

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 105 (1979)  
**Heft:** 15

**Illustration:** [s.n.]  
**Autor:** Wyss, Hanspeter

#### **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:** 13.01.2026

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

# Unklarheiten über die Nockenwelle

Jeder halbwegs Gebildete weiß, dass eine Autokratie die Regierungsform des Selbstherrschers ist, was mir insofern als eine für unsere Epoche zutreffende Bezeichnung erscheint, als wir tatsächlich weitgehend autokratisch vom Auto beherrscht werden. Trotzdem haben die wenigsten von uns einen blassen Schimmer, was unter der Motorhaube ihres treuen Gefährts eigentlich vor sich geht, während sie munter mit ihm durch die Gegend kutschieren. Wir lernen zwar in der Schule fleissig die Geburts- und Sterbedaten längst verbliebener Monarchen auswendig, doch in bezug auf die technischen Kenntnisse über Seine Majestät, das Auto, sind wir allesamt jämmerliche Autodidakten.

Eine unlängst veröffentlichte Umfrage soll beispielsweise gezeigt haben, dass 72,4 Prozent der Verkehrsteilnehmer nicht die leiseste Ahnung davon haben, ob ihr Wagen eine obenliegende Nockenwelle besitzt. Das ist in der Tat eine alarmierende Nachricht, die um so unverständlicher klingt, als sich unsere Autojournalisten doch wirklich die allergrösste Mühe geben, uns über die subtilen Vorgänge bei Verbrennungsmotorfahrzeugen entsprechend aufzuklären. Sie lassen ja wahrlich keine Gelegenheit aus, neu auf den Markt kommende Fahrzeugtypen weitschweifig in der Presse vorzustellen. Und dabei werfen sie nur so mit Fachausdrücken wie Schenkelachsenbolzen, Einzelradaufhängung, Starrachse, Fallstromregistervergaser, Bremskraftverstärker, fünfach geführter Spurkonstanzt und – eben: obenliegender Nockenwelle um sich, um schliesslich «das Gefühl des Verwachsenseins» mit dem getesteten Wagen zu bestätigen.

Sollte das der ganze Erfolg ihres redlichen Bemühens und eifigen Probefahrens sein, dass wir später nicht einmal das maximale Drehmoment unseres eigenen Wagens beachten, geschweige denn die genaue Länge des Radstandes kennen? Da mag sich allerdings mancher beunruhigt fragen: Wenn wir so wenig über unser Auto Bescheid wissen – bedeutet das nicht einen enormen Autoritätsverlust? Und müssen wir uns dann, im Zeitalter der Autokratie, über die fortschreitende Autoritätskrise überhaupt noch wundern?

Ich beschloss daher, der Sache sogleich auf den Grund zu gehen. Vor allem wollte ich mir Klarheit über die Standortbestimmung der Nockenwelle verschaffen und suchte zu diesem Zweck einen in Autofragen ungemein beschlagenen Freund auf, der immerhin schon einen Schleuderkurs besucht, mehrere Autos kaputt- und eine Ehe in die Brüche gefahren hatte, was ihn in solchen Dingen als bestens geeignet auswies. Denn um zu wissen, ob man eine obenliegende Nockenwelle hat, muss man zuerst einmal feststellen, wo sich diese überhaupt befindet. Wir beugten also unsere Hälse tief unter die Motorhaube meines Wagens. Daraufhin murmelte mein Beistand etwas Undefinierbares von Kurbelwelle, Pleuelstange und Ventilstössel, wovon ich zwar wenig begriff, und versicherte mir schliesslich, dass mein Wagen eine obenliegende Nockenwelle habe.

