

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 97 (1971)
Heft: 49

Artikel: Genügen Ihnen 2¾ Liter Auto?
Autor: Zacher, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-510693>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

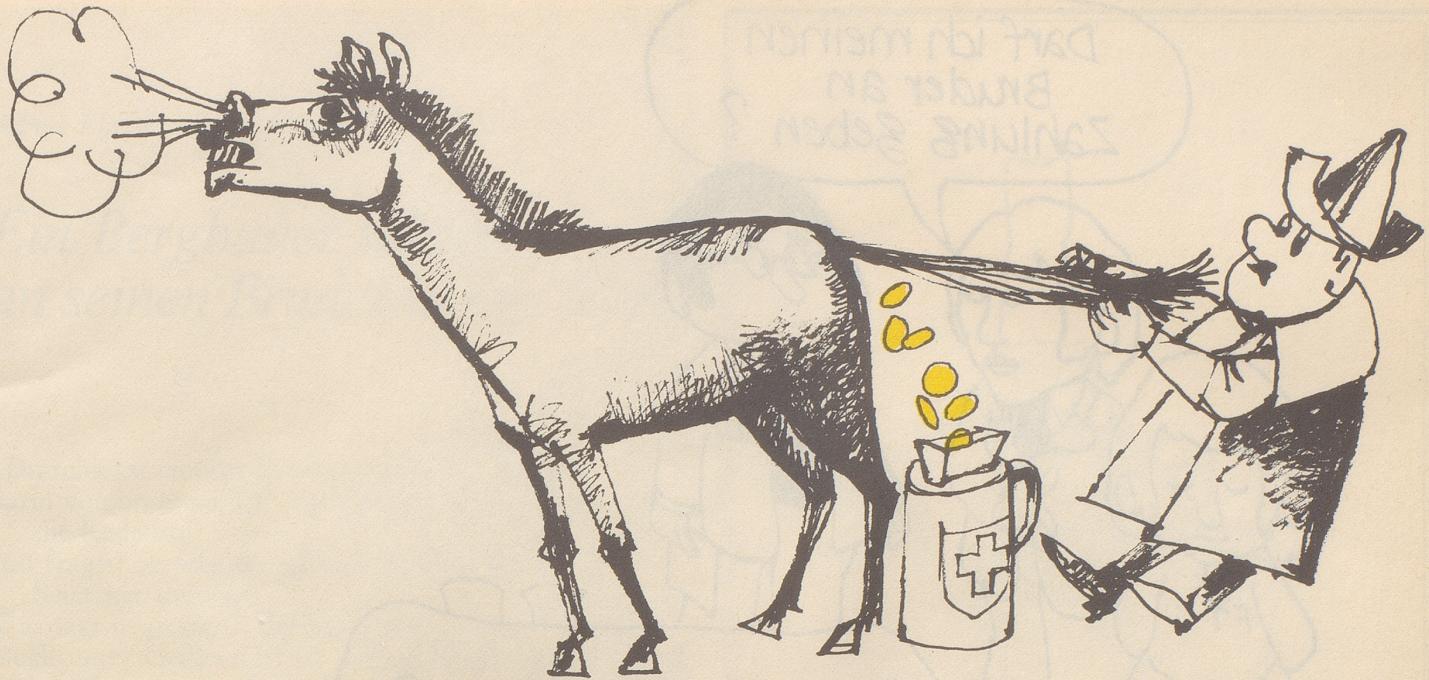
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Genügen Ihnen 2 3/4 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 bleiver-schmutzten 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, Autosteuer 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 Schritte an dieses Fahrerideal herangetastet. Das weiß jeder, der schon vor dem Krieg Motoren über die schmalen und lôchrigen 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 klinnen, 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 klopfest; 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 Spire – 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 verschleißt 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