



Light-White

Doppeltest Der Verzicht auf handelsüblichen Komfort ist ihre Philosophie, ein daraus resultierend möglichst geringes Gewicht ihr Ziel. Lotus Exige S und Mosler MT900 GTR – zwei fahrdynamische Spielzeuge der besonderen Art

Nein, ein einfaches Zuckerschlecken verspricht das nicht zu werden. Bereits bei der Anfahrt zum Testprogramm nach Hockenheim verschafft sich der Mosler MT900 GTR systematisch Respekt. Bei 270 ist noch reichlich Luft unter dem Pedal. Stumpf stoßen kurze Querfugen in die Wirbelsäule durch. Wenigstens zieht die Flunder, deren knappe Kanzel sich fast bündig über den Haaransatz spannt, stur ihre Bahn.

Knapp hinter den entschlossen zupackenden Recaro-Rennschalen hämmern acht Zylinder gnadenlos auf die zweiköpfige Besatzung ein. So direkt, als wäre man selbst ein Teil dieses monströsen Maschinenbaus. Spätestens ab 4000 Umdrehungen nimmt das garstige Trommelfeuer dann Ausmaße an, die eine Unterhaltung endgültig nur noch visuell möglich macht. Optional gibt es eine Stereoanlage und eine Rückfahrkamera;

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Es ist ein gutes Stück Arbeit, den Mosler MT900 GTR um den winkligen Kleinen Kurs zu zirkeln. Aber die Kurvengeschwindigkeiten zeigen, dass der US-Boy nicht nur auf den Geraden Zeit gutmacht. Wer die Leistung wohl zu dosieren weiß, wird mit

einem präzisen Einlenkverhalten und einem absolut neutralen Verhalten belohnt. Im leichtfüßig agilen Lotus Exige S geht die gleiche Übung geradezu spielerisch vonstatten. Leistungsübersteuern kennt der Brit gar nicht. Beide Bremsen sind top.



Lotus Exige S 1.14,8 min
Mosler MT900 GTR 1.09,2 min

■ Geschwindigkeit
■ Querbeschleunigung
■ Bremsverzögerung
*Höchstgeschwindigkeit vor Bremspunkt

eine Gegensprechanlage wäre die wohl sinnvollere Alternative gewesen. Na dann: Klappe halten und den Schub genießen!

Eintauchen in den Rauschzustand, den der aus der Corvette Z06 entlehnte Siebenliter-V8 entfacht und der in diesem riesigen, glatt gebügelten Umfeld 520 PS und 667 Newtonmeter maximales Drehmoment in die Schlacht wirft. Seiner Aufgabe, den fast fünf Meter langen, allerdings nur 1278 Kilogramm leichten Kohlefaser-Keil vehement in die Umlaufbahn zu ballern, kommt der Zweiventiler also mit Leichtigkeit nach.

Später wird das 2D-Messsystem die Brachialgewalt des MT900 GTR auch objektiv attestieren. Mit seinen Beschleunigungs- und Elastizitätswerten entgegnet der Mosler einschlägigen Superhelden aus Deutschland oder Italien auf ein und derselben Augenhöhe. Vom Überholimago, das der weiße Riese ausstrahlt, ganz zu schweigen. Wenn sich 1,1 mal zwei Meter im Rückspiegel des Vordermanns breit machen, kommen keine Zweifel auf: Objects are closer than they appear! Was bleibt, ist ein kurzer Blick auf den – Verzeihung – gewaltigen Arsch,

Die bereits optisch innige Beziehung des flachen MT900 GTR mit dem Asphaltband hat Symbolcharakter. Der Mosler ist ein brutaler, puristischer Rennwagen mit Straßenzulassung



Das Herz aus der Corvette Z06 schlägt tief eingebettet vor der Hinterachse und posaunt ein infernalisches Stakkato heraus. Die Besatzung geht dank der Recaro-Schalen eine friktionslose Verbindung mit der aus Kohlefaser gebakkenen Fahrgastzelle ein und kann sich auf die bissige Bremsanlage verlassen



mit riesigem Flügel, vier schräg ausgestellten Endrohren und einem massiven Diffusor. Dann zoomt sich der Mosler von dannen. Längsdynamisch lässt er absolut nichts anbrennen.

