

TEST-MARATHON 50 000 Kilometer



Einer der beliebtesten Japaner bei uns in Deutschland war im letzten Jahr der Mazda 323. Erst am Ziel des Auto Bild-Marathons gab es Anlaß zu Kritik

ZIEL ERREICHT ABER DANN...



Foto: H. Mohr, Daniel Fortmann



Der Kilometerzähler steht bei 52 310. Das Ziel ist erreicht. Genau 50 324 Kilometer hat der Mazda 323 1,6i im Dienste der Auto Bild-Redaktion abgespult. Außerplanmäßig mußte der kompakte Japaner nur einmal in die Werkstatt. Der Grund war eine defekte Ölwanne

Einmal rund um die Erde. In weniger als einem Jahr spulte ein Mazda 323 bei Auto Bild 50 000 Kilometer im Dauertest ab. Aber nicht nur das: Der kompakte Japaner mußte während dieser Zeit ein umfangreiches Testprogramm über sich ergehen lassen. Ob Beschleunigungsmessungen, Bremsentests oder Dauerhöchstgeschwindigkeit – es wurde ihm nichts geschenkt. Im Gegenteil: Nach Ablauf des Test-Marathons zerlegte Auto Bild ihn in all seine Einzelteile und rückte ihm dann mit Meßwerkzeugen unter die Blechhaut.

Doch der Reihe nach: Zunächst gab es mit dem japanischen Golf-Konkurrenten nicht die geringsten Probleme. Außerhalb der planmäßigen Inspektionsintervalle mußte er nur ein einziges Mal in die Werkstatt. Das war bei Kilometerstand 51 483, kurz vor Testende. Jedoch läßt sich dieser Zwangsaufenthalt dem Mazda nicht ankreiden. Auf einem Feldweg machte die Ölwanne Bekanntschaft mit einem großen Stein. Was zunächst harmlos aussah, entpuppte sich hinterher als teurer Spaß. Die kleine Delle kostete 260,83 Mark. Grund: Eine neue

Ölwanne mußte her. Und die besteht beim Mazda 323 nicht wie bei herkömmlichen Fahrzeugen aus einem einfachen Blechpreßteil. Die japanischen Ingenieure haben sich etwas ganz Feines ausgedacht: ein produktionstechnisch aufwendiges Gebilde in sogenannter Sandwich-Bauweise. Das heißt: eine doppelwandig verklebte Ölwanne, die geräuschkämmend wirken soll.

Warum Mazda diesen Aufwand betreibt, liegt auf der Hand. Unter ihresgleichen zählt die von Auto Bild getestete 1,6-Liter-Variante mit 85 PS nicht gerade zu den Leisetretern. Bei Höchstgeschwindigkeit (165 km/h) nerven die Motorgeräusche trotz der teuren Ölwanne. Ein Schwachpunkt, den Kollegen besonders nach langen Autobahntouren immer wieder bemängelten.

Ansonsten schrieben ihm die Testredakteure nur Lobenswertes ins Fahrtenbuch. Ob im tiefsten Winter in Norwegen oder bei sommerlicher, sengender Hitze in Spanien – der Einspritzmotor mit regelmäßigem Drei-Wege-Katalysator sprang stets zuverlässig an. Für Kat-

Bitte blättern Sie um

Auf der dänischen Insel Bornholm benahm sich der Mazda wie auf allen vorherigen Touren mustergültig

Auch ungeübte Fahrer kommen mit dem Mazda gut zurecht. In zügig gefahrenen Kurven läßt er sich jederzeit sicher beherrschen. Bei forscher Gangart nutzen allerdings die vorderen Reifen des Fronttrieblers relativ schnell ab. Im Dauertest mußten sie bei Kilometerstand 45 825 ausgewechselt werden



TEST-MARATHON 50 000 Kilometer

Motoren, die mit einem besonders mageren Benzin-Luft-Gemisch leben müssen, durchaus keine Selbstverständlichkeit. Auch längere Vollgasfahrten nahm der Mazda gelassen hin. Daß der Benzinverbrauch bei durchgetretenem Gaspedal auf über zwölf Liter pro hundert Kilometer Autobahn kletterte, mag ihm verzeihen sein. Zumal sich der japanische Saubermann bei gezügelter Fahrweise durchaus mit knapp sieben Litern 100 Kilometer weit bewegen ließ. Im Durchschnitt benötigte er auf der Marathon-Distanz von 50 000 Kilometern 9,7 Liter bleifreies Normalbenzin – für ein 85-PS-Fahrzeug mit Katalysator ein akzeptabler Wert.

