



Historische Formel Vau Europa e. V.

Jubiläums-Finale bei typischem Eifelwetter

11. und 12. Lauf der **FV-GP** beim RGB-Saisonfinale am Nürburgring

Ein Bericht von Frank Orthey
mit Fotos von Astrid Orthey und Frank Böhr



Eine Serie des



unter dem Dach
der Fahrgemeinschaft
Historischer Rennsport



Wir werden unterstützt von:



unterstützt



Dr. Frank Michael Orthey, Serienkoordinator FV-Gp, Vorsitzender des Vorstands
Tel.: 0049(0)89/42001281 Mail: Vorstand@formel-vau.eu
Mehr Informationen unter: www.formel-vau.eu

Vor-Start

Bei der Anreise mochte es Formel Vau-Mann und –Frau nicht glauben. Mit Kurzarm-T-Shirt bekleidet ging es am Donnerstag der Eifel entgegen, unterstrichen von wüsten Wettervorhersagen für das Wochenende. Entgegen der aktuellen Temperaturwahrnehmung wurde auf dem Hinweg noch schnell ein zusätzliches Heizgerät für das FV-Gp-Verpflegungszelt geordert. In der recht sicheren Annahme, dass das wohl doch nicht nötig sein werde.

Weit gefehlt ...

Bereits bei der Ankunft ist es alles andere als „heimelig“. Positiv formuliert liegt recht wechselhaftes Wetter an. Garniert mit heftigsten Schauern. Jedoch nicht solange das Boxershop-Zelt von Christoph Wohn an seinen Truck gebastelt wird. Es wird uns am Wochenende nicht zu ersetzende Dienste leisten. Da noch keine Heizmöglichkeit vorhanden ist, flüchtet sich der Aufbautrupp in die vergleichsweise mollige Box.



Wärmende Enge in den Boxen der Historischen Formel Vau

Der erste Teil der Jubelveranstaltungen anlässlich „45 Jahre Formel Vau und 40 Jahre Formel Super Vau“ findet nach mehrmonatigen Vorbereitungen am Nürburgring statt. Erstmals werden Fahrer aus 9 Nationen in der FV-Gp am Start sein! Besonders freuen sich die veranstaltenden Vereine, die Formel V Deutschland und die Historische Formel Vau Europa darüber, dass 7 südafrikanische Sportfreunde mit ihren Familien dabei sein werden. Sie werden bei den zwei Jubiläumsveranstaltungen innerhalb einer Woche auf beiden deutschen Grand-Prix-

Strecken fahren können: am Nürburgring mit der Historischen Formel Vau Europa und in Hockenheim mit der Formel V Deutschland. Und dazwischen Deutschland und Österreich bereisen.

Eine realistische Einschätzung des deutschen Wetters um diese Jahreszeit ist den Gästen indes nicht allen gelungen. Am Freitagmorgen kommt Henk Swanepoel mit Familie – und alle freuen sich sehr. Und sie tragen alle Shorts – und haben auch ausnahmslos solche dabei! Nachdem vor dem Heizgerät in unserem Zelt eine erste Linderung des Kälteschocks spürbar wird, ist erst mal eine Einkaufstour zum Erwerb witterungsbeständiger Bekleidung für die ganze Familie angesagt.

Für die südafrikanischen Gäste hat uns Volkswagen Classic drei Tourans zur Verfügung gestellt, die die Umsetzung des Programms bei und zwischen den Rennveranstaltungen erst möglich machen.



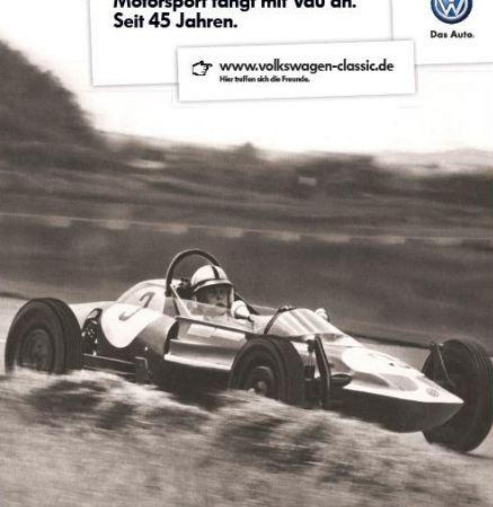
Toller Support von Volkswagen: drei Fahrzeuge für das Jubiläum

