

WWW.RALLYE-MAGAZIN.DE

rallye

MAGAZIN FÜR AUTOMOBILE DRIFTKULTUR

ABSCHIED VON LANCIA

DAS BITTERE ENDE
EINER KULTMARKE



KÖLN-AHRWEILE
MITTENDRIN STATT NUR DA



RENAULT, OPEL, CITROËN
DER NEUE KUNDENSORT IN DEUTSCHLAND
ALLE INFOS, PREISE UND MÖGLICHKEITEN



LEGENDÄRE WERTUNGSPRÜFUNGEN: OLYMPIA-RALLYE 1972 TEIL 2

OLYMPIA-RALLYE

EIN WINTER-MÄRCHEN



Olympia-Gipfeltreffen auf dem Krähberg.
Von links nach rechts Willi Günther,
Karl Jöst, Andreas Emig, Alfred Gorny,
Heinz Muntermann und Hans-Günter Egner
mit seinem BMW 2002

Die Olympia-Rallye, die 1972 von Kiel nach München führte, gilt als größte Rallye-Veranstaltung, die je auf deutschem Boden stattfand. Nach dem ersten Teil, der im Heft 7/8 erschienen ist, wollte ich den zweiten Teil von Rüsselsheim nach Marktrechwitz zu einem genüsslichen Sommerausflug durch die Mittelgebirge beiderseits des Mains machen. Doch ein ums andere Mal musste ich den Reisetern verschoben – bis in den Dezember. Und so werden die Erinnerungen an die Olympia-Rallye plötzlich winterlich eingekleidet.

Text: Alfred Gorny / Bilder: Jörg Ullmann, Klaus Richter

Mittwoch, 16. August 1972, 8.30 Uhr, Rüsselsheim, Opel-Werk

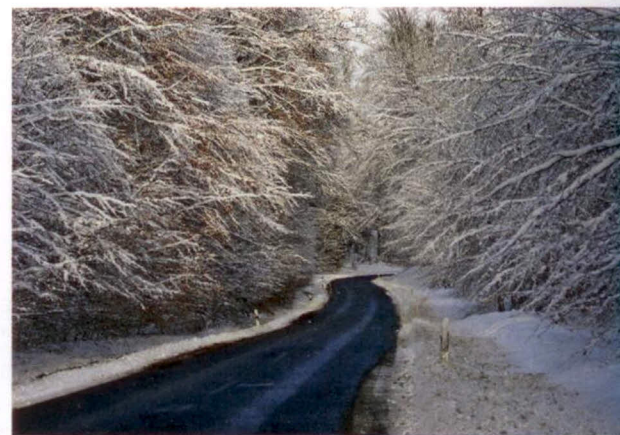
Nach einer Nacht im Hotelbett starten noch 238 der 307 Teams zur zweiten Etappe. Achim Warmbold (BMW 2002) führt das Feld vor den beiden Alpine A110 der Franzosen Bernard Darniche und Jean-Pierre Nicolas an, die 38 Sekunden bzw. 1:44 Minuten Rückstand aufweisen. Walter Röhl (Ford Capri), der am Nürburgring über vier Minuten eingebüßt hat, führt die Verfolger an, bereits 7:31 Minuten zurück. Dann folgen dichtauf Peter Ottensmann (Porsche 911), Jean Ragnotti (Opel Ascona Gr.1), Ove Eriksson (Opel Ascona), Tony Fall (BMW 2002), Reinhard Hainbach (BMW 2002 TII Gr.1) und Peter Brink (Porsche 911). Um 11:44 Uhr verlassen Wilhelm Neutze und ich mit dem Serien-Fiat 127 das Opel-Werk. 143 Autos fahren vor uns, immerhin 95 hinter uns!

Wir wissen zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass 70 Minuten zuvor der führende Achim Warmbold in Waldleiningen von der Strecke gerutscht ist. Das Franzosen-Doppel erbt im Pfälzer Wald eine komfortable Führung und baut sie auf dem Hockenheimring weiter aus. Dann stürmen die blauen Fludern in den Odenwald, wo drei Prüfungen auf dem Programm stehen: „Brombachtal“ von Heiligkreuzsteinach nach Brombach, „Hirschhorn“ von Rothenberg nach Beerfelden und „Krähberg“ von Schöllensbach nach Hetzbach. Zwei Bestzeiten für Darniche, eine Bestzeit für Nicolas – die Alpine erreichen um 15:30 Uhr als klare Spitzenreiter die halbstündige Pause auf dem Marktplatz in Erbach, direkt vor dem gräflichen Schloss.

