

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 4 (1928-1929)
Heft: 5

Artikel: Was kostet Sie Ihr Auto
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1065034>

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

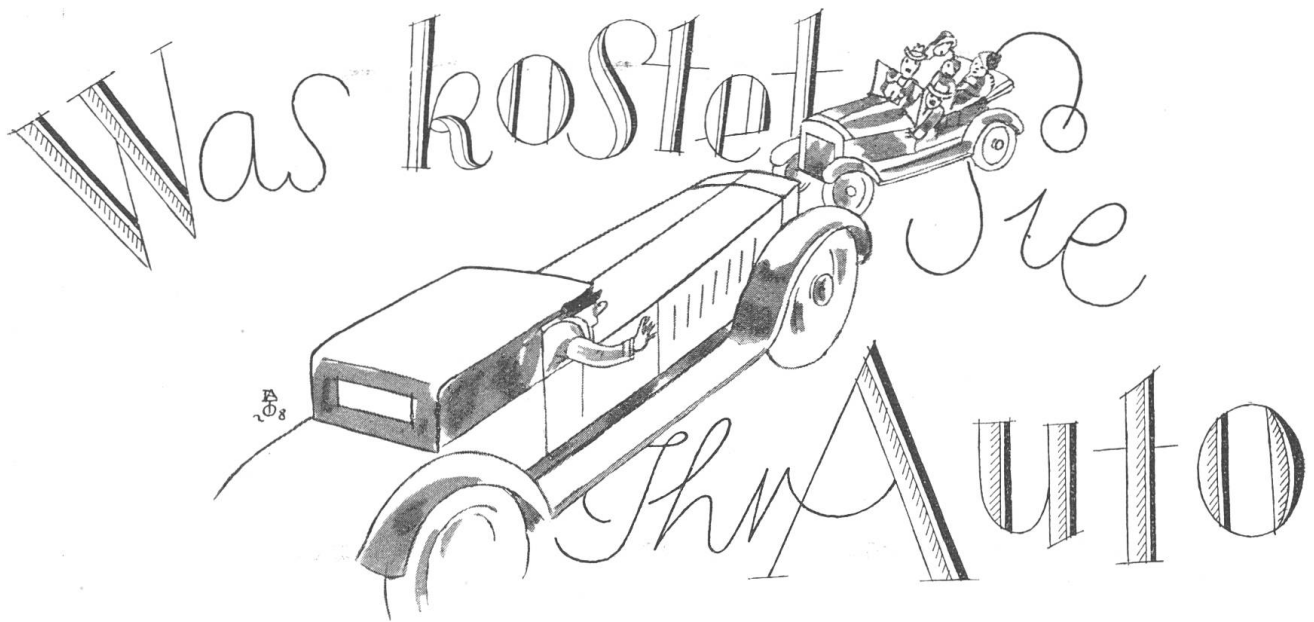
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

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



Illustrationen von Fritz Bantli

Es wäre verlockend gewesen, mit den vielen Antworten, die auf unsere Rundfrage eingingen, Statistik zu treiben, d. h. Durchschnitte zu berechnen, Verhältniszahlen aufzustellen, usw. Solche Statistiken sind aber nur dann richtig, wenn man nicht Dutzende, sondern Hunderte oder Tausende von Fällen als Vergleichsmaterial besitzt, und wenn man sicher ist, dass die Grundlagen genau dieselben sind. Wir haben deshalb bewusst darauf verzichtet. Wir glauben, es ist interessanter, wenn wir das Problem durch die Darstellung einer grössern Anzahl Einzelfälle beleuchten.

Jeder Leser wird dann das Beispiel herausnehmen können, das für ihn selbst am besten passt.

Um jeden Anschein von Textreklame zu vermeiden, haben wir die Namen der Automarken überall weggelassen. Die Redaktion ist jedoch gerne bereit, sie Interessenten auf Wunsch mitzuteilen.

Lieber « Schweizer-Spiegel » !

Die Autorundfrage ist wirklich eine sehr zeitgemässe Veranstaltung und das Bestreben, konkrete Zahlen zu produzieren, äusserst lobenswert, denn darüber gehen in Kreisen, die noch keinen Wagen besitzen, die sagenhaftesten Gerüchte um.

Gerne will ich auch meine Erfahrungen zur Aufklärung beitragen, obschon ich zurzeit ohne Wagen mich fortbewege. Ich war aber während dreier Jahre

glücklicher Besitzer eines amerikanischen Touringwagens Modell 1925, 4/5 Plätzer, 4 Zylinder, Zweiradbremse, Cordpneus, also noch nicht mit den schon damals erungenen letzten Neuheiten ausgestattet, und laut Verkehrsschein mit 18,6 Steuer-PS versehen (an der Bremse waren es zwar 45 PS). Diese Grösse des Wagens wurde gewählt, weil vor allem beabsichtigt war, ihn für Wochenendefahrten zu benützen, wobei stets Gäste willkommen waren, der offene Typ ei-

gentlich aus demselben Grund und eben, weil ich nicht auf Fahrten bei jedem Wetter angewiesen war. Trotzdem es also ein reiner Luxus war, benützte ich den Wagen zu täglichen Fahrten vom Wohnort (Vorort von Zürich) zur Arbeitsstätte in der Stadt, wenigstens im Sommer. So kam ich im Jahr auf ungefähr 10,000 km, welche Zahl ich in der folgenden Kostenaufstellung verwenden will.

Die Kosten des Autos setzen sich aus verschiedenen Elementen zusammen:

1. Der Ankaufspreis des Wagens und von Zubehörteilen, die nicht absolut notwendig sind, aber das Fahren bequemer gestalten. Dieser Betrag ist zu amortisieren, und zwar im ersten Jahr mit minimal 25 %, im zweiten mit 15 %, in den folgenden mit 10 %.

2. Die konstanten Jahreskosten, die unverändert sind, ob man fährt oder nicht.

3. Die Betriebskosten.

Im folgenden gebe ich nun meine Zahlen an, die ich meinem genau geführten Kassenbuch entnehme:

1. Ankauf:

Wagen	Fr. 6800
Zubehör: Kurvenlampe, Motometer, Windschutzscheiben, Kühlerdecke, Landkarten	zirka » 200
	zirka Fr. 7000

2. Konstante

Jahreskosten:

Steuer	Fr. 410
Versicherung	» 180
Fahrbewilligung	» 10
Klubmitgliedschaft.	» 20
Garagemiete (Vorortspreis!)	» 480
	zirka Fr. 1100



Die Reparaturrechnung der Freundin:

Geb' ich das Auto auf, so verlier' ich die Freundin, geb' ich die Freundin auf, so brauch' ich das Auto nicht mehr.

Dazu wäre auch das Triptyk für Auslandsreisen aufzuführen. Ich habe aber nie eines gelöst.

