

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 115 (1989)
Heft: 9

Artikel: Auftrieb für die ganz Schnellen
Autor: Feldmann, Frank / Campaner, Angelo / Slíva, Jíí
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-602175>

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: 01.04.2025

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

Auftrieb für die

VON FRANK FELDMAN

Sehen wir uns diesen Beau einmal näher an: Er ist reich, modisch gekleidet, er besucht Bälle und Empfänge, das schöne Geschlecht reißt sich um seine Gesellschaft.

Aber der Herr Graf hat einen Tick. Schon seit seinem zehnten Lebensjahr nervt er seine Eltern mit der Bitte, ihm eine Dampfmaschine zu schenken. Mit 16 fängt er an, so ein Ding selbst zu basteln. Seine Sehnsucht nach allem, was Räder hat, bleibt weiter ungestillt, und als er eines Tages bei einem Bummel über den «Boulevard des Italiens»

in Paris ein allerliebstes Dampfmaschinen in einem Spielzeugladen entdeckt, ein Dampfmaschinen, das sich noch dazu auf vier Rädern bewegt, ist der Comte de Dion über die Massen entzückt.

Er läuft damit zu seinem Freund, dem Herzog Morny, und bald liegen die beiden Lebemänner auf dem eleganten Parkett des herzoglichen Schlosses und betrachten aus entzückten Augen das zischende Spielwunder.

Der Comte lässt es dabei nicht bewenden. Er macht die Urheber des Minidampfrosses ausfindig, fährt nach Clignancourt und mie-

tet deren Schuppen. «In Zukunft», sagt er, «arbeitet Ihr für mich» – zu 10 Francs pro Tag. Wir schreiben immerhin das 19. Jahrhundert.

Monomanen von diesem Schlage endeten früher schon mal auf dem Schafott – oder sie wurden unverschämt reich.

Ein paar Monate später schockiert er die oberen Zehntausend in Paris mit einem stinkenden und fauchenden Dampfswagen, den er durch die Porte Maillot lenkt. Hätte man ihn mit einer unbedeckten Frau auf einem Esel durch den «Bois de Boulogne» reiten sehen, der Skandal wäre nicht perfekter gewesen.

Die Familie ist perplex. Ein Familienrat, eiligst zusammengetrommelt, beschliesst, dem missratenen Sprössling dieses unstandesgemässe Hobby zu untersagen. Und weil der junge Graf sich diesem Ratschluss widersetzt, lässt ihn die Familie vorsichtshalber entmündigen.

Zwei Freunde springen ein, leihen ihm Geld. Er studiert Motorkunde und meldet – wir schreiben 1889 – sein eigenes Patent auf einen Explosionsmotor an. Fünf Jahre später haben er, Peugeot und Panhard bereits die ersten 500 Autos verkauft.

Monomanen vom Schlage dieses de Dion endeten früher schon mal auf dem Schafott – oder sie wurden unverschämt reich, manchmal sogar berühmt. Daran hat sich nicht viel geändert. De Dions Autos sind heute Raritäten, die nicht einmal der ausgekochteste Autohändler beschaffen kann.

Aber Lamborghinis, Maseratis, Ferraris, Aston Martins und Flitzer der Marke Lotus sind ganz gross in Mode. Und warum? Weil

Acht Zylinder treiben dieses Playboy-Spielzeug in nur 12 Sekunden auf 200 Stundenkilometer.

sie teuer sind, so teuer, dass man sich für den Preis schon fast ein Stadthaus leisten kann. Als Fiat den Ferraristall übernahm, produzierte man 1000 Stück im Jahr, heute sind es knapp 4000, und jeder Ferrari-Händler



ANGELO CAMPANER

ganz Schnellen

schenkt Ihnen 200 Weihnachtsgänse für ein Exemplar. Ferrari liefert eben nicht mehr als 4000 im Jahr aus und erreicht trotzdem einen Umsatz von 380 Milliarden Lire.

