

TEST

Dieses Bild auf Ihr Handy: ARFOTO 3700 an 919 (CHF 2.40/SMS)

Belastungsprobe
für den Asphalt

TEST Mit deutlich über 500 PS reisst der Wiesmann GT MF5 mit Vorliebe rampo- nierte Fahrbahnbeläge auf.

AR-TEST
| 01 | 2009 |Wiesmann GT
MF5

+	Performance
+	Exklusivität
+	Fahrverhalten
+	Preis
-	Innenlärm
-	Federungskomfort



Am wohlsten fühlt sich der GT auf abgesperrten Pisten, aber auch Bergstrassen bereiten viel Freude. Der feststehende Heckspoiler ist nicht der Design-Weisheit letzter Schluss. (Fotos: Patrick Corminbœuf, Werk)

AR-TEST-TEAM

Die ersten Meter im Wiesmann GT mit dem ultrapotenten V10-Motor aus dem BMW M5 sind enttäuschend. Der Wagen stakst über jede Unebenheit, selbst Schatten auf der Strasse werden irgendwie spürbar. Das Ganze wirkt enorm angestrengt, der Geräuschpegel ist selbst bei tieftourigem Fahren enorm – ach, das macht nicht wirklich Spass. Dabei hat der Wiesmann GT durchaus die Anlagen, ein echter Gran Turismo zu sein, wie der Test des V8-Modells in AR 45/06 belegte.

ENORME PERFORMANCE Stopp! All diese Negativpunkte treffen nur zu, wenn man den MF5 in der City bewegt oder mit ihm im Stau steht. Der stärkste Wiesmann mag kein Zaudern, keine Gemhemtheit – er ist nur für eines konzi-

piert – Gaaaaas! Momentan also alles andere als politisch korrekt, die schwarze Flunder kümmert sich keinen Deut um Klimadiskussion oder CO₂-Emissionen.

Es sei ihr verziehen, denn was der Zweiplätzer auf freiem Geläuf an Performance auf den Asphalt brennt, ist auf dem Niveau der absoluten Supersportwagen vom Schlage eines Ferrari oder Aston Martin. Wird richtig aufs Gaspedal getreten, erntet man unbändigen Vorwärtsschub. Unter Donnergerollen und lautem Knacken bei jedem Gangwechsel des robotisierten Schaltgetriebes (SMG II mit sieben Gangstufen) rennt der Wiesmann los, nach 4 s sind 100 km/h erreicht, nach nur 11,9 s stehen 200 km/h an. Noch mehr Zahlen? Bitte: Der Kilometer mit stehendem Start fällt nach nur 21,2 Sekunden, und verzögern lässt sich die Fuhre (Leergewicht 1460 kg) aus 100 km/h in nur 33,5 m. Die maximale Verzö-

gerung des GT beträgt sagenhafte 13,8 m/s². Nach den Messungen machten wir uns jedenfalls Gedanken über den Zustand des Asphaltbelags unserer Messpiste...

Wer den schwarzen Hammer fliegen lässt, nervt sich auch nicht ob der harten Fahrwerksabstimmung, im Gegenteil, die Last wird zur Lust. Unter Mobilisierung der letzten Reserven faucht, bellt, spritzt und knarrt der Zweiplätzer unverblümt – ein wahrer Sinnesrausch! Aber eben nur für diejenigen, welche solch Gebaren wirklich zu schätzen wissen. Unbeobachtet ist man mit dem GT jedenfalls nie – zu auffällig die Form und zu dominant die Lebenszeichen des V10-Triebwerks, das nach einer Überarbeitung durch den Schweizer Importeur satte 544 PS abdrückt. Natürlich kann man

FORTSETZUNG AUF SEITE 8

PIT-STOP

MARKUS CHALILOW,
REDAKTORIM ERLAUCHTEN
4-SEKUNDEN-KREIS

FAHRLEISTUNGEN Der Wiesmann GT MF5 ist im erlauchten Kreis der Fahrzeuge, welche die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 4 Sekunden schaffen, angekommen. Damit ist er in Schlagdistanz zu Modellen wie dem Porsche Carrera GT (3,9 s), dem Porsche 911 Turbo (1996 mit Allrad 3,7 s) oder dem Lamborghini Gallardo LP 560/4 (3,9 s). Nach wie vor der unangefochtene Meister der AR-Beschleunigungsmessungen ist der von Sportec in Hori bei Bülach aufgebaute SP 650 auf Basis des Porsche GT2 (1996). Er schaffte den Sprint in sagenhaften 3,4 s. Der BMW M5, in welchem dasselbe Herz wie im Wiesmann pocht, benötigt 4,3 s für diese Disziplin, genauso z. B. der Ferrari F430 Spyder. Die AR-Messungen werden seit Jahren auf dem ehemaligen Militärflugplatz in Interlaken durchgeführt.



