

JEDE MENGE SCHOTTER

Vor dem Fahrspaß im 270 PS starken Skoda Fabia Super 2000 steht ein strapazierfähiges Konto. Für rund eine Viertel-million Euro bekommt man ein ausgereiftes und blitzschnelles Rallyeauto, das in seiner Klasse State of the Art ist.



Die Super 2000-Version des Fabia misst in der Breite fast 16 Zentimeter mehr als das Serienauto. Natürlich ist auch Allradantrieb an Bord

Der Zweiliter-Sauger ist ein Rennmotor alter Schule: Er giert nach Drehzahl. 6500 Umdrehungen sollten es mindestens sein

Das sanftmütige Design, die meist eher maue Motorisierung und der liebenswürdig klingende Name: Der Skoda Fabia gehört zu den ganz Braven im Lande.

Doch der kompakte Musterknabe aus Tschechien hat einen wilden Verwandten, der so gar nicht zu der biedereren Sippschaft passen will. Super 2000 heißt der breitbeinig und stimmungsvoll auftretende Rabauke mit dem zweiten Vornamen. Der Trainingsanzug steht dem allradgetriebenen Fabia ausnehmend gut. Mit seinen stämmigen Kotflügelverbreiterungen, den grimmigen Kühllufteinlässen und den 18-Zoll-Rädern wird aus dem friedfertigen Gleiter ein extrovertierter Kraftwürfel.

Im Jahr 2009 baute Skoda-Sport 16 Fabia Super 2000 für den Einsatz auf den Rallyepisten der Welt, in der International Rally Challenge (IRC) und in

diversen nationalen Championaten wie der Rallye-DM. Vor dem letzten Lauf liegen die Skoda-Werksfahrer Matthias Kahle und Mark Wallenwein in der DM auf den Plätzen eins und fünf.

Von den World Rally Cars (WRC), der Topliga in der WM à la Citroën C4 oder Ford Focus, unterscheiden sich Super 2000-Auto vor allem beim Motor: Der Hubraum beträgt zwar hier wie dort zwei Liter. Aber während die WRC-Motoren durch einen mächtigen Turbolader auf 320 PS und – wichtiger noch – auf 700 Newtonmeter Drehmoment aufgeblasen werden, begnügen sich die Super 2000-Sauger mit 270 PS und vergleichsweise mickrigen 250 Nm.

Verzagte Fahrer haben erstmal Mühe mit dem Saugmotor: Denn er verlangt nach Drehzahl, nach sehr viel Drehzahl. Unterhalb von 6000 Umdrehungen herrscht die große Schlappeheit in puncto Längs-

Experten-Tipps: Der sechsmalige Deutsche Meister Matthias Kahle weist den Gastfahrer ein





TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweitsitzige Schrägheck-Limousine, Länge x Breite 3972 x 1798 mm, Radstand 2486 mm, Gewicht 1200 kg, Tankvolumen 70 Liter

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn und hinten mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, Stoßdämpfern (Reiger), Stabilisator vorn/hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftverteilung vom Fahrer verstellbar, Räder 8 x 18 (Asphalt), Reifen: BF Goodrich 225/40-18 (Asphalt)

Kraftübertragung

Permanenter Allradantrieb mit mechanischen Sperrdifferenzialen vorn und hinten; sequenziell schaltbares Sechsgang-Getriebe (X-Trac)

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1998 cm³, Leistung 199 kW (270 PS) bei 8000/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 7250/min

Fahrleistungen

0 – 100 km/h	weniger als 6 s
Höchstgeschwindigkeit	174 bis 184 km/h (je nach Übersetzung)

Preis

Skoda Fabia Super 2000	265 000 Euro
------------------------	--------------

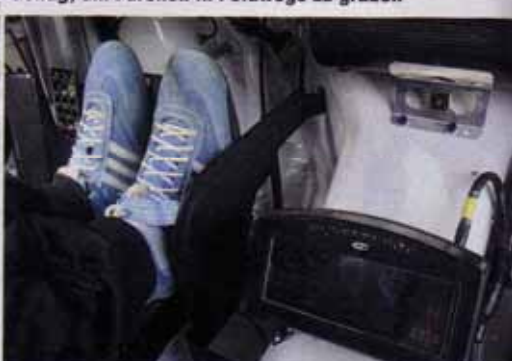
Der Zwerg Rase aus Tschechien leistet 270 PS. Genug, um Furchen in Feldwege zu graben



Robuste Sicherheitszelle dank Streben und Versteifungen



Das Getriebe wird per Krückstockschaltung befehligt. Das Hebelchen ist die Arretierung für den Retourgang



Die Pedalbox ist längsverstellbar. Das Multifunktions-Display verschanzt sich tief im Fußraum

dynamik. Dabei brüllt der vierzylinderige Schreihals im Bug schon wie am Spieß, so als hätte er Sorge, durch eine ausschweifende Drehzahlorgie schlimm leiden zu müssen.

Vom Copilotensitz her schnarrt der sechsmalige Deutsche Rallyemeister Matthias Kahle in die Gegensprechanlage: „Erst schalten, wenn die rote Schalllampe blinkt. Du fährst ja wie mit einem Turbo.“ Es kostet Überwindung, diesen Rat umzusetzen. Doch der Mut zur Drehzahl wird belohnt. Ab 6500/min geht es hurtig voran, die Gänge des sehr kurz übersetzten und eng gestuften, auf eine Höchstgeschwindigkeit von rund 180 km/h ausgelegten Sechsganggetriebes müssen im Sekundentakt nachgeladen werden.

Oberste Regel: Wenn kein Gangwechsel ansteht, Finger weg von der Schaltkrücke, die ein bisschen an den

historischen Renault 4 erinnert. Denn sobald man den Hebel berührt, unterbricht ein Sensor die Zündung. So kann man unter Vollgas hochschalten – natürlich auch ohne die Kupplung zu treten. Das Zurückschalten funktioniert ebenfalls ohne Kupplung.

Das ist sehr praktisch. Denn so hat man den linken Fuß frei zum Bremsen. Wie im Kart. Die Bremsen packen heftig zu, fast ohne Leerweg. Auch ohne Bremsservo braucht es nur einen geringen Druck auf das Pedal.

Eine enge Rechtskurve steht an. 90 Grad, kein Auslauf. Links lauert ein Graben. Zackig eingelenkt. Die BF-Goodrich-Sportreifen bauen erstaunlichen Grip auf. Der Fabia schiebt ein bisschen über die Vorderachse. Kurzes Zupfen an der Handbremse – und das Heck schwenkt in Fahrtrichtung. Vollgas. Traktion? Dank Allrad kein Thema.

Lenkkorrekturen? Ein Kinderspiel. Nur 1,5 Umdrehungen sind es von Anschlag zu Anschlag.

Innerhalb weniger Kilometer entwickelt sich zwischen dem Fabia und dem Gelegenheits-Rallyefahrer ein Vertrauensverhältnis. Der Super 2000 verleitet sehr schnell zu frecher Gangart – auch ein Verdienst der mechanischen Differenziale. „So ist das Auto gut berechenbar, es macht immer das Gleiche“, sagt Kahle. „Früher, beim Octavia WRC mit seinen elektronisch-hydraulisch gesteuerten Differenzialen, gab es schon mal Überraschungen.“

Mit dem Fabia ist Kahle wunschlos glücklich. „Testen?“, sagt er. „Wieso testen? Ich wüsste nicht, was man an diesem Auto verbessern könnte.“

Text: Claus Mülhberger
Fotos: Sabine Hofmann