An und auf der Strecke

Die größtenteils am Freitag eintrudelnden Aktiven erwartet zunächst eine umfangreiche Papierabnahme – wie üblich bei Astrid Orthey und Frank Mergenmeier. Da die FV-Gp eine „closed-to-Club“-Serie ist, sind von den Gast- und Erststartern Mitgliedsanträge auszufüllen und viele Unterschriften auf Nennformularen und allerlei Enthaltungserklärungen zu leisten. Erfreulicher Weise gibt's zum Jubeln das Veranstaltungssweatshirt für alle Aktiven gratis (und am gesamten Wochenende gerne getragen) dazu, eine Flasche Jubelbier (Spezialabfüllung unseres Sponsors Aldersbacher) sowie eine Ausgabe des tollen Jubiläumssonderheftes unseres Medienpartners Powerslide. Und für den Verzehr „Jubelkarten“ – zum Verjubeln mit Speis und Trank bei Sigi Filthaut und seinem Team!

Motorsport fängt mit Vau an.
Seit 45 Jahren.

www.volkswagen-classic.de
Hier treffen sich die Formeln.



Mit dem größten Teil dieses Wagens
fahren acht Millionen täglich zur Arbeit.

Dem ob Sie es glauben oder nicht: Der größte Teil dieses Wagens ist ein VW. Das Ganze heißt Formel V. Das, nicht fünf! Und kommt, wie viele verrückte Ideen, ursprünglich aus Amerika. Dort hatten sich ein paar Studenten darüber Gedanken, sich mit nur einem oder mehreren Fahrer einen Rennwagen leisten können. Sie kamen deshalb auf die Idee, sich aus abgewrackten Karosserien und den wichtigsten VW Teilen, wie Kapselung, Getriebe, Bremsen und Motor, Rennwagen zu bauen. VW Teile, so woffen sie nämlich, sind robust, leicht zu reparieren und nicht teuer. Außerdem hat der VW-Motor Eigenschaften, wie man sie bei Rennwagen findet. Er ist leicht, schlaglicht und liegt direkt an den Antriebsrädern. Die Dinge wurden bald – als eigene Klasse – in das bestehende Motorsport-Reglement aufgenommen. Seit 1968 fliegen sie auch über deutsche Pisten. Zum Beispiel über den Nürburgring. Wo der Österreichische Ötztal-Häher aus 7,8 bis nur zwei Minuten hinter der besten Kundenzeit blieb, die Walterster Jack Brabham am gleichen Tag mit seinem 200 PS stärkeren REPCO-Boliden erreichte. Verschiedene Hersteller bieten Formel V Wagens an. Und zwar komplett oder als Bauteile zum Selbstbau. Jeder VW-Händler kann sie Ihnen besorgen. Sie sollten sich diesen Spaß aber nur leisten, wenn Sie wirklich Rennen schenken wollen. Um zur Arbeit oder zu Schule zu kommen, ist ein normaler VW schnell genug.

DEUTSCHLAND · ÖSTERREICH · SCHWEIZ · BENELUX · ITALIEN 4,90 €
SONDERDRUCK FORMEL VAU OKT 2011

powerslide
Historischer Motorsport

SONDERDRUCK
FORMEL VAU

35 JAHRE
GOLF GTI

PERSÖNLICHKEITEN DER FORMEL VAU
+ ÜBER DIETER QWESTER, NIKI LAUDA, MANFRED SCHÜRTI UND CO.

RAINER BRAUNS FORMEL VAU-STORIES
+ „MASTER BERGMANN“ UND „LEBE WILD UND GEFÄHRLICH“

JETZT FÜR WISSEN
WWW.POWERSLIDE.COM FORMEL VAU



Tolles Formel-Vau-Sonderheft unseres Medienpartners „powerslide“



Gerne getragen – nicht nur auf dem Podium: Wärmendes „Jubelshirt“!

Die Jubiläumsläufe werden gemeinsam mit der Formel V Deutschland ausgetragen. Daraus ergibt sich ein buntes und faszinierendes Formel Vau-Feld. Vom frühen Formcar, den Mark Waring aus England auf einem bis ins Detail originalgetreu nachgebauten T 1-Renntransporter zum Nürburgring bringt bis zum aktuellen Formel Vau mit Kohlefaser Monocoque. Und dazwischen die gesamte 45 bzw. 40jährige Entwicklung der Formel Vau und Super Vau!



