Start in Kiel von der Renault-Rampe

Zwangspause bei VW in Wolfsburg

Bilstein-Prüfung bei Witzenhausen

Presse-stimmen:

Badisches Tagblatt, 12. 8. 1972:

„. . . Viel Lob zollten die ausländischen Fahrer den über 60 Sonderprüfungen, die über Schotter und Sandwege führten und echtes Format darstellten. Wer mit den Verhältnissen im Rallyesport vertraut ist, weiß, wie schwierig es ist, eine Rallye von echter Klasse durchzuführen. Polizei, Behörden und ein Großteil der Bevölkerung sind in Deutschland den Rallyes alles andere als gut gesinnt. Umso erstaunlicher, daß es Leute gibt, die es verstehen, solch ein erstklassig besetzte Rundfahrt mit klassischem Format in der „rallyegeschädigten" Bundesrepublik auf die Beine zu stellen.

Main-Post, Würzburg, 19. 8. 1972:

„Kaum beendet, gehört die Olympia-Rallye 1972 schon der Vergangenheit an. Doch diese Veranstaltung hat dem deutschen Motorsport neue, in die Zukunft weisende Impulse gegeben. Eine Demonstration fahrerischen Könnens war eingebettet in ein modernes Konzept, das mit großem materiellen und organisatorischem Aufwand erstellt worden war. Die Olympia-Rallye, als größtes Spektakel in der deutschen Motorsportgeschichte angekündigt, wurde diesem Ruf vollauf gerecht . . ."

auto, motor und sport

„. . . Die erste Idee einer Olympia-Rallye hatte eine Mammut-Sternfahrt von allen ehemaligen Olympiaorten aus vorgesehen, ehe man sich entschloß, vor den Spielen nach Art der Automobil-Tour-de-France Motorsport von Nord bis Süd vor die Haustür zu liefern. Eine glückliche Idee. Bis zu 10.000 Zuschauer säumten jede der 62 Wertungsprüfungen (Sprints und Sollzeitetappen, die dank unerreichbarer Idealzeiten zum bedingungslosen Rennen animierten) und räumten mit der Mär auf, hierzulande bestünde für Rallyes weder Bedarf noch Interesse. Freie Fahrt wurden deutschen Behörden, Landräten, Forstmeistern, Kurdirektoren und Bürgermeistern in schriftlichen Gnadengesuchen auf vielen tausend Seiten abgerungen. Der Zeitplan nahm Rücksicht auf Fahrpläne von Linienbussen und den Weg der Olympia-Staffel, die das Olympische Feuer aus Athens Hainen nach München trug. Von Olympiade milde gestimmt, öffnete letztlich das Versprechen die Schranken der Bürokratie für die Rallye, dergleichen nicht wieder zu versuchen."

autorevue, Niederlande:

„De van maandag 14 tot en met vrijdag 18 augustus verreden Olympia Rallye 1972 is een groot succes geworden. De gezamenlijke inspanning van de AvD en de ADAC onder auspicien van de ONS heeft geleid tot een uniek, vijf daags rallye-evenement van Kiel naar München."

Unter der Überschrift „Spätes Wunder" beginnt **sport-auto** seinen sechs-seitigen Bericht: „Im Jahr der Olympiade wurde möglich, woran keiner der deutschen Motorsport-Fans mehr glauben mochte: ADAC, AvD und ONS einigten sich überraschend, sprachen gar Kompetenzen ab und ermöglichten eine 3.500 Kilometer lange Rallye, die sich sehen lassen konnte."

(Fortsetzung Seite 4)

Lichtservice am Ziel der Osram-Nachtetappe

Etappen-Ziel bei Opel in Rüsselsheim

MOTORING NEWS, England, 24. 8. 1972

„... Considering that the Olympia Rally was a one-off event organised by people unaccustomed to running major internationals year after year, it wasn't a bad effort, and we must say that we have seen worse among regular annuals. But it was a triffle overambitious, and so much money had to be spent on essentials that there was little left to provide the trimmings which make for a smooth event. The enthusiasm among the public, although appearing to be more organised than spontaneous, has led the ONS to consider running such a rally every year. With so many obstacles this isn't going to be easy, but one wonders whether the absence of an Olympiad will make the way a little smoother. There won't be a convenient peg on which to hang the negotiations with local authorities, but on the other hand there won't be the need to have such a long rout covering such a wide area."

Der Abend, Berlin, 23. 8. 1972

„... Die unter der Schirmherrschaft Willi Daumes, des Präsidenten des Organisationskomitees der Olympischen Spiele, glücklich verlaufene Olympia-Rallye 1972 hat gehalten, was sich die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland als Veranstalter versprochen hat. Sie war die größte motorsportliche Konkurrenz, die je in der Bundesrepublik stattgefunden hat, und sie galt als die erste deutsche Rallye seit vielen Jahren, die einem internationalen Vergleich standhalten konnte. Sie war, wie es ein Vertreter des Nationalen Olympischen Komitees in München formulierte, ‚als Verbindung der beiden Olympia-Städte durch den Automobilsport der gelungene Auftakt der bevorstehenden Spiele'."

