

ONS MITTEILUNGEN

NUMMER 6

JUNI 1972



Vorschaubericht

Übergabe der Fahrtleitungswagen für die Olympia-Rallye
durch den Leiter der Opel-Sportbetreuung T. P. Preikschat

Foto: H. Joppen

HERAUSGEBER:

OBERSTE NATIONALE SPORTKOMMISSION FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND
FRANKFURT/MAIN, BASELER PLATZ 6

FERNSPRECHER (0611) 230246, FERNSCHREIBER 04-13149

POSTSCHECKKONTO: FRANKFURT/MAIN NR. 20542

BANKKONTO: DEUTSCHE BANK, FRANKFURT/MAIN NR. 94/8836

TELEGRAMM-ANSCHRIFT: ONSSPORT FRANKFURT



SCHIRMHERR:

WILLI DAUME

Präsident des
Organisationskomitees
für die Spiele der
XX. Olympiade München

Wertung für:

Europa-
Rallye-Meisterschaft
für Fahrer

Europa-Rallye-Cup
für Damen

Meisterschaft
von Bulgarien

Rallyemeisterschaft
von Frankreich

Rallyemeisterschaft
von Italien

Meisterschaft
von Luxemburg

Rallyemeisterschaft
der Niederlande

Rallyemeisterschaft
der Türkei

Deutsche
Automobil-
Rallyemeisterschaft

rallye-racing-
Texaco-Pokal

Gipfeltreffen der PS-Stars: Olympia-Rallye Automobilsportler als Vorreiter der Spiele von Kiel und München

Ein deutscher Protos-Wagen wurde Zweiter im 21 000-km-Rennen von New York nach Paris (via Sibirien), er wurde von einem amerikanischen Thomas-Flyer um satte 26 Tage geschlagen. Das war 1908, ein Jahr nachdem Scipione Borghese auf einem 40 PS starken Itala Paris—Peking gewonnen hatte.

Diese legendären Rennen waren das geheime Vorbild einer modernen Spielart des Motorsports, die darum bemüht war, den Brückenschlag zwischen „Motor“ und Sport schlechthin zu schaffen: 1970 führte eine 25 000-km-Rallye von London (Fußball-WM 1966) nach Mexiko (Fußball-WM 1970), 1974 wird Mexiko—Deutschland folgen, weitere vier Jahre später Deutschland—Buenos Aires (Fußball-WM 1978). Was Fußball vermag, schafft auch Olympia: Dem Motorsportler als Vorreiter, als Herold eine Kulisse zu geben, die sich in dieser Form niemals wiederholen kann, daher einmalig bleibt, nicht versinkt in der Tradition eines alljährlich wiederkehrenden Ereignisses.

Für solche Ereignisse ist der Rallyesport sicherlich die passendste Erscheinungsform des Motorsports: Mit Autos, die zumindest unseren Alltags-Fahrzeugen ähnlich sind, auf Straßen, wie wir selbst sie benutzen, mit Aktiven, die vom hochbezahlten Profi bis zum biedereren Amateur reichen.

Die Olympia-Rallye von Kiel nach München, damit vom Segel-Vorposten zum Olympia-Zentrum hat auch deshalb besondere Attraktivität, weil sie dem deutschen Publikum eine Sportart näherbringt, die hierzulande nur im Verborgenen leben konnte. Die moderne Art des Rallyesports (ohne trickreiche Navigation, ohne mathematische Übungen) hat in Deutschland die Koexistenz mit dem modernen Verkehr höchstens auf lokaler Ebene geschafft. Eine Veranstaltung vom Rang der Rallye Monte Carlo hat es in Deutschland nie gegeben (wußten Sie übrigens, daß bereits 1912, bei der zweiten Rallye Monte Carlo, ein Deutscher siegte? — Julius Beutler auf Berliet). Die Olympia-Rallye über 3400 km, auf Asphalt- und Schotterstraßen, auf superschnellen Ebenen und im Wirrwarr bergiger Wälder wird mangelnde Tradition für ein einziges Mal wettmachen können: Der Name Olympia hat einer aufwendigen Zusammenarbeit von AvD und ADAC unter Federführung der ONS, dem Wohlwollen von Behörden, dem Interesse des Auslands und dem Engagement der großen Automobilwerke und der Industrie den Weg geebnet.

Fehlen von Tradition macht ein modernes Konzept möglich, dessen erster Punkt lautet: Leben mit dem Verkehr und der Bevölkerung. Das Vermeiden von Ballungszentren, das Wählen vernünftiger Schnitte, die Sperrung von etwa 60 Sonderprüfungsstrecken und Spezialtappen, eine großangelegte Kampagne zur „Volksaufklärung“ in den betroffenen Gebieten (d. h. Information und Aufbau von Interesse) gehören dazu. Fahrleiter Schwägerl: „Das Nicht-Stören des normalen Verkehrs und der Bevölkerung ist der Ausgangspunkt unseres Konzepts, daneben wollen wir durch laufende Informationen, durch Flugblätter und Beschilderung, das Interesse der Leute so aufbauen, daß sie die Faszination dieses Sports erleben können.“

Dementsprechend ist das Interesse der Aktiven und der Industrie. Die Teilnehmerzahl muß auf 300 (was sonst überall als Rekordzahl gilt) beschränkt werden, soviel steht schon lange vor Nennungsschluß fest. Fast sämtliche großen Werke haben mit ihren Vorbereitungen begonnen.

