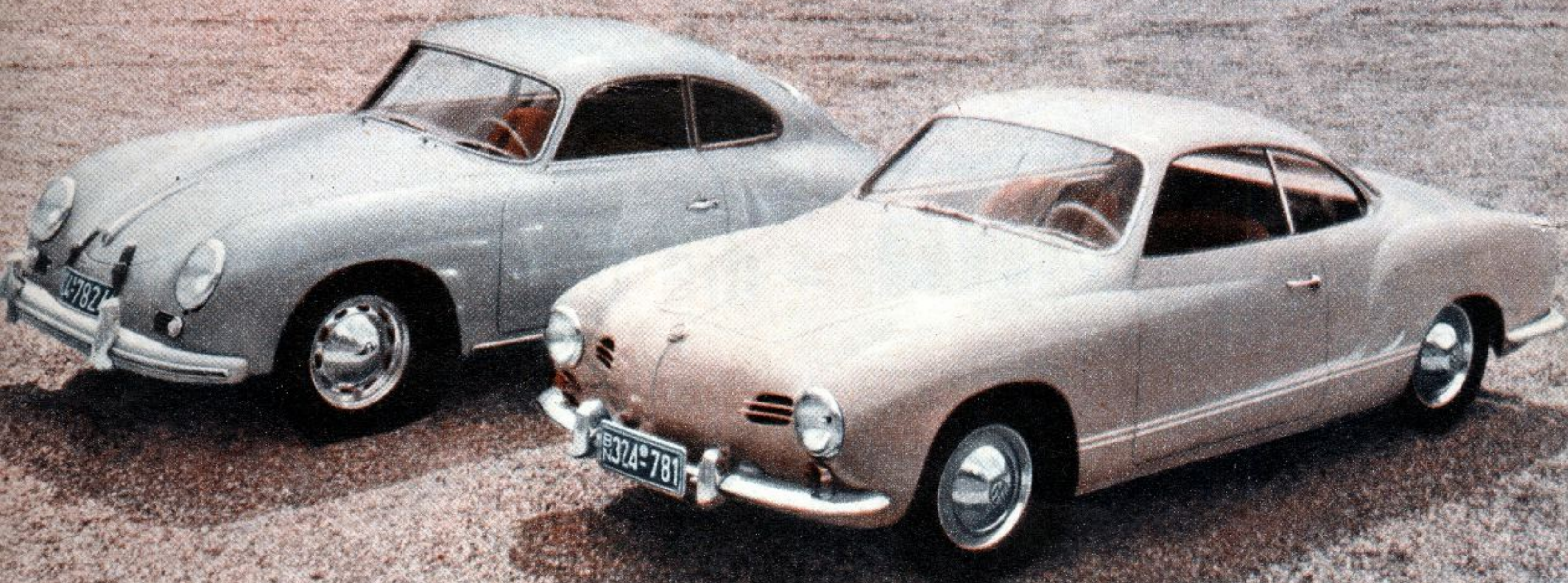


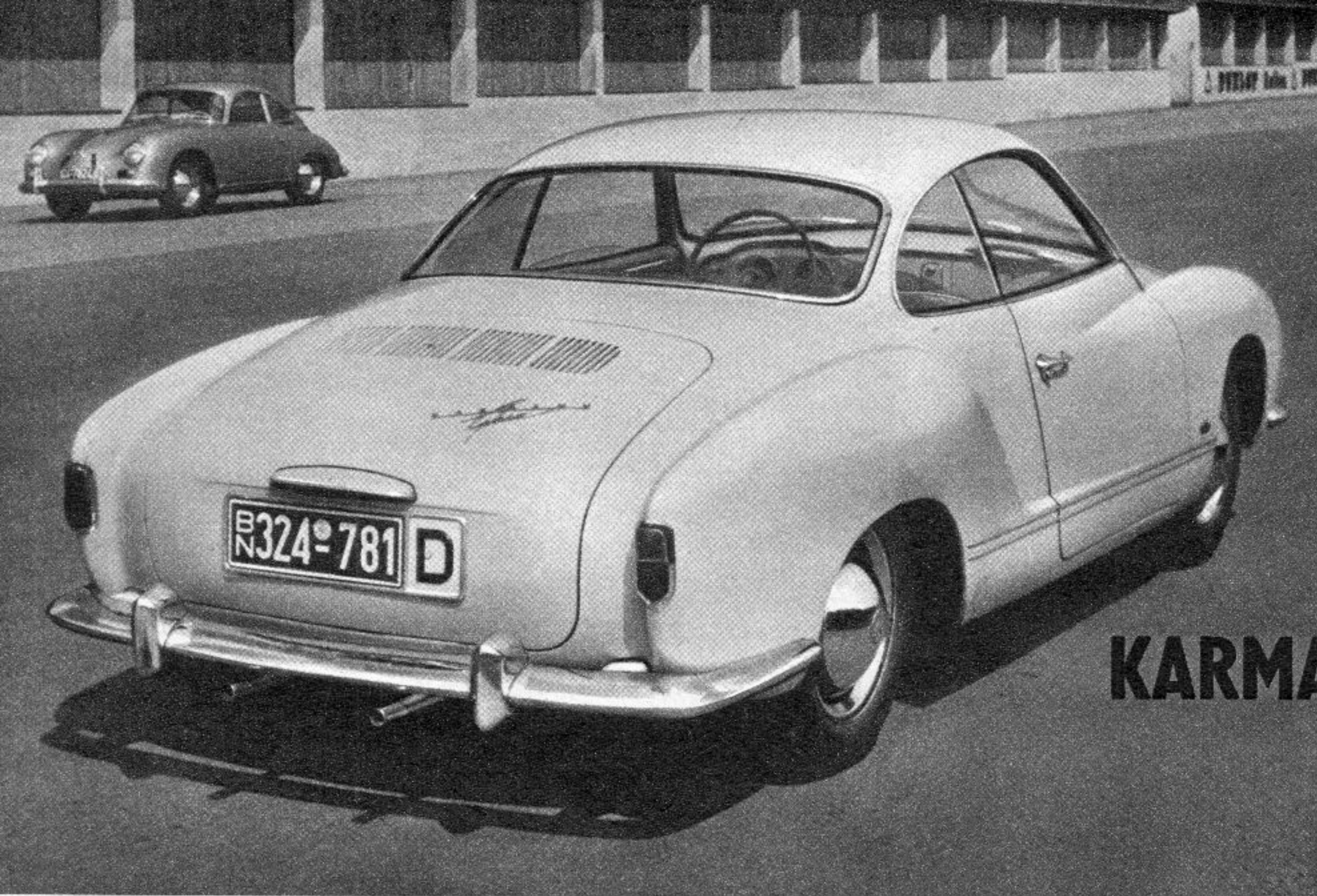
das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**



TEST VW-KARMANN-GHIA-COUPÉ
BILLIGE SPANIEN-FAHRT
WO BLEIBT DIE SCHEIBENBREMSE ?

