

Während der Saison 1971, die wir, mein Schwager Rolf Krüger und ich, mit viel Spass auf einem Gr.2-Rallye- Kadett bestritten, sickerte durch, dass anlässlich der Olympischen Spiele 1972 von der ONS in Zusammenarbeit mit ADAC und AvD 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 GFC Lempio tatsächlich diese Firma als Sponsor gewonnen werden. Neben der O-Rallye waren einige ausgesuchte DM-Läufe ( u.a. Rallye-Nordland, Vorderpfalz, Rallye Bavaria) vorgesehen. Alle Kosten, wie Nenngeld, Benzin, Reifen, Training, Hotels und Service-Wagen konnten von der, für uns damals unvorstellbaren, großen Sponsor-Summe bestritten werden. Die Wettbewerbsfahrzeuge sollten ein gleiches



Erscheinungsbild abgeben und die Fahrer einigten sich auf drei Opel-Ascona SR Typ A Gruppe 1, zwei mit 1,6 ltr. Motor (Rainer Fricke/Peter Ernst, Rolf Krüger/Andreas Oving) und einen 1,9 Liter-Wagen (Klaus Voss/Hans-Jürgen Blöcker), die von Rolf Krüger in der kleinen Tuning-Abteilung bei Ernst Dello & Co in Hamburg mit Steinmetz-Teilen vorbereitet wurden.

Nach Erhalt der Ausschreibung und akribisch ausgefüllten Nennungsformularen erhielt dann im Frühjahr 1972 das **Langnese-Nogger-Team Hamburg** die Annahmestätigung und kurze Zeit darauf alle WP-Unterlagen mit den entsprechenden Ausführungsbestimmungen und Terminen, zu welchem Zeitpunkt die verschiedenen Wertungsprüfungen 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 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 haben ich mit dem Fahrrad abgefahren, weil wir zu dem genehmigten Zeitpunkt nicht dort sein konnten.

Das 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 am Wochenende Richtung Süddeutschland starten.

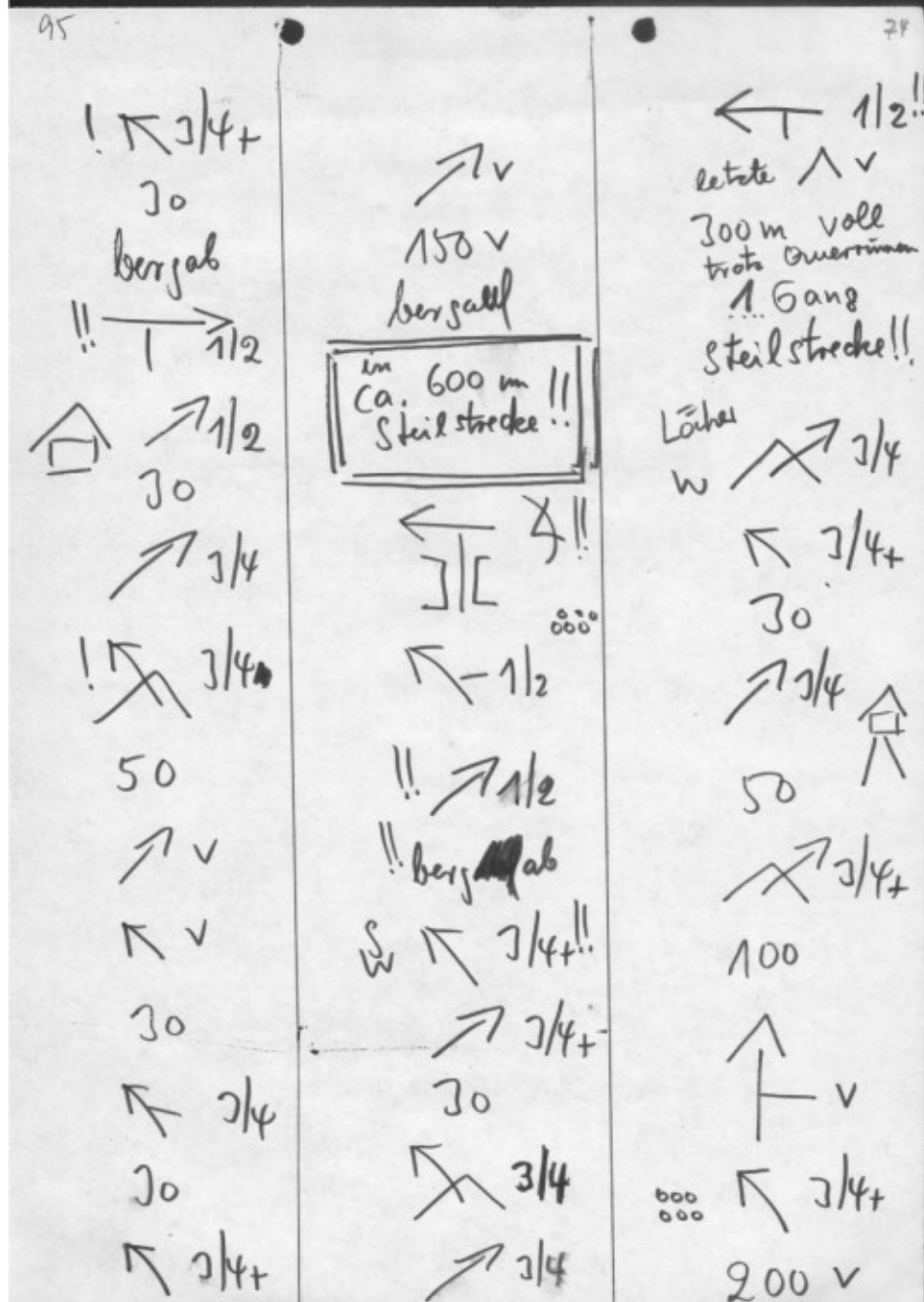
Soweit es möglich war, teilten wir die WP's untereinander auf. Diese Erkundungsfahrten zur Erstellung der "Aufschriebe" hatte uns sehr viel Spass gemacht und viele Kontakte mit anderen Rallye-Teams ergeben. In der Gegend Eifel, Mosel Pfalz wurden wir von dem Team Rainer Lill/Dieter Rusch eingeladen, 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 Quartier bezogen im Hotel von Hans Schwägerl, Marktredwitz. Er selbst war anwesend, und wir nahmen natürlich gern diese Gelegenheit wahr, um viele Informationen von ihm zu erhalten. In der Königs-WP "Fichtelgebirge", 48km Schotter war eine ca. 300m lange Steilstrecke mit ca. 25-30% Steigung direkt nach einer Rechtskurve und wir konnten uns nicht vorstellen, wie das reibungslos verlaufen sollte.

Dieses Teilstück war sehr schmal und es gab keine Passiermöglichkeit, falls ein Wettbewerbsfahrzeug liegen blieb. Schwägerl: "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 bewusst geworden in Hinblick auf die Konstellation mit den WP's auf Sollzeit. Die geforderten Durchschnittsgeschwindigkeiten waren nicht zu schaffen und besonders auf den folgenden Zeitkontrollen nicht mehr aufzuholen. D.h. einmal gab es doppelte Strafpunkte und vor allem wäre es mit der Karenzzeit von 30 min pro Fahrtabschnitt (3 Abschnitte für die komplette Rallye) sehr eng geworden (Überschreitung = 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 loslies. Wir haben Tränen gelacht, auch wenn wir bei seiner pfälzischen Mundart nicht alles verstanden. Ein unglaublich netter und uriger Typ!



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.

Das waren ereignisreiche Wochen, in denen wir auch noch die Int. Roland-Rallye (1400km) und Int. Rallye Vorderpfalz (600km 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 288 Krüger/Oving und 296 Fricke/Ernst.

Nach ca. 100km 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 120km zur Pause nach Wolfsburg. Fricke/Ernst blieben bei uns, falls unterwegs Schlimmeres passieren würde. Handys, um Kontakt zum Service aufzunehmen, gab es damals leider noch nicht! In Wolfsburg waren wir in der Zeit und erhielten von dem freundlichen Bilstein- Service (Herr Emde) neue Dämpfer, die wir rechtzeitig bis zum Neustart einbauen konnten.

*Nachfolgend Fotossequenz von dem Abflug:*