Daß die Olympia-Rallye zur Europa-Meisterschaft der Fahrer zählt, spielt nur am Rande mit: Vor allem ist es die Einmaligkeit des Ereignisses, die Experten wie Amateure gleichermaßen lockt.

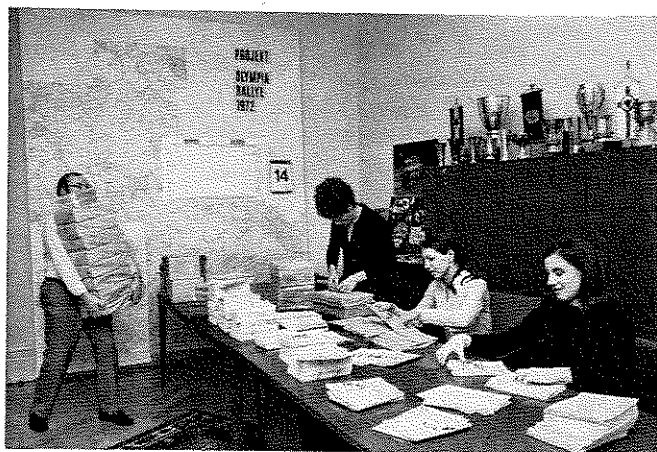
Herbert Völker



Noch etwas trostlos wirkte das Gelände des Olympia-Zentrums für die Segelwettbewerbe in Schilksee bei einer ersten Besichtigung im Mai 1971. Wenn hier jedoch am 14. August 1972 die Olympia-Rallye gestartet wird, bietet sich den Teilnehmern eine beeindruckende Kulisse.



Eine Fleißaufgabe, die fast 6 Monate und rund 40 000 km in Anspruch nahm, bewältigte Fahrleiter Hans Schwägerl, um die Rallye-Route festzulegen und geeignete Strecken für Spezialtappen auszusuchen.



14. März 1972: Auf den Tag genau 5 Monate vor dem Start herrschte in der Versandabteilung der ONS Hochbetrieb. Mehr als 3000 Ausschreibungen wurden versandfertig gemacht.

Vorbereitung

Ende 1970 wurde die Idee von ONS-Präsident Hans-Joachim Bernet geboren: die XX. Olympischen Spiele zum Anlaß zu nehmen, ein Treffen der Besten im Rallyesport der Welt zu arrangieren und damit zum ersten Mal im Rahmenprogramm der Olympiade eine große motorsportliche Veranstaltung durchzuführen.

Mit der Idee verknüpften sich sogleich Gedanken über die Verwirklichung. Nach einer Phase der Superlative — zur Debatte standen Sapporo — München oder eine Sternfahrt von allen europäischen Olympia-Städten nach München — brachte die inzwischen gegründete Arbeitsgruppe Olympia-Rallye 1972 e.V. die Initiativen auf den Boden der Realitäten zurück:

Die Olympia-Rallye 1972 Kiel—München war geboren.

Eine sehr freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Organisations-Komitee für die Olympischen Spiele in München, die Übernahme der Schirmherrschaft durch ihren Präsidenten Willi Daume und nicht zuletzt der Wunsch, der Bevölkerung in Deutschland eine Rallye nach internationalem Maßstab zu demonstrieren, gaben den Ausschlag für eine Verbindung der beiden Olympiastätten Kiel und München.

Im Frühjahr 1971 folgte die Phase der Planung. AvD und ADAC fanden sich zusammen und wurden einig, wie schon in den 50er Jahren bei der Deutschland-Rallye, die Durchführung gemeinsam zu übernehmen; im Gegensatz zu damals jedoch unter Federführung der ONS, die im 46. Jahr ihres Bestehens erstmalig als Veranstalter auftreten wird — ein Novum aus besonderem Anlaß.

Nicht mehr zu zählende Verhandlungen mit den Ministerien, mit dem Organisations-Komitee in München sowie mit seiner Außenstelle in Kiel, Sitzungen der zuständigen Gremien in der ONS und Arbeitsgespräche innerhalb der beiden Automobilclubs leiteten im Sommer 1971 in die Phase der Vorbereitung über.

Hans Schwägerl, inzwischen zum Fahrleiter der Olympia-Rallye berufen, begann die Suche nach geeigneten Strecken und damit eine systematische Vermessung der Bundesrepublik.

Seine Zielsetzung: Eine vertretbare Basis für Fahrer, Bevölkerung und Behörden zu finden. Mit anderen Worten: In verantwortungsbewußter Ausschöpfung aller Möglichkeiten, in der Wahl des Zeitpunktes und der Streckenführung, in der Umgehung von Ballungszentren durch Ausweichen auf verkehrsarme Gebiete, verbunden mit dem guten Willen, jedwede Belästigung und Ruhestörung zu vermeiden, die optimale Lösung einer modernen und sportlich harten Rallye zu finden.

