

AUTOMOBIL REVUE, Schweiz, Nr. 37

... Die Aufgabenstellung war hochinteressant: Das Hinführen hochklassigen Motorsports in ein Land, das an Rallyes ziemlich desinteressiert ist, das hauptsächlich eine eigene Spielart von ‚Mickey-Mouse-Rallyes‘ unterhält und im übrigen voll von all jenen Problemen ist, an denen dieser Sport weltweit zu scheitern droht.

... Der Kampf gegen a-priori-Ablehnung eines Rallyes und gegen Teilnahmslosigkeit des Publikums wurde aufwendig und professionell geführt. Die Nachrichtenmedien reagierten völlig unterschiedlich, aber genügend, um die Tatsache des Stattfindens eines solchen Rallyes überregional und (vor allem) regional zu verbreiten. Ergebnis: mittleres überregionales Echo, phantastisches regionales Echo. Was sich in einzelnen Dörfern und Städtchen abspielte, war unglaublich, teilweise gab es dichtes Spalier und vollgerammelte Hauptplätze, Fahnen, Spruchbänder, Blumen, Getränke und jene Art von Enthusiasmus, die auf Amateur gleichwohl wie Profi überaus stimulierend wirkt. Die mitternächtliche (!) Sonderprüfung über den Bilsteinberg zog Tausende und Abertausende von Menschen an. Tony Fall: ‚Ich glaubte zu träumen. Es war wie am Col du Turini. Man sticht plötzlich in Helligkeit und erkennt im Unterbewußtsein, daß alle Hänge vollgepackt mit Menschen sind.‘ Der Enthusiasmus der Bevölkerung war die größte Überraschung und zugleich der größte Pluspunkt dieses Rallyes.“

Neue Presse, Kronach, 18. 8. 1972:

„Sechs Scheinwerfer stoßen durch die Nacht. Sechs Scheinwerfer an einem einzigen Wagen. Volllicht. Donnerstag, zwischen 2.30 und 3.00 Uhr. ‚Sie kommen!‘ Es ist die Nacht der Rallye-Teams. Vom Breitenloher Berg schießen sie herunter. Die Geschwindigkeit fällt. Schalten auf einen kleineren Gang. Die Motoren dröhnen auf. Bei der Gärtnerei Dorsch scharf in die Rechtskurve. Die Kronacher Nordbrücke hinauf. Über die Kuppe. Wieder schalten, wieder dröhnen. Irgendwo schreien Bremsen, quietschen Reifen. Erneut Gas. Stockvoll geht es auf die B 85. In Richtung Frankenwald-Hotel, Voiländer Südbrücke. Vorbei wie ein einziger Strich. ‚Porsche Spider‘ nickt einer anerkennend. Aus Braunschweig — wegen BS am Nummernschild. In der Cranach-Stadt brennt Festbeleuchtung. An den historischen Gebäuden und so. ‚Hundert Sachen reichen nicht!‘ meint der Mann wieder und deutet dem Fiat aus Lübeck nach. Äthergeruch ist in der Luft. Die Nacht der Rallye-Teams.“

Süddeutsche Zeitung, 22. 8. 1972

... Die Organisation dieses für Deutschland einmaligen Wettbewerbes erfüllte auf der 3.400 km langen Strecke durchaus die ‚Olympia-Norm‘. Die schweren Unwetter haben zugebenermaßen die Uhren an einem Etappenziel etwas falsch gehen lassen. **Viel wichtiger ist, daß der reguläre Straßenverkehr niemals behindert wurde.** Ein Vorwurf, den Rallyegegner immer wieder anbringen. Sie wollen einfach nicht einsehen, daß man mit dem Auto genauso Sport treiben kann, wie mit einem Segelboot oder mit Ski. Vor einer Deutschland-Rallye in ähnlichem Stil, als Dauereinrichtung jedes Jahr, braucht ohnehin niemand ‚Angst‘ zu haben.

... Diejenigen, die als Zuschauer oder Interessenten an der Olympia-Rallye Freude hatten — das waren vor allem in Norddeutschland streckenweise bis zu 20.000 an einer Sonderprüfung — können den Organisatoren nur für ihren enormen Aufwand danken. Es waren sicher erheblich mehr als diejenigen, die sich durch die rasenden Sekundenjäger unmittelbar belästigt fühlten. Eines steht jedenfalls fest: Wenn jeder Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug so unter Kontrolle haben würde, wie die Lenkradakrobaten bei einer solchen Rallye, gäbe es auf Deutschlands Straßen sicher erheblich weniger Unfälle.“



Ford-Speedway-Prüfung In Plattling



△ Ziel-Ankunft am Eingang zum Olympia-Dorf

▽ Preisverteilung und BMW-Bankett



Fotos: Dörner (1), Krälling (12), Osrarn (1)

Olympia Rallye: Was bleibt unter dem Additionsstrich?

