

11.06.2013 - Noch 26 Tage bis zum Start

Gestern kam die Startliste zur 27. Ausgabe der Milano-Taranto 2013. Wir, vom Italo-Rennstall Mudau, haben folgende Startnummern:

- **Oli** - Aermacchi 125 RC, BJ. 1971 - Nummer 49
- **Chris** - Moto Guzzi Stornello 125, BJ. 1965 - Nummer 50
- **Klaus** (Alias Bolde) - Gilera Sport 150, BJ. 1952 - Nummer 65
- **Alex** - Moto Morini GT 175, BJ. 1957 - Nummer 66
- **Volker** - Gilera 175 Giubileo, BJ. 1963 - Nummer 67
- **Waldemar** - MV Agusta Bicilindrica 250, BJ. 1968 - Nummer 84
- **Stefan** - Moto Guzzi NF 500 Sport - BJ. 1975 - Nummer 158

Insgesamt sind 180 Starter in 9 Klassen gemeldet.

26.06.2013 - Noch 11 Tage bis zum Start

So langsam werden die Motorräder fertig. Die Gilera ist jetzt mehr als 1.000 Kilometer ohne Probleme gelaufen. Hoffentlich hält sie die nächsten 2.000 Kilometer auch noch durch. Bin eigentlich guter Hoffnung, obwohl die "Bella Donna" gut 50 Jahre auf dem Buckel hat.

05.07.2013 - Morgen geht es los.

Die Motorräder sind verladen und morgen Früh geht es endlich los. Unser Ziel ist das Mekka der Guzzifahrer: Mandello del Lario am Comer See. Hier haben wir Quartier und ein opulentes Abendessen mit Freunden geplant.

07.07.2013 - Hurra, wir starten

Kurze Lagebesprechung im Rennstall in Mudau, dann geht es auf die lange Reise nach Italien. Die Stimmung ist gut und wir freuen uns auf das kleine Abenteuer. Und natürlich sind wir insgeheim auch ein wenig aufgeregt, ob alles gut gehen würde.

Nach zwölf Stunden Fahrt mit den üblichen Ferienstaus kommen wir endlich in Mandello del Lario an. Die Motorräder werden vor dem Guzziwerk geparkt und wir beziehen kurz unsere Zimmer und dann geht es auf schnellstem Weg in die Bar Zentrale. Dort warten schon unsere Freunde auf uns und das Wiedersehen wird natürlich ausgiebig begossen. Letztendlich muss es kommen, wie es fast immer kommt. Ein Glas Wein war wohl nicht mehr so gut und wir sind am nächsten Morgen irgendwie nicht mehr so frisch, wie es sein sollte. Den halben Tag verbringen wir noch in Mandello. Einige gehen baden im See, andere besuchen Angela, die geilste Kneipe weit und breit. Leider ist sie kein Geheimtipp mehr und so wird es immer schwerer, bei ihr einen Tisch zu ergattern.

Gegen drei Uhr machen wir uns auf den Weg nach Milano.

08.07.2013 - Die erste Etappe (Mailand nach Imola - 339 km)

Dort am alten Wasserflughafen Idroscalo ist traditionsgemäß der Start der MiTa um 0.00 Uhr. Kurz vor dem Start stellen wir mit Entsetzen fest, dass an der Morini die Kopfdichtung durchgebrannt ist. Also Tank runter, den Kopf demontieren, alte Dichtung entfernen, den Tag ausgiebig verfluchen, alles sauber machen und mit einer neuen Dichtung, so etwas hat man ja immer dabei, in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen. Kurz vor dem Start wird das Teil fertig und nun geht es los. Eine Fahrt in eine lange Nacht. Mit Zeit- und Stempelkontrollen, mit immer müder werdenden Augen, aber auch mit genügend Adrenalin im Blut, die Tortur zu überstehen.

Nach der ersten Kontrolle ist für Bolde schon Schluss. Er fühlt sich nicht gut, und bevor etwas passiert, raten wir ihm aufzugeben und morgen am Tag die nächste Etappe neu anzugehen. Plötzlich fehlt Waldemar. An der MV hat sich der Zündfunke aus dem Staub gemacht. Das findet das alte Mädchen überhaupt nicht gut und bleibt erst Mal beleidigt stehen. Ohne Zündfunken geht leider gar nichts. Also wird ein Suchtrupp ausgeschickt, den Waldemar zu finden und ihn und die MV nach Imola ins Basislager zu bringen. Dort findet sich nach zweistündiger Reparatur auch der Zündfunken wieder ein und jetzt läuft die MV wieder.