Gott sei Dank! Ich atmete erleichtert auf. Mir war zumute, als hätte ich soeben die für mich lebensrettende Blutgruppe erfahren. Und in der Tat ist der Vergleich gar nicht so abwegig; denn wie leicht gerät man eines Tages einmal in eine Verkehrskontrolle, bei der einem ein besonders hartnäckiger Polizist zufällig die Frage stellt, ob man eine obenliegende Nockenwelle habe. Weiss man darauf nichts zu antworten, so droht schliesslich Führerscheinentzug wegen Nichtbeherrschung des Fahrzeugs. Dieser Gefahr kann ich

nun also getrost ins Auge blicken, nachdem ich weiß, dass mein Wagen eine obenliegende Nockenwelle hat.

Aber damit gab ich mich keineswegs zufrieden. Das Thema Nockenwelle liess mich von nun an nicht mehr los. Nachdem ich wusste, dass ich stolzer Besitzer eines Wagens mit obenliegender Nockenwelle war und damit zu jenen 27,6 Prozent Motorfahrzeughaltern gehörte, die wirklich drauskamen, wollte ich mich vergewissern, ob der Prozentsatz der Ahnungslosigkeit in Sachen Nockenwelle (72,4 %!) wirklich so unglaublich gross war wie die Statistik vermerkte. Und dazu bedurfte es eigener Erfahrungswerte. Ich begann also in Gesprächen mit Freunden und Bekannten unvermittelt zu fragen, ob ihr Wagen vielleicht eine obenliegende Nockenwelle hätte. Meistens sahen sie mich eine Weile verdutzt an und meinten danach mit unverschämtem Grinsen, bei mir sei wohl oben eine Schraube locker. Leider liess sich mit diesen ausweichenden Antworten überhaupt nichts anfangen. Möglicherweise war mein Bekanntenkreis auch zu befangen, als dass ich von ihm ein qualifizierbares Ergebnis hätte erwarten können.

Daher beschloss ich, mich mit meinen privaten Erhebungen besser an neutrale Personen zu wenden, weshalb ich mich von nun an oft in der Nähe von Parkplätzen aufhielt, wo ich an wildfremde Leute die gezielte Frage richtete: «Haben Sie eine obenliegende Nockenwelle?» Das Resultat war niederschmetternd. Die Befragten taten, als hätten sie meine Frage überhört, blickten stur geradeaus oder gaben mir durch Handzeichen zu verstehen, dass sie meine Nachforschung als Belästigung empfanden. Nur ein älterer Herr antwortete mir freudestrahlend, den Stumpen aus dem Mund nehmend: «Nein, mein Wagen hat eine seitwärtsliegende Nockenwelle – fünfach gelagert.»

«So? Das gibt es also auch?» stammelte ich überrascht. «Dann passen Sie nur auf, dass Sie sie nicht verlieren!»

Besonders zickig benahmen sich natürlich wieder einmal die Damen. Ich habe ja volles Verständnis dafür, dass Frauen am Steuer in technischer Hinsicht nicht so bewandert sind wie wir Männer. Darum fragte ich weibliche Passanten erst gar nicht nach dem Vorhandensein einer Nockenwelle, sondern anerbot mich, ihnen bei deren Suche behilflich zu sein, indem ich sie höflich ansprach: «Entschuldigung, darf ich Ihnen einmal Ihre Nockenwelle zeigen?» Der Spektakel, der daraufhin einsetzte, war unvorstellbar. Ein junges Tüpfli nannte mich einen Sittenstrolch, eine andere Dame drohte mir, sie werde mich bei der Polizei verzeigen, wegen Erregung öffentlichen Ägermisses, und ein resolutes Frauenzimmer verpasste mir sogar kurzerhand eine schallende Ohrfeige.

Dabei habe ich es doch nur gut gemeint, als ich die Autofahrer über den sowohl statistisch als auch nach meinen eigenen Erfahrungen erwiesenen Wissensnotstand aufklären wollte. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer handelt tatsächlich grob fahrlässig, indem sie sich leichtsinnig in ihr Fahrzeug setzt, ohne sich zuvor wenigstens zu vergewissern, ob es eine obenliegende Nockenwelle hat. Dieser Zustand ist wirklich nicht mehr länger zu verantworten.

Für die Autojournalisten aber bleibt noch sehr viel zu tun übrig.

