MSC Daun e.V. im ADAC

CLUB-INFORMATION

4. Jahrgang | 1. Quartal | Heft Nr.12

Das Bild zeigt Dieter Noellner/ Peter Thul beim Monte-Start 1988 in Trier

IMPRESSUM

Herausgeber: Motor-Sport-Club Daun e.V. im ADAC
Vorsitzender: Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 5568 Daun
Tel. 06592/1356, Fax 3074

Redaktion: Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 4000 Düsseldorf 1
Tel. 0211/379861

Auflage: 180 Stück, erschein jedes Quartal und zu besonderen Anlässen

EINLADUNG

J A H R E S H A U P T V E R S A M M L U N G

des MSC DAUN e. V. im ADAC

26.03.1988

20.00 Uhr

Gasthaus ZUM DORFBRUNNEN

5568 Daun, Abt.-Richard-Str. 2a

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Feststellung der Stimmliste
3. Bericht des Vorsitzenden
4. Berichte des Schatzmeisters u. der Rechnungsprüfer
5. Berichte der Referenten
6. Entlastung des Vorstandes
7. Voranschlag für das laufende Geschäftsjahr
8. Anträge
9. Verschiedenes

Rallye Monte-Carlo 1988"

MSC-Freunde begleiten Dieter Noellner bei seiner 10. Monte

Zu der diesjährigen Rallye Monte-Carlo, an der Dieter Noellner bereits zum 10. male teilnahm, wollte ihn natürlich auch seine seit vielen Jahren tätige Servicecrew wieder begleiten.
Aus MSC-Reihen waren dies Theo Ludwig (zum 10. mal dabei), Peter Schlomer (zum 5. mal dabei) und Peter Firmenich (zum 4.mal dabei).
Im folgenden Bericht möchte Ihnen Peter Schlomer kurz über den Serviceeinsatz bei der "Monte 88" berichten.

Am 16.01.88 begann meine fünfte Rallye Monte-Carlo. Um 11.30 Uhr kam Volker Pohl, Kfz.-Meister bei P+M Toyota in Köln, in Daun an, um mit mir die Monte in Angriff zu nehmen. Theo Ludwig und Peter Firmenich waren zu diesem Zeitpunkt schon mit einem "Klein-LKW" unterwegs zum Ziel der Anfahrt, St. Etienne.

Von Daun aus fuhren wir nach Trier, um von dort aus Dieter Noellner und Peter Thul bis St. Etienne zu begleiten. Um 14.00 Uhr starteten wir zur 1000 km langen Anfahrt mit den besten Wünschen der 25 MSC-Freunde, die extra mit einem Bus nach Trier gekommen waren.

Die Anfahrt war, wie auch schon in den vergangegnen Jahren zuvor, eine unangenehme Angelegenheit. Auf kleinen schmalen Straßen, die eher mit unseren geteerten Wirtschaftswegen zu vergleichen sind, schlängelte sich die Route bis St. Etienne, wo wir am Sonntag Vormittag um 9.30 Uhr ankamen. Da St. Etienne eine der größten Städte in Frankreich ist, waren wir froh, um 11.00 Uhr nach einigem Suchen unser Hotel erreicht zu haben, um einmal vier Stunden zu schlafen. Hier trafen wir auch Th. Ludwig und P. Firmenich.

Aus diesem Schlaf wurde allerdings nichts, denn durch das Klopfen eines Lufthammers, den ein eifriger Franzose am Sonntag für Bauarbeiten eingesetzt hatte, war für mich der Schlaf nach 1 Stunde beendet. So besprach ich dann schon mit Theo und Peter, wie es am Nachmittag weiter gehen sollte.
Unsere Eisspione hatten es gemeldet. In der Ardeche, der Wetterscheide zwischen Mittelmeer und Atlantik (bis zu 1400 m hoch gelegen) war es, wie noch nie, trocken. So montierten wir bei unserem ersten Servicepunkt "Racingreifen". Es war 17.00 Uhr am Nachmittag. Die Rallye hatte um 14.00 Uhr begonnen, und da Dieter und Peter die Startnummer 152 hatten, mußten die beiden im Dunkeln starten.