HEFT 11
26. MAI 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.20



Unser Test:

VW KARMANN-GHIA- COUPÉ

Früher wurde jeder Personenwagentyp in den verschiedensten Karosserieausführungen geliefert. Da existierten nebeneinander zwei- und viertürige Limousinen, Coupés, Cabriolets in mehreren Arten, offene Zwei- und Viersitzer sowie weitere Aufbauten, die man heute gar nicht mehr kennt. Einige Mercedes-Typen der dreißiger Jahre beispielsweise gab es in zehn und noch mehr serienmäßigen Karosserieformen und selbst bei einem billigen Kleinwagen wie dem 4/20 PS Opel von 1930 mußten dem Käufer wenigstens noch vier Modelle zur Wahl gestellt werden, nämlich der offene Zweisitzer für RM 2300.—, das Zweisitzer-Cabriolet für RM 2450.—, der offene Viersitzer für RM 2800.— und schließlich die Limousine für RM 3200.—. Da zu jener Zeit Fahrgestelle und Karosserien noch völlig getrennt, zudem die gebauten Stückzahlen relativ gering waren, spielte diese Vielgestaltigkeit produktionstechnisch und preislich eine untergeordnete Rolle. Der allgemeine Übergang zur selbst- oder wenigstens mittragenden Karosserie sowie der Zwang zu steigender Rationalisierung der Herstellung haben hier einen gründlichen Wandel geschaffen, der dazu führte, daß es heute bei allen Automobilfabriken nur mehr einige wenige Einheitsmodelle und daneben, wenn überhaupt, die eine oder andere Spezialausführung zu einem wesentlich erhöhten Preis gibt. Dieses Einheitsmodell ist begreiflicherweise fast immer die Limousine, während ein Zweisitzer als Normalausführung fast nur mehr für sportliche Wagentypen in Frage kommt. Wie rasch sich das Publikum an die Gegebenheiten gewöhnte, darf man aus der Tatsache schließen, daß heute bereits weithin ein zweisitziger Wagen ohne weiteres als Sportwagen, ja von Kindern, wie es der Tester mit dem Karmann-Ghia schmunzelnd beobachtete, sogar als Rennwagen betrachtet wird. In Amerika gilt übrigens bereits jedes Auto, das nicht mit den dort üblichen Normalmodellen übereinstimmt, so etwa ein simpler Volkswagen, Hillman-Minx oder Mercedes 300, rundweg als „Sportwagen“.

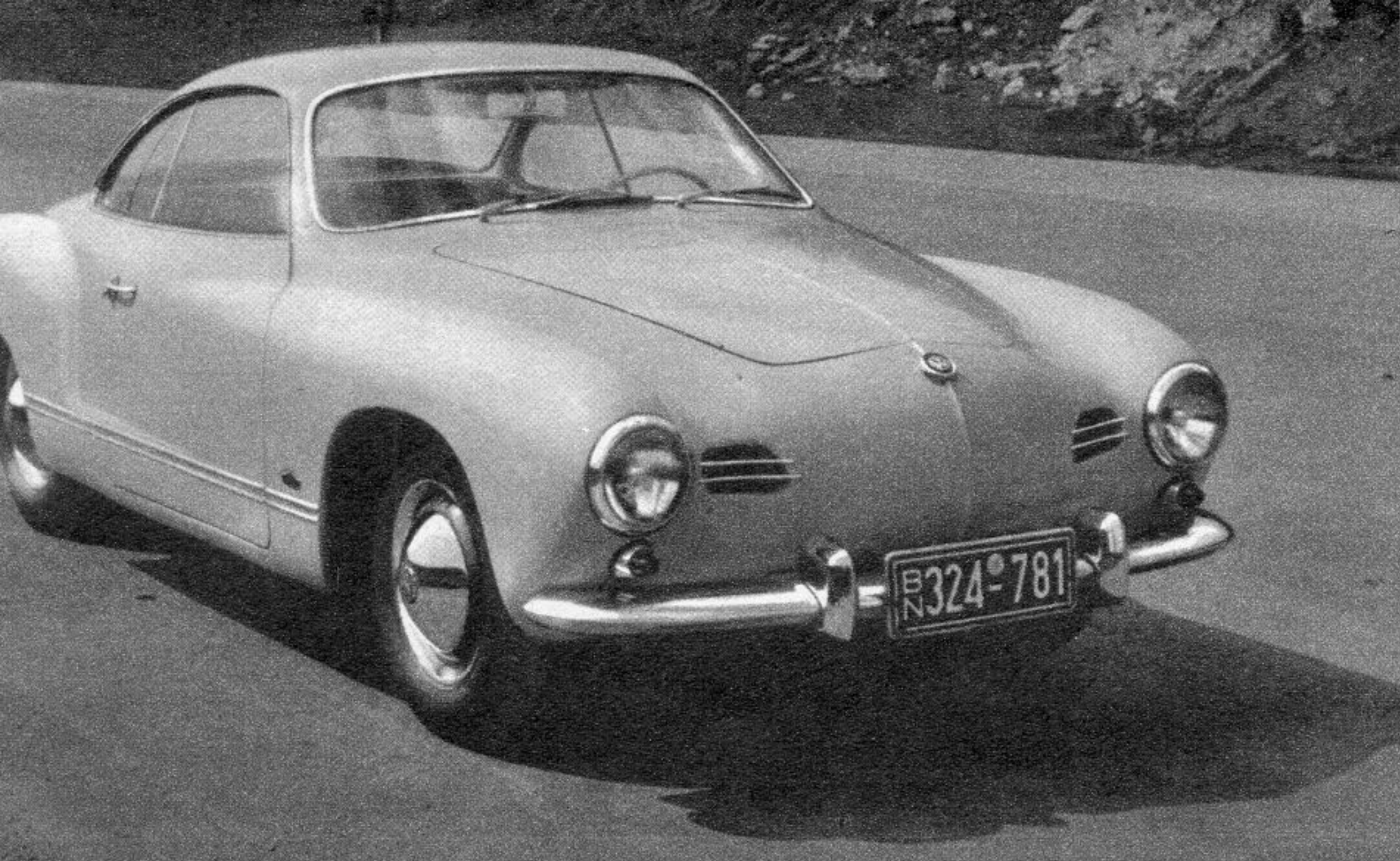
Es dürfte ratsam sein, von solchen Vereinfachungen möglichst Abstand zu halten, wenn man sich vor Trugschlüssen und Fehlurteilen bewahren will. Ein typischer Fall von derart falscher Einschätzung lag beispielsweise bei einem Leser vor, der kürzlich in einem Brief an uns den Karmann-Ghia als die „Parodie eines

schnellen Auto“ bezeichnete. Dieser Mann, der nebenbei bemerkt mit seiner Ansicht keineswegs allein steht, hält es offenbar für paradox, ein ganz normales, von sportlichem Ehrgeiz freies Automobil mit einer zweisitzigen, noch dazu hübsch und schnittig aussehenden Karosserie zu versehen. Kein Mensch hat früher erwartet, daß ein rot oder weiß lackierter Roadster viel schneller sein müsse als die Limousine des entsprechenden Typs. Und warum eigentlich soll dies heute anders sein? Warum eigentlich soll man „sportlich“ nur mit einem Auto fahren können, das zu hohen Geschwindigkeiten fähig ist? Ich wage es zu behaupten: Mancher, der in seinem offenem MG-Zweisitzer vergnügt mit 100 dahinbrummt, ja selbst mancher im unscheinbaren grauen Volkswägelchen denkt und fühlt, ohne es vielleicht zu wissen, viel mehr echt sportlich als andere, deren höchstes Glück es ist, stur Kilometer zu fressen, einen immer noch höheren Schnitt zu erjagen und ja alles zu überholen, was man nur irgendwie überholen kann.

