Genügen Ihnen 2¾ Liter Auto?

Autor(en): **Zacher, Alfred**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **97 (1971)**

Heft 49

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-510693

Nutzungsbedingungen

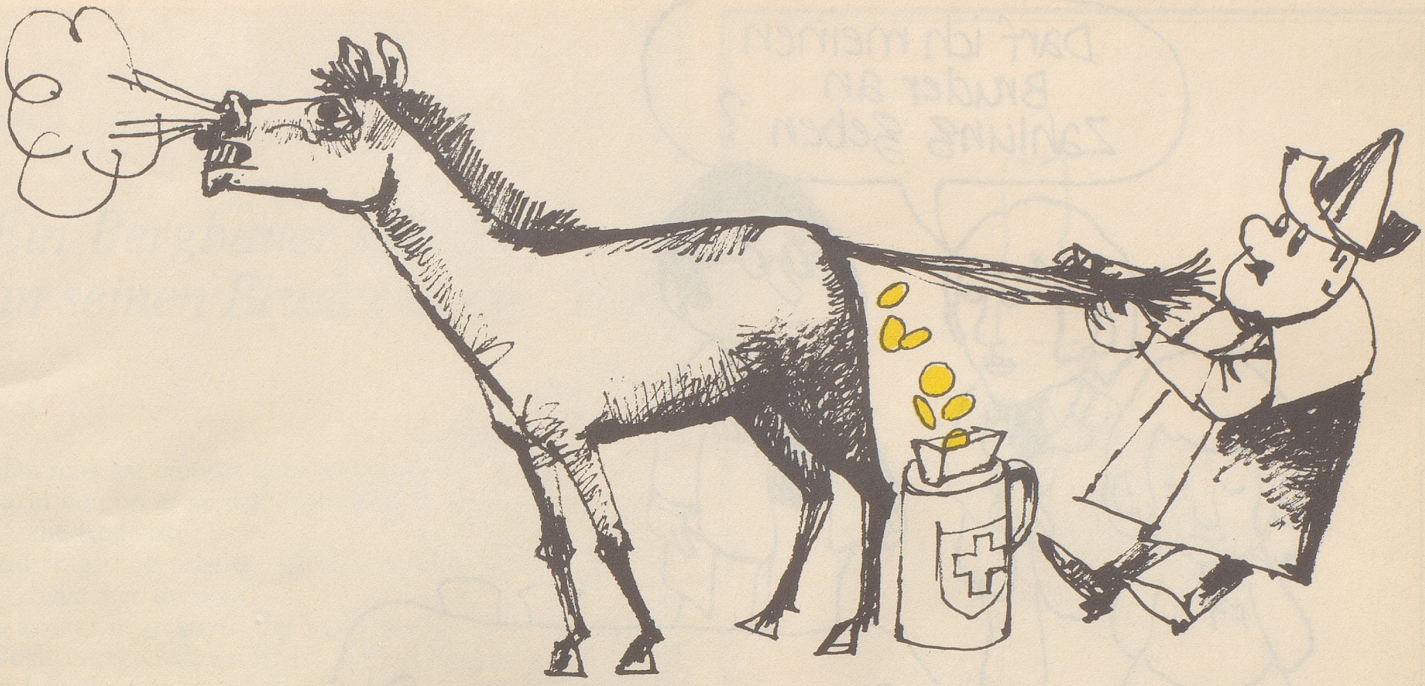
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Genügen Ihnen 2¾ Liter Auto?

«Aber man kauft doch Autos nicht per Liter!» wirft mir ein Leser an den Kopf. Er hat – trotz der ansehnlichen Größe des Ziels – danebengetroffen. Man kauft sehr wohl Autos nach Litern, denn man muß sie ja auch nach Litern versteuern: nach Litern und Millilitern ihres Zylinderinhalts. – Wie, bitte? Sie finden, das sei doch Blödsinn? Nun, da bin ich ganz Ihrer Meinung. Aber solange man Steuern und obligatorische Haftpflichtversicherung nach Litern bezahlen muß, wird der Kubikinhalt sämtlicher Zylinder beim Kauf eine bedeutende Rolle spielen. Genügen Ihnen also zweidreiviertel Liter Auto? Das ist anzunehmen; denn weitaus die meisten bringen's knapp oder gar nicht auf zwei volle Liter Auto.

*

Wir haben, wie seit kurzem sogar die Behörden gemerkt haben, eine Misere mit der bleiverschmutzten Luft. Giftige Bleiverbindungen lagern sich auf Feld und Flur ab; das Vieh frißt Blei und produziert bleihaltige Milch; und im Körper von milchtrinkenden Kindern konzentriert sich das Gift zum drittenmal. – Was aber hat das mit den Autolitern zu tun?

