

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 125 (1999)
Heft: 3

Artikel: Daewoo Nexia oder Ferrari Maranello? : wer die Wahl hat, hat die Qual
Autor: Renggli, Sepp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-597005>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.04.2025

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

Daewoo Nexia oder Ferrari Maranello?

Wer die Wahl hat, hat die Qual

Sepp Renggli

DER FRÜHLING beginnt fünfmal. Die Engadiner Kinder versuchten die Wintergeister schon am 1. März, am Chalandamarz, zu vertreiben. Papst Gregor XIII. wählte seinerzeit den 21. März. Europa wird sich sieben Tage später, am 28. März, von der Winterzeit verabschieden. Zürich verbrennt den Böögg samt Winter am 19. April. Und in Genf lenzt der 69. Automobilsalon vom 11. bis 21. März mit dem vielversprechenden Motto «Autofrühling». Die Ehre (oder vielleicht Pflicht?) der offiziellen Eröffnung widerfährt der Fussgängerin Ruth Dreifuss.

Im Gegensatz zu unserer Bundespräsidentin bin ich bekennender Automobilist und besitze, wie 3,3 Millionen andere in diesem Land lebende Menschen, einen fahrbaren Untersatz. Der damit betriebene Handel blüht. 1998 verkauften unsere Garagisten 297 336 Neuwagen, 9,1 Prozent mehr als 1997. 1999 droht eine weitere Steigerung, denn im letzten Jahr unseres greisen Milleniums kommen für die 4,2 Millionen CH-Fahrausweis-Inhaber 150 neue oder verbesserte Modelle auf den Markt. Die Autoindustrie ist in dieser Hinsicht grosszügig. Mancherorts reicht die Erweiterung des Handschuhfachs um 3,2 cm³ aus, um eine «Weltneuheit» anzupreisen.

Nichtsdestotrotz wird die Qual der Wahl immens sein, wenn ich mich demnächst – wohlversehen mit den Ratschlägen meiner Lieben – im Genfer Palexpo nach einem Ersatz für unser bereits etwas klappriges, Ölspuren hinterlassendes Vehikel umschaue. Im Grossen und Ganzen sind wir uns einig. Wir möchten ein möglichst

geräumiges Fahrzeug mit vier Rädern. Es sollte möglichst wenig kosten, möglichst viel leisten, möglichst repräsentativ aussehen, möglichst wenig Treibstoff konsumieren, aussen möglichst klein und innen möglichst gross sein. Weitere Möglichkeiten werden zurzeit noch eingehend geprüft.

In unwesentlichen Detailfragen gehen unsere Ansichten nach gewalte-

Der Genfer Automobilsalon lockt mit 150 neuen oder verbesserten Modellen. Folge: familieninterne Endlosdiskussionen über Farbe, Zubehör, Frontantrieb und Treibstoffverbrauch.

tem Familienrat allerdings minim auseinander. Meine Frau will ein Schrägheck wegen des lieber hinten hockenden Hundes, während unsere beiden Söhne, weil es megageil und lässig ist, ein Cabriolet vorziehen, was ich – aus rheumatischen Gründen ablehne (gleicher Meinung ist die Krankenkasse). Ich möchte ein Fünfganggetriebe, meine Frau einen Automaten. Ich wäre einem Dieselmotor nicht abhold, sie ist dagegen, da er stinke. Ich bin für zwei Türen, sie plädiert für fünf, damit die Schwiegermutter bequemer einsteigen kann. Ich schwöre auf Frontantrieb, der Rest der Familie spricht sich für Hinterradantrieb aus. Meine Frau trauert ihrem längst verschrotteten VW-

Käfer nach («erste Liebe rostet nicht», behauptet sie, obwohl diese erste Liebe längst verrostet ist) und schwärmt nostalgisch vom luftgekühlten Heckantrieb. «Das ist vorbei», erkläre ich fachmännisch und füge zur Unterstützung meiner These in der Sprache der Autopioniere Agnelli und Ferrari die zwei Worte «tempi passati» bei. «Genf ist kein Autofriedhof. Auch das Rössli-Tram wird in Genf nicht ausgestellt. Dafür ist eindeutig das Verkehrshaus Luzern zuständig.»

Abgesehen von diesen Kleinigkeiten decken sich die Meinungen über unser künftiges Fortbewegungsmittel ziemlich genau. Der Rolls-Royce liegt aus Platzgründen nicht drin; wir haben unsere Garage ausgemessen, sie ist zu klein. Zudem werden teure Wagen öfter gestohlen als billige. Deshalb kommt für uns eher ein Daewoo Nexia als ein Ferrari Maranello in Frage.

Bezüglich Farbwahl sind wir uns einig. Ich hätte gern Blau, meine Frau Gelb, was nach erfolgter Mischung Grün ergibt. Das scheint mir ein vernünftiger Kompromiss. Mit einem grünen Auto könnten unsere Söhne notfalls sogar an einer Demonstration gegen die überhand nehmende Motorisierung teilnehmen.

Um den Moloch Verkehr nicht noch mächtiger zu machen (meine Strasse nach Genf führt durch den dank dem Radio berühmt gewordenen Baregg-tunnel), werde ich auf dem baregg-tunnellosen Schienenweg nach Genf reisen. Die SBB gewähren 30 Prozent Autosalonrabatt, damit vom 11. bis 21. März im Palexpo möglichst viele Kinder, Frauen und Männer Anschauungsunterricht geniessen, wie sie künftig vom öffentlichen Verkehr aufs Auto umsteigen können.