Super- und SL-Fanatiker solchen Stiles würden am Karmann-Ghia kaum eine rechte Freude haben. Das ist klar, und für sie wird er auch nicht gebaut. Man kann mit ihm durchaus sportlich fahren, selbstverständlich, denn das kann man mehr oder weniger mit jedem normalen Automobil. Manche Wagen freilich sind hierzu besonders prädestiniert, und das ist der Karmann-Ghia zweifellos nicht. Wir stellen dies bewußt von vornherein eindeutig klar, damit niemand eine von schiefen Voraussetzungen ausgehende Beurteilung dieses Wagens von uns erwartet.

Am glücklichsten mit dem Karmann-Ghia werden diejenigen Kunden sein, die wissen, daß sie davon weder extreme Fahrleistungen noch überdurchschnittliche Fahreigenschaften verlangen können, sondern daß beide in durchaus normalen, die meisten Bedürfnisse voll auf befriedigenden Grenzen bleiben. Hingegen wird ihnen die Genugtuung geboten, ein Auto individueller Eleganz zu besitzen, das in seiner





Linienführung zu den schönsten Kleinwagen gehört, die es gibt. Luigi Segre von Ghia (Turin) hat mit meisterhaftem Geschick den braven VW zu einem hocheleganten Zweisitzer umgewandelt, und der Firma Karmann gebührt allein schon ihres unkonventionellen Mutes wegen Anerkennung, weil sie nicht zögerte, einen Mann für diese schwierige Aufgabe dort zu suchen, wo er noch am ehesten zu finden war, nämlich in Italien. Sehr richtig hat Karmann erkannt, daß für einen netten Zweisitzer dieser Art eine lebhaftere Nachfrage besteht. Die vielen Karmann-Coupés, die seit letztem Herbst immer mehr unsere Straßen beleben, sind hierfür der sichtbare Beweis. Es gibt offenbar genügend Käufer, die für die Anschaffung eines besonders netten Wagens gern mehr bezahlen, zumal wenn sie mit großer Sicherheit wissen, daß sein Betrieb nicht mehr kostet als der eines normalen VW. Obwohl der Karmann-Ghia inzwischen doch keine ganz unbekannte Erscheinung mehr ist, fällt es auf, wieviele Leute bei seinem Anblick stehenbleiben, ihn mit Bewunderung betrachten und sich für Einzelheiten interessieren.

Es war kühl und regnerisch, als wir das Testfahrzeug übernahmen. Durch diesen Umstand wurden wir gleich zu Anfang darauf aufmerksam, daß die Belüftung des Wagens noch nicht in zufriedenstellender Weise gelöst ist. Bei naßkaltem Wetter kann man die Fenster — ja trotz vorhandener Entfrostdungseinrichtung selbst die Windschutzscheibe — nur dann beschlagfrei halten, wenn man einen erheblichen Luftzug in Kauf nimmt. Gewiß sind die Strömungsverhältnisse an und in einem Auto im voraus kaum genau bestimmbar, nur muß man ihnen am Ende

Rechnung tragen. Beim Karmann-Ghia geschähe dies wohl am besten durch Drehflügel in den Türfenstern oder durch ausstellbare hintere Seitenscheiben.

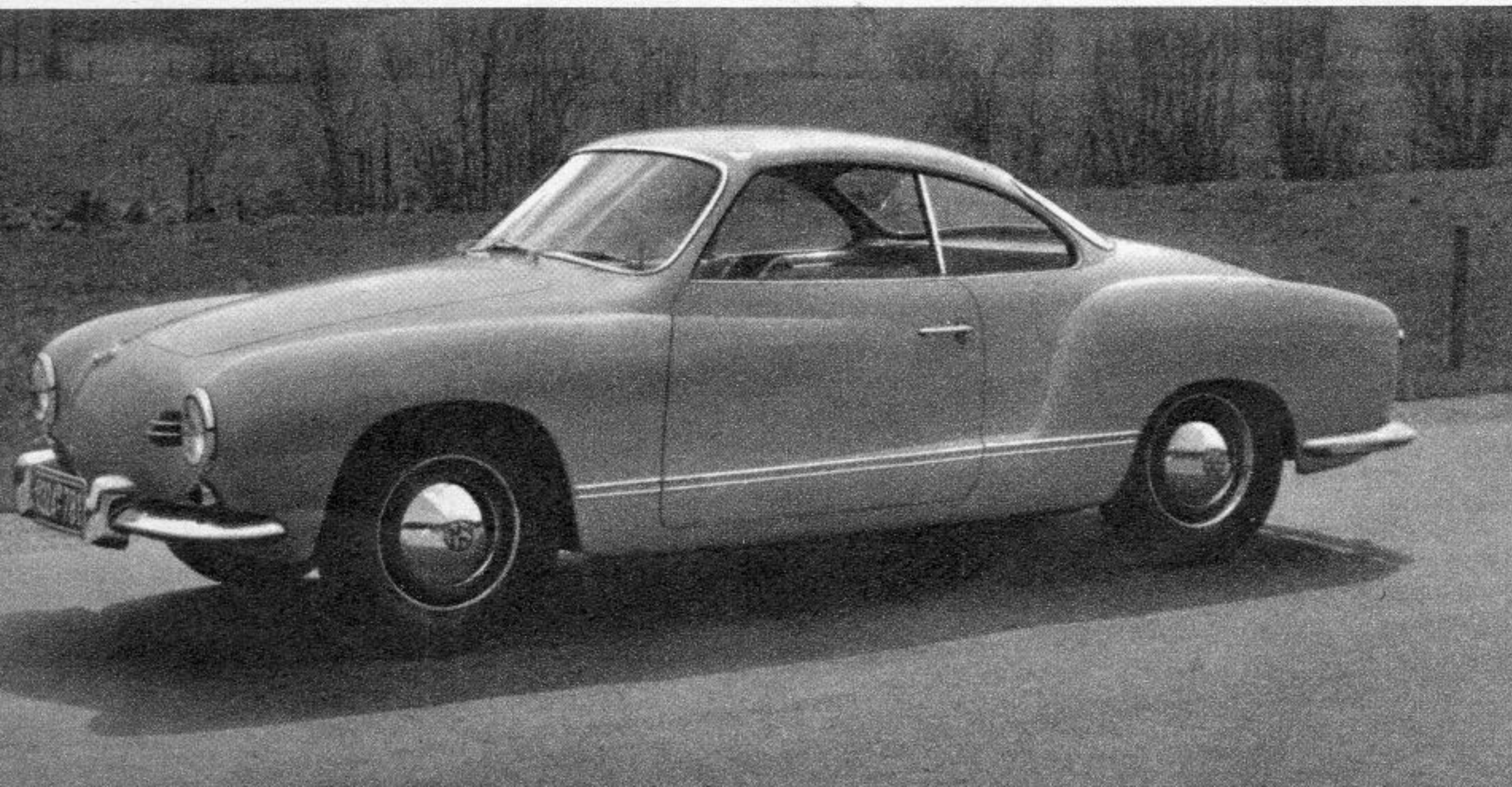
Um die beiden einzigen wesentlichen Beanstandungen gleich vorwegzunehmen, möchten wir auf eine weitere Beobachtung hinweisen. Bei Tag und bei Nacht, bei gutem und bei schlechtem Wetter ist es ausgesprochen unangenehm, wie stark sich das Armaturenbrett und vor allem dessen Oberseite in der Windschutzscheibe spiegeln. Mag sein, daß dies bei sehr heller Lackierung, wie sie unser Testwagen hatte, besonders lästig in Erscheinung tritt. Es brauchte aber nicht zu sein, und immer wieder muß man sich als Tester verwundert fragen, warum die Automobilfabriken so oft bestimmte Fehler erst selbst machen müssen, bevor sie zu Konsequenzen bereit sind, die andere längst gezogen haben. Seit Jahren wird beispielsweise beim Opel-Kapitän und auch bei anderen Wagen die Oberseite des Armaturenbretts matt und dunkel lackiert, eben um die lästige Spiegelung zu vermeiden. Das ist doch eine so wirksame und gleichzeitig primitive Maßnahme, daß es keine Entschuldigung für ihre Unterlassung gibt, wenn sie notwendig ist. Beim Karmann-Ghia ist über den Instrumenten das Armaturenbrett als leichter Wulst vorgezogen. Dieser ist aber offenbar nur um des gefälligeren Aussehens willen da. Sein Hauptzweck jedoch sollte sein, die Nachtbeleuchtung der Instrumente gegen die Scheibe abzuschirmen, was er jedoch nicht tut.