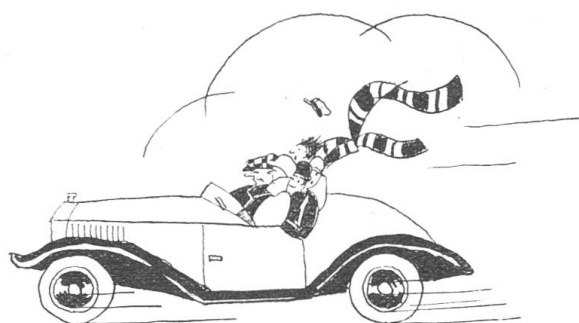
3. Betriebskosten. Ich muss hier bemerken, dass ich die Wartung meines Wagens fast ausschliesslich selbst besorgte. Einmal im Monat kam er zu einer gründlichen Reinigung und Schmierung in eine Garage. Auch das alljährliche Aufpolieren im Frühling machte ich selber und ohne fremde Hilfe. Durch die regelmässige persönliche Kontrolle des Wagens kann natürlich viel gespart werden, denn es ist eine bekannte Tatsache, dass die Mechaniker- und Garagerechnungen um so grösser sind, je weniger der Autobesitzer von der geleisteten Arbeit versteht.

Die folgenden Zahlen beziehen sich also auf die Annahme von 10,000 Fahrkilometer im Jahr.

1400 Liter Benzin	ca.	Fr.	770
100 Liter Oel	»	»	230
1 Garnitur Pneu	»	»	400
Wagenwaschen und -schmieren »	»	»	120
Bussen	»	»	50
Vulkanisierung	»	»	100
Reparaturen: Bremse nachstellen, Kotflügel ausbeulen, Zündkerzenersatz, Motor entrussen, Batterie nachfüllen, Politur, Ersatz gestohlener Werkzeuge, Trinkgelder usw.	ca.	»	330
		ca.	Fr. 2000

Zum Thema Reparaturen ist noch zu sagen, dass ich in den drei Jahren meines Wagenbesitzes keine einzige Motorpanne erlebte und auch keinen einzigen ernstlichen Unfall hatte. Diese zwei Momente können natürlich diese Position wesentlich erhöhen, wie auch die Bussen!

Nach dreijährigem Gebrauch konnte ich



Die Freunde meiner Freunde sind die Feinde meines Autos

den Wagen für Fr. 3500, also zum halben Ankaufspreis, verkaufen. Dies wird als günstig angesehen im Hinblick auf den überschwemmten Auto-Occasionsmarkt. Ich schrieb den günstigen Erlös aber zum grossen Teil dem guten Zustand zu, in dem sich der Wagen nach 30,000 km befand infolge der sorgfältigen Behandlung im Fahren wie in der Wartung.

Zusammenfassend hat mich also der Wagen gekostet:

Im 1. Jahr:

Abnahme des Wagens durch die Behörde	Fr.	25
Fahrprüfung und Nummer	»	30
Amortisation (25 %)	»	1750
Konstante Jahreskosten	ca.	» 1100
Betriebskosten für 10,000 km	ca.	» 2000
	ca.	Fr. 4900

Im 2. Jahr:

Amortisation (15 %)	Fr.	1050
Konstante Jahreskosten	ca.	» 1100
Betriebskosten für 10,000 km	ca.	» 2000
	ca.	Fr. 4150

Im 3. Jahr:

Amortisation (10 %)	Fr.	700
Konstante Jahreskosten	ca.	» 1100
Betriebskosten für 10,000 km	ca.	» 2000
	ca.	Fr. 3800

Aus diesen ziemlich hohen Kilometerkosten ist zu ersehen, dass ein Auto als Luxusobjekt tatsächlich recht kostspielig ist. Dabei ist allerdings nicht zu übersehen, dass diese Kosten sich ja nicht auf eine Person allein erstrecken, sondern auf alle Fahrgäste verteilt werden müssen. In meinem Fall waren es im Jahresdurchschnitt zwei, eher drei Personen.

Die Abnahme der Kosten im Laufe der Jahre, die sich aus der verminderten Amortisationsquote ergibt, wird wohl in den meisten Fällen durch erhöhte Reparaturen ausgeglichen werden. * * *. Dipl. Ing.

Tit. Redaktion des «Schweizer-Spiegel»!

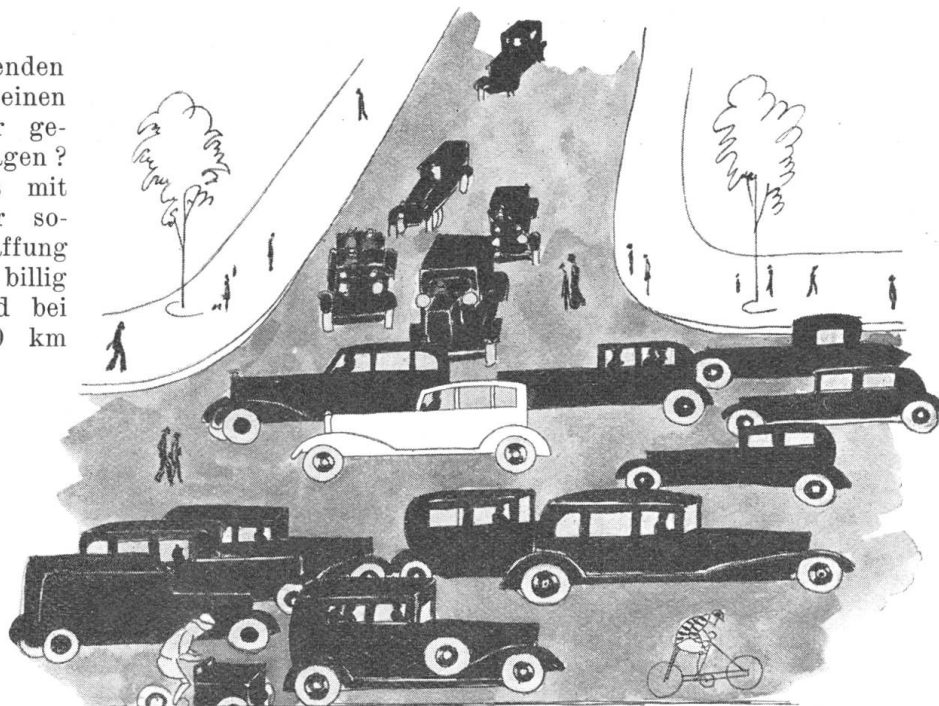
Als eifriger Leser Ihres geschätzten Blattes erlaube ich mir, mich zu Ihrer Rundfrage: Was kostet Sie Ihr Auto? kurz zu äussern. Mein Amerikaner hat 12 Steuerpferde. Er kostete Fr. 6500. Ich fahre zirka 10,000 km pro Jahr. Die jährlichen Ausgaben betragen Fr. 3560, mit Fr. 1000 Amortisation.

