

TITEL | Getunter Porsche 911 – darf man das?

Outlaw oder

Tieferlegung, Motortuning, Folierung – die Möglichkeiten zur Individualisierung sind vielfältig. Gerade alte 911 werden gern zum Outlaw-Modell. Doch darf man die Originalität opfern? Und was heißt das für Versicherung und Wertgutachten?

Text: Ulrich Safferling • Fotos: lonniegraphie.de



Nichts geht über Originalität – sagen Puristen. Doch was tun, wenn man einen Traumwagen gefunden hat, aber einem die Farbe nicht gefällt? Selbst Ferrari drückt ein Auge zu, wenn man die Werkslackierung bei einer Restaurierung durch eine andere Originalfarbe ersetzt. Und wer mit der Farbe anfängt, hat oft noch mehr Wünsche. Ein härteres Fahrwerk, ein anderer Auspuff, ein sportlicheres Lenkrad – das ist vielleicht alles schöner oder sogar besser, aber eben nicht mehr original.

Aber was heißt denn ganz genau original? Nur das, was der Hersteller ab Werk ins Auto baute? Oder auch das, was es als originale Option gab, aber damals nicht bestellt wurde? Oder auch noch das, was es im Zubehör damals gab, aber nicht ab Werk? Gerade beim Thema zeitgenössisches Zubehör öffnet sich ein Fass voller Möglichkeiten. Und Streitigkeiten.

Beispiel Fuchsfelgen. Nicht serienmäßig bei den kleinen 911ern, nicht von Porsche gefertigt, aber ungeheuer beliebt. Schraubt man die heute



auf seinen alten 911er, wird kein TÜV-Prüfer, keine Versicherung und kein Gutachter aufschreiben, selbst wenn sie nicht ab Werk montiert waren. Und wertloser wird der Porsche damit auch nicht. Aber was passiert, wenn ich einen 964er-Motor ins G-Modell einsetzen lasse? Innerhalb der 10-Jahres-Regel gemäß Paragraph 23 StVZO zulässig. Oder wenn der Umbau mehr als 30 Jahre her ist, dann ist das H-Kennzeichen ebenfalls nicht in Gefahr. Und das gilt ja als Garant für Originalität, oder?

Original im engeren Sinne heißt sicher ab Werk. Aber Autos sind lebende Objekte, das heißt, es wird und wurde immer an ihnen geschraubt. Und besonders die emotionalen Modelle waren immer ein Ansporn, „sein“ Auto daraus zu machen. Schon Käfer-Tuning war beliebt und aus heutiger Sicht ist das damals original gewesen. Bleibt man auf dem Pfad von Gutachten und Gesetz, sprich ist dort alles konform, bleibt am Ende nur die Geschmacksfrage, ob ein Auto grundsätzlich im Rahmen des Zu-

lässigen verändert werden darf. Rechtlich keine Frage, jeder darf mit seinem Auto machen, was er will. Für die Oldtimerszene ist das unter Umständen heikel. Denn wenn alle alles machen, was ihnen gefällt, ist dann nicht das automobiler Kulturgut in Gefahr?

„Das H-Kennzeichen verwässert in letzter Zeit“, ist bereits in der Szene zu hören. Es werden Autos gesichtet, die eben nicht mehr nur zeitgenössisch verändert worden sind. Und das befeuert die alte Frage: Darf man das?





TITEL | Getunter Porsche 911 - darf man das?



Unverkennbar ein Porsche 911, doch auf den zweiten Blick fallen ungewöhnliche Details auf



Oben:
Alles etwas anders: Das große Lüfterrad ist in „Indisch-rot“ lackiert, der Luftfilter ist Zubehör und statt des 3,0-Liter ist ein 3,6 montiert

Rechts oben:
Der Heckdeckel wie die Haube vorn sind aus Carbon gefertigt. Das spart Gewicht, sieht optisch gleich aus und funktioniert genauso

Rechts Mitte:
Die Abgasanlage hat original links ein Endrohr links, hier sieht man eine keramikbeschichtete Sportversion auf Basis 911 RSR

Rechts unten:
Die Fuchsfelgen sind originale Extras, rechts sind die zusätzlichen Leitungen für einen Ölkühler zu sehen, die das SC-Modell nicht hat