Als zu klein erwies sich allerdings der 45-Liter-Tank. Bei zügiger Fahrweise mußte meist schon nach knapp 400 Kilometern

Akzeptabler Spritverbrauch, aber viele Tankstopps

die nächste Tankstelle angesteuert werden – mit Bleifrei-Zapfsäule, versteht sich. Auf der Autobahn noch immer ein Problem. Denn nach wie vor gibt's nur an jeder zweiten Tankstelle den umweltfreundlichen Sprit. Um nicht das Risiko einzugehen, mit leerem Tank auszurollen, stand der Kat-Wagen oftmals schon nach 250 Kilometern wieder an der Säule.

Auto Bild fuhr den Mazda 323 in der LX-Version. Hierbei handelt es sich nicht etwa um eine Luxus-Ausstattung, sondern um das preiswerteste Basismodell. Dazu gehören unter anderem: wärmedämmende Colorverglasung, von innen verstellbarer Außenspiegel, vierstufiges Gebläse für Heizung und Lüftung mit Heizdüsen im Fond, Heckscheiben-Wischwasch-Anlage, Neigungsverstellung und verstellbare Lendenwirbelsäule für den Fahrersitz, geteilte Rücksitzlehne, und ein Fünftang-



Aus dem Fahrtenbuch: Der Mazda überzeugt durch sein gutmütiges und unproblematisches Fahrverhalten, lediglich der laute Motor nervt

getriebe. In der getesteten zweitürigen Version verlangt Mazda für den abgasgereinigten Kompaktwagen 16 580 Mark.

Bei unserem Dauertestwagen zeigte sich, daß man bei Mazda in puncto Fahrwerkstechnik und Verarbeitungsqualität in den letzten Jahren hinzugelehrt hat. Dank Einzelradaufhängung und Frontantrieb bekam unser 323-Zögling von allen Testern gute Noten im Fach Fahrverhalten. Aus dem Fahrtenbuch: „...kurvenreiche Landstraßen machen mit diesem Auto wirklich Spaß... selbst bei forscher Fahrweise verhält er sich gutmütig und bleibt sicher in der Spur... auf schlechter Strecke bügelt die Federung auch grobe Fahrbahnfehler souverän aus...“

Die Verarbeitung im Innenraum kann sich durchaus am europäischen Standard messen lassen. Auch nach Ablauf der

Marathon-Distanz zeigten die Polster der Sitze kaum Ermüdungserscheinungen. Sie waren weder abgewetzt noch durchgessen. Ob Türschlösser, Haubenscharniere, Fensterheber, Schalter oder Hebel – dies alles funktionierte nach 50 000 Kilometern noch wie am ersten Tag.

Eine reine Weste bis zuletzt

Auch der Drei-Wege-Katalysator überstand den harten Test-Einsatz anstandslos. In regelmäßigen Abständen ließ Auto Bild die Abgaswerte des Japaners überprüfen. Bis zuletzt bescheinigte der Computer im Prüflabor des TÜV-Rheinland dem Mazda eine reine Weste.

Ein rundum gut bestandener Test also? Im Prinzip schon. Doch erst die Zerlegung

des Testwagens in all seine Einzelteile offenbarte, was zuvor lediglich als kleiner Schönheitsfehler abgetan wurde. Beim Starten der kalten Maschine lief der Vierzylinder die ersten Umdrehungen ziemlich hart, fast wie ein Dieselmotor. Dies schien aber nicht besorgniserregend und wurde auch bei den regelmäßigen Inspektionsterminen nicht weiter beachtet.