Glauben Sie wirklich nicht, dass diese Zahlen dem die Kostenfrage meist recht op-

timistisch betrachtenden Auto-Aspiranten einen mehr oder weniger gelinden Schreck einjagen? Fr. 3500, und dies mit einem Wagen, der sowohl in der Anschaffung als im Unterhalt billig zu nennen ist, und bei bescheidenen 10,000 km pro Jahr. Ich frage Sie: Gibt es überhaupt eine schlechtere Kapitalanlage als ein Auto? Im Moment, da Sie Ihre Unterschrift unter den Kaufvertrag setzen, ist der Wagen, ob schon noch keinen Kilometer gefahren, schon Fr. 1000 oder gar Fr. 2000 weniger wert, einzig und allein, weil er

ein Wagen aus zweiter Hand geworden ist, den jeder Käufer mit misstrauischen Augen betrachtet. Wenn Sie den Wagen einige Monate gefahren haben, so wird, wie das heute der Brauch ist, mit grosser Reklame das neueste Modell Ihrer Marke herausgebracht. Eine etwas andere Kühlerform, die Karosserie etwas tiefer, das Armaturenbrett von hinten, statt von vorn beleuchtet. «Kleinigkeiten», sagen Sie, aber Ihr Wagen ist trotzdem nicht mehr ganz modern. Wie beim Schnitt der Kleidung oder bei der Farbe der Damenstrümpfe regiert heute im Automobilbau die Mode. Sie lässt einen Wagen vor der Zeit altern und entwertet ihn. Möchten Sie sodann nach zwei oder drei Jahren den tadellos erhaltenen Wagen verkaufen, so finden Sie — vielleicht — nach langem Suchen den Käufer, der Ihnen, meist auf Abzahlung, das liebgewordene Vehikel um die Hälfte des Ankaufspreises abnimmt und nachher womöglich wegen verborgener Mängel einen Prozess anhängt.

Auf die vielen Annehmlichkeiten eines Wagens verzichten, ist überhaupt ein schwerer Entschluss, und mancher, dessen Geldbeutel die jährliche Schröpfung von 3000 Franken kaum erträgt, wird recht eigentlich zum Sklaven seiner Auto-Leidenschaft. Das Auto ist nicht mehr Diener, es ist Herr



Der weisse Rabe:

Die weissen Autos sind bar bezahlt, die übrigen — — —

geworden. «Deshalb leben heute manche Leute so furchtbar primitiv», sagte mir ein Bekannter, als ich kürzlich die funkelnde Reihe prächtiger Wagen vor dem Kursaal als Zeichen grossen Geldüberflusses deutete.

Jedes Ding, und ganz besonders das Autofahren, hat seine Kehrseite. Diese recht gründlich in Betracht zu ziehen, rate ich jedem, der unter die Automobilisten gehen will.

Dr. * * *

An die Redaktion des «Schweizer-Spiegel»!

Ihrer Rundfrage folgend, sende ich Ihnen beiliegend die Zusammenstellung für meinen Wagen und ich möchte nicht verfehlen, noch einige Bemerkungen beizufügen, ohne die die Aufstellung nicht verständlich ist.

Ich habe keine Amortisation angesetzt.

Ich brauche meinen Wagen nicht für den Beruf, sondern lediglich als Privatmann zum Vergnügen. Ich brauche deshalb nicht ohne weiteres eine jährliche Amortisation anzusetzen. Für eine andere Sportausrüstung, Velo, Skis, Bobsleigh usw., setzt der Privatmann auch keine jährliche Amortisation an. Er schafft sich die Sportausrüstung einmal an und braucht sie so lange, als er eben Lust und Freude daran hat. Man wird einwenden, dass es sich beim Auto

Nicht etwa Mitglieder
eines Femgerichts
sondern:



„Sport im Bild“ schreibt im Jahr 1907:

... In der Tat haben erfindungsreiche Automobil-Bekleidungskünstler sich alle Mühe gegeben, Mäntel, Handschuhe und Schutzmasken zu „konstruieren“, die allen Versuchen des Staubes, sie zu durchdringen, erfolgreich Widerstand leisten. Die hier wiedergegebenen Bilder dürften beweisen, daß dies Bestreben nicht ohne Erfolg geblieben ist ...

dasselbe sieht
heute ungefähr
so aus:



um weitaus grössere Summen handelt, die das geschäftliche Rechnen direkt herausfordern. Aber die Mehrzahl der zukünftigen Autofahrer schaffen sich doch nicht einen Wagen an, um denselben, nachdem sie manches schöne Weekend damit verlebt haben, mit Amortisation plus einem entsprechenden Gewinn verkaufen zu können. Ein Schmuckstück oder einen Pelzmantel kauft man auch nicht, um damit buchmässige Abschreibungen zu machen. Dies immer nur vom Privatmanne; gewerbsmässige Händler oder solche, die sich den Wagen zum Teil für den Beruf erwerben, sollten natürlich den geschäftlichen Ueberlegungen folgen und nach Herzenslust amortisieren. Sie werden übrigens zur gleichen Entdeckung kommen wie der Private, dass er trotz Amortisation beim Kaufe des Wagens eine sehr grosse Ausgabe machen muss, die im Vergleich zu den Betriebsspesen sehr in den Vordergrund tritt. Er sollte sich deshalb vor allem fragen, darf ich die einmalige Ausgabe verantworten, belastet diese meine Betriebsrechnung nicht allzu stark, so dass ich mein Vermögen angreifen muss? Als Privatmann darf ich nicht darauf zählen, dass ich einen ebenso guten Preis bei einem vorzeitigen Verkaufe erziele, dass das Loch in meinem Vermögensbesitz wieder gefüllt wird. Gegenüber einem tüchtigen Autohändler muss ich stets den kürzeren ziehen, es sei denn, dass ich auch so gut mich im « Geschäftemachen » verstehe. Also

Fortsetzung auf Seite 18.

Je mehr man fährt, um so rentabler das Auto

	Amerikaner Neuanschaffungspreis inkl. Zubehör Fr. 15,000			Europäer Anschaffungs- preis Fr. 6000
	bei 10,000 km pro Jahr	bei 20,000 km pro Jahr	bei 30,000 km pro Jahr	bei 10,000 km pro Jahr
A. Unveränderliche Unkosten:	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Garage per Monat Fr. 60 .	720	720	720	720
Steuern	420	420	420	210
Haftpflichtversicherung . .	155	155	155	155
Kaskoversicherung . . .	320	320	320	280
Capversicherung	30	30	30	30
B. Amortisation:	1645	1645	1645	1395
In 4 Jahren auf Fr. 5000 resp. Fr. 3000 amortisiert, Preis, welcher zum mindesten bei Tausch zu erzielen ist . .	2500	2750	3000	1250
C. Veränderliche Unkosten:				
Benzin, 1 à 50 Cts. <small>Durchschn. auf 100 km</small>	18 l 900	17 l 1700	16 l 2400	11 l 550
Oel, 1 à 2. 50 <small>1 l auf 250 km</small>	100	200	300	1/2 l 50
Pneu inkl. Flicker <small>1 Garnitur auf 15,000 km</small>	433	866	1299	220
Wagenreinigen à Fr. 5 . .	14 T. 125	8 T. 250	8 T. 250	Fr. 4 100
Schmierer, Batterie usw. .	140	280	420	70
jede 1000 km Fr. 10 " 5000 " " 20				
Reparaturen	100	150	200	100
" normales Abn. <small>Bremsbelag Russen Batterie Stopfront</small>	200	250	300	200
Total:	1998	3696	5169	1290
A. Unveränderliche Unkosten .	1645	1645	1645	1395
B. Amortisation	2500	2750	3000	1250
C. Veränderliche Unkosten . .	1998	3696	5169	1290
	6143	8091	9814	3935
Kosten pro Kilometer:	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
A. Unveränderliche Unkosten .	16	8	5	14
B. Amortisation	25	13	10	12
C. Veränderliche Unkosten . .	20	18	17	13
Total	61	39	32	39

Einsendung von O. B., Zürich.