Dezember 2012. Mit dem Fotografen Klaus-Dieter Richter schlendere ich über den Marktplatz in Erbach. Das Residenzschloss ragt zwischen den Fachwerkhäusern der malerischen Altstadt auf und bildet eine eindrucksvolle Kulisse für die Buden und Fahrgeschäfte des Weihnachtsmarkts. Aber mittags sind die Buden noch zu, auch vor dem Elfenbeinmuseum in der spätbarocken Orangerie, wenige Schritte weiter am Schlossgarten, stehen nur eine Handvoll Besucher. Wir fahren weiter zum Krähberg, oben auf der Passhöhe steht das Gasthaus Reusenkreuz, wo wir uns verabreden haben.

Der Krähberg ist 555 Meter hoch, im dichten Wald liegt das gleichnamige Jagdschloss. Durch den Berg führt ein drei Kilometer langer Eisenbahntunnel, über den Berg die „Siegfriedstraße“. Von Schöllensbach führt

sie mit vielen Kurven hinauf zum Reusenkreuz in 515 Meter Höhe. Hier wurde das Krähbergrennen ausgetragen; vor dem Krieg gastierte Caracciola, nach dem Krieg jagten Fahrer wie Rolf Stommelen oder Jochen Mass die 3,7 Kilometer lange Strecke hinauf. Niemand kennt die Geschichte des Krähbergrennen so gut wie Reinhold Hofmann aus Erbach. Der inzwischen pensionierte Steuerfahnder hat dreißig Jahre lang in der Organisation gearbeitet, die letzten zehn Jahre als Rennleiter. 1993 endet die Tradition am Krähberg, als der Odenwaldkreis die Genehmigung versagt. Hofmann bleibt dem Bergrennsport dennoch treu; er leitet den Fachausschuss Berg beim DMSB, fungiert als Rennleiter der deutschen EM-Läufe und ist FIA-Observer. Reinhold Hofmann hat die Olympia-Rallye als Mechaniker miterlebt, für das Odenwälder BMW-2002-Team Hans Weißgerber aus Rimbach und Manfred Spiegelhauer aus Böllstein. Sie sind hochbetagt und gesundheitlich angeschlagen; 1971 und 1972 haben sie zahlreiche DM-Läufe bestritten,



Der Start zur Spessart-Prüfung. Damals Nacht und Nebel, heute Schnee und Sonne.

ten, doch ihr Olympia-Abenteuer ist bereits frühzeitig – im Harz auf WP 7 – beendet. Aber wir freuen uns über einen echten BMW 2002 am Reusenkreuz – noch dazu in den Hausfarben weiß-blau. Hans-Günter Egner, 60-jähriger Kfz-Meister aus Wald-Michelbach,

30. DMV-

Krähberg- rennen

24.
25.
APRIL
1993



Wertung:

Deutsche Bergmeisterschaft

Deutsche Berg-Trophäe

TRAINING: Samstag, 24. April 1993 ab 9.00 Uhr

RENNEN: Sonntag, 25. April 1993 ab 9.00 Uhr

Anfahrt für Besucher: über B 45 Abzweigung Beerfelden/OT Metzbach
oder aus Richtung Amorbach/Eberbach über Hesseneck

Vorveranstalter: Motorsport- und Touristik Club Erbach im Odenwald e.V. im DMV

PIRELLI
Die Beine Ihres Autos

**Schwanengesang. 1993 fuhren die
Berg-Spezialisten zum letzten Mal
den Krähberg hinauf**

hat den Bayern zum Krähberg gefahren und sorgt für einen zeitgemäßen Blickfang bei den Fotos. Egner ist bekennender 2002-Fan und bewegt den BMW einige Male im Jahr im Rahmen des Retro-Rallye-Cups. Aus dem gleichen Ort stammt Karl Jöst; mit dem Langstrecken-As Reinhold Jöst, der im Nachbarort zu Hause ist, ist er nicht verwandt. Aber der Senior-Chef des Gasthauses Bergblick hat zahllose Rallyes in Deutschland und ein dutzendmal die Rallye Monte Carlo besucht; natürlich ist er im August 1972 zum Krähberg gepilgert und zeigt uns seine Dias von Röhrl, Ragnotti und den anderen Helden von damals.