Nach der Wertungsprüfung WP 1, "Col de Grande Bois", trafen wir Dieter und Peter wieder. Allerdings sprachen wir bis auf "alles klar" nichts, denn wir wußten, daß die Zeit bis zum Start der WP 2, "St. Bonnet le froid", wie immer knapp werden würde. (Kommentar von Karl Fries in unserem Servicebuch. P.S. kennt St. Bonnet zur Genüge, bitte keinen Herzinfarkt bekommen; sonst keine Anweisung! Tatsächlich war die Zuschauerflut in St. Bonnet wieder "wunderbar". D. und P. kamen mit dem Rallyefahrzeug gerade noch durch. Wir durften wiedermal 1 Std. im Stau ste-

hen und konnten uns Gedanken machen, wie wir wohl den Zeitverlust bis zu unserem nächsten Punkt, der WP 3 in Laloubre, wieder ausgleichen würden. Letztendlich hat es, wenn auch auf die Minute genau, wieder einmal geklappt. Volker Pohl, mein Beifahrer, der zum 1. mal bei der Monte dabei war, fand das alles schon sehr beeindruckend. Da er selbst Rundstreckenrennen fährt, wurde es ihm "Gott sei Dank" nicht übel.

Die Servicepunkte bei den WP's 4 und 5, (Antraigues sowie Burzet-Burzet) teilten wir uns mit Theo und Peter. Das Auto von Dieter lief hervorragend. Nach 130 WP-Km und 230 Etappen-Km, war die erste Etappe in Aubenas beendet. Um 02.00 Uhr fielen wir zu einem wohlverdienten Schlaf in die Betten.

Montag, 18.01.88

Um 07.00 Uhr war die Nachtruhe beendet. Am Frühstückstisch wurde kurz die nächste Etappe (Aubenas-Gap, Länge:490 Km + 146 WP-Km) besprochen, und dann ging es weiter.
Ich fuhr mit Volker sofort in das Rhonetal und dann wieder hinauf in die Zentralalpen, wo wir von unseren Eisspionen die neuesten Informationen über die Streckenverhältnisse bekamen, die wir später Dieter und Peter weitergaben. Theo Ludwig und Peter Firmenich hatten noch einen Servicepunkt vor der WP 6 (Chateau de Boulogne), ehe sie ebenfalls in die Zentralalpen fuhren.

Vor der WP 7 (St. Jean en Royans) hatten wir Service. Neben Tanken und Routinechecks wurden die Bremsbelage gewechselt, die hier nach 180 trockenen WP-Kilometern ihren Dienst getan hatten. "Was ist mit Schnee und Eis", fragte Dieter. "Alles trocken", sagte ich, und man konnte erkennen, daß das Dieter nicht so recht war, denn er fährt lieber auf Schnee und Eis, so wie es in den Vorjahren hier immer war. Aber es mußte auch so gehen.

Den Service bei WP 8 (St. Nazaire -La Motte) sowie WP 9 (Col de Perty-Montauban) tätigten Theo und Peter. Dieter war hier von den Zuschauern nicht begeistert, die auf den Passhöhen den dort an den Seiten liegenden Schnee immer wieder auf die Strecke warfen. Dies kann schnell zu einem Überschlag führen, vor allen Dingen dann, wenn man mit Racing-Reifen fährt.

Wir sahen D. und P. vor der WP 10 (Barcillonnette-Vitrolles) wieder. Es war mittlerweile dunkel geworden. Die Arbeiten beschränkten sich auf Routinechecks und Tanken. Unser Servicebuch wies als nächsten Treffpunkt das Ziel der WP 11 (St. Appolinaire-Embrien) aus. Hier wurde der Toyota nochmals durchgecheckt, denn von hier aus ging es zum Etappenziel nach Gap.
Wir erreichten Gap um 22.00 Uhr und waren froh endlich nochmal eine warme Mahlzeit zu bekommen. Was uns aber noch mehr interessierte war, auf welchem Platz Dieter und Peter wohl lagen. Es war Platz 99, worüber die Beiden nicht besonders glücklich waren. "Warum liegen wir nicht besser", sagte Dieter, "wo ich doch schon am Limit fahre". Die Frage war relativ einfach zu beantworten. Da die Prüfungen alle trocken waren, und die Franzosen hier im Sommer ihre nationalen Meisterschaften austragen, hatten diese "Heimvorteil". Es fehlte halt Eis und Schnee. Wir versuchten D. und P. aufzumuntern und darin zu bestärken, daß sie sich bestimmt für das Finale der

ersten 100 Plazierten qualifizieren wurden.

