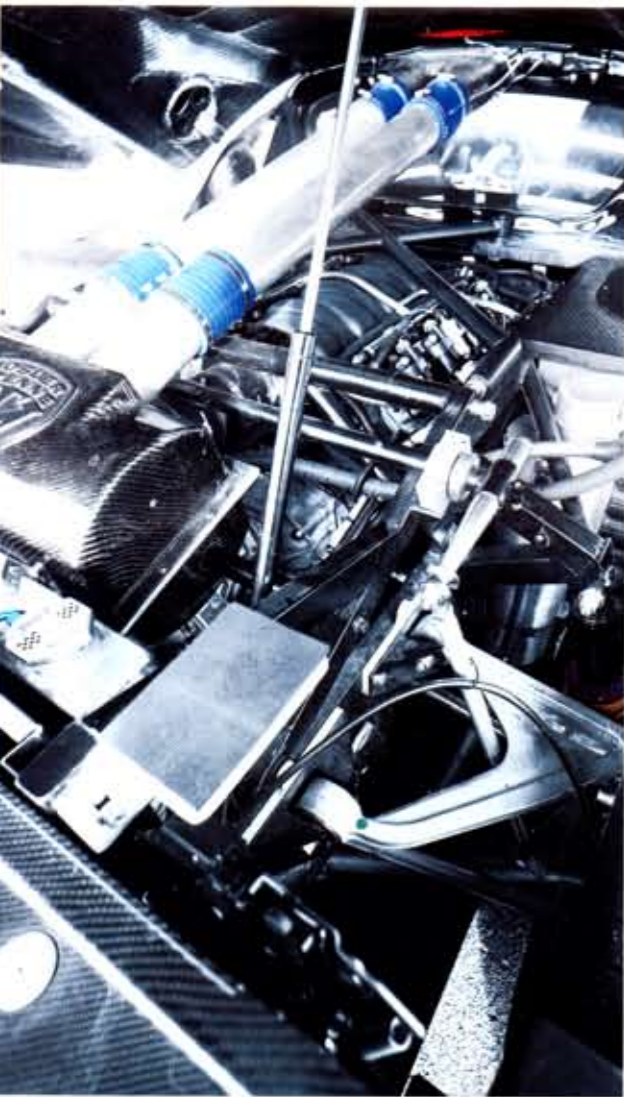


Designed by the Stopwatch

Die zahlreichen Kiemen am Rücken entziehen dem wuchtigen V8-Motor dessen heißen Atem.

Warren Mosler, Finanzmogul aus den USA, lässt Worten Taten folgen und erfüllt sich mit dem nun auch in Deutschland erhältlichen Mosler MT900 GTR seinen Traum vom eigenen Sportwagen.



Bei Mosler Deutschland (www.mt900.de) erfährt der aus der Corvette Z06 stammende V8-Motor eine Leistungssteigerung auf 550 PS. Der knapp geschnittene Innenraum reduziert sich auf das Wesentliche und ist mit feinem Leder ausgeschlagen



In diesem Supersportwagen zieht sich der Verzicht auf Gewicht wie ein roter Faden durch die Seele aus Carbon



Die brachiale Form des extrem niedrigen, aber immerhin fast fünf Meter langen MT900 GTR resultiert aus der Funktion. Unter der flachen und zerklüfteten Front stecken eine Crashbox und der Wasserkühler. Die wichtige Heckpartie mit Flügelwerk und Diffusor sorgt für hohe Abtriebswerte



FAKTEN IM FOCUS

Motor

Achtzylinder-V-Motor, Hubraum 7011 cm³,
Leistung 404 kW (550 PS) bei 6400/min,
maximales Drehmoment 675 Nm bei 4900/min.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsganggetriebe.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn und hinten mit doppelten
Dreiecksquerlenkern, einstellbares Fahrwerk,
einstellbarer Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete
und gelochte Scheibenbremsen rundum, Reifengröße
vorn 265/35 ZR 19, hinten 325/30 ZR 20.

Karosserie

Zweisitziges Coupé,
Länge x Breite x Höhe 4801 x 2006 x 1130 mm,
Radstand 2768 mm, Leergewicht 1250 kg.