Bei der Demontage der Maschine zeigte sich dann jedoch die wahre Ursache für die lauten Startgeräusche. Drei der vier Kolben hatten unter den hohen Verbrennungstemperaturen so stark gelitten, daß sie sich im Bereich der Kolbenbolzen-Lagerung deformierten. Dadurch klemmten bei kaltem Motor die Kolbenbolzen in den Leichtmetallkolben. Folge: Kolben und Pleuel waren zueinander kaum noch beweglich. Ein Schaden, der bei her-



Wir bremsen d
Mit dem
SEMPERIT 

kömmlicher Bauweise nicht hätte auftreten können. Denn die Japaner lagerten die Pleuellagerbolzen bei der 323-Baureihe nicht wie üblich beweglich in einer Pleuellagerbuchse im Pleuellager, sondern genau umgekehrt – im Pleuellager fest und im Pleuellager drehbar. Dadurch sparen sie bei der Produktion zwar Pfennige ein, doch, wie sich

Technische Daten

323 LX 1.6i

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer einge., eine obenliegend. Nockenventile, Hubr. 1585 ccm, Bohrung x Hub 78 x 83,6 mm, Verdicht. 9,6:1, Leist. 63 kW (85 PS) b. 5000/min., max. Drehmoment 125 Nm bei 2500/min., elektronisch gesteuerte Einspritz. (L-Jetronic), Drei-Wege-Abgaskatalysator m. Lamdasonde, Fünfganggetr., Frontantr., vorne und hinten Einzelradaufhäng., Federbeine, Stabil., vo. Dreiecksquerlenker, hi. Querlenker, Längslenker, vorne Schalen-, hinten Trommelbremsen, Reifen 175/70 SR 13, Leergewicht 930 kg, Zuladung 520 kg, Anhängelast 1100 kg, Tank 45 Liter, Kofferrauminhalt 315/543 Liter, Innengeräusche bei 100 km/h im 4. Gang 73 dB (A).

zeigte, am falschen Ende. Das waren allerdings nicht die einzigen Pfennige, die Mazda eingespart hat. Es zeigte sich deutlich, daß beim Bau von Motor und Getriebe auch Kaufleute ein gewichtiges Wörtchen mitzureden hatten. Wo immer auf eine Unterlegscheibe verzichtet werden konnte

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 40



Der Mazda-Kofferraum ist mit einem Fassungsvermögen von 315 Litern etwas kleiner als der vom VW Golf (345 l). Die Rückbank läßt sich geteilt umlegen



Das Cockpit: sehr übersichtlich aber sparsam instrumentiert. Ein Drehzahlmesser fehlt



Ausreichende Platzverhältnisse auf der Rückbank

Testwerte

Messungen bei km-Stand:	2343 km	52 105
0-100 km/h:	10,9 Sek.	10,3 Sek.
60-100 km/h im 4./5. Gang:	10,0/14,6	9,9/13,9 Sek.
1 km mit stehendem Start:	33,2 Sek.	32,6 Sek.
Höchstgeschwindigkeit:	165 km/h	165 km/h

Das sagt Mazda zum Dauertest

Nach der Demontage des Dauertestwagens stellte *Auto Bild* an Mazda Deutschland fünf Fragen. Es antwortete Pressesprecher Michael Dithmer

Auto Bild: Beim Zerlegen des Dauertestwagens hat sich gezeigt, daß Motor und Getriebe des Mazda aus Kostengründen recht anspruchslos konstruiert worden sind. Die deutschen Kunden aber erwarten Qualität in jedem Detail.

Mazda Deutschland: Laut TÜV-Report und ADAC-Pannenstatistik gehört Mazda zu den zuverlässigsten Autos auf dem deutschen Markt. Das sagt doch alles.

Auto Bild: Es gab aber deutlichen Verschleiß. Hohes Autobahn-Tempo und Katalysator führen augenscheinlich zu thermischen Belastungen der Maschine.

Mazda: Die gemessenen Verschleißwerte liegen absolut im Toleranzbereich. Unsere Katalysatoren sind vollgasfest.

Auto Bild: Der Geräuschpegel des Motors fiel uns unangenehm

auf. Unternehmen Sie dagegen etwas?

Mazda: Zugegeben, die Maschine läuft manchmal etwas rau. Modifikationen gehen in Kürze in Serie. Das gilt auch für die Motoren im 626.

Auto Bild: Der Motorblock des von uns getesteten 1,6-Liter-Einspritzers ist auch die Basis für den neuen, 150 PS starken 323 Turbo Allrad 16-Ventiler. Glauben Sie, daß er diesen höheren Belastungen gewachsen ist?

Mazda: Ohne Frage ja. Die letzten Rallye-Erfolge zeigen das. Wir haben in Schweden gewonnen. Der Motorblock entspricht exakt der Serie, so will es auch die Vorschrift.

