



Als Michael Hagemann vor drei Jahren den ersten Gedanken laut äußerte, er denke daran, die Olympia'72 mit neuem Konzept wieder zu beleben, hatte er wohl keine Vorstellung davon, was er damit ins Rollen bringt.

Er hat sich Helfer gesucht, die ihm bei der Konzeption und Ausarbeitung helfen. Aber die beste Hilfe war die Zustimmung und Mitarbeit von „Walter Röhl and Friends“. Mit diesem Namen als Zugpferd und die 72er Geschichte – dokumentiert und vielfach erzählt – wurde aus dem Gedanken ein tragfähiges Konzept.

Viktor und ich kamen vor einem Jahr dazu, als Michael Hagemann uns beim 50-jährigen Jubiläum der Scuderia Magra München (dem wir uns bereits vor 40 Jahren angeschlossen haben) angesprochen hat, ob wir als Schlussfahrzeug an der Olympia'72 Revival teilnehmen würden. Wir sagten sofort ja. Denn Schlussauto können wir.



1 Streckenverlauf

Einige Wochen später reifte ihm der Gedanke, wir könnten doch mehr tun, nämlich als Schnittstelle zu den Teilnehmern. Das sah so aus, dass wir eine eigene E-Mail-Adresse zugewiesen bekamen und wir alle Anfragen erhielten, die die Teilnehmer bewegten.

Das artete bald in tagesfüllender PC-Arbeit und Telefonaten aus.

Es halfen viele mit. Gelistet waren über 45 Personen. Funktionen waren Organisations-Komitee, Rallyeleiter, Rallye-Komitee, Zeitzeugen, Presseteam, Presse Team, Public Relations-Team, Organisationsmitglieder, Moderation.

Jeden Mittwoch tagte das ORGA-Komitee per Video-Konferenz, jeden Montag trafen sich – auch wieder per TEAMS – die Rallyeleiter. Viktor und ich hörten in beide Video-Konferenzen hinein, da wir ja Auskunft über den Fortschritt bzw. Vorhaben geben sollten. So war die Woche strukturiert und wir waren

„beschäftigt“. Natürlich durften wir unsere anderen Aktivitäten, wie z.B. die Metz Rallye und den Slalom nicht zu kurz kommen lassen. Es trifft sich gut, dass wir beide Rentner sind.

Aber kommen wir zum Jahrhundertereignis. Ich sage das so, da es keine Wiederholung geben wird.

Der Plan war, knapp unter 200 Teilnehmer auf den Weg zu schicken. Mit 192 Teams plus zwei Vorausfahrzeuge und Schlussfahrzeug waren wir letztendlich am Start. Mitte Juli begannen wir, Essensgutscheine zu drucken, es waren immerhin durchschnittlich vier Verpflegungsstationen pro Tag geplant. Das waren immerhin 7000 Gutscheine für Fahrer und Begleittross.



2 Abgleich der Fahrerlisten mit Philipp Pongratz



Audi A6

Das ist unser Schlussfahrzeug, von manchen auch als „Lumpensammler“ bezeichnet.

Viktor Konstanty
Gaby Konstanty

Wir reisten bereits am Donnerstag, 4. August 2022, mit einem voll beladenen A6 nach Kiel, da wir am Freitag unser Abnahmebüro einrichten mussten. Am Samstag strömten dann die Teams zur Abnahme, legten Führerscheine, KFZ-Scheine und die geforderten unterschriebenen Unterlagen vor, wurden technisch abgenommen und erhielten ihre Fahrertaschen (die, wie die Metz-Fahrertaschen ebenfalls, Henglein-Taschen waren).

Am Samstag konnten sich die Fahrer anhand eines Minibordbuches in die Systematik einarbeiten. Am Sonntag erfolgte die vierte Schulung in Sachen Bordbuch-Lesen, Ori-Aufgaben ausführen, Gleichmäßigkeitsstrecken und Lichtschranken-Training. Also auch für die Fahrer ein volles Programm.



Und immer war Walter Röhrl präsent, der seine früheren Fahrzeuge im Sattelschlepper mitführte und kontinuierlich die Fahrzeuge austauschte, damit die Zaungäste etwas davon hatten. Er hat – Respekt - mindestens eine Million Autogramme gegeben, auf Programme, Fahrerumhänger, T-Shirts, Rücken, Ärmel, Bordbücher, Autos.... Und er hat sich mindestens 500 Mal den Mikrofonen gestellt.



