



DRIFTEN ohne **LIMIT**

Ken Block fährt einen heissen Reifen auf seinem 650-PS-Fiesta – ai-Autor Reiner Kuhn durfte ans Steuer des Blockbusters.

«Mit diesem **Fiesta** turnst D einfach über den Asphalt – **Gymkhana** eben.»



Text | Reiner Kuhn
Fotos | Michael Heimrich

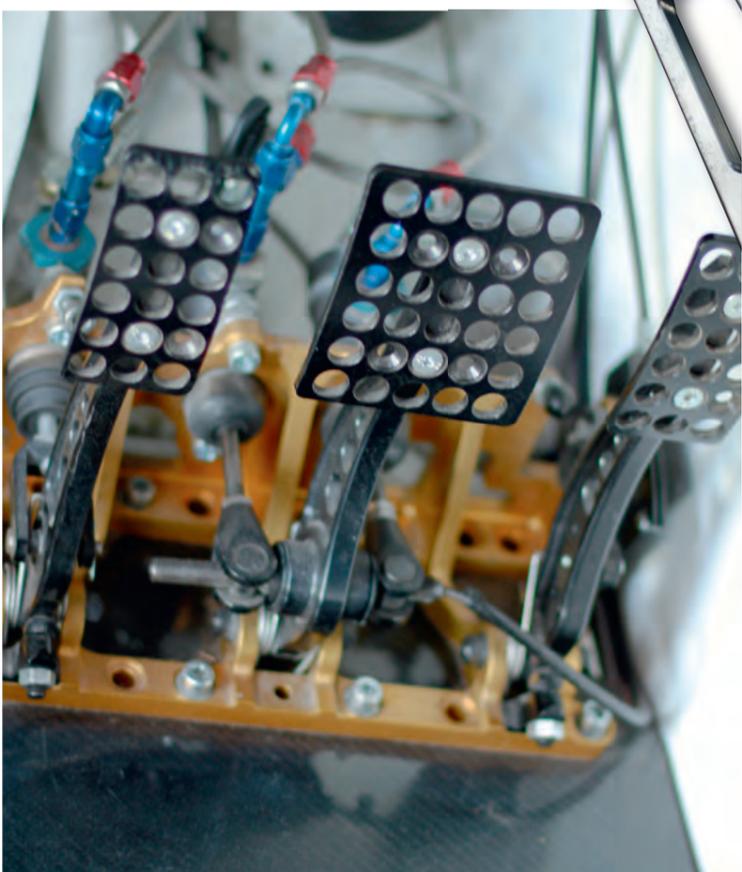
H heute gibt's grosses Kino mit Schalensitz, sattem Sound, Full-3D und krassen Fliehkräften. Zumindest, wenn man Ken Block heisst und den heissesten Ford Fiesta des Planeten pilotiert. Auf dem Irwindale Speedtrack nahe Los Angeles gab der Dompteur für einmal das Steuer aus der Hand des Strassenfegers, der die Hauptrolle im millionenfach angeklickten YouTube-Video «Gymkhana 3» spielt: ein 650 PS starke Ford Fiesta mit Allrad.

Also rauf mit dem Helm und rein in das durch den riesigen Getriebetunnel beengte Cockpit. Auf dem Programm steht ein Blockbuster der Extraklasse. Anschnallen, festzurren, durchatmen. Zündung an. Als Willkommensgruss steht im Display: «Maximum Attack» – danke dafür. Ein Schalthebel fehlt. Auf dem Getriebetunnel thront nur Kens ultimative Lenkhilfe: der aus dem Vollen gefräste Handbremsstock mit seiner magischen Nummer 43.

Jetzt ist Koordination gefragt. Auf dem linken Bedienpaneel ist

das Drehzahllimit vorgewählt. Mit Puls 170 schnippt die rechte Hand mittels Schaltwippe den ersten Gang ein. Der Daumen der Linken tänzelt zum roten Knopf für die Launch Control genannte Startautomatik. Beim Gasgeben ertönt das Brachialstakkato des brüllenden Zweiliter-Turbomotors.

Extrem und ohne Reglement Binnen zweieinhalb Sekunden katapultieren wir uns auf Tempo 100. «Mit Slicks geht das innerhalb von 1,9 Sekunden», sagt Block und strahlt. Schliesslich ist die Geartronic des magnesiumummantelten Sechsganggetriebs nur eins der Geheimnisse dieses Spielmobils. Dessen Zutaten sind fein abgemischt. Schon die Optik des Fiesta ist beeindruckend. Treffsicherer kann man ein «Monster»-Mobil kaum lackieren. Im Gegensatz zu den dreitürigen



Cool ohne Schatten
Ken Block (links) bereitet Reiner Kuhn auf die ultimative Erfahrung in seinem Ford Fiesta auf dem Irwindale Speedtrack vor.