Bei uns anderen geht eigentlich alles gut. Einige Teile vibrieren ab und werden mit Ersatzschrauben oder Kabelbinder gesichert. Aber die Mopedle schnurren und bringen uns nach fast 340 Kilometer bis nach Imola, wo heute unser Tagesziel ist.

09.07.2013 - Die zweite Etappe (Imola nach Assisi - 306 km)

Morgens um Acht war die Welt noch in Ordnung. Die heutige Etappe führt uns von Imola nach Assisi. Bei Waldemar ist mal wieder der Zündfunke zu spät aufgestanden und war erst Mal nicht da und bei Bolde spielte auch die Elektrik ein eigenes Spiel. Wir anderen starten in der vorgesehenen Reihenfolge ab acht Uhr in der Frühe. Zuerst führt uns die Tour durch flaches Gelände entlang von großen Straßen in der Poebene. Es ist relativ heiß und wir müssen unheimlich auf den Verkehr und vor allem auf die immer mehr werdenden Schlaglöcher in den maroden Straßen achten. Nach der ersten Zeitkontrolle in Tavulia führt uns die Strecke durch wunderbares Hügelland über kleine und kleinste Sträßchen ins Hinterland. Schnell haben sich bei uns kleine Teams gebildet. Chris und Oli sind das 125er Team und starten immer etwa zehn Minuten vor Alex, Bolde, sofern die kleine Gilera läuft, und mir, dem 175er Team. Danach kommt Waldemar mit der 250er MV und ziemlich am Ende des Starterfeldes kommt noch Stefan mit der 500er Guzzi. Da Alex und ich ungefähr den gleichen Fahrstil haben und unsere Mopedle ungefähr gleich stark sind, pflügen wir uns immer nach dem Start ein wenig im Tiefflug durch das Feld. Bis zur nächsten Zeitkontrolle schaffen wir ungefähr 20 - 25 Starter zu überholen und verschaffen uns so ein wenig mehr Erholungspause an den Kontrollen, bis wir wieder den Startnummern gemäß aufgereiht auf den nächsten Streckenabschnitt geschickt werden. Plötzlich taucht im Rückspiegel der Waldemar mit korrekt arbeitenden Zündfunken auf und gegen Ende der heutigen Etappe schafft es Chefmechaniker Nikolaus der kleinen Gilera von Bolde auch noch Leben einzuhauchen. Im heutigen Ziel in Assisi kommen wir alle gut und unversehrt an. Wir sind in Kloster von Santa Maria degli Angeli untergebracht. Das Abendessen ist sensationell und wir sitzen danach noch völlig entspannt im Klostergarten und lassen den heutigen Tag nochmals an uns vorbeilaufen.

10.07.2013 – 3. Etappe (Assisi bis Coli del Tronto - 314 km)

Wie immer wache ich vor meinem Wecker so gegen halb sechs auf. Stefan schnarcht noch genüsslich vor sich hin und so gehe ich erst Mal duschen und mich einigermaßen frisch machen. Nach zwei Etappen mit dem Mopedle über fast 700 Kilometer melden sich morgens

