

Tourenzähler mit Rostschutzgarantie

Autor(en): **Renggli, Sepp / Urs [Ursinus, Lothar]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebenspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-604917>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tourenzähler mit Rostschutzgarantie

Von Sepp Renggli



Vom 7. bis 17. März findet in Genf der 61. Internationale Automobil-Salon statt. Das mannigfaltige Angebot reicht von A bis Z, von Alfa Romeo bis Zastava, vom Fiat Panda mit 45 PS bis zum Ferrari Testarossa mit 380 Pferden oder zum Rolls-Royce Corniche für knapp 400 000 Franken. (Bei Barzahlung 1% Skonto, womit eine Nacht im Moulin Rouge, Ba-Ta-Clan und/oder Maxim finanziert werden kann.) Alles, was gut, neu und schick ist, wird in Genf präsentiert. Ich erinnere nur an das Spezialmodell mit dem dreifach illuminierten Handschuhfach, dem wasserresistenten Multifunktion-Scheibenwischer und dem neuartigen aerodynamischen Leichtmetall-Handbremsgriff (gegen Aufpreis). Nicht mehr ausgestellt werden in Genf die Trabis. Interessenten wenden sich direkt an den Autofriedhof Berlin R.I.P.

Da unser gegenwärtiger Wagen langsam in die Jahre kommt und das so hart umkämpfte Öl zu verlieren beginnt, will ich mich in Palexpo-Genève – wohlversehen mit den Ratschlägen meiner Lieben – nach einem Nachfolger umschauen. Im grossen und ganzen sind wir uns einig. Das Fahrzeug muss fünf Räder (wovon eines im Kofferraum) besitzen. Wir möchten ein möglichst geräumiges Familienauto mit einem möglichst waldfreundlichen Katalysator. Es sollte möglichst wenig kosten, möglichst schnell fahren, möglichst billig im Unterhalt sein, möglichst wenig bleifreien Treibstoff schlucken, möglichst viel Platz für den Hund bieten, einen möglichst kleinen Wendekreis, dafür einen möglichst grossen Kofferraum haben und möglichst angenehmen Komfort bieten. Als Bedingung unserer beiden Söhne kommen noch möglichst perfekte Kurvenhaltung und möglichst rasante Beschleunigung (von 0 auf 100 km/h in weniger als 11 Sekunden) hinzu.

Nur in unwesentlichen Detailfragen gehen unsere Ansichten nach gewaltetem Familienrat noch minim auseinander. Meine Frau will einen Stationswagen (wegen des bereits erwähnten Hundes), während unsere Söhne (weil es geil und lässig ist) ein luftiges Cabriolet vorziehen, wovon ich aus rheumatischen Gründen abrate. Ich schwöre auf ein Fünfganggetriebe, meine Frau wünscht ein Automatikgetriebe. Ich wäre einem Dieselmotor a priori nicht abhold, sie ist dagegen, da er fürchterlich stinke. Ich bin für zwei Türen, sie möchte deren fünf, damit die Schwiegermutter bequemer einsteigen kann. Ich plädiere für eine französische Konstruktion mit Frontmotor, doch der Rest der Familie ver-

sucht, mich auf ein deutsches Modell mit Hinterradantrieb umzustimmen. Meine Frau trauert seit Jahren ihrem längst verschrotteten VW-Käfer nach («erste Liebe rostet nie», wie sie mir melancholisch-verträumt-nostalgisch erklärt) und sehnt sich nach einem Vehikel mit luftgekühltem Heckaggregat. Aber für mich kommt nur ein wassergekühltes Triebwerk in Frage. «Genf ist kein Museum für vorsintflutliche Kreationen», versuche ich meine moderne Einstellung zum Leben zu rechtfertigen.

Abgesehen von diesen Kleinigkeiten decken sich die Ansichten über unseren zukünftigen Wagen ziemlich genau. Ein Rolls-Royce liegt nicht drin; wir haben unsere Garage gemessen, sie ist zu klein. Bei der Farbwahl herrscht ebenfalls weitgehend Übereinstimmung. Ich hätte gern Blau, meine Frau möchte Gelb, was nach erfolgter Mischung Grün ergibt. Das scheint mir ein vernünftiger Kompromiss. Mit einem grünen Auto könnten unsere Söhne notfalls auch an einer Demonstration gegen Autos teilnehmen.

Zwecks Beseitigung der letzten kleinen Differenzen (Tourenzähler-Darm- oder -Kunststoffsaiten, Links- oder Rechtssteuerung, Schrägheck oder Stufenheck, Limousine oder Buggy) fahre ich dieser Tage nach Genf. Selbstverständlich per Bahn. Der Kluge reist im Zuge. Die SBB haben allerdings den Nachteil, dass sie im Gegensatz zu den Autohändlern auf Barzahlung beharren. Dafür gewähren sie zwanzig Prozent Autosalonrabatt, damit möglichst viele Menschen in Genf Anschauungsunterricht geniessen, wie sie vom öffentlichen Verkehr aufs Auto umsteigen könnten.