Stimmiges Ensemble: Einer der ersten Formcars zusammen mit dem von Mark Waring (GB) original restaurierten T 1-Renntransporter



So schaut Perfektion aus made by Mark Waring

Das imposante Vau-Feld beginnt nach der obligatorischen Technischen Abnahme am Freitagnachmittag das 1. Training unter für die Fahrer sehr schwierigen Bedingungen. Die Strecke ist extrem rutschig, was zu vielen folgenlosen Drehern und einem fürs Fahrzeug folgenreichen Einschlag von Arno Sommer führt. Vorne auf den Zeitenlisten die modernen Formel Vau-Renner der Formel V Deutschland – allen voran Hendrik Still im RMS Jet 2 - gefolgt von den enttäuschten „historischen“ Super Vau-Piloten, die sich wie auf Eiern oder noch schlimmer fühlten. Besonders ins Auge stechend auf den Ergebnislisten ist die fulminante Leistung von Axel Madsen im Einvergaser-BM Vee aus Schweden, der auf Platz 11 kommt und damit sogar einige

Super Vaus hinter sich lässt. Die einzige Pilotin im Feld, Astrid Orthey, hadert mit ihrem Getriebe, das fortan mit aller Konsequenz an diesem Wochenende nur noch den dritten Gang zur Verfügung stellen wollte. Astrid fuhr fortan „Automatik-Formel-Vau“ und hatte dann auch die sich mehr oder weniger diskret einstellenden Frauenwitze zu ertragen ... Erstmals im Feld auch ein Formel Vau mit Straßenzulassung: Joe Welzel war an den Nummernschildern, dem eingeschalteten Licht (was durchaus Sinn machte angesichts des Wetters) und zuverlässig funktionierenden Bremslichtern leicht erkennbar und abgesehen davon auch schnell unterwegs: zweiter im 1. Training.



**Neues Highlight im historischen Feld: der perfekt restaurierte
McNamara von Wendelin Egger**

Für beide Vereine waren die ersten gemeinsamen FV-Gp-Läufe ein Experiment, zu dem es im Vorfeld durchaus geteilte Meinungen gab. Im Dezember 2010 trafen sich die beiden Vorstandsvorsitzenden anlässlich des 45th Anniversary of Formula Vee in Südafrika und heckten dort den gemeinsamen Plan aus, der jetzt zur Umsetzung kam. Bisher waren die beiden Vereine getrennte Wege gegangen – anlässlich des Jubiläums kam es zu einer ersten gemeinsamen Veranstaltung von „modernen“ und „historischen“. Der sichtbare Ertrag war ein einmaliges Feld der Formel Vau-Entwicklung und ein erstes rücksichtsvolles, interessiertes und sportliches Beschnuppern, verbunden mit der deutlichen Reduzierung von Vorbehalten.



Bunte Mischung: Formel Vau-Rennwagen der Baujahre 1964 bis 2010 erstmalig in einem Gleichmäßigkeitsfeld der FV-Gp verbunden

Am Freitagabend wärmte man sich gemeinsam im Verpflegungszelt der Historischen Formel Vau Europa und kam sich so auch jenseits der Strecke näher. Auch die südafrikanischen Sportfreunde waren nun langsam aufgetaut und genossen die bodenständige Atmosphäre sichtlich.



Nachdem Henk Swanepoel (vorne gemeinsam mit Gregg Wilson) auf lange Hosen umgerüstet hatte, schmeckte ihm auch das Aldersbacher Weißbier im Clubzelt der Historischen Formel Vau Europa!

Beim Wertungslauf am Samstagnachmittag verwachten dann viele, die die Wahl hatten mit den gewählten Regenreifen auf abtrocknender Strecke, was zu einer deutlichen Annäherung der modernen Formel V 1300 und der historischen Super Vaus führte. Und zu einer offensichtlichen Erhöhung des Spaßfaktors auf der Strecke. Wie üblich hatten kleine Grüppchen viel sportlichen Spaß miteinander.



Klassenübergreifende Action: Vorne Wolfgang Rafflenbeul (218, Austro Vau) mit Mark Löffelsender im MoTuL-Super Vau (416), hinten Arno Sommer (786) im nach Trainingscrash wieder aufgebauten modernen PRT DRM der „modernen“ Klasse 7.