schon ein wenig die alten Knochen. Aber voller Elan geht es zum Frühstück. So Früh am Morgen ist es herrlich in dem alten Klostergarten. Er lädt förmlich ein, sich noch ein wenig zu sammeln und sich auf den neuen, bestimmt anstrengenden Tag, vorzubereiten. Aber nix da. Ab sieben Uhr donnern unermüdlich die Motoren. Es werden die Vergaser abgestimmt und noch sonstige kleinere Reparaturen kurz vor dem Start vorgenommen. Ab acht Uhr geht es wieder los und mit sägendem Geräusch der kleinen Zweitakter gehen die beiden 65er Moto Guzzi Guzzinos auf die heutige Strecke. Wir, vom Italo-Rennstall Mudau, kommen heute Morgen mal alle gut vom Start weg und somit ist der Tag schon für's Erste gerettet. Doch wenn wir glauben, dass es heute eine lasche Etappe werden würde, so haben wir uns gründlich getäuscht. Unerbittlich windet sich die Straße bergan. Die Motoren der kleinen Mopedle werden schon arg gestresst. Oft sind die Steigungen so groß, dass ich im zweiten Gang mit unerhörten 25 km/h dem Scheitelpunkt "entgegenfliege". Heute ist die erste schwere Bergetappe angesagt. Wir durchqueren das Gran Sasso Massiv und kommen durch Landschaften, die manchmal eher an die Kasachische Steppe erinnern, als an Italien. Blumenfelder wechseln sich mit Graslandschaften ab. Manchmal sehen wir Menschen mit Körben zwischen den Blumen. Wie wir später erfahren, wird hier der sehr seltene Safran geerntet. Plötzlich verdüstert sich der Himmel und es sagt sich ein kräftiges Gewitter an. Kurz darauf öffnet der Himmel seine Pforten und wir werden gut durchgeweicht. Das ist ja bei der Hitze noch wie ein Labsal, jedoch wirkt die Straße auf mich plötzlich wie mit Schmierseife überzogen. Die alten Pirelli auf der Gilera stellen augenblicklich jegliche Bodenhaftung ein und so schliddere ich mehr als ich fahre meinem heutigen Ziel entgegen. Jedoch wie immer folgt auf Regen auch wieder Sonnenschein. Die Lederkombi trocknet schnell und ich fühle mich auf trockener Straße auch gleich wieder bedeutend wohler. Unser heutiges Tagesziel ist Colli del Tronto, wo ein Hotel der Extraklasse uns erwartet. Auf dem Parkplatz ist mal wieder das Fahrerlager eingerichtet und es wird geschraubt, was das Zeug hält. Bei Waldemar muss an der MV der Kopf nachgezogen werden. Bei Alex ist der Krümmer gerissen und muss geschweißt werden. Alle anderen Mopeds laufen eigentlich ganz zufrieden stellend. Das Abendessen war mit das Beste, was uns bisher auf dieser Fahrt widerfahren ist. So klingt mal wieder ein ereignisreicher Tag bei bestem Essen und Super Wein aus und lässt die müden Kochen ein wenig weniger schmerzen. MiTa ich liebe dich.

11.07.2013 – 4. Etappe (Colli del Tronto nach Isernia - 283 km)

Die heutige Etappe ist mit 283 Kilometer recht kurz bemessen und so freuen wir uns, nicht so lange fahren zu müssen. Doch es sollte mal wieder vollkommen anders kommen wie gedacht. Am Anfang geht es einige Kilometer am Meer entlang. Blau liegt das Mittelmeer vor uns und ich stelle mir vor, wie angenehm es sein müsste, jetzt in seine Fluten zu tauchen. Es ist schon wieder brüllend heiß, irgendwo sehe ich auf einer Anzeige 39 Grad im Schatten. An der ersten Zeitkontrolle stellt Waldemar fest, dass sein Kupplungszug kurz vor dem Reißen ist und der Kopf gewaltig ölt. Also ist hier Nacharbeit angesagt. Ein Anruf bei unserem Serviceteam und kurz darauf machen sich Nikolaus, Tobi und Waldemar daran, die MV wieder flott zu bekommen. Hier an dieser Stelle muss ich mal Lob auf unsere beiden Servicefahrzeuge mit Babo und Tobi am Steuer aussprechen. Sie fahren hinter uns her und wenn ein Problem auftritt sind sie mit den Ersatzteilen relativ schnell da. Auch der fliegende Gespannfahrer und Hoffotograf Götz, manchmal mit Nikolaus im Beiboot, ist immer dann zur Stelle, wenn man Hilfe braucht. Bei einem kurzen Stopp auf dieser Etappe hat Alex festgestellt, dass mein Auspuff nur noch am Krümmer gehalten wird. Eine Schraube der hinteren Auspuffhalterung hatte sich verabschiedet und nun war guter Rat teuer. Wo eine passende 10er Schraube hernehmen und nicht stehlen. Just in diesem Moment kommt das Gespann um die Ecke geflogen. Ein Blick und schon quietschen die Bremsen und es wird versucht zu helfen. Götz kramt in seinen Taschen und zaubert tatsächlich eine passende Schraube hervor, die allerdings so lang ist, dass sie die Kette beschädigen würde. Nach weiterem Suchen und angestregtem Überlegen nach einem Provisorium, kommt uns die rettende Idee. Mit Hilfe von mehreren Muttern basteln wir uns einen Abstandshalter zur Kette und können trotzdem den Auspuff gut befestigen. Hey Jungs, das war Spitze und ich danke euch vielmals dafür. Gestresst hetzte ich nun weiter und versuche bis zur nächsten Kontrolle