Einige Beispiele

Marke und Steuerpferde	Euro- päer 3,6 PS	Euro- päer (Cabriolet) 5 PS	Euro- päer 5 PS	Euro- päer 5,04 PS	Ameri- kaner 6 PS
1. Anschaffungspreis	Fr. 330 ¹	Fr. 4140	Fr. 5300	Fr. 5700	Fr. 2200 ¹
2. Gefahrene km pro Jahr	6200	32000	13000	6000	18200
3. Gerechnete Amortisation pro Jahr	Fr. 100	Fr. 2140	Fr. 1500	Fr. 500	Fr. 500
<u>Gebrauchsspesen:</u>					
4. Benzin	200	1560	500	310	790
5. Oel	100	230	60	40	60
6. Benzin und Oel pro km	Rp. 4,8	Rp. 5,6	Rp. 4,3	Rp. 5,8	Rp. 4,7
7. Pneu	Fr. 150	Fr. 520	Fr. 60	Fr. 30	Fr. 170
8. Reparaturen	660	950	100	230	590
9. Waschen	10	selbst	140	30	80
10. Uebrige Gebrauchsspesen	—	—	—	20	—
11. Total Gebrauchsspesen	1120	3260	860	660	1690
<u>Unterhaltsspesen:</u>					
12. Garage	240	200	720	40	510
13. Steuern	150	} 930 {	150	150	230
14. Versicherungen	90		150	170	100
15. Uebrige Unterhaltsspesen	60	—	100	40	270
16. Total Unterhaltsspesen	540	1130	1120	400	1110
17. Total der Ausgaben pro Jahr (ohne Amortisation)	1660	4390	1980	1060	2800
18. Total der Ausgaben pro Jahr (mit Amortisation)	1760	6530	3480	1560	3300
19. Total der Ausgaben pro km . . . (ohne Amortisation)	Rp. 26,8	Rp. 13,7	Rp. 15,2	Rp. 17,6	Rp. 15,4
20. Total der Ausgaben pro km . . . (mit Amortisation)	28,4	20,4	26,8	26	18,1

¹ Occasion.

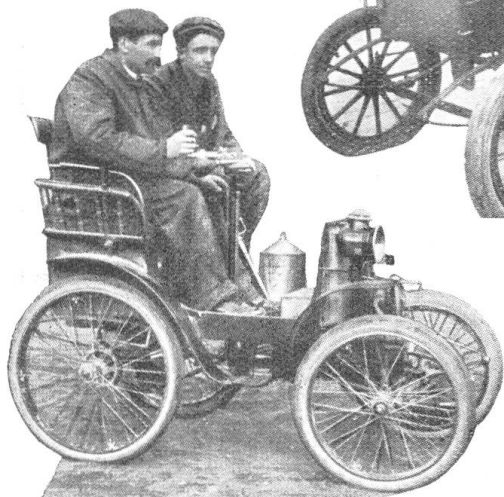
² Occasion, Wohnort Paris.

zum Vergleich

Euro- päer 7,3 PS	Euro- päer 7,4 PS	Euro- päer 7,4 PS	Euro- päer 7,5 PS	Euro- päer 7,8 PS	Euro- päer 8 PS	Euro- päer 14 PS	Ameri- kaner 14 PS	Ameri- kaner 14 PS	Ameri- kaner 14,8 PS	Ameri- kaner 17 PS	Ameri- kaner 17,2 PS	
Fr. 6000	Fr. 3200 ¹	Fr. 7650	Fr. 8750	Fr. 5900	Fr. 4500 ²	Fr. 6000	Fr. 5600	Fr. 1500	Fr. 13500	Fr. 11800	Fr. 12500	1.
11000	15000	8000	20000	17200	10000	30000	12000	7000	20000	21400	20000	2.
Fr. 1000	Fr. 600	Fr. 3060 ³	Fr. 2280	Fr. 2400	Fr. 1150	Fr. 2000	Fr. 900	Fr. 500	Fr. 3510	Fr. 2200	Fr. 2630	3.
470	750	430	1050	870	450	2100	700	630	1500	}1920{	1660	4.
80	70	60	260	100	60	200	260	140	380		110	5.
Rp. 5	Rp. 5,5	Rp. 6	Rp. 6,5	Rp. 5,6	Rp. 5,1	Rp. 7,7	Rp. 8	Rp. 11	Rp. 9,4	Rp. 9	Rp. 8,8	6.
Fr. 320	Fr. 140	Fr. 20	Fr. 320	Fr. 370	Fr. 90	Fr. 500	Fr. 250	Fr. 400	Fr. 600	Fr. 880	Fr. 760	7.
80	100	330	880	680	100	380	350	670	810	1950	750	8.
130	selbst	30	}150{	150	selbst	100	120	20	}240{	Chanffeur	450	9.
—	—	—		—	—	120	—	—		280	—	10.
1080	1060	870	2660	2170	700	3400	1680	1860	3530	5030	3730	11.
200	420	50	700	620	selbst	500	540	240	1000	490	600	12.
130	190	200	190	220	150	300	360	350	360	}620{	410	13.
130	170	120	420	380	320	550	390	120	600		580	14.
90	60	350 ⁴	—	120	70	100	350	110	—	600 ⁴	380	15.
550	840	720	1310	1340	540	1450	1640	820	1960	1710	1970	16.
1630	1900	1590	3970	3510	1240	4850	3320	2680	5490	6740	5700	17.
2630	2500	4650	6250	5910	2390	6850	4220	3180	9000	8940	8330	18.
Rp. 14,8	Rp. 12,7	Rp. 19,9	Rp. 19,8	Rp. 20,4	Rp. 12,4	Rp. 16,2	Rp. 27,6	Rp. 38,3	Rp. 27,5	Rp. 31,5	Rp. 28,5	19.
23,9	16,7	58,1	31,2	34,4	23,9	22,8	35,2	45,4	45	41,8	41,6	20.

³ 1. Jahr. ⁴ Scheinwerfer.

Veteranen!



Die Brüder Renault auf dem ersten von ihnen konstruierten Wagen

(Fortsetzung von Seite 14.)

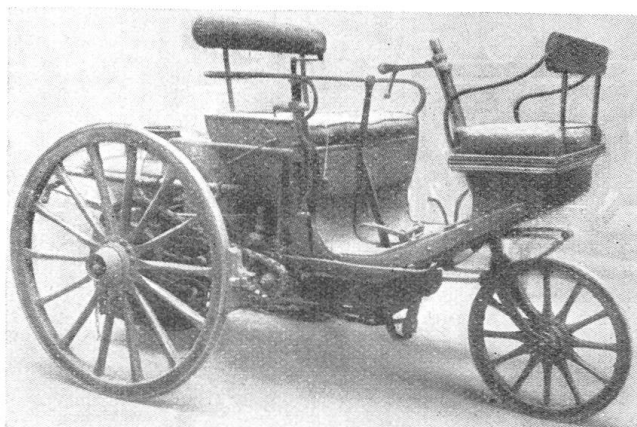
einmalige Anschaffungsausgabe und hierauf reine « Betriebsausgaben » ohne Amortisationsberechnungen.