Fahrleistungen

0 bis 100 km/h	3,9 s
0 bis 200 km/h	10,6 s
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h

Grundpreis

Mosler MT900 GTR	184 500 Euro
------------------	--------------

Der US-Boy hat das Zeug, um mit Kalibern vom Schlage eines Porsche Carrera GT oder Pagani Zonda zu konkurrieren



TEXT JOCHEN ÜBLER FOTOS FRANK HERZOG

Autogeschichte wurde schon vielerorts geschrieben. Aber in Riviera Beach im US-Bundesstaat Florida? Die 30 000-Seelen-Gemeinde am atlantischen Ozean mag vielleicht Urlaubsgelüste wecken – aber doch keinesfalls Assoziationen an ein Sportwagenmekka. Und doch steht am Old Dixie Highway die Keimzelle eines gerade mal 1,1 Meter hohen und imposante 4,8 Meter langen Sportwagens, der der altherwürdigen europäischen Konkurrenz aus derart klingvollen Geburtsstätten wie Sant' Agata Bolognese oder Maranello gehörig das Fürchten lehren soll.

Ein hehres Ziel, das der Mosler MT900 GTR verfolgt. Zumal er kein konzeptionelles Kind von Großkonzernen ist, sondern seine Herkunft auf der Laune eines Einzelnen basiert. Auto-Enthusiast und US-Millionär Warren Mosler wollte seine eigenen Sportwagen in der GT-Klasse des 24-Stunden-Klassikers von Le Mans siegen sehen. Ein egozentrischer Traum, dessen Erfüllung tatsächlich in einem Prachtstück des Sportwagenbaus mündete. Die Beweise zur Tauglichkeit im Rennsport sind schon erbracht.

Schließlich kann sich der MT900 bereits einen Titel beim 24-h-Rennen von Daytona sowie den Gewinn der britischen und spanischen GT-Meisterschaft an die Fahnen heften. Warren Moslers Beschreibung seines Babys ist also nicht aus der Luft gegriffen: „Designed by the Stopwatch“.

Um auch jenseits der Rennstrecken um Siegeslorbeeren zu kämpfen, verhilft dem MT900 seit geraumer Zeit ein transatlantisches Bündnis zu der auf öffentlichen Straßen erforderlichen Reife. Die ersten, dafür nötigen Schritte erfolgten bei Mosler Automotive in England. Der letzte Feinschliff jedoch, um mit der anvisierten europäischen

Konkurrenz auch qualitativ mithalten zu können, wird dem brachialen Zweisitzer im westfälischen Siegen zuteil. Deutschlandimporteur Christof Flugel bringt den MT900 GTR einerseits technisch auf den letzten Stand, zeichnet aber auch für das dringend notwendige Finish im Innenraum verantwortlich.

Im Gegensatz zur amerikanischen Version empfängt die knapp geschnittene Kommandozentrale der europäischen Variante die Fahrerpaarung nun mit einer angenehmen und modernen Gestaltung. Der Alcantara-Bezug am Dachhimmel ist ebenso perfekt verarbeitet wie das in Carbon-Struktur gewebte Leder auf dem Mitteltonnel und am Instrumententräger. Zwei schlichte, blau schimmernde Rundanzeigen informieren über den Ist-Wert von Drehzahl und Geschwindigkeit. Das dazwischen angeordnete Digitaldisplay dokumentiert die Einhaltung der Soll-Werte der Temperaturen.

Unter der optionalen HiFi-Anlage verliert sich noch eine lose Ansammlung diverser Schalter für die aufpreispflichtige Klimaanlage und die elektrisch betätigten Anteile der Seitenscheiben. Das war's. So wenig Ausstattung wie möglich und gerade eben so viel wie unbedingt nötig.

Der MT900 GTR zitiert keine Romane von plüschigem Komfort oder üppigen Extras. Er ist zielgerichtet auf die maximale Fahrdynamik programmiert und nicht auf weich-gespülte Komfortfinessen. Hier surrt kein Polstersessel elektrisch in die millimetergenaue Position. Hier packen renntypische Recaro-Schalen entschlossen, aber dennoch ergonomisch einwandfrei an Hüften und Schultern.