Dieses Bild auf Ihr Handy: ARFOTO 3701 an 919 (CHF 2.40/SMS)

Ready for take off: Der GT mag freies Geläuf wie abgesperrte Flugplätze oder Rennstrecken. Die Linienführung mit langer Schnauze, Stummelheck, kurzen Überhängen und geringer Fahrzeughöhe ist klassisch geprägt.

FORTSETZUNG VON SEITE 7

mit dem MF5 auch cruisen, aber eben nicht so relaxed wie im «normalen» GT mit V8-Triebwerk und Wandlerautomatik. Dabei ist der MF4-genannte Achtzylinder auch kein Kind von Traurigkeit, stürmt er mit seinen 390 PS in ebenfalls sehr anständigen 4,6 s aus dem Stand auf 100 km/h. Zudem verbraucht der V8 deutlich weniger. Wir ermittelten das Maximum liegt bei 21,7 L/100 km, minimal muss man mit 14 L rechnen.

RASIERMESSER Richtig zu begeistern vermag der Wiesmann also vor allem im Grenzbereich, und der liegt so hoch, dass man ihn auf normalen Strassen nicht auskundschaften kann (und vor allem



Verarbeitung top, der Zug-Lichtschalter (links) einfach, aber funktional.



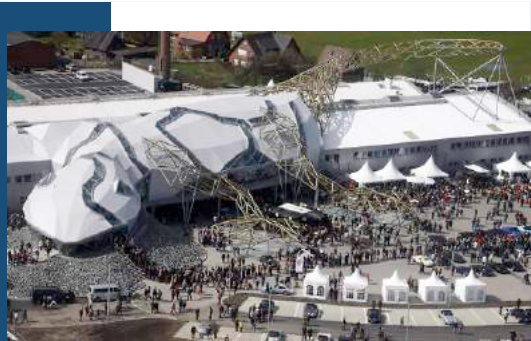
Filigrane Heckleuchten mit LED.



Laderaum: mehr als erwartet.



Edles Leder, wohin man blickt.



EIN AUTOWERK IM ZEICHEN DES GECKO

Am ersten Aprilwochenende des vergangenen Jahres war grosse Showtime in Dülmen. Die neue Wiesmann-Manufaktur öffnete für Besucher ihre Tore. Dem extrem auffälligen Bauwerk mit dem grossen Markenlogo – einem Gecko – auf dem Dach erwiesen an diesem Wochenende auch 200 Wiesmann-Fahrer ihre Ehre. Anders als bei vielen Herstellern wird in der neuen Manufaktur fast alles selbst produziert. Nur Motor und Getriebe stammen komplett von BMW. Wer will, kann von einer Galerie aus den Herstellungsprozess der Roadster oder GT live mitverfolgen. Ein Informationszentrum bietet zudem alles Wissenswerte rund um die Wiesmann-Sportwagen, vom ersten Prototyp bis zu den aktuellen Modellen. Aufgebaut wurde das Unternehmen 1988 durch die Brüder Friedhelm und Martin Wiesmann, mittlerweile haben bereits fast 200 Exemplare des GT die Hallen im Münsterland verlassen. **cha**

nicht sollte). Wer dem Sportler auf abgesperrter Piste die Sporen geben kann, ist rasch begeistert. Der knapp 1500 kg schwere Wagen lenkt messerschärf ein, der kleinste Dreh am Mini-Lenkrad wird sofort in Richtungswechsel umgesetzt, und mit dem Gasfuss lässt sich das Heck perfekt zum Mitlenken animieren. Natürlich steht auch beim MF5 für den Extremfall das ausschaltbare ESP hilfreich zur Seite.