Hier im lustigen Gespräch mit Jochi Kleint. (Foto-Krien)

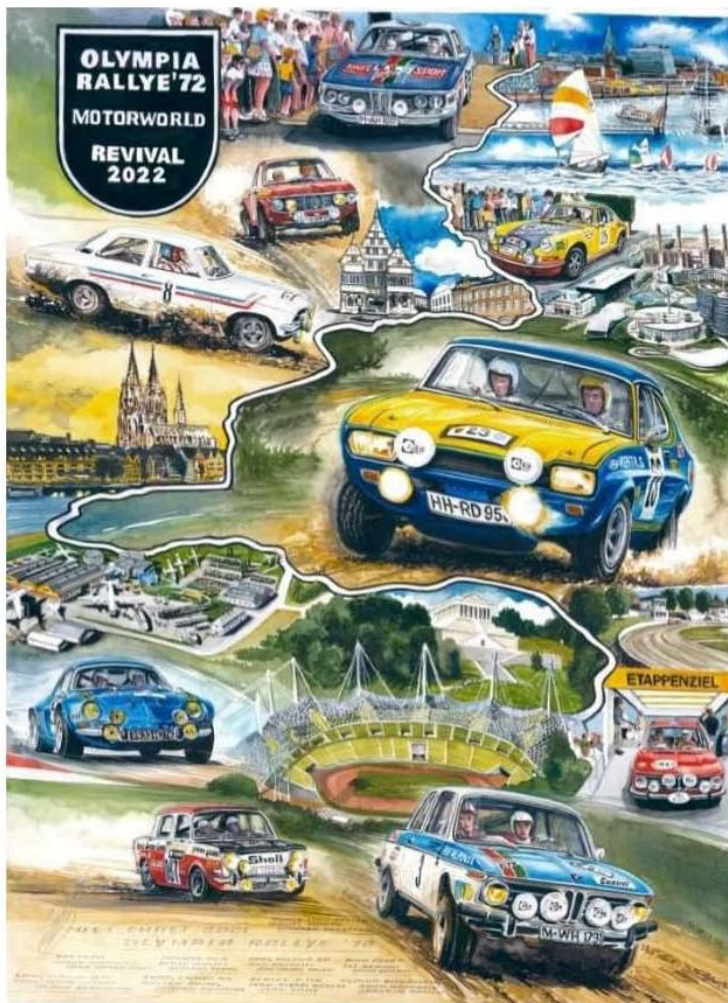
Am Montagmorgen startete der Troß. Es waren insgesamt über 2300 km zu bewältigen. Die Teilnehmer fuhren mit ihren Oldtimern, die teilweise bereits von 1950 waren. Wir machten es uns leicht – wir fuhren bequem mit dem Audi A6 (Klima, integriertem Telefon, elektrische Fensterheber für den Kontakt zu Teilnehmern, Zeitnahmeteams, Kontrollstellen, schnell genug etc.). Da wir das Fahrerfeld im Auge behalten mussten, fuhren wir die Originalstrecke mit. Trotzdem ist uns hin und



wieder ein Fahrzeug verloren gegangen, das getankt werden musste oder sich die Fahrer verirrt. Tja, dann kamen die Beschwerden, wir hätten abgekürzt (in einer fremden Umgebung?).

Der Veranstalter – also Michael Hagemann – hatte sich viele Besonderheiten einfallen lassen. So bekamen die Teams jeden Morgen eine kleine Kühltasche mit jeweils 6 Flaschen Mineralwasser, gekühlt mit einem Kühlpad. In jeder Stadt, die

abends angefahren wurde, wurden Gummienten ausgegeben, die zu sammeln waren und eine Kette mit 6 Enten bildeten. So war der Plan. Aber manches Paket erreichte nicht die anvisierte Stadt und endeten in einem Fall in Amsterdam (die Spedition machts möglich).



Das Künstlerbild der Veranstaltung war von Uli Ehret in Aquarell gestaltet worden. Dieses Bild wurde am Schluß der Veranstaltung versteigert. Der Verkaufserlös kam Charity-Projekten zugute. Genauso wie vielen sozialen Projekten an der Strecke wie Kindergärten usw.. Hier haben die Fahrer Geld gespendet, das in einen Topf kam und in Tranchen zu 7200 € verteilt wurde.

