

Michael Klomfass

# Sexbomben und Feuerstühle



**Das Männerlexikon**

**Fakten. Historisches. Anekdoten**



Michael Klomfass

# Sexbomben und Feuerstühle

Das Männerlexikon

Fakten. Historisches. Anekdoten.

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Michael Klomfass  
Sextbomben und Feuerstühle  
Das Männerlexikon  
ISBN 978-3-9813515-2-1

[www.männerlexikon.de](http://www.männerlexikon.de)  
[kontakt@männerlexikon.de](mailto:kontakt@männerlexikon.de)

© Copyright 2010. Alle Rechte beim Autor. Printed in Germany.

Cover-Idee: Michael Klomfass  
Umschlaggestaltung und Satz: Büro für Werbung und Wunder, Hofheim  
([www.werbungundwunder.de](http://www.werbungundwunder.de))  
Foto (Pin-up-Girl): Fotodesign & Lichtbildneri, Tessa Schlick, Köln  
([www.missgiggles.de](http://www.missgiggles.de))  
Foto (Harley Davidson): Getty Images  
Korrektorat: Claudia Ganci, Korrektorat, Übersetzungen, Proofreading & More,  
Kuppenheim ([claudiaganci@live.de](mailto:claudiaganci@live.de))

**BULLSHEET BOOKS**  
Michael Klomfass Verlag  
Pfauenstr. 13  
76199 Karlsruhe



[www.bullsheetbooks.de](http://www.bullsheetbooks.de)  
[kontakt@bullsheetbooks.de](mailto:kontakt@bullsheetbooks.de)

## Heilig's Blechle

Ruft jemand ›Ach du heilig's Blechle‹, dann ist diese Person sicherlich schwäbischer Herkunft. Sie ist entweder überrascht und (meistens) freudig erregt oder spricht einfach nur über sein Automobil.

Aber eins nach dem anderen: Betteln war im mittelalterlichen Württemberg verboten, außer der Hungernde konnte zum Zeichen der amtlichen Erlaubnis eine entsprechende Blechmarke vorweisen. Mit ihr konnte er auch an öffentlichen Speisungen teilnehmen. Zum ›heiligen‹ Blechle wurde die Marke, weil Kirchen und Klöster die Hungernden verköstigten. Heute ist der Schwabe – dank Daimler und Porsche – satt und nennt statt der ›Lebensmittelmarke‹ nun sein liebstes Kind, das Automobil, gerne ›heilig's Blechle‹.

Doch er nennt es nicht nur heilig, er macht auch wirklich alles, um diesem Symbol der Freiheit, des Abenteurers und des Prestiges zu huldigen: Er unterhält, pflegt und poliert es liebevoll und mit größter Sorgfalt. Früher veranstalteten Millionen schwäbische Männer und Angehörige anderer germanischer Volksgruppen am Wochenende vor ihrem Haus so etwas wie einen Gottesdienst. Hingebungsvoll über das Auto gebeugt oder ehrfürchtig vor ihm kniend, breiteten sie das Putzzeug und den Gartenschlauch wie Opfergaben um sich herum aus.

Heute ist die Waschanlage der Wallfahrtsort. Die Vehikel werden wie vierrädrige Altäre durch einen Tempel rotierender Reinigungswalzen, computergesteuerter Shampoospender und leistungstarker Trocknungsdüsen geschleust. Hier wird der Schmutz vom Lack entfernt. Das Ritual reinigt aber auch die Seele des Fahrzeughalters – ein Ablasshandel der Moderne für 9,80 Euro. Danach trifft man sich zur Andacht an der Saugstation, zum kollektiven Innenreinigen – und natürlich

der Tiefenpolitur des eigenen Ichs. Hier werden Matten geklopft und Aschenbecher geleert, als ob es kein Morgen gäbe, es werden brüderlich Lederlappen und Glasreiniger geteilt. Später wird das mobile Heiligtum zu Hause in den Carport gestellt und abgeschlossen – und liebevoll wird mit der Hand nochmals über die Motorhaube gestrichen.

Mein Auto!

Glückseligkeit hat einen Namen.