WRC-Brüdern basiert der Renner auf dem Fünftürer, den Ex-Rallye-Weltmeister Marcus Grönholm 2009 den Pikes Peak hochjagte.

«In Amerika wird der Fiesta nur in dieser Version angeboten», erklärt Andreas Eriksson, der für den Aufbau von Blocks Fahrmaschine verantwortlich ist. Und bei der ist vieles nicht mehr so, wie es mal war.

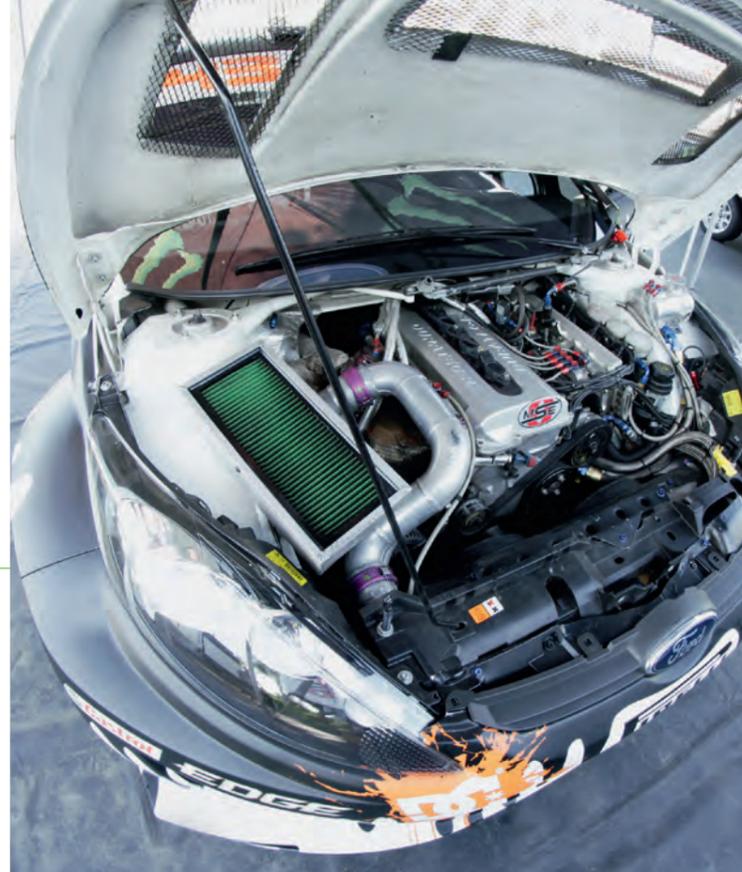
Satte drei Zentimeter breiter ist das Chassis. Die Radhäuser haben jeweils um einen guten Zentimeter zugelegt. Die Carbon-Motorhaube ist eine Spezialanfertigung: «Ich wollte etwas Besonderes», sagt Block, «etwas aggressiver, mehr Gymkhana eben.» Gymkhana nennt sich der populäre Geschicklichkeitssport, bei dem man vor allem im Drift möglichst schnell Hindernisse umfahren muss.

«Es ist ein extremes Auto mit extremer Technik, wir müssen schliesslich kein Reglement

einhalten», erklärt Block. «Deshalb ist dies auch der einzige Fiesta mit einem Dach aus Carbon. Es ist ein Spassauto, bei dem man Hightech sehen und spüren soll.» Wie wahr.

Motorsteuerung per Laptop Derweil stürmen wir in Richtung Wendemarke. Das modifizierte Zweiliter-Duratec-R-Triebwerk liefert 650 PS an beide Achsen. Aktuell sorgt ein Garrett-WRC-T30-Supercharger für 4,1 Bar Druck. «Mit grösserem Turbo

Leistung ohne Ende
Aus dem Zweilitermotor drückt der Turbolader mit entsprechender Programmierung 650 Pferdestärken. Bis zu 900 PS wären denkbar, wenn der Garrett-Lader grösser dimensioniert wäre. Der exklusive Handbremshebel (links Mitte) von Block – für die meisterlichen Drifts unentbehrlich.





