

Grüne Welle

Allein die Rundenzeit in Hockenheim war Anlass genug, dem giftig-grünen Wiesmann GT MF5 noch etwas näher auf den Zahn zu fühlen als im Einzeltest üblich. Die aufregende Nordschleifen-Runde hat schließlich auch gezeigt, dass das extrem starke und seltene Coupé aus deutscher Produktion auf Augenhöhe mit den Etablierten unterwegs ist

Fotos: GARGOLOV







Um sich zurückversetzt zu fühlen oder einfach nur dem Zeitgeist zu entfliehen, ist es nicht unbedingt erforderlich, sich auf einen technisch meist doch etwas kompromissbehafteten Oldtimer zu stürzen. Der automobile Flair früherer Tage, der sich zumindest im Kopf leicht graumeliertes Autofreaks als eine Mischung aus prallen runden Formen, klassischen Rundinstrumenten, gesteppten Ziernähten und selbstverständlich auch markanter Motorakustik zusammenfügt, ist auch ohne den Verzicht auf moderne Antriebs- und Fahrwerktechnik erlebbar.

Mit Wiesmann im münsterländischen Dülmen hält nämlich seit Jahren ein deutscher Kleinserienhersteller eine Marktnische

Die grüne Lackierung bedeutet nicht, dass er mit Hoffnung an den Start gehen muss – die technischen Daten garantieren Durchsetzungsvermögen

eisern besetzt, deren Produkte den Spagat zwischen historischer Anmutung und neuzeitlicher Technik meistern.

Auch das zweitjüngste Objekt der Marke – das jüngste ist die Roadster-Version des MF5, siehe Seite 32 –, zeigt trotz seiner erhabenen Leistungsklasse und aller rennsportmäßigen Konditionierung das unverwechselbare Gesicht eines Wiesmann. Als solcher führt er – wenn auch stattlich in die Breite gegangen – eine charakteristische Linieneinführung fort, die im Geburtsjahr des ersten Roadsters im Jahr 1993 ihren Ursprung hat und schon damals eine runde Formensprache mit eindeutigem Bezug zur Vergangenheit aufwies.

Allerdings: Ein Vorbild als solches gab es schon damals nicht. So haben wir es auch beim GT MF5 mit einem echten westfälischen Original zu tun, das einem Plagiatsvorwurf mit großer Geste und selbstbewusstem Auftritt zu begegnen weiß.

Dass es einen engen Schulterschluss mit BMW gibt, deren Antriebstechnik in unterschiedlichen Versionen in jedem Wiesmann-Modell zu finden ist, wird intern nicht als

Die ebenso originelle wie seltene Erscheinung aus dem westfälischen Dülmen legt sich trotz des zusätzlichen Performance Kits mit sichtbarer Schräglage in die Kurve – das zeugt von moderaten Stabi-Stärken. Das übrige Fahrwerk-Setup – hier: Feder-, Dämpferkenn-

linien – ist seinem Auftrag entsprechend rennstreckenmäßig abgestimmt. Vom 507 PS starken, 5 Liter großen Zehnzylinder-V-Motor ist leider nicht mehr zu sehen als eine große, schwarze Kunststoffabdeckung. Die Brembo-Bremse gibt es gegen Aufpreis – 8950 Euro

Schwäche gesehen, sondern als eine strategische Allianz, wie sie zielführender nicht sein kann.