Und wem hat der Automobilist dieses Glück auf Erden zu verdanken? Zuerst mal dem Erfinder des Rades. Wer das war, lässt sich heute nicht mehr genau feststellen. Fest steht jedoch, dass es erst vor rund 6.000 Jahren erfunden wurde, vermutlich am Schwarzen Meer, und dass die südamerikanischen Inka auch noch bei der Ankunft der Spanier [→*Eroberung*] vor 500 Jahren das Rad nicht kannten. Doch natürlich reichen Räder alleine noch nicht aus, um ein Kraftfahrzeug zu bauen. Dazu braucht es neben Karosserie und solchen Dingen vor allem noch so etwas wie einen Motor. Bereits im 17. Jahrhundert gab es dreirädrige Prototypen, die von einem einfachen Dampfkessel angetrieben wurden. Die Entwicklung der heutigen Autos kam aber erst 1886 voran: Carl Benz baute sein erstes Dreirad mit Verbrennungsmotor in Mannheim. Kurz danach folgten, unabhängig davon, in Cannstatt bei Stuttgart Gottlieb Däumler (der sich später Daimler nannte) und Wilhelm Maybach.

Berta Benz, Carls Ehefrau, wagte mit dem Vehikel die erste Fernfahrt durch Baden, von Mannheim nach Pforzheim.

Trotz des Siegeszugs der motorisierten Wagen meinte der letzte König von Preußen und Deutsche Kaiser Wilhelm II. (1859-1941): »Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.« Trotzdem führte Preußen

1903 als erstes Land eine ›Prüfungspflicht für Wagenlenker‹ ein. Zuständig für die Abnahme der Prüfungen war der Dampfkesselüberwachungsverein. Damals ging es aber weniger um die Verkehrsregeln und um das Fahren selbst. Vielmehr ging es um die Frage, wie man einen liegengebliebenen Wagen wieder flott bekommt. Die meisten der ohnehin gut betuchten Autobesitzer leisteten sich daher einen Chauffeur. Insgesamt 350 Stunden drückten die angehenden Chauffeure die Schulbank der ersten, 1904 in Aschaffenburg gegründeten Fahrschule. Auf dem Lehrplan standen unter anderem Physik, Elektrotechnik, Werkstattpraxis, Straßenwesen – und lediglich acht Fahrstunden auf dem örtlichen Exerzierplatz des deutschen Kaiserreichs.

Viele Leser dieses Männerlesebuches mussten freilich etwas mehr Stunden neben dem Kette rauchenden Fahrlehrer verbringen. Als Belohnung gab es den grauen Lappen. Der gute alte graue Lappen, heute unhandlich, zerfleddert, speckig, ein stiller Zeitzeuge. Liebschaften kamen und gingen, der Lappen blieb, im Geldbeutel zwischen einem Zehnmarkschein und dem Studentenausweis oder in der Gesäßtasche der Jeans, doch immer ganz nah dran am Weltgeschehen. Was für ein Tag, als man ihn das erste Mal in den Händen hielt! Endlich mobil, endlich unabhängig – endlich erwachsen. Die Lizenz, um Träume wahr zu machen: Musik aufdrehen, ein Tritt aufs Gaspedal, und schon ging es los, ab ins eigene Leben, in die Großraumdisco der Provinz, in den Urlaub Richtung Mailand, Nizza, Paris, irgendwohin. Egal, Hauptsache weg.

Haben Sie noch einen grauen Lappen? Dann holen Sie ihn raus. Wie weich er sich anfühlt! Er atmet, er lebt, er erzählt Geschichten. Ruiniert von Schleudertouren in der Waschma-

schine, ausgebleicht von der Sonne, mit undefinierbaren Flecken übersät und dennoch – oder gerade deshalb – etwas ganz Besonderes. Die vom Landratsamt verbriefte Freiheit.

Jeder hatte mindestens einen Schul- oder Zivi- oder Bundeswehrkameraden, der einen weißen oder hellblauen Käfer seiner Mutter fuhr. 1300 Kubik, 40 PS, Heckmotor mit Heckantrieb. Illegale Rallye-Fahrten in der Kiesgrube waren besonders beliebt, auf der Suche nach physikalischen und emotionalen Antworten auf die Frage, wie weit man gehen kann. Man konnte weit gehen, sehr weit sogar, mit dem Käfer konnte man auf dem Off-Road-Parcours die Grenzen immer wieder neu definieren. Und in der kalten Jahreszeit wurde sonntags auf Supermarktparkplätzen überprüft, wie sich Mutters Gefährt mit angezogener Handbremse in einer vereisten Kurve anfühlt. Es fühlte sich gut an. Im Sommer wurde dieses Kurven-Experiment auf dem unbarmherzigen Asphalt wiederholt. Reifen quietschten, Gummi qualmte, Fliehkräfte, die im Physikunterricht niemand so richtig verstanden hatte, erklärten sich nun auf anschauliche, geradezu elegante Weise [→*Punksport*].