Das Ergebnis zeichnete sich Ende 1971 nach fast 40 000 zurückgelegten Kilometern und hunderten von Einzelgesprächen mit Wege-Eigentümern, Bürgermeistern und Forstdienststellen ab. Das Endprodukt liegt seit Anfang 1972 vor: In einem rund 200 Seiten umfassenden „Gebetbuch“ sind 3400 km Rallye-Strecke niedergelegt, mit über 70 Wertungsprüfungen, von denen nach Abschluß des Genehmigungsverfahrens sicher noch 60 mit einer Gesamtdistanz von mehr als 600 km „übrigbleiben“ werden.

Daneben war man im Herbst 1971 in die Phase der administrativen Vorarbeiten und in die Organisation eingetreten. 7500 drei-sprachige Vorausschreibungen wurden in alle Länder der Welt verschickt. Die Reaktion: Mehr als 3000 Anforderungen nach dem offiziellen Reglement und Startplatzreservierungen aus etwa 20 Ländern Europas, aus Asien, Afrika und Übersee trafen ein. Alle Wünsche wurden Ende März 1972 erfüllt: 8 Zentner Ausschreibungen wurden versandt!

Das Thema der Finanzierung unter Mitwirkung der automobil-verbundenen und auch der branchenfremden Industrie trat ins entscheidende Stadium.

Ende April sind die Unterlagen für die Behörden fertig: Rund 500 Strecken- und Zeitpläne, Ausschreibungen, Erläuterungen und Begleitschreiben häufen sich zu Aktenbergen und werden zur Post gebracht.

Zuvor noch, am 4. April, geht die erste Nennung ein: Othar Grunwald aus Augsburg hat „die Nase vorn“, der Wettlauf um die 300 Startplätze hat begonnen.

Vorläufiger Zeitplan:

- | | |
|------------|--|
| 13. August | ab 12.00 Uhr
Abnahme in Kiel |
| 14. August | ab 9.00 Uhr
Start in Kiel-Schilksee
zum 1. Fahrtabschnitt

ab 16.00 Uhr
Eintreffen in Wolfsburg

ab 19.00 Uhr
Eintreffen in Goslar |
| 15. August | ab 2.00 Uhr
Eintreffen in Kirchheim (BAB)

ab 9.30 Uhr
Eintreffen auf dem Nürburgring

ab 18.00 Uhr
Eintreffen in Rüsselsheim
(Übernachtung) |
| 16. August | ab 9.00 Uhr
Start in Rüsselsheim
zum 2. Fahrtabschnitt

ab 13.00 Uhr
Eintreffen in Hockenheim

ab 21.00 Uhr
Eintreffen in Schweinfurt |
| 17. August | ab 0.00 Uhr
Start in Schweinfurt

ab 7.30 Uhr
Eintreffen in Marktredwitz

ab 18.00 Uhr
Eintreffen in Plattling |
| 18. August | ab 1.00 Uhr
Eintreffen in Berchtesgaden

ab 4.00 Uhr
Eintreffen in Ruhpolding

ab 10.00 Uhr
Ziel in München
Olympiagelände

18.00 Uhr
Aushang der vorläufigen
Ergebnisse |
| 19. August | 9.00 Uhr
Aushang der offiziellen
Ergebnisse

13.00 Uhr
Festbankett und Siegerehrung |

Strecke und Programm

Wenn am Montag, dem 14. August 1972, ab 9.00 Uhr vor der überwältigenden Kulisse des Olympia-Yachthafens Kiel-Schilksee die Startflagge fällt, dann kann man den rund 300 Teams eine Gewißheit mit auf den Weg geben: Vor ihnen liegen nicht nur 3400 km Rallye-Strecke, sondern ein echtes Erlebnis, das in dieser Art nur einmal stattfinden wird.

Die ersten hundert Kilometer sind zum „Einfahren“ gedacht, bevor es in der Gegend von Ratzeburg über die erste Sprintprüfung geht. Nach Durchqueren der Lüneburger Heide wird am Nachmittag die VW-Stadt Wolfsburg erreicht, wo schon heute letzte Vorkehrungen getroffen werden, eine Atmosphäre nach großem Vorbild zu schaffen. Gesperrt ist die berühmte Porsche-Straße, um der Stimmung auch den passenden „Sound“ zu garantieren. Für 90 Minuten sind die Teilnehmer Gast bei VW.

In der folgenden Nacht beginnt der Reigen der Sonderprüfungen auf Schotter und Asphalt. Gegen Mitternacht wird ein Spektakulum besonderer Art serviert: die „Bilstein-Prüfung“. Hier in der Nähe von Witzhausen, hart an der Zonengrenze, will BILSTEIN seiner gleichnamigen Schotterprüfung den Rahmen einer „Le-Mans-Nacht“ geben. Lautsprecher, Bierzelte und Würstchenbuden werden den Zuschauern eine heiße Rallyenacht bieten. Wenn die dort zu erwartende Stimmung richtig Wogen schlägt, befinden sich die ersten Fahrzeuge längst in der „OSRAM-Etappe“, zu deren Beginn ein kostenloser Lampenservice geboten wird.