Auto Bild: Der Zustand des 323 1,6i nach 50 000 Kilometern zeigt, daß Einsparungen an unsichtbaren Details offensichtlich auch auf die Dauerhaltbarkeit durchschlagen.

Mazda: Wir gehen davon aus, daß der neue 323 den Qualitätsansprüchen deutscher Autofahrer gerecht wird. Nach den neuesten, noch unveröffentlichten Ergebnissen einer Pannenstatistik liegt das Modell deutlich besser als der Durchschnitt seiner Wettbewerber.

Das Wetter aus. Nassgriff.

Ein neuer Reifen der Sempit.



TEST-MARATHON 50 000 Kilometer

– beim 1600er-Aggregat sparten die Japaner sie ein. Selbst bei gewichtigen Bauteilen wurde der Rotstift angesetzt: Sei es das Antriebsrad der Nockenwelle, die Kipphebel-Lagerungen oder die Wasserpumpe – das alles ist von eher billiger Machart.

Auch beim Getriebe hatte diese Spar-Bauweise bereits erste Spuren hinterlassen: Die Synchronringe für den zweiten Gang zeigten deutliche Verschleißspuren, ebenso die Getriebeelager.

Damit scheint sicher zu sein: Zu den Langläufern dürfen die 1,6-Liter-Aggregate des Mazda 323 – ob mit oder ohne Kat – nicht zählen. 100 000 Kilometer werden die meisten unter normalen Fahrbedingungen wohl problemlos erreichen. Wenn sie jedoch so hart range-nommen werden wie unser Dauertest-wagen, können schon bei 80 000 Kilome-



Der TÜV-Rheinland überprüfte nach Ablauf der Testdistanz die Abgaswerte vom Mazda. Ergebnis: keine Beanstandungen

tern die Probleme beginnen. Eine Distanz, bei der ein Golf-Motor sicherlich noch keine deutlichen Ermüdungserscheinungen zeigt. Doch der in Deutschland zehnmal häufiger verkaufte Volkswagen kostet immerhin auch durchschnittlich 2000 Mark mehr.

Das meinen Mazda-Fahrer: Preis und Ausstattung machen Mängel wett



„Das ist mein zweiter 323, den ersten verkaufte ich nach 60 000 km. Technisch gab's keine Probleme. Ärgerlich beim Neuen: Das rechte Rücklicht paßte nicht, Wasser drang in den Kofferraum. 4 Monate mußte ich auf Ersatz warten. Ansonsten: prima“

Holger Witt (24), Mechaniker, seit 6/86 15 000 km gefahren. Verbrauch: 7–10 Liter/100 km



„Katy war für mich Bedingung. Als alter Audi-80-Fahrer bot mir der Mazda einfach mehr fürs Geld. Toll in Ausstattung, Verarbeitung und Wintertauglichkeit. Spritziger Motor. Minuspunkte: mangelhafte Geräuschdämmung, zu schwache Heizung.“

Horst Böttcher (57), Elektro-mechaniker, 9000 km seit 7/86. Verbrauch: 7,5–9,5 Liter/100 km



„Am Mazda gefallen mir die Ausstattung und der Preis. Den Katy der Umwelt-zu-liebe – auch die Steuerersparnis zählte. Schlecht: Die Lade-kante hinten ist zu hoch. Technisch gab es bisher keine Probleme, nur die Blinkerkläuser vorn sind nicht wasser-dicht.“

Walter Kreplin (33), Chemo-techniker, seit 5/86 8600 km gefahren. Verbr.: 8,5–10 l/100 km



„Für meinen sechs Jahre alten Manta GTE bot mir der Mazda-Händler am meisten. Mit dem 323 Kat bin ich sehr zufrieden, und Steuern spar' ich auch noch. Der Mazda ist übersichtlich und handlich, der Motor spritzig. Mein Traum: ein Porsche 911 Cabrio“

Eva Hiller, Kauffrau, seit Dezember 86 rund 2000 km gefahren. Stadtverbr.: 10 l/100 km



„Auch mein vierter 323 läuft einwand-frei. Im Winter über-legen: der Frontan-trieb. Freude macht die reich-haltige Serienausstat-tung. Mein Wunsch: Stahl-schiebe-dach ohne Aufpreis. Für mich genau der richtige Wagen: überaus bequem und jeder-zeit-zuverlässig.“