Heilix Blechle

„Mein Neunelfer hat nicht mehr viel mit Originalität ab Werk zu tun, aber er ist jetzt so, wie ich ihn haben will“, sagt Ralf Häffner, Juwelier und Porsche-Fan aus Stuttgart. Wobei sein roter 911er – „Heilix Blechle“ genannt – zweifelsfrei als solcher zu erkennen ist, nur – was ist er eigentlich? Vom Baujahr her ein 1979er, sprich ein G-Modell mit dem Dreiliter-Boxer. Doch so sieht er nicht aus, wie der Vergleich mit einem

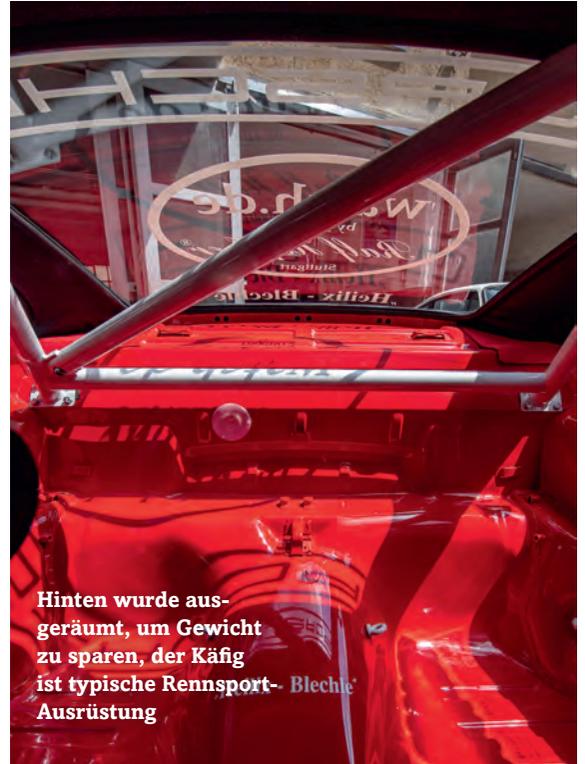
Liter aus einem 89er 964-Porsche. Und das sind nur die Dinge, die man auf den ersten Blick erkennen kann. „In drei Sessions à ein halbes Jahr ist der 911 zu dem gemacht worden, was er heute ist“, erzählt Häffner. „Vom Kleiderhaken bis zu den Carbon- und GFK-Teilen. Der 964-Motor war aber schon drin, den habe ich nur zerlegen und nochmals neu aufbauen lassen. Ich wollte einen Porsche pur, abgespeckt und perfektioniert auf Leichtbau.“

„Mein Neunelfer ist so, wie ich ihn will. Ein **Porsche pur**, abgespeckt und perfektioniert auf **Leichtbau**.“

fast gleich alten 911er in Weiß daneben zeigt. Das fängt schon bei der Frontschürze an, die eindeutig zum Ur-Elfer gehört und hier zusätzlich mit Schnellverschlüssen versehen ist wie ein Rennwagen. Die Scheinwerfer sind erkennbar LEDs, rechts unterm Schweller laufen Leitungen für einen Ölkühler, die hinteren Seitenscheiben sind aus Makrolon und die Türgriffe gelocht.

Unter dem Motordeckel steckt nicht der historische Dreiliter des Baujahrs, sondern ein 3,6-

Wolfgang Dworazik schmunzelt bei solchen Umbauten. Der Porsche-Experte aus Stuttgart hat gefühlt schon jeden tausendsten je produzierten 911er in seiner freien Werkstatt gehabt. Vor mehr als 50 Jahren war er bei Porsche im Motorenversuch tätig, kennt die Mezger-Motoren in- und auswendig – und die Wünsche seiner Kundschaft. „Es war in den 70er-Jahren völlig normal, dass die Kunden ihre Porsche umrüsten ließen. Wenn Porsche von einem Jahrgang zum anderen etwas geändert hat,



Hinten wurde ausgeräumt, um Gewicht zu sparen, der Käfig ist typische Rennsport-Ausrüstung



Die fünf Rundinstrumente sind original, die Recaro-Sitze, das Momo-Lenkrad, alle Überzüge und Lackierungen in dieser Form nicht

TITEL | Getunter Porsche 911 - darf man das?



