

Roter Winkel



Schon das Coupé Wiesmann GT MF5 erhöht bei Sportwagen-Fans den Herzschlag. Jetzt geht der offene Bruder des Zehnzylinder-Exoten aus Dülmen an den Start. Fahrbericht des auf 55 Exemplare streng limitierten Wiesmann Roadster MF5 mit 507 PS

Fotos: GARGOLOV

Es gibt Momente im Leben, die vergisst man nicht mehr. „Guck mal, der hat ja eine Eidechse auf der Motorhaube“, sagt der siebenjährige Sportwagen-Fan mit glänzenden Augen, als der Wiesmann Roadster MF5 beim sport auto-Aktionstag in Hockenheim seinen Platz in der exklusiven Sportwagen-Ausstellung unter großem Menschauflauf räumt. Klick, abgespeichert. Den Ort der ersten Begegnung mit einem Wiesmann vergisst man nicht mehr.

Bei mir hat es im Sommer 1997 in Hamburg „klick“ gemacht. Damals bollerte ein dunkelblauer Roadster MF 30 die Hafestraße in der Hansestadt entlang. Das Automobil mit den charakteristischen Gecko-Logos findet sich im Straßenbild so selten wie ein Wolf in freier Wildbahn. Umso eindrucksvoller ist es, wenn man einen der rund 180 pro Jahr in der Dül-

mener Manufaktur handgefertigten Exoten leibhaftig vor sich hat.

Doch der Traum vom eigenen Sportwagen dauerte für die Firmengründer und Brüder Friedhelm und Martin Wiesmann ein Jahrzehnt. Nach der Gründung der Wiesmann GmbH im Jahr 1984 produzierte die Firma anfänglich Hardtops für Cabrios, bevor 1986 die Entwicklung des ersten Roadster-Prototyps begann. 1993 startete die Kleinserienfertigung des klassischen Roadsters MF 30 mit glasfaserverstärkter Kunststoffkarosserie und BMW-Reihensechszylinder mit 231 PS.

16 Jahre später präsentiert die Manufaktur der Individualisten, wie sich Wiesmann offiziell selbst bezeichnet, auf der IAA 2009 den stärksten Roadster der Firmengeschichte. Willkommen Roadster MF5. Auf Basis des Coupés GT MF5 entwickelte Wiesmann einen



rassigen Roadster mit ähnlichen Eckdaten. Pralle Kotflügelbacken, eine lang gezogene Motorhaube und darunter ein mächtiges Triebwerk. Der Wiesmann Roadster MF5 erinnert damit ein bisschen an die AC Cobra.

Mit dem V10-Hochdrehzahl-Triebwerk aus dem BMW M5 (E60-61) ist der Dülmener Roadster nicht weniger temperamentvoll als der britisch-amerikanische Zweisitzer aus den sechziger Jahren. Bei der ersten Ausfahrt in Hockenheim glänzt auch der neueste Frischluft-Wiesmann wie schon sein Coupé-Bruder mit bissigem Antritt.

Die gleichmäßige Leistungsentfaltung des 507 PS starken V10 aus dem Drehzahlkeller über ein weites Drehzahlband lässt

Das Siebengang-SMG haut die Gänge mit der Sanftheit eines Klitschko-Punchs rein

auch schon bei der ersten Fahrt keine Zweifel an der Werksangabe von 3,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 aufkommen.

Wer dem roten Baron so richtig die Sporen gibt, erlebt eine Motor-Getriebe-Einheit, die mehr einem Rennwagen als einem Sportwagen für die Straße ähnelt. Klick. Dem leisen Geräusch der Schalt paddel folgt Krawall. In der schnellsten Schaltstufe haut das sequenzielle Siebengang-SMG die Gänge mit der Sanftheit eines Klitschko-Punchs rein. Erst bei Tempo 310 soll die Kraftorgie im Roadster MF5 ein Ende haben.

Bei offenem Verdeck ist eine neue Fönfrisur im Wiesmann-Schauspiel inklusive. Selbstverständlich verzichtet der puris-

1 Schwarzes Nappa-Leder mit roten Einsätzen und Steppmuster „Raute“, analoge Rundinstrumente im Wiesmann-Cockpit **2** Zehnzylinder-V-Motor aus dem BMW M5 mit 507 PS und 520 Nm maximalem Drehmoment **3** 19-Zoll-BBS-Räder, Michelin Pilot Sport Cup und Brembo-Bremsanlage **4** Gut passende Sportsitze **5** Zweiflutige Abgasanlage mit herzhaftem Bariton **6** Der Heckflügel fährt ab 150 km/h automatisch oder auf Knopfdruck aus



RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Mit einer Rundenzeit von 1.12,3 Minuten auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim ist der **Wiesmann Roadster MF5** über 2,5 Sekunden langsamer als der GT MF5. Wie das Coupé lenkt auch der Roadster dank der sehr direkt übersetzten Lenkung präzise ein. Nach anfänglichem Untersteuern am Kurveneingang ten-

diert der offene MF5 schon bei kleinen Lastwechselreaktionen zum Übersteuern. Die Devise „Immer auf Zug halten“ ist hier besonders wichtig. Für die Rennstrecke könnte das Fahrwerkssetup etwas straffer sein, da der Roadster beim starken Anbremsen ein Nickmoment zeigt und das Heck leicht unruhig wird.



Schon der Name des feuerroten Lacks des Wiesmann Roadster MF5 verspricht Geschwindigkeit: Ferrari Rosso Corsa

tische, westfälische Sportler auf Weichmacher wie Windschott und Co. Nicht viele Fahrzeuge bieten ein so ungefiltertes, offenes Fahrerlebnis – dabei sollte die Besatzung aber nicht zimmerlich sein. Verwirbelungen gehören bei geöffnetem Faltdach wie die Geckos auf Hauben und Felgensternen zum Roadster dazu.

Damit das Open-Air-Fahrvergnügen stets sicher abläuft, geht auch der neueste GT-Spross mit verschiedenen Fahrhilfen an den Start. Bei Wiesmann blubbert die Pressemappe mal nicht mit purem Marketingfloskeln: „Ein zweistufiger Fahrer- und Beifahrerairbag, ABS, DSC und viele weitere Sicherheits-Features sorgen dafür, dass sich der Endorphin-Spiegel mit einem sicheren Gefühl in ungeahnte Höhen treiben lässt.“ Richtig, auch Sportwagen-Enthusiasten werden die elektronischen Zügel hier ausnahmsweise schätzen.

Wer sämtliche Fahrhilfen deaktiviert, sollte definitiv wissen, wie über 500 Wildpferde gezäumt werden. Ein erfahrener,



TECHNISCHE DATEN

Wiesmann Roadster MF5

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, maximales Drehmoment 520 Nm bei 6100/min, Literleistung 101,4 PS/L

Kraftübertragung Hinterradantrieb, automatisiertes Siebenganggetriebe, Differenzialsperre, DSC, Übersetzungen: I. 3,99, II. 2,65, III. 1,81, IV. 1,39, V. 1,16, VI. 1,00, VII. 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-Festsattel, ABS; Bereifung: 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 Zweisitziger Roadster, Länge x Breite x Höhe (mm) 4220 x 1950 x 1180, Radstand 2507 mm, Spurweite vorn/hinten 1562/1667 mm, Tankvolumen 70 Liter, Gewicht 1395 kg, Leistungsgewicht 2,8 kg/PS

Fahrleistungen* 0 - 100 km/h in 3,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 310 km/h, Verbrauch 13,8 Liter Super Plus/100 km

Grundpreis 189500 Euro

*Herstellerangaben

dosierter Gasfuß sowie spontane Lenkreaktionen sind ein absolutes Muss.

Durch die sehr alltagstaugliche, aber relativ weiche Fahrwerksabstimmung tendiert der Roadster MF5 zu einