

WWW.RALLYE-MAGAZIN.DE

rallye

MAGAZIN FÜR AUTOMOBILE DRIFTKULTUR

BRUSCH & SCHALLER
WIEDERSEHEN MIT DEN SIERRA-HEIZERN

STILLSTAND IN DER WM
DIE SUCHE NACH NEUEN ANTWORTEN



**PLUS: RALLYE
DEUTSCHLAND
TIPPS & INFOS**

FORD RÜSTET AUF!

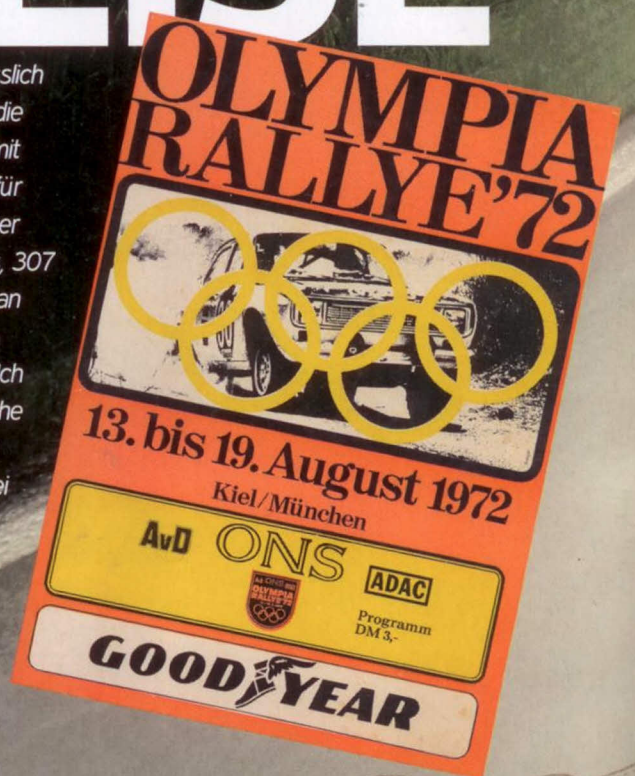
DEUTSCHLAND: ERNEUTER DURCHMARSCH VON LOEB? ODER KANN IHN
FORD DIESMAL STOPPEN? WIR BRINGEN DIE TRUPPE IN STELLUNG!



OLYMPIA-RALLYE 1972

OLYMPISCHE ZEITREISE

Vor 40 Jahren wird Deutschland erstmals vom Rallye-Fieber erfasst: Anlässlich der Olympischen Spiele in München führt die Olympia-Rallye von Kiel, wo die Segler um Gold kämpfen, nach München, wo die Rallye vor dem Stadion mit dem markanten Zeltdach endet. Die Olympia-Rallye setzt neue Maßstäbe für Deutschland und bricht alle Rekorde: 60.000 Mark Preisgeld, 3270 Kilometer Strecke, 62 Wertungsprüfungen über 632 km, 360 angenommene Teams, 307 Starter, 145 in Wertung im Ziel – und vor allem Tausende von Zuschauern an den Wertungsprüfungen, Tausende von Zuschauern überall an der Strecke, Begeisterung und Volksfeststimmung in jedem Ort, den die Rallye berührt. Ich war damals dabei, als einer der jüngsten Teilnehmer. 40 Jahre später mache ich mich auf eine nostalgische Deutschland-Tour, um einige Prüfungen der Olympia-Rallye zu besuchen und um Menschen zu treffen, die damals dabei waren – als Fahrer, als Service-Helfer, als Zuschauer.



Ank. 15. 8., 9.30 Uhr
Nürburgring

Ank. 1
Kirchhe

Ank. 15. 8., 14.30 Uhr
Zell/Mosel

Ank.
R
AB

Mannheim

Ank.
Frl





OLYMPIA RALLYE 1972

Streckenführung



OLYMPIA - RALLYE 1972

Offizieller Zeit- und Streckenplan

14. August 1972

Montag, 14. August 1972, 8.30 Uhr, Kiel, Wilhelmsplatz

Die schwarz-rot-goldene Flagge hebt sich, die Franzosen Bernard Darniche und Alain Mahé mit der Startnummer 1 auf ihrer Alpine A110 werden auf die Reise geschickt. Exakt fünf Stunden später, um 13.30 Uhr, rollen Wilhelm Neutze und ich über die Startrampe in der Kieler Innenstadt, im Fiat 127, 900 ccm, 45 PS, alles Serie. Fünf Teams folgen uns noch. Vierzig Minuten später stempeln die Teams am Olympia-Hafen in Kiel-Schilksee.

März 2012. Die Betonklötze in Schilksee versprühen keinerlei Frische. Das Hafenbecken ist fast leer, erst im Frühsommer wird hier wieder reges Treiben herrschen.

Montag, 14. August 1972, 17.30 Uhr, Königschlutter am Elm

Neun Stunden lang dümpelt die Olympia-Rallye dahin, mit einer einzigen 5-km-Asphalt-Vollgas-WP bei Mölln. Die langweilige Transportetappe führt durch Niedersachsen entlang der „Zonengrenze“, die die Stre-

ckenführung nach Osten begrenzt und den DDR-Rallyesportlern die Teilnahme an der Olympia-Rallye verwehrt. Erst in Königschlutter beginnt die Rallye wirklich. Im Elm, einem kleinen Bergrücken zwischen Braunschweig und Helmstedt, können sich die Teams auf drei Schotterprüfungen austoben. Ford-Werksfahrer Dieter Glemser überschlägt sich zwischen „Hölle“ und „Teufelsküche“ mehrfach mit dem Ford Escort RS 1600, sein Teamkollege Hannu Mikkola knallt eine grandiose Bestzeit in den Wald, eckt jedoch in WP 4 an einem Baum an und stellt den Escort dreirädrig ab. Das Ford-Werksteam ist ausgelöscht! Das gleiche Schicksal wie Superstar Hannu Mikkola ereilt Youngster Harald Demuth zwei Kurven später: Er reißt sich an einem gefällten Baumstamm ein Rad ab. Wilhelm Neutze und ich stempeln um 23.05 Uhr und überstehen die Elm-WPs ohne jegliche Feindberührung.

Juni 2012. Das Wirtshaus Reitling ist eine beliebte Ausflugsgaststätte. Hier treffe ich mich mit Dieter Junge, Klaus-Peter Bierlich und Dieter Kirchhoff. Dieter Junge ist mit seinem jüngeren, früh verstorbenen Bruder Peter im Gruppe-1-Ascona seinerzeit dabei gewesen

und auf Rang 45 angekommen. Er hat die Sachs-Winter-Rallye geleitet, viele Jahre lang das Amt des Sportleiters des ADAC Niedersachsen ausgeübt und den deutschen Lauf zur Motocross-Weltmeisterschaft organisiert. „Bei uns lief es gut, ich hatte ja schon zweimal die Tour d'Europe überstanden. Nur auf der 43 km langen Königsprüfung im Fichtelgebirge waren wir von der Rolle, hatten falsch trainiert und verloren gefühlte fünf Minuten.“ Als Rallyeleiter hat er aber auch die negativen Folgen der Olympia-Rallye erlebt. „Mit Hinweis auf Wegeschäden und wildes Training wurde hinterher manch eine Strecke nicht mehr genehmigt, auf der wir vorher noch fahren durften.“

Der Urologe Dr. Klaus-Peter Bierlich zählt in den Sechzigern zu den Orientierungsgenieen und kann 1972 bereits auf zehn erfolgreiche Jahre auf dem heißen Sitz zurückblicken. Die Olympia-Rallye bestreitet er mit dem Saarländer Dieter Selzer im Gruppe-1-Escort. Platz 33 mit dem 72-PS-Auto und ein Klassensieg bei den 1300ern zählen zu seinen schönsten Erfolgen. Das Original-Rallyeschild mit der Startnummer 306 hat er mitgebracht, ebenso die Urkunde mit dem Goldrand und die Goldmedaille für den Klassensieg – 35 Gramm echtes Gold, wie er bemerkt. Schmunzelnd erzählt er: „In Rotenburg haben wir die viertschnellste Gesamtzeit gefahren – bergab!“ Später hat Bierlich das Opel-Team mit Walter Röhrl bei der Safari-Rallye medizinisch betreut.

Sein Arztkollege Dr. Dieter Kirchhoff aus Jerxheim am Elm, 1972 erst im zweiten Rallyejahr, hat als nomineller Co des bekannten Routiniers Helmut Raue das Auswahlverfahren überstanden. Im BMW 2002 tii nach Gruppe-1-Reglement erreicht er das Münchner Olympiastadion auf Platz 62. Ausgerechnet vor der Haustür verliert er wertvolle Zeit. „Kurz nach dem Start fuhren wir durch eine Bodenwelle; danach ging der Motor aus, nichts rührte sich mehr“, berichtet Kirchhoff. „Viele Zuschauer kamen zum Helfen herbei, wir suchten unter der Haube nach dem Fehler. Nach neun Minuten Stillstand sprang der Motor an. Die Ursache kenne ich bis heute nicht.“ Kirchhoff hilft noch manchmal als Rallyearzt und steht dem Braunschweiger ATC vor.

Montag, 14. August 1972, 23 Uhr, Bilstein

Nach einer Tour durch den Harz erreicht das Feld bei Witzhausen das Bundesland Hessen. Von Kleinalmerode führt eine 13 km lange Prüfung über wassergebundene Wege



Der Beginn einer Reise in die Vergangenheit. Autor Alfred Gorny trifft sich mit Dieter Kirchhoff, Dieter Junge und Klaus-Peter Bierlich in Königschlutter am Elm

Start
DK 4
Teufelsküche
WP 3
Teufelsküche

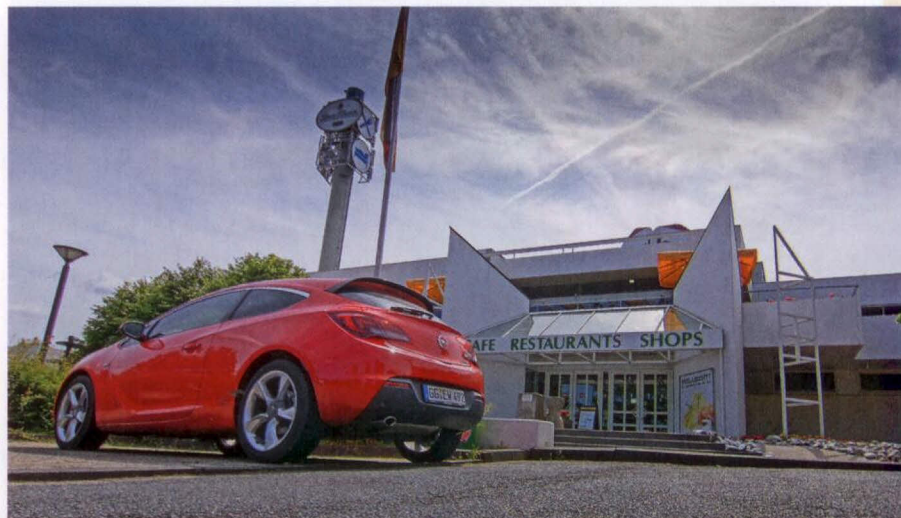


Die zweite Station: Auf der Prüfung „Bilstein“ trifft Alfred Gorny seinen ehemaligen Fahrer Wilhelm Neutze und Horst Rotter, der als 13-jähriger sofort von der Faszination der Olympia-Rallye gefangen genommen wird

des Hessischen Staatsforstes nach Großalmerode, benannt nach dem Berg Bilstein vor Ort und natürlich dem gleichnamigen Stoßdämpfer-Hersteller als Sponsor. Zehntausende von Zuschauern stehen nach dem Start und im Bereich des Bilsteins. Während sich Achim Warmbold mit seiner dritten Bestzeit von den Alpine A110 von Darniche und Nicolas und von Walter Röhl im Ford Capri absetzen kann, verliert Altmeister Rauno Aaltonen im BMW 3.0 CS rund 20 Minuten am Bilstein, bis er den Verteiler eigenhändig wieder zum Laufen bringt. Wilhelm und ich starten dort um 4.49 Uhr. Nachdem ich die drei Prüfungen im Harz und Südniedersachsen bei teilweise sintflutartigem Regen gefahren bin, sitzt Wilhelm wieder am Steuer. Dichter Nebel behindert das schnelle Fortkommen, noch mehr ein langsamer Opel Kadett, der uns kilometerweit nicht vorbei lässt.

Juni 2012. Der Bilstein ist mit 542 Metern die höchste Erhebung im Kaufunger Wald, einem Mittelgebirge in Nordhessen, im Osten Kassels. Ein Aussichtsturm krönt den Gipfel, um den herum ein dichtes Netz von Wanderwegen zu Ausflügen ins Grüne einlädt. Auf einem Waldparkplatz treffen wir Horst Rotter und Wilhelm Neutze, meinen damaligen Fahrer und Kumpel, der von den 139 Kilo Kampfgewicht von 1972 bestimmt 20 Kilo verspielt hat. Die Faszination der Olympia-Rallye wirkt noch heute nach. „Weißt Du noch, wie viel Zeit und wie viele Kilometer wir allein fürs Training gebraucht haben? Und erinnerst Du dich noch an den Förster, der hier am Start – in feinsten Uniform und den Dackel an der Leine – einen Tisch an der Schranke aufgebaut hatte und von jedem Team vier Mark Versicherungsgebühr kassierte?“ Horst Rotter, der nur fünf Kilometer entfernt wohnt, hat das Olympia-Abenteuer ebenfalls noch gut

gespeichert: „Ich war damals 13 Jahre und bin mit meinem Bruder hierher gefahren. Überall parkende Autos, stockfinstere Nacht und auf den eineinhalb Kilometern zum Bilstein Menschen, Menschen, Menschen. Alles war auf den Beinen. Beim Heimweg – nach Mitternacht und im strömenden Regen – herrschten chaotische Verhältnisse.“ Es gab auch einen Unfall. „Unsere Clubkameraden vom MSC Weser-Diemel standen rund 800 Meter nach dem Start vor einer weiten Linkskehre“, erzählt Wilhelm Neutze. „Gerhard Gottlieb (später Sportleiter des ADAC Berlin) wollte seinen Opel Commodore vor der Kurve anstellen, verlor die Kontrolle und fuhr in die Zuschauer, die in mehreren Reihen hintereinander direkt am Straßenrand standen.“ Ein Fan aus Kassel wird mit Beinbruch ins Krankenhaus gebracht, zwei unserer Freunde landen auf der Motorhaube,



Auch wir machen am Kirchheimer Dreieck eine Pause. Bestritten die Fahrer seinerseits die Strecke in ihren Rallyeautos, so haben wir mit dem neuen Opel Astra GTC einen Volltreffer gelandet. Das Fahrwerk ist 1A und der 1,6-Liter-Turbomotor mit 180 PS ganz nach unserem Geschmack

kommen aber mit Prellungen und Gehirnerschütterung glimpflich davon.

Dienstag, 15. August 1972, Kirchheim, Autobahnraststätte

Rund drei Stunden Pause sind am Motel Kirchheim eingeplant, für die Spitze in der zweiten Nachthälfte. Wir Nachzügler erreichen Kirchheim im Morgengrauen. Die Fahrzeiten bis Kirchheim sind maßgeblich für den Restart zur zweiten Etappe. Achim Warmbold (BMW 2002) führt vor Bernard Darniche und Jean-Pierre Nicolas (beide Alpine A110). Dann folgen die beiden Schweden-Ascona von Ove Eriksson und Anders Kulläng mit Walter Röhl (Ford Capri) dazwischen. Die Top Ten komplettieren Peter Ottensmann (Porsche 911), Gruppe-1-Spitzenreiter Jean Ragnotti (Opel Ascona), Wolfgang Knorr und Peter Brink (beide Porsche 911). 256 Fahrzeuge rollen noch, wir liegen auf Rang 197 und in der Klasse auf Rang 3.

Juni 2012. Heute liegt das Motel Kirchheim genau in der Mitte des vereinten Deutschland. In den Siebzigern und Achtzigern war es häufig Mittelpunkt der Hessen-Rallye.

Dienstag, 15. August 1972, 6:25 Uhr, Rod an der Weil, Taunus

Zwischen Kirchheim und dem Nürburgring liegen nur zwei Asphaltprüfungen im Taunus. Von Rod führt die Landstraße an Hassel-

bach vorbei nach Schwickershausen. Nach sechs Warmbold-Bestzeiten in Folge wacht Darniche auf und jagt die blaue Flunder im 111er Schnitt über die sieben Kilometer lange Strecke.

Juni 2012. Einen Parkplatz an der Prüfung funktionieren wir zum Olympia-Treff um. Norbert Schneider, Chef vom Taunus-Racing-Team, hat erfolgreich mitgeholfen und lädt nachher zum Kaffee im Riedelbacher Clubhaus ein. Dieter Schultz, mit 75 der Senior in der Runde, ist samt Gattin aus Eltville im Rheingau gekommen. Seit mehr als 50 Jahren verbringt er die meisten Wochenenden auf der Piste; dabei war er nicht auf eine Disziplin beschränkt, sondern fuhr abwechselnd Rundstrecke und Rallye, Slalom, Nürburgring-Langstrecke und Bergrennen. Heute widmet er sich dem Sport mit Oldtimern, während Sohn Thomas und Schwiegertochter Melanie im Schotter-Cup oder der DAM weiterhin die Schultz-Flagge hoch halten. Dieter Schultz hat die Taunus-Prüfung im Fiat 128 noch klaglos absolviert, am Nürburgring machte das Getriebe am Gruppe-2-Gefährt schlapp.

Ebenfalls im Fiat, einem 128 Rallye mit 1300 ccm, startet Volker Arnold zusammen mit seinem Vater Karl-Heinz bei der Olympia-Rallye. Mit 18 Jahren und frischem Führerschein in der Tasche ist er der jüngste Fahrer des gesamten Feldes. Das Ende kommt ausgerechnet an unserem Treffpunkt. „Die Strecke führte genau an unserer Werkstatt in Usingen vorbei“, erinnert sich der heute 58-Jährige. „Dort haben wir getankt und alles nachgesehen. Die Prüfung von Rod nach Schwickershausen kannten wir natürlich auswendig. Mein Vater wollte es vor der Haustür wissen und legte los wie die Feuerwehr. Dabei hat er die Kupplung überfordert, wir blieben kurz vor dem höchsten Punkt stehen. Wären wir noch über die Kuppe gekommen, hätten wir ins Ziel hinunterrollen können. Dann hätten wir den Fiat in die Werkstatt geschleppt und die Kupplung getauscht. Die Zeit bis zum Nürburgring war so großzügig, das hätte uns sicher gereicht.“ Volker Arnold hat noch zwanzig Jahre lang mit vielen Erfolgen Rallyes gefahren, zuletzt im Gruppe-A-Lancia Delta Integrale; mit dem versucht jetzt sein Sohn Silvio, an die Familientradition anzuknüpfen.

Einen ockergelben Fiat 850 Coupé haben die Brüder Helmut und Volker Pauly aus Frankfurt-Höchst mitgebracht. Ihr Vater Günter hat im Serien-Fiat 128 die Olympia-Rallye bereits kurz



Unser Olympia-Treff im Taunus mit dem pieckfeinen Fiat 850: Dieter Schultz, XXX und Volker Arnold, Norbert Schneider, Alfred Gorny und Helmut und Volker Pauly

nach der Bilstein-Prüfung beenden müssen. Die Söhne haben aber alles aufgehoben, was er hinterlassen hat. Fotos, Programmheft, Ergebnisse, Schilder, Plakette und vieles mehr. Den größten Nostalgie-Effekt erzielt aber Günter Paulys Koffer – mit allen Utensilien, die der Beifahrer in jenen Zeiten brauchte: einen Stapel topographische Karten, Schnitt-Tabellen, Stoppuhr, Kugelschreiber, Bleistift, Lineal, Zirkel, Pauspapier, Klebebander, dies und das. Die Pauly-Brüder, mehr noch beim Slalom als im Rallyesport aktiv, zeigen stolz ein kleines Fotoalbum mit den zahllosen Pokalen, die mehrere Räume füllen, und den alten und neuen Autos, die auf dem Hof stehen. „15 insgesamt – und alle zugelassen“, sagt Helmut Pauly lachend.

Dienstag, 15. August 1972, 9.30 Uhr, Nürburgring:

Mit 68 km für drei Runden auf der klassischen Nordschleife findet auf dem Nürburgring die längste Prüfung der Olympia-Rallye statt. Das Feld wird in vier Pulks aufgeteilt, die im 5-Sekunden-Abstand starten. Dichter Nebel behindert die beiden ersten Gruppen, sodass die Bestzeit überraschend an die Westfalen Alfred van Langen und Hans-Martin Oldenburger geht – im Serien-Commodore und bei klarer Sicht im dritten Pulk. Ich darf am Ring wieder ans Steuer, verliere nur sechs Minuten auf die Bestzeit. Wilhelm Neutze atmet tief durch, als er den „heißen Sitz“ wieder verlassen darf.

Juni 2012. Wir lassen den Nürburgring aus, weil er seinen damaligen Charakter eingebüßt hat.



Die Pauly-Brüder sind die inoffiziellen Deutschen Meister im Aufbewahren von alten Rallyeutensilien. Der „Franser-Koffer“ ist nur ein Highlight ihrer Sammlung

Dienstag, 15. August 1972, 15.20 Uhr, Kreershäuschen

Nach zwei Prüfungen in der Eifel und zwei an der Mosel erreicht die Rallye den nordöstlichsten Teil des Hunsrücks. Tiefenbach ist Startort der WP 22, das Ziel liegt am ersten der zwanzig Häuser von Kreershäuschen. Schmal und kurvenreich ist die Landstraße durch den Soonwald, ideales Terrain für die Renault-Alpine: Jean-Pierre Nicolas und sein Beifahrer Jean Todt – heute Präsident der FIA – fahren die schnellste Zeit. Nur 5 km weiter liegt der Start zur Wertungsprüfung „Gräfenbacherhütte“, die auf einer Waldstraße vor Spabrücken endet. Es ist die letzte Prüfung vor der Übernachtungspause in Rüsselsheim. Wilhelm Neutze und ich rollen um 21.08 durch Spabrücken.

HANS SCHWÄGERL DIE 'GRAUE' RALLYE- EMINENZ

Alt ist er geworden; in allen Ehren, selbstverständlich. 85 war er, als er vor gut zwei Jahren sein Allerheiligstes, sein Rallyebüro in Deutschlands ehemals rallyefreundlichster Stadt Marktredwitz öffnete. Er kramte in seinen „allerdings nur noch wenigen“ Unterlagen und wartete dann doch noch mit einem originalen Programmheft, etlichen großen, glänzenden, schwarz-weiß Fotos und einigen 40 Jahre alten Schreiben auf. „Das meiste habe ich abgegeben, weil man ja ein ‚Revival‘ machen will“, erzählte er damals, doch bis heute ist nichts Entsprechendes kommuniziert. (Schade!)

Bei Hans Schwägerl trüben die Jahre die Erinnerung so halb und halb. Warum man Bestzeit- und Sollzeitprüfungen mischte, ist ihm im Detail nicht mehr erinnerlich. Schwägerl erinnerte in diesem Zusammenhang auch daran, dass damals auf den öffentlichen Straßen in Deutschland natürlich noch kein 100 km/h Tempolimit herrschte.

Detailliert aber schildert Schwägerl zum Beispiel die Probleme, den Start in Kiel-Schilksee abzuhalten, was der damalige Bürgermeister und seine Stadträte lange Zeit schlichtweg ablehnten. „Erst als ich ihn (den Bürgermeister) mit Geschenken zu seinem Hobby - der Bienenzucht - überraschte, konnte ich ihn freundlicher stimmen. Dann gelang auch die Überredung in Sachen Rallyestart!“ Ausführlich berichtet er auch von seiner damaligen Dolmetscherin, Silvia Sommerlath. Und dass diese ihren späteren Mann, den König von Schweden, erst durch ihn kennen („und lieben!“) gelernt hat.

Denn nach einem Zusammentreffen beider (des Königs von Schweden und Hans Schwägerl; Anm. d. Red.) bei der finnischen 1000-Seen-Rallye im Jahr zuvor, kam der bekennende Motorsport- und Olympiafan Karl Gustav von Schweden auch zur Olympia-Rallye nach Deutschland, „und begegnete bei mir der süddeutschen Dolmetscherin. So war ich quasi deren ‚Schmuser!‘“ (bayerisch für Eheanbahner; Anm. d. Red.).

Je länger die Unterhaltung dauert, umso mehr kommt der Jubilar ins Schwärmen. Er erzählt von den endlosen Fahrten kreuz und quer durch Deutschland (mit Fahrzeugen, die damals von Opel Deutschland direkt zur Verfügung gestellt worden waren und von denen eines von seinem Freund und Kollegen Ludwig Kleemeier vom MSC Marktredwitz gesteuert worden sei) und davon, dass er – damals



Hans Schwägerl (Mitte) an einem der Fahrleitungsfahrzeuge

ja noch Hotelier in Marktredwitz – auch noch eine Hauptbeschäftigung, eben die Führung dieses Hotels, inne gehabt habe. Und er erinnert sich an weitere Kleinigkeiten. Vor allem daran, wie es damals so war, in Zeiten ohne Internet und Handy, zum Beispiel mit der Kommunikation: „Wir haben zwar auch schon telefoniert, ganz klar, aber hauptsächlich wurden Briefe geschrieben – und persönliche Besuche gemacht. Im direkten Gespräch konnte man manches, wenn nicht sogar vieles oder fast alles erreichen“, schmunzelt er. Unvorstellbar für die heutigen Jünger von Facebook und Twitter. Unvorstellbar dagegen für heutige Rallye-Verantwortliche, sich nur auf Wählscheibentelefone und hoffentlich funktionierende Funkverbindungen verlassen zu müssen.

Und Hans Schwägerl erinnert sich natürlich auch daran, wie sie ihn hinterher alle ob der durchgeführten Großveranstaltung gelobt haben. Bei der nicht eine Prüfung, nicht eine Kontrolle ausgefallen ist oder abgesagt werden musste. Dass es damals trotz allem offensichtlich auch negative Stimmen gegeben hat, in der Hauptsache über die nicht besonders zugängliche Siegerehrung, offenbaren Schreiben verschiedener Teilnehmer. So sollen früh ausgefallene Starter gar keinen und Zielankömmlinge nur Einlass für sich selbst (nicht für Ehefrauen und nicht für Serviceleute) zur Siegerehrung erhalten haben. Doch Hans Schwägerl meint dagegen lapidar: „Da konnte jeder rein!“

Ganz am Ende zieht er aus einem weiteren Fach noch ein Schreiben des damaligen Sportpräsidenten des Automobilclubs von Deutschland, Huschke von Hanstein, hervor, in welchem ihm dieser höchst offiziell für seinen „persönlichen Einsatz und Zeit“ dankt und ihm im Namen des AvD versichert, dass die Olympia-Rallye 1972, „ohne Ihr persönliches Engagement gar nicht möglich gewesen wäre!“

Juni 2012. Kreershäuschen ist Treffpunkt für den nächsten „Olympia-Stammtisch“. Aus Idar-Oberstein sind Tilo Wünsch, Henning Wünsch und Werner Rehles angereist. Die Wünsch-Brüder sind als Allerletzte des Feldes mit der Startnummer 360 auf der Motorhaube des roten Fiat 127 gestartet. Mit ihnen haben Wilhelm Neutze und ich einen herrlichen Fight um Platz 3 in der kleinsten Klasse geliefert; die Wünsch-Brüder haben München erreicht und am Ende sogar Platz 2. Tilo hat wegen Beruf und Familie den Helm relativ früh an den Nagel gehängt, Henning ist danach unter anderem als Copilot von Armin Kohl und Klaus Fritzingen erfolgreich gewesen. Sein Lebenswerk ist aber die Hunsrück-Rallye, die er binnen fünf Jahren von der Kirchturn-Ori in die Deutsche Meisterschaft führte. Nach der Verschmelzung mit der Rallye Deutschland wirkt er als stellvertretender Rallyeleiter in der Führungsriege des WM-Laufes mit. Werner Rehles ist so etwas wie Henning Wünschs Zwillingbruder – aber immer ein Schritt dahinter als Nummer 2. Bei der Olympia-Rallye hat er die Wünsch-Brüder als Ein-Mann-Service im Renault 4 von Kiel bis München begleitet, bei der Hunsrück-Rallye hat er die Finanzen geregelt, bei der Deutschland-Rallye ist er der Chef auf den Truppenübungsplatz Baumholder. Natürlich hat Rehles auch alle Unterlagen von einst mitgebracht wie Rallyeschild, Serviceschild, Ausschreibung und Zeitungsausschnitte. Für optische und akustische Untermalung sorgt das Quartett der Spabrückener Slowly-



Mit dem Opel zum Forsthaus Opel, mehr Opel geht gar nicht

Sideways-Fraktion – keine Original-Autos von der Olympia-Rallye, aber dicht dran. Peter Link stellt einen Alfa Romeo 2000 GTV auf den Parkplatz; das Safari-Zubehör passt zwar nicht zu Olympia, aber von diesem Modell (als GTV oder GTJ) nahmen 13 Exemplare die Strecke unter die Räder. Zwischen Kiel und München fehlte damals die Firma Saab, doch der Saab 96 V4, wie ihn Erik und Fero Streda präsentierten, gewann 1972 unter Stig Blomqvist die RAC-Rallye. Die beiden C-Kadetten von Ralf Antweiler und sind natürlich jünger als die Olympia-Rallye, aber der Fahrername „Anders Kulläng“ auf den Kotflügeln sorgt für die Verbindung zu 1972.

Schließlich stößt noch Georg Berlandy zum Foto-Shooting unterhalb des 658 Meter hohen Ellersprings. Extra für diesen Anlass hat er seinen 72er A-Ascona, der seit der Rallye Köln-Ahrweiler mit eingedrückter Seite in der Garage gestanden hat, zum Lackierer gebracht. Samstags noch im BMW M3 bei der Rallye Saar-Ost am Start, macht er einen olympischen Sonntagsausflug. Und so kann Michael Heimrich hinter der Gräfenbacherhütte „Opel satt“ fotografieren: Der Wegweiser zeigt geradeaus zur Opel-Wiese, rechts führt die Waldstraße zum Forsthaus Opel, davor parken der Opel Kadett C mit Kulläng-Schriftzug und der Opel Ascona A, den Kulläng bei der Olympia-Rallye gelenkt hat. Und das alles Luftlinie drei Kilometer vom Berg Opel entfernt – mehr Opel geht nicht!

Krönender Abschluss einer wunderbaren Reise: Die Spabrückener Slowly-Sideways-Fraktion zündet für uns ihre Schätzchen und gemeinsam geht es über zwei ehemalige Olympia-Prüfungen, im Radio ertönt: „An Tagen wie diesen...“



Tilo (links) und Henning Wunsch (2.v.r.) lieferten sich bei der Olympia-Rallye ein sehenswertes Duell mit Neutze/Gorny, Werner Rehles (rechts) folgte dem Bruderpaar als Ein-Mann-Service während der gesamten Rallye von Kiel bis München

Dienstag, 15. August 1972, 17.20 Uhr, Rüsselsheim

Ankunft des ersten Fahrzeugs bei Opel in Rüsselsheim. Unser Fiat rollt um 22.46 Uhr in den Parc Fermé. Wir sind todmüde, aber wir haben die ersten 23 Prüfungen, die ersten zwei Tage überstanden. Warmbold/Dörfler führen knapp vor Darniche/Mahé, Nicolas/Todt und Röhl/Rothfuß sind die nächsten Verfolger.

Der zweite Teil unserer olympischen Zeitreise mit der Etappe von Rüsselsheim über Marktredwitz nach München wird voraussichtlich im Weihnachtshft erscheinen.

Nr.	Wertungsprüfung	Länge	Fahrer	Fahrzeug	Fahr
1	Mölln	5,7 km	W.Röhl	Ford Capri	2:28
2	Königslutter	9,9 km	H.Mikkola	Ford Escort	6:08
3	Teufelsküche	3,6 km	A.Warmbold	BMW 2002	1:47
4	Elm	3,2 km	B.Darniche	Alpine A110	2:26
6	Torfhaus	6,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	3:01
7	Königshof	9,4 km	B.Darniche	Alpine A110	5:06
8	Suterode	7,9 km	A.Warmbold	BMW 2002	4:30
10	Bilstein	13,7 km	A.Warmbold	BMW 2002	9:06
11	Königswald	6,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	4:00
12	Rotenburg	6,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	3:55
13	Oberaula	5,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	3:01
14	Münster	7,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	3:35
15	Rod a.d.Weil	7,0 km	B.Darniche	Alpine A110	3:47
16	Nürburging	68,4 km	A.vanLangen	Opel Commodore	35:08
17	Birresborn	6,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:36
18	Weidenbach	6,5 km	B.Darniche	Alpine A110	2:54
20	Mosel	8,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:39
21	Peterswald	7,5 km	B.Darniche	Alpine A110	4:06
22	Kreersbüschen	8,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	5:31
23	Gräfenbacherhütte	7,5 km	B.Darniche	Alpine A110	4:08
24	Waldeiningen	13,5 km	B.Darniche	Alpine A110	8:34
25	Kalmit	10,5 km	B.Darniche	Alpine A110	5:36
26	Heldenstein	8,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:34
27	Hockenheim	26,3 km	B.Darniche	Alpine A110	14:50
28	Brombachtal	8,8 km	B.Darniche	Alpine A110	5:13
29	Hirschhorn	8,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	4:25
30	Kräberg	7,4 km	B.Darniche	Alpine A110	4:51
32	Spessart	8,2 km	B.Darniche	Alpine A110	4:28
33	Frammersbach	11,3 km	B.Darniche	Alpine A110	6:08
34	Mernes	6,9 km	B.Darniche	Alpine A110	3:38
35	Marjoß	6,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:06
36	Schlüchtern	3,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	3:41
37	Sterbfritz	11,0 km	B.Darniche	Alpine A110	6:11
38	Steigerwald	19,5 km	B.Darniche	Alpine A110	13:14
39	Königsberg	9,6 km	T.Fall	BMW 2002	6:09
40	Ebern	10,4 km	T.Fall	BMW 2002	8:06
41	Banz	3,1 km	T.Fall	BMW 2002	1:53
42	Lichtenfels	4,0 km	W.Röhl	Ford Capri	2:13
43	Birnbaum	8,0 km	T.Fall	BMW 2002	4:30
44	Tschirn	6,0 km	T.Fall	BMW 2002	3:44
45	Langenau	11,8 km	W.Röhl	Ford Capri	6:13
46	Elbersreuth	7,6 km	T.Fall	BMW 2002	5:11
47	Stadtsteinach	5,1 km	T.Fall	BMW 2002	3:35
48	Fichtelgebirge	41,4 km	W.Röhl	Ford Capri	28:00
49	Teichelberg	7,9 km	W.Röhl	Ford Capri	4:40
50	Friedenfels	7,0 km	W.Röhl	Ford Capri	5:10
52	Ploßberg	29,3 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	21:15
53	Leßlohe	9,3 km	W.Röhl	Ford Capri	5:38
54	Tannesberg	18,4 km	W.Röhl	Ford Capri	11:47
55	Waldmünchen	9,2 km	W.Röhl	Ford Capri	6:23
56	Herzogau	3,8 km	A.Kulläng	Opel Ascona	2:32
57	Gleibenberg	9,3 km	W.Röhl	Ford Capri	6:08
58	Eck	8,6 km	W.Röhl	Ford Capri	4:10
59	Kleiner Arber	7,3 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	4:36
60	Großer Arber	7,7 km	W.Röhl	Ford Capri	3:42
61	Annathal	9,2 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	5:01
62	Plattling	2,4 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	1:39
63	Donau-Moos	3,8 km	A.Kulläng	Opel Ascona	3:42
64	Pfarrkirchen	3,0 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	2:08
65	Markt	6,8 km	R.Hainbach	BMW 2002	3:51
66	Roßfeld	11,0 km	D.Mühleck	Porsche 911	7:51
67	Ruhpolding	2,0 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	1:50



14.31
(14.40)

9

DK 64
ZK 100
SK 24

GP 57
Gleibenberg

OLYMPIA-RALLYE 1972 07/08 2012 25

5.3

22.4

34.4

0.9

Sideways-Fraktion – keine Original-Autos von der Olympia-Rallye, aber dicht dran. Peter Link stellt einen Alfa Romeo 2000 GTV auf den Parkplatz; das Safari-Zubehör passt zwar nicht zu Olympia, aber von diesem Modell (als GTV oder GTJ) nahmen 13 Exemplare die Strecke unter die Räder. Zwischen Kiel und München fehlte damals die Firma Saab, doch der Saab 96 V4, wie ihn Erik und Fero Streda präsentieren, gewann 1972 unter Stig Blomqvist die RAC-Rallye. Die beiden C-Kadetten von Ralf Antweiler und sind natürlich jünger als die Olympia-Rallye, aber der Fahrername „Anders Kulläng“ auf den Kotflügeln sorgt für die Verbindung zu 1972.

Schließlich stößt noch Georg Berlandy zum Foto-Shooting unterhalb des 658 Meter hohen Ellersprings. Extra für diesen Anlass hat er seinen 72er A-Ascona, der seit der Rallye Köln-Ahrweiler mit eingedrückter Seite in der Garage gestanden hat, zum Lackierer gebracht. Samstags noch im BMW M3 bei der Rallye Saar-Ost am Start, macht er einen olympischen Sonntagsausflug. Und so kann Michael Heimrich hinter der Gräfenbacherhütte „Opel satt“ fotografieren: Der Wegweiser zeigt geradeaus zur Opel-Wiese, rechts führt die Waldstraße zum Forsthaus Opel, davor parken der Opel Kadett C mit Kulläng-Schriftzug und der Opel Ascona A, den Kulläng bei der Olympia-Rallye gelenkt hat. Und das alles Luftlinie drei Kilometer vom Berg Opel entfernt – mehr Opel geht nicht!

Krönender Abschluss einer wunderbaren Reise: Die Spabrückener Slowly-Sideways-Fraktion zündet für uns ihre Schätzchen und gemeinsam geht es über zwei ehemalige Olympia-Prüfungen, im Radio ertönt: „An Tagen wie diesen...“



Tilo (links) und Henning Wunsch (2.v.r.) lieferten sich bei der Olympia-Rallye ein sehenswertes Duell mit Neutze/ Gorny, Werner Rehles (rechts) folgte dem Bruderpaar als Ein-Mann-Service während der gesamten Rallye von Kiel bis München

Dienstag, 15. August 1972, 17.20 Uhr, Rüsselsheim

Ankunft des ersten Fahrzeugs bei Opel in Rüsselsheim. Unser Fiat rollt um 22.46 Uhr in den Parc Fermé. Wir sind todmüde, aber wir haben die ersten 23 Prüfungen, die ersten zwei Tage überstanden. Warmbold/Dörfler führen knapp vor Darniche/Mahé, Nicolas/Todt und Röhl/Rothfuß sind die nächsten Verfolger.

Der zweite Teil unserer olympischen Zeitreise mit der Etappe von Rüsselsheim über Marktredwitz nach München wird voraussichtlich im Weihnachtshft erscheinen.