Leserbrief im **Osteroder Kreis-Anzeiger:**

„... Wer ahnungslose Mitbürger mit Buchstabenkombinationen bluffen will, regt nur die Phantasie derjenigen an, die nach dem tatsächlichen Erscheinungsbild urteilen: die ONS (Oberste Nationale Sportkommission), ohne Naturschutz mit den Zielen des Harzklubs und Fremdenverkehrs kombinieren zu wollen, erscheint grotesk, wenn man bedenkt, daß die meisten Wanderer und Urlauber gerade dem Benzingestank und dem Lärm der Städte entfliehen wollen. Ist der Mensch das einzige Tier, das den Verstand verloren hat?"

AUTOMOBIL REVUE, Schweiz, 31. 8. 1972

„... Die hohe Zahl der Angekommenen ist keine qualitative Aussage über die Härte der Veranstaltung, sondern bestätigt nur die Mentalität der breiten Masse der deutschen Rallyefahrer, daß Durchkommen das einzig Wichtige sei. Dementsprechend gab es rund 200 Fahrer, die von Anfang an ihre Fahrzeuge ‚trugen' — mit Erfolg. Für sie war es ein echt olympisches Rallye im Geiste von ‚Dabeisein' und der Veranstalter vermied absichtlich, sie durch eine Häufung von knappen Sollzeiten zum Ausscheiden zu zwingen."

Kölner Stadtanzeiger, 19. 8. 1972:
„... Mit den Olympischen Spielen hat die Olympia-Rallye eigentlich nur den Namen gemeinsam, und — in einer gewissen Relation — den Aufwand. Noch nie zuvor ist bei einer Rallye auf deutschem Boden ein ähnlicher Organisationsaufwand getrieben worden, und noch nie zuvor ist die Industrie bei einem Rennen so hilfreich eingestiegen wie diesmal. Und noch nie zuvor haben die beiden Automobilclubs ADAC und AvD unter der Oberregie der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport (ONS) gleichermaßen Hand-in-Hand zusammengearbeitet."

AUTOSPRINT, Italien
„... ' Non ho quasi mai visto una atmosfera cosi eccitante in un rally; qui c'è un entusiasmo come al Turini a Montecarlo. Incredibile che esista qualcosa die questo genere in Germania'. Questo il comento die Rauno Aaltonen a proposito die questo primo Rally Olimpia-Monaco, il rally più grandioso che si sia mai corso in Germania."

rallye + racing, Nr. 9:
„... Für ein Land, in dem hochklassiger Rallyesport etwas Rares ist, war die Olympia-Rallye sensationell. Ein zeitweiser Zusammenbruch der Resultatsauswertung war der einzige Schatten. Gute bis großartige Sonderprüfungen, jede davon hervorragend gesichert, freundliche Atmosphäre unter der Bevölkerung, wahre Volksfeste auf manchen Strecken (der Bilstein-Berg wurde ein deutscher Turini) — die Basis für die dauernde Einrichtung einer großen Rallye wäre gegeben. Hinter dem Vorhang: Die unglaublichen Schwierigkeiten, um überhaupt die behördliche Genehmigung zu bekommen und die teilweise enormen Preise für die Benutzung privater Straßen. Deutschland hat seit dieser Rallye einen anderen Klang in der Welt des Rallyesports. Applaus der ONS, dem ADAC, dem AvD und den 4000 Helfern."

Unter der Überschrift „Die Rallye war Klasse" veröffentlichte die **Berliner Morgenpost** am 3. 9. 1972 einen Leserbrief der 12jährigen Karin Brauer:
„Ich war für eine Woche mit meinen Eltern in Wolfenbüttel, und da machten wir ein Fahrt nach Wolfsburg. Dort sahen wir die Olympia-Rallye '72, die wohl einmalig bleiben wird. Willi Daume, der Präsident des Organisationskomitees für die Olympiade in München, hielt seit dem 14. August beide Augen auf das Geschehen. Die ganze Rallye ging bis zum 18. August. ... Die ersten Rennwagen hatten 5 Stunden Unterschied zum letzten. In Wolfsburg hatten die Rennwagen 90 Minuten Aufenthalt. ... Man konnte 13 Pokale gewinnen."

Sport Moteur, Belgien
„... Le Rallye a connu, en Allemagne un succès attendu et partout où il passait, il était applaudi par un public très nombreux. L'industrie automobilè allemande y avait apporté un soutien très valable ce qui fut fort apprécié. A part quelques problèmes d'information, l'organisation a é excelente."

auto-revue Nr. 9, Wien:
„... Als es dann — auf wundersame Weise — so weit war, fielen Oberforsträte plötzlich ins Entzücken, durfte jede Sonderprüfung ohne Schikane befahren werden und es gab nicht einen Zuschauer, sondern einige Hunderttausende. Gründlichkeit erblühte im Wald: Auf manchen Strecken stand vor jedem Mausloch ein Soldat und selbst Gruppe-2-Feldhasen konnten höchstens unter Ausnützung des Überraschungsmoments die gesperrte Straße überqueren. Irgendwo lagen auch Hunde begraben, etwa in der Resultatsauswertung, aber unter dem Strich stand eine begeisternde Veranstaltung von hohem sportlichen Wert: Die Rallye, die dennoch stattfand."

(Fortsetzung S. 6)

Verpflegungspakete am Ziel der Weisberg-Etappe

Ein guter Gag: Das Tor zur Goodyear-Reifag-Etappe

Mercedes-Prüfung Hockenheim

Zwangspause in Erbach/Odw.

90-Minuten-Stop bei Fichtel & Sachs in Schweinfurt

Letzte Prüfung zum Semperit-Bayerwald-Pokal

AUTOSPORT, England, 24. 8. 1972

„. . . However slight the connection with the Games, the ONS and associates proved one thing beyond any possible doubt and that was that rallying can be both acceptable and popular in Germany. The normal reaction to sporting motorists and the rally boys in particular stops just short of throwing stones, but thanks to excelent pre-rally publicity, the rally drivers only saw smiling faces in the villages they passed. Even the police seemed to view the proceedings with favour and were helpful to an extent normally only seen in France.

. . . In public relations terms, the rally had been a big success and showed that Germany can get interested in this sport sufficiently to have more events of the same general type. Let us hope that we don't have to waite for an excuse like the Olympic Games before there is another one."

Fränkische Nachrichten, 18. 8. 1972:

„. . . Umso unverständlicher ist es, daß von Seiten der unterfränkischen Polizei dieser Veranstaltung offensichtliche Knüppel zwischen die Beine geworfen wurden. Eine Unterstützung hatte der von Baden-Württemberg nach Bayern beorderte Automobilclub Tauberbischofsheim von den uniformierten Freunden und Helfern nicht. Im Gegenteil: Radarkontrollen wurden aufgestellt, zunächst in Eschau, dann in Wildensee. Einwohner dieser Dörfer malten schnell Schilder mit der Aufschrift ‚Radar' und warnten die Fahrer. Polizeibeamte befragten in Wildensee Bürger und Urlauber, ob sie sich durch die Rallye belästigt fühlten."

Bild-Zeitung, Berlin, 19. 8. 1972:

„Deutschlands schwerste und längste Rallye ist gelaufen. Auf der knapp 3.400 Kilometer langen Strecke der Olympia-Rallye zwischen Kiel und München winkten und jubelten fast 1,2 Millionen Zuschauer dem großen Gewinner Jean-Pierre Nicolas und seinem Beifahrer Jean Todt auf dem Werks-Renault Alpine zu . . ."

L'EQUIPE, Frankreich, 19. 8. 1972:

„Jean-Pierre Nicolas me dit à l'arrivée: ‚L'organisation a été magnifique et le public enthousiaste et extrèmement nombreux. La foule au bord de la route rappelait le Tour de France cycliste par endroits. Les étappes spéciales sur goudron ont été trop rapides et trop courtes. Je préférais les spéciales en forêt qui me rappelaient le Rallye de Grande-Bretagne'."

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 19. 8. 1972

„. . . Die Rallye, so betonten die Teilnehmer im Ziel, sei glänzend organisiert worden. Der bundesdeutsche Motorsport hatte gemeinsam alle Kräfte für die bisher größte und schwerste Straßenprüfung mit 5.000 Helfern aus 160 Ortsclubs aufgebracht. Das Budget dieser Veranstaltung wird auf rund eine halbe Million geschätzt. ‚Die größte Überraschung', schilderte Huschke v. Hanstein, Mitglied des Organisations-Präsidiums, war für mich die große Resonanz bei der Bevölkerung. Ganze Ortschaften hatten sich für die Fahrer geschmückt. Kinder brachten Blumensträuße. In Wolfsburg war die halbe Stadt auf den Beinen und in Schweinfurt standen Zehntausende nachts auf den Straßen. Hunderttausende haben die ganze Strecke gesäumt. In Bayern gab es in einem Ort ein Spalier aus Fackeln. Es war wie bei der Tour de France.' Von den Polizisten habe er überwiegend nur Freundliches über das Straßenverhalten der Teilnehmer gehört. Die Riesenkolonne rollte auch ohne spektakuläre Unfälle durchs Land. Damit sei der Beweis erbracht, meinten die Experten, daß es bisher in der Bundesrepublik an einer großen beachteten Rallye gefehlt habe und nur die vielen kleinen Veranstaltungen die Aversionen bei den Bürgern, der Polizei und den Verwaltungen gefördert hätten."