Die jüngste Antwort aus Maranello auf Sportwagen wie Porsche ist der F 40. Drei Liter Hubraum sind auf acht Zylinder verteilt und treiben dieses Playboy-Spielzeug in nur 12 Sekunden auf 200 Stundenkilometer! Die 478 PS bringen den roten Düser auf etwas über 324 km/h, und damit lässt man alles hinter sich, was Amtskäppchen trägt. In dieser Kategorie fragt sowieso keiner nach dem Benzinpreis.

Ich kann Ihnen nicht verraten, was dieser 324 Stundenkilometer schnelle Irrwisch kostet, denn man pflegt den Preis nur zu flüstern, aber der billigere Ferrari, das 270 PS starke GTB-Coupé wird unter dicken Brüdern nicht unter 100 000 Franken abgegeben, und den Testarossa reißt man den Händlern für 200 000 aus der Hand. Mein Autohändler, ein satter, stets braungebrannter Mann in den besten Jahren und sicherlich mit einem ansehnlichen Privatkonto in Luxemburg gesegnet, verriet mir dieser Tage, dass er sich glücklich schätzt, einen Ferrari älteren Datums aus Amerika reimportiert zu haben. Er hat ihn ohne grosses Aufheben für 500 000 Franken binnen Wochenfrist an den Mann gebracht.

Die grossen Automobilkonzerne haben längst erkannt, dass mit Hochfeinem, rich-

tig rationiert, viel, sogar sehr viel Geld zu verdienen ist. So hat sich Chrysler im April 1987 Lamborghini unter den langen Nagel gerissen, und dessen Präsident, der hochberühmte und vor lauter Buchschreiben kaum zur Arbeit kommende Lee Iacocca, hat gar 100 Millionen Dollar bewilligt, um die Produktion des 138 000 Dollar teuren Countach auf 500 im Jahr zu steigern. So wird Lamborghini eine neue Fabrik bei Bologna bauen können, um einen neuen «Kleinen» in Miniserie herzustellen, der allerdings auch mit immerhin 75 000 Dollar zu Buche schlagen dürfte. Aber halten wir uns nicht bei diesem Kleingeld auf.

Man will jetzt aus den Taschen der goldenen Boys dieser Welt mitnaschen.

Was hat Aston Martin und damit die neue Muttergesellschaft Ford jenen zu bieten, die sonst alles haben – Wein, Weib und Gesang (nein, Gesang vielleicht nicht, dafür um so mehr andere Leckerbissen in der Sonne: Inseln und Yachten und ein paar Leichen im Keller). Aston Martin hat ein neues Flaggschiff mit der Virage, Kostenpunkt

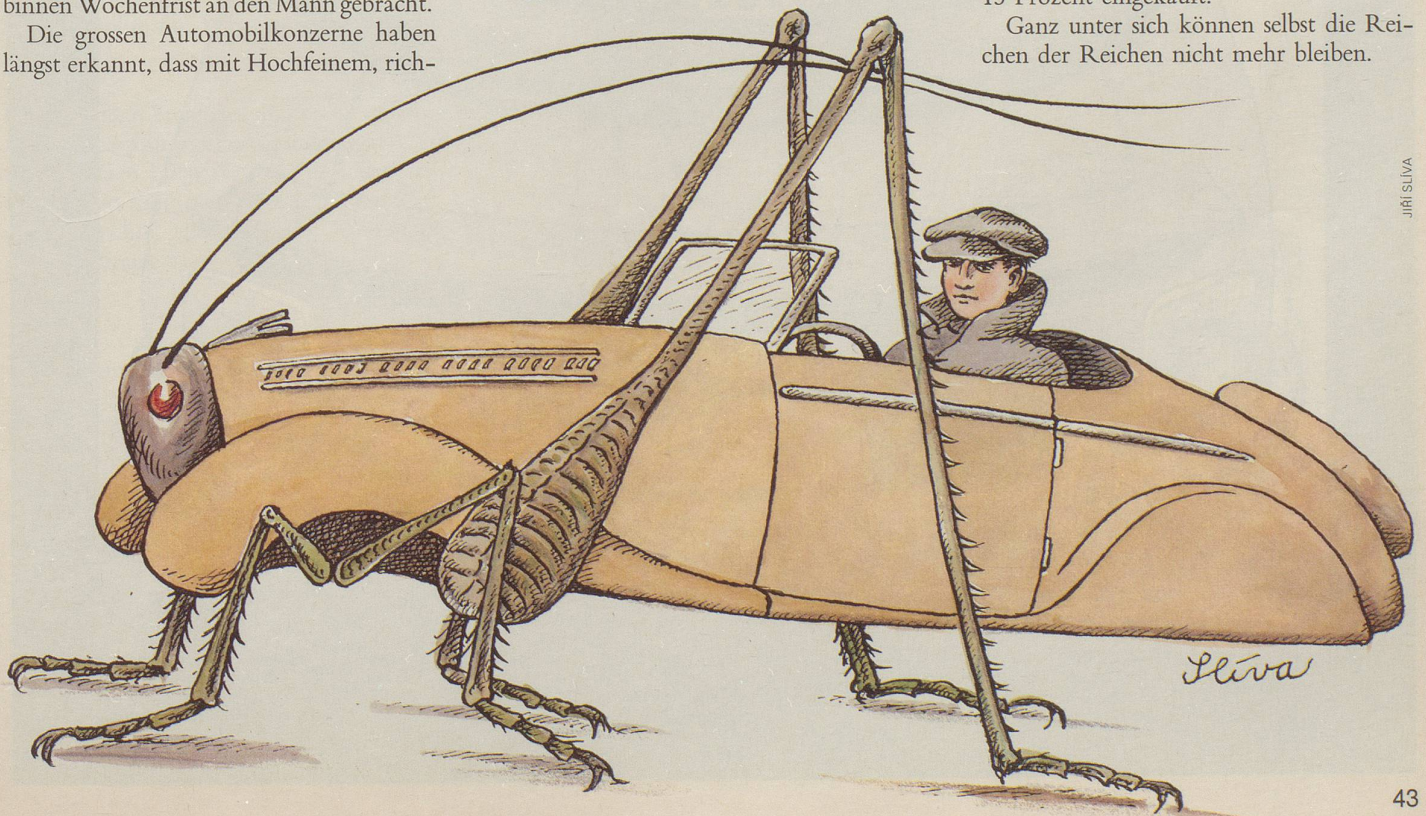
160 000 Dollar. Bald will man einen dieser neuen 250 km/h schnellen Motorbolzen in den Kreislauf der Bestbetuchten bringen, und wer noch einen der letzten DBS V8 ergatterte, deren Produktion ausgelaufen ist, trennte sich dankbar ob seines Glücks von hunderttausend Pfund.

Genau das ist es nämlich, worauf die Manager, die mit dem Vertrieb dieser Flitzbögen betraut sind, spekulieren: den Raritätswert.

Lotus will zwar die Produktion des «billigeren» Zweisitzers bis 1991 auf 5000 Stück hochschrauben, aber die seit 1986 im Cockpit sitzenden Besitzer von Lotus, General Motors, werden sich hüten, diese Zahlen überschreiten zu lassen. Small is beautiful.

Bei Maserati sah es lange so aus, als würde man sich auf den Lorbeeren vergangener Ruhmflitzer à la Bora, Ghibli und Mistral ausruhen. Aber mit dem 2,8 Liter grossen Mittelmotor Coupé Karif will man jetzt aus den Taschen der goldenen Boys dieser Welt mitnaschen. Wer in weniger als fünf Sekunden auf 100 km/h beschleunigt, der will ganz schnell ans Ziel kommen. Genau diesen kleinen, aber hochfeinen Kundenstamm wollen die Motormacher in Modena anpeilen. Chrysler ist natürlich auch schon mit von der Partie und hat sich mit etwa 15 Prozent eingekauft.

Ganz unter sich können selbst die Reichen der Reichen nicht mehr bleiben.



JIRI SILVA