Symbol. Hier sind zwei Interpretationen:

1. Es ist ein billiger Trick. Man reduziert das Gewicht, indem man ein typisches 911-Erkennungsmerkmal wie die +2-Sitze weglässt und sie dann kostenlos wieder einbauen lässt (plus dem Gewicht, aber dieses hat keinen spürbaren Einfluss auf die Standardwerte – und die Leistungsphysik).
2. Wir können das Unternehmen auch für seine geschickte Kombination aus Performance Engineering und kreativer Buchführung bewundern. Ist kreati-

ve Buchführung in unserer finanzgetriebenen Welt nicht eine der wichtigsten Gewinntrieber?

Schließlich: Auch der neue 911 GTS mit T-Hybrid profitiert vom Greenlash, da er grüne Technologie zur reinen Leistungssteigerung instrumentalisiert. Keine Technologie ist neutral, wenn sie vom Menschen genutzt wird. Und Technologie ohne Menschen gibt es (derzeit) nicht. Anders als der Ferrari „dodici cilindri“ den Greenlash durch Vergangenheit nutzt, geschieht dies beim T-Hybrid 911 auf einer erhabeneren Ebene, indem grüne Technologie ungrün-hedonistisch genutzt wird. Greenlash zweiter Ordnung.

Dieser Greenlash zweiter Ordnung ist eine Konzeption, die das Luxussegment weiterentwickelt und zum Trend auch des Massenmarktes werden könnte. Doch wo das Argument des ‚trickle down‘ von Luxus bisher meist bei Technologievorherrschaft und Innovation angewendet wurde, bekommt es durch die hier vorgebrachten Beispiele zudem eine politische Dimension, da der Greenlash nicht ohne die politische Ebene zu verstehen ist. Die Polarisierung der Gesellschaft wird also auch vor dem Luxussegment nicht haltmachen.

Literatur

- Hebermehl, G. (2019, 4. März). Der letzte AMG-V12 mit Mega-Ausstattung. *Autor-motor-und-Sport.de*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://www.auto-motor-und-sport.de/neuheiten/mercedes-amg-s-65-final-edition/>
- Heindrichs, T. (2022, 2. Februar). EU taxonomy ‚biggest greenwashing exercise of all times‘: Greenpeace. *Delano.lu*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://delano.lu/article/eu-taxonomy-biggest-greenwashi>
- Hilger, O. (2024, 28. Mai). New Porsche 911: T-Hybrid for significantly enhanced performance. *Newsroom.Porsche.com*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://newsroom.porsche.com/en/2024/products/porsche-new-911-world-premiere-hybrid-36322.html>
- Kew, O. (2024, 28. Mai). Here’s how the new Porsche 911 GTS’s ‘T-hybrid’ system actually works. *Topgear.com*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://www.topgear.com/car-news/first-look/heres-how-new-porsche-911-gtss-t-hybrid-system-actually-works>
- Knight Rider Official (2022, 1. Oktober). Top 40 Turbo Boosts for the 40th Anniversary. *YOUTUBE.COM*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://www.youtube.com/watch?v=DOeodsoXkZs>
- Schönfeld, M. (2024, 26. Januar). Das sind die letzten Autos mit Zwölfzylinder. *Autor-motor-und-Sport.de*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://www.auto-motor-und-sport.de/sportwagen/aktuelle-autos-mit-zwoelfzylinder-motoren/>
- Simmel, G. (1989). *Philosophie des Geldes* (1900). Suhrkamp.

- Valdes-Dapena, P. (2024, 20. Juni). Bugatti's new car is a \$4 million, 1,800 horsepower hybrid. *Edition.CNN.com*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://edition.cnn.com/2024/06/20/cars/bugatti-horsepower-hybrid/index.html>
- Wittich, H. (2022, 6. Juli). Aufschub für Ferrari und Co. *Autor-motor-und-Sport.de*. Abgerufen am 6. Mai 2025. <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/co2-emissionen-aufschub-bis-2035-fuer-kleinserienhersteller/>