Im Motel-Zentrum Kirchheim ist sodann wiederum eine Zwangspause vorgesehen. Über die Autobahn geht es zum Rasthaus Wetterau, dem Beginn der „WEISSBERG-Etappe“. Firmenchef Helmut Felder will hier mit einer Überraschung aufwarten, über die er sich zur Stunde noch ausschweigt. Am Vormittag des 15. August ist der Nürburgring Schauplatz des ersten Rundstreckenrennens und damit Sammelpunkt für Fernsehen und Presse.

Rüsselsheim, das Ziel des ersten Fahrtabschnittes, wird am Abend nach weiteren 7 Sprints angefahren. Zu diesem Zeitpunkt sind ca. 1400 km mit 23 Wertungsprüfungen bewältigt; eine erste Vorentscheidung dürfte sich bereits abzeichnen. In der Opel-Stadt am Main erwartet die Teilnehmer nicht nur die einzige Übernachtung während der Fahrt, sondern zuvor ein wirklich „großer Bahnhof“. Gastgeber OPEL wird diese 12stündige Rast perfekt gestalten.

In der Reihenfolge des Zwischenklassements wird am nächsten Morgen, also am 16. August, wiederum von der Rampe gestartet und damit der 2. Fahrtabschnitt in Angriff genommen.

Die „REIFAG-GOODYEAR-Etappe“ durch die Pfalz bietet sogleich 3 kurz hintereinanderliegende Asphalt-Prüfungen, deren Anwohner das Rallye-Metier bereits seit Jahren kennen.

Im Motodrom von Hockenheim bietet DAIMLER-BENZ 10 Runden „Kleiner Kurs“ als entscheidenden Lauf um die „Racing-Pokal-Wertung“ und einen Lunch für Teilnehmer, Funktionäre und Presse. Für diese letzte Rundstreckenprüfung mit Renncharakter hat MERCEDES einiges vor. Nach Absolvierung des schon traditionellen Krähbergs wird VEITH-PIRELLI vor dem Schloß Erbach im Odenwald die Fahrer während eines kurzen Stops betreuen. Fast ebenso traditionell ist schon die Cross-Prüfung in Schlüchtern, die auch bei der Olympia-Rallye nicht fehlen

(Fortsetzung Seite 6)

darf und die den Service-Mannschaften Kopfzerbrechen bereiten wird: Bei den davorliegenden 5 Sprintprüfungen wird kaum einer auf Racing-Reifen verzichten wollen.

Kennt man Schlüchtern, kennt man Sterbfritz — fast schon legendär wird diese berühmte Strecke mit Sicherheit den Ausschlag geben in der „Sprint-Pokal-Wertung“.

Etappen-Ziel ist Schweinfurt oder besser gesagt FICHTEL & SACHS, das nach einer gelungenen Generalprobe bei der Monte Carlo für die Olympia-Rallye bestens gerüstet ist. Mit der „FICHTEL & SACHS-Prüfung“, einer atemberaubenden Spezial-etappe im Steigerwald, wird die Nacht zum 17. August eingeleitet. Von dieser Nacht versprechen sich Fachleute, daß sie in die Geschichte des deutschen Rallyesportes eingehen wird. Ein Potpourri von Spezialetappen und Sprintprüfungen im Frankenwald, in denen sich Schotter, Sand und Asphalt ablösen, wird gipfeln in einer 48 km langen Spezialetappe im Fichtelgebirge, bei der sich deutlich die Spreu vom Weizen trennen wird. Organisation und Sicherheitsvorkehrungen sollen hier ein Musterbeispiel darstellen!

Die Zwangspause in Marktrechwitz am Vormittag wird allen eine willkommene Erholung bieten. Nach den Vorbereitungen der Stadt Marktrechwitz und seinem Oberbürgermeister zu urteilen, wird der 17. August 1972 dort zum Feiertag erklärt werden; Kenner der Materie wissen, was das bedeutet!

Die Route führt weiter gen Süden und wird in ihrem sportlichen Gehalt eine Wiederholung der vorangegangenen Nacht

darstellen: Eine Sonderprüfung folgt der anderen, die Verbindungsstrecken werden keine Ermüdung aufkommen lassen. Am Abend findet in Plattling das erste Sandbahnrennen statt, zu dem FORD-Deutschland die Teilnehmer erwartet. Schon heute sind die Tribünen in Plattling ausverkauft!