Familienähnlichkeit ist vorhanden – rechts das Original, links die individuelle Version mit anderer Schürze und neuen Spiegeln

So sieht der Griff original aus, beim Caferacer ist er gelocht



Hinten gibt es zwei Notsitze, die eher als Ablage taugen

kam bald einer und sagte, mach mir meinen Porsche neu. Und dann haben wir Karosserie oder Motor geändert. Wir haben sogar beim Targa die Bügel abgesägt, wenn einer ein Vollcabrio haben wollte, das es damals nicht gab.“

Individuelles Design

Den Wunsch, seinen 911er zu individualisieren, hat Häffner also nicht als Erster. Nicht mal zu diesem Umbau. „Ich wollte keinen Porsche mehr kaufen, mein 993 reichte mir. Aber dann habe ich auf dem Titelblatt eines Auto-Magazins genau diesen modifizierten Porsche gesehen. Und dann hat es Peng gemacht und ich

musste ihn haben.“ Als Basis für seinen Traum-Porsche.

Der Vorbesitzer hatte den ursprünglichen 911 SC aus den USA importiert. Der war verbastelt und in einem frühen Restaurierungsstadium stecken geblieben. Zusammen mit einem Getriebe aus Kalifornien und einem 964-Rumpfmotor aus Köln wurde daraus ein sogenannter Caferacer, mit dem man zu Szenetreffen fährt. Komplettiert mit Carbonhauben und Rallye-Sportsitzen, Drehstäben aus dem Turbo und Überrollkäfig – es ist eine Zusammenstellung

als Interpretation eines 911 S/T 2.5. Mit Segen des TÜV.

Der Motorentausch sei keine große Sache, sagt Dworazik. „Die Konstruktion ist ja bis zum luftgekühlten 993 immer gleich geblieben.“ Man habe auch früher beispielsweise aus einem 2.2-Liter einen 2.4 machen können. Und habe das auch gemacht. „Der Vorteil von Porsche war immer die Substanz. Die Sechszylinder hatten immer Potential, das man noch ausreizen konnte. Heute ist das anders und Porsche macht die Technik und das Geschäft damit selbst.“ Natürlich als Serie ab Werk und nicht als Tuning.

Deshalb und dafür gab es früher Tuning-Experten, deren klangvolle Namen wie Gemballa, bb Auto oder Ruf bis heute bekannt sind. Bei Techart bekam der Häffner-Porsche seinen letzten Schliff: Titanfedern und -federteller, Cup-Nockenwelle, Schwungrad vom RSR, Rennsport-Batterie, GFK-Motorverkleidung nach historischem Vorbild, Stahlflex-Bremsleitungen, Bremsanlage vom Boxster und Lenkung aus einem 930. „Jetzt ist er eigentlich fertig“, sagt Häffner. „Auf jedem Fall macht es mit dem alten mehr Spaß zu fahren als mit dem neueren 993.“

Leistung war immer gefragt

Die Lust an Leistung habe Porsche übrigens selbst befeuert, erinnert sich Dworazik. „Denken wir nur an den 930 Turbo, der 1975 kam. Das war zwar ein Höllengerät und für unwissende Fahrer schwer zu beherrschen, aber da drehte sich schon die Leistungsspirale. Weil es immer Leute gab, die bereit waren, dafür Geld auszugeben. Und der Motor war quasi überkonstruiert, so gut war der. Der konnte praktisch nicht kaputt gehen und deshalb hat man immer mehr Leistung herausgeholt. Ab Werk und beim Tuner“, sagt der alte Motorenbauer.



Der originale Motor in der G-Serie – optisch sehr ähnlich zum hubraumstärkeren 964er



Links:

Auch hier Fuchsfelgen, damals unaufgeregt schwarz lackiert. Kult: Die Spitze des Wappens im Felgenstern soll immer aufs Ventil zeigen

Links unten:

Eine Haube aus Stahl und die üblichen H4-Leuchten – beim Tuning-Modell wurden LED-Lampen verbaut, sogenannte Retrofits

Unten:

Das komplette alte Cockpit in der G-Serie sieht natürlich anders aus als bei einer Umrüstung auf Leichtbau, es ist nicht auf Rennsport ausgelegt





TITEL | Getunter Porsche 911 - darf man das?



TUNING BEI OLDTIMERN - WAS IST ERLAUBT?

„H-Kennzeichen – Fluch oder Segen?“ lautete das Thema der Expertenrunde, die von der Hiscox Versicherung im Sommer initiiert wurde. Auf die zahlreichen Fragen von Klassikfreunden antworteten Martin Stromberg von Classic Data, Norbert Schroeder, Leiter TÜV SÜD Classic, und Rainer Peukert von der Hiscox. Hier eine Auswahl der Fragen.

Sind Aufkleber oder Folierung bei einem Fahrzeug mit H-Kennzeichen zulässig?

Aufkleber aus der Bauepoche Ihres Wagens sind erlaubt. Folierungen im Sinne von Flächenfolierung anstatt Lackierung sind nicht zulässig.