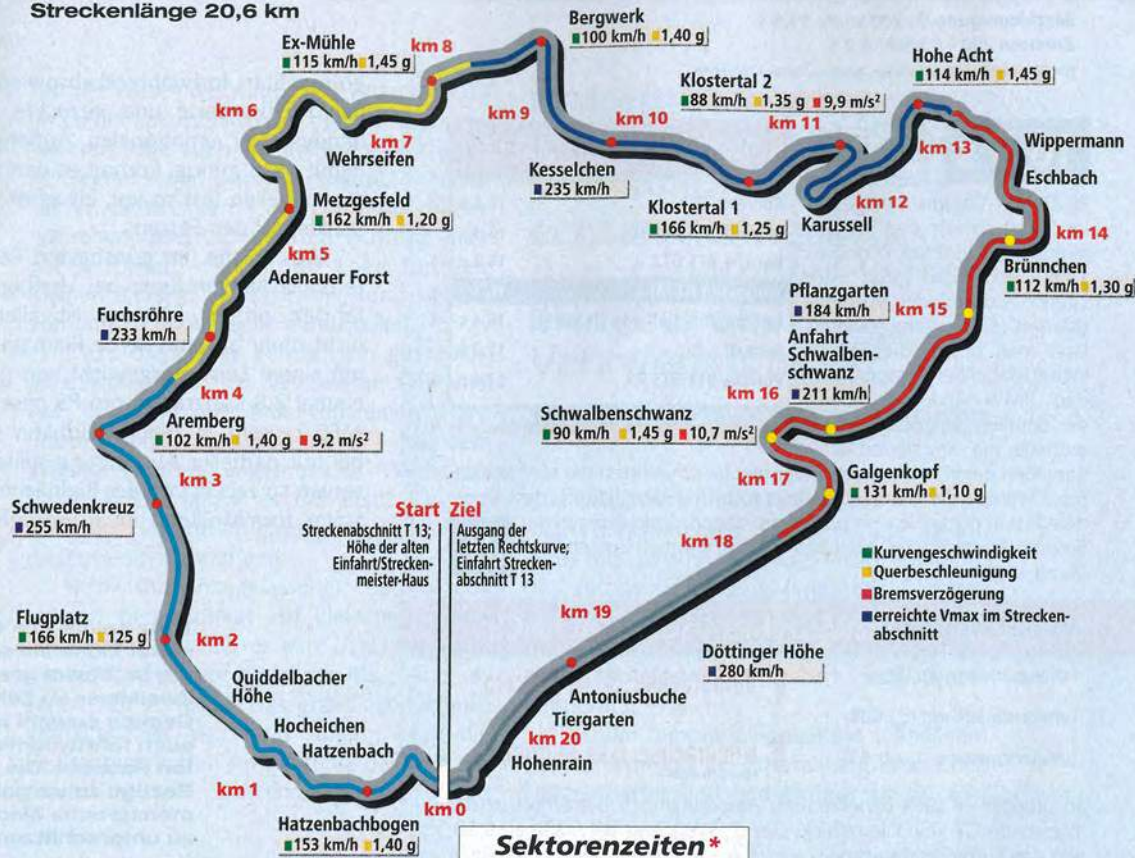
Wo, wenn nicht in einem Kleinserien-Sportwagen mit hohem fahrdynamischen Ambitionen, passt er besser rein: der Fünfzylinder-Zehnzylinder aus den bisherigen BMW-Topmodellen M5 beziehungsweise M6? Während der 507 PS starke Super-V im Werk wohl als auslaufendes Modell gilt, dortselbst nunmehr die Achtzylinder-Biturboaufladung als Nachfolge-Technologie für künftige Typen präferiert wird, hat der große, hochdrehende Sauger im Wiesmann-Coupé eine, wenn auch eng geschnittene, Bleibe gefunden. Eine, die seinem von Berufs wegen exaltierten Wesen fraglos sehr zupasskommt.

Der eine oder andere Liter Kraftstoff mehr, dem er als hochdrehender Sauger schon vom Prinzip her zugeneigt ist, dürfte in diesem extrem spaßorientierten, von schnöden Transportaufgaben gänzlich entbundenen



RUNDENZEIT NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Streckenlänge 20,6 km



7.47 min

So spitz die Lenkung um die Mittellage arbeitet, so gewöhnungsbedürftig ist es, das lediglich 1410 Kilogramm schwere Wiesmann-Coupé ruhig auf Kurs zu halten. Anregungen von außen können damit leicht Einfluss auf die Linie nehmen, sodass am Limit höchste Konzentration gefragt ist. Die Stabilisatoren bringen verhältnismäßig wenig Wankstabilität. Die Seitenneigung in scharf gefahrenen Kurven ist entsprechend hoch, was das Finden der Linie auch nicht einfacher macht.

9

Sektorenzeiten*

- 1.27,7 min
- 1.45,9 min
- 1.49,0 min
- 1.59,7 min
- 0.44,5 min

1. Startlinie T13 bis Brücke Ausgang Aremberg = 3850 m
2. Brücke Ausgang Aremberg bis Posten 122 Ausgang Ex-Mühle = 4235 m
3. Posten 122 Ausgang Ex-Mühle bis Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht = 4825 m
4. Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht bis Metallbrücke Ausgang Galgenkopf = 4846 m
5. Metallbrücke Ausgang Galgenkopf bis Ausgang Zielkurve alte Nordschleife = 2844 m

KONKURRENZ-UMFELD

Mercedes SLS AMG	7.40 min
Porsche 911 GT3	7.40 min
Audi R8 5.2	7.44 min
Wiesmann GT MF5	7.47 min
Corvette Z06	7.49 min
Ford GT	7.52 min
Ferrari F430	7.55 min

Maximal 10 Punkte pro Wertung mit Sportreifen

Zweitzer nur eine untergeordnete Rolle spielen. Das Augenmerk gilt hier ausschließlich jenen Werten, die im Autoquartett als stechende Trümpfe hoch gehandelt werden. Mit 507 PS bei 7750 Umdrehungen und einem Drehmomentberg von 520 Newtonmeter bei 6100/min ist und bleibt der BMW-Zehnzyylinder einer derjenigen Antriebe, denen alles vorzuwerfen ist – nur nicht, dass er sich nicht extrem erfolgreich bemüht, die Welt der Hubkolben- beziehungsweise Verbrennungsmotoren in den schönsten Facetten darzustellen. Laufkultur, Ansprechverhalten, Drehfreude und nicht zuletzt der Klang lassen bekanntlich nur wenig Spielraum für Kritik.

Ein solches Prunkstück von Motor inmitten eines vergleichsweise leichten, entgegen der ursprünglichen Vermutung aber nicht minimalistisch auftretenden Kleinserien-Coupés? Das birgt Material für rührende Szenen, grandiose Abenteuer – aber möglicherweise auch für Dramen oder fatale Missverständnisse.

Ein Schauspiel ist es ohnehin, wenn sich der an Extrovertiertheit nicht zu überbietende GT noch dazu in dieser grellen Lackierung in der Öffentlichkeit zeigt. Als gehe ein imaginärer Vorhang auf, sind es geradezu theaterreife Szenen, die sich im Umfeld des

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Streckenlänge 2,6 km

1.09,7 min

Der V10-Motor reißt die Fuhre wie ein Berserker nach vorn. Die kurzen Geraden reichen so kaum dazu aus, nach den anspruchsvollen Kurvenpassagen entspannt auszutreten. Die lange Biegung in der Querspange „frisst“ der im Zeichen des Geckos rasende GT mit einem Tempo von beachtlichen 176 km/h. In der davorliegenden Bremszone vor der Ameisenkurve bringt der GT MF5 eine Verzögerungsleistung von 12,7 m/s² zustande. Grundsätzlich gilt: Dem scharfen Einlenken folgt unter Last zunächst ein leichtes Untersteuern, um dann auf der letzten Rille zuweilen mit einem scharfem Zucken des Hecks zornig seinen Unmut anzudeuten.

10



KONKURRENZ-UMFELD

Porsche 911 GT3 RS	1.09,6 min
Corvette ZR1	1.09,7 min
Porsche 911 GT2	1.09,7 min
Wiesmann GT MF5	1.09,7 min
Koenigsegg CCR	1.09,8 min
KTM X-Bow	1.10,2 min
Ruf Rt 12	1.10,2 min

Maximal 10 Punkte pro Wertung mit Sportreifen

Beschleunigung 0 - 200 km/h: 11,6 s

Bremsen 200 - 0 km/h: 4,7 s

Die Gesamtzeit resultiert aus der Addition beider Messwerte

16,3 s

Auf den Geraden gibt's kein Halten:

Bis Tempo 100 km/h vergehen im Sprint gerade mal 3,9 Sekunden; bis 200 km/h sind es 11,6 Sekunden. Von der Launch Control des automatisierten Siebenganggetriebes lässt man besser die Finger: Wie auch bei den entsprechenden BMW-Modellen erlaubt sie deutlich zu viel Schlupf, weshalb die anvisierten Zielvorgaben damit nicht erreicht werden. Im schnellsten der fünf Schaltmodi werden die Gänge allerdings so brutal reingeklopft, dass es einem fast in der Seele weh tut. Die Verzögerungsleistungen der Brembo-Bremsanlage verbessern sich im warmen Zustand auf bis zu 11,9 m/s².

KONKURRENZ-UMFELD

Corvette ZR1	16,1 s
Mercedes SLS AMG	16,3 s
Porsche 911 GT2	16,3 s
Wiesmann GT MF5	16,3 s
Lamborghini Gallardo LP 560-4	16,4 s
Ford GT	17,0 s
Porsche 911 GT3 RS	17,4 s

mit Sportreifen

9

grünen Stars fortwährend abspielen: Beifall, Pfeifkonzerte und gezückte Fotohandys. Der emotionalen Äußerungen damit nicht genug, kommt es den Insassen zuweilen fast so vor, als seien ihnen Stalker auf den Fersen.

Was solche, im günstigsten Fall potenzielle Nervensägen bei Verfolgungsfahrten ernten können, ist allerdings nicht mehr als eine herbe Blamage: Der mit einem Leistungsgewicht von gerade einmal 2,8 Kilogramm pro PS gesegnete MF5 rauscht in freier Wildbahn schon bei nur partieller Ausnutzung seiner Reserven so zackig von der Bildfläche, dass zuvor formatfüllend im Rücksiegel kle-

bende Nachfolger binnen weniger Sekunden auf Stecknadelkopfgröße zusammenschrumpfen. Die 3,9 Sekunden, die das Messblatt für den Sprint auf 100 km/h ausweist, geben nur unvollkommen wieder, was es heißt, dem Drang und Druck des in allen Belangen zornig wirkenden Kraftmeiers unter Vollgas ausgeliefert zu sein.

Bis 200 km/h vergehen 11,6 Sekunden, wobei es ungeachtet des kometenhaften Schubs vor allem auch das automatisierte, ebenfalls von BMW stammende Siebenganggetriebe ist, das solche Sprintprüfungen so einfach wie Fingerschnipsen macht.