Ein flüchtiger Überblick über die Auswertung der Olympia-Rallye in den publizistischen Medien läßt den Verdacht erhärten, daß dies die am stärksten publizierte Motorsportveranstaltung Deutschlands war — auf Grund der Kontinuität der Berichterstattung sogar umfangmäßig breiter behandelt als etwa ein Großer Preis. Der Tenor dieser Medien war prinzipiell höchst positiv, ganz besonders im Ausland, wo mit viel Freude zur Kenntnis genommen wurde, daß nun auch Deutschland „seine“ Rallye von Weltklasse-Niveau hatte.

Im folgenden wird versucht, den roten Faden all dieser Meinungen herauszuarbeiten und aus der Sicht des Veranstalters festzustellen, was unter dem dicken Additionsstrich geblieben ist.

Der Aufwand

Einige Schlaglichter auf die Vorbereitungsarbeit:

Am Anfang standen die Idee des ONS-Präsidenten Hans-Joachim Bernet, das Zusammenfinden von ADAC und AvD und die Gründung einer „Arbeitsgruppe Olympia-Rallye 1972 e.V.“, die von der Geschäftsstelle der ONS aus operierte. Durch Übernahme der Schirmherrschaft durch NOK-Präsident Willi Daume und generelle Zusagen des Bundesverkehrsministeriums waren die Grundlagen gegeben, mit der Olympia-Rallye für Deutschland einmalige Maßstäbe zu setzen. Als Fahrleiter wurde der international angesehene Fachmann Hans Schwägerl gewonnen, die Leitung der organisatorischen Koordination übernahm der Geschäftsführer der ONS, F.-S. v. Kahlen.

7 Bundesländer, 17 Regierungsbezirke und 87 Landkreise wurden berührt, und 900 Ortschaften wurden durchfahren, jeder Landrat und jeder Bürgermeister wurden zweimal persönlich angeschrieben. Rund 1 Jahr mit unzähligen Verhandlungen und Besprechungen nahm der Genehmigungsvorgang mit den Behörden in Anspruch. 45.000 km wurden zur Ausarbeitung der Strecke abgefahren, 40.000 Plakate warben für die Olympia-Rallye, 3.000 Helfer wurden auf ihre Aufgaben bei Zeitkontrollen und Sonderprüfungen vorbereitet, weitere 2.000 Helfer standen zusätzlich als Absperr- und Sicherungspersonal bereit.

Auf breiter Ebene wurde die Unterstützung der Industrie gewonnen — wie sich später herausstellte, bekamen die

entsprechenden Firmen durch die Breitenwirkung der Rallye auch guten Werbe-Gegenwert für ihre Unterstützung.

Behörden und Umwelt

Eine Rallye muß heutzutage mit der Umwelt und den Behörden leben können, und zwar gut leben — dies war den Veranstaltern von vornherein klar und wurde als wesentliche Zielsetzung bereits ins Gesamtkonzept übernommen. Die Bevölkerung entlang der Strecke wurde durch überregionale und regionale Medien sowie durch gezielte Plakat-Aktion und Goodwill-Touren auf das Ereignis vorbereitet. Verkehrs-Ballungszentren wurden bereits bei der Erstellung der Route vermieden, sämtliche Gegebenheiten des regionalen Alltagsverkehrs wurden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Teilweise war es schwierig, einzelne Behörden zu gewinnen, gewisse Vorurteile mußten erst abgebaut werden — dies gelang jedoch in sämtlichen Fällen, sodaß das Zusammenspiel von Organisation und Exekutive mustergültig funktionierte. Das Konzept der „Umweltfreundlichkeit“ der Olympia-Rallye trug auch Früchte: Die Fahrer stießen auf eine Welle der Sympathie entlang der ganzen Strecke, an manchen Sonderprüfungen herrschte echte „Monte-Carlo“-Stimmung. Die Bevölkerung empfand die Rallyefahrer also nicht als Störenfriede, sondern als echte Attraktion — womit ein Hauptziel der Olympia-Rallye erfüllt wurde.