Gleichmäßigkeitssieger wurde Siegfried Fischer im Lola Super Vau vor Martin Bourgondien im Celi Super Vau. Als dritter lief Bernd Bretschneider auf einem modernen Merlin BR ein. Die Klassensiege gingen an Mark Waring im sensationellsten und ältesten Auto des Feldes (Klasse 1), an Rob van Hoorn im Beach (Klasse 2), Thomas Cramer im Javado (Klasse 3), Siegfried Fischer (Klasse 4), Rüdiger Mager (Klasse 5), beide Lola und Bernd Bretschneider in der Gaststarterklasse 7 im Merlin.

Astrid Orthey freute sich über einen nur im dritten Gang zusammengefahrenen 2. Klassenrang – und hatte es wieder mit Automatik-Witzen zu tun. Gerd Hinz, seines Zeichens Gleichmäßigkeitspezialist wunderte sich über sein Abschneiden und begann ernsthaft – und wie sich zeigen sollte: berechtigter Weise - um die Titelverteidigung zu bangen.

Nach dem Lauf trafen sich die Aktiven in den prall gefüllten Boxen des Nürburgrings mit den Gästen. Unter anderem waren die Urgesteine Anton Konrad (ehemaliger Geschäftsführer der Formel V Europa und später VW-Vorstand), Rainer Braun (Vau-Mann der ersten Stunde mit „Schlips und Kragen“ am Norisring im Cockpit) und Manfred Trint gekommen und genossen es sichtlich, mal wieder über die alten Zeiten zu plauschen. Dabei ergab sich die für Mark Waring neue und sensationelle Erkenntnis, dass sein Formcar das Ex-Rainer Braun-Fahrzeug ist. Die sogleich angegangene Zusammenführung von Mensch und Maschine mündete in angeregten Gesprächen. Nur die Sitzprobe scheiterte am Rücken des Probanden – wie zuvor auch im tollen neu restaurierten McNamara von Wendelin Egger. Auch einen solchen war Braun früher gefahren.



**Zog die Steh- der Sitzprobe vor:
Reporter- und Formel Vau-Legende Rainer Braun**

Beim anschließenden „Meet and Talk“ im Zelt wurden zunächst Anneliese und Walter Löffelsender als Ehrenmitglieder in der Historischen Formel Vau Europa willkommen geheißen. Gewürdigt wurde damit der besondere und eindrucksvolle Beitrag der Familie Löffelsender zur Historie der Formel Vau. In dritter Generation wird nun Formel Vau-Sport betrieben, begründet durch Walter Löffelsender sen., dem früh verstorbenen Ehemann von Anneliese.



Hatten einige Geschichten der Formel Vau auf Lager: die Ehrenmitglieder Anneliese Löffelsender, Walter Löffelsender, Anton Konrad, Moderator Lothar Panten und Rainer Braun (von links)

Moderator und HFVE-Geschäftsführer Lothar Panten entlockte dann der geehrten Anneliese Löffelsender und ihrem Sohn Walter, selbst 1973 Doppelmeister der Formel Vau viele interessante Anekdoten. Als dann Rainer Braun und Anton Konrad die Talkrunde erweiterten, waren sie schnell wieder da: die wilden Geschichten, die die Formel V geschrieben hat und die die heutigen Aktiven immer wieder in fasziniertes Staunen versetzen. Diesmal ging es allerdings besonders auffällig um Frauen in den Stories der Legenden ... Eine bisher eher zurückhaltend geäußerte Seite der „wildesten Rennserie aller Zeiten“. Wir haben verstanden ...



Andächtig staunende Zuhörerschaft bei den Geschichten der Formel Vau

Dieser hochinteressante und unterhaltsame Teil ging nahtlos in den letzten Clubabend der Saison über, der angesichts der sportlichen Trainingszeit am Sonntagmorgen gegen Mitternacht sein Ende fand.

Schade blieb am Samstag nur, dass durch die kurzfristige Absage des Veranstalters die geplante Nordschließen-Demorunde abgesagt wurde. Aber: wir kommen wieder!

