

Beim Neustart in Wolfsburg war bereits für uns die Dunkelheit angebrochen und es ging in Höhenzug Elm, in dem die ersten 3 Schotterprüfungen absolviert werden mussten. In WP 2 und 3 fuhren wir recht passable Zeiten in der Klasse, während uns dann in der WP 4 "Elm" wiederum ein Mißgeschick passierte: In einer Bergabpassage ruschten wir leicht von der Strecke und schlugen gegen einen Haufen gefällter Bäume. Das rechte Vorderrad war durch den eingedrückten Kotflügel blockiert und es dauerte viele Minuten, bis wir den Kotflügel zurückgebogen hatten – auch mangels fehlender Werkzeuge, die wir aus Gewichtersparnisgründen nicht an Bord hatten. Insgesamt benötigten wir für die etwa 3 km lange Prüfung 12.02 min! Glücklicherweise war die nächste ZK erst in Goslar, so dass wir diese in der geforderten Zeit schafften.

Die nächsten Wertungsprüfungen waren im Harz und alle auf Asphalt.

Mit der WP 10 "Bilstein" (Nähe Witzenhausen) stand die erste "Superprüfung" auf dem Programm. Die Fa. Bilstein hatte diese Prüfung gesponsort und entsprechend hergerichtet, einige Kurven waren ausgeleuchtet und wir konnten die Massen von Zuschauern dort gut erkennen. Leider war bereits das schlechte Wetter mit viel Regen eingetroffen (begleitete uns die ganz Rallye hindurch), wodurch die Schotter- und Waldwege sehr tief ausgefahren waren und man immer wieder in die Rillen rutschte. Ein richtig schnelles Fahren war unmöglich geworden.

Die nächsten WP's, alle noch in der Dunkelheit, waren auf Asphalt und führten uns über Rotenburg, Oberaula, Usingen, Limburg, Koblenz zum Nürburgring. Auf einer dieser Prüfungen hatten wir leichte Vergaseraussetzer, die Rolf dann aber schnell beheben konnte.

Am Nürburgring eingetroffen hörten wir schon, dass dort für die ersten 100 Teilnehmer sehr schlechte Bedingungen (Regen und Nebel) vorherrschten. Als wir zum Start aufgerufen wurden, war es inzwischen trocken und die Sicht auch okay.

Mir war ein bißchen mulmig zumute, denn ich kannte den Ring aus früheren Zeiten und wusste was da auf uns zukommt. Einen Aufschrieb hatten wir natürlich nicht, denn Rolf hatte im Frühjahr zusammen mit Klaus Voss und Günter Kühlewein am 36-Std-Rennen auf einem Autobianchi A112 teilgenommen und erfolgreich mit einem Klassensieg beendet. Rolf fuhr so fantastisch, dass es begann, richtig Spass zu machen. 2 ½ Runden "prügelten" wir uns mit dem Team Werner Becker/Ferdi Böckmann. Ihr BMW 1600 Ti ging bergauf eindeutig schneller, bergab konnten wir Sie dank der guten Straßenlage des Ascona (mit Pirelli-Racing-Reifen) jedesmal wieder überholen. Das entsetzte Gesicht von "Ferdi" werde ich nie vergessen!

In der letzten der drei Runden hatten wir ab Streckenabschnitt Galgenkopf wieder diese Vergaserprobleme und konnten die letzten 3 km der langen Geraden nur mit max. 130 km/h (Tacho) Höchstgeschwindigkeit beenden. Das hat uns mindestens 30 Sekunden gekostet. Trotzdem waren wir mit der gefahrenen Zeit von 37.10 min. sehr zufrieden.



Olympia-Rallye 72 – WP Nürburgring

Am Nachmittag ging es weiter mit den Wertungsprüfungen 18, 19, 20, 21, 22, 23 (alle auf Asphalt) durch die Südeifel, Hunsrück, Mosel zum Etappenziel in Rüsselsheim bei der Adam Opel AG. Hier war die einzige Übernachtung während der gesamten Rallye (wir hatten ein Hotel in Mainz).

Wir fuhren hier durchschnittliche Zeiten in der Klasse, während Rainer Fricke auf allen WP's ca. 20-30 Sek. schneller war und jetzt schon in der Klasse auf Goldkurs lag. Auch Klaus Voss fuhr gleichmäßig schnell und beide lagen unter den ersten 80 Teams im Gesamtklassement.

Am Mittwoch Morgen war Neustart in Rüsselsheim und zwar in der Reihenfolge des bisherigen Gesamtklassements. Da wir für die 3 Wettbewerbsfahrzeuge nur 2 Serviceteams hatten, mussten wir doch Einiges in der Planung verändern. Jetzt wurden Klaus und Rainer von einem Servicewagen betreut, während wir auf den anderen zurückgreifen konnten, da wir durch unsere anfänglichen Zeitverluste immer noch ziemlich am Ende des Feldes (etwa Platz 240 – ca. 50 Teams waren zwischenzeitlich schon ausgefallen) herumfahren mussten.

Die nächsten Prüfungen waren die Knaller in der Pfalz, Waldleinig, Kalmit (Totenkopf) und Heldenstein, alles Asphalt, danach 10 Runden Hockenheim – kleiner Kurs. Hier fuhren wir die fünftbeste Zeit in der Klasse (Rainer 4.). Nach dieser WP war eine Pause im Hockenheimring – Mercedes hatte zum Buffet geladen. Als wir kamen, war nichts mehr da!!

Hungrig ging es dann weiter auf die schönen Wertungsprüfungen im Odenwald, Spessart und in Richtung Norden bis nach Schlüchtern. Alles auf Asphalt, so dass seit etwa 20 WP's die Racing-Reifen nicht mehr gewechselt werden mussten. Mit dem Auto war auch alles im grünen Bereich. Auf der WP 34 Mernes (es war schon wieder Nacht) verunglückte das Team Löw/Illig (Mitfavorit in der Klasse) durch Abflug in den Wald schwer, und die Bergung dauerte irgendwie um die 2 Stunden bis die WP fortgesetzt werden konnte.

Fast alle Asphalt-Wertungsprüfungen wurden bergab gefahren, damit das fahrerische Können im Vordergrund stand und nicht die PS. Auch so eine geniale Idee von Hans Schwägerl!

Mit WP 36 stand die merkwürdigste WP auf dem Programm: Es ging über die seinerzeit bekannteste Autocross-Strecke Deutschlands und dann noch etwa 2 km über einen Geröll- und Schotterweg. Dafür mussten wir extra auf MS-Reifen umrüsten, denn die nächste WP "Sterbfritz" war wieder auf Asphalt, 10,5 km (eine bekannte Strecke von der Hessen-Rallye). Besonderheit war hier eine Spitzkehre, bergab, links zurück – 40m vorher konnte man über einen ausgefahrenen Grünstreifen abkürzen. Wir hatten das nicht wahrgenommen (Verlassen der Strecke: Wertungsverlust!). Ferner kurz vor dem Ziel eine "Hammer-Kuppe" mit anschließender Rechtskurve (Der Sage nach hat hier Rainer Lill Jahre vorher sein Auto total zerlegt – seitdem hieß diese WP in Rallyefahrerkreisen "Sterblill").

Von dort aus ging es über die Autobahn zum Etappenziel nach Schweinfurt. Ich erinnere nicht mehr was dort geboten wurde. Nach ca. 2 Stunden Pause ging es im Morgenlicht zu den 4 Schotterprüfungen Steigerwald, Königsberg, Ebern und Banz. Alle Prüfungen in einem sehr guten Zustand – das Regenwetter hatte 'mal eine Pause eingelegt. Auf der WP 40, Ebern, hatten wir ein Erlebnis der besonderen Art: Aus dem Wald kommend, Kuppe voll, Rechtskurve sahen wir in 200m Entfernung die Renault Alpine des Spitzenreiters Darniche im Graben liegen, daneben halb auf dem schmalen Schotterweg 2 Bundeswehr-Mungos, ein Helfer versuchte mit einem Seil in der Hand eines der Fahrzeuge von der Bahn zu ziehen – es war eine unglaubliche Szene. Rolf blieb voll auf dem Gas, alle Herumstehenden sprangen zur Seite und wir kamen so gerade eben daran vorbei. Ein Herunterbremsen oder gar Anhalten war auf diese kurze Distanz nicht möglich.

WP42 bis 47 wieder alle auf Asphalt in der Gegend nördlich von Kulmbach, die WP Tschirm direkt an der Zonengrenze. Danach ging es mittags zur WP 48 – Fichtelgebirge. Ursprünglich 48 km Schotter- und Waldwege. Aufgrund des miesen Wetters wurde diese Prüfung verkürzt und die "Steilstrecke" herausgenommen. ("GottseiDank!") Jetzt noch ca. 39 km mit einer Sollfahrzeit von 23,00 (?) min. Wir benötigten 37.04 min. Die anderen Zeiten in unserer Klasse schwankten zwischen 33.02 und 44.09. Absolute Bestzeit fuhr Walter Röhl auf seinem Ford Capri Gr. 2 in 28.00 min. An der anschließenden ZK bekamen wir auch noch ein paar Minuten aufgebrummt.

Inzwischen wurden offiziell die Karenzzeiten für die 3 Etappen von 30 auf 45 Minuten erhöht, so dass wir uns erstmal bis Marktredwitz keine Sorgen machen mussten. Es stand aber noch Gewaltiges auf dem Programm! Wer das Etappenziel Marktredwitz erreichte erhielt dort die Eintrittskarten für die Siegerehrung in München.

Jetzt ging es in die Oberpfalz und in den Bayerischen Wald. Hier standen weitere 9 Schotterprüfungen auf dem Programm: WP 49 – 8 km, WP 50 – 8 km, WP 52 – 29 km, WP 53 – 9 km, WP 54 – 18 km, WP 55 – 9 km, WP 56 – 4 km, WP 57 – 9 km. Alle auf Sollzeit und mit den Schwierigkeiten, die anschließenden Zeitkontrollen rechtzeitig zu erreichen. Ein Übriges taten auch wiederum die Regenfälle der letzten Tage. Gerade die beiden langen Prüfungen waren mit Spurrillen sehr ausgefahren, so dass wir keine guten Zeiten erreichten. Besonders in Erinnerung ist mir das WP 3er-Pack 55, 56, 57 – harter Schotter mit vielen Löchern und besonders auf der kurzen WP Herzogau mit vielen spitzen, herausschauenden Felssteinen – eine echt materialmordende Prüfung

Danach ging es Richtung Bodenmais mit 3 Asphaltprüfungen rund um den Großen Arber, weiter nach einer längeren Transportetappe zur WP 61 Annathal, ebenfalls auf Asphalt gefahren wurde. Von dort ging es über Deggendorf nach Plattling. Dort hatten wir eine längere Pause und konnten mit dem **kompletten** Team in einem Lokal endlich mal wieder richtig essen! Das war möglich, da sich das Rallye-Feld durch die vielen Ausfälle wieder zusammen gezogen hatte. Inzwischen war es Donnerstag-Abend und es standen 3 Runden auf der dortigen Trabrennbahn auf dem Programm. Die Rad-an-Rad-Kämpfe mit wahnsinnigen Drifts auf dem Superbelag machten richtig Freude. Außerhalb Plattling wurde dann die WP Plattling-Moos gefahren. Eine kurze Sollzeitprüfung zwischen Rieselfeldern, auf schmalen Sandwegen, rechts und links Wasser. Im Vorfeld gab es schon die wildesten Gerüchte darüber. Vorsicht war also angesagt – nicht viel riskieren! Es sollen sogar Taucher für evtl. Rettungseinsätze bereitgestanden haben.



WP 48 – Fichtelgebirge

WP 61 Annathal

Danach Grasbahn Pfarrkirchen – daran habe ich keine Erinnerung mehr. Weiter ging es zur WP 65 Markt mit einem wunderbaren Schotterbelag. Die nächste WP war die Roßfeld-Höhenstraße und wir hatten eine längere Transportetappe vor uns. An Burghausen und Tittmoning erinnere ich noch. Dann muß ich vor Müdigkeit einen längeren Blackout gehabt haben. Irgendwie haben wir aber die 3 Sonderkontrollen bei Waging, Petting und Piding geschafft. Auf dem Obersalzberg gab es eine längere Verzögerung und der 2-stündige Schlaf tat uns gut. Fricke/Ernst lagen so gut in der Wertung, dass wir auf den Servicewagen zu ihren Gunsten verzichteten. Da nach Roßfeld noch die Prüfung auf der Speedway-Bahn Rupolding anstand, ließen wir die M+S-Reifen montiert. Da war natürlich auf der Höhenringstraße bergab jede Menge Vorsicht geboten. Entsprechend war dann die gefahrene Zeit. Das war uns aber ziemlich egal, da wir heil und in Wertung das Ziel in München erreichen wollten.

Die Zielankunft in Daglfing war ziemlich trist und wir sahen zu, dass wir ins Sheraton-Hotel kamen. Dort herrschte schon große Aufregung im Nogger-Team: es waren angeblich keine Zimmer für uns gebucht! Durch meine berufliche Tätigkeit beim INTERNATIONALEN AUTOSPORT STUDIO (Fahnen-Fleck) hatte ich alle organisatorischen Dinge für das Team erledigt und alle Unterlagen bei mir. Auch eine Bestätigung des Hotels über die Buchung von 5 Doppelzimmern. Ich legte diese vor und innerhalb von wenigen Minuten konnten wir unter die Dusche! Dann meldete ich mich tel. bei meiner Frau in Hamburg, dass wir gut angekommen seien. Das war mein erstes Lebenszeichen seit Montag. Die Anspannung während der gesamten Rallye war einfach zu groß gewesen.

Sheraton Hotels & Motor Inns
 IT IS A PLEASURE TO CONFIRM YOUR RESERVATION
 IF YOUR PLANS CHANGE, CALL SHERATON RESERVATIONS

PRINTED IN U.S.A.

Langnese-Nogger-Team-Hamburg
 c/o Int. Autosport Studio

2 Hamburg 11
 Postfach 1729

CFM'D. BY & DATE
 Ek Jul 7

REMARKS

ACCOMMODATION AND RATE			HOTEL & CITY	
5	Db1	84.--	Sheraton München	
ARRIVAL DATE	HOLD TIME	NO. NIGHTS	NAME	
Aug 18		1	Langnese-Nogger-Team	

Samstag Vormittag war die Siegerehrung angesagt. Da über 140 Teams in Wertung waren, wurde die Planung des Veranstalters ziemlich über den Haufen geworfen. Kein Einlass für Service-Leute (die sich die Tage und Nächte für uns um die Ohren geschlagen haben) und Angehörige. Unsere Frauen wollten uns per Flieger überraschen und ebenfalls dabei sein. Glücklicherweise haben sie kurzfristig keinen Flug bekommen!

Für das Langnese-Nogger-Team war es dennoch eine schöne Siegerehrung. Wir wurden alle auf die Bühne gerufen und erhielten den Firmen-Mannschaftspreis. Wir waren darauf auch sehr stolz, denn wir brachten alle 3 gestarteten Wagen in Wertung ins Ziel:

Klaus Voss/Hans-Jürgen Blöcker Silberplakette: 13. Platz in der Klasse (50 Starter)

Rolf Krüger/Andreas Oving Silberplakette: 20. Platz in der Klasse (44 Starter)

Rainer Fricke/Peter Ernst Goldplakette: 5. Platz in der Klasse (44. Starter) und **42. Platz Gesamtklassement.**



Das Nogger-Team mit Sportpräsident Jochen Springer und Teamchef G. F. C. Lempio auf dem olympischen Siegereck

v.l.n.r.: Blöcker, Oving, Springer, Lempio, Voss, Ernst, Fricke, Krüger

**In Teil 3
noch einige Fotos, sowie eine der Bordkarten eines ausgefallenen Teilnehmers.**