Nr.	Wertungsprüfung	Länge	Fahrer	Fahrzeug	Fahrzeit	Schnitt
1	Mölln	5,7 km	W.Röhl	Ford Capri	2:28,5	138,2
2	Königslutter	9,9 km	H.Mikkola	Ford Escort	6:08	96,8
3	Teufelsküche	3,6 km	A.Warmbold	BMW 2002	1:47	121,1
4	Elm	3,2 km	B.Darniche	Alpine A110	2:26	78,9
6	Torfhaus	6,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	3:01,8	134,7
7	Königshof	9,4 km	B.Darniche	Alpine A110	5:06,4	110,4
8	Suterode	7,9 km	A.Warmbold	BMW 2002	4:30	105,3
10	Bilstein	13,7 km	A.Warmbold	BMW 2002	9:06	90,3
11	Königswald	6,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	4:00,9	89,7
12	Rotenburg	6,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	3:55,3	91,8
13	Oberaula	5,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	3:01,1	99,4
14	Münster	7,0 km	A.Warmbold	BMW 2002	3:35,4	117,0
15	Rod a.d.Weil	7,0 km	B.Darniche	Alpine A110	3:47,8	110,6
16	Nürburging	68,4 km	A.vanLangen	Opel Commodore	35:08,8	116,8
17	Birresborn	6,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:36,0	88,7
18	Weidenbach	6,5 km	B.Darniche	Alpine A110	2:54,4	134,2
20	Mosel	8,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:39,6	113,3
21	Peterswald	7,5 km	B.Darniche	Alpine A110	4:06,6	109,5
22	Kreershäuschen	8,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	5:31,0	95,7
23	Gräfenbacherhütte	7,5 km	B.Darniche	Alpine A110	4:08,1	108,8
24	Waldleiningen	13,5 km	B.Darniche	Alpine A110	8:34,0	94,6
25	Kalmit	10,5 km	B.Darniche	Alpine A110	5:36,9	112,2
26	Heldenstein	8,0 km	B.Darniche	Alpine A110	4:34,0	105,1
27	Hockenheim	26,3 km	B.Darniche	Alpine A110	14:50,8	106,3
28	Brombachtal	8,8 km	B.Darniche	Alpine A110	5:13,6	101,0
29	Hirschhorn	8,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	4:25,8	119,2
30	Krähenberg	7,4 km	B.Darniche	Alpine A110	4:51,3	91,5
32	Spessart	8,2 km	B.Darniche	Alpine A110	4:28,3	110,0
33	Frammersbach	11,3 km	B.Darniche	Alpine A110	6:08,0	110,5
34	Mernes	6,9 km	B.Darniche	Alpine A110	3:38,5	113,7
35	Marjoß	6,8 km	B.Darniche	Alpine A110	4:06,5	99,3
36	Schlüchtern	3,8 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	3:41,5	61,8
37	Sterbfritz	11,0 km	B.Darniche	Alpine A110	6:11,1	106,7
38	Steigerwald	19,5 km	B.Darniche	Alpine A110	13:14	88,4
39	Königsberg	9,6 km	T.Fall	BMW 2002	6:09	93,7
40	Ebern	10,4 km	T.Fall	BMW 2002	8:06	77,0
41	Banz	3,1 km	T.Fall	BMW 2002	1:53,2	98,6
42	Lichtenfels	4,0 km	W.Röhl	Ford Capri	2:13,9	107,5
43	Birnbaum	8,0 km	T.Fall	BMW 2002	4:30,6	106,4
44	Tschirn	6,0 km	T.Fall	BMW 2002	3:44,1	96,4
45	Langenau	11,8 km	W.Röhl	Ford Capri	6:13,0	113,9
46	Elbersreuth	7,6 km	T.Fall	BMW 2002	5:11,9	87,7
47	Stadtsteinach	5,1 km	T.Fall	BMW 2002	3:35,6	85,2
48	Fichtelgebirge	41,4 km	W.Röhl	Ford Capri	28:00	88,7
49	Teichelberg	7,9 km	W.Röhl	Ford Capri	4:40	101,6
50	Friedenfelz	7,0 km	W.Röhl	Ford Capri	5:10	81,3
52	Ploßberg	29,3 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	21:15	82,7
53	Leblohe	9,3 km	W.Röhl	Ford Capri	5:38	99,1
54	Tannesberg	18,4 km	W.Röhl	Ford Capri	11:47	93,7
55	Waldmünchen	9,2 km	W.Röhl	Ford Capri	6:23	86,5
56	Herzogau	3,8 km	A.Kulläng	Opel Ascona	2:32	90,0
57	Gleibenberg	9,3 km	W.Röhl	Ford Capri	6:08	91,0
58	Eck	8,6 km	W.Röhl	Ford Capri	4:10,9	123,4
59	Kleiner Arber	7,3 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	4:36,8	94,9
60	Großer Arber	7,7 km	W.Röhl	Ford Capri	3:42,0	124,9
61	Annathal	9,2 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	5:01,7	109,8
62	Plattling	2,4 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	1:39,0	87,3
63	Donau-Moos	3,8 km	A.Kulläng	Opel Ascona	3:42,4	61,5
64	Pfarrkirchen	3,0 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	2:08,0	84,4
65	Markt	6,8 km	R.Hainbach	BMW 2002	3:51,0	106,0
66	Roßfeld	11,0 km	D.Mühleck	Porsche 911	7:51,1	84,1
67	Ruhpolding	2,0 km	J.P.Nicolas	Alpine A110	1:50,2	65,3



14.31
(14.40)
15

DK 64
ZK 100
SK 24

HP 37
Gleibenberg
Gleibenberg

OLYMPIA-RALLYE 1972 07/08 2012 25

5.3
217.9

93.3
134.
22.4
157.3
34.4
191.7
0.9
212.6