soviel Zeit aufzuholen, dass ich keine Strafpunkte bekomme. Doch das, was sich hier an Straße bot, war wirklich das Schlimmste, das ich bisher auf dieser Fahrt erlebt habe. Schlagloch reiht sich an Schlagloch. Manchmal ist die Straße auf mehreren Metern um bis zu 10 cm eingesunken. In den Frostaufbrüchen wächst schon das Gras. Ich falle mit der kleinen Gilera von Loch zu Loch, werde so durchgeschüttelt, dass ich kurz vor der Aufgabe stehe. Die Hitze in Verbindung mit dieser Straße lässt mich fast verzweifeln und ich denke, dass ich so nicht mehr weitermachen kann. An der Zeitkontrolle, die ich noch rechtzeitig erreichen kann, fragt mich Götz, ob ich meine Kamera abmontiert hätte. Ich schaue auf meine Halterung und werde bleich. Auf dieser Mörderstrecke war das Gehäuse gebrochen und meine schöne, neue Hero3 hatte sich unterwegs verabschiedet. So ein Mist. Irgendwo liegen jetzt 450 Euro in einem Schlagloch und was noch ärgerlicher ist, dass alle meine bisherigen Aufnahmen unwiederbringlich verloren sind. Aber was kann ich tun, außer mich sakrisch zu ärgern. Weg ist weg und lässt sich nicht mehr ändern. Den Rest der Strecke bis ins Tagesziel fahre ich nur noch mit einer Wut im Bauch. Es sind wieder heftige Bergstrecken zu meistern und mechanisch fahre ich, schalte und bremsen ich. Für die Schönheiten der Landschaft habe ich heute einfach keinen Blick mehr. Im Ziel steht bei Babo ein Gespann auf dem Hänger. Lt. Fahrer haben die Bremsen, der Kardan oder das Getriebe blockiert und das Gespann ist geradewegs in eine Mauer gerauscht. Fazit: Gespann ist ein Fall für den ADAC und die Fahrer müssen zum Sanitäter. Der Beifahrer sitzt die nächsten Tage bei Babo mit im Bus. Er sollte nicht der Einzige sein. Wir, die Fahrer vom Italo-Renstall Mudau, haben vor allem mit gerissenen Zügen zu kämpfen. Bei Stefan ist es der vom Dekompressionshebel und bei Chris der Gaszug. All das kann relativ schnell behoben werden. Im Ziel erzähle ich Sigi von der verlorenen Kamera und sie meint, dass es zwar schade sei, dass die Kamera weg ist, dass aber ein gebrochenes Schlüsselbein, wie auf meiner letzten MiTa, das wesentlich größere Übel sei. Das tröstet mich zwar ein wenig, aber ein Gefühl von Traurigkeit will heute nicht mehr weichen. MiTa ich hasse dich.

12.07.2013 – 5. Etappe (Isernia nach Potenza - 360 km)

