

BOSCH Super plus-Rallye: Alois Nothdurfter mit Lotus-Power

Mit einem Doppelnockenwellen-Zylinderkopf von Lotus ausgestattet, soll der 40 Jahre alte Ford Cortina von Alois Nothdurfter die Besetzung der Castrol Historic Rallye-Meisterschaft aufmischen. Gegen die Porsches wird ihm das vermutlich wenig nützen...

In Kürze ist es wieder soweit: Die Castrol Historic Rallye Staatsmeisterschaft lässt wieder einmal die Reifen rauchen, diesmal begleitet sie die BOSCH Super plus-Rallye, die am 19. und 20. Mai in ihrer gewohnten Umgebung im Wechselgebiet stattfinden wird. Und wie immer, ist die Besetzung sehr hochkarätig.

Eine Ausnahmeherrscheinung wird dabei sicher der Ford Lotus Cortina von Alois Nothdurfter und Christoph Friesenegger sein, ein Fahrzeug, das zur Mitte der Sechziger Jahre produziert wurde, aber durchaus schon Merkmale von Rallyewagen aus den Siebziger Jahren und frühen Achtziger Jahren aufweist. Die Besonderheit bei diesem Wagen ist, daß hier ein an sich sehr einfaches Großserienauto mit einem Motor ausgestattet wurde, der von Spitzen-Technikern mit Erfahrungen aus dem Formelsport mitkonstruiert worden ist. Ein Rezept, das sich noch lange Zeit später bei sehr vielen bekannten Rallyewagen bewährt hatte, wie etwa beim Ford Escort RS BDA, beim Fiat 131 Abarth, bei den frühen Toyota Celicas (Zylinderkopf von Schnitzer) oder beim Opel Ascona 400 (Cosworth-Tuning). Diese Kombination von simplen Fahrgestellen mit auffallend starken Motoren bedeutete vor allem eines: Viele Drifts für die Fans!

Das wird auch bei der BOSCH Super plus-Rallye das Hauptmotto von Alois Nothdurfter sein, denn um sportlich gegen die Porsches ankämpfen zu können, fehlen ihm einfach die PS. Hier ist der technische Vorteil der Sechszylinder-Heckmotor-Jagdgesellschaft einfach zu groß, und auch wenn Motorleistung im Rallyesport sehr oft nicht das Wichtigste ist: Bei der BOSCH Super plus-Rallye ist es wichtig. Und zwar extrem wichtig. Auf den schnellen Prüfungen kommt es auf jedes PS an. Der Grenzbereich liegt sehr weit oben, die Spielräume sind gering.

Daher ist davon auszugehen, daß sich die Historischen in zwei Ligen aufteilen werden: Auf der einen Seite Porsche, auf der anderen Seite der Rest. Auf dieser anderen Seite könnte aber auch für Alois Nothdurfter und Christoph Friesenegger mit dem vier Jahrzehnte alten Fahrzeug etwas zu holen sein. Das Handling und die Straßenlage des Cortina sind dem der Escorts und Kadetts sehr ähnlich, und wie viel sich auch aus dem extrem alten Auto noch herausholen lässt, hat Alois Nothdurfter mit zahlreichen Spitzenergebnissen bei international bedeutenden historischen Rallye-Events ausreichend bewiesen. Die Konkurrenz der Escort RS 2000-Piloten Sepp Pointinger und Hans-Georg Lindner ist gewaltig, ebenso die von Konrad Friesenegger mit dem Opel Kadett GTE, der einem lupenreinen Annessi-Auto (Wittmann!) gleicht. Aber im Rallyesport hat es oft schon großartige Überraschungen gegeben. Und die Wahrscheinlichkeit, daß es zu einer großen Überraschung kommt, wird umso höher, je eher es zu Regen kommt. Weil dann könnten sogar die Porsches dran sein.

Aber ob Regen oder nicht, der Spaß wird auf jeden Fall da sein, dafür garantieren alleine schon die als außergewöhnlich spektakulär bekannten Rundkurse Pinggau und Rohrbach, wo möglicherweise auch zeitenmäßig einiges drin ist. Der Ford Lotus Cortina wurde nach ein paar leichten Schwierigkeiten bei der Pirelli-Rallye gründlich geprüft, es sollte eine störungsfreie Rallye werden. Eine Rallye, bei der man auch diesmal hinterher wieder von den Historischen sprechen wird, auch dank Leistungsträger wie Alois Nothdurfter und Christoph Friesenegger.