

Anmerkungen zu den Wertungsprüfungen

In der Ausschreibung wurden 61 Wertungsprüfungen angekündigt, danach wurden in Oberfranken noch einige Prüfungen hinzugefügt, so dass schließlich 67 Prüfungen auf dem Fahrplan standen. Die WP 9 bei Göttingen, die WP 31 im Odenwald und die WP 51 in der Oberpfalz wurden vor der Besichtigung gestrichen, weil keine Genehmigungen erteilt wurden. Die WP 5 von Goslar in den Oberharz und WP 19 durchs Flaumbachtal an der Mosel wurden nach der Besichtigung kurz vor der Rallye gestrichen, wahrscheinlich wurde auch hier keine Genehmigung erteilt. Die WP 48 im Fichtelgebirge wurde von 48 km auf rund 41,5 km verkürzt, weil ein Steilhang nach starken Regenfällen bei der Besichtigung unpassierbar wurde.

Letztlich führte die Olympia-Rallye über 62 Wertungsprüfungen, die alle absolviert und gewertet wurden. Die Gesamtlänge der Wertungsprüfung betrug rund 632 Kilometer, wobei die exakten Längen damals nicht angegeben wurden, so dass m. E. eine Schwankung von bis zu 5 Kilometer möglich ist. Von den Prüfungen auf dem Nürburgring und auf dem Hockenheimring sowie von den bayerischen Mini-Rundkursen (WP 62, 64, 67) wurden keine WP-Skizzen ausgegeben, so dass hier zum Teil andere Unterlagen beigelegt sind.

Die Wertungsprüfungen unterteilten sich in Bestzeitprüfungen und Sollzeitprüfungen. Der Grund lag darin, dass die Sollzeitprüfungen (Spezialetappen) gegenüber Behörden und der Versicherung so getan wurde, als handle es sich nicht um eine "Prüfung zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeit" (so der offizielle Ausdruck damals).

Bei Bestzeitprüfungen – die beiden Rennstrecken, Landstraßen-WPs, Sandbahnprüfungen – erfolgte die Zeitnahme auf Zehntelsekunden; gewertet wurde die Fahrzeit. Bei Sollzeitprüfungen – das waren praktisch alle Schotterprüfungen - erfolgte die Zeitnahme auf volle Sekunden; gewertet wurde die Überschreitung einer vorgegebenen Sollzeit. Diese Sollzeiten waren so knapp, dass sie lediglich auf den Prüfungen 2 bis 4 im Elm von den schnellsten Teams unterboten wurden.

Bei den langen Sollzeitprüfungen stand meistens kurz hinter dem Ziel eine Zeitkontrolle. Die Fahrzeit entsprach der (nicht zu schaffenden) Sollzeit zuzüglich der Zeit, die einem 50er Schnitt zwischen Ziel und Zeitkontrolle entsprach. Die Verspätung wurde damals mit vollen 60 Sekunden je angefangener Minute bestraft. Das führte dazu, dass die Überschreitung der Sollzeit doppelt gewertet wurde: zunächst im Ziel in Sekunden gerechnet, dann an der Zeitkontrolle im Minuten-Raster.

Da im offiziellen Endergebnis die Sollzeiten nicht erkennbar sind, unterscheiden sich die Original-Ergebnisliste und die von mir erstellte Ergebnisliste um die Summe der Sollzeiten.