Nun wäre man ja bei Karmann dieser Sorgen ledig, wenn man sich entschliesse, den für die innere Sicherheit des Coupés notwendigsten

Erfordernissen besser Rechnung zu tragen. Vor allem vermischen wir da die Windschutzscheibe aus Verbundglas, ferner Polsterwülste am Armaturenbrett sowie an den oberen Einfassungen der Frontscheibe und der Türfenster, bei letzteren deshalb, weil sie infolge der sich nach oben stark verjüngenden Karosserie den Köpfen der Insassen sehr nahe sind.

Solcher Beobachtungen und Gedanken wegen waren wir zunächst nicht sonderlich von dem Karmann-Testwagen angetan, aber je länger wir damit fuhren und uns an seine Eigenheiten gewöhnten, um so mehr haben wir uns mit ihm befreundet. Am Ende gefiel er uns so gut, daß wir um seiner Vorzüge willen auch gern einige Beanstandungen in Kauf nahmen, zumal solche in irgendeiner Weise bei keinem Auto fehlen. Dabei könnten wir noch nicht einmal sagen, was wir am Karmann-Ghia, vom hübschen Aussehen seiner Karosserie abgesehen, besonders liebenswert fanden. Vielleicht ist aber gerade dies eine seiner wesentlichen Qualitäten, daß er weder im positiven noch im negativen Sinne besonders gravierende Merkmale aufweist: Er ist ein gesundes, „rundes“ Auto, brav und lustig, bescheiden und anspruchslos, eben ein Volkswagen im Sonntagskleid.

Vom normalen VW unterscheidet sich das Coupé im wesentlichen nur durch die Karosserie, das komplette Fahrgestell samt dem Motor kommt aus Wolfsburg. Allerdings baut Karmann zusätzlich vorn einen Stabilisator ein. Dieser sowie ein gegenüber dem normalen VW tieferliegender Schwerpunkt ergeben vergleichsweise fühlbar bessere Fahreigenschaften, vor allem hinsichtlich des Kurvenverhaltens. Den-



Fotos:
Wieselmann (5),
Werkbild (1)

noch darf hier wiederholt werden, worauf wir bereits im letzten VW-Test hinwiesen, daß unserer Ansicht nach die weitere Entwicklung des Volkswagens zunächst vornehmlich dem Fahrwerk gelten sollte.

Der Motor, der im Heck des Karmann-Ghia ausgezeichnet zugänglich ist, erwies sich bei unserem Testwagen als so drehfreudig, daß es eine wahre Freude war. Er hatte immerhin schon 23 000 km hinter sich, bis er in unsere Kur kam, andere hatten ihn vorher offenbar ganz schön hergenommen, und anscheinend hat ihm gerade das nur gut getan. Im II. und III. Gang ging er doch tatsächlich anstandslos (in Übereinstimmung mit dem ganz ehrlich anzeigenden Tachometer) auf 70 bzw. auf 105 km/st, was einer Drehzahl von fast 5000 U/min entspricht. Die auf ebener Autobahn jederzeit erreichbare Höchstgeschwindigkeit betrug 118 km/st, unter günstigen Voraussetzungen aber lief er zuweilen 125, 130, ja im Gefälle sogar einige Male bis zu 140 km/st. Und all dies kann man sorglos tun, denn der Motor dreht selbst bei der letztgenannten Geschwindigkeit nur mit etwa 4350 U/min. Mit diesem lustigen Motor hatte der Testwagen eine Beschleunigung, die jene des normalen VW deutlich übertraf. Das wird man ansonsten wohl kaum erwarten können, denn das Coupé ist runde 100 kg schwerer als die Limousine. Die höhere Geschwindigkeit dagegen ist auf jeden Fall gewährleistet und wohl mit der strömungsgünstigeren Form sowie der geringeren Stirnfläche zu erklären.

Unsere Feststellungen bezüglich des Verbrauchs ergeben bis in die Kommastellen hinein genaue Übereinstimmung mit dem normalen VW. Auf zügiger Langstreckenfahrt kommt man mit 6,5 Liter/100 km leicht aus, im Großstadtverkehr muß mit 10 bis 10,5 Liter gerechnet werden. Während der insgesamt über 1800 Testkilometer liefen im Durchschnitt 8,1 Liter durch, also ganz genau das gleiche wie seinerzeit beim VW-Test in Heft 20/1955. Etwa 500 km — viele Autos können ihn darum beneiden — reicht demnach der 40 Liter-Tank, einschließlich der 5 Liter Reserve, die nach Umliegen des Dreivegeahnes jederzeit während der Fahrt zur Verfügung stehen.

