

TEST



## Weferlinger Wohnanhänger

vom  
VEB Heimstolz  
Weferlingen

Man kann hinter ihm herfahren oder um ihn herumlaufen – die Frage wird nicht beantwortet: Was eigentlich ist das für ein Caravan? So mancher tippt auf Eigenbau, wenige nur erkennen ihn richtig als einen Weferlinger. Das relativ versteckt angebrachte kleine Typschild rechts unten neben der Eingangstür, das Hersteller, Baujahr und Gesamtmasse verrät, entdeckt kaum einer. Aber was soll man auch anfangen mit dem dort vermerkten Typ-Code „HP 500.83/11“! Wir meinen, der Weferlinger sollte umgehend einen Namen bekommen. Daß er – einst als LC 9–285 geboren (LC = Luther-Camping, benannt nach seinem Konstrukteur) – mit der technischen Weiterentwicklung speziell beim Fahrwerk seine Identität mit dem Ursprungsmodell verloren hat, sollte ihn nicht gleich zum Namenlosen machen. Er hat es nicht verdient.

Um bei Kennern der LC-Konstruktion Klarheit zu schaffen: Der bislang zum 285er Modell parallel gebaute kürzere 200er ist nicht mehr im Fertigungsprogramm (Testbericht im Heft 8/71).

### Erste Bekanntschaft

Daß ein Caravan mit nur 2850 mm Aufbauhöhe gedrungen wirkt, überrascht nicht. Und so macht der „Große Weferlinger“ rein optisch gesehen mit seinen Gesamtabmessungen nicht unbedingt die beste Figur. Man wünschte sich ein ansprechenderes Verhältnis zwischen Höhe und Länge des Aufbaus. Vielleicht kommen solche Gedanken auch mit einem Seitenblick zum QEK-Junior, dessen Li-

nien gefälliger wirken. Aber: Die Stehhöhe wird beim ebenso langen QEK mit einem Trick, einer Trittmulde, gewonnen. Das hat auch Nachteile (Zugrohr wird zur Stolperstange). Im Weferlinger Anhänger hingegen kann man (jetzt) auf einem durchweg ebenen Boden laufen – und das bei einer lichten Höhe von 1830 mm im Stehbereich (geschlossenes Hubdach).

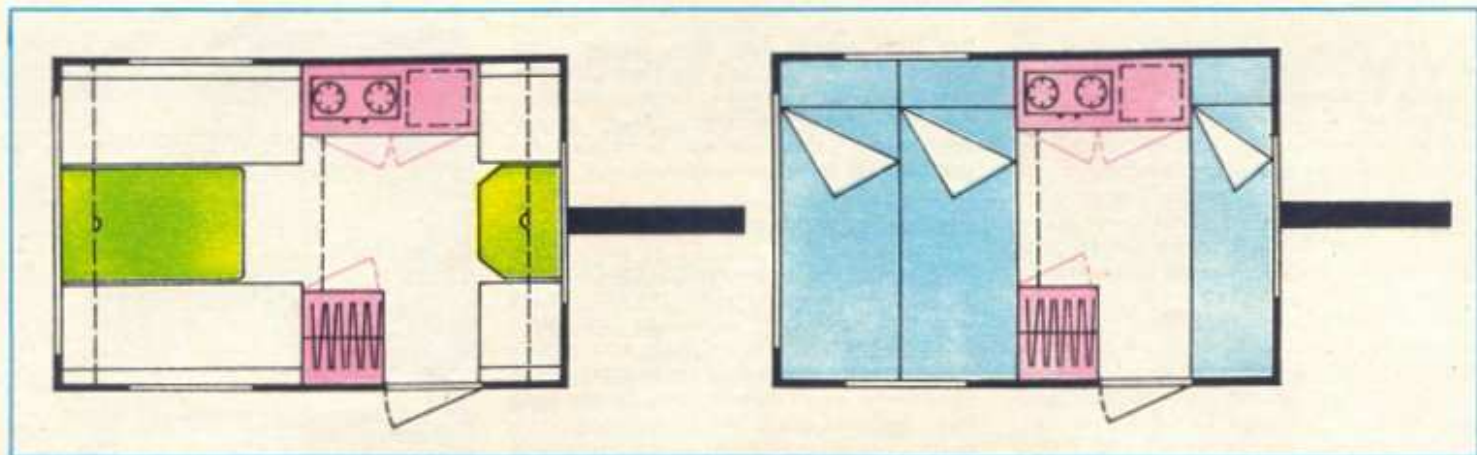
Ein Gewinn für den Gesamteindruck des Anhängers wäre unserer Meinung nach eine weniger eiförmige Dachwölbung. Das hätte möglicherweise gleichzeitig fertigungstechnische Vorteile und wäre wahrscheinlich kein Nachteil hinsichtlich der Windangriffsfläche. Kleine gestalterische Korrekturen könnten zur optischen Streckung allerdings auch schon beitragen. Die antiquierten Aluminium-Zierleisten an den Seiten sollten einem oder zwei Farbstreifen in angemessener Breite Platz machen. Das wäre sicher nicht nur ökonomischer, sondern auch attraktiver. Solche „Bauchbinde“ – farblich gut gewählt – könnte ein gestalterischer Gewinn sein. Andere Wohnanhänger treten dafür seit Jahren den Beweis an.