Und auf dem Kleinen Kurs? Angesichts der Größenverhältnisse von Strecke und Auto gleicht die Übung zunächst Rock'n Roll in der Telefonzelle. Die Hosenträgergurte stramm gezogen, die Wade für die kräftige Kupplung gelockert – was soll's? Dieses donnernde Monstrum ist auch nur ein Auto, zudem eines mit achskinematischen Feinheiten aus dem Rennwagenbau. Jedoch auch mit solch naturbelassenen Elementen wie der schwergängigen, direkten Lenkung und der kraftaufwendigen, aber wohl dosierbaren Bremsanlage. Servounterstützung? No way!

Wodurch sich der Grenzbereichstanz mit dem Mosler als ehrliche, harte Hand- und Fußarbeit gebärdet. Weich gespült ist höchstens das durchgeschwitzte Fahrer-T-Shirt. Es geht herzhaft zur Sache, mit Spielmöglichkeiten an der Bremsbalance sowie ohne jegliche elektronische Fahrhilfen ein Leistungsübersteuern hier fast schon mit einem Gedankenblitz machbar ist.

Neben einem großen Herz verlangt der Umgang mit dem MT900 GTR somit auch ein gehöriges Maß an Verstand, um das große fahrdynamische Faszinationspotenzial auszuloten. Das erstreckt sich von einem zielstrebigem Einlenken ohne jeglichen Drang zum Untersteuern über eine Bremsanlage, so standfest

wie eine hundertjährige Eiche, hin zu Querbeschleunigungswerten par excellence – mit herkömmlichen Dunlop Sportmaxx GT-Reifen –, und kanalisiert sich schlussendlich in eine Rundenzeit von 1.09,2 Minuten. Der herbe Amerikaner trifft tatsächlich ins Schwarze, mitten ins Zentrum etablierter Supersportler.

Nun muss der Lotus Exige S nicht gleich ehrfurchtsvoll in die Federn gehen. Schließlich ist der markante Brite für sich betrachtet ebenso faszinierend und außerdem zu weniger als einem Drittel des Mosler-Preises zu haben. Er ist sozusagen das eingedampfte Abbild eines MT900 GTR. Schließlich folgen beide Philosophien dem gleichen Strickmuster: weniger ist mehr. Im Fall des Exige S derart wenig, dass der Lotus nur 933 Kilogramm auf die Waage bringt.

Die relativ starken Vertikalbewegungen halten den Exige S keineswegs davon ab, auf der Rennstrecke ein absolut präzises und leicht beherrschbares Gebaren an den Tag zu legen



Im Lotus dominieren traditionell blankes Aluminium und knapp geschnittene Ledersitze. Unter der vorderen Haube liegt der Wasserkühler verborgen, während über dem Toyota-Motor ein riesiger Ladeluftkühler thront. Trotz ihrer spärlichen Abmessung liefert die Bremsanlage hervorragende Werte



TECHNISCHE DATEN

	Lotus Exige S	Mosler MT900 GT
SPAX*	4,6	3,2
Motor	Vierzylinder, Komp.	Achtzylinder, Sauger
Ventile	4 pro Zylinder, dohc	2 pro Zylinder, ohv
Bohrung mal Hub	82,0 x 85,0 mm	104,8 x 101,6 mm
Hubraum	1796 cm ³	7011 cm ³
Verdichtung/Ladedruck	11,5-10,5 bar	11,0-1/-
Leistung	221 PS bei 7800/min	520 PS bei 6300/min
Drehmoment	215 Nm bei 5500/min	675 Nm bei 4800/min
Literleistung	123,1 PS/Liter Hubraum	74,2 PS/Liter Hubraum
Kraftübertragung	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb
	6-Ganggetriebe	6-Ganggetriebe
Bremsen Ø vordr/hinten	282/282 mm	372/342 mm
Bereifung (VA / HA)	Yokohama Advan A048	Dunlop Sportmaxx GT
	195/50-16 / 225/45-17 auf	265/35-19 / 335/30-20 auf
	6,5- und 7,5-Zoll-Felgen	9,0- und 11,5-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	3797 x 1850 x 1163 mm	4801 x 2006 x 1130 mm
Tankinhalt	43,5 Liter	65 Liter
Grundpreis	53 450 Euro	189 500 Euro
Testwagenpreis	60 015 Euro	215 500 Euro