Nun gibt es naturgemäß immer wieder Leute, die glauben, auf irgendeine Weise ihrem VW noch bessere Fahrleistungen beibringen zu müssen, als er sie von Hause aus sowieso schon hat. Beim Karmann-Ghia treten solche Wünsche relativ noch häufiger auf, und gerade hier hängen sie wohl hauptsächlich mit der falschen Einschätzung dieses Wagens zusammen, von der wir eingangs sprachen. Wiewohl es uns auch dann noch fraglich erscheint, ob der geringe zu erwartende Effekt in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand steht, so mag man es hinnehmen, wenn sich die Betreffenden mit anderen Vergaser- und Auspuffanlagen begnügen. Hingegen ist uns der Gedanke wenig sympathisch, einen womöglich sogar schon gebrauchten Porschemotor in den Karmann-Ghia zu hängen, denn damit würden die sowieso schon bis an ihre Grenzen ausgenutzten Fahreigenschaften des Wagens und vor allem die Leistungsfähigkeit seiner Bremsen einfach überfordert, ganz abgesehen davon, daß die kostmäÙigen Folgen solcher Experimente kaum jemals auch nur ungefähr richtig vorausbestimmt werden können. Im übrigen besteht ja höchst selten ein berechtigter Anlaß zu solchen Überlegungen. Für die allermeisten Autofahrer ist der Karmann-Ghia bei weitem schnell und lebendig genug. Bei vielen aber, die diesbezüglich Wünsche äußern, entsteht nur allzuoft der Eindruck, sie sollten erst lernen, den Wagen richtig zu fahren und seine Möglichkeiten auszunützen, bevor sie an Basteleien denken. Ehe jemand daran geht, seinen Wagen zu „verbessern“, sollte er dies zunächst mit seiner eigenen Fahrkunst versuchen. Außerdem sind die Augen ohnehin meist größer als der Magen. Wieso würde man sonst auf der Autobahn mit dem Karmann-Ghia x mal so viele Porsche überholen, als einem selbst solche davonfahren? Die Opel-Rekord und Mercedes 180 kann man damit

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW-KARMANN-GHIA-COUPÉ



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxer im Heck, Bohrung x Hub 77 x 64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtung 1:6,6, Leistung 30 PS bei 3400 U/min, hängende Ventile, Gebläse-Luftkühlung mit thermostat. Regelung, Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 2,5 Liter) mit Ölkühler, 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI, mechanische Benzinpumpe, 40 Liter-Tank (einschl. 5 Liter Reserve) unter Vorderhaube, Batterie 6 Volt 66 Amp.st. (im Motorraum), 160 Watt-Lichtmaschine, max. Drehmoment 7,8 mkg bei 2100 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/st (3100 U/min) 6,6 m/s, bei 118 km/st (3700 U/min) 7,9 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Motor hinter, mit Differential verblocktes Getriebe vor Hinterachse, spiralverzahnter Kegelradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert) mit Stockschalthebel in Wagenmitte, Untersetzungen: I. 3,60, II. 1,88, III. 1,23, IV. 0,82, Rückwärts 4,63, Antrieb 4,4, Ölinhalt Getriebe mit Antrieb 2,5 Liter.

FAHRWERK

Mittelträger (hinten gegabelt) mit angeschweißter Plattform, mittragende Karosserie, glatte Wagenunterseite, vorn Einzerradaufhängung (parallele Radführung an je zwei längs liegenden Kurbellenkern, zwei quer durchgehende Vierkant-Drehfederstäbe, Stabilisator), hinten Pendel-Halbachsen (Längslenker, auf jeder Seite quer liegend 1 runder Drehfederstab), Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Spindel-Einzelradlenkung (total 2,4 Lenkrad-Umdrehungen), hydraulische Atebremse, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder, Hochdruckschmierung, Reifen 5,60-15 (1,2/1,5 atü), Bremsfläche 520 cm².

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spur 1290/1250 mm, Bodenhöhe 172 mm, Außenmaße 4140 x 1630 x 1325 mm, Wendekreis 11 m, Eigengewicht vollgetankt 835 kg, zul. Gesamtgewicht 1110 kg.

Geschwindigkeit

I. Gang	0 bis 30 km/st
II. Gang	0 bis 70 km/st
III. Gang	15 bis 105 km/st
IV. Gang	ab 30 km/st
Höchstgeschwindigkeit	118 km/st

Beschleunigung

0 bis 50 km/st	8 sec
0 bis 70 km/st	15 sec
0 bis 90 km/st	26 sec

Steigfähigkeit

I. 34%, II. 17%, III. 10,5%, IV. 5,5%

Leistungsgewicht

fahrfertig	27,8 kg/PS
voll belastet	37,0 kg/PS

Verbrauch

bei 70 km/st	5,5 Liter/100 km
bei 90 km/st	7,0 Liter/100 km
bei 110 km/st	9,5 Liter/100 km
Testverbrauch	8,1 Liter/100 km
Normaler Durchschnittsverbrauch	7,5 Liter/100 km

Wartung

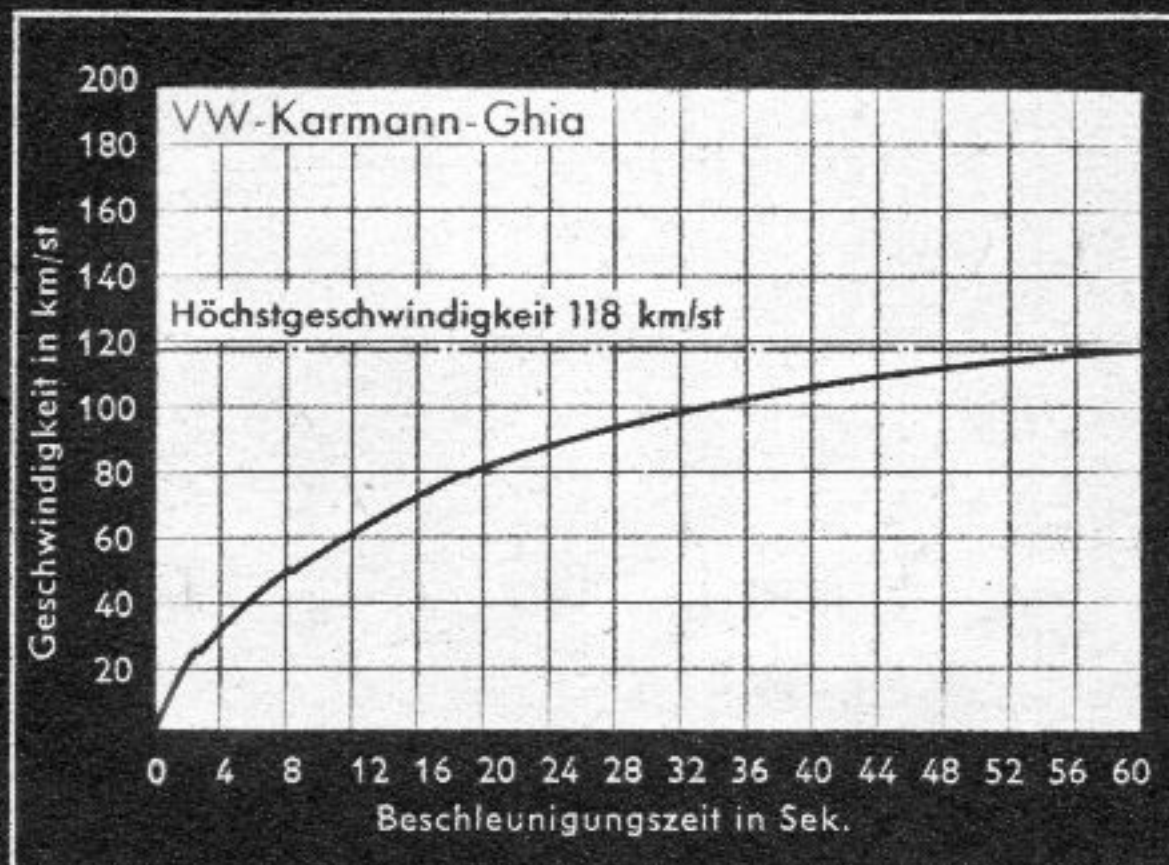
(Empfehlungen laut Betriebsanleitung)
 Ölwechsel alle 5000 km
 Inspektion alle 2500 km