Der Fall ist zwar kompliziert, aber völlig klar:

Bei uns zahlt man, wie gesagt, Autosteuern und -versicherungsprämien nach den motorischen Kubikzentimetern, die auf eine mysteriöse Art in Steuer-PS umgerechnet werden. Nun hat jeder Autöler bekanntlich zwei Seelen, ach, in seiner Brust: Die Seele eines Rennfahrers, der möglichst viel Leistung aus seinem fahrbaren Untersatz herausholen will; seine zweite Seele ist die des sparsamen Helvetiers, den jedes Fränklein reut, das er dem Staat abladen muß. Das ideale Auto wäre also jenes, das die Steuer-PS eines Velo-Solex-Motörchens und die Leistungs-PS eines Formel-I-Rennwagens hätte.

Das ist zwar nicht möglich, aber die Auto-Ingenieure und Motoren-Friseure haben sich doch schon einige Schrittchen an dieses Fahrerideal herangetastet. Das weiß jeder, der schon vor dem Krieg Motoren über die schmalen und löchrigen Landstraßen hetzte: Manches 125-ccm-Töffli hat heute mehr Rasse als damals ein seitengesteuerter 250er, der sich nach jeder Kurve erst dreimal besann, ob er beschleunigen wolle oder nicht.

Ein Trick der Motorenkonstrukteure ist der: Je höher die Kompression in den Zylindern ist, um so kräftiger ist die Explosion darin, um so mehr Kraft entwickelt der Motor für ein Hubvolumen von so und so viel Litern.

Aber leider hat diese schöne Sache, wie die meisten schönen Sachen, einen unschönen Haken: Bei hohen Explosionsdrücken verbrennt normales Benzin nicht mehr brav, sondern es zerknallt – der Druck auf Pleuel und Welle steigt dabei ins Blödsinnige, die Ventile klirren, der Motor klopft. Und das tut ihm nicht gut; Klopfen ist eine Aeußerung des Unbehagens, eine Warnung an den Fahrer: Du, das mach' ich nicht mehr lange mit!

Die Motorenfritzen zogen sich elegant aus der Klemme. Sie sagten zu den Benzinfritzen: Mixt uns ein Benzin, das nicht so rasch den Motor zum Klopfen bringt. Die Brennstoffchemiker machten sich hinter diese Aufgabe, von deren Lösung sie sich ein Bombengeschäft versprachen – und sie brachten den Super-Schnaps auf den Markt. Das gedopte Benzin war weitgehend klopffest; aber es enthielt nun eben Blei-Tetraäthyl, das die Luft vergiftet. Dieser Supermost trat einen Siegeszug durch die Lande an, und zwar nicht nur, weil es immer mehr hochkomprimierte Motoren gab, sondern auch, weil immer mehr Autöler mit normalkomprimierten Motoren glaubten, ihrem Prestige schuldig zu sein, Super zu tanken. Das war zwar völliger Luxus, aber der Glaube macht selig: Gar mancher wackere VW-Fahrer bildete sich ein, sein braver Käfer werde durch Super zum Sportflitzer. Aus dieser Dummheit (die Reklameleute der Benzinfirmen durch Werbung natürlich unterstützten) ließen sich herrliche Dividenden herausdestillieren. Und die Atmosphäre wurde je länger je mehr verbleit.

*

Wie ließe sich die schädliche Spirale – wenig Steuern / hohe PS / hoher Druck / hohe Klopffestigkeit / viel Bleizusatz / viel Gift in der Atemluft / viel Gift im Viehfutter / Gift in der Milch – unterbrechen?

Nun, man müßte eben die Leistungs-PS besteuern, nicht die theoretischen Steuer-PS, die physikalisch gar keine PS sind, denn 1 PS = 75 Meterkilogramm in der Sekunde. Dann brauchte man nämlich die höheren PS nicht aus einem zu kleinen Motor herauszuschinden, es brauchte kein Blei im Benzin – und allen wäre gedient, sogar dem Fiskus, den man ja mit hochfrisierten Motoren um seinen Obolus prellt.

Außerdem: An größeren Motoren ließen sich auch eher Systeme zur Reinigung der Abgase anbringen. Und größere Motoren mit besseren Kraftreserven verschleißen weniger rasch als die hochfrisierten Surri, sind also wirtschaftlicher; und machen erst noch weniger Lärm.

*

Bleibt eigentlich nur noch die Frage: Wann wird der Fiskus endlich auf das gerechte, vernünftige und umweltfreundliche Steuersystem umstellen? – Die Antwort kann allerdings nicht der Nebelspalter erteilen; auch er kann nur auf die Initiative eines fortschrittlichen Ratsherrn hoffen. Mit ziemlich resignierten Grüßen!

Ein alter Motörler:

AbisZ