Das breite Heckfenster – stufenlos ausstellbar – prägt mit seiner Großzügigkeit die hintere Anhängerpartie, die uns gut gefällt. Diesem Fenster verdankt der Anhänger einen ganz wesentlichen Attraktivitätszuwachs, wie ein Vergleich mit dem bis 1977 gebauten 285er Modell zeigt.

Unser Testanhänger hatte noch keinen Gasflaschenkasten auf dem Zugrohr. Abgesehen davon, daß ein solcher Kasten praktisch ist (Gasflaschen brauchen nun mal Platz, der gerade in

Vom Bug aus betrachtet sieht man den Innenraum so: Im Vordergrund der Bugtisch (635 × 410), links der Kleiderschrank, rechts die Anrichte (mit Kocher und Spüle) und im Hintergrund der große Esstisch (955 × 635 mm) am breiten Heckfenster. Rundum Holz – eine sehr behagliche Atmosphäre...





Das ein wenig lukenartig wirkende Frontfenster wünschten wir uns breiter. Oben auf dem Dach ist der eingeschobene Insektenschutz vor der hochgestellten Dachklappe zu sehen. Geschickte Leute schaffen es, den Insektenschutz vom Innenraum aus einzusetzen, ohne also aussteigen zu müssen.

Blick durchs Frontfenster. Andere Fensterbeschläge hielten wir nicht für Luxus. Die derzeit verwendeten Fensterverschlüsse sind weder praktisch noch schön, ja sogar eine Unfallquelle. Die bei ausgestellttem Bug- oder Heckfenster freiwerdenden Knebelaufnahmen ragen wie Spieße in den Fensterauschnitt.



Der gelbe Zeltstoff macht den überdachten Raum (Grundfläche 2850 x 2500 mm) freundlich und hell. Die Giebelseite mit dem Eingang läßt sich in den Ecken per Reißverschluß von den Seitenwänden trennen und hochrollen. Dadurch ist das Zelt an seiner Breitseite offen – eine Wohltat bei Sonnenglut

kleinen Anhängern knapp bemessen ist), kann er – geschickt gestaltet – auch der Caravan-Kontur als Ganzes dienlich sein. Für den Weferlinger ist ein Gasflaschenkasten künftig vorgesehen.

Richtig komplett ist das Zugrohr unserer Ansicht nach erst mit dem geplanten Bugrad. Bei derzeitiger Ausführung muß die Deichsel auf dem Boden abgelegt werden, wenn der Anhänger abgekuppelt worden ist. Geneigt nach vorn, erschwert der Anhänger das Ansetzen der Handkurbel an den vorderen Spindelstützen. Man kann die auf den Sechskant gesteckte Kurbel nur immer um etwa 180 Grad drehen, so lange die ausfahrende Stütze den Anhängerbug nicht entsprechend weit hochgedrückt hat. Das ist umständlich. Auch die Rangiererei von Hand wird ein Bugrad sehr erleichtern. Ohne Bugradabstützung muß die Anhängerdeichsel mit einer Hand angehoben werden, gleichzeitig ist aber auch zu lenken und zu schieben. Das macht mehr Mühe als nötig.