Welche Kriterien muss ein VW Käfer mitbringen, damit er ein H-Kennzeichen erhält?

Allgemein die üblichen Kriterien, wie sie im Anforderungskatalog zum H-Kennzeichen beschrieben sind. In Sachen Tuning muss alles zeitgenössisch sein, also was auch während der üblichen Gebrauchsphase des Käfers möglich war und auch des Öfteren gemacht wurde.

Heißt „zeitgenössisch“, dass man nachträglich Änderungen vornehmen kann, die es damals auch gab, wie z.B. eine Tieferlegung?

In der Interpretation für „zeitgenössisch“ liest man „wie eins t...“. Wie Sie richtig schreiben „die es damals zu der Zeit auch gab“. Auch eine nachträgliche Änderung ist zulässig. Bei allen Veränderungen wie z.B. Tieferlegung ist immer auf die Zulassungsfähigkeit zu achten.

Zählt bei „zeitgenössisch“ nur die Optik? Z.B. bei Replika-Felgen?

Neben der Optik ist das Material und die Machart oder die verwendete Technik wichtig. Zum Gedanken des Kulturgutes gehört die Erkennbarkeit der handwerklichen Umsetzung und Techniken von einst.

Ist die Nachrüstung einer Alarmanlage mit Unterbrechung bei H-Kennzeichen möglich?

Ja, da einerseits der Charakter weder optisch noch von der Fahrkultur her ver-

ändert wird. Andererseits stellt der Umbau keinen gravierenden Eingriff in die Fahrzeugtechnik dar und ist jederzeit reversibel.

Wie verhält sich das H-Kennzeichen beim Thema modernes Fahrwerk? Wie sind die Regeln dazu?

Es muss alles im zeitgenössischen Stil sein. Es stellt sich die Frage: „Welche Fahrwerke standen in der üblichen Gebrauchsphase Ihres Wagens zur Verfügung?“

Darf ich beim H-Kennzeichen andere Felgen für meinen Oldtimer nehmen?

Dies ist pauschal nicht zu beantworten. Grundsätzlich erst einmal ja, aber man muss den Einzelfall betrachten – so sind zum Beispiel zeitgenössische Zubehöräder möglich, auch wenn sie nachträglich angebaut werden. Auf ein gültiges Prüfzeugnis ist zu achten.

Wie sieht es aus mit Eintragung von größeren Reifen z.B. 225/60 R 15 auf PS-starken US-Oldtimern aus? Die Originalbereifung ist oft ungenügend für leistungsstarke Modelle.

Sind Original-Reifengrößen nicht mehr erhältlich oder auf Grund Traglast/Geschwindigkeit unzulässig, darf man auf eine gering abweichende Reifengröße ausweichen, sofern diese nicht mehr als 20 mm in der Breite beträgt; dabei ist auf Montierbarkeit und Abrollumfang zu achten. So wäre in diesem Fall zum Beispiel ein 235/55R15 zulässig oder in einem anderen Fall der Wechsel von 165R14 auf 185/70R14.

Welchen Vorteil hat das H-Kennzeichen außer dem Steuervorteil?

Man bekennt sich in erster Linie zum Sonderstatus als Liebhaberauto und übernimmt Verantwortung zum Gedanken des Kulturgutes.

Weitere Infos zum Thema unter

www.tuvsud.com/de-de/-/media/de/auto-service/pdf/broschueren-und-flyer/anforderungskatalog-oldtimer.pdf





Bildquelle: ©stevecoleimages (iStock)

**Intelligente
Einbruchserkennung
ohne Installation**

spexor – Made in Germany

spexor

Das mobile Alarmgerät



Schall



Druck

Bewegung

Erhältlich unter:
www.spexor-bosch.com



911-TUNING DAMALS UND HEUTE

„Umbauten waren und sind eine Mode“

bb Auto baute bereits seit 1973 Porsche-Modelle um. Highlight war der „Rainbow-Porsche“ von 1976, ein 911 SC Targa mit 911-Turbo-Antrieb

„911er-Umbauten waren und sind eine Mode. Und die Frage ‚Darf man das‘ ist eigentlich schnell beantwortet – ich darf mit meinem Auto alles tun, was ich möchte. Und wenn es verkehrssicher ist, darf ich damit auch auf die Straße. In dieser Szene ist Originalität ab Werk eben kein Thema. Wobei die Umbauten handwerklich oft vom Feinsten sind, da gibt es gar nichts zu kritisieren. Schwierig wird es erst, wenn solche Autos als Oldimer zugelassen werden sollen, denn das H-Kennzeichen steht für Originalität. Und da ist dann eben nicht mehr alles erlaubt.“

