Pirelli-Rallye: Alois Nothdurfter mit Handicaps

Alois Nothdurfter lieferte trotz Lenkungs- und Kupplungsproblemen auf den Lavanttal-Prüfungen eine bravouröse Vorstellung, sein Ford Lotus Cortina kann trotz seines beachtlichen Alters von vier Jahrzehnten als eines der schnellsten Autos bei den Historischen angesehen werden. Qualitäten hat auch das Fahrerteam.

Alois Nothdurfter hat als Rallyefahrer schon viel erlebt, aber so eine Rallye wie diese dürfte selbst WM-erfahrenen Piloten ungewöhnlich abenteuerlich erscheinen. Gegen so manche Walddurchfahrt in der Kärntner Bergwelt, die bei intensivem Befahren in der beginnenden Frühlingszeit leicht den Zustand einer schottischen Forststraße annehmen kann, dürfte selbst eine Jännerrallye auf Schnee und Eis blaß wirken. Während man sich dort mit Spikes helfen kann, ist man hier den Einflüssen der Natur ziemlich hilflos ausgesetzt. Bei einem mit Erdreich des Waldbodens verunreinigten Asphalt, der sich über die gesamte Fahrbahn zieht, verliert jeder Reifen seine Haftung.

Das war aber beileibe nicht das Einzige, was Alois Nothdurfter zu schaffen gemacht hatte. Auch am Auto selbst waren durch technische Störungen Schwierigkeiten aufgetreten, die die grundsätzlich schon enorm hohen Anforderungen der Pirelli-Lavanttal-Rallye noch einmal merklich erhöht hatten. Bekanntlich fährt Alois Nothdurfter einen Ford Lotus Cortina, der einige technische Besonderheiten hat, so wie etwa eine hydraulisch betätigte Kupplung. Wenn die aber undicht ist, dann hilft entweder gar nichts mehr oder engagiertes "Pumpen" am Kupplungspedal, ähnlich wie bei Bremsfading. Dieses "Kupplungs-Fading" war eine Weile extrem lästig.

Viel schlimmer aber wirkte sich das Leiden an der Lenkung aus, die außergewöhnlich unpräzise reagierte, was vor allem auf den schnellen Abschnitten ein arges Manko war. Hier zeigen sich die Nachteile der alten Konstruktion des Lenkgetriebes, das sich bei hoher Beanspruchung sehr empfindlich zeigt. Dem entsprechend, war es nicht wirklich gelungen, unter diesen Umständen die Vorteile des Wagens zu nützen, sodaß am ersten Tag nur der recht ernüchternde 6. Platz bei den Historischen herausschaute. Immerhin, der Porsche von Walter Kunz oder der Lancia Fulvia von Sandro Sinuello, beides von der Papierform überlegene Autos, lagen im Zwischenergebnis noch weiter hinten.

Im Gegensatz dazu konnten am Samstag die Zeiten gefahren werden, die man sich eigentlich erwartet hätte, hier bewegte sich das Leistungsvermögen durchaus im Bereich eines Konrad Friesenegger oder Johannes Huber. Offenbar war es den Mechanikern doch gelungen, die Lenkung so gut hinzubekommen, daß sie einigermaßen vertrauenerweckend funktionierte. Am Ende war es der fünfte Platz bei den Historischen, gleich hinter den hochzufriedenen Konrad Friesenegger/Jürgen Hilmbauer mit ihrem C-Kadett-Coupé, und man weiß: Da wäre mehr drin gewesen, wenn man von Beginn an nicht so elementar gehandicapt gewesen wäre. Denn im Prinzip zeigt der Ford Lotus Cortina auch als ältestes Auto in der Wertung noch hervorragende Fahrleistungen.

Man wird weiter optimieren, um bei der BOSCH Super plus-Rallye in sieben Wochen voll attackieren und nach Herzenslust driften zu können. Es sollte gelingen, schließlich sind auch die historische 1000-Seen- und San-Remo-Rallye, wo der Cortina überall schon erfolgreich abgeschnitten hat, keine Spazierfahrten gewesen. Nichts optimiert werden muß beim Zusammenspiel mit dem neuen Beifahrer Christoph Friesenegger. Denn das klappte schon beim ersten Mal perfekt.