In Wechselkurven oder beim AR-Slalom zeigt sich dann die wahre Stärke der Flunder. Auch bei extremen Manövern verhärtet die Lenkung nicht, das Wedeln durch die Pylonengasse wird zur Triumphfahrt. Leistung liegt im Überfluss bereit, sodass ein beherzter Tritt aufs Gaspedal einen wunderschönen Powerdrift auslöst, der erst noch problemlos zu beherrschen ist. Auch hier ist der Quell der Freude die viel Feedback bietende Lenkung. Hinzu kommt der sagenhafte Grip der Breitreifen – hinten waren am Testwagen 305 mm breite Walzen von Michelin montiert. Doch auch diese gewaltigen Pneus hatten zuweilen Mühe, die Kraft des V10 auf den Boden zu übertragen.

INNEN AUSGEREIFT Dass die Wiesmann-Brüder mittlerweile grosse Erfahrung im Bau von Sportwagen haben – die Manufaktur besteht seit über 20 Jahren –, zeigte sich bei der Verarbeitung. Feinstes Leder, tolle Steppnähte und eine sehr stilvolle Uhrensammlung im Armaturenbrett (leider sind sogar die Chromumrandungen aufpreispflichtig), auch

im Innern kommen die Sinne nicht zu kurz. Der Makel, dass der Wagen nach Fahrpausen extrem nach Benzin roch, ist mittlerweile behoben. Die verbauten Benzinschläuche waren porös und liessen die Benzindämpfe bis in den Innenraum strömen. Durch die Kompaktheit der Kabine fiel das sehr rasch negativ auf. Mittlerweile ist ein Reparaturkit verfügbar, mit welchem dieser Mangel – der auch bei anderen Wiesmann-Modellen

In Wechselkurven oder beim AR-Slalom zeigt sich dann die wahre Stärke der Flunder.

aufgetreten ist – behoben werden kann. Ansonsten sitzt man im Wiesmann GT nahezu perfekt. Die Sitzposition ist zwar sportlich mit relativ schwach angewinkelten Knien, das Ledergestühl ist aber sehr gut geformt und stützt an der richtigen Stelle. Der Seitenhalt der Sitze ist für einen Gran Turismo okay.

Wer bei extremer Kurvenfahrt trotzdem etwas umherrutscht, wird durch den breiten Mitteltunnel oder die nahe liegenden, sehr kleinen Türen rechtzeitig wieder «aufgefangen». Durch die engen Türausschnitte ist der Zustieg nicht son-

derlich bequem, wer aber mal drin ist, will eh so schnell nicht wieder raus.

ERSTMALS MIT DER DREI So viel Gutes hat aber (leider) auch seinen Preis. Der GT MF5 ist der erste Wiesmann, bei dem eine 3 am Anfang der sechsstelligen Preissumme steht. Zwar taucht der Wagen in der Preisliste mit einem Basispreis von Fr. 278 300.– auf. Doch allein die am Testwagen montierten geschmiedeten Alufelgen von Cargraphics schlagen mit Fr. 6820.– zu Buche. Wer dann noch beim Leder im Innenraum (z. B. Leder/Alcantara-Mix) zuschlägt, muss weitere Fr. 3870.– löhnen. Die günstigste Audioanlage gibts für Fr. 2380.–, wers besonders klangvoll mag, kann aber auch ein individuelles Hi-Fi-System ab Fr. 5800.– ordern. Die Marke von 300 000 Franken ist also rasch erreicht.

Da bleibt die Frage, ob das Auto auch so viel wert ist. Für den Freak, der immer das Stärkste, Schnellste und auch Exklusivste haben will, muss man diese Frage sicher mit Ja beantworten. Der MF5 ist ein echter Supersportwagen, der nur zu einem Zweck gebaut wurde und diesen in einer extremen Art auch erfüllt. Wer einfach einen immer noch exklusiven, aber deutlich alltagstauglicheren Wiesmann fahren möchte, ist mit dem GT MF4 (V8, 367 PS, ab Fr. 183 800.–) sicher ebenso gut bedient.