In der Nacht zum 18. August wird der südlichste Punkt der Strecke erreicht: Berchtesgaden. Gegen Mitternacht startet dort das erste Fahrzeug zur vorletzten Sonderprüfung der Olympia-Rallye über die berühmte Roßfeld-Höhenringstraße, zugleich letzter Wertungslauf zum „VW-PORSCHE-Berg-Pokal“. In den frühen Morgenstunden bietet die Sandbahn in Ruhpolding die Kulisse für die letzte Wertung zum „FORD-Speedway-Pokal“. Über die „METZELER-Etappe“ wird sodann das Vorziel im olympischen Reiterstadion Riem angestrebt, wo die Fahrzeuge der letzten obligatorischen Inspektion durch die Technischen Kommissare unterzogen werden, während sich die Fahrer für die Zielankunft restaurieren können.

Für den Schluß-Akkord in München gegenüber dem Olympia-Stadion zeichnen die BAYERISCHEN MOTOREN WERKE verantwortlich und man hat sich für den Abschluß einiges einfallen lassen. Ein großes gesellschaftliches Programm findet am Sonnabend, dem 19. August, im neuerbauten Sheraton-Hotel mit einem von BMW offerierten Bankett und der sich anschließenden Siegerehrung seinen Höhepunkt. 3400 km mit rund 60 Wertungsprüfungen verdienen Anerkennung: 10 000 DM für den Sieger, Geld- und viele Ehrenpreise für die Placierten — keiner wird leer ausgehen. Übrigens: ARAL hält für jeden bereits am Start ein bleibendes Souvenir bereit!

300 Journalisten werden erwartet!

Nach den Erfahrungen bei anderen Veranstaltungen rechnet man, daß sich für die Olympia-Rallye mindestens 300 Journalisten, Reporter von Rundfunkanstalten und Kamera-Teams des Fernsehens anmelden werden. Um diesen Ansturm zu bewältigen, wurden für diese Pressebetreuung 2 Experten gewonnen: Rainer Braun, rennfahrender Sport-Redakteur der „Auto-Zeitung“ und Herbert Völker, bekannt durch seine Bücher „Das heiße Lenkrad“ und „Die Tricks der wilden Truppe“.



Zur Beförderung ausländischer Journalisten und als rollendes Presse-Büro stellt REIFAG diesen Omnibus zur Verfügung. Das Fahrzeug vom Typ Skyliner hat 75 Schlafesseln, Klima-Anlage, Toilette, Waschgelegenheit, eine Bar und Arbeitstische; es wurde kürzlich in Nizza bei einem Wettbewerb prämiert.

Während der 6 Tage werden sie in ständigem Einsatz, unterstützt durch Funk und fliegende Pressebüros, für die Weitergaben der letzten „news“ sorgen, Interviews vermitteln und vor allem den persönlichen Kontakt zwischen Fahrern und Journalisten herstellen. Bereits ab 17. August ist in München im Sheraton-Hotel das Presse-Zentrum geöffnet, in dem neben Fernsprech- und Fernschreibanschlüssen, Bildfunkgerät und Foto-Labor auch ein improvisiertes Fernseh-Studio zur Verfügung stehen. Alle Vorkehrungen für eine aktuelle Berichterstattung sind getroffen!

Sicherheit an 1. Stelle!

Allen Planungen und Vorbereitungen wird stets die Sicherheit für Zuschauer, Verkehrsteilnehmer und Fahrer vorangestellt.

Die ONS und die beiden mit der Durchführung betrauten Clubs ADAC und AvD wollen gerade in dieser Hinsicht ein Vorbild liefern. Rund 3500 Sportwarte und Helfer stehen für die Besetzung der Kontrollen und die Absicherung der Wertungsprüfungen zur Verfügung. Sie werden nach einem fest umrissenen Organisationsplan zum Einsatz kommen. Wegen der ungewöhnlich langen Durchfahrzeit an jedem Punkt der Strecke (6—7 Stunden) muß jeder Posten doppelt besetzt werden.

Bundeswehr und Bundesgrenzschutz, Techn. Hilfswerk, Polizei, Sanitätsdienst, Feuerwehr, Bergwacht und weitere örtliche Einsatzgruppen vervollständigen das Sicherungs-

und Überwachungspersonal. Sogar Taucher stehen an einer Prüfung zum Einsatz bereit. Sämtliche Krankenhäuser entlang der Route sind über die Durchfahrt der Rallye und die Durchführung der Wertungsprüfungen informiert.

Ein nahezu lückenloses Funk- und Telefonnetz, für das die Firma Autofunk Gall verantwortlich zeichnet, umspannt den gesamten Streckenverlauf. Durch stationäre Einrichtungen an geografisch günstig gelegenen Stellen wird eine Funkbrücke von Kiel über Rüsselsheim bis München geschlagen.

Ein Vielzahl von Fahrzeugen, die mit Funk ausgerüstet sind, 2 Privatflugzeuge und eine Reihe von Hubschraubern garantieren eine ständige Einsatz- und Entscheidungsbereitschaft.

Wo kann man die Olympia-Rallye miterleben?

Der exakte Strecken- und Zeitplan gibt darüber Auskunft!

Er ist ab 1. August erhältlich bei allen AvD- und ADAC-Ortclubs sowie bei den ADAC-Gau-Geschäftsstellen. Sie können ihn aber schon heute anfordern bei der

ONS-OLYMPIA-RALLYE-PRESSESTELLE - 6000 Frankfurt/M. - Baseler Platz 6

Wo kann man eine Teilnehmerliste oder das Programm der Olympia-Rallye bekommen?