#### Fahrwerksfortschritt

Sowohl im Interesse wirtschaftlicher Standardisierung als auch weiterer Stabilisierung des

Fahrwerks – einschließlich der Orientierung auf eine Modellvariante mit Auflaufbremse – ging der Weferlinger 285er nun mit einem etwas geänderten QEK-Junior-Fahrwerk in Serie. Die an zwei Längen, bis zur Wagenmitte reichenden Querlenkern geführten, also einzeln aufgehängten Räder werden von Schraubenfedern abgestützt. Hydraulische Stoßdämpfer halten die Räder auf der Fahrbahn. Diesem Fahrwerk bescheinigten wir schon einmal eine sehr gute Straßenlage. (Testbericht QEK-Junior in Heft 11/75). Auch wenn's über schlechte Wegstrecken geht, braucht man auf den Anhängern nicht mehr Rücksicht zu nehmen als auf den Zugwagen. Man könnte ihn „vergessen“, müßte nicht befürchtet werden, daß im Wohnanhänger Verstautes vielleicht ein Bißchen durcheinander käme. In der Zulassung des Testanhängers MF 27-56 war vermerkt, daß er keiner Geschwindigkeitsbegrenzung unterliegt. Ab 1. Oktober d. J. sind für Pkw-Einachsanhänger aber generell nur noch 80 km/h zulässig.

Der Weg zu einem guten Fahrwerk für den Weferlinger Caravan war lang. Ursprünglich mit einem zwar völlig wartungsfreien, aber außerordentlich simplen Fahrwerk ausgestattet (Stahlrohr-Halbachsen und Gummi-Metall-Lager als Federelemente), bekam er vor vier Jahren das Fahrwerk der Großenhainer Lastanhänger (Schwingachsen mit Gummifeder und Zugstange). Damit wurde er für Tempo 80 zugelassen (vorher 60 km/h). So recht befriedigen konnte diese Fahrwerkkonstruktion unter diesem Aufbau aber trotz der gewonnenen größeren Bodenfreiheit nicht.

Der nun realisierte Fahrwerksfortschritt verschafft dem Weferlinger Wohnanhänger beruhigende Sicherheitsreserven in Sachen Straßenlage und Zuladung, und es ist erfreulich, daß es demnächst auch eine Ausführung mit hydraulisch-mechanischer Auflaufbremse geben wird. Bei derzeit zulässiger Zuladung von 100 kg kommt eine Gesamtmasse von 500 kg zustande, und die spürten wir bei längeren oder steilen Abfahrten, wie sie beispielsweise in der Fichtelberg-Gegend bewältigt werden müssen, deutlich. Solche Anhängermasse schiebt sogar erheblich, wenn sie zu sehr in Schwung gerät und dann auf wenigen Metern abgebremst werden soll. In unserem Zugwagen war nach einer solchen Gewaltbremsung zu riechen, daß Bremscheiben und Bremssteine überdurchschnittlich beansprucht wurden. Fortan fingen wir den Schub bewußter noch als bis dahin mit der Motorbremse (dritter bzw. zweiter Gang) ab. Ein Vierzylinder-Viertakt-Motor bewältigt da schon allerhand. Beim Wartburg dürften 500 kg an der Kugel freilich Veranlassung sein, daß der Fahrer hochprozentige Gefällestrecken lieber meidet. Andernfalls kostet's sehr viel Bremsbelag.

An einen Schönheitsfehler allerdings muß man sich bei einem so weich gefederten Wohnanhänger gewöhnen. Einsteigende überrascht, daß der Wagen ziemlich schwankt. Drehstabachsen (Friedel, Intercamp, Bastei) zeigen sich da viel steifer. Bei Unterwegspausen, wenn auf einem Parkplatz mal schnell eine Tasse Kaffee getrunken werden soll, empfiehlt sich das Ausfahren der Kurbelstützen. Sonst passiert's rasch einmal, daß Kaffeetassen ein Fußbad nehmen, wenn jemand im Anhänger hin und her läuft.

Der Weferlinger rollt auf Rädern der Trabant-Größe. Bereift ist er mit schlauchlosen Diagonalfreifen der Dimension 5.20-13.

## Alles Holz und doppelwandig

Bis auf seinen geschweißten Fahrgestellrahmen aus Stahlblechprofilen (zentrales 70-mm-Rohr, fünf Querträger) besteht der Anhänger aus Holz. Der Hartholzrahmen ist fast durchweg doppelwandig mit Spezialsperrholz (wie es auch im Segelflugzeugbau verwendet wird) beplankt. Keine eigentliche Doppelwandigkeit gibt's beim Fußboden (Furnierplatten), in den Rundungen an Bug und Heck wie auch im Dachbereich über dem Kleiderschrank. Da diese Räume aber von Schiebetüren bzw. dem Schrank selbst abgeblendet werden, ergibt sich ebenfalls isolierende „Doppelwandigkeit“. Sie kommt freilich nur dem Innenklima im Wagen zugute. Im Stauraum selbst (oben) gab es – je nach Gefälle zwischen Außen- und Innentemperatur – mehr oder weniger deutliche Ansätze zur Schwitzwasserbildung. Wir hatten bei Nachttemperaturen um 10 °C dank einer aufgestellten Elektroheizung (500 Watt) eine mittlere Raumtemperatur von 20 °C. Diese Temperaturdifferenz bescherte Kondenswassertropfen an der Außenhaut in den oberen Stauräumen, die zum Teil in die dort untergebrachten Reiseutensilien liefen. Keine angenehme Sache.

Sonst aber war die wirksame Isolierung des doppelwandigen Holzaufbaus sehr zu merken. Wir halten sie für ein großes Plus des Weferlinger Anhängers, das dessen behagliche Wohnlichkeit mitbestimmt. Überhaupt kommt dem Wageninneren sehr zugute, daß bis auf die Tischplatten und die Anrichte (Kocher/Spüle) für alle Einbauten und Verkleidungen naturfarbendes Holz bzw. Furniere gewählt wur-

den. Das schafft eine sehr warme Atmosphäre. Schade nur, daß der Hersteller gelegentlich Sprelacart-Teile in farblich unpassender Kombination einsetzt. Unsere grünen Tischplatten paßten wahrlich nicht zum übrigen Dekor in Holzmaserung (Anrichte).

## Platzverhältnisse

Die Raumaufteilung des Weferlinger 285er läßt die Skizze (Seite 9) deutlich werden. Neben einer Querschläfer-Doppelliege im Heck (1850 × 1260 mm) gibt es noch eine ebenso lange, aber für unsere Begriffe zu schmale Liegefläche für eine Person im Bug. Diesen separaten Bettplatz halten wir keinesfalls für „bequem“, wie er im Prospekt ausgewiesen wird. Eine Liegebreite von nur 550 mm ist – auch für ein Kind – einfach zu wenig, zumal sie sich in Türnähe noch auf 430 mm verringert, um den Ein- und Ausstieg nicht weiter zu beeinträchtigen. Dort sollen zwar nach den Prospektangaben die Füße liegen, aber bei solcher Position geht es im Schulterbereich sehr eng zu, weil da die Anrichte zur seitlichen Begrenzung wird. Unsere Testperson drehte sich lieber um 180 Grad (Kopf zur Tür), um mehr Bewegungsfreiheit zu bekommen. Im Schlaf mußte allerdings Haltung bewahrt werden, um nicht vom B(r)ett zu rutschen. Wie gesagt: 550 mm sind alles andere als üppig.

Die Heckliege reicht für zwei Erwachsene gut aus. Allerdings sollten sie kein Körpermaß über 1,80 m haben, denn bei einer Innenbreite von 1850 mm scheint es großen Leuten nachts im Schlaf so, als würden sie unablässig „vermessen“. Kopf und Zehen spüren die Seitenwände, wenn man sich ausstrecken will. Die Versuchung ist da, immer ein bißchen diagonal zu liegen.