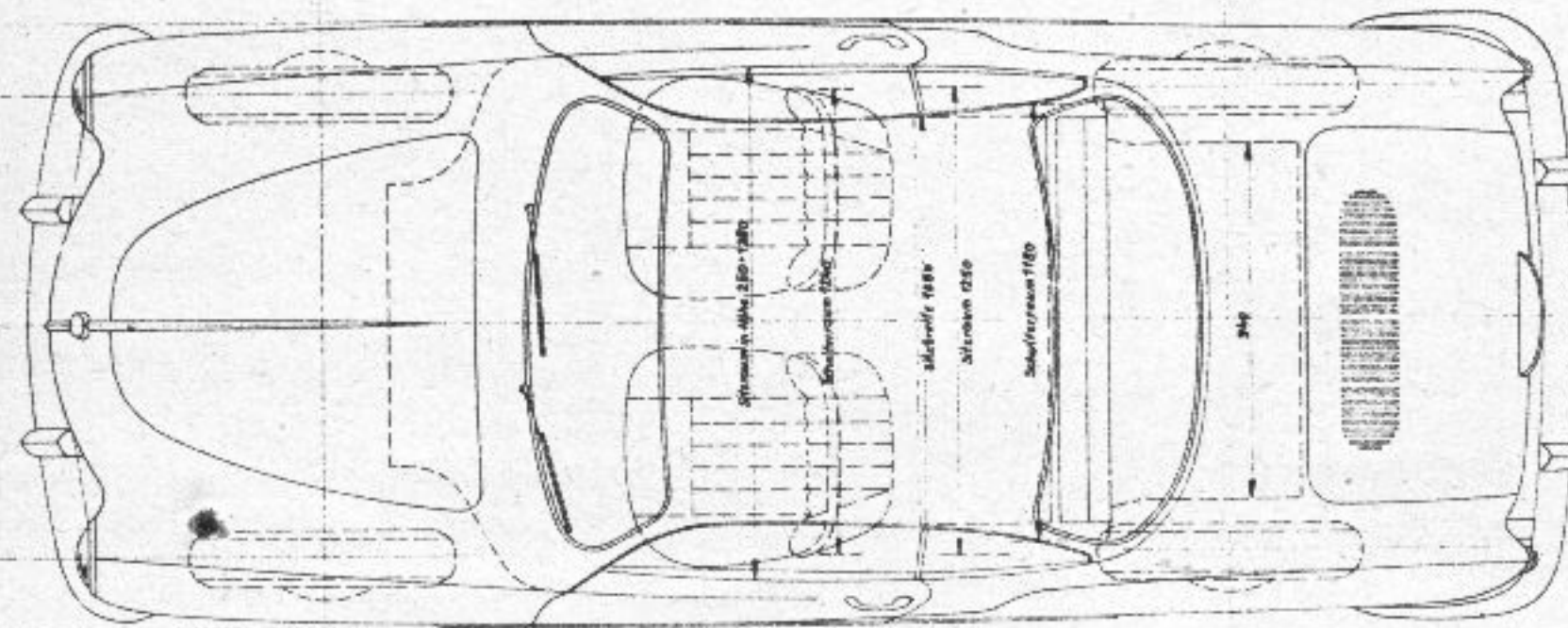
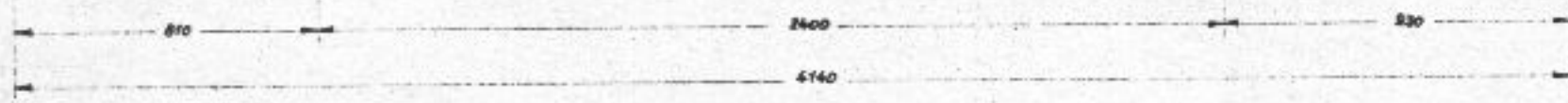
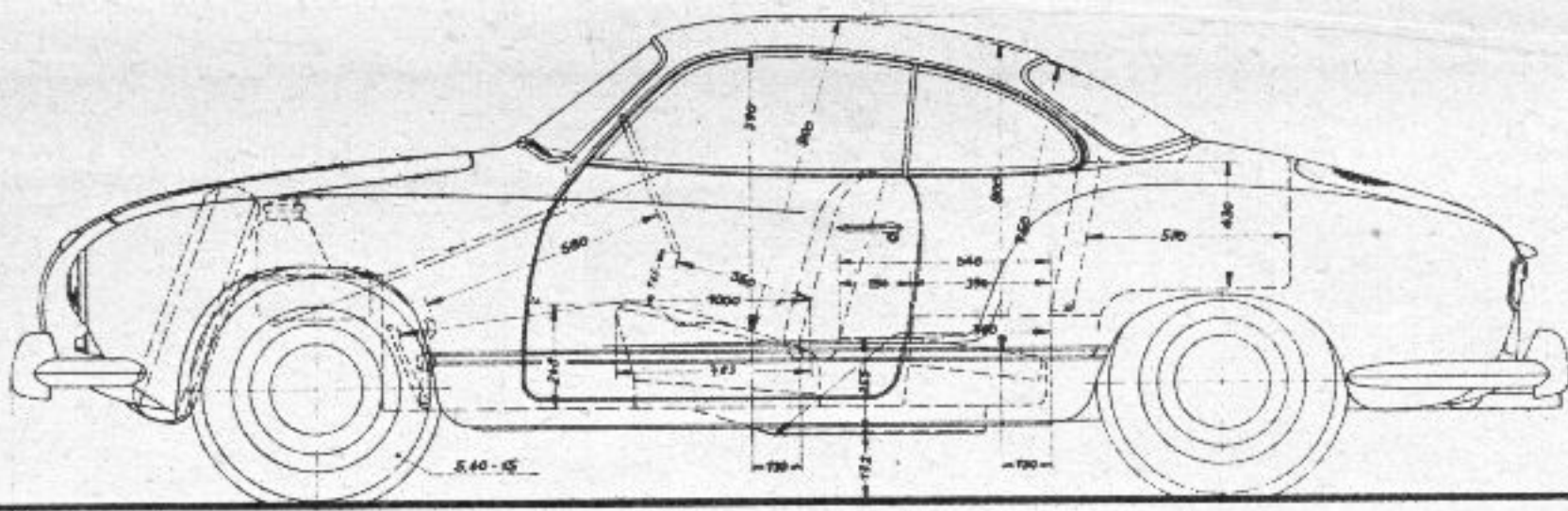
PREIS