Kein Held (in diesem Sinne!), aber ein durchaus bekannter Privatfahrer war seinerzeit Willi Günther. In den späten Sechzigern und in den Siebzigern hat der Kfz-Mechaniker – ein Jahr schraubte er bei Opel-Tuner Steinmetz an Warmbolds Kadett – aus dem Darmstädter Umland viele Rallyes bestritten, sowohl am Lenkrad als auch auf dem Beifahrersitz. Zu den Höhepunkten zählen sieben Starts bei der Marathon-Rallye Tour d'Europe. Bei der Olympia-Rallye hat er sich mit Walter Gerdes einen Gruppe-1-Fiat 128 geteilt. „Ich

habe 1972 bei einem Fiat-Händler gearbeitet. Der Chef hat mir den Wagen überlassen, ein Gebrauchtwagen, den er in Zahlung nahm. Ich habe Bügel, Gurte, Lampen und U-Schutz eingebaut, das war alles. Der Auspuff hat sich zweimal gelöst; sonst hatten wir keine Probleme, obwohl die Waldwege im Bayerischen Wald für uns „Kleine“ schon sehr tief ausgefahren waren“; berichtet der 67-jährige putzmuntere Rentner, der den Fiat seinem Chef anschließend zurückgerüstet auf den Hof gestellt hat. Willi Günther hat die Original-Plakette und das Original-Rallyeschild mitgebracht. Auf Rang 112 ist er in München ankommen und hat unter den 19 Team der 1150er-Serienautos den vierten Platz belegt.

Noch aktiv und erfolgreich – im Gruppe-G-Mitsubishi – sind Heinz Muntermann und Andreas Emig. Sie haben dafür gesorgt, dass trotz minimaler Vorlaufzeit Fahrer und BMW zum Krähberg gekommen sind. Und sie haben mitgewirkt, dass der Motorsport im Odenwald wiederbelebt worden ist. Seit fünf Jahren wird im Oktober auf den anspruchsvollen Bergstraßen des Odenwaldes die DMV-Nibelungenring-Rallye als Doppelpack

**Mittwoch, 16. August 1972, 18.10 Uhr,
Autobahn-Anschlussstelle Rohrbrunn**

Die Olympia-Rallye erreicht Bayern, überquert den Main und wird sich für die nächsten zweieinhalb Stunden im Spessart austoben, seinerzeit ein beliebtes Rallyegebiet auch bei der Hessen- und der Hugenotten-Rallye. Die WP 32 trägt den Namen „Spessart“ und beginnt einen Kilometer westlich der Autobahn-Raststätte „Spessart“, führt über wellige Landsträßchen knapp 9 km bergab und endet am Ortsschild von Rothenbuch. Darniche fährt der Konkurrenz um sechs Sekunden davon, Fall schafft die zweitschnellste Zeit, knapp vor Nicolas und Röhrl. Ich starte um 21:22 Uhr in stockdunkler Nacht, bei Regen und stellenweise dichtem Nebel. Obwohl Bergab-Prüfungen dem 45-PS-Boliden entgegenkommen, brauchen wir eine Minute und 49 Sekunden länger als Darniche – anders ausgedrückt 118 km/h gegen 84 km/h.

Dezember 2012. Die Landstraßen im Spessart sind geräumt und gesalzen. Neben der Fahrbahn hat der Schnee die Wälder in eine



Ein paar Meter hinter dem Ziel: Das Schloss mitten in Rothenbuch

aus Rallye 200 und Retro-Gleichmäßigkeitsprüfung ausgetragen. Dazu haben sich acht Odenwälder ADAC- und DMV-Clubs zusammengeschlossen. Von 1994 bis 2002 herrschte Rallye-Stille in Südhessen, bis der Neuanfang erfolgreich gelang. Zusätzlich ist für den Sommer 2013 eine Oldtimer-Fahrt „auf den Spuren der Olympia-Rallye“ über die drei Odenwald-Prüfungen geplant.

weiße Pracht gehüllt. Wir könnten jetzt Hunderte von Weihnachtspostkarten fotografieren. Die Spessart-Prüfung hat ihren damaligen Charakter weitgehend behalten, vom Start bis zum Spitzkehre-Rechts-Abzweig vor Weibersbrunn ist die Straße schnell, wellig, relativ schmal; die folgenden zwei Kilometer sind – wie so viele alte Olympia-Strecken – breiter, gerader und glatter geworden; doch

die letzten Kilometer vor Rothenbuch sind wieder schmal und – zumindest gefühlt – noch buckliger als vor vierzig Jahren. In Rothenbuch halten wir kurz an, um das Schloss mitten im Dorf anzusehen; dazu hatten wir damals keine Zeit!

Mittwoch, 16. August 1972, 20:30 Uhr, Sterbfritz

Nach der wunderschönen 11-Kilometer-Prüfung „Frammersbach“ folgen zwei kurze Sprints im hessischen Teil des Spessarts und eine Prüfung über die Autocross-Piste in Schlüchtern. Zum Abschied von Hessen steht der Klassiker „Sterbfritz“ auf der Speisekarte, von Sterbfritz nach Oberzell und weiter nach Gundhelm. Ohne Sterbfritz lief lange Zeit keine große Rallye in Hessen. Natürlich fährt Darniche in der Alpine die Bestzeit, gefolgt von Röhl und Fall.

Dezember 2012. Die Winterlandschaft ist herrlich, aber das Wetter diesig. Sauglatte schneebedeckte Straßen lassen die Anti-Schlupf-Elektronik meines BMW 118 auf vollen Touren laufen, ohne dass ich viel Tempo gewinne. Als Klaus-Dieter Richter zwei Erinnerungsfotos schießt, halten drei von sechs Fahrzeugen neben meinem am Straßenrand geparkten Auto und fragen, ob sie uns helfen können. Donnerwetter, welch positive Überraschung! Dennoch: Ich will bald erneut zu dieser legendären Wertungsprüfung kommen, mit einem legendären Fahrer und einem legendären Fahrzeug.

Donnerstag, 17. August 1972, 02:00 Uhr, Ebern

Nach der Pause bei Fichtel+Sachs in Schweinfurt beschert Unterfranken der Olympia-Rallye in der Nacht drei schöne Schotterprüfungen. Nach der langen Steigerwald-Prüfung folgen in den Haßbergen die Prüfungen Königsberg und Ebern. Der Eberner Standortübungsplatz wird durch zwei Ausfälle berühmt. Spitzenreiter Bernard Darniche rodelt mit der Alpine A110 in einen Graben, kippt um und bleibt auf dem Dach liegen. Als ich die Stelle im Morgengrauen um 4:46 Uhr passiere, liegt der Flachmann immer noch dort, das Wasser läuft vorn durch die fehlende Windschutzscheibe hinein und durch die zerborstene Heckscheibe wieder heraus. Kurz vor dem Ziel nimmt Ove Eriksson die Flugkuppe in der Panzerfahrtschule in Schwedenmanier voll, fliegt rund 50 Meter weit und zerstört den Ascona bei einem 45-Grad-Landeanflug.

Samstag, 13. August 2005. Im Rahmen des Schotter-Cups wird „Ebern“ wiederbelebt. Die Franken-Rallye führt über das schöne Bundeswehrgelände, auch über die „Olympia-Kuppe“. Die Zuschauer erleben weite Sätze, leider nur für zwei Jahre. Als ein Lokalmatador trotz eingedrückter Ölwanne die Rallye fortsetzt und eine breite Ölspur zieht, legen die Umweltschützer für den Bereich der Flugkuppe ihr Veto ein.

Donnerstag, 17. August 1972, 4:20 Uhr, Geroldsgrün

„Langenau“ ist eine sehr schnelle Asphaltprüfung im Frankenwald, 12 km lang, vom Rodachtal nach Geroldsgrün und parallel zurück nach Wolfersgrün. Walter Röhl schafft einen Schnitt von 117 km/h. Peter Ottensmann, zu diesem Zeitpunkt der schnellste Porsche-Pilot, schafft bis Kilometer 10 sogar 119 km/h, dann geht ihm heftig die Straße aus und er hinterlässt ein Porsche-Wrack im Wald.