Entgegen dem sonst üblichen Format der FV-Gp wurde Sonntagfrüh zum zweiten Mal für den zweiten Wertungslauf der FV-Gp trainiert. Hintergrund: die südafrikanischen Gastfahrer waren erst dann zum Training verfügbar, weil sie unterschiedliche Anreisezeiten hatten. Besonders eindrucksvoll der junge Michael Taylor, der am Samstag noch zwei Läufe zur südafrikanischen FV-Meisterschaft gewonnen hatte (einschließlich Pole Position und schnellster Rennrunde, versteht sich), anschließend in Johannesburg ins Flugzeug sprang, Sonntag um 06.00 Uhr in Frankfurt ankam und um 09.00 Uhr erstmalig in einem modernen Formel Vau saß. 20 Minuten später stand er nach seinem Landsmann Alan Holm auf Platz 2 der Zeitenliste, dicht gefolgt vom ersten „historischen“ Super Vau von Mark Löffelsender, der in dritter Generation den Formel Vau Sport betreibt! Die Zeitenliste versöhnte die „Historischen“ und bestätigt, dass moderne und historische Vau-Fahrzeuge auch vom Potenzial der Fahrzeuge gut zusammen harmonieren können. Dies ermöglichten auch die Fahrer durch ihre sportliche Rücksichtnahme, die für die FV-Gp so bezeichnend ist. Hier sollen alle im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihren Spaß haben können.

Vor dem 2. Wertungslauf war dann ein interessanter Fototermin angesagt. In Anlehnung an das zeitgenössische Foto von 1965 sollte das 37 Fahrzeuge starke Feld im Alten Fahrerlager fotografiert werden. Was auch reibungslos so klappte und ziemlich eindrucksvoll war.



Damals und ...

... heute!



Anschließend wurde dann ein weiteres Foto nur mit den Einvergäsern produziert, was (ausgenommen der modernen Fahrerbekleidung) eine deutlich „historische“ Atmosphäre versprüht. Auch Dank kleiner Aufräumarbeiten im alten Fahrerlager (im Nachhinein am PC ...).



Der zweite Wertungslauf bildete den tatsächlichen Abschluss der Läufe des RGB-Saisonfinales am Nürburgring. Um 16.00 Uhr ging es zum Finallauf der diesjährigen FV-Gp auf die trockene (!) Eifelrennstrecke!



Eindrucksvolles Formel Vau-Feld in der Einführungsrunde

Bei diesen Bedingungen kam bald das bekannte FV-Gp-Feeling auf und es boten sich bunt gemischte Formel Vau-Bilder der verschiedenen Klassen.



Spannendes Treiben der Einvergaser-Meute mit Tom Ernst (202, RPB), Peter Ramann (228, RPB), Christian Hintz (104, Apal) und Wendelin Egger (213, McNamara)

Auch der Autor dieser Zeilen war mittendrin statt nur dabei und voll ausgelastet mit einem interessanten Ringen mit Christoph Hasler (CH) im Fuchs Super Vau. Nach einem Dreher von Christoph gingen beide getrennte Wege und der nun unverstellte forschende Blick in den Rückspiegel ließ eine aerodynamisch gewöhnungsbedürftige Modifikation am Heckflügel des Lola erkennen. Grund genug sofort aufzugeben, um niemanden zu gefährden. Letztlich bedeutete das – der ehrgeizigen Teampartnerin zum Leidwesen – den Verlust einer guten Platzierung in der erstmals ausgefahrenen Teamwertung. Denn: gemäß FV-Gp-Reglement müssen alle Fahrer die Zielflagge sehen.



**Nein, ein verstellbarer Heckflügel war im Super Vau-Reglement
nie vorgesehen ... (und Flügel erst seit 1975)**

Auch der Gesamtsieger saß in einem Lola T 252, der erstmals wirklich richtig gut funktionierte nach vielen kleinen Anfangsschwierigkeiten in dieser Saison. Jelle Erfmann (NL) war dabei auch gleichmäßig und sahnte den Gesamtsieg vor Daniel Kussmaul im Kaimann und Michael Taylor im modernen RMS Jet ab! Die Klassen gewannen im 2. Lauf Mark Waring (GB) trotz einer unglücklichen Kollision, Robert Waschak (A) im Austro Vau, Wiederholungstäter Thomas Cramer im Javado, Jelle Erfmann, Rüdiger Mager (beide Lola) und der beeindruckende Youngster Michael Taylor aus Südafrika, der am nächsten Wochenende bei der Kart WM im italienischen Lonato am Start sein sollte. Mikey gewann natürlich auch die Teamwertung der Klasse 7 gemeinsam mit Joachim Lutz!



Youngster in der Formel Vau: Michael Taylor (SA) auf dem Stockerl ganz oben mit Teampartner Joachim Lutz machte gewaltig Eindruck!

Nach der Zieldurchfahrt waren sich alle einig, dass dieser erste Teil der Formel Vau-Jubelfeiern ein voller Erfolg war: auf und bei den vielen eindrucksvollen Begegnungen jenseits der Strecke.

Bei der nachfolgenden Siegerehrung wurden alle Sieger und Platzierten geehrt. Draußen Eifelwetter, drinnen die schöne und ansteckende FV-Gp-Stimmung. Mit der südafrikanischen Nationalhymne zu Ehren der 7 Gaststarter aus Südafrika fand das Wochenende einen berührenden Abschluss.

Ein tolles Jubiläum einer tollen Idee machte anschließend einen kurzen Boxenstopp – denn eine Woche später sollte es nach einem Besuchsprogramm mit den Gästen aus Südafrika am Hockenheimring weitergehen!

Aber das ist eine andere – schöne – Geschichte.



Die Gleichmäßigkeitssieger am Nürburgring



Alle Ergebnisse unter: http://www.formel-vau.eu/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=96

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

1. Lauf:

1. Mark Waring, GB, Formcar
2. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics

2. Lauf:

1. Mark Waring, GB, Formcar
2. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics
3. Christian Hintz, D, Apal

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Lauf:

1. Rob van Hoorn, NL, Beach
2. Wolfgang Rafflenbeul, D, Austro Vau
3. Axel Madsen, SWE, BMVee

2. Lauf:

1. Robert Waschak, A, Austro Vau
2. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
3. Rob van Hoorn, NL, Beach

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Lauf:

1. Thomas Cramer, D, Javado
2. Astrid Orthey, D, Maco
3. Ingolf Sieber, D, Fuchs

2. Lauf:

1. Thomas Cramer, D, Javado
2. Gerd Hast, D, MoTuL
3. Ingolf Sieber, D, Fuchs

Klasse 4: Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

1. Lauf:

1. Siegfried Fischer, D, Lola
2. Martin Bourgondien, B, Celi
3. Frank Orthey, D, Lola

2. Lauf:

1. Jelle Erfmann, NL, Lola
2. Daniel Kussmaul, D, Kaimann
2. Martin Bourgondien, B, Celi

Klasse 5: Formel Super Vau 1600 (1978 - 1982)

1. Lauf

1. Rüdiger Mager, D, Lola

2. Lauf:

1. Rüdiger Mager, D, Lola

Klasse 7: Formel Vau 1300 (ab 1990, moderne Formel Vau, Gaststarter)

1. Lauf

1. Bernd Bretschneider, D, Merlin BR
2. Winfried Kornmeyer, D, KOGO PV 1
3. Joachim Lutz, D, RMS Jet 2

2. Lauf:

1. Michael Taylor, SA, RMS Jet 2
2. Ben Pienaar, SA, KOGO PV 1
3. Symm Grobler, SA, RMS Jet 2

Gesamtsieger

Lauf 1

Siegfried Fischer, D, Lola

Lauf 2

Jelle Erfmann, NL, Lola

Teamwertung Klasse 7

1. Scuderia Vino Rosso: Michael Taylor, SA und Joachim Lutz, D, RMS Jet 2
2. Team 13: Alan Holm, SA und Dirk Kornmeyer, D, KOGO PV 2
3. Team Krombacher: Henk Swanepoel, SA und Arno Sommer, D, PRT DRM

Teamwertung gesamt:

1. Team GerMar: Gerd Hast Gerd, D, MoTuL und Martin Bourgondien (B), Celi
2. Team Klammer-Russi : Christoph Hasler, CH, Fuchs und Alfred Ecker, A, Fuchs
3. Scuderia Vino Rosso: Michael Taylor, SA und Joachim Lutz, D, RMS Jet 2

Den **Bilstein-Pokal** für den gesamtbesten FV-Gp-Fahrer gewann:

Martin Bourgondien, B, Celi



Allen Siegern und Platzierten herzliche Glückwünsche

und allen aktiven Formel Vau und Super Vau-FahrerInnen herzlichen Dank
für die schöne und erfolgreiche Saison 2011!

Die **Gesamtwertung um die HÄNEL-Trophy der Fv-Gp 2011** wird in Kürze
veröffentlicht.

Die große Siegerehrung findet wie üblich im Rahmen der Mitgliederversammlung am
11.02.2012 in Aldersbach statt.