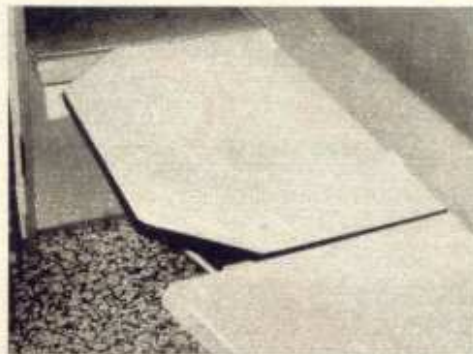
Wir brachten auf der Doppelliege einen Erwachsenen und zwei Kinder (vier und sechs Jahre) unter. Da die zwei „halben Portionen“ gegeneinander, also Fuß gegen Fuß lagen, behielten sie ausreichende Bewegungsfreiheit.

Die gegenüber der zweiteiligen Eingangstür (1550 × 550 mm) angeordnete Anrichte verbirgt unter einer Deckelklappe mit Holzmaserung (poliert) den zweiflammigen Propankocher „BAT-Campy 75/1“ (links) und ein Plast-Spülbecken mit Abfluß. Das Becken könnte unserer Meinung nach einen schmaleren Rand haben und noch etwas weiter an den Kocher herangerückt werden. Das verkleinerte die Anrichte (jetzt 965 mm breit) und ließe eine Verbreiterung des Bugbetts um mindestens 60 mm zu.

Platzverschwendung fiel uns auch hinsichtlich der Tiefe der Anrichte (540 mm) auf. Hinter dem Scharnierband, das den Deckel hält, gibt es einen rund 100 mm breiten toten Raum. Schade drum. Der Deckel der Anrichte könnte doch durchaus auch direkt an der Außenwand von einem Scharnier gehalten werden.

Im Schrankteil der Anrichte gibt es ein großes Fach für Töpfe, das allerdings den Radkasten mit aufnimmt, der im linken Bereich fast die gesamte Tiefe des Schrankes beansprucht. Rechts (im Raum unterhalb des Spülbeckens) ruht der Plast-Besteckkasten auf einem Zwischenboden, darunter steht die 3-kg-Propangasflasche.

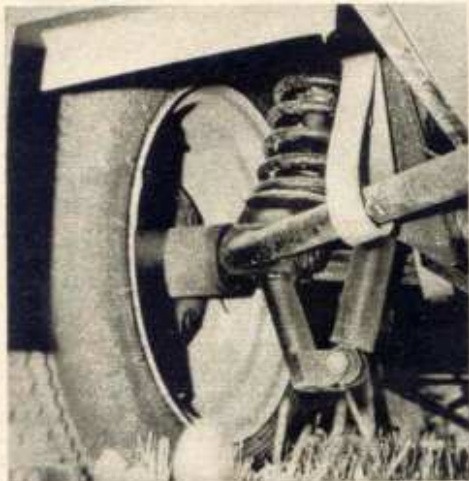
Über der Anrichte – etwa in Kopfhöhe – ist ein Wandregal mit zwei Fächern angebracht (oben 250 × 100, unten 175 × 100 mm). Die Regale schließt nach vorn eine Blendleiste ab. Sie verschafft in den Regalen verstauten Dingen (auch Bechern und Tassen) so sicheren Halt, daß die Regale vor Fahrtbeginn nicht ausge-



So soll zum Bettbau im Bug die Tischplatte eingelegt werden. Das ist aber eine wacklige Angelegenheit. Die Platte muß um 180 Grad gedreht werden (abgeschrägten Ecken in Richtung Fenster), wenn sie nicht zur Wippe werden soll (Foto oben). Mit einem hochklappbaren Brettchen (und Stütze) könnte die Schräge des vorderen Sitzstauraumes neben der Eingangstür ausgeglichen und für die Gummiauflage auf diese Weise eine maßgerechte Auflagefläche geschaffen werden. Jetzt hängt der Schaumgummiauflieger im Randbereich in der Luft (Pfeil!) und kann den schönsten Urlaubstraum jäh unterbrechen...

räumt zu werden brauchen. Ein LC-typisches Detail, das Hubdach, hat für den eigentlichen Steh- und Küchenbereich des Anhängers seinen besonderen Vorteil. Es verschafft schon in geschlossenem Zustand ausreichende Stehhöhe (1830 mm) und trägt an sonnenheißen Tagen ganz wesentlich dazu bei, daß der Innenraum gut durchlüftet werden kann, ohne daß es zieht. (Hubdachausschnitt 990 × 915 mm). Die ebenfalls doppelwandige Dachklappe ist hinten angeschlagen und kann vorn über zwei Drehspindelsteller stufenlos bis zu 80 mm angehoben werden. In den so entstandenen Ausschnitt läßt sich ein mitgelieferter Mückenschutz (dreiteiliger, scharnierverbundener Holzrahmen mit Gaze) einschieben. Selbst bei einem Gewitterguß brauchte die Dachklappe nicht abgesenkt zu werden.