Dienstag, 19.01.88

Von Gap aus fuhrten 6 weitere WP's bis nach Monte-Carlo. Die Gesamtfahrtstrecke betrug 443 Km, zuzuglich 147 WP-Km fur unser Rallyeteam. Auch hier bestanden unsere Arbeiten am Fahrzeug aus reinen Routinechecks. Das Auto lief ohne Storungen. Da die Strecken wieder alle trocken waren, gab es allerdings bald Reifenprobleme. Die Reifenfirmen, die auch nicht mit diesem Wetter gerechnet hatten, konnten keine Racing-Reifen mehr liefern. Die neuen Racings, die wir noch hatten, waren fur den Fall reserviert, daß das Finale erreicht wurde.

So mußte unser Team mit den nunmehr fast profillosen Reifen die restlichen Prufungen fahren. Erschwerend kam noch hinzu, daß es in den Seealpen anfing zu regnen.
Der sportliche Ehrgeiz von Dieter und Peter wurde jedoch letztendlich belohnt, und so fuhren die beiden als 86. von 180 gestarteten Teilnehmern im Hafen von Monte-Carlo ein. Das Finale war erreicht. Vollstandigkeitshalber mochte ich noch die 6 Prufungen von Gap bis Monte-Carlo nennen:

WP 12 (Col des Garcinets), WP 13 (Sisteron-Thoard), WP 14 (Malijai-Puimichel), WP 15 (Trigance-Chateauvieuxe), WP 16 (Bif. D2211/D5-Aiglien), WP 17 (Loda)

Mittwoch, 20.01.88

Nach wohlverdientem Schlaf begannen die Vorbereitungen fur das Finale. Wir fuhren mit beiden Servicewagen nach Turbie (oberhalb von Monte-Carlo), um dort den Toyota fur die kommenden Strapazen vorzubereiten. Neben neuen Bremsbelagen montierten wir neue Racing-Reifen. Aber was sagten die Eisspione, nachdem sie von der Besichtigung der Prufungen zuruckgekommen waren? Es hatte in den Bergen geschneit, und so mußten wir uns auf mehrmaliges Reifenwechseln einstellen.
Nachdem Dieter u. Peter uns verlassen hatten, fuhren wir hinter die WP 18 (Col de la Madone), die mit Racing-Reifen gefahren wurde. Hier mußten wir in aller Eile bei gluhenden Bremsscheiben das Fahrzeug mit Spikes-Reifen bestucken, da die WP 19 (Col de Turini) verschneit war. Unser Weg fuhrte uns dann uber die Prufung Loda, die am Vormittag gefahren wurde, vor die WP 20 (Col de la Couillole), wo wir wieder Racing-Reifen auf Dieter's Fahrzeug aufzogen. Vor der WP 21 (Puget-Theniers-Tudon) standen Peter und Theo, die wieder Routinechecks auszufuhren hatten.

Im zweiten Teil des Finales, der "Nacht der langen Messer", vollzog sich das gleiche nochmals. Da bedingt durch einen weiteren Temperatursturz die Straßen immer mehr mit Eis und Schnee bedeckt waren, wurde fast nur noch mit Spikes gefahren. Die Prufungen waren ansonsten mit dem ersten Teil des Finales identisch.

Am Morgen waren wir dann alle froh, die Strapazen des Finales uberstanden zu haben. Da die Servicezeiten sehr kurz waren, und auch wir sehr viel zu fahren hatten, sah man uns allen die Mudigkeit an. Nach 9 WP's mit einer Lange von 202 Km und 500 Etappenkilometern waren Dieter und Peter am Ziel im Jachthafen von Monte-Carlo.

Platz 71 im Gesamtklassement und 5.ter von 14 Startern in der Klasse. So lautetete das

Ergebnis, mit dem Fahrer und Beifahrer sowie die Servicemannschaft sehr zufrieden waren.
Nach ein paar Stunden Schlaf wurde der Erfolg am Abend gefeiert.
Dieter Goellner hatte mit seinem Beifahrer Peter Thul bei der 10.ten Rallye "Monte-Carlo" wiedermal einen guten Platz belegt. Dazu gratulierten wir den beiden herzlichst.