WINDKANAL AERODYNAMISCHE BALANCE

Fahrzeugstirnfläche (A): 1,99 m²

Luftwiderstandsbeiwert (c_w): 0,38

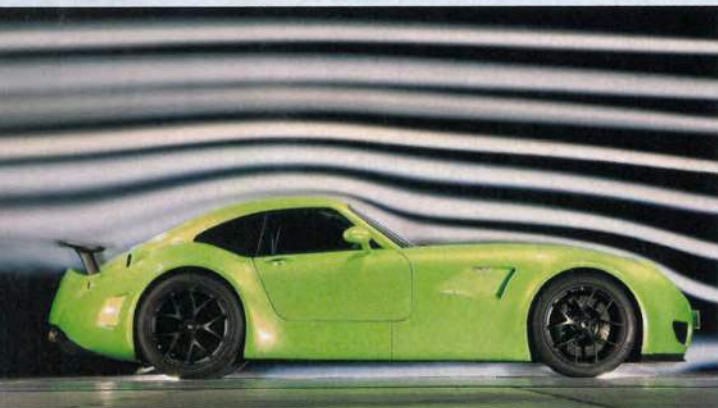
Luftwiderstandsindex (c_w x A): 0,77

Vorderachse: 56 kg Auftrieb*

Hinterachse: 6 kg Auftrieb*
*Bei 200 km/h

So originell er auch daherkommt: Aerodynamisch betrachtet ist der Wiesmann GT kein Glanzstück. Der c_w-Wert liegt bei mäßigen 0,38, was den Luftwiderstandsindex – c_w x A – auf beachtliche 0,77 steigen lässt. Auch die Auftriebswerte sind, zumindest in puncto der Balance, letzten Endes nicht überzeugend: Während das Heck bei 200 km/h noch mit vernachlässigbaren 60 Newton Auftrieb entlastet wird, zeigt sich die Front gleichzeitig um einen guten halben Zentner erleichtert. Das Aufnickmoment ist ungeachtet des langen Radstands von 2507 Millimeter unübersehbar. Der Geradeauslauf geht insgesamt dennoch in Ordnung: Bei 300 km/h ist der Wohlfühlfaktor ähnlich ausgeprägt wie bei 200 km/h.

6



MAXIMALE QUERBESCHLEUNIGUNG

1,45 g

Im Zustand maximaler Querbeschleunigung liegen 1,45 g an, was sicher in erster Linie den Sportreifen Marke Michelin Pilot Sport Cup+ zuzuschreiben ist. Mit den Formaten 265/35 ZR 19 vorn und 325/30 ZR 19 hinten ist von der Größe her auch fast das Maximum erreicht. Der hohe Grip der Sportreifen, hier vor allem ihre hohe Flankenstabilität, wirkt sich ungeheuer verstärkend auf die ohnehin extrem spitze Lenkcharakteristik aus. Sollte der Grip an der Hinterachse einmal plötzlich abreißen, fällt es schwer, die richtigen Maßnahmen am Volant zu treffen.

KONKURRENZ-UMFELD

Gumpert Apollo	1,50 g
KTM X-Bow	1,50 g
Porsche 911 GT3 RS	1,50 g
Wiesmann GT MF5	1,45 g
Corvette ZR1	1,40 g
Ferrari 430 Scuderia	1,40 g
Audi R8 5.2	1,35 g

mit Sportreifen

10

Trotz seiner nur 1170 Millimeter Höhe verschafft sich der in „Ithaka green“ lackierte Zweisitzer im Zeichen des Geckos sowohl optisch als auch fahrdynamisch höchsten Respekt. Die sichtbaren Bezüge zu vergangener Formensprache sind ein nicht zu unterschätzender Under-

statement-Faktor. Mit Sportreifen bestückt ist mit ihm auf nasser Fahrbahn allerdings nicht gut Kirschen essen. Auf trockenem Terrain sind hingegen Querschleunigungswerte von bis zu 1,45 g möglich. Die Gewichtsverteilung zwischen den Achsen ist annähernd paritätisch



Dass der ursprünglich aus einem wesentlich zivileren Umfeld stammende Zehnzylinder bei aller selbst auferlegten Kultiviertheit im Wiesmann einen völlig anderen Charakter zeigt, muss nicht verwundern: Hier ist er nicht in Watte gepackt, sondern mechanisch sehr präsent. Man spürt ihn mit allen Sinnen und wird schon ab Leerlaufdrehzahl darauf abgerichtet, bloß nicht respektlos mit ihm umzugehen.

Bei falscher Behandlung ist er im Schulterschluss mit dem sequenziellen Getriebe nämlich zu durchaus bösartigen Reaktionen fähig. Dann beißt er um sich wie ein verwundenes Tier, fällt über die im Ernstfall noch kalten Antriebsräder her und bringt sie völlig außer Kontrolle. Bis auf wenige Ausnahmen erscheint es also ratsam, auf die Regeleinrichtungen des ESP zu vertrauen, wenn es nicht dauerhaft heißen soll: Das Rodeo ist eröffnet.

Die Leistung von 507 PS so unmittelbar unter dem Gasfuß zu spüren, ist heutzutage fast schon wieder ein Privileg. Wer bereit ist, die Herausforderung anzunehmen und das

kantige Wesen des rundlichen Wiesmann GT im Detail aufzuschlüsseln, dem wird auf der anderen Seite auch viel gegeben: Nur wenige Gegner – und wenn überhaupt, dann nur solche, denen man es wegen ihres modernistischen, hochtechnisierten Auftritts auch per se zutraut – sind in der Lage, auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim Rundenzeiten von unter 1.10 Minuten darzustellen.

Dazu braucht es generell ein gutes Fingerspitzengefühl, im Wiesmann GT MF5 aber erst recht: Wer sich – aus einem „normalen“ Sportwagen kommend – mit dem Wiesmann ohne angemessene Warmlaufphase kaltschnäuzig in die erste Biegung wirft, dem kommt im günstigsten Fall schnell die Zuversicht abhanden.

Kein straßenzugelassener Sportwagen reagiert derart direkt auf kleinste Lenkbewegungen, weshalb es eine Weile braucht, um nicht schon vor der Kurve ins „Lenkradsägen“ zu verfallen. Das grandiose Einlenkverhalten hat also zwei Seiten: Wem die Feinmotorik in den Armen fehlt, der wird mit dieser spitzen Lenkcharakteristik kaum

Erst eine sichere, ruhige Hand lässt den Wiesmann GT zum echten Renner werden. Unkundige Lenker bringt er eher zur Verzweiflung

glücklich werden. Wer sie hat, und dazu noch die korrekten Einlenkpunkte kennt, wird mit einem Einlenkverhalten belohnt, das ansonsten nur ausgewiesenen Rennautos vorbehalten ist. Vorausgesetzt, die dafür fraglos mitverantwortlichen Sportreifen, Michelin Pilot Sport Cup, haben ihre Betriebstemperatur erreicht.

Auf der tempomäßig weitaus schnelleren Nordschleife gilt die Empfehlung, sich noch konzentrierter und bedächtiger an die Ein-





Supertest **Wiesmann GT MF5**

SPAX* 3,4

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Zehnzylinder-90-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 92,0 x 75,2 mm, Hubraum 4999 cm³, Verdichtung 12,0:1

Leistung 507 PS (373 kW) bei 7750/min
Drehmoment 520 Nm bei 6100/min
Literleistung 101,4 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, automatisiertes Siebenganggetriebe, Differenzialsperre, DSC Übersetzungen:

1. Gang	.....3,99
2. Gang	.....2,65
3. Gang	.....1,81
4. Gang	.....1,39
5. Gang	.....1,16
6. Gang	.....1,00
7. Gang	.....0,83
Achsübersetzung	.....3,62

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn Doppelquerlenker, Federbeine, Stabilisator; hinten Doppelquerlenker, Längslenker, Federbeine, Stabilisator

Bremsen

Innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 380/380 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS

Räder

Michelin Pilot Sport Cup+ in der Größe 265/35 ZR 19 vorn und 325/30 ZR 19 hinten auf 9,5- und 12,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie

Zweisitziges Coupé
Länge 4300 mm
Breite 1940 mm

Höhe	..... 1170 mm
Radstand	..... 2507 mm
Spurweite vorn/hinten	..... 1562/1667 mm
Tankvolumen	..... 70 Liter

Preis

Grundpreis	189 500 Euro
MF5 Performance Kit.....	3490 Euro
BBS Leichtmetallfelgen	5990 Euro
Heckverbreiterung.....	1660 Euro
Brembo Bremsanlage	8950 Euro
Sportsitze	2150 Euro
Dreischicht-Metallic-Lack	2270 Euro
Alu-Einstiegsleisten	395 Euro
Sonderleder.....	1120 Euro
Nähte/Keder in Kontrastfarbe	250 Euro
Lederlenkrad mit Sonderleder.....	310 Euro
Zwei Kartentaschen in Leder	270 Euro
Bestickung Gecko in Sitzen	225 Euro
Kofferraum in Leder.....	980 Euro
Sitzheizung links und rechts	585 Euro
Instrumentenringe lackiert	270 Euro
Zifferblätter in Wunschfarbe	1340 Euro
Velours-Fußmatten	230 Euro
Sound Concept IV	3330 Euro
Becker Navigation Cascade	1320 Euro
iPod Kabel	155 Euro
Testwagenpreis	215 090 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer	552 Euro
Haftpflicht	individuelle Einstufung
Teilkasko	individuelle Einstufung
Vollkasko	individuelle Einstufung

Hersteller

Wiesmann GmbH & Co. KG
 An der Lehmkuhle 87
 48249 Dülmen
 www.wiesmann-mf.com

Fahrdynamisch relevante Abweichungen gegenüber der Serienausstattung:

- MF5 Performance Kit
- BBS-Räder inkl. Heckverbreiterung
- Brembo Bremsanlage

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1421 kg
 Gewichtsverteilung vorn/hinten .. 49,6/50,4 %
Leistungsgewicht **2,8 kg/PS**

Beschleunigung

0 - 40 km/h	1,5 s
0 - 60 km/h	2,1 s
0 - 80 km/h	3,1 s
0 - 100 km/h	3,9 s
0 - 120 km/h	5,1 s
0 - 140 km/h	6,2 s
0 - 160 km/h	7,8 s
0 - 180 km/h	9,4 s
0 - 200 km/h	11,6 s

Elastizität

im 4./5./6./7. Gang aus 80 km/h bis:
 100 km/h..... 1,5 s / 2,0 s / 2,5 s / 3,1 s
 120 km/h..... 3,0 s / 3,8 s / 4,8 s / 6,5 s
 140 km/h..... 4,5 s / 5,8 s / 7,0 s / 9,6 s
 160 km/h..... 6,0 s / 7,8 s / 9,4 s / 12,6 s
 180 km/h..... 7,6 s / 9,6 s / 11,9 s / 16,0 s

Höchstgeschwindigkeit

..... 311 km/h
Slalom (18 m)..... 71,9 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) 36,3 m / 10,6 m/s²
 aus 100 km/h (warm) 34,0 m / 11,4 m/s²
 aus 200 km/h (warm) 130,1 m / 11,9 m/s²

Testverbrauch

	Super Plus
Minimalverbrauch	13,7 L/100 km
Maximalverbrauch	26,5 L/100 km
Durchschnittsverbrauch.....	19,5 L/100 km

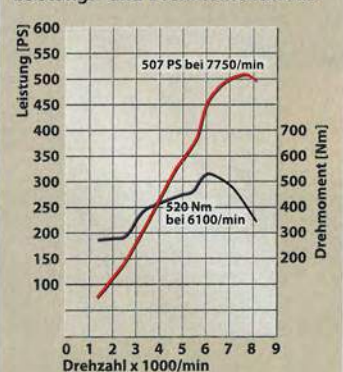
Messbedingungen (Hockenheim):

Lufttemperatur: 21 Grad Celsius
 Asphalttemperatur: 28 Grad Celsius
 Luftdruck: 1024 mbar

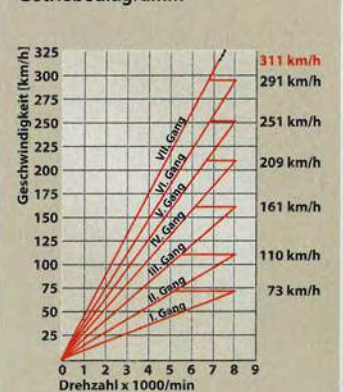
Gemessen mit 2D-Daterecording

Technische Dokumentation: Uwe Sener

Leistungs- und Drehmomentkurve



Getriebediagramm



* Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



Die wunderschöne, analoge Uhrensammlung gehört im Wiesmann GT zum serienmäßigen Lieferumfang. Was das aufwendig gearbeitete Lederinterieur angeht, kann der Kunde aus 400 Ledersorten frei wählen. Des nachts wird es mit der Identifikation der schönen,

polierten Knopfleisten etwas schwierig. Mit den griffigen Schalt paddeln hinterm Lenkrad sind die sieben Gangstufen in Sekundenbruchteilen sortiert. Die generell etwas beengten Platzverhältnisse gestatten nur wenig Bewegungsfreiheit – was in Kurven kein Nachteil sein muss

lenkpunkte und die darauf folgenden Herausforderungen heranzutasten, erst recht. Und auch hier wird die anfangs demütige Herangehensweise aufs Erfreulichste belohnt. Mit einer Zeit von 7.47 Minuten ist der laubfroschgrüne Renner im Reigen der aktuellen Fahrdynamik-Helden gut dabei.

Im Unterschied zur Roadster-Version trat das Coupé aber mit einer Extraportion fahrdynamischen Dopings an, nämlich dem 3490 Euro Aufpreis kostenden sogenannten Performance Kit. Dieser umfasst – sowohl was die Federn als auch was die Dämpfer angeht –, andere Kennlinien mit dem notwendigen Zuge-winn an Härte.

Aufgrund des gleichzeitigen Beibehaltens der Stabistärken ergibt sich daraus ein doch etwas eigenwilliges Setup: Die rennsportmäßige Härte, die sich im Federungs- und Abrollkomfort in mehrererlei Hinsicht manchmal unangenehm bemerkbar macht, steht in einem sonderbaren Gegensatz zu der Roll- beziehungsweise Wankneigung, die das zweisitzige Coupé bei schneller Kurvenfahrt an den Tag legt. Man gewöhnt sich aller-

dings daran, wie die in mehreren Prüfungskriterien bewiesene Fahrdynamik eindeutig belegt. Aber der Idealfall ist diese Kombination nicht.

Wer es nicht auf Bestzeiten anlegt, wird allerdings kaum dazu tendieren, den bürigen Kräften freien Lauf zu lassen, das heißt, auf die serienmäßige Unterstützung des ESP zu verzichten, weil der insgesamt hoch angesiedelte Grenzbereich nicht in jedem Fall und unter allen Situationen genau definiert ist. Die Tendenz des mit dem V-Zehnzylinder bestückten Wiesmann, nach dem geradezu abrupten Einlenken unter gleich bleibender Last zunächst leicht ins Untersteuern zu verfallen, ist insofern etwas trügerisch, als er in dieser Situation bei kleinsten Lastwechseln, und sei es nur ein kleiner Gaspedallupfer, vom Untersteuern ins Übersteuern übergeht.

Das wäre an sich nicht dramatisch, wenn in dieser Situation nicht wieder die extrem spitz agierende Lenkung ins Spiel käme: Die Gefahr, am Lenkrad zu überziehen, also zu starke Gegenmanöver einzuleiten, ist unter diesen Umständen verständlicherweise hoch. So heißt es

36-METER-SLALOM

139 km/h

Die um die Mittellage extrem direkt arbeitende Lenkung lässt es ratsam erscheinen, beim Einlenken nicht zu forschen ans Werk zu gehen. Unter Last zeigt sich der GT MF5 im Grenzbereich zunächst sehr von der sicheren Seite, indem er in leichtes Untersteuern verfällt. Er reagiert dann aber auf Lastwechsel sehr empfindlich mit Ausbruchsversuchen des Hecks. Zu der rennsportmäßig straffen Fahrwerksabstimmung will die Stabilität nicht so recht passen: Die Karosserie kippt mit dem Einlenken merklich auf die Seite, was in diesem Umfeld etwas mehr als ein Schönheitsfehler ist.

KONKURRENZ-UMFELD

Porsche 911 GT3	143 km/h
Corvette ZR1	140 km/h
Porsche 911 GT2	139 km/h
Wiesmann GT MF5	139 km/h
BMW M3 E92	138 km/h
Koenigsegg CCR	138 km/h
Nissan GTR	138 km/h

mit Sportreifen

AUSWEICHTEST 110 METER

156 km/h

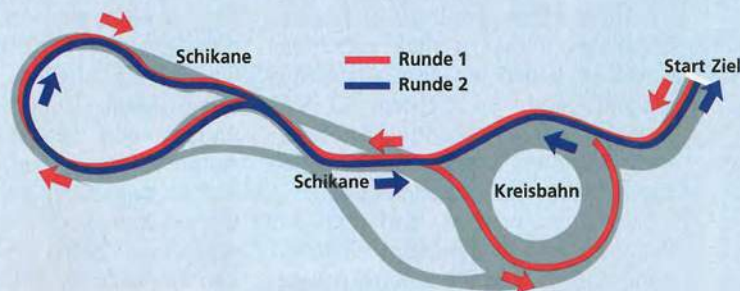
Trotz der sichtbaren Wankneigung zeigt der Wiesmann GT MF5 auch hier unter Last ein sicheres Fahrverhalten. Das nach dem Einlenken auftretende, leichte Untersteuern geht durchaus als Beitrag zur Fahrsicherheit durch – solange keine allzu großen Lastwechsel provoziert werden: Denn dann kommt das Heck. Auch ein Aufschaukeln ist bei konstanter Gaszufuhr nicht zu befürchten – natürlich erst recht nicht bei eingeschaltetem ESP. Die Eingriffe der Sicherheitselektronik sind mit einer gewissen Grobheit verbunden.

KONKURRENZ-UMFELD

Porsche 911 GT3	160 km/h
Koenigsegg CCR	158 km/h
Porsche 911 GT2	157 km/h
Wiesmann GT MF5	156 km/h
Alpina Roadster S	155 km/h
Corvette ZR1	156 km/h
Lamborghini Murc. LP 640	156 km/h

mit Sportreifen

NASSHANDLING



1.45,2 min

Auf nasse Fahrbahnen und erst recht auf wassergefüllte Spurrillen reagiert der GT äußerst allergisch. Logisch, dass die auf Trockengrip hinoptimierten Sportreifen in puncto Aquaplanieigenschaften auf verlorenem Posten stehen; dass sie aber auch in Sachen Nassgrip derart versagen, war nicht unbedingt zu erwarten: Zumindest auf der Hinterachse tendiert die Seitenführung fast gegen null. Da der Abriss der Haftung zudem fast schlagartig einsetzt, ist die Chance, das Heck wieder einzufangen, gleichfalls äußerst gering. Der Fahrer fühlt sich in solch misslicher Situation mehr als Passagier, denn als Bestimmer der Szene. Die extreme Lenkcharakteristik macht die Sache auch hier nicht einfacher.

KONKURRENZ-UMFELD

Corvette ZR1	1.35,8 min
Porsche 911 GT3 RS	1.36,6 min
Ferrari F430	1.38,2 min
Lamborghini Murc. LP 670-4 SV	1.39,2 min
KTM X-Bow	1.41,1 min
Gumpert Apollo	1.41,2 min
Wiesmann GT MF5	1.45,2 min

mit Sportreifen



Heckflügel und Diffusor verfehlen ihre Wirkung in Bezug auf die Auftriebswerte an der Hinterachse zwar nicht, sie sind aber wegen des durch sie bewirkten Aufnickmoments am hohen

Auftrieb an der Vorderachse mitverantwortlich. Auf der Nordschleife hat der GT MF5 angesichts der gefährlichen Rundenzeit von 7.47 Minuten nur wenige Gegner zu fürchten

auch bei solchen Gelegenheiten: ruhig Blut bewahren.

Außer eines sensiblen, in falschen Situationen nicht zu stark zuckenden Gasfußes bedarf es also auch einer ruhigen Hand, um mit dem GT MF5 zunächst ein verständnisvolles Agreement und anschließend eine schlagfertige Allianz bilden zu können.

Bis es so weit ist, darf man sich dem schönen Vergnügen hingeben, seine ausgeprägten Rundungen liebevoll mit den Augen und der Hand zu folgen. Dabei fallen Wölbungen und Ausbuchtungen auf, die zum Teil nicht ganz typisch für die übliche Wiesmännische Note sind. So zum Beispiel das extrem verbreiterte Heck, das den BBS-Leichtmetallfelgen inklusive der Michelins im Format 325/30 ZR 19 Raum gibt. Mit 1940 Millimetern ist der Test-MF5 damit noch einmal um zusätzliche 30 Millimeter in die Breite gegangen.

Sich dem Studium des Interieurs zu widmen, könnte der Begeisterung vielleicht noch mehr Vorschub leisten: Die mittig auf der ledereingefassten Instrumententafel zusammengefasste Uhrensammlung ist es durchaus wert, sich länger mit ihr zu beschäftigen. Während der Starterknopf links neben dem

großen Drehzahlmesser keine Verwechslungsgefahr birgt, erfordern die silbernen Knopfreiheiten vor und hinter dem Schaltwählhebel in Sachen Identifikation schon etwas mehr Hinwendung. Allein die perfekt den Körper umfassenden Sportsitze (2150 Euro Aufpreis) sind es wert, mindestens einmal im Wiesmann gesessen zu haben. Um sie über den breiten Schweller hinweg in den Tiefen des eng geschnittenen Cockpits zu erreichen, bedarf es allerdings eines Mindestmaßes an Beweglichkeit.

Während der intime Kontakt des Ellenbogens mit der Türinnenverkleidung im normalen Fahrbetrieb nur als unmaßgebliche Störung durchgeht, kann die eingeschränkte Bewegungsfreiheit bei engagierter Lenkarbeit am gleichfalls mit Ziernähten geschmückten Volant schon ernsthaft hinderlich sein: Schnelle Gegenlenkmanöver mit seitlich eingezogenem Arm sehen nicht nur etwas behindert aus, sondern machen sich auch nicht wirklich gut; was gerade in der stärksten aller Wiesmann-Preziosen doch einen problematischen Ausgang nehmen kann – sollte die ESP-Regelung auf „Off“ und das Großhirn auf stur geschaltet sein. □

FAZIT



**Testredakteur
Horst von Saurma**

Es gibt viele außergewöhnliche Sportwagencharaktere, aber nur wenige mit einem so starken Willen und so ausgeprägtem Profil – trotz seiner extremen Rundungen.

Der westfälische Exot ist, wie der praktische Umgang beweist, ein ungeheurer Sympathieträger mit großer Überredungskunst. Er hat seine Nische im System gefunden, und es gibt weltweit kaum einen, der sie ihm streitig machen kann. Dass solche Sportwagen ihre Ecken und Kanten haben, ist sozusagen systemimmanent. Gerade deshalb werden sie auch geschätzt und geliebt. In langer Entwicklungsarbeit hat es der Kleinserienproduzent aus Dülmen geschafft, einen technischen Status zu moderieren, der fast gleichauf mit dem der Großserienhersteller ist.

Der Blick hinter die Karosserie-Kulisse stellt klar: Auch hier ist selbstverständlich solide Großserientechnik am Werk. Als vorläufiger Höhepunkt der Wiesmann-Entwicklungsstory beweist der mit dem grandiosen BMW-Zehnzylinder bestückte GT MF5 vor allem auch eines: Gutes muss teuer sein, da führt kein Weg dran vorbei.

Der Blick hinter die Karosserie-Kulisse stellt klar: Auch hier ist selbstverständlich solide Großserientechnik am Werk. Als vorläufiger Höhepunkt der Wiesmann-Entwicklungsstory beweist der mit dem grandiosen BMW-Zehnzylinder bestückte GT MF5 vor allem auch eines: Gutes muss teuer sein, da führt kein Weg dran vorbei.

Fahrspaß* 9

Alltagstauglichkeit* 4

*Subjektive Bewertung des Autors; zählt nicht zum Endergebnis. maximal je 10 Punkte

SPORT auto SUPERTEST
65 Punkte

von 80 maximal erreichbaren Punkten

KONKURRENZ-UMFELD*

Porsche 911 GT3 RS	72/69 Pkt.	◀
Corvette ZR1	71/67 Pkt.	◀
Audi R8 5.2	69/63 Pkt.	◀
Wiesmann GT MF5	65/64 Pkt.	◀
Alpina Roadster S	64/57 Pkt.	◀
Ferrari California	64/56 Pkt.	◀
BMW M6	63/54 Pkt.	◀

*mit/ohne Nasshandling-Wertung

mit Sportreifen ◀