Unter den Reparaturen stehen in den zwei Jahren grössere Beträge für Verbesserungen, die vom dritten Jahre durch Pneuersatz abgelöst werden.

Im Jahre 1927 bin ich durchschnittlich mit 2,8 Personen per km gefahren, im Jahre 1928 mit 3,1 Personen per km. Meistens mit meiner Familie. Rechne ich den Eisenbahnkilometer mit Fr. 0.06 ohne Retourvergünstigung und Schnellzugzuschlag, so habe ich im Auto mehr ausgegeben, als ich für die gleiche Strecke im Zuge den S. B. B. geopfert hatte, das Vergnügen gleich Null gerechnet, Fr. 1257. 30 per 1927 und Fr. 834.25 per 1928.

* * * Ingenieur.

Der erste amerikanische Wagen in Frankreich

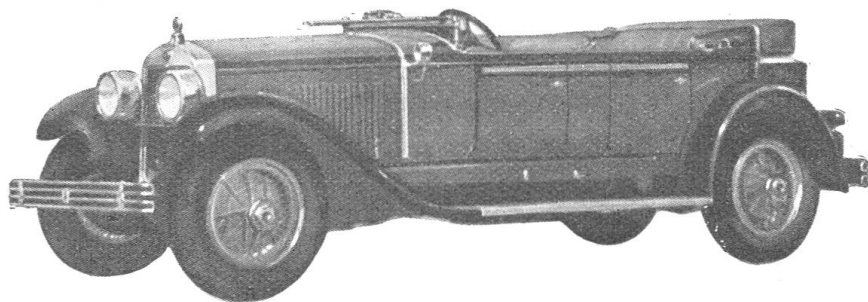


Der erste Dampfwagen Serpollets

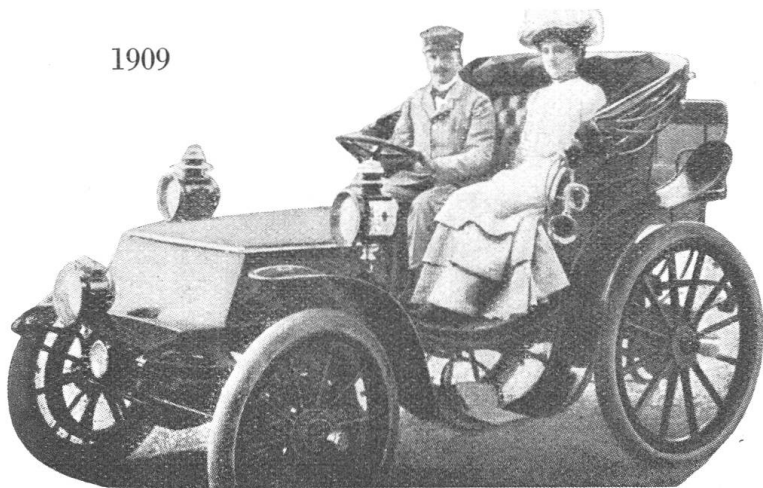
Was kostet Sie Ihr Auto?

Was mich mein erstes eigenes Auto in den ersten zwei Jahren gekostet hat, könnte ich Ihnen auf den Rappen nachweisen, aber diese Zahlen sind veraltet und enthalten

und ihr Enkelkind!



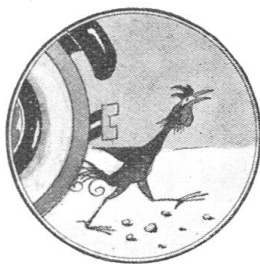
1909



König Viktor Emanuel und Königin Helene von Italien
im Automobil vor 20 Jahren!

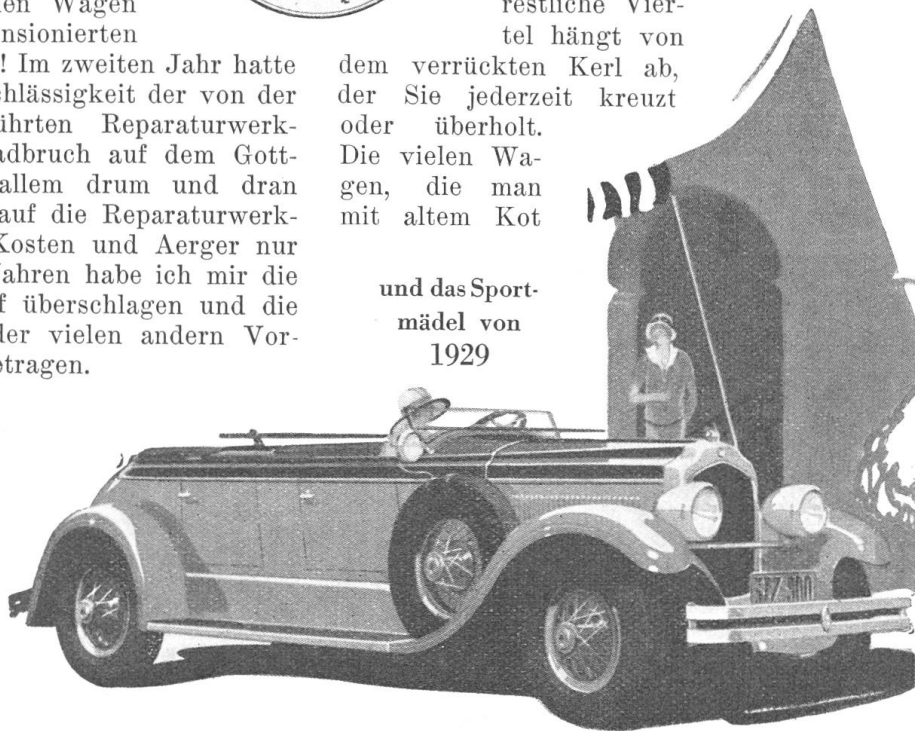
ausserdem in jedem der beiden Jahre grosse Ausgabeposten, die man in keinem Budget berücksichtigt, die aber trotzdem jedem Automobilisten in der einen oder andern Form erwachsen werden. Im ersten Jahr musste ich nach 2500 km zwei Pneugarnituren (damalige Kosten Fr. 500) anschaffen, weil ich trotz 15jähriger Erfahrung als Auch-Automobilist meinen ersten eigenen Wagen mit zu klein dimensionierten Pneus gekauft hatte! Im zweiten Jahr hatte ich infolge einer Nachlässigkeit der von der Autolieferantin geführten Reparaturwerkstätte einen Tellerradbruch auf dem Gottard. Kosten mit allem drum und dran Fr. 1000. Rückgriff auf die Reparaturwerkstätte? Das hätte Kosten und Aerger nur erhöht. In spätern Jahren habe ich mir die Kosten nur im Kopf überschlagen und die grossen Ausgaben der vielen andern Vorteile wegen eben getragen.