MESSWERTE

	Lotus Exige S	Mosler MT900 GT
Gewicht		
Fahrzeug voll getankt	933 kg	1278 kg
Gewichtverteilung vordr/hint	37,1/62,9 %	38,3/61,7 %
Leistungsgewicht	4,2 kg/PS	2,5 kg/PS
Beschleunigung		
0 - 40 km/h	1,5 s	1,4 s
0 - 60 km/h	2,4 s	2,2 s
0 - 80 km/h	3,7 s	3,0 s
0 - 100 km/h	5,0 s	3,8 s
0 - 120 km/h	7,1 s	4,7 s
0 - 140 km/h	9,3 s	6,1 s
0 - 160 km/h	12,3 s	7,3 s
0 - 180 km/h	15,9 s	8,7 s
0 - 200 km/h	—	10,8 s
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,5 s / 3,6 s / 4,3 s	1,7 s / 2,1 s / 2,8 s
bis 120 km/h	4,9 s / 7,4 s / 8,9 s	3,3 s / 4,3 s / 5,6 s
bis 140 km/h	7,4 s / 11,2 s / 13,8 s	4,9 s / 6,4 s / 8,6 s
bis 160 km/h	10,3 s / 15,1 s / 19,0 s	6,4 s / 8,6 s / 11,7 s
bis 180 km/h	13,8 s / 19,7 s / —	8,0 s / 10,7 s / 15,0 s
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h	330 km/h
Fahrdynamik		
Kleiner Kurs Hockenheim	1.14,8 min	1.09,2 min
18-Meter-Slalom	70,0 km/h	71,8 km/h
Bremsweg		
aus 100 km/h (kalt/warm)	36,4 m / 33,2 m	35,3 m / 33,5 m
Verzögerung (kalt/warm)	10,6 m/s ² / 11,6 m/s ²	10,9 m/s ² / 11,5 m/s ²
aus 200 km/h (warm)	130,1 m	134,0 m
Verzögerung	11,9 m/s ²	11,5 m/s ²
Testverbrauch		
Minimalverbrauch	10,0 L/100 km Super Plus	13,1 L/100 km Super Plus
Maximalverbrauch	17,5 L/100 km Super Plus	22,4 L/100 km Super Plus
Durchschnittsverbrauch	12,9 L/100 km Super Plus	16,1 L/100 km Super Plus

* Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] · 2 = SPA
Messbedingungen: Lufttemperatur: 21° Celsius, Asphalttemperatur: 17° Celsius, Luftdruck: 1018 mbar

sport auto-Wertung (objektiv)

	Lotus Exige S	Mosler MT900 GT
Kleiner Kurs Hockenheim	1.14,8 min	1.09,2 min
Slalom (18 m)	70,0 km/h	71,8 km/h
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	5,0 s	3,8 s
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	33,2 m	33,5 m
Leistungsgewicht	4,2 kg/PS	2,5 kg/PS
Preis-Leistungs-Verhältnis*	242 Euro/PS	364 Euro/PS
Summe (maximal 60 Punkte)	50	51

sport auto-Wertung (subjektiv)

	Lotus Exige S	Mosler MT900 GT
Fahrspaß	10	10
Alltagstauglichkeit	5	5
maximal je 10 Punkte		

* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis

Bei beiden Protagonisten scheint die Rennstrecke die Geburtsstätte zu sein. Fahrdynamisch macht ihnen keiner was vor. Der Mosler legt sein Zeugnis sogar ohne ausgewiesene Sportreifen ab



Neben gewissen Gemeinsamkeiten bezüglich ihrer Formgestaltung eint beide Extremisten auch ein vergleichbares technisches Rückgrat: Kühler vorn, Motor in der Mitte, Antrieb hinten, und dazwischen ein übersichtliches, mit Leder ausgeschlagenes Kabinett. Das genügt! Auch wenn der Lotus im direkten Vergleich wie eine halbe Portion wirkt, so bietet er im Innenraum mehr Kopffreiheit, während der Einstieg durch die schmale Luke und über den wuchtigen Schweller hinweg einen weitaus gelenkigeren Bewegungsapparat erfordert.