Nachdem wir uns am Freitag, den 22.01.88 noch die Sehenswürdigkeiten von Monte-Carlo ansahen, begaben wir uns am nächsten Morgen wieder auf die 1200 km lange Heimreise nach Daun.

PS

Ausklang der Saison 1987

Am 2.1.1988 fand als Abschluß des Jahres 87 eine Orientierungsfahrt um den Wanderpokal der Firma V.A.G. Gessner Daun statt, die zugleich die Entscheidung über die Clubmeisterschaft 87 bringen sollte. Da bis zu dieser Fahrt noch etwa 5 Mitglieder reelle Chancen auf den Meistertitel hatten, war für einen spannenden Verlauf der Veranstaltung gesorgt. Als heißester Anwärter auf den Clubmeister wurde allgemein Joachim Schmidt genannt. Aber auch Peter Firmenich, die "Familie" Petri, sowie Herbert Kohlhaas machten sich noch Hoffnungen auf den Pokal des Meisters.

Als am Samstag nachmittag um 16.31 Uhr das erste Fahrzeug gestartet wurde, hatten 13 Mannschaften ihre Nennungen abgegeben. Erfrlicherweise sah man unter den Teams auch solche MSC-Mitglieder, die sich schon einige Zeit nicht mehr an unseren Fahrten beteiligt hatten. Für unsere kommenden Veranstaltungen wäre es sehr wünschenswert, wenn diese Tendenz weiter anhalten würde.

Die 1. Etappe bis zur ZK 1 (Chinesenzeichen) wurde von allen Teilnehmern strafpunktefrei bewältigt. Aber schon der 2. Abschnitt zeigte an diesem Tag, wer am Schluß dieser Orientierungsfahrt ganz vorne sein würde. Das lag allerdings nicht nur an den guten Leistungen der Beifahrer. Nein, auch das Wetter spielte eine ganz entscheidende Rolle. Bedingt durch sehr starke Regenfälle und den für diese Wetterverhältnisse sehr anspruchsvollen Schnitt von 40 Km/h, hatten die Teilnehmer mit PS-starken Autos einen Vorteil, den die anderen Teams nicht mehr wettmachen konnten. Für sie war es fast unmöglich, diese Etappe ohne Zeitstrafpunkte zu bewältigen. Aber auch von der Aufgabenstellung her war dieser Abschnitt anscheinend der schwerste von allen. Er wurde nur von 3 Startern fehlerfrei bewältigt (ohne Zeitstrafpunkte).
In diesem Zusammenhang muß man den Kontrollen, die auch bei diesen Witterungsbedingungen ihre Aufgabe hundertprozentig erfüllten, einen großen Dank aussprechen. Ohne ihre Unterstützung wäre eine gute Orientierungsfahrt nicht zu organisieren. Erfolgreich bestanden haben außerdem ihren Eignungstest die neuen "Buchstaben-Schilder", die unser Mitglied Werner Lehmberg kostenlos angefertigt hat. Ohne diese Schilder wäre die ORF buchstäblich ins Wasser gefallen.

Gegen 19.30 kamen die ersten Teilnehmer im Ziel, unserem

Clublokal Gasthaus "ZUM DORFBRUNNEN", an. Alle diejenigen, die sich noch Hoffnungen auf den Meistertitel machten, warteten nervos auf das Eintreffen des Teams Schmidt/Wagner. Diese beiden kamen dann um 20.21 Uhr mit 11 Minuten Karrenzeit zur Zeitkontrolle. Ein flüchtiger Blick auf seine Bordkarte ließ schon erkennen, daß Joachim Schmidt heute nicht zu den besten gehörte. War das das "Aus" für die Anwartschaft auf den Clubmeister?