Quintessenz: Ihr Wagen in den Preisklassen um Fr. 10,000 herum kostet Sie ohne Chauffeur, aber einschliesslich Abschreibung, ungefähr Fr. 5000 im Jahr. Kein Druckfehler. Wer weniger sagt, gibt sich



Wagens, Oelen und Schmieren, Einstellen der Bremsen usw. selbst oder durch eine billige Kraft ausführen, so reduziert sich das Total um 500 bis 700 Franken im Jahr. Jeder Selbstfahrer sollte die Bremsregulierung selbst vornehmen, dann weiss er, woran er ist. Drei Viertel der Sicherheit auf der Strasse beruhen in der guten Funktion der Bremsen; der restliche Viertel hängt von dem verrückten Kerl ab, der Sie jederzeit kreuzt oder überholt. Die vielen Wagen, die man mit altem Kot

und das Sport-
mädel von
1929



keine Rechenschaft oder täuscht bewusst. Es gibt Leute, die aus dem einen oder andern Grunde nicht gestehen, wie teuer sie ihr Wagen im Betrieb zu stehen kommt.

Die folgenden Antworten auf Ihre Fragen beziehen sich nur auf neue mittelschwere Wagen in den Preisklassen von Fr. 8000 bis 12,000.

Betriebsspesen. Bei weitem nicht der grösste Ausgabeposten, wie Anfänger leicht befürchten und deshalb nur mit diesen Spesen rechnen. Sie hängen von der jährlichen Kilometerzahl und der Tüchtigkeit des Führers ab und betragen 30 bis 50 Rp. pro km. Wenn Sie das Waschen des

beladen umherfahren sieht, gehören Leuten, die das Waschen selbst besorgen. Eine grässliche Arbeit, wenn man den Wagen sauber halten will.

Unterhaltungsspesen. Diese sind gleich hoch, ob Sie den Wagen nur 10,000 oder 50,000 km im Jahr fahren und belaufen sich auf Fr. 1500 bis 2000. Eine billige Garage im eigenen Haus kann die Summe um Fr. 500 ermässigen.

Reparaturen. Die unbekannte Grösse, die alle Voranschläge über den Haufen werfen kann. Immerhin braucht man deswegen nicht vor dem Kauf eines neuen Wagens zurückzuschrecken. Die heutigen Erzeugnisse vertrauenswürdiger Fabriken laufen 10,000 bis 20,000 km ohne nennenswerte Reparaturen zu benötigen. Bedingung ist nur eine halbwegs vernünftige Pflege und Behandlung des Wagens, und zwar nicht nur der Karosserie. Für den Anfänger mit Wagen zum Familiengebrauch ist das einzig Richtige, die Reparaturen mit der

Amortisation zusammen zu berücksichtigen und dafür in den ersten zwei Jahren je 30 %, in den folgenden zwei Jahren je 20 % und später jährlich 10 % des Anschaffungspreises in Rechnung zu stellen. Wagen zu Geschäftszwecken müssen nach der jährlich durchlaufenen Kilometerzahl abgeschrieben werden. Warum soviel abschreiben, wenn es im ersten Jahr so gut wie keine Reparaturen gibt? Weil Sie Ihren 10,000-Franken-Wagen am Tage nach dem Ankauf höchstens für Fr. 7000 verkaufen könnten und weil der Wagen abgeschrieben sein muss, bevor die Zeit der grossen Reparaturen (um die 40,000—50,000 km herum) kommt. Am billigsten kommt Sie Ihr Wagen zu stehen, wenn Sie ihn gerade kurz vor diesem Zeitpunkte billig verkaufen, ohne ihn vorher instand stellen zu lassen. Die Neulackierung lohnt sich zwar oft; die Kosten einer sogenannten Generalrevision (mindestens Fr. 2000) sind bei einem kurz darauf folgenden Verkauf meistens verloren. Fahren Sie Ihren Wagen nicht länger als vier Jahre; das Modell ist sonst veraltet und Ersatzteile kaum erhältlich, was die Verkaufschancen vermindert.

Ein Autoverkäufer wird die oben erwähnten Abschreibungsquoten als unsinnig bezeichnen. Natürlich, denn der Wagen, den er Ihnen offeriert, hat eine Lebensdauer

von acht bis zehn Jahren (die weniger Bescheidenen sagen gleich 10—15 Jahre). Da ist eine jährliche Abschreibung von 20 % eigentlich schon zuviel, und da es in den ersten Jahren so gut wie keine Reparaturen gibt, ergibt sich ein derart billiger Betrieb, dass es Ihr Schaden wäre, wenn Sie den Wagen nicht kaufen würden. Erfahrungen nützen gewöhnlich nur dann etwas, wenn man sie bezahlen muss.

Wahl des Wagens. Wenn Sie nicht Automechaniker sind oder es werden wollen, dann kaufen Sie nur einen neuen Wagen, und zwar das letzte Modell von einer schon längere Zeit niedergelassenen Firma, die sich über ein genügend grosses Ersatzteillager des betreffenden Modelles ausweist und gleichzeitig eine Reparaturwerkstätte betreibt.

Für den Familiengebrauch ist eine geschlossene Karosserie eine Annehmlichkeit; für den Geschäftsmann ein unbedingtes Erfordernis. Sammeln Sie Kataloge und studieren Sie Konstruktionsbeschreibungen; aber verachten Sie den Rat Ihrer Frau nicht, die ihr Urteil nach Karosserie, Lackierung und Polsterung richtet; sie trifft vielleicht unbewusst das beste Erzeugnis einer fortschrittlichen Fabrik. Jedenfalls ist sie uneigennütziger als Ihr Freund oder Bekannter vom Klub, der gute Beziehungen zum Automobilhandel hat und schon jahrelang dieselbe Marke mit bestem Resultat für ihn fährt (gewöhnlich ist es jedes Jahr eine andere Marke).

Bedenken Sie auch, dass der Fr. 10,000 Wagen mit all den Extra, die Sie für unbedingt nötig halten, auf Fr. 11,000 oder höher zu stehen kommt.

PS. Der Wagen mit stärkerem Motor hat gewöhnlich die grössere Kraftreserve und ist angenehmer zu führen, aber die Annehmlichkeit muss in der Steuer und im Benzin- und Ölverbrauch bezahlt werden. Wenn der Händler den Benzinkonsum eines Wagens mit 10 Liter per 100 km angibt, so heisst das, dass ein geübter Fahrer unter günstigen Umständen auf grosse Distanzen damit auskommen kann. Sie als Anfänger benötigen, besonders im Stadtverkehr, 4 bis 5 Liter mehr. Glauben Sie ferner nicht, dass der Unterschied im Benzinverbrauch zweier Wagen, für die 10 bzw. 15 Liter per 100 km angegeben wird, unbedeutend sei. Bei 20,000 km im Jahr macht das ein artiges Sümmchen aus.

Kilometer pro Jahr. Für Familiengebrauch 10,000 bis 15,000 km; für Geschäftszwecke 20,000 bis 50,000 km.