Und dann war da noch der typische Käfergeruch: schmutzige, nach Plastik riechende Polster, Öl, Karamba, Benzin und ein aus Rost und Feuchtigkeit bestehendes Biotop unter der Gummimatte im Fußraum. Eine Mixtur, die bei längeren Fahrten in die Klamotten kroch, besonders im Winter, wenn sie von der Heizung aufgewärmt wurde. Meistens hatte man aber Glück, und die Heizung funktionierte nicht. Ein Käferfahrer war aber nicht zimperlich. Er beklagte sich auch nie über das knappe Platzangebot. Im Gegenteil, er prahlte gerne

damit, wie toll der Sex auf der Rückbank auf dem Friedhofsparkplatz sei.

Natürlich ahnte keine Mutter, was ihr Sohn im und mit dem Zweitwagen der Familie trieb. Und die Väter hatten auch keinen Schimmer, was passierte, wenn sie mal für eine Sonderausfahrt dem Sohn ihren Mercedes oder BMW überließen.

Zuerst wurde der Frage nachgegangen, ob ab einer bestimmten Drehzahl der Motor automatisch abriegelt?!

Tat er nicht.

Alle mitfahrenden, grölenden Kumpels probierten der Reihe nach, ob sie die maximale Drehzahl von 8.000 U/min bestätigen konnten?

Sie konnten.

Der zweite Test fand auf der kurvigen, bergigen Autobahn statt. Die These: Die in den Papieren eingetragene Höchstgeschwindigkeit ist nicht korrekt. Die These wurde bestätigt. Zumindest zeigte der Tacho, mit fünf Mann an Bord, etwas mehr an – wenn es bergab ging.

Hin und wieder gab es auch echte Glückstage. Da bekamen gleich mehrere Kumpels von ihren Vätern den hubraumstarken Schlitten. Es wurde nicht lange diskutiert, wie man solche Tage am besten verbringt. Auf einer abgelegenen Straße wurden Dragster-Duelle ausgefahren. Bei Dragster-Duellen wird der Frage nachgegangen, wer aus dem Stand am schnellsten eine Viertelmeile fährt? Sonderpunkte gab's für den, der beim Start, mit angezogener Handbremse, die Reifen qualmen lassen konnte.

Tja, die guten alten Zeiten. Damals waren Tankstellen auch noch echte Tankstellen und keine Supermärkte mit Blumenladen, Geschenkboutique und Bistros. Damals erkannte

man Tankstellen noch daran, dass an einer klapprigen Preistafel Beträge standen, die alle unter einer Mark lagen. Es gab zwei Zapfsäulen, vielleicht auch mal drei, die von einem Tankwart im verschmierten Blaumann bedient wurden. Das Kasenhäuschen war klein, roch nach Schweiß, Öl und Zigarettenrauch. In dem engen Kabuff trafen sich auch immer Männer, um lautstark über Zündkerzen und ähnliches zu diskutieren. Neben Kraft- und Schmierstoffen sowie Ersatzbirnen und Abschleppseilen konnte man auch noch exakt diese drei Genuss- und Lebensmittel kaufen: Zigaretten (Peter Stuyvesant, HB und Kurmark), Coca-Cola (aber keine Light, keine Zero, keine koffeinfreie) und Wrigley's Kaugummi (nur die gelben mit viel Zucker).

Aber wie jeder weiß, ändern sich die Zeiten. Das Konsumverhalten an Tankstellen hat sich deutlich gewandelt, ebenso wie die präferierten Automarken der Leser dieses Buches. Heute fahren viele selbst die Marken ihrer Väter: BMW, Audi oder Mercedes. Uncool, aber gut. Man hat schließlich dafür geschuftet, also darf man sich auch mal etwas leisten und zeigen, dass man ein toller →*Hecht* ist. Aber was sagt denn das heilige Blechle tatsächlich über den finanziellen Status des Fahrers aus? Wenn einem bei 180 Sachen auf der Autobahn ein links blinkender BMW fast in den Kofferraum rauscht, kann man nie mit Sicherheit sagen, ob ein Industrieboss [→*Pantoffelheld*] oder der Pförtner des Finanzamtes am Steuer sitzt. Unabhängig von den finanziellen Verhältnissen, ist das Automobil hervorragend geeignet, um fehlende Geistes- und Körpergröße auszugleichen oder eine →*Gockelkrise* zu lindern.