Diese Annahme bestätigte im folgenden die Auswertung der Bordkarten. Es zeigte sich, daß bis auf eines alle Teams in Wertung angekommen waren. Das Ergebnis lautete im einzelnen so:

Platz	Start-Nr.	Team	Strafpunkte
1	4	Schlomer P./Petri W.	0
2	3	Gessner/Schmitz	4
3	6	Firmenich/Petri H.	72
4	1	Haep J./Thul	222
5	9	Schneider/Müller	280
6	5	Kohlhaas/Klink	298
7	12	Ludwig/Wagner H.	314
8	13	Schmidt/Wagner M.	348
9	8	Schech/Schäfer	424
10	10	Haep K./Lorre	472
11	2	Bohr/Nehrenheim	730
12	7	Simonis H./Simonis M.	966
adw	11	Simonis Th./Simonis S.	

Wie aus der Ergebnistabelle zu ersehen ist, war die Entscheidung an der Spitze ganz knapp. Ein Superergebnis für das Team Peter Schlomer mit seiner Beifahrerin Waltraud Petri. Dieser Sieg mit 0 Fehlerpunkten ist sicher hart erkämpft worden und nur mit einer Beifahrerin zu erreichen, die erstens besonders gut "fransen" kann und zudem vollstes Vertrauen in die Fahrkunste des Piloten hat.
Mit nur 4 Zeitstrafpunkten landete das Gespann Gessner/Schmitz auf dem 2. Platz. "Der hat heute nicht richtig stehen gelassen", so der Kommentar von Beifahrer Werner Schmitz, angesprochen auf die 2 Strafminuten.
Mit einem 3. Platz bestatigte das Team Peter Firmenich und Beifahrer Horst Petri ihre guten Leistungen in dieser Saison und bewahrten sich eine gute Chance auf den Titel des Clubmeisters.
Der 4. Platz und damit ebenfalls noch einen Pokal, das war der Lohn für die Mannschaft Joh. Haep und H.J Thul. Der Gipfel des Erfolges ist nicht mit 2 Orientierungsfahrten zu erklimmen. Zu dieser Ekenntnis gelangte unter anderem auch das Team Haep/Lorre, die es diesmal mit einem Rollentausch gegenüber der letzten ORF versuchten. "Dadurch lassen wir uns aber nicht entmutigen", bemerkte Kurt Haep, "sondern setzen voll auf die nachste Clubmeisterschaft".

NMK

Clubmeister 1987

Wie sicher allen Mitgliedern bekannt sein durfte, war fur 1987 eine Clubmeisterschaft ausgeschrieben. Das Reglement wurde fruzeitig bekanntgegeben, sodaß jeder die Moglichkeit hatte an dieser Meisterschaft teilzunehmen.

Die Orientierungsfahrt vom 2.1.1988, die als letzter Lauf der Saison 87 ausgeschrieben war, brachte die Entscheidung. Der vermeintliche Favorit Joachim Schmidt, der bis dahin Fuhrende der Meisterschaft, hatte wohl nicht seinen besten Tag. Mit seinem 8. Platz verspielte er seine Chance auf den Titel des Clubmeisters und mußte sich am Ende mit dem 3. Platz zufrieden geben.
Nachdem das Ergebnis dieser Orientierungsfahrt feststand und sich Karl Fries an die Auswertung der Clubmeisterschaft machte, war die Uberraschung perfekt. Horst Petri und seine Frau Waltraud machten die ersten beiden Platze unter sich aus. Es gewann Horst Petri mit 144 Punkten gefolgt von Waltraud Petri mit 137 Punkten.

Von seinem Erfolg selbst uberrascht, bedankte sich Horst Petri fur den Applaus der anwesenden Clubmitglieder mit einer Lokalrunde.
Zu den Pokalen des MSC Daun, erhielten die ersten 5 Sieger der Clubmeisterschaft 87 von H.R Gessner, dem Wirt unseres Clublokals, jeweils einen Getrankegutschein als Prasent.
Der MSC Daun wird auch in 1988 wieder eine Clubmeisterschaft ausschreiben. Das Reglement wird in etwa so beibehalten. Genaueres erfahren alle Mitglieder bei der Jahreshauptversammlung am 26.03.88 um 20.00 Uhr im Gasthaus "ZUM DORFBRUNNEN" (siehe Einladung in diesem Heft) .