Damit sind alle Ihre Fragen beantwortet. Die heute brennendste haben Sie allerdings nicht gestellt und das ist der

Kauf auf Kredit. Er verteuert die an und für sich nicht billige Sache und kann höchstens für Wagen zu Geschäftszwecken und auch bei diesen nur unter bestimmten Umständen entschuldigt werden. Für den Familienwagen aber ist diese Art der Finanzierung einfach ungesund. Der Käufer auf Kredit kann leicht in die Lage kommen, eine grössere Reparatur vornehmen zu lassen, bevor er die letzte Teilzahlung entrichtet hat, und wie soll er beides bezahlen können, neben den Unterhaltungs- und Betriebskosten und dem durch den Autobesitz natürlich gesteigerten persönlichen Aufwand, wenn er vor dem Kauf nichts hat auf die Seite legen können? Für den Mann mit einem Fahrradeinkommen ist das eigene Auto eine drückende Last.

Selbstredend erfordern Wagen in der Preislage von Fr. 5000 bis 7000 geringere Aufwendungen. Dies trifft besonders zu für die Betriebsspesen. Bei den Unterhaltungskosten ist der Unterschied schon nicht mehr so gross, denn die Garagemiete bleibt sich mehr oder weniger gleich. Dagegen sind solche Wagen in 3 Jahren zu amortisieren und, was noch wichtiger ist, sie müssen im richtigen Zeitpunkt, d. h. vor den grossen Reparaturen abgestossen werden. Oekonomisch veranlagte Personen sollten sich vor den ganz leichten Wagen mit hochtourigem Motor hüten. Das ist Sport und zwar teurer.

Trotzdem das Vergnügen nicht billig ist, sollte jeder, der tagsüber in geschlossenem Raume arbeitet und Freude an der Natur hat, sich einen Wagen anschaffen, wenn die Mittel es erlauben. Was für Genüsse verschafft er im Winter auf der Fahrt durch verschneite Gegenden oder die mit Rauhref bedeckten Wälder, im Frühling zur Zeit der Kirschen- und Kernobstblüte oder wenn die Wiesen um unsere Seen in allen Farben leuchten. Und erst gegen Ende Juni, wann die Pässe sich öffnen, dann gibt es kaum ein Land, das auf kleinem Gebiet so grosse Abwechslung bietet wie die Schweiz. Da geht es einem wie jenem 10jährigen Urner Kind, das ich an einem schönen Sonntagmorgen auf der Gotthardstrasse oberhalb

Amsteg zur Mitfahrt einlud. Das Mädchen, am Hange 20 Minuten ob Innschi wohnend, war zur Frühmesse nach Amsteg hinunter gegangen und mit Lebensmitteln bepackt, auf dem Rückweg begriffen. Nach 200 Meter Fahrt kam über die Lippen des jungen, eher verschlossenen Kindes ein spannungslösendes: « Herrgott, ist das schön! »

Das schreibt Ihnen einer, der mit 50 Jahren sich die Zeit nimmt, wieder zu Fuss zu gehen — aus Gesundheitsrücksichten.

Redaktion des « Schweizer-Spiegel »!

Ich finde, dass mein braves Pferd, bevor es auch nur Gelegenheit gehabt hat, einen einzigen Kilometer zu fressen, mich alljährlich kostet:

Zins	Fr. 465.—
Steuern	» 168.80
Fahrbewilligung	» 10.—
Versicherung	» 155.85
Garage	» 300.—
Amortisation	» 930.—

Fr. 2029.65

In meinem Fall kommt also auf jeden der 6000 gefahrenen Kilometer ein Zuschlag von 34 Rappen für allgemeine oder ständige Ausgaben.

Bei den Gebrauchsspesen habe ich mit folgenden Zahlen zu rechnen: Je 100 km brauchen 16 Liter Benzin. Bei einem Literpreis von 50 Rappen beträgt die Benzinausgabe pro Kilometer also 8 Rappen. Die Spesen für Oel, Pneus, Reparaturen, Wartung (ohne Chauffeur) und anderes, wechseln von Jahr zu Jahr sehr stark; sie hängen nicht nur von äussern Umständen, sondern auch von der Sorgfalt des Fahrers und von der Güte des Materials wesentlich ab. Ich setze für diese Ausgaben 10 Rappen für den Kilometer ein. Die reinen Gebrauchsspesen stellen sich demnach in meinem Fall auf 18 Rappen. Zusammen mit den allgemeinen Ausgaben kommt mich der Kilometer auf 52 Rappen zu stehen. Diese Zahl wird kleiner, wenn ich mehr als 6000 km fahre, grösser im umgekehrten Fall. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass bei grösserer Inanspruchnahme des Wagens nicht nur die Amortisationsquote, sondern auch die Spesen für Reparaturen stark anwachsen. Die nachstehende Tabelle soll ein ungefähres Bild über diese Verhältnisse geben:

Gefahrene km pro Jahr	Allgemeine oder ständige Ausgaben		Betriebsausgaben		Jährliche Gesamt- ausgaben	
	per km	Total	per km	Total	per km	Total
2000	1. —	2000. —	— . 18	360. —	1. 18	2360. —
4000	— . 50	2000. —	— . 18	720. —	— . 68	2720. —
6000	— . 34	2040. —	— . 18	1080. —	— . 52	3120. —
8000	— . 25	2000. —	— . 18	1440. —	— . 43	3440. —
10000	— . 20	2000. —	— . 18	1800. —	— . 38	3800. —
30000	— . 10	3000. — ¹	— . 18	5400. —	— . 28	8400. —
50000	— . 06	3000. —	— . 24 ²	12000. —	— . 30	15000. —

¹ Amortisation in 5 Jahren, Reparaturkosten gleich bleibend.
² Amortisation in 5 Jahren, 6 Rappen Extrazuschlag für Reparaturen.

Sie sehen, dass ein Auto nicht gerade ein billiger Spass ist und dass man schon ordentlich schwitzen muss, bevor es nur überhaupt zum Fahren kommt. Ich kenne Leute, die aus den Zinsen «ihres nicht gekauften Autos» die schönsten Reisen per Bahn, Schiff, Post- und Mietauto machen, während es anderseits etwa vorkommt, dass man Fahrten mit dem eigenen Auto unternimmt, nur um die Sache etwas rentabler zu gestalten, d. h. um durch Erhöhung der gefahrenen Kilometerzahl die Kosten pro Kilometer etwas herunterzudrücken — zur Beruhigung des kaufmännischen Gewissens!

* * * *Chemiker.*

Zum Schluss noch die Ausführungen eines Autofachmannes: Die meisten Leute, welche sich einen Wagen kaufen, haben keine Ahnung, was er eigentlich kostet. Da werden Sprüche gemacht, Benzin sei billiger als Bier, aber man vergisst nicht selten alle andern Ausgaben.

Für die Amortisation gibt es bestimmte Regeln, welche zum Beispiel im Reglement für die Erwerbung von Fahrzeugen für die Armee ausdrücklich normiert sind. Diese Regeln verwende ich als Experte meistens und fahre gut damit: Bei einem neuen Auto wird nach dem ersten Jahr 20% abgeschrieben und jedes weitere Jahr 10%. Aber es gibt natürlich Ausnahmen. Wenn ein Wagen Schaden gelitten hat, muss eben der Minderwert noch berücksichtigt werden. Dann ist vielleicht bei ganz teuren Marken, welche Fr. 40 000 bis 50 000 kosten, eine kleinere Abschreibung angebracht, wäh-

rend die ganz kleinen Wagen, welche unverhältnismässig mehr strapaziert werden, stärker abgeschrieben werden müssen.