Eine Sache war erschreckend: wir fuhren im Harz km für km an Wäldern vorbei, die so aussahen:



Und da kann man verstehen, dass die „Klimaneutralität“ der Veranstaltung wichtig war und diesem Aufforstungsgebiet zugutekommt. Für die Aufforstung der Wälder im Harz werden 1,20 m große Nachwuchsbäumchen gestellt und von örtlichen Vereinen eingegraben/gepflanzt.

Insgesamt fuhren wir 4.000 km; von Nürnberg nach Kiel, und dann die einzelnen Etappen:

Tag 1 Kiel – Lübeck – Adendorf – Mölln – Wolfsburg

Tag 2 Wolfsburg – Braunschweig – Einbeck – Paderborn

Tag 3 Paderborn – Warstein – Meinerzhagen – Köln

Tag 4 Köln – Gemünden – Grolsheim – Kaiserslautern – Speyer

Tag 5 Speyer – Neckarsulm – Gunzenhausen – Regensburg

Tag 6 Regensburg – Konzell – Plattling – Landshut – München

48 Wertungsprüfungen warten auf der Gesamtstrecke von 2.250 km in 6 Tagen!

Als Schlußauto hatten wir die komplette Strecke zu fahren. Aber der Schlußpunkt am Abend war immer ein gut geleertes Büffet. Aber wir wurden trotzdem immer satt.

Lediglich in Wolfsburg, in der Autostadt, lief das ein klein wenig anders. Die Verantwortlichen, die den Vertrag mit der Autostadt schlossen, hatten den dortigen Managern erklärt, dass die Teilnehmer zwischen 17 und 19 Uhr ankommen würden. Die Fahrzeuge würden dann auf den Parkplatz eingelassen und jeder Teilnehmer sollte ein Armbändchen und eine Chipkarte mit einem Verzehr-Guthaben erhalten. Leider gab es wegen der Aufgabenstellungen – Ori-Aufgaben und Schnittprüfungen – einige Verzögerungen. Und so kamen die Teilnehmer viel später an. Nun hatten die Helfer der Motorworld lediglich den Auftrag bekommen, bis 19 Uhr die Fahrzeuge zum Parkplatz zuzulassen. Aber um diese Zeit waren gerade die Hälfte der Fahrzeuge eingetroffen. Also machten sie der Reihe nach Feierabend und die Fahrer bekamen zwar noch ein Armbändchen, aber keinen Gutschein mehr. So mussten wir unsere Bockwurst selber kaufen, was bei einigen Fahrern auf lautstarkes Unverständnis stieß.



Vier Tage lang dominierten die Ori- und Gleichmäßigkeitsliebhaber unter den Rallyeleitern.

Ab Speyer kam das Übergewicht der Lichtschrankenfahrer, Rainer Zimmermann und Udo Höpfel gehörten die dieser Zunft. Ab da waren die Verbindungsetappen nach Bordbuch, d.h. nach Chinesenzeichen zu

fahren (und nicht nach Ori-Karten). Das war sehr entspannend. Und dazu kam, dass wir in Gunzenhausen ein wirklich gutes Mittagessen vom Bufett bekamen, (Norddeutschland und NRW haben von Mittagessen andere Vorstellungen, dort gab es Bratwurst, Bockwurst, Burger).



Von GUN aus kamen wir nach Regensburg und starteten am nächsten Tag in der Sandbahn Plattling. Das kannten Viktor und ich – wir waren 1985 bei der 3 Städte Rallye am Start.

Walter Röhrl hatte hier Hochbetrieb. Er nutzte seinen mitgeführten Fahrzeugpark und zeigte den zahlreichen Zuschauern in diversen Runden seine Fahrkünste.

Als Schlußauto fahren wir ja die komplette Strecke! Das beinhaltet natürlich das Recht, auch in Plattling zu fahren. Leider gibt es davon kein Bild – kein Fotograf wartet auf das Schlußauto. Aber wir hatten unsere eigene Fan-Gruppe:



Die Abschlußfeier mit Siegerehrung in der Münchner MOTORWORLD war sehr festlich. Es gab einen großen Andrang an Teilnehmern und deren Gäste. Aber es gab leider nur 500 Plätze.



Das war es also – das OLYMPIA'72 Revival. Wir alle, die (ehrenamtlich) mitgeholfen haben, gelobten, in 50 Jahren wieder mitzuwirken, aber die meisten von oben aus.