Sie können es unter Beifügung von DM 3,— in Briefmarken anfordern bei der

ONS-OLYMPIA-RALLYE-PRESSESTELLE - 6000 Frankfurt/M. 1 - Baseler Platz 6

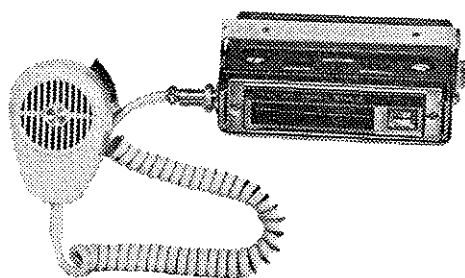
Es ist ab 1. August erhältlich!



Übermitteln Sie Ihre Nachrichten drahtlos mit

Sprechfunk - Geräten

Für alle Berufszweige — Fragen Sie bei uns an!



(Anzeige)

Feuerhemmende FAHRER - ANZÜGE

ORANGE und WEISS

- hervorragende Qualität
- größtmögliche Sicherheit
- in den Größen 46—54 DM 120,—
- Entflammbarkeit nach DIN 53906
- Ausrüstung nach DIN 4845
- NOMEX-Unterwäsche und Fahrer-Helme auf Anfrage

Bei Club-Sammelbestellungen Sonderpreise anfragen



ELOXAL GALL KG, 5413 Bendorf

Bendorfer Straße 8—10 · Telefon (02622) 30 33

hen
ken-
der
in-

das
um-
äre
len
bis

et
rn
be-



Deutschland-Premiere der „Europa“ bei der Olympia-Rallye!

Noch vor wenigen Wochen machte es Schlagzeilen in der Presse: Durch einen Wirbelsturm hatte es während der End-Montage in England schwerste Beschädigungen erfahren. Doch ab 12. August wird es erstmalig bei uns zu sehen sein und die Olympia-Rallye von Kiel bis München begleiten: Das neu erbaute Prall-Luftschiff „Europa“ des amerikanischen Reifen-Konzerns Goodyear, mit dem der Welt größter Reifen- und Gummi-Produzent nunmehr auch in Europa seine in den USA bereits seit 1911 bestehende Tradition im Luftschiffwesen fortsetzt.

Die „Europa“ hat eine Länge von 58 m und eine Höhe von 18 m, als Antriebsaggregate dienen zwei 210 PS-6-Zylinder-Flugmotoren. Die Gondel bietet 7 Personen Platz; als Füllgas wird unbrennbares Helium verwendet. Die „Europa“ ist mit Radar ausgerüstet und voll nachflugtauglich. Während der Olympia-Rallye wird das Luftschiff weitgehend vom Fernsehen in Beschlag genommen werden, weil es durch seine langsame, vibrationsfreie Fahrt einzigartige Aufnahme-möglichkeiten, teilweise auch für Live-Sendungen, bietet.

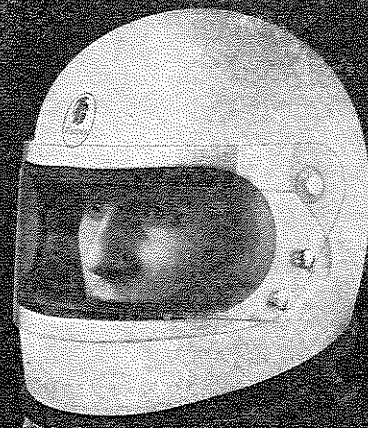
Für Wartung und Landemanöver wird dem Luftschiff, in der Fach-Terminologie als „Blimp“ bezeichnet, ein stattlicher Fuhrpark vorausseilen. Er besteht aus einem fahrbaren Ankermast, einem Fernseh-Labor sowie aus Instandsetzungs- und Kontroll-Fahrzeugen.

Was die „Europa“ von ihren historischen Vorläufern unterscheidet und für die Olympia-Rallye eine echte Attraktion bedeutet, ist das sogenannte „Super-Skytacular“. Auf jeder Rumpfsseite befinden sich über 3700 computergesteuerte, farbige Glühbirnen, die nachts mit Hilfe komplizierter, mikro-elektronischer Bauelemente, Magnet-Speicheranlagen, gedruckten Schaltungen und über 128 km Leitungsdraht, bunte Schriften und sogar bewegliche Bilder am Himmel auf-leuchten lassen.

Für die Olympia-Rallye wird dieses „Gehirn“ der „Europa“ mit den Startnummern der Teilnehmer und weiteren Daten gespeichert. Durch Funkübermittlung vom Boden zum Luftschiff können sodann auf den Leuchtschrifttafeln ständig Zwischenklassements abgerufen werden. Durch ein technisches Wunderwerk werden die vielen hunderttausend Zu-schauer längs der Olympia-Rallye-Route über schnelle Zeiten aus den Sonderprüfungen und über den Stand an der Spitze informiert.