Technische Daten

Ford Fiesta «Gymkhana 3»

Preis (Einzelstück) ca.	Fr. 600 000
Zylinder/Hubraum	R4/2050 cm³
Leistung	478 kW/650 PS bei 5500/min
Drehmoment	990 Nm bei 2800/min
Antrieb	Allrad
0 bis 100 km/h	1,9–2,5 s
Spitze	bis 245 km/h
Norm-Mix (MVEG) ca.	100 l/100 km, Benzin
CO ₂ /Effizienzkat.	ca. 2320 g/km/-
Länge/Breite/Höhe	395/174/146 cm
Ladevolumen	- Liter

MOTOR

Bohrung x Hub	87,5 x 83,1 mm
Verdichtung	10:1
Nockenwellen	2 (Kette)
Ventile/Trieb	16/var. Ein-/Auslass
Motor-konzept	Turbo

KRAFTÜBERTRAGUNG

Fahrdynamikhilfen	-
Getriebe/Gangzahl	manuell/6
120 km/h im ob. Gang	N.N.

FAHRWERK

Aufhängung v./h.	Federbeine, verstellbare Stabi, Querlenker, verstellbare Dämpfer (Ölins)
Bremsen	4 Scheiben (v./h. i. bel.)
Lenkung	elektromechanische Servo
Bereifung	265/35 R 18

KAROSSERIE

Türen/Plätze	5/2/N.N.
Radstand	258 cm
Tank (2)	21 und 45 Liter
Gewicht/Zuladung	ca. 1100/- kg
Leistungsgewicht	1,7 kg/PS



sind auch 900 PS drin», erklärt Eriksson, als er per Laptop ein Motorenprogramm abspielt. Je nach Temperatur oder Luftdruck bestimmt er Drehzahlmitten für Launch Control, Schaltzeitpunkt, Begrenzung.

Ein Zug am Handbremshebel, und wir drehen uns ein. Ab jetzt schauen wir durch die Seitenscheibe. Alles im grünen Bereich. Selbst im Halbmeilen-Oval lässt sich eine komplette Kurve quer fahren.

«Du darfst alles machen, nur nicht die Kontrolle abgeben. Sobald das Auto anfängt, mit dir zu fahren, ist es vorbei», betont Block. «Wenn du aber Eier hast, folgt dir der Fiesta aufs Wort. Du turnst über den Asphalt.»

Das Handling ist erstaunlich. Kein Wunder: Die Gewichtsverteilung vorne/hinten ist 50:50 verteilt, der Schwerpunkt liegt extrem tief. Zudem besitzt das schwarz-grün-weiße Monster per Knopfdruck verstellbare

Öhlins-Dämpfer. Beim Sturm ins Infield warnt Block: «Wichtig ist, sauber runterzuschalten und der Antriebseinheit etwas Zeit zu geben.» Verständlich – gewaltige 990 Newtonmeter wollen durch Getriebe und Differenziale gestemmt werden. Wo Feuer ist, da ist auch Rauch. Im zweiten und dritten Gang drehen wir Donuts und arbeiten die 19-Zöller zügig auf. Die Sicht geht gegen null. Durch die Nebelschwaden erblicken wir ver-

zückte Zaungäste und erfreuen uns an der Lichtstärke der Drehzahlband-Leuchtdioden.

Längst hat sich nicht nur der Geruch des Gummiabriebs ins Cockpit vorgearbeitet; eine dicke weiße Wolke hat sich im Auto breitgemacht. Spätestens jetzt sollte der Gastfahrer die Lenkung öffnen und sein Heil in der Flucht nach vorne suchen. Denn eines wurde in Blocks Bastard noch nicht eingebaut: ein Nachtsichtgerät.

Steuerparadies

Grosses Kino ist auch Einstellsache: Oben am selbstkonstruierten Bedienpaneel wird die Drehzahl der Startautomatik vorgewählt. Ganz unten lassen sich die Dämpfer elektronisch nachjustieren.

Rauchmelder

Egal, welcher der sechs Gänge ansteht – ein beherzter Tritt aufs Gaspedal lässt die Reifen durchdrehen. Adrenalinschübe aus «driftigem» Grund.

TRUE PERFORMANCE, NO EXCEPTIONS.



BBS Räder. Das Programm 2011.

Leidenschaft. Inspiration. Adrenalin.

Räder, die begeistern.

Perfekt in Technologie und Design.

Sport und Eleganz für die Strasse.



Technik aus dem Motorsport

NEW CATALOGUE AVAILABLE