Norbert Schröder, TÜV Süd Classic

„Ein Umbau mit oder ohne H-Kennzeichen spielt für uns keine Rolle. Wichtig ist nur, wenn das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr gefahren werden soll, dass alles TÜV-eingetragen ist. Da es sich meist um sehr individuelle Fahrzeuge handelt, kann man nicht vom Markt- oder Wiederbeschaffungswert sprechen. Maßgeblich für die Bewertung ist entweder die Anschaffungsrechnung inklusive Umbaukosten oder die Beschaffung des Basisfahrzeugs und man addiert die Umbaukosten. In die Fahrzeugbewertung fließt dann der Zustand nach dem Zustandsnoten-Prinzip ein. Aus diesem Fahrzeugwert errechnet sich dann die Versicherungsprämie.“

Rainer Peukert, Hiscox Versicherung



Seit 1979 baut Gemballa Porsche um, zuerst nur als Veredler, später auch als Tuner. So wie dieser „Slantnose V3“ von 1981 mit Klappscheinwerfern



Ruf Automobile baut seit 1975 911er um und hat seit 1981 Herstellerstatus. Der Ruf CTR war 1987 mit 342 km/h das schnellste straßenzugelassene Fahrzeug

„Es gibt eine regelrechte Szene für diese, ich sag mal, Outlaws an 911ern. Das ist in den letzten Jahren aus den USA herübergeschwappt, vor allem durch den Modedesigner Magnus Walker und seine umgebauten 911er. Und jetzt wollen viele auch so ein kleiner Walker sein. Da werden dann Rostflecken kunstvoll gepflegt oder Mattlack benutzt, weil man eben gar kein originales und gelecktes Auto fahren will. Hier steht der Spaßfaktor im Vordergrund und das ist gar keine kleine Szene. Diese Umbauten kosten oft viel Geld, aber mit üblichen Marktwerten sind diese Autos nicht mehr zu erfassen.“

Marius Brune, Classic Data



Ralf Häffner ist stolz auf seinen Caferacer:
„Er ist jetzt so, wie ich ihn haben will.“

Und deshalb passe in jeden luftgekühlten 911er jede Ausbaustufe des Motors und eben auch ein 964er in ein G-Modell. „Und wenn der Motor erst mal 200.000 Kilometer runter hat, muss er sowieso revidiert werden. Das kostet schnell mal 20.000 Euro und mehr. Da ist der Schritt, einen bereits aufgebauten, stärkeren Motor zu nehmen, nicht mehr weit.“

Und so hat Häffners Porsche jetzt statt 180 Original-PS aus 3,0 Litern satte 320 Pferdestärken aus 3,6 Litern. Noch mal 70 PS mehr als im originalen 964er-Modell. „Es war in jedem Fall günstiger, einen bereits umgebauten 911er als Grundsubstanz zu nehmen, als einen anderen



Wolfgang Dworazik von Sportautotechnik in Stuttgart: „Porsche ist einfach Emotion.“

komplett nach meinen Wünschen umzubauen“, sagt Häffner. Dworazik stimmt ihm sofort zu. „Was an Geld und Arbeit in so ein Projekt reingeht, das kriegt man über den Verkauf nicht wieder. Solche Porsche-Umbauten sind Liebhaber-Objekte, das rechnet sich nie.“

Deshalb hat dieser Liebhaber-Porsche jetzt auch kein Heizgebläse mehr, sondern eine Standheizung. „Erstens spart das Gewicht und zweitens habe ich nicht gerne kalte Füße“, sagt Häffner. „Wäre eine Klimaanlage nicht sinnvoller gewesen“, spöttelt der Porsche-Meister. „Es wird doch eher heiß als kalt im Auto.“ Doch Häffner lässt sich nicht beirren. „Ich fahre auch

im Winter, wenn nicht Salz und Eis auf der Straße sind. Da ist die Heizung schon gut.“

Einen Neunelfer kann nichts entstellen

Es gibt eben nichts, was es nicht gibt. So hat Dworazik einmal einen brandneuen 911er auf gebraucht getrimmt. „Das war ein Australier, der hier seinen Porsche abholte und verschiffen wollte. Weil die da unten eine irre Luxussteuer auf Neuwagen haben, musste der Porsche einfach abgerockt aussehen. Da haben wir die Türtafeln gegen alte getauscht, die Dichtungen, Gummiteile und alles, was eben gebraucht aussieht. Die Neuteile kamen dann in einen Container und wurden hinterhergeschickt.“