Wer größeren Frischluft hunger hat, kann sowohl das breite Heckfenster (1470 × 440 mm) als auch das kleine Bugfenster (760 × 440 mm) hochstellen (stufenlos) und bei Bedarf zusätzlich das Oberteil der Eingangstür öffnen. Luft und Licht gibt es im Wagen in Hülle und Fülle, dennoch wünschten wir uns das Bugfenster größer. Mit seinen derzeitigen Abmessungen



Wie beim QEK-Junior: Radaufhängung an langen Querlenkern. Die Abfederung übernimmt jeweils eine Schraubenfeder (Gummipuffer-Endanschlag), die Schwingungen baut ein hydraulischer Dämpfer ab.

Lüftungsschieber oder -rosetten hat der Anhänger nicht. Die Dachluke läßt sie entbehrlich werden, aber an den Innenseiten der Fenster abperlendes Schwitzwasser bleibt nicht aus. Die Auffangleisten aus Gummi sollten eine Abflußbohrung nach außen bekommen, denn deren Sammelrinne ist bald voll, wenn geheizt wird. Dann perlt Wasser in die Betten...

Der Anhänger kostet in der vorgestellten Ausführung (ohne Stores) mit komplettem Vorzelt 9331,50 Mark. Fotos: Autor



wirkt es einfach zu lukenartig und paßt nicht zu den übrigen Anhängerkonturen.

Ein Geduldsspiel ist das Schließen des Heckfensters. Die beiden sehr weit auseinanderliegenden Knebel müssen nämlich gleichzeitig eingehängt werden. Eine Person schafft das nur mit Mühe.

Vorhänge bzw. Übergardinen gibt es an allen fünf Fenstern serienmäßig. Komplett wären zumindest Heck- und Bugfenster mit Stores. Könnten sie nicht – gegen Aufpreis – gleich angeboten werden?

Im Kleiderschrank – gegenüber der Anrichte – (485 x 535 x 1480 bzw. – abzüglich Radkasten – 1160 mm) gibt es eine Kleiderstange und darüber ein bis zum Dach reichendes Hutfach (320 mm hoch).

Neben den Stauräumen in den Sitzbänken links und rechts neben dem Hecktisch (955 x 635 mm), in denen u. a. das Vorzelt samt Gestänge und Pflöcke Platz findet, stehen noch die oberen Stauräume über Bug- und Heckfenster zur Verfügung. Ihre Schiebetüren haben praktische Magnetverschlüsse.

### Elektrische Anlage und Vorzelt

Der Weferlinger Caravan hat zwei Innenleuch-

ten für Bordspannung (5 W/12 V) und an gleicher Stelle – in Mitte der oberen Stauräume – zwei senkrechte Wandleuchten für Netzstrom (40 W/220 V). Für beide Anlagen und die Schuko-Steckdose im Bugraum gibt es einen Sicherungskasten im linken vorderen Sitzstauraum. Position und Helligkeit der Leuchten sind zu akzeptieren, aber zum Innenleben des Anhängers, dessen naturfarbenen Furniere eine so angenehme wohnliche Atmosphäre schaffen, passen die ausgesprochen sanitär wirkenden Lampen mit ihren zylindrischen Glaskörpern nach unserem Empfinden nicht. Angenehm überrascht wurden wir vom mitgelieferten Vorzelt. Zwar war es erst nach dem Einwachsen der Einziehkante in die Aluminium-Schiene zu bekommen, und der erste Zusammenbau des Zeltgestänges kam einem Puzzle-Spiel gleich (klare Hinweise mit Prinzipskizze fehlten in bisheriger Bedienungsanleitung), aber schließlich stand das Vorzelt doch und verwandelte den Wohnanhänger in ein komplettes Urlaubsdomizil.

