

Während der Saison 1971, die wir, mein Schwager Rolf Krüger und ich, mit viel Spass auf einem Gr.2-Rallye- Kadett bestritten hatten, sickerte durch, dass anlässlich der Olympischen Spiele 1972 von der ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland, Vorgängerorganisation des Deutschen MotorsportBundes - DMSB) in Zusammenarbeit mit ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub) und AvD (Automobilclub von Deutschland) eine große Rallye von Kiel (Segel-Olympiade) nach München geplant war. Da wollten wir natürlich auch gerne daran teilnehmen.

Durch einen Kontakt von Klaus Voss mit der Langnese-Iglo GmbH (Unilever Hamburg) konnte dann durch unseren Teamchef G.F.C. Lempio diese Firma tatsächlich als Sponsor gewonnen werden. Neben der Olympia-Rallye waren einige ausgesuchte Läufe um die Deutsche Rallyemeisterschaft (u. a. Rallye-Nordland, Rallye Vorderpfalz und Rallye Bavaria) vorgesehen. Alle anfallenden Kosten, wie für Nenngeld, für Benzin, für Reifen, für das vor den Rallyes notwendige Training, für Hotels und für Service-Wagen konnten von der, für uns damals unvorstellbar großen, Sponsor-Summe bestritten werden. Alle Wettbewerbsfahrzeuge sollten dafür ein gleiches



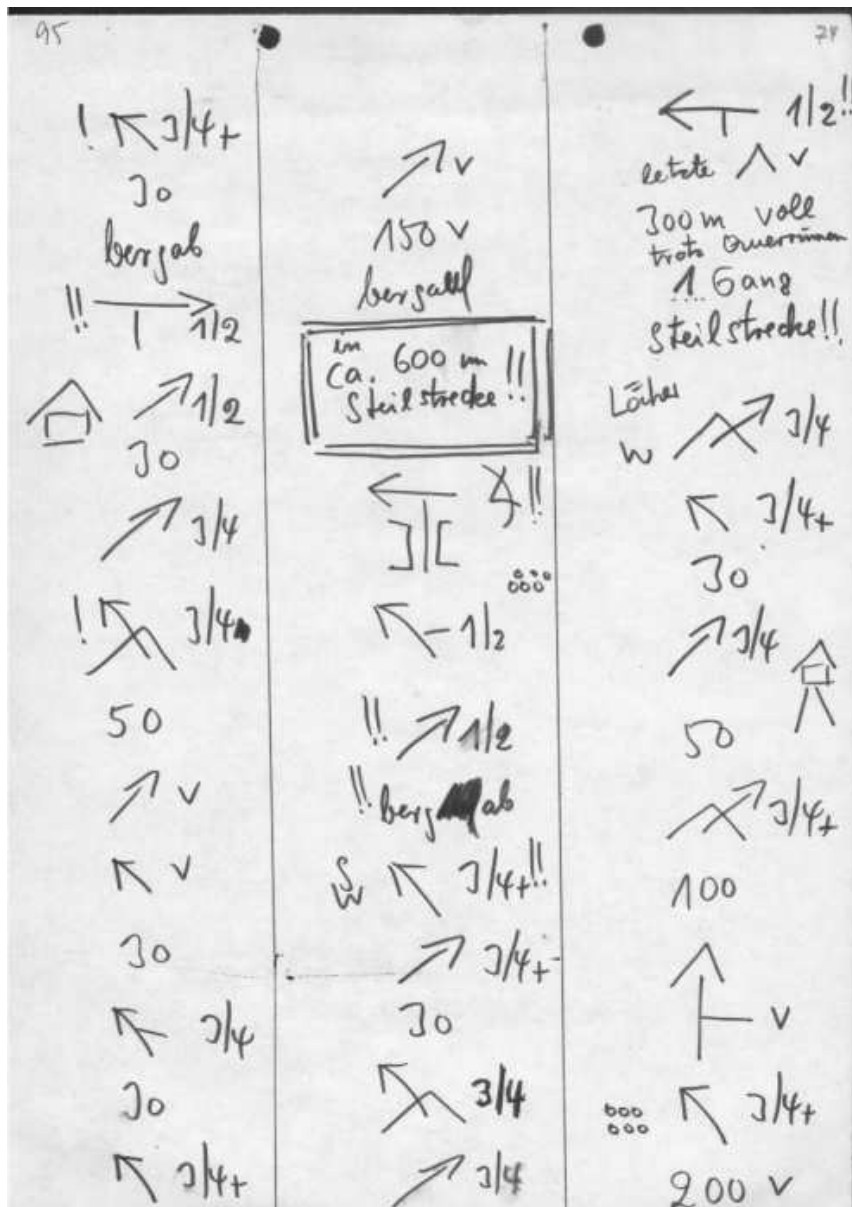
Erscheinungsbild abgeben und die Fahrer einigten sich auf drei Opel-Ascona SR – Fahrzeuge vom Typ A, vorbereitet nach der seriennahen Gruppe 1, zwei mit 1,6 Ltr. Motoren (gefahren von Rainer Fricke und Peter Ernst, Rolf Krüger und Andreas Oving) sowie einen 1,9 Liter-Wagen (gefahren von Klaus Voss und Hans-Jürgen Blöcker). Vorbereitet wurden die Autos von Rolf Krüger in der kleinen Tuning-Abteilung bei Ernst Dello & Co in Hamburg, vor allem mit Teilen des damals hochgehandelten Opel-Tuners Klaus Steinmetz.