Eine letzte Annehmlichkeit wird dem Fahrer noch zugestanden: Die Höhe der Sitze lässt sich auf die Anforderungen

des jeweiligen Kunden fixieren. Für Staturen über 1,85 Meter Körpergröße stößt die Kopffreiheit allerdings im wahrsten Sinn des Wortes an ihre Grenzen. Fahrerischen Grenzen entgegnet der MT900 hingegen generös mit einem ABS und einer geplanten Traktionskontrolle.

Der Verzicht auf Gewicht und die Reduktion auf das Wesentliche ziehen sich wie ein roter Faden durch die Seele aus Carbon und spiegeln sich auch in der Namensgebung dieses Supersportlers wider. MT900 steht für: Mosler, Trenne, 900 Kilogramm. Gezwungenermaßen hat sich das Straßenderivat vom Renngewicht etwas verabschiedet, nicht jedoch von den beiden Kürzeln seiner Erbauer. Wobei Rod Trenne als der konstruktive Kopf für das Mosler-Projekt gilt. Der Designer wirkte bereits für Panoz, Ford und General Motors und erschuf sich mit dem MT900 GTR sein Meisterstück.

Schließlich sind die technischen Komponenten, auf denen der Mosler beruht, vom Feinsten. Als Rückgrat dient eine Fahrgastzelle aus hochfester Kohlefaser. Zur weiteren Umsetzung der hoch angesiedelten fahrdynamischen Absichten sorgen Einzelradaufhängungen mit doppelten Dreieckslenkern sowie einstellbare Stoßdämpfer und justierbare Stabilisatoren rundum. Verhüllt wird die dem Motorsport entlehene Technik von einer faszinierenden, hauteng geschnittenen Karosserie, die zu größten Teilen ebenfalls aus Carbon besteht.

Unter der von der puren Funktion gestalteten Kunststoffhülle pocht ein Herz, das die 1250 Kilogramm Gewicht des Mosler in Fahrbereiche katapultiert, die sich auf Augenhöhe von Porsche Carrera GT, Pagani Zonda oder Lamborghini Murciélago befinden. In unter vier Sekunden geht's

von null auf Tempo 100. 200 km/h fallen nach 10,6 Sekunden. Maximal erreicht der MT900 GTR stolze 330 km/h.

Der mächtige Achtzylinder, der in einem Hilfsrahmen mittschiffs unter den Entlüftungs-Jalousien dumpf wütet und durch sein Schütteln bereits im Stand für Furore sorgt, entstammt zwar der Großserie. Er ist dem Mosler dennoch wie auf den Leib geschneidert. Der über sieben Liter große US-V8 aus der Corvette Z06 mobilisiert im ersten deutschen Mosler-Derivat eine Leistung von 550 PS sowie ein Drehmoment von 675 Newtonmeter. Filetiert wird die schiere Gewalt durch ein knackiges Sechsganggetriebe, das wiederum aus dem Porsche GT2 stammt.

Die Relation von Masse und Leistung stellt klar: 2,3 Kilogramm pro PS bedeuten Kraft im Überfluss. Drehzahlen verkümmern zu belanglosen Ziffern. Schon ab Leerlaufdrehzahl fackelt der wütende V8 ein Feuerwerk ab, brennt jenseits von 4000 Touren endgültig alles nieder. Und spätestens dann erscheint auch das akustisch Dar- gebotene wie ein flammendes Inferno.

Die Wut im Bauch des MT900 GTR ist allgegenwärtig. Aber sie ist zähmbar. Weil der Mosler trotz Bad-Boy-Daten Good-Guy-Taten an den Tag legt. Er verhält sich so, wie es sich für einen ganz Großen der Szene geziemt: messerscharf und präzise in der Lenkung, neutral und geduldig mit dem Heck, giftig und standfest bei der Verzögerung. Zwar verhältnismäßig kompromisslos bezüglich der fahrwerkspezifischen Härte, dafür aber vergleichsweise soft, was die Preisgestaltung angeht.

Denn wo sonst finden sich derartige Fahrleistungen für knapp 185 000 Euro? An den bislang bekannten Orten automobiler Zeitgeschichte zumindest nicht. □