➔ Weitere Bilder zum AR-Testbericht www.automobilrevue.ch

TECHNISCHE DATEN		
PREISE Ab Fr. 278 300.–, Testwagen (inkl. Sonderleder, elektrischer und heizbarer Sitze, Leistungssteigerung auf 544 PS/550 Nm usw.) Fr. 313 900.–.	Chassisstruktur aus Aluminium, vorne Federbeine, doppelte Dreieckquerlenker, hinten doppelte Querlenker, Längslenker, v./h. Kurvenstabilisator, Spiralfedern, Teleskopdämpfer.	
TESTWAGENLIEFERANT Dähler Design & Technik GmbH, 3123 Belp, www.daehler.com	FAHRWERK Scheibenbremsen (Compound) rundum (belüftet), Scheiben-Ø v. 37,5, h. 37 cm, Tank 70 L; Reifen v. 255/90 R 20, h. 305/25 R 20, Felgen v. 10 J., h. 11,5 J.	
MOTOR (ECE) Basis BMW M5, 10 Zylinder in V 90° (92×75,2 mm), 4999 cm³, Kompression 12:1; 400 kW (544 PS) bei 7750/min; 80 kW/L (108,8 PS/L), 550 Nm bei 6100/min; 98 ROZ.	KAROSSERIE, GEWICHTE Coupé, 2 Türen, 2 Sitze; max. zul. 1650 kg.	
MOTORKONSTRUKTION Vorne längs eingebaut, 4 Ventile pro Zylinder, 2×2 oben liegende Nockenwellen (Ketten/Bi-Vanos), Alu-Zylinderköpfe und -block, Saugrohrinspritzung, Öl 9,3 L, Batterie 90 Ah, Alternator 170 A.	ABMESSUNGEN Länge 430 cm, Breite 195,5 cm, Höhe 117 cm; Radstand 250,5 cm, Spur v./h. 156,5/163,5 cm.	
KRAFTÜBERTRAGUNG Auf Hinterräder, ESP, robotisiertes 7-Gang-Getriebe (SMG II), variable Differenzialsperre: I. 3,99; II. 2,65; III. 1,81; IV. 1,39; V. 1,16; VI. 1; VII. 0,83; R 3,99; Achse 3,62.	FAHRLEISTUNGEN (WERK) Höchstgeschwindigkeit 310 km/h, Geschwindigkeit bei 1000/min im höchsten Gang 40,2 km/h; 0 bis 100 km/h 3,9 s; Verbrauch EU 22,7/10,2/14,8 L/100 km; CO ₂ 357g/km.	
FAHRGESTELL	 Die AR Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP	



Die Antriebstechnik stammt aus dem BMW M5.

Wiesmann GT MF5
AR-MESSRESULTATE INNENLÄRM



Wiesmann GT MF5
AR-MESSERGEBNISSE

Beschleunigung 0– 40 km/h 1,6 s 0– 60 km/h 2,3 s 0– 80 km/h 3,2 s 0–100 km/h 4,0 s 0–120 km/h 5,2 s 0–140 km/h 6,4 s 0–160 km/h 8,0 s 0–180 km/h 9,7 s 0–200 km/h 11,9 s 0–220 km/h 14,3 s 0–240 km/h 17,7 s 0–260 km/h 17,7 s 1 km stehender Start 21,2 s	Gesamtverbrauch (98 ROZ) Autobahn, ruhig 14,8 L/100 km Überland und Autobahn, unregelmässig 16,9 L/100 km Agglomeration 21,7 L/100 km Überland, sparsam 14,0 L/100 km Reichweite im Mittel 460 km	ckenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Sommerreifen Michelin Pilot Sport.
Höchstgeschwindigkeit Werk 310 km/h	Gewichte Leergewicht (DIN) 1460 kg Gewichtsverteilung v./h. 52/48 % Leistungsgew. 3,6 kg/kW 2,7 kg/PS	
Bremsweg 120–0 km/h 49 m 100–0 km/h 33,5 m 80–0 km/h 22 m 60–0 km/h 12,5 m 50–0 km/h 8,5 m 40–0 km/h 5,5 m 30–0 km/h 3 m	Zählereichung 30 km/h Zähler = 28 km/h eff. 50 km/h Zähler = 46 km/h eff. 80 km/h Zähler = 74 km/h eff. 120 km/h Zähler = 111 km/h eff. 1 km nach Zähler = 990 m eff.	
Messbedingungen km-Stand 3000 Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsystem). Bremsweg auf tro-		