Nach Erhalt der Ausschreibung und der Rückgabe der akribisch ausgefüllten Nennungsformulare erhielt das **Langnese-Nogger-Team Hamburg** im Frühjahr 1972 die Annahmestätigung und kurze Zeit darauf alle WP-Unterlagen mit den entsprechenden Ausführungsbestimmungen und die einzelnen Termine, zu denen die verschiedenen Wertungsprüfungen (WP) erkundet (Training auf Höchstgeschwindigkeit war verboten!) werden durften. Viele der wunderbaren Schotterprüfungen konnten nur an ganz bestimmten Tagen im Laufe des Sommers **erkundet** werden (teilweise mussten wir uns in der Försterei anmelden und sogar bei einigen wenigen eine Gebühr entrichten). Es war einfach unglaublich, welche Strecken der geniale Fartleiter Hans Schwägerl ausgesucht und vor allem genehmigt bekommen hatte!

Die WP 8 „Suterode“ hatte ich mit dem Fahrrad abgefahren, weil wir zum genehmigten Zeitpunkt nicht dort sein konnten.

Das Ganze war für unser Team eine logistische Herausforderung, denn bis auf Klaus Voss und Hans-Jürgen Blöcker (Studenten) waren wir ganz normal berufstätig und konnten nur an den Wochenenden in Richtung Süddeutschland starten. Soweit es möglich war, teilten wir die Erkundung der einzelnen WP's untereinander auf. Diese Erkundungsfahrten zur Erstellung der "Aufschriebe" hatten uns sehr viel Spass gemacht und viele Kontakte mit anderen Rallye-Teams ergeben. In der Gegend der Eifel, entlang der Mosel und in der Pfalz wurden wir von dem Team Rainer Lill/Dieter Rusch eingeladen, in ihren Privatwohnungen zu übernachten und hatten mit ihnen und anderen Sportfreunden in „Limburgerhof“ einen ganz tollen Grillabend.

Nach Abfahren der Prüfungen in Nordbayern hatten wir im Hotel von Hans Schwägerl, Marktredwitz, Quartier bezogen. Er selbst war anwesend, und wir nahmen natürlich gern die Gelegenheit wahr, um von ihm viele Informationen zu erhalten. In der Königs-WP "Fichtelgebirge", 48km Schotter war eine ca. 300m lange Steilstrecke mit ca. 25-30% Steigung direkt nach einer Rechtskurve vorgesehen, und wir konnten uns nicht vorstellen, wie das reibungslos verlaufen sollte. Dieses Teilstück war sehr schmal und es gab keine Passiermöglichkeit, falls ein vorausfahrendes Wettbewerbsfahrzeug liegen blieb.



Aufschrieb WP 48 Fichtelgebirge – Steilstrecke

die Ansage: "in ca. 600m...." bedeutete: vorausfahrenden Konkurrenten *unbedingt überholen oder, falls es nicht gelingt, Abstand lassen, damit die 3/4 Kurve nach der Kuppe schnellstmöglich durchfahren werden kann, um genug Schwung für die Steilstrecke zu haben.*

Hans Schwägerl meinte dazu lapidar: "Wir werden mehrere Kranwagen in Position bringen, die ggf. blockierende Wagen herausheben!"

Besonders betonte er, dass sowieso nur 50 Teilnehmer am Ziel erwartet werden. In etwa war uns das schon im Hinblick auf die Konstellation mit den WP's auf Sollzeit bewusst geworden. Die geforderten Durchschnittsgeschwindigkeiten waren schon innerhalb der WP's nicht zu schaffen und auch auf den folgenden Zeitkontrollen nicht mehr aufzuholen. D. h. einmal würde es doppelte Strafpunkte geben und vor allem würde es mit

der Karenzzeit von 30 min. pro Fahrabschnitt (drei Abschnitte für die komplette Rallye) sehr eng werden (für Überschreitung drohte nämlich Wertungsausschluss!).

An diesem Abend war auch Dr. Eddi Rothenfelder, Rennarzt des DSK (Deutscher Sportfahrer Kreis) und Mitbegründer der ONS-Streckensicherungsstaffel, anwesend, der einen "Knaller" nach dem anderen losließ. Wir haben Tränen gelacht, auch wenn wir bei seiner pfälzischen Mundart nicht alles verstanden. Ein unglaublich netter und uriger Typ

Das waren ereignisreiche Wochen, in denen wir auch noch die Int. Roland-Rallye (1400 km) und Int. Rallye Vorderpfalz (600 km und DM-Lauf) bestritten.

Endlich war es soweit. Am 13. August 1972 ging Start-Nr. 244 Voss/Blöcker 4 Stunden nach dem 1. Teilnehmer Darniche/Mahe auf die Reise, es folgten die Nrn. 288 Krüger/Oving und 296 Fricke/Ernst.

Nach ca. 100 km Transport-Etappe erreichten wir die WP 1 "Mölln". Ich kannte die Strecke nicht und Rolf war völlig übermotiviert: an der ersten schwierigen Rechtskurve nach einer Kuppe waren wir um "Lichtjahre zu schnell" – ein Verbleib auf der Asphaltstraße war unmöglich – einzige Chance: über den Graben geradeaus aufs gepflügte Feld und versuchen, wieder auf die Strecke zu kommen. Das gelang auch, allerdings waren an der Hinterachse beide Stoßdämpfer abgerissen und ein weiterer vorn beschädigt. Der Zeitverlust war ca. 2 min.

Die Service-Wagen hatten wir schon vorausgeschickt und so schleppten wir uns mit dem waidwunden Auto gute 120km zur Pause nach Wolfsburg. Fricke/Ernst blieben bei uns, falls unterwegs Schlimmeres passieren würde. Handys, um Kontakt zum Service aufzunehmen, gab es damals ja leider noch nicht! In Wolfsburg waren wir in der Zeit und erhielten vom freundlichen Bilstein- Service (Herr Hugo Emde) neue Dämpfer, die wir rechtzeitig bis zum Neustart einbauen konnten.

Nachfolgend Fotosequenz von dem Abflug:



Olympia-Rallye '72



