

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 126 (2000)
Heft: 9

Artikel: Die Gockelgrube
Autor: Renggli, Sepp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-599028>

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: 19.02.2025

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

Die Gockelgrube

SEPP RENGGLI

JEDEN zweiten Sommer-Sonntag ermöglicht uns das Schweizer Fernsehen *idée suisse* den Genuss von zwei Stunden Nonstop-Werbung für Warsteiner-Bier, Tic-Tac-Bonbons, Computer, Käse, Schinken, Möbel, Klebstoff, Whisky, Limonade, Handys, Gabelstapler, Rasierapparate, Büroeinrichtungen, Duschzellen, Uhren, Zigaretten, Verhütungsmittel und andere nützliche Konsumgüter. Zu diesem Zweck fahren 22 buntbemalte Vehikel hinter- oder nebeneinander, überholen sich gelegentlich und umrunden je nach Arena 3,5 bis 6,5 km lange Strecken. 44 bis 78 Mal.

Die Tempi variieren zwischen 35 km/h in den Haarnadelkurven und 350 Sachen auf den Geraden. Diese lärmigste Verkaufsförderungs-Sendung der TV-Geschichte nennt sich Grand Prix, Grosser Preis, Gran Premio oder Formel-1-Weltmeisterschaft und wird von Fahrzeugen bestritten, die, ähnlich wie ein Auto, aus vier Rädern, einem Benzinmotor und einer Karosserie bestehen. Sie dient der Verminderung des cw-Wertes, sowie als Litfasssäule. Aufgabe der im Cockpit eingeklemmten Chauffeure ist es, möglichst schnell ans Ziel zu kommen, um bei der Siegerehrung die Fans mit Champagner zu duschen und doch langsam genug zu sein, damit die Werbebotschaften

auf den Wagen entziffert werden können. Um letzteres zu erleichtern, produzieren die Chauffeure (sie benötigen keinen vom Strassenverkehrsamt ausgestellten Führerschein) von Zeit zu Zeit lustige Dreher, die mehrmals werbewirksam in Zeitlupe und Super-Slowmotion wiederholt werden. Dank diesen Manipulationen werden 350-km/h-Raser zu 5-km/h-Schleichern, weshalb

man von Schleichwerbung spricht. Vor ein paar Jahren propagierte Arturo Merzario auf seinem sargschwarzem Merzario A2-Ford V8 die Produkte eines italienischen Leichenbestattungsinstituts, lebt aber noch immer. Das von der EU angedrohte Alkohol-Verbot bereitet BMW keine Sorgen. Der Rennstall heisst weiterhin – sehr zur Freude der Walliser-Schnapsbrenner – Williams. Auch im Tessin werden sie mit Gratiswerbung verwöhnt. Venus und Serena Williams.

Die Saubermänner

Insgesamt finden heuer vom März bis Oktober 17 mobile Werbekampagnen auf vier Kontinenten statt. Die einzige hinter dem ehemaligen Eisernen Vorhang rollte am 3. August in Budapest. Das restliche Osteuropa scheint noch nicht reif für den motorisierten Gigantismus. Sogar Polen steht abseits, obwohl möglicherweise ein Pole die Pole-Position erfunden hat. Ebenfalls

Sogar Polen steht abseits, obwohl möglicherweise ein Pole die Pole-Position erfunden hat.

links liegen gelassen wird die Schweiz. Nichtsdestotrotz sind wir mit einem eigenen Team dabei. Es wird in Ermangelung reicher Schweizer von Malaysiern und Österreichern finanziert, ist nicht ganz so schnell wie Ferrari, aber weitherum bekannt für blitzsauberen Sport. Noch nie hat ein Saubermann seinen Gegnern den Stinkefinger gezeigt wie zum Beispiel der Brite

David Coulthard, noch nie hat ein Saubermann geschummelt, wie es gelegentlich Schumi getan haben soll. Aber auch ohne Schummeleien ist Michael Schumacher zurzeit der erfolgreichste F-1-Chauffeur. Er stammt aus deutschen Landen, steuert aber erstens in der Schweiz und zweitens einen Ferrari. Einerseits hat Schumi einen Ferrari, weil er der beste Chauffeur ist, andererseits ist er der beste Chauffeur, weil er einen Ferrari hat. Von seinem Chauffeur-Lohn kann die Familie Schumacher im waadtländischen Vuflens gut leben, sofern sie pro Jahr nicht mehr als 50 Millionen Schweizer Franken ausgibt.

Vorvorgänger bei Ferrari und ebenso berühmt war Nicki Lauda. Als einst ein Konkurrent verunfallte und Hilfe dringend nötig gewesen wäre, raste der Österreicher an der Unglücksstelle vorbei und sagte, er werde nicht für das Parkieren, sondern für das Fahren bezahlt. Später sagte er, die Reise im Kreise sei sinnlos und nahm den Hut, beziehungsweise die rote Mütze mit der Aufschrift «Parmalat». Irgendwann setzte er dann den Helm wieder auf, um mit dieser sinnlosen Tätigkeit erneut Geld zu verdienen, ehe er sich endgültig für die Kappe entschied. Ob er mit dieser Kopfbedeckung sogar ins Bett geht, weiss nicht einmal «Blick».

PS: F-1-Chauffeure sollten klein und schlank sein, damit sie ins Cockpit passen. Cockpit heisst in deutscher Übersetzung «Gockelgrube». Das Wort ist zweideutig: In diesem motorisierten Korsett ist nicht viel mehr Platz als für einen Gockel, und einige sich als Stars fühlende und – noblesse oblige – vorwiegend in Monte Carlo residierende Cockpit-Insassen gebärden sich mitunter wie dünnkelhafte Gockel.