Donnerstag, 17. August 1972, 6:35 Uhr, Fleckl im Fichtelgebirge

Start zur längsten Prüfung der Olympia-Rallye, der WP 48 „Fichtelgebirge“. Ein Steilstück ist wetterbedingt unpassierbar; deshalb wird die Strecke von 47 auf 41 km verkürzt. Ein knapper Kilometer auf Asphalt und 40 Kilometer auf Schotterwegen des bayerischen Staatsforstes, nicht immer finnisch glatt: Vor allem im hinteren Teil stehen etliche



Hier oder da? Manfred Kröniger, Harald Demuth und Alfred Gorny suchen den neutralisierten Steilhang

Warnungen vor Schlaglöchern, Bodenwellen und Querrinnen in meinem Aufschrieb. Es ist eine einmalige Prüfung – und zwar im doppelten Sinne des Wortes. Nie wieder hat es seitdem eine vergleichbare schwere Prüfung gegeben, aber nie wieder durfte eine Rallye eine solche Fülle an Forstwegen nutzen. Übrigens: Röhl driftet in exakt 28 Minuten als Schnellster durch den Wald, drei Sekunden besser als der gut aufgelegte Tony Fall, während Nicolas 58 Sekunden einbüßt. Unser Fiat 127 rollt nach 38:15 Minuten durchs Ziel; wir sind zufrieden. Dass Röhl über 10 Minuten weniger braucht, stört uns wenig, denn 60 Teams lassen wir hinter uns.

Dezember 2012, Fleckl im Fichtelgebirge: Drei ehemalige Olympia-Rallye-Teilnehmer treffen sich an historischer Stätte in 770 Meter Höhe. Auf dem Parkplatz an der



Die Talstation der Seilbahn. Damals Serviceplatz, heute Skitummelplatz



30 Meter Richtung Wendelin erfolgte 1972 der Start zum Fichtelgebirge-Marathon

Talstation der Ochsenkopf-Seilbahn war 1972 der Serviceplatz eingerichtet. Heute parken wir zwischen zahlreichen Skifahrern, die bei Schneehöhen von bis zu 50 Zentimetern und bei strahlendem Sonnenschein ideale Verhältnisse vorfinden. Die drei Männer im Schnee sind Manfred Kröniger, Harald Demuth und ich. Gern wäre Dieter Hillebrand, wie Kröniger aus Bayreuth, hinzugestoßen. Mit einem Alfa Romeo 2000 GTV in Gruppe-1-Version hatte er Gesamtrang 21 bei der Olympia-Rallye herausgefahren. Doch er bestreitet am gleichen Tag eine Orientierungsfahrt in Luxemburg – im zarten Alter von 75! Weil sich das Wetter verschlechtern soll, packt Harald Demuth alle fünf Anwesenden in seinen Amaro, eingeschlossen Fotograf Jörg Ullmann und Krönigers Sohn Sebastian, 24, der seine erste Saison im ADAC-Junior-Cup hinter sich hat. Nach einem Kilometer biegen wir nach rechts ab auf einen Wanderparkplatz, an dessen Ende ein Sperrschild die Weiterfahrt verbietet. Genau an diesem Schild hatte bei der Olympia-Rallye der Teilnehmer die letzten fünf Sekunden herunter gezählt.

Manfred Kröniger aus Bayreuth war in den späten Sechzigern und in den Siebzigern ein viel beschäftigter Copilot, der manch einem fränkischen Drifter den Weg gewiesen und das Gebetbuch vorgelesen hat. Zu seinen schönsten Erfolgen zählt ein Klassensieg bei der Rallye Wiesbaden 1971, der härtesten Rallye der Saison. Der heute 69-jährige Speditionskaufmann im Ruhestand kennt Demuth bereits sehr lange; als Demuth noch Bergrennen fuhr, hat Kröniger ihm in den Semesterferien einen Job als Aushilfs-Chauffeur verschafft. Und die zwei haben sich zusammengetan, um die komplette Route von Kiel quer durch Deutschland bis

München zu besichtigen. Kröniger hat bei der Olympia-Rallye wenig Glück; sein Pilot Friedrich Rosenberger aus dem oberfränkischen Lichtenberg, als Zehnter der Bayerischen Winter-Rallye 1971 ausweislich ein schneller Mann, wirft den getunten Volvo 122 schon auf WP 2 nach einer Kuppe ins Unterholz. Mit einigen Schäden kämpfen sie zunächst weiter, doch am Nürburgring werfen sie das Handtuch, die Folgeschäden erlauben keine reguläre Fahrt.

Harald Demuths Auftritt ist noch kürzer, der Ausfall deftiger. 1971 ist er nordbayerischer Bergmeister geworden, aber bevor ihn sein Marktrechwitz Clubkamerad August „Gusti“ Rössler zum Olympia-Start überredet, hat der Student noch keine Handvoll Rallyes bestritten. Die WP 4 ist nur drei Kilometer lang, führt – für niedersächsische Verhältnisse – steil bergab, der Schotterweg ist beidseitig gesäumt mit gefällten Baumstämmen. In der letzten scharfen Kurve schwenkt das Heck des Gruppe-1-BMW 2002 tiefer nach außen, Demuth trifft mit dem Hinterrad ein Langholz und reißt die Hinterachse heraus. Als ich ihm erzähle, dass rund 200 Meter vor ihm Hannu Mikkola im Ford Escort RS 1600 auf genau dieselbe Weise gestrandet ist, meint er sarkastisch: „Mikkola war schon immer eins von meinen Vorbildern.“ Am nächsten Morgen wird der Wagen nach Braunschweig geschleppt, BMW-Händler Block – in den Fünfigern ein international erfolgreicher Rallyefahrer – zaubert eine neue Hinterachse unter den BMW. Dann rasen Demuth und Rössler heimwärts, um die Fichtelberg-Prüfung wenigstens als Zuschauer mitzuerleben. „Diese Doppel-Rechts hier“, zeigt Demuth auf die Kartenskizze, „hat der Walter in einem Zug genommen. Wahnsinn!“ In der Pause in

Marktrechwitz bitten seine Clubkameraden Erhard Memmel und Gerald Rauch um Unterstützung, weil ihre Mechaniker konditionell am Ende sind. Der damals 22-jährige Demuth zögert nicht und schraubt bis München am Gruppe-1-Ascona, der auf Rang 19 über die Zielrampe am Olympiastadion rollt. Demuths Spaß am Rallyefahren wächst durch die Olympia-Rallye gewaltig. 1973 steigt er im Gruppe-1-BMW als Privatier in die Deutsche Meisterschaft ein, 1974 gibt ihm Toyota einen Vertrag, ab 1979 ist er Werksfahrer bei Audi. Zwei Meistertitel im Audi Quattro und 20 Laufsiege zwischen 1977 und 1987 (die



Harald Demuth: Zwei Bretter statt 2WD

letzten drei im Fricker-Mercedes) machen ihn zu einem der erfolgreichsten Rallyefahrer in Deutschland. Auch mit 62 demonstriert er sein Können gern im historischen Rallyeauto. Und er hält sich fit: Nach dem Mittagessen in Flechl schnappt er die schmalen Langlaufbretter und verabschiedet sich: „Es wird bald dunkel. Mehr als 30 Kilometer werde ich heute wohl nicht laufen.“

Donnerstag, 17. August 1972, ab 7:45 Uhr, Marktrechwitz

Grau und müde rollen 194 Teams in die Pause. Rund zweieinhalb Stunden zum Reparieren und für ein Nickerchen – nach zwei Tagen Rallye am Stück. Ein ganzer Tag, eine ganze Nacht und ein langer Morgen trennen die Fahrer noch vom Ziel in der bayerischen Hauptstadt. Jean-Pierre Nicolas und Jean Todt führen in der Alpine A110 die Rallye an, mit drei Minuten Rückstand kämpfen Tony Fall (BMW 2002) und Walter Röhrl (Ford Capri) um Platz 2, nur 18 Sekunden trennen die beiden. Nach einer Riesenlücke machen Anders Kulläng (Opel Ascona), die drei Gruppe-1-Stars Jean Ragnotti (Ascona), Jochi Kleint (Capri) und Reinhard Hainbach (BMW 2002), die Porsche-Fahrer Gerd Behret und Detlev Mühlecke sowie Henri Greder (Ascona) die ersten Zehn komplett. 