Goodyear wird für die Olympia-Rallye mit der „Europa“ einen einmaligen Service bieten!

(Anzeige)



Formel 1
Formel 2
Formel 3
Prototypen, Formel V
Grand tourisme
Rallye, Slalom, Go-Kart

Römer-Sporthelme sind dabei
Prospekt anfordern

Hans Römer
791 Neu-Ulm, Arnulfstr. 5







Gesucht wird:

Die Olympia-Rallye-freundlichste Stadt!

Ungewöhnliche Vorarbeiten für eine ungewöhnliche Rallye: Mit einer großangelegten Aktion wird die ONS als Veranstalter der Olympia-Rallye die Bevölkerung entlang der 3400 km-Rallye-Route zu begeisterten Sportfans machen. Organisations-Sekretär v. Kahlen: „Die sogenannten wilden Rallyes haben viel Schaden in der öffentlichen Meinung über den Rallyesport angerichtet. In manchen Gegenden glauben leider die Bewohner, eine Rallye müsse ein Ärgernis sein.“

Die Olympia-Rallye will kein Ärgernis, sondern eine Attraktion sein. Das Konzept der „Umweltfreundlichkeit“ stand am Beginn dieser Rallye, aber das ist nicht genug. F.-Sigismund v. Kahlen: „Das Erlebnis einer Weltklasse-Veranstaltung wie der Olympia-Rallye wird für viele Leute sensationell sein. Daher wollen wir die Bevölkerung darauf einstellen.“

So wird es während der Rallye einen Neben-Wettbewerb geben, den Kampf um den Titel der „rallyefreundlichsten Stadt“. Alle Dörfer, Städtchen und Städte entlang der Route spielen automatisch mit, alle Bürgermeister erhalten die entsprechende Ausschreibung. Bewertet werden: Allgemeine Stimmung, Disziplin der Bevölkerung, sofern sich eine Kontrolle in bebautem Gebiet befindet, rallyefreundliche Behörden und Polizei, Ausschilderung des Weges durch die Stadt, Plakatierung mit bereitgestellten Anschlägen, Fahnschmuck usw., der Ideenentfaltung sind keine Grenzen gesetzt.

Eine Jury (Veranstalter, Journalisten, Teilnehmer) wird die Entscheidung treffen. Der Preis ist einige Ideen wert: Die Einrichtung für einen Kinderspielplatz.

Die Überreichung des Preises erfolgt in der siegreichen Stadt während einer Feierstunde durch den Präsidenten der ONS, Hans-Joachim Berner, in Anwesenheit der beiden Sportpräsidenten Huschke von Hanstein und Joachim Springer. Presse, Funk und Fernsehen werden über diesen Wettbewerb und vor allem über die Entscheidung berichten.

Andere reden über Erfolge,
wir können sie vorweisen:

Europa-Bergmeisterschaft 1972

1. Lauf Ampus Draguignan/Frankreich
Zweiter der Tourenwagenwertung
2. Lauf Dobratsch/Österreich
Tourenwagen-Gesamtsieg und
Zweiter der Division A

5. DMV-Bergpreis Zotzenbach

1. Lauf Tagesschnellster
2. Lauf Ausrutscher im Regen

1. ADAC-Rheinpfalz-Bergpreis

Tourenwagen-Gesamtsieg

Bergrennen

Lorentzweiler/Luxemburg

Tourenwagen-Gesamtsieg

Unser Fahrer ist Helmut Mander,
er pilotiert einen Opel Kadett
mit Crossflow-Motor, dessen
Leistungsabgabe bei 202 PS liegt.

Wir sind Realisten, bei unseren
PS-Zahlen handelt es sich um echte
DIN-Werte, wir züchten keine Ponys.
Unsere Erfolge beweisen es. Wir
schaffen die technischen Voraus-
setzungen für Ihre künftigen
Plazierungen in der Spitzengruppe.
Informieren Sie sich, möglichst noch
heute. Wir stehen zu Ihrer Verfügung,
jederzeit.

irmscher-tuning · 7057 Winnenden

Waiblinger Str. 30 - Tel. (07195) 4646

Beteiligung:

Die Weltklasse kommt zur Olympia-Rallye

Zwei Monate vor dem Start schlägt die Olympia-Rallye von Kiel nach München enorme Wellen in der Motorsportwelt. Die Weltklasse aus mehr als 20 Nationen will dabei sein, wenn eine Rallye als Vorbote der Olympischen Spiele ein motorsportliches Glanzlicht setzt. Der „run“ auf die 300 Startplätze hat begonnen. Mit einer kompletten Starbesetzung à la Monte Carlo darf gerechnet werden.

Dies ist die Situation bei den einzelnen Werksmannschaften: Porsche wird die Schweden Björn Waldegaard und Ake Andersson auf die 3400 km lange Reise schicken. Die Vorausnennungen liegen bereits vor. BMW wird sowohl mit Dreiliter-Coupés als auch in der 2-Liter-Klasse sehr stark vertreten sein: Rauno Aaltonen, Achim Warmbold und Rainhard Hainbach. Ford-Direktor Stuart Turner hat ein 3-Wagen-Team des Typs Escort RS (jener Wagen, der die East African Safari gewann) zugesagt, die Auswahl der drei Fahrer wird zwischen Hannu Mikkola, Timo Mäkinen, Roger Clark und Dieter Glemser getroffen werden.