Übrigens, ich selbst fahre eine amerikanische Pornokutsche, die mit ihren protzigen Abmessungen gute Chancen hätte, als Genitalprothese von der Krankenkasse anerkannt zu

werden. Aber eins ist gewiss: sie ersetzt die Psychotherapie bei mangelndem Selbstbewusstsein.

Das Auto ist eben für viele Dinge gut. Deutsche Männer machen sogar mit dem Auto Sachen, wofür es in anderen Ländern und Sprachen noch nicht mal ein Wort gibt:

Spritztouren.

Sie fahren also ziellos herum, um sich an der Schönheit ihres Autos zu erfreuen – und natürlich auch, um gesehen und bewundert zu werden. Aber ganz gleich wie viel PS man unter der Haube hat, im Stau sind sie wertlos. Schon in den Sechzigern frotzelte der Spiegel in einer Reportage über den ersten Mega-Urlaubstau der deutschen Geschichte: »[...] die Briten in ihren 22.000 Mark teuren Jaguars trollten gemächlich [...] hinter den luftigen Blechhüllen des Primitivlings Citroen 2 CV [...]: Die aristokratische deutsche Autobahn, für 200 Stundenkilometer schnelle Renner gebaut, machte alle gleich.«

Immerhin hatten es die Wagen auf die Autobahn geschafft. Es gab nämlich auch Tage, an denen sie noch nicht mal aus der Garage durften. An diesen Tagen gehörten Schlittschuhläufern, Reitern und Bonanza-Radfahrern die Autobahnen der Republik: 1973, an den vier autofreien Sonntagen in der Ölkrise.

Natürlich erheben die Ausführungen in diesem Lexikon keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aber was wäre eine Erörterung des heiligen Blechles, ohne den Opel Manta und dessen Fahrer zu würdigen? Nackenspoiler, Cowboystiefel, den Ellbogen – auch im Winter – aus dem Fenster, minibetrockte, blondierte Dauerwellenfriseurin auf dem Beifahrersitz.

Und pimp my Car ohne Grenzen. Damals hieß ›Pimpen‹ noch ›Tuning‹. Und Tuning hieß Irmscher oder Lexmaul. Der Manta-Pilot war der Protagonist der schwarzen Scheibenfolie, kurz Fickfolie genannt, die heute auch in relativ seriösen Fahrzeugen Anwendung findet. Drei Wunderbäume am Innenspiegel, ein großer Schaltknüppel als Phallussymbol, der Heckflügel so groß wie eine Kneipentheke, die Recaro-Sportsitze mit 6-Punkt-Hosenträgergurten ausgestattet und ein bretthartes Fahrwerk, das nur eins wollte: tiefer gelegt werden. Nicht zu vergessen die 1000-Watt-Anlage. Über deren Hersteller – Kenwood oder Alpine – informierte ein großer Aufkleber auf der Heckscheibe. Zumindest dann, wenn dort kein ›Wer bremst, verliert‹ oder ›Schluck, Du Luder‹ den Platz blockierte.

Ja, unabhängig von der Alters-, Bildungs- und Einkommensschicht, das Blechle ist heilig für den Mann. Doch wie lange noch? Dank innovativer Werkstoffe und Technologien wird das Blech bald so überholt sein wie ein →*Atombusen*.

**Heimwerkerglück** → Fugendichtung

## **Hochleistungsmobbing**

Der Verhaltensforscher Konrad Lorenz prägte 1963 den Begriff ›Mobbing‹: Er bezeichnete damit Gruppenangriffe von Tieren auf einen Fressfeind oder andere überlegene Gegner – wie er sie von Gänsen auf einen Fuchs beobachtet hatte.

Mobbing oder Mobben (von englisch ›to mob‹: anpöbeln, angreifen) steht heute insbesondere für einen systematischen und regelmäßigen Psychoterror am Arbeitsplatz mit dem Ziel,



MEHR DAVON?!

Pralle 280 Seiten für läppische 9,80 Euro.

Jetzt bestellen:

**[www.männerlexikon.de](http://www.männerlexikon.de)**