Teilnahme

407 Nennungen gingen ein, das ist so etwas wie ein Europa-Rekord, denn selbst für die Rallye Monte Carlo laufen seit Jahren nur rund 300 Nennungen ein, was dann im Endeffekt rund 250 de-facto-Starter ergibt. Von den 407 abgegebenen Nennungen wurden 347 akzeptiert, 307 Teams passierten dann die technische Kontrolle vor dem Start in Kiel. 147 Mannschaften erreichten das Ziel in München. Die Rallye zählte zur Europameisterschaft für Fahrer und zu 7 ausländischen Meisterschaftswettbewerben — dementsprechend beteiligten sich Fahrer aus fünfzehn Nationen. Erstmals in Deutschland war auch die Weltklasse dabei, die Werksmannschaften von BMW, Alpine-Renault, Ford, Polski-Fiat und die starken Opel-Teams aus Schweden und Frankreich. Mit dem Franzosen Jean-Pierre Nicolas auf Alpine siegte dann letzten Endes auch ein Profi der europäischen Sonderklasse.

Abwicklung

Es gab 254 Kontrollstellen und 62 Wertungsprüfungen, von denen jede einzelne auch tatsächlich durchgeführt wurde. In Zusammenarbeit mit 158 Ortsclubs, der Polizei, der Bundeswehr und dem Bundesgrenzschutz wurden diese 62 Wertungsprüfungen vorbildlich abgesichert, es gab nicht den kleinsten Zwischenfall und keinen Unfall, bei dem ein Außenstehender zu Schaden gekommen wäre. Die Polizei lobte ausdrücklich das disziplinierte Verhalten der Zuschauer. Die Schätzung der absoluten Zuschauerzahl ist schwierig, die Zahl von rund 400.000 „aktiven Zuschauern“ dürfte aber nicht zu hoch gegriffen sein. Unter „aktiven Zuschauern“ sind jene Personen zu verstehen, die einen Weg zurückgelegt haben, um die Rallye an einer Stelle ihrer Wahl zu sehen — im Gegensatz von den Bewohnern, die nur bei der Durchfahrt ihrer Ortschaften die Straßen säumten. Dementsprechend ist die gesamte Zahl jener, die die Olympia-Rallye in irgendeiner Form „erlebten“, nicht einmal annähernd abzuschätzen.

Ablauf und Durchführung waren auch aus der Sicht des Rallye-Fachmanns vorbildlich, wie überhaupt der gesamte technische Ablauf dem Niveau einer großen „klassischen“ Rallye entsprach. Einschränkend muß nur gesagt werden, daß die Auswertung der Resultate nicht immer zufriedenstellend war, teilweise entstanden erhebliche Verzögerungen, die zum Teil auf gestörte Leitungen durch Unwetter zurückgingen.

Vielfach wurde vor der Rallye bezweifelt, ob es überhaupt möglich sei, ein Monsterfeld von mehr als 300 Wagen ohne enorme Verspätungen über die 3.400 km lange Strecke zu schicken. Es war möglich: Der Zeitplan wurde in jeder Phase minutiös eingehalten. Die vorgesehenen Zwangspausen, die in erster Linie der Erholung der Fahrer dienten, waren von vornherein so geplant worden, daß dabei jedesmal auch ein Zusammenziehen des Feldes ermöglicht wurde. Als schwere Unwetter auf einigen Strecken niedergingen, hatten die Veranstalter das ganze Feld so gut „im Griff“, daß keine Verschiebung des Zeitplans entstand.

Resonanz

Das Pressebüro der Olympia-Rallye hatte seine Arbeit im April aufgenommen und mit rund 60 Aussendungen vor der Veranstaltung und mehreren Pressekonferenzen um jene Sympathie geworben, die der Rallye dann auch tatsächlich zuteil wurde. Das publizistische Echo nach der Rallye wurde anfangs etwas überschattet von der Tatsache, daß die offiziellen Ergebnisse ziemlich lange auf sich warten ließen. Dieses Manko hat den Veranstalter zumindest ebenso geschmerzt wie die betroffenen Journalisten, die allzu heftige Reaktion einiger Kollegen hat aber wohl das Kind mit dem Bad ausgeschüttet. Gesamthaft gesehen war dies aber nur ein kleiner Wellenschlag in einer durchwegs wohlwollenden, fachlich fundierten und sehr ausführlichen Berichterstattung — und zwar sowohl seitens der aktuellen Massenmedien wie auch der Fachpresse. Besonders in den ausländischen Medien wurde das Bedauern, daß es sich dabei nur um eine einmalige Veranstaltung gehandelt hat, sehr deutlich.

Was steht jetzt wirklich unter dem Strich?

Dem Motorsport in Deutschland wurde für eine Rallye ein immens breites Publikum erschlossen — und dieses Publikum ließ sich offensichtlich sehr gern „erschließen“. In vielen Anknüpfungspunkten fanden Industrie und Motorsport unter neuen Vorzeichen zueinander. Der Aufwand war enorm, er hat gelohnt: Das Resultat war eine Gala-Vorstellung des deutschen Motorsports — Darsteller und Publikum haben sie genossen.