NMK

Das Ergebnis der Meisterschaft 1987:

1.	Horst Petri	144	Punkte
2.	Waltraud Petri	137	Punkte
3.	Joachim Schmidt	125	Punkte
4.	Herbert Kohhaas	122,5	Punkte
5.	Peter Firmenich	111	Punkte
6.	Peter Schlomer	109	Punkte
7.	H.R. Gessner	105	Punkte
8.	D. Schneider	102	Punkte
9.	Werner Schmitz	92	Punkte
10.	Klaus Simon	88	Punkte

Mitteilungen:

Wir gratulieren Thomas Simonis und seiner Frau zur Geburt Ihrer Tochter Eva.
Ebenso gratulieren wir Horst Lehnen und seiner Frau zur Geburt Ihres Sohnes Matthias.

Der Motorsport-Club Daun zählt zur Zeit 180 Mitglieder und ist damit einer der großten Vereine in Daun.

Die Vorbereitungen zu unserer großen Rallye-Veranstaltung "Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun" am 23.4.88 laufen auf vollen Hochtouren.
Die Rallyestrecke umfaßt eine Gesamtlänge von 160 Km, davon 6 Wertungsprüfungen mit insgesamt 29 Km Länge.
Mit 62 % Schotteranteil wird diese Veranstaltung wieder zu den anspruchsvollsten der Rallye-Saison 88 gehören.

Der Formel-1-Rennstall Brabham von Bernie Ecclestone wird 1988 nicht an der Weltmeisterschaft teilnehmen, da die Suche nach einem Ersatz für den BMW-Turbomotor bislang vergeblich war. Formel-1-Promotor Ecclestone kündigte jedoch für 1989 das Comeback an.

MOTORSPORT-CLUB Daun e.V.
im ADAC

Motorsport-Club Daun, Triererstraße 4, 5568 Daun

Vorsitzender
Peter Schlömer, Triererstraße 4, 5568 Daun
Telefon:
(06592) dnst 3074/privat: 1356
Rallyeleiter:
Dieter Noellner, Sölzburgerstraße 263, 5000 Köln
Telefon:
(0221) privat: 448275

Bankkonto:
KSK Daun Nr.: 21063 (BLZ: 58651240)

Helfereinsatz RALLYE "Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun

Samstag, den 23.04.88

Liebe Motorsportfreunde,

große Ergeignisse werfen ihre Schatten voraus! In knapp 2 Monaten fällt der Startschuß zur Rallye "Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun".

Mit dieser Großveranstaltung will der MSC Daun an den Erfolg der letzten großen Rallye von 1986 anknüpfen, die von den Sportkommissaren als eine der Besten im ADAC Gau-Mittelrhein gewertet wurde. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurde dem MSC noch zusätzlich ein Lauf zur Mobil-Oil-Trophy zugesprochen (2. Liga der Deutschen Meisterschaft). Daran ist zu erkennen, welchen guten Namen sich der MSC Daun bei der letzten Veranstaltung erworben hat, und daran haben Sie tatkräftig mitgewirkt!

150 Funktionäre sind für die reibungslose Abwicklung des Wettbewerbes erforderlich. Mehr denn je sind wir somit auf die tatkräftige Unterstützung der freiwilligen Helfer angewiesen!!! Zudem erhalten wir wieder personelle Unterstützung durch den STK Idar-Oberstein (Veranstalter der Hunsrück-Rallye).

Bitte Teilen Sie uns verbindlich mit, ob Sie am 23.04.88 als Funktionär bei der o.g. Veranstaltung mitwirken wollen. Ihr jeweiliger Abschnittsleiter wird sich Anfang April dann mit Ihnen in Verbindung setzen. Ihre verbindliche Zusage teilen Sie bitte mittels beiliegendem Vordruck Herrn Peter Schlömer, **Tel. 06592/3074 oder 1356** mit. Vielen Dank!!!

Ihrer Zusage entgegensehend verbleiben wir

Mit freundlichen Grüßen

Schlömer, 1. Vorsitzender

Rallye

Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun

M S C D A U N

Programm 1988

26.03.88	Jahreshauptversammlung
23.04.88	Rallye 200
09.07.88	Orientierungsfahrt (Schulung)
10.07.88	Fahrradturnier
04.08. - 06.08.88	Hunsrück-Rallye
10.09. - 11.09.88	Formula Rallye in Gründautal
24.09.88	Orientierungsfahrt
26.11.88	Nachtorientierungsfahrt

Änderungen vorbehalten