Sogar einen 356 aus Zypern hat er mal zurückgerüstet – der war mit einem Käfermotor angefahren und wollte wieder eine richtigen Porsche-Motor drinhaben. Die gute Ersatzteillage sei auch ein Argument für Porsche, denn es gebe fast alles. Nur seien die Teile unglaublich teuer. „Wenn zwei Wischerarme schon 450 Euro kosten, weiß man, was eine Restaurierung bedeuten kann.“ Auch Häffner hat für die Perfektionierung seines bereits getunten Porsche nochmals tief in die Tasche gegriffen. Ein Gutachter taxierte den Marktwert des 911 heute auf 265.000 Euro, den Wiederbeschaffungswert noch mal 50.000 höher. „Aber das ist er mir auch wert. Zumindest mir“, sagt Häffner mit Besitzerstolz in der Stimme.

„Porsche ist einfach Emotion, da erfüllt sich mancher seinen Jugendtraum“, bestätigt Dworazik. „Und dann lässt du deinen Porsche so aufbauen, wie du ihn willst. Und egal wie – einen Neunelfer erkennst du immer.“

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	<i>Porsche AG, Zuffenhausen</i>	<i>JRH Caferacer Custom</i>
Modell	911 SC (G-Serie)	911 ST/R Leichtbau Recreated „Heilix Blechle“
Karosserie	2-türiges Coupé, Stahl	2-türiges Coupé, Stahl und Carbon
Motor (Benzin)	B6, hinten längs, Bosch K-Jetronic	B6, hinten längs, Bosch Motronic
Hubraum (ccm)	2.994	3.600
Leistung (PS)	180 bei 5.500, Stab00/min	320 bei 6.100/min
Drehmoment (Nm)	265 bei 4.200/min	34 bei 4.800/min
Getriebe	5-Gang manuell	5-Gang manuell
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Querlenker, Längs-Federstäbe, Stabi	Querlenker, Stoßdämpferbeine, Längs-Federstäbe, Stabi
Fahrwerk hinten	Längslenker, Quer-Federstäbe, Stabi	Schräglenker, Stoßdämpferbeine, Quer-Federstäbe
Reifen v/h	185/70 VR 15 / 215/60 VR 15	215/60 R15 / 245/60 R15
Bremsen (v/h)	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben (Boxster)
0–100 km/h (s)	7,0	k.A.
Vmax (km/h)	225	275
L x B x H (mm)	4.291 x 1.652 x 1.320	k.A.
Gewicht (kg)	1.160	920 (leer)
Verbrauch (l/100 km)	17,0	k.A.
Bauzeit	1973-1989 (G-Serie)	2010-2017 (Vollrestaurierung und Umbauten)
Stückzahl	198.414 (G-Serie)	1
Neupreis (DM)	46.950	k.A.
Marktwerte (Euro)	2: 44.000 3: 30.500 4: 16.400	1–: 265.000
Zustand	gemäß Classic Data	lt. individuellem Gutachten



Classic Data



AutoClassic

4,50 €
Deutschland

Österreich 5,20 €
BeNeLux 5,40 €
Griechenland 6,80 €
Spanien 6,30 €
Finnland 7,00 €
Italien 6,30 €
Schweiz 8,20 SFr



4 197116 1704505

www.autoclassic.de

Teile, Archiv, Museum
Seite 110
Wie die Hersteller ihre
Klassikfans unterstützen



**Porsche
am Limit**



911-Tuning: Darf man das?

Outlaw vs. Original - was erlaubt ist und was Spaß macht

Seite 14



Leserauto

Seite 34

Taxi aus Moskau

für die



Seite 46



**Der letzte, echte
Lancia: 2000 Berlina**

Seite 58

Goggomobil-Familie

GAZ Wolga



Seite 36



Warum der **Größere**
die bessere **Wahl** ist

**Karmann Ghia
Typ 14 vs. Typ 34**

**Hier fährt der Lord selbst -
Rolls-Royce Silver Dawn**

Seite 116

Traumklassiker



**SERVICE &
WERKSTATT**

Ausgetrickst
Wie man sich vor
Diebstahl schützt

Seite 102



Teilemarkt
Wo es Ersatz für
BMW-Oldtimer gibt

Seite 108

Ölwechsel
Warum die Suppe zum
Saisonende raus muss

Seite 101

