

Exklusiv-Fahrbericht McLaren 675 LT: Eine andere Liga

Von Ian Kuah

Man nehme einen McLaren 650 S, steigere die Motorleistung, kalibriere das Chassis neu, verpacke das Ganze in einer um 34 Millimeter längeren Kohlefaser-Karosserie und durchkämme das ganze Auto noch einmal akribisch, um stolze 100 Kilogramm Gewicht herauszunehmen. Das Ergebnis: Der McLaren 675 LT.

"Es geht um graduelle Verbesserungen im gesamten Fahrzeug; wir haben ein Drittel aller Bauteile modifiziert oder neukonstruiert", verrät Projektleiter Mark Gayton. "Genau so haben wir den McLaren F1 GTR in den 90er-Jahren zum Siegerauto gemacht", erklärt er den Prozess an dessen Ende die Transformation des bereits eindrucksvollen 650 S zur einzigartigen Präzisionswaffe steht.

Lotus-Gründer Colin Chapman hat einmal gesagt: "Um schneller zu werden, nehme man Gewicht heraus." McLaren ist einen Schritt weitergegangen: Der 675 LT ist leichter – und stärker. Zwar werden die zusätzlichen 25 PS Leistung und 50 Newtonmeter Extra-Drehmoment auf den ersten Blick niemanden erschüttern, doch die Kombination mit dem Mindergewicht von 100 Kilogramm ändert das Bild fundamental.

Mit einem Trockengewicht von ganzen 1230 Kilogramm verfügt der 675 LT über ein nahezu unerreicht günstiges Leistungsgewicht. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert 2,9 Sekunden, in gerade einmal fünf weiteren Sekunden wird die 200-km/h-Marke durchmessen, und mit 330 km/h liegt die Vmax in luftiger Höhe.

Die Leistungssteigerung wurde keineswegs durch eine simple Erhöhung des Ladedrucks erzielt. Tatsächlich hat McLaren den 3,8-Liter-Biturbo gründlich überarbeitet. Außerdem zeichnet sich die Titan-Auspuffanlage durch reduzierten Gegendruck aus.

McLaren hat im Windkanal festgestellt, dass das untere Drittel der seitlichen Kühler des 650 S nicht vollständig im Luftstrom liegt. Für den LT wurden deshalb die seitlichen Lufthutzen vergrößert. Das Fahrwerk wiederum ist nochmals leichter und steifer als beim

Ausgangsmodell. 20 Millimeter mehr Spurweite und neue 19- bzw. 20-Zoll-Räder komplettieren die Modifikationen.

Das Ergebnis ist sensationell. Zwar beeindruckt der 650 S als nahezu perfekter Allrounder mit gutem Abrollkomfort und hervorragender Rennstrecken-Performance. Aber der 675 LT spielt in einer anderen Liga.

Wir sind das Auto in Silverstone gefahren, auf einer sehr schnellen Rennstrecke mit einigen ungewöhnlich langsamen Kurven. Wer hier am Kurveneingang zu schnell ist, untersteuert deutlich. In den mittleren und schnellen Krümmungen wird die deutlich verbesserte Aerodynamik des 675 LT spürbar. Der längere Frontsplitter und der um 50 Prozent größere, aktive Heckflügel generieren zusammen 40 Prozent mehr Abtrieb als der 650 S – ein Unterschied, der sich im oberen Geschwindigkeitsbereich in deutlich höherer Stabilität, mehr Bodenhaftung und besserer Bremsleistung niederschlägt.

Im Zusammenspiel mit den Pirelli-Trofeo-Rennreifen erlaubt es die verbesserte Aerodynamik der 675 LT, das Gaspedal auch noch bei Geschwindigkeiten am Bodenblech zu halten, bei denen die Grenzen nicht nur des 650 S, sondern auch etlicher Rivalen überschritten sind. Wenn der 675 neuen Fahrwerksgeometrie gradueller und linearer als zuvor.

Der phantastische V8-Biturbo dreht frei bis zur 8500-U/min-Marke heraus; frappierend ist die Alltagstauglichkeit bei niedriger und mittlerer Last. Der freundliche Charakter ändert sich bei Vollgas schlagartig. Dann beschleunigt der 675LT explosionsartig und die Gänge werden von der Sieben-Gang-Box im Maschinengewehr-Stakkato durchgepeitscht. Das Schaltpaddel funktioniert übrigens besser denn je; es ist leichtgängiger und liefert perfekte Rückmeldung.

Von gleicher Perfektion sind die Kohlefaser-Bremsen - sowohl in Funktion als auch beim Pedalgefühl. Und so gilt: Der 675 LT fährt sich auf der Straße mit müheloser Leichtigkeit, verwandelt sich für den fortgeschrittenen Rennfahrer jedoch in ein extrem kommunikatives, progressives und agiles Werkzeug.

Dennoch gibt es für zahlungskräftige Interessenten Grund zum Ärger: Die Serie von 500 Exemplaren ist bereits vollständig ausverkauft. Man wird jedoch nicht fehlgehen, wenn man davon ausgeht, dass die Lektionen, die McLaren bei der Entwicklung des 675 LT gelernt hat, auch in zukünftigen Modellen der Marke umgesetzt werden. Denn es dürfte kaum eine andere Marke geben, die so genau zuhört wie McLaren – und dann auch

umsetzt, was ihre Klientel an Wünschen formuliert. (ampnet/ik)

Bilder zum Artikel



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.



McLaren 675 LT.
