



GECKO-BLASTER

Der Sportwagen-Hersteller Wiesmann präsentiert seine neueste Kreation, den GT MF5 mit 507 PS. Fahrbericht.

Der Gecko ist das Markenzeichen von Wiesmann. Seit 1993 baut die Sportwagen-Manufaktur in Dülmen Zweisitzer im Klassik-Look, aber mit moderner BMW-Antriebstechnik, Karosserie, Cockpit, Sitze, Chassis und Radaufhängungen sind Eigenentwicklungen. Derzeit gibt es drei Modelle: den Roadster MF3, das Coupé GT MF4 und jetzt den GT MF5 mit potenterem V10 und 507 PS.

Die Buchstaben M und F stehen für die Vornamen der beiden Brüder und Firmengründer Martin und Friedhelm. Sie erfüllten sich mit der gemeinsamen Sportwagenfirma einen Lebensraum – inzwischen so echt und so real wie die Zugschleife: Über 860 Fahrzeuge sind seit 1993 ausgeliefert worden. Anfang des Jahres bezog Wiesmann eine neue

Produktionsanlage mit großzügigem Kundenbereich, der einen Blick auf die darunter liegende gläserne Manufaktur mit den rund 100 Mitarbeitern erlaubt.

Doch warum ein Gecko? Friedhelm Wiesmann klärt auf: „Der Gecko ist ein flinkes Reptil, das auch Wände hochgeht. Fast genauso kleben unsere Autos auf der Straße.“ Tatsächlich wirkt das neue, nur wenige Zentimeter über dem Asphalt kauernde Coupé mit seinen kurzen Überhängen, den vier ausgreifenden Superbreit-Reifen und dem gebogenen Heckspoiler wie ein kleines Reptil mit großen Füßen. Die optische und technische Basis bildet der GT MF4 mit 372 PS starkem V8-Motor, dessen Karosserie 2006 mit dem Red Dot Design Award ausgezeichnet wurde. Die Zehnzylinder-Variante unterscheidet sich vom V8-GT neben dem Heckspoiler noch durch zusätzliche Kühlluftöffnungen an der Wagenfront und an den Flanken sowie durch deutlich bauchiger ausgeführte Radhäuser.

Der Einstieg in den knapp geschnittenen Innenraum verlangt vom Fahrer die Talente eines Taschenschirms. Der hohe Türschweller – eine Folge des ausgeklebten und genietetes Alublechens aufgebauten Chassis – macht aus der Tür eine Einstiegs Luke. Doch die Mühe lohnt sich: Das kleine Lederlenkrad und sieben mittig angebrachte Rundinstrumente wenden sich diensteifrig dem Fahrer zu. Ein winziger Schaltknüppel im Ledersäckchen regelt das sequenzielle Siebengang-SMG-Getriebe von BMW, das man auch über Schaltwippen am Lenkrad bedienen kann. ▷



Der V10 von BMW wirkt im Wiesmann GT wie entfesselt: Topspeed 310 km/h

Moderner, markanter Minimalismus: Wiesmann-Front im Retrolook



Die Farben des hochwertigen Lederinterieurs und der Instrumente sind frei wählbar

Brembo-Bremsen und extrabreite 20-Zoll-Räder sehen prima aus, kosten aber extra



TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziges Coupé, Länge × Breite × Höhe 4300 × 1950 × 1170 mm, Radstand 2507 mm, Leergewicht 1380 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, mit Doppelquerlenkern, Federbeinen, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 245/40 ZR 19, Reifen hinten 275/35 ZR 19.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Siebenganggetriebe.

Motor

Zehnzylinder-V-Motor, Hubraum 4999 cm³, Leistung 373 kW (507 PS) bei 7750/min, maximales Drehmoment 520 Nm bei 6100/min.

Fahrleistungen

0 – 100 km/h 3,9 s
Höchstgeschwindigkeit 310 km/h

Grundpreis

Wiesmann GT MF5 Euro 179 800.–

Ein Druck auf den metallisch glänzenden Starterknopf, und der V10 grummelt tatendurstig vor sich hin. Stramme 507 PS bei nur 1380 Kilogramm Gewicht und 4,3 Meter Fahrzeuiglänge: Jetzt gilt's. Das Ganze gleicht einem exklusiven und gewaltigen Ritt

in der Kanonenkugel – mit dem bisher einzigen fahrbereiten Exemplar.

Dank sequenziellem SMG-Getriebe mit automatischer Kupplung rollt der MF5 sachte an. Die direkte und dabei sehr leichtgängige Lenkung erfordert zunächst etwas Konzentration. Das hart abgestimmte Fahrwerk arbeitet mit extrem kurzen Federwegen. Trotzdem bleibt der Straßenkontakt auch auf ländlichen Buckelpisten fast geckomäßig erhalten – auch dann, wenn man kräftiger aufs Gaspedal tritt.

Der potente V10 wirkt im Wiesmann GT wie entfesselt, muss er doch gegenüber dem BMW M6 exakt 405 Kilogramm weniger an Gewicht beschleunigen. Zwischen 3000 und 8000/min gibt es in jeder der sieben Fahrstufen vehementen Vortrieb. Und wer bis 200 km/h alle Gänge ausdreht, muss diese im Sekundentakt einwerfen. Wiesmann gibt für den Standardsprint 3,9 Sekunden an, bei 310 km/h sei Schluss.

Kurven umrundet das Coupé mit Präzision und Leichtigkeit. Dank dem hinter der Vorderachse platzierten Motor lenkt der GT MF5 willig ein und lässt sich aufgrund sehr guter Traktion zügig herausbeschleunigen. Das vom M6 übernommene und neu programmierte ESP verhindert spät und diskret, dass das Coupé zum Brummkreisel wird.

Auch die Verarbeitung ist für ein Handmade-Car in Ordnung: Nichts wackelt, nichts klappert, nichts biegt oder windet sich. Die Steifheit des Alu-Chassis ist daran maßgeblich beteiligt. Nur der infernalisch laute, zwischen Grollen und Kreischen wechselnde V10-Motor, der den Fahrer in Dolby Surround von allen Seiten beschallt, verweist auf die Philosophie der Wiesmann-Brüder: Ist er zu stark, bist du zu schwach.

Text: Franz-Peter Hudek
Fotos: Achim Hartmann