Diese Art Abschreibung ist nur richtig, wenn man den Wagen behalten will. Je- mand, der einen Wagen nach einem Jahr verkauft, muss natürlich anders rechnen, denn ein Wagen, der ein Jahr gefahren ist, kann nicht mehr für $\frac{4}{5}$ seines Anschaffungswertes verkauft werden.

Viele Leute vergessen, dass ein Auto auch dann an Wert verliert, wenn es überhaupt nicht gefahren wird. Wenn ich vor zehn Jahren einen guten Markenwagen erwarb und ihn in die Garage stellte, so ist er trotzdem nicht mehr halb soviel wert, einfach deshalb, weil er veraltet ist.

Ueberhaupt, wenn bedeutsame Fortschritte in der Technik gemacht werden, werden alle andern Wagen automatisch sehr stark entwertet. Ich bin z. B. überzeugt, dass bis in spätestens zwei Jahren bei allen neuen Lastwagen die Pneubereifung eingeführt sein wird. Da dafür die Räder anders gebaut sein müssen, wird ein Wagen mit Hartgummireifen in Gottesnamen veraltet sein und gewaltig abgeschrieben werden müssen.

Viele Leute suchen sich dadurch etwas zu ersparen, dass sie einen gebrauchten Wagen kaufen. Nun, die Ersparnis ist aber in vielen Fällen nur scheinbar. Ein gebrauchter Wagen ist wohl billiger, hat aber natürlich keine so lange Lebensdauer mehr und muss deshalb rascher amortisiert werden. Ganz allgemein möchte ich den Leuten raten, unter keinen Umständen einen gebrauchten Wagen zu kaufen, von dem sie nicht die Lebensgeschichte kennen. Das ist

möglich, besonders wenn man es mit ehrlichen Leuten zu tun hat, es ist aber sehr zeitraubend. Die Geburt des Wagens stellt man durch die Fabriknummer fest. Man frägt die Fabrik an, wann der Wagen gebaut wurde, wann er die Fabrik verlassen hat und ersucht um möglichst genaue Angaben über den weitem Verbleib des Wagens. Gewöhnlich bekommt man sehr interessante Auskunft. Man kann über einen Wagen auch eine Expertise machen lassen, aber dann sollte man den Experten mindestens ebensogut kennen, wie man den Wagen zu kennen wünscht. Experten können sich schmieren lassen.

Gebrauchte Wagen können billig sein im Anschaffungspreis, unter Umständen aber sehr teuer im Betrieb, vor allem in den Reparaturen. Die Reparaturen sind die grosse Unbekannte, welche sehr schwer einzuschätzen ist. Es gibt deshalb Automobilisten, welche nach 3—4 Jahren, also zur Zeit, wo eine Generalrevision nötig ist, den Wagen verkaufen, um nichts mit Reparaturen zu haben. In vielen Fällen mag das ganz angebracht sein. So kenne ich z. B. den Fall eines Herrn, der für die Generalrevision Fr. 4200 ausgab, um einen Monat nachher den Wagen zu Fr. 3800 zu verkaufen. Aber im allgemeinen ist dieses System doch ziemlich teuer. Wenn Sie einen Wagen für Fr. 30.000 kaufen und ihn nach zwei Jahren wieder abtossien, wäre nach unserer Berechnung der Amortisationswert zirka Fr. 21.000. Aber Sie werden nicht mehr als Fr. 10.000—15.000 dafür erhalten.

Ich habe einmal von einem Prinzen gehört, welcher klagte, sein Wagen koste ihn zuviel Geld, der Kilometer komme ihn auf Fr. 200. Das war sehr gut möglich, denn er machte nur zwei Mal pro Jahr eine Tour.

Wer also selten fährt, den kommt das Autofahren sehr teuer. Wer oft fährt, den kommt es billiger — pro Kilometer gerechnet — denn die absoluten Ausgaben sind natürlich doch höher. Wenn also eine Familie aus dieser Erkenntnis heraus Sonntag für Sonntag ausfährt, damit das Auto

«billiger» kommt, so ist das ja recht schön und angenehm, aber natürlich keine Entlastung für das Jahresbudget. . * * *

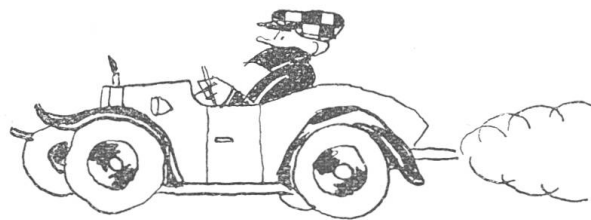
Was ist nun die Quintessenz der Rundfrage? Einmal die, dass ein Auto ein sehr teures Vergnügen ist, woraus aber durchaus nicht folgt, dass man sich keines anschaffen soll.

Ist es nicht merkwürdig, fast alle Einsender seufzen unter der schweren Last, welche ihnen ihr Wagen verursacht. Aber verkaufen sie ihn deswegen? Keineswegs! Sie tauschen ihn höchstens gegen einen noch teureren um.

Es gibt kein Vergnügen, keine Leidenschaft, für welche die Leute auch nur annähernd soviel Geld ausgeben, wie fürs Autofahren. Ein Beweis, dass es kein Vergnügen gibt, das den Leuten auch nur annähernd eine solche Befriedigung bietet.

Wenn wir uns fragen, worin eigentlich das Vergnügen des Autofahrens liege, so stoßen wir auf ein Gebiet der Psychologie, das weit ausserhalb der Absicht liegt, welche diese Rundfrage verfolgte. Der Junge, der an einem Wagen hinten aufsitzt oder mit seinem Schlitten, Trotinette oder Leiterwagen die Strasse hinunterfährt, empfindet wahrscheinlich die gleiche undefinierbare Wohllust wie der Motorfahrer. Es ist das herrisch-herrliche Gefühl der Ueberwindung des Raumes und der Zeit; in seinem Wagen ist jeder sein eigener Lindberg, der den Ozean überquert. Anstrengungslose Fortbewegung im Raume, Aus-Flug, Reise! Was anderes wollen diese Begriffe ausdrücken als den Wunsch der willkürlichen Bestimmungen des eigenen Lebensweges, dem Distanznehmen von den Dingen, an die wir gebunden sind, das ungehemmte Schalten über die Richtung, über den Raum, über die Zeit, deren Ueberwindung das alte menschliche Symbol der Freiheit ist? Gibt es etwas, wofür die Menschen von je bereit waren, grössere Opfer auf sich zu nehmen?

Vielleicht ist gerade der Sklave seines Automobils ein Fanatiker der Freiheit.



*Gut, es ist sehr klein
Dafür ist es mein;*

*Gut, es ist schon alt,
Dafür ist's bezahlt.*