Heute steht die absolute Hammeretappe mit 360 Kilometer auf dem Plan und am Vorabend hatte die Rennleitung starke Regenfälle angekündigt. Vorsichtshalber nehme ich mal Regenzeug mit. Wieder sind kleine und kleinste Bergsträßchen angesagt und die kleine Gilera und ich kämpfen uns tapfer voran. Mein Hinterteil ist inzwischen schon so durchgesessen und tut entsprechend weh, so dass ich mich heute entschlossen habe, trotz der Hitze, unter der Kombi Radlerhosen anzuziehen. Ist nicht so ganz angenehm, aber es verschafft mir wertvolle zwei, drei Stunden, bis mir wieder alles weh tut. Ich fahre heute viel mit Bolde zusammen. Sein Mopedle läuft seit zwei Tagen ganz gut. Gemeinsam durchleiden wir die Kilometer von Zeitkontrolle zu Zeitkontrolle. Plötzlich sehen wir dass auch Tobi ein verunfalltes Motorrad auf dem Hänger hat. Eine wunderbare Rudge, einst der Stolz englischen Motorradbaus, nun kaltverformt zu einem bedeutungslosen Eisenhaufen. Der Fahrer war einen Moment unaufmerksam geworden und schon hat es ihn auf den schlechten Straßen ausgehebelt und hingeworfen. Ein demoliertes Motorrad und ein angebrochener Fuß sind dann die traurige Bilanz so einer kleinen Unaufmerksamkeit. Das führt uns ganz plastisch vor Augen, dass wir höllisch aufpassen müssen und auch ein Quäntchen Glück brauchen, um hier durchzukommen. Aber auch wir, vom Mudauer Team, werden an diesem Tag nicht problemlos davonkommen. Bei der Aermacchi vom Oli bricht urplötzlich ein Kolbenring und das bedeutet leider das Aus für ihn. Das lässt sich mit Bordmitteln nicht mehr beheben. Endstation ist hier leider der Hänger vom Serviceteam Tobi. Schade, wirklich Schade. Bisher lief es hier richtig gut. Keine Probleme mit dem Mopedle und nun ein kapitaler Motorschaden. Manche Dinge kann man einfach nicht beeinflussen. Man braucht auch entsprechendes Glück bei der ganzen Sache. Irgendwie haben wir es geschafft, die Etappe fast zu Ende zu fahren, als es doch noch beginnt sintflutartig zu regnen. Ich beschließe keine Regenkleidung mehr anzuziehen und so durchzufahren. Die neue Kombi aus Känguruleder ist einigermaßen dicht und so komme ich völlig erschöpft in Potenza an. Plötzlich habe ich die roten Richtungspfeile verloren und irre ohne Orientierung durch die Stadt. Kurzentschlossen spreche ich ein Ehepaar auf einem Parkplatz an und frage nach

dem Weg zu unserem Hotel. Ohne Nachzudenken geben sie mir zu verstehen, ich solle ihnen einfach folgen. So leiten sie mich durch das verregnete Potenza im dichten Feierabendverkehr zu unserem Hotel. Grazie mille, liebe unbekannte Italiener. Leider werden das Abendessen und der Wein immer schlechter, je weiter wir nach Süden kommen. Aber heute ist es mir egal. Erschöpft falle ich ins Bett und denke daran, wie ich den nächsten Tag überstehen soll.

13.07.2013 – (Potenza nach Taranto - 251 km)