Opel wird durch die berühmte schwedische Opel-Truppe, durch das Henry Gréder-Team mit Marie-Claude Beaumont und Jean Ragnotti und ein besonders starkes Kontingent an Privatfahrern mit dabei sein.

Aus Frankreich wird ein Renault-Alpine-Geschwader, angeführt von dem erfolgreichsten Rallyefahrer des Vorjahres, dem Schweden Ove Andersson, erwartet. Kurz vor Redaktionsschluß meldete Alpine-Chef Cheinisse bereits seine beiden Stammfahrer Nicolas und Darniche.

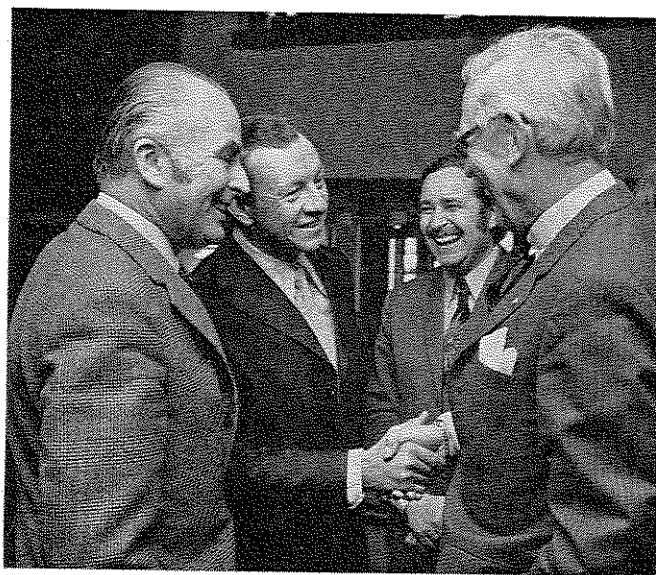
Fiat hat sich noch nicht festgelegt.

Nach seinem Sieg bei der diesjährigen Marokko-Rallye wurde der finnische Lancia-Werksfahrer Simo Lampinen zum zentralen Ereignis der diesjährigen Rallye-Saison, der Olympia-Rallye, befragt: Seine Antwort: „Ich muß ein ernstes Wort mit meinem Rennleiter Cesare Fiorio sprechen. Ich will unbedingt dabei sein. Ich habe schon die Ausschreibung studiert, ich glaube, das müßte eine Bombenveranstaltung werden.“ Im Terminplan des Lancia-Teams, der bisher erfolgreichsten Mannschaft des Jahres (Siege in Monte Carlo und Marokko) gibt es bereits einen Fixstarter für die Olympia-Rallye, den Italiener Barbasio, der von dem Turiner Werk für die Fahrer-Europa-Meisterschaft programmiert wird. Aber wenn ein Mann wie Lampinen sein Interesse anmeldet, sieht es sehr nach einer größeren Streitmacht der roten Renner als Italien aus.

Selbst Namen aus der benachbarten Branche des Rennsports werden genannt, so Gérard Larrousse, der mit einer von Alfa-Romeo-Deutschland abgegebenen Nennung in Zusammenhang gebracht wird.

Auch aus den Ostblock-Staaten ist Beteiligung zu erwarten. So rechnet man mit Europa-Meister Zasada aus Polen ebenso wie mit einer Nationalmannschaft aus der Tschechoslowakei. Bulgarien zählt die Olympia-Rallye zu seiner nationalen Meisterschaft und wird ebenfalls einige Teams entsenden.

Weltstars allein sind natürlich für ein volles Starterfeld zu wenig, bei den Privatfahrern ist das Interesse vielleicht noch größer. Die in den vergangenen Wochen häufig gestellte Frage, ob Ausweissfahrer überhaupt eine Chance haben, angenommen zu werden, wird in diesen Tagen für einen Großteil eine zufriedenstellende Beantwortung finden. Trotzdem werden aber einige Interessenten abgelehnt werden müssen, da aus organisatorischen Gründen nicht mehr als 300 Wagen zum Start zugelassen werden können.



Rauno Aaltonen (2. v. links), ernsthafter Anwärter für den Gesamtsieg, stellte sich bei der ersten Pressekonferenz für die Olympia-Rallye den Fragen der Journalisten. Er werde sich im Juli mindestens 14 Tage intensiv die gesamte Strecke und alle Wertungsprüfungen ansehen, meinte er auf die Frage über seine Vorbereitung.

Ein gut gemeinter Rat an alle Bewerber um die Deutsche-Automobil-Rallyemeisterschaft 1972:

Sie sparen sicher eine Menge Geld, wenn Sie den Nennungsschluß für die Olympia-Rallye nicht vergessen:

30. 6. 1972