Bei Bedarf kann die Giebelfront des Vorzeltes auch als Sonnendach aufgestellt werden. Nicht begeistert waren wir von der primitiven Befestigung der hochgerollten Fensterblenden

bzw. der „Tür“ per Strippe. Knebel und Schlaufen würden der ganzen Hochwickerei wenigstens ein bißchen Pfiff geben und wären wohl auch haltbarer als ein flüchtig angenähtes Stückchen Gardinenschnur. Der an die Caravan-Unterkante anknüpfbare Windschutz aus Plaste wie auch der Vorzeltfaulstreifen ließen einige ihrer Druckknöpfe und Ösen schnell ausreißen. Da genügt schon ein Aufbau, wenn man Pech hat wie wir.

### Bilanz und Wünsche

Für den Weferlinger Wohnanhänger trifft voll zu, was einen guten Caravan auszeichnen sollte: Er ist innen größer als außen, d. h., er bietet mehr Platz als bei 2850 mm Aufbauhöhe vermutet. Ob man mit 1850 mm Liegelänge auskommt, muß von Fall zu Fall entschieden werden. Sonst aber verdient der Wagen durchaus das Prädikat „familientauglich“, denn bei Mitnutzung des Vorzeltes könnten sogar mehr als nur zwei kleinere Kinder mit an Bord sein. Im Anhänger fänden sechs Personen einen bequemen Eßplatz, drei Erwachsene können im Anhänger schlafen (oder eben zwei Erwachsene und zwei kleinere Kinder), drei auch – auf Liegen – im Vorzelt, wenn's nötig wäre. Gezogen werden darf der Weferlinger 285er in ungebremster Ausführung (400 kg Leermasse, 500 kg zulässige Nutzmasse) von einigen Pkw nur leer (z. B. Skoda, Zastava, Golf) bei anderen gibt's Zuladenschränkungen (z. B. Dacia, Mazda). Auch aus diesem Grunde ist es erfreulich, daß der Anhänger wahlweise mit gebremstem Fahrgestell ausgeliefert werden soll. Wir wünschten uns überdies Wasserversorgung fürs Spülbecken, Propangas- oder Elektroheizung (sie braucht man oft mitten im Sommer!) und ein gefälligeres Äußeres für den schlichtweißen Namenlosen aus Weferlingen.

### Wie rollt's?

Wie läßt sich der Anhänger ziehen? Daß er (leer) nur 400 kg schwer ist, spürten wir beim Beschleunigen. Der Zugwagen reagiert weniger schwerfällig als mit größeren Anhängern im Schlepp. Erwarten darf man aber nicht, daß der Weferlinger dank seiner abgerundeten Kontur vielleicht auch wesentlich weniger Windangriffsfläche böte. Beide Zugwagen, mit denen wir längere Strecken bewältigten (Lada 1300, Citroen GSA 1300, 50 bzw. 47 kW, 68 bzw. 65 PS), mußten nahezu all ihre Leistung aufbieten, um die (bis 30. 9. 82) zulässigen 100 km/h auf der Autobahn zu erreichen. Solcher Ehrgeiz kostete dann auch erwartungsgemäß viel Kraftstoff. Der Lada-Verbrauch lag bei 14 l/100 km, der auch im Solobetrieb sparsamere Citroen brachte es unter solchen Bedingungen immerhin auf rund 12 l/100 km. Sicher würde eine Luftleitvorrichtung auf dem Zugwagen den relativ hohen Weferlinger Caravan (2200 mm Gesamthöhe) weniger bremsen und den Gespannbetrieb wirtschaftlicher werden lassen, denn bei Beschränkung auf Tempo 80 quitierte der Citroen den Anhängerschlepp nur noch mit runden 10 l/100 km (Lada unter dieser Bedingung nicht gemessen). Da Luftleitvorrichtungen aller Art nach der dritten DB zur StVZO einer genehmigten Bauart entsprechen müssen (§ 3, Absatz 1, Ziffer 35) sollten sich auch unsere Hersteller von Wohnanhängern mit dafür einsetzen, daß erprobte und amtlicherseits geprüfte Dachspoiler erworben werden können. Solche Initiative könnte helfen, Kraftstoff zu sparen.

Wolfram Riedel