Letzter Tag. Neues Spiel, neues Glück. Sollte es wirklich wahr werden, dass ich dieses Mal, nach meinem Sturz und Ausfall vor fünf Jahren, durchkomme. Außer Oli, dessen Aermacchi auf dem Hänger vom Tobi steht, kommen wir alle gut vom Start weg. Doch gleich danach große Aufregung. Ein vergessener Pfeil vom Vorabend, den die Rennleitung vergessen hatte zu entfernen, lässt uns die falsche Ausfahrt nehmen und unvermittelt steht eine größere Gruppe von uns mitten in der Pampa. Was tun? Entnervt fahren wir im Kreis herum, bis einer auf die Idee kommt, auf der Stadtautobahn, eine Ausfahrt weiter, nochmals unser Glück zu versuchen. Und tatsächlich steht dort ein Streckenmarschall, der uns wieder auf den richtigen Pfad führt. Uff, gerade noch mal gut gegangen. Heute ist die Streckenführung nicht mehr so gebirgig, aber der eine oder andere Anstieg ist doch noch zu bewältigen. Plötzlich die Nachricht, dass bei Stefan der Gaszug gerissen ist. Sofort macht sich ein Serviceteam auf die Suche nach ihm, um bei der Reparatur zu helfen. Ist schon Klasse und vor allem beruhigend, wie unser Team da zusammen hält. Jetzt geht es auf die letzten Zeitkontrollen und plötzlich, je mehr wir uns dem Gesamtziel nähern, kann ich verstehen, wenn sie davon reden, dass die Fahrer in der Formel 1 ihre Rennwagen in den letzten Runden um die Ecken tragen. Ich schaue auf die Straße um sie förmlich zu lesen. Wo kann ich Gas geben, wo muss ich bremsen, aber nicht zu stark, um noch einigen Schwung mit um die nächste Ecke, mit auf die nächste Steigung zu nehmen. Wenn man mit 10 PS unterwegs ist, kann man nicht einfach am Gasgriff drehen, notfalls mir drei Scheibenbremsen die Fuhre zu Stehen bringen und alles ist gut. Mit den 50 oder 60 Jahren alten Mopedle erfährst du die Strecke vollkommen anders. Die Fahrwerke sind so lausig, die Bremsen und die Motorleistung so bescheiden, dass du dich vollkommen auf die Straße konzentrieren musst. Und jetzt kommt noch dazu, dass du kurz vor dem Ziel auf jeden Kolbensschlag achtest. Jeden Takt fast mitzählst und dir ständig einbildest, dass du eine Unregelmäßigkeit herausgehört hast. Beim Start an der letzten Zeitkontrolle bleibt mir fast das Herz stehen. Die Gilera läuft nicht mehr rund und knattert förmlich mit Fehlzündungen durch die Ecken. Mist verdammter, sollte das jetzt der befürchtete Ausfall so kurz vor dem Ziel, nach all den Strapazen der vergangenen fünf Tagen, werden? Instinktiv greife ich an den Kaltstarthebel und wackele ein wenig daran und siehe da, das Motörle läuft wieder rund. Der Zug war ein wenig gehangen und hatte das Gemisch zu sehr angefettet. Was die Verpflegung in den Hotel in den letzten zwei Tagen zu wünschen übrig ließ, machten die Stände an den Zeitkontrollen wieder wett. Bester Seranoschinken, Pizza und Pasta in allen Variationen und einmal sogar echte Trüffel auf einem Käsescheibchen mit Honig. Ein Genuss hoch zehn. Wir nähern Villa Castelli, dem Sammelpunkt vor Taranto. Plötzlich auf einer Brücke eine verunfallte BMW. Der Fahrer liegt daneben auf der Straße und wird von einem Notarzt versorgt. Im Vorbeifahren sehen wir, dass er ansprechbar ist. Hoffentlich ist er nicht zu schwer verletzt. Aber auch dieser Unfall führt uns völlig brutal vor Augen, dass wir es erst geschafft haben, wenn wir die schwarz-weiß karierte Flagge gesehen haben. In Villa Castelli ist das halbe Dorf auf den Beinen und wir werden auf dem Dorfplatz freudig mit Applaus begrüßt. Dass ein opulentes Buffet mal wieder auf uns wartet, ist schon fast eine Selbstverständlichkeit. Ab hier geht es dann mit einer Polizeieskorte nach Taranto. Mitten in der Stadt am Meer werden wir nochmals den Startnummern entsprechend auf eine 500 Meter lange Strecke ins Ziel geschickt. Die Straßen sind von Zuschauern gesäumt, die jeden Fahrer, der ins Ziel kommt, gebührend feiern. Chris fährt als erster von uns los und wartet vor dem Zielstrich auf Oli, der seine Aermacchi mit Hilfe von Ina, Chris Tochter, ins Ziel schiebt. Ein kleiner Trost für ihn, die Zielflagge doch noch gesehen zu haben. Alex, Bolde und ich gehen in schöner Formation auf die letzten Meter und kommen synchron im Ziel an und werden abgewinkt. Yeah,

geschafft! Danach kommen noch Waldemar und Stefan. Es ist schon ein total erhebendes Gefühl, nach einer Woche voller Strapazen und Mühen, im Ziel anzukommen.

YES, WE DID IT.

Was bleibt nach so einer Woche? Als erstes die Gewissheit in einem tollen Team ein großartige Leistung vollbracht zu haben. Dafür gebührt allen, die dazu beigetragen haben, ein herzliches Dankeschön. Einen großen Dank auch an die Organisatoren dieser Fahrt. Es ist schon eine logistische Meisterleistung eine solch große Truppe durch ganz Italien zu leiten, Strecken auszuschildern, Verpflegung, medizinische und technische Hilfe zu organisieren und auch noch Übernachtungsmöglichkeiten für alle zu finden. Das war toll und sucht Seinesgleichen. Für mich persönlich war es mal wieder die Erfahrung, körperlich, geistig und fahrerisch sich in einem Grenzbereich zu bewegen. Es war hart, ich war kurz vor dem Aufgeben, aber es hat auch sehr viel Spaß gemacht. Ich denke, in ein paar Jahren bin ich wieder dabei.

Ciao Euer Volker