Coupé 2(2)sitzig DM 7500.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr DM 173.—
 Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr DM 160.— + 5%
 Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr DM 260.— + 5%



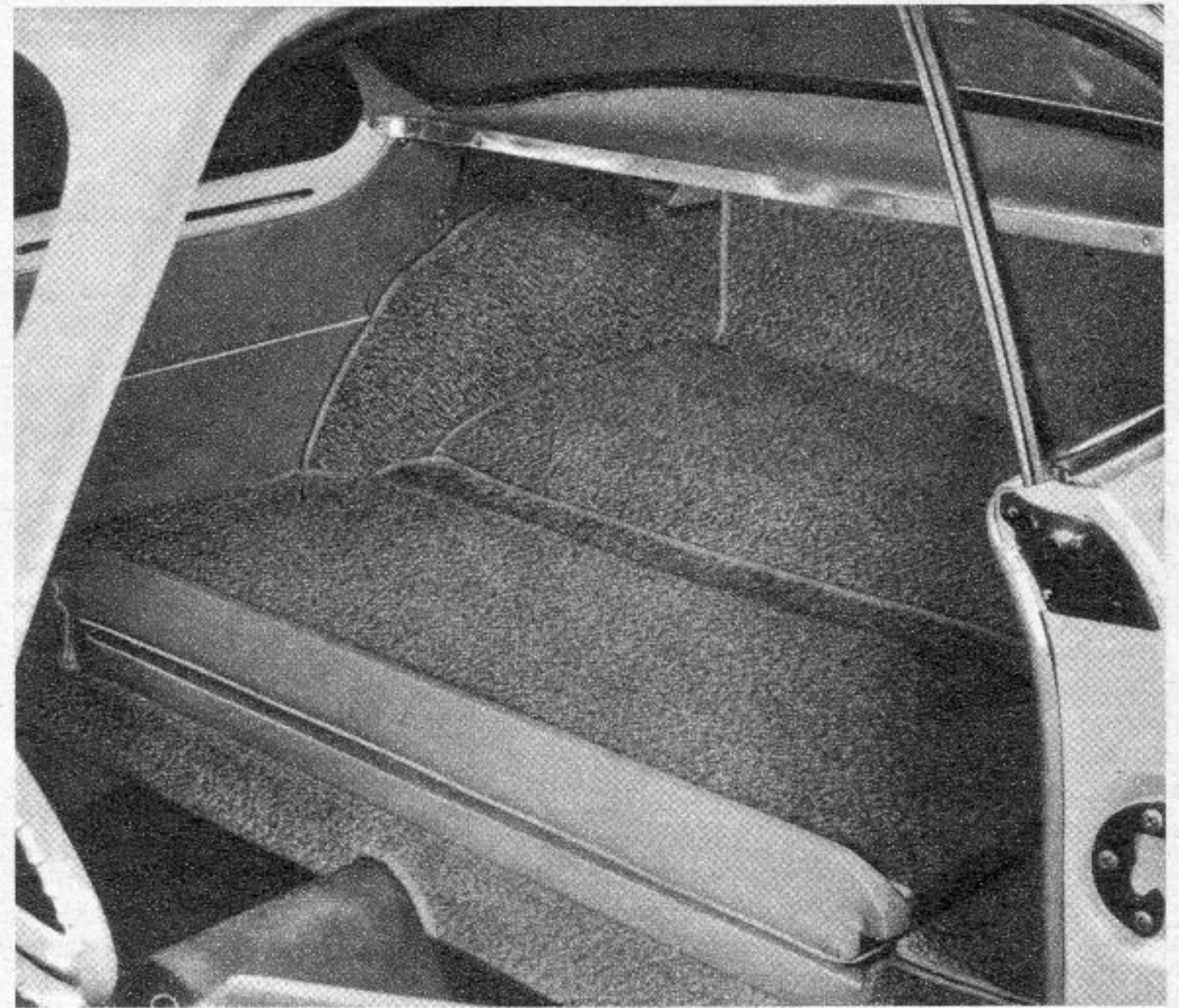


und dadurch manchmal versehentlich gemeinsam betätigt werden. Dies kommt daher, daß in der breiteren Karmann-Karosserie die Pedale nicht mit dem Sitz und dem Lenkrad weiter nach links wanderten. Das letztere steht etwas steil, aber man gewöhnt sich gut daran.