Aber eines war schon von vornherein klar: Komfort-Freaks gehen hier weitestgehend leer aus. Fahrdynamik-Junkies schöpfen hingegen aus dem Vollen. Und die werden im Lotus nicht

„Fahrdynamik-Junkies schöpfen bei beiden aus dem Vollen“

minder gut bedient wie im Mosler – wengleich bezüglich der Zylinderzahl nur mit deren vier. Die haben es aber durchaus in oder besser gesagt auf sich. Denn der 1,8-Liter-Toyota-Motor ist angesichts des auf ihm thronenden Ladeluftkühlers fast nicht mehr auszumachen. Jedoch bleibt der maximale Ladedruck des Kompressors mit 0,5 bar in einem überschaubaren Rahmen, womit nicht nur das hoch drehende Grundlayout (bis maximal 8500/min), sondern auch die Langlebigkeit des gleichmäßig ans Werk gehenden Vierzylinders gewahrt bleiben. In Zahlen ausgedrückt bietet der Viertakter 221 PS und 215 Nm.

Im direkten Vergleich mit dem Mosler fast schon niedrig – jedoch immerhin genug Power, um mit einer Rundenzeit von 1.14,8 Minuten einen Porsche Carrera S alt aussehen zu lassen. Und das tut der Brite auch noch in einer geradezu spielerischen Manier. Lenkbefehle folgt er ansatzlos, rollt jedoch stark um die Längsachse, was den immens hohen Kurvengeschwindigkeiten aber keinen Abbruch tut. Im Gegensatz zum Mosler wirbelt es sich im Exige S wie im Spielzeugland um den Kleinen Kurs.

Dabei braucht der schlanke Brite immer reichlich Feuer unter dem Hintern, um dem Grenzbereich mit einem zarten Untersteuern zu entgegnen. Wer in der Kurve vom Mut verlassen wird und vom Gas geht, bekommt es mit einem losen Heck zu tun.

Mit dem wedeln beide auch im Slalom – aber erst

sehr spät, was die Maximalpunktzahl bedeutet.

Wie der Mosler per se in allen Hockenheim-Kriterien volle Punkte erntet. Nur in der Kategorie Preis/Leistung tritt der Lotus die Heimreise als Sieger an. Akustisch gänzlich anders geartet als der hämmernde V8, viel hochfrequenter, metallisch schrill singend, verlässt der Exige das Badische Motodrom. Ab 200 km/h vermengen sich Wind- und Motorengeräusche zu einem tobenden Turbinenklang, der Vorderwagen wird leicht, der Vortrieb zäher. Das sind hingegen zwei Umstände, die der Mosler nicht einmal bei Tempo 300 kennt.

Jochen Übler

AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Redakteur Jochen Übler

Der eine ist eine Waffe, der andere eine Knarre – beide jedoch mit vorzüglicher Treffsicherheit. In allen fahrdynamisch relevanten Kriterien sammelt der **Mosler MT900 GTR** die Höchstpunktzahl. Nur in der Kategorie Preis/Leistung muss er Federn lassen. Aber er erbringt den tadellosen Beweis dafür, dass er als absoluter Supersportler gelten darf. Ein Rennwagen mit Straßenzulassung und fahrdynamischen Höchstleistungen, der eine kundige und feste Führungshand fordert. Ein Leistungs-

gewicht von 2,5 kg/PS will schließlich wohl verwaltet werden.

Wohingegen der **Lotus Exige S** als legitime Einstiegsdroge gelten darf: klein, handlich und im Grenzbereich ohne größere Tücken. Fahrdynamisch lässt sich das britische Leichtgewicht ebenso wenig nachsagen. Der Kompressormotor bietet allerdings nicht den Punch wie erwartet, angesichts des relativ geringen Hubraums jedoch einen breit nutzbaren Drehzahlbereich von 3000 bis auf 8500/min.