Hermann Schulenburg (56), Lager-mstr., 21 000 km seit Mai 1986. Verbr. (Stadt): 10 l/100 km

Das kostet der Mazda 323 LX 1,6i

Im Fahrtenbuch wurde alles genau notiert: So teuer waren 50 000 Kilometer im Mazda 323 LX 1,6i

Datum	Ort	km	Verbrauch	Notizen
12.12.85	Frankfurt	0		Testbeginn
13.12.85	Frankfurt	100	8,5	
14.12.85	Frankfurt	200	9,0	
15.12.85	Frankfurt	300	8,8	
16.12.85	Frankfurt	400	9,2	
17.12.85	Frankfurt	500	8,9	
18.12.85	Frankfurt	600	9,1	
19.12.85	Frankfurt	700	8,7	
20.12.85	Frankfurt	800	9,3	
21.12.85	Frankfurt	900	8,6	
22.12.85	Frankfurt	1000	9,4	
23.12.85	Frankfurt	1100	8,8	
24.12.85	Frankfurt	1200	9,5	
25.12.85	Frankfurt	1300	8,9	
26.12.85	Frankfurt	1400	9,6	
27.12.85	Frankfurt	1500	9,0	
28.12.85	Frankfurt	1600	9,7	
29.12.85	Frankfurt	1700	9,1	
30.12.85	Frankfurt	1800	9,8	
31.12.85	Frankfurt	1900	9,2	
1.1.86	Frankfurt	2000	9,9	
2.1.86	Frankfurt	2100	9,3	
3.1.86	Frankfurt	2200	10,0	
4.1.86	Frankfurt	2300	9,4	
5.1.86	Frankfurt	2400	10,1	
6.1.86	Frankfurt	2500	9,5	
7.1.86	Frankfurt	2600	10,2	
8.1.86	Frankfurt	2700	9,6	
9.1.86	Frankfurt	2800	10,3	
10.1.86	Frankfurt	2900	9,7	
11.1.86	Frankfurt	3000	10,4	
12.1.86	Frankfurt	3100	9,8	
13.1.86	Frankfurt	3200	10,5	
14.1.86	Frankfurt	3300	9,9	
15.1.86	Frankfurt	3400	10,6	
16.1.86	Frankfurt	3500	10,0	
17.1.86	Frankfurt	3600	10,7	
18.1.86	Frankfurt	3700	10,1	
19.1.86	Frankfurt	3800	10,8	
20.1.86	Frankfurt	3900	10,2	
21.1.86	Frankfurt	4000	10,9	
22.1.86	Frankfurt	4100	10,3	
23.1.86	Frankfurt	4200	11,0	
24.1.86	Frankfurt	4300	10,4	
25.1.86	Frankfurt	4400	11,1	
26.1.86	Frankfurt	4500	10,5	
27.1.86	Frankfurt	4600	11,2	
28.1.86	Frankfurt	4700	10,6	
29.1.86	Frankfurt	4800	11,3	
30.1.86	Frankfurt	4900	10,7	
31.1.86	Frankfurt	5000	11,4	Testende

Kilometerstand bei Testbeginn:	1 986 km
Kilometerstand bei Testende:	52 310 km
Gefahrene Test-Kilometer:	50 324 km

Preise und Wertverlust

Mazda 323 LX 1,6i Dezember 1985:	16 580 Mark
Mazda 323 LX 1,6i Februar 1987:	16 580 Mark
Schätzpreis DAT nach 52 310 km:	9 600 Mark
Schätzpreis Dekra nach 52 310 km:	10 900 Mark

Fixkosten pro Jahr

Steuerbefreiung für:	58 Monate
Ersparnis durch Steuerbefreiung	1670,40 Mark
Ersparnis durch Steuerreduzierung jährlich	134,40 Mark
Jährliche Steuer nach 58 Monaten	211,20 Mark
Haftpflichtversicherung (100 %, RL 3):	1089,90 Mark
Vollkaskoversicherung VK 16 mit 650 Sb:	1283,10 Mark
Teilkaskoversicherung TK 24 ohne Sb:	185,10 Mark
Fixkosten gesamt mit/ohne Vollkasko:	2558,10 / 1275 Mark

Unterhaltskosten

Durchschnittsverbrauch im Dauertest:	9,7 l/100 km
Durchschnittsverbrauch Meßstrecke Auto Bild	9,5 l/100 km
Minimalverbrauch	6,9 l/100 km
Maximalverbrauch	12,5 l/100 km
Benzinverbrauch (Normal bleifrei) über 50 324 Test-Kilometer	4881 Liter
Benzinkosten gesamt (bei 93 Pfennig pro Liter)	4539 Mark
Ölverbrauch gesamt	3,5 Liter
Durchschnittsverbrauch	0,07 l/1000 km
Ölkosten gesamt (Leichtlauföl = 12 DM/Liter)	42 Mark
Unterhaltskosten gesamt	4581 Mark

Inspektionskosten (inkl. Ölwechsel)

10 000 Kilometer	220,47 Mark
20 000 Kilometer	340,69 Mark
30 000 Kilometer	308,18 Mark
40 000 Kilometer	437,21 Mark
50 000 Kilometer	283,07 Mark
Inspektionskosten gesamt:	1589,62 Mark

Reparaturkosten

45 825 km zwei Reifen vorne ausgewechselt:	230,00 Mark
51 483 km Ölwanne erneuert:	260,83 Mark
Reparaturkosten gesamt:	490,83 Mark

Betriebskosten

Während 50 324 km Dauertest (inklusive Teilkasko-Versicherung):	7936,45 Mark
Kosten pro Kilometer im Dauertest ohne Wertverlust:	0,16 Mark
Kosten pro Kilometer im Dauertest mit Wertverlust:	0,28 Mark

TEST-MARATHON 50 000 Kilometer



Mazda 323 LX 1.6i am Ziel

Auto-Puzzle: Zerlegt in sämtliche Einzelteile, liegt der Dauertest-Mazda bereit zum Vermessen. Mit Präzisionsinstrumenten werden die Toleranzen über-

prüft. Die Abweichungen von den Sollwerten geben Aufschluß über den Grad des Verschleißes während des strapaziösen 50 000-Kilometer-Marathons.



Das Auto Bild-Team beim Vermessen der fünf Kurbelwellenlager. Sie zeigen keine Verschleißerscheinungen

Die Antriebsgelenke ①, bei einigen frontangetriebenen Autos noch immer eine Schwachstelle, erwiesen sich als standfest und zeigten keinerlei Verschleiß. Den Getriebelagern ② hingegen waren die Spuren des Marathons deutlich anzusehen. Sie zeigten starke Abnutzungserscheinungen. Erstaunlich gut haben die hinteren Bremsbeläge ③ und die vorderen Bremsklötze die 50 000 Kilometer überstanden. Auch die Bremsscheiben ④ zeigen keine übermäßig starken Riefen. Den Katalysator ⑤ überprüfte Auto Bild auf einem Abgasprüfstand. Die Meßwerte ergaben, daß er keinen Schaden genommen hatte. Als typische Mazda-323-Schwachstelle erwies sich einmal mehr das Endrohr ⑥ der Auspuffanlage. Es war stark angerostet und hätte in Kürze ausgewechselt werden müssen. Gewisse Abnutzungserscheinungen zeigten auch die Kipphebellagerungen ⑦ im Zylinderkopf. Am Motorblock ⑧ ist die Laufleistung am deutlichsten abzulesen. Gemessen an den 50 000 Kilometern, haben die Zylinder überdurchschnittlich stark gelitten. Ursache: Die Kolbenbolzen der Leichtmetall-Kolben ⑨ klemmten, so daß sich die Kolben in den Zylindern nicht mehr einwandfrei bewegen konnten. An der Ölwanne ⑩ haben die Mazda-Ingenieure nicht gespart. Sie ist nicht wie üblich aus einem einfachen Stück Blech gepreßt, sondern in aufwendiger und kostenintensiver Sandwich-Bauweise. Mazda verspricht sich dadurch eine zusätzliche Dämpfung der Motorgeräusche.



Die Kolben von drei Zylindern haben sich unter starker Hitze einwirkung verzogen



Die Messungen ergeben: Die Zylinder haben während des Dauertests gelitten



Der aufgeschnittene Katalysator: Auch nach 50 000 Kilometern ist er in tadellosem Zustand