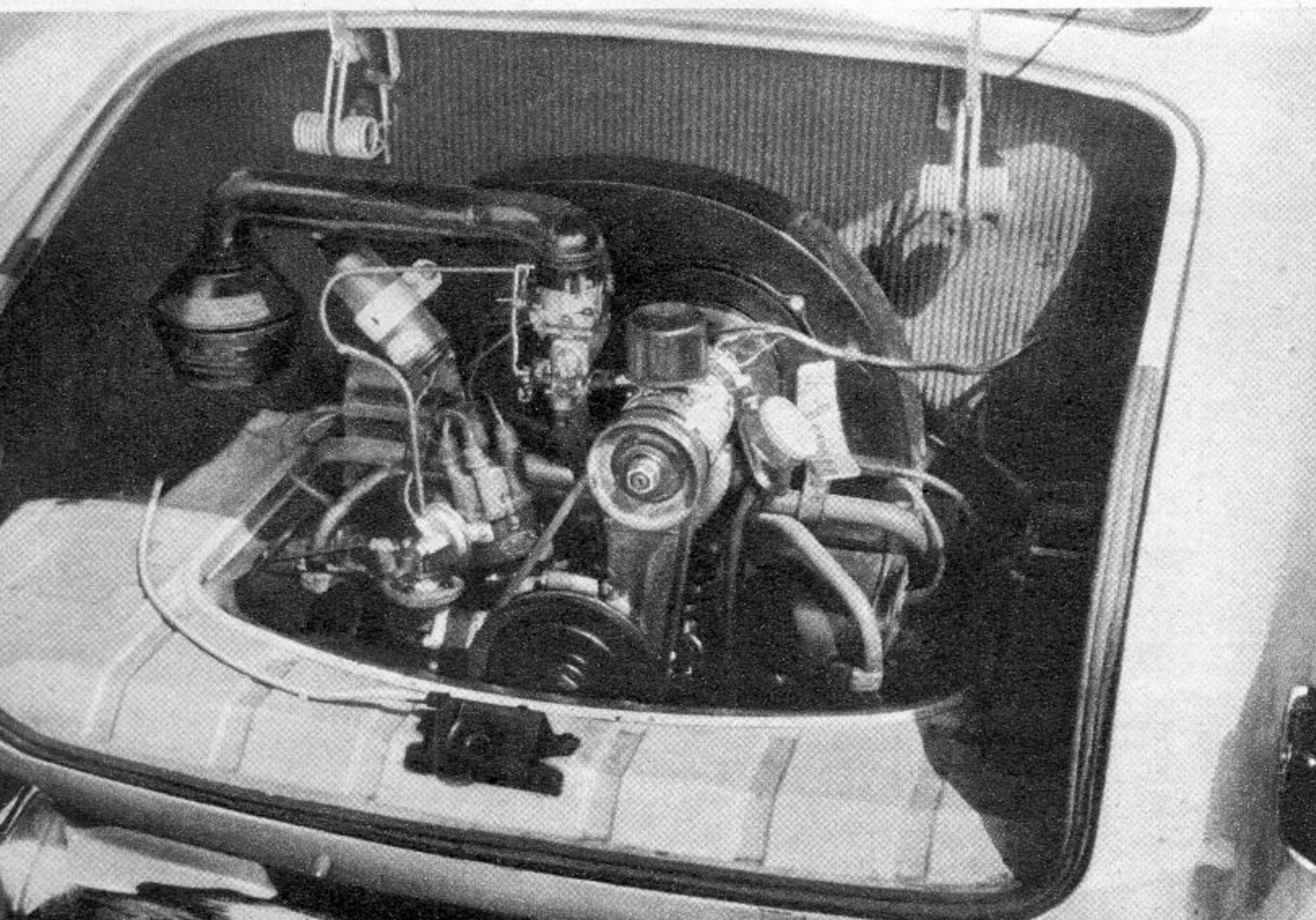
Ausgestattet ist der Wagen sauber und ordentlich, gegenüber dem normalen VW hat er einige Dinge zusätzlich erhalten. Polsterung und Auskleidung wirken sehr ansehnlich. Außer dem Tachometer ist eine große elektrische Zeituhr vorhanden, beide gut ablesbar und durch Drehen des Lichtschalters beliebig stark beleuchtet. Tadellos funktioniert die automatische Blinkerabschaltung, und auch die Scheibenwischer, die parallellaufend gut ausgelegt sind, jedoch unnötig laut arbeiten, kehren selbsttätig in die Ruhelage zurück. Der Handschuhkasten ist etwas knapp, dafür aber hat man Taschen in beiden Türen. Nur auf der rechten Seite befindet sich eine Armlehne, während der Fahrer darauf verzichten muß. Beide Türen kann man von außen schließen, die rechte freilich nur dann, wenn sie nicht von innen gesichert ist. Vernünftigerweise hat Karmann das Anlasser-Zündschloß auf die linke Seite verlegt. Daß Lichtlupe, Scheibenwascher und Zigarettenanzünder nicht mitgeliefert werden, mag noch angehen, für das Fehlen eines Außenspiegels aber gibt es

allemaal halten, und das meine ich, dürfte für einen — wenn auch spezialkarossierten — VW genügen. Und wer damit nicht zufrieden ist, sollte sich lieber einen gebrauchten Porsche kaufen, sofern es nicht zu einem neuen reicht.

Einiges übrigens hat der Karmann dem Porsche voraus. Der Einstieg ist entschieden bequemer, obwohl der Wagen fast ebenso niedrig ist (1325 statt 1310 mm). Er bietet die bessere Rundumsicht, insbesondere nach rückwärts, was durch das abgestufte Heck sowie die grazilen Pfosten erreicht wurde, auf denen das Dach ruht. Wir wüßten kaum ein anderes Auto, das vor allem vorn links einen ebenso kleinen toten Sichtwinkel hat wie der Karmann-Ghia. Ausgesprochen komfortabel ist die Polsterung der beiden Einzelsitze. Sie sind sehr schön breit (jeder 600 mm) und geben dem Körper dank der hohen, durchgewölbten Lehne einen festen Halt. Dahinter befindet sich ein sogenannter Notsitz, auf dem man aber selbst ein Kind kaum über eine längere Spazierfahrt mitnehmen können. Der Tester neigt zu der Ansicht, daß Karmann auf diesen Notsitz getrost verzichten sollte. Üblicherweise ist dessen Lehne vorgeklappt, wodurch in Verbindung mit dem Heckraum eine riesige Gepäckablage entsteht, die nicht — wie beim Porsche — durch einen breiten Schlitz unterbrochen wird. Auch kann nichts in den Zwischenraum hinter die Vordersitze herunterfallen, weil die Gepäckablage vernünftigerweise nach vorn durch einen etwa drei Finger hohen Bord begrenzt ist. Zwei Personen samt überdimensionalem Gepäck haben jedenfalls im Karmann-Ghia mehr als reichlich Platz, zum mindesten der Länge und der Breite nach. Nach oben hin ist der Platz allerdings ein wenig knapp: größere Leute müssen den Hut abnehmen. Merkwürdigerweise schien uns im Coupé auf einmal die Pedalanordnung nicht mehr recht zu passen, mit der wir sonst im VW stets zufrieden waren. Wir fanden, daß hier Bremse und Kupplung zu nah beieinanderliegen



Oben rechts erkennt man den gewaltigen Gepäckraum bei vorgeklappter Lehne des Notsitzes, wobei das Gepäck durch einen Bord gegen Abrutschen nach vorn gesichert ist. Das untere Bild zeigt die hervorragende Zugänglichkeit des Heckmotors. Gegenüber dem normalen VW ist lediglich der Luftfilter seitlich tief angeordnet, außerdem befindet sich die Batterie im Motorraum.



keine Entschuldigung. Zündschloß und Türen haben einen gemeinsamen Schlüssel, die beiden Hauben vorn und hinten werden durch je einen Zugknopf über Bowdenzüge von innen entriegelt. Als besonders angenehm empfanden wir es, daß die Türen nicht laut zugeschlagen werden müssen, um sie einwandfrei zu schließen.

Das Vertrauen, das sich der Volkswagen im Laufe der Jahre verdient hat, kann man getrost auch auf den Karmann-Ghia übertragen. Wir gehören nicht zu denen, die da immer meinen, der VW sollte seiner nicht mehr ganz modernen Form wegen recht bald durch einen neuen ersetzt werden, sondern finden es durchaus richtig, seine bisherige Form, ungeachtet ständiger technischer Verfeinerungen, möglichst lange beizubehalten. Auf eine unbeschränkte Zeit hinaus wird dies freilich nicht möglich sein, und für den neuen VW, der dann ja eines Tages kommen muß, können vielleicht die bis dahin gesammelten Erfahrungen mit dem Karmann-Ghia von größtem Nutzen sein. Wahrscheinlich aber eilen unsere Gedanken viel zu weit voraus. Denn vorerst jedenfalls will der Karmann-Ghia nichts anderes sein als ein besonders hübsches Auto, nett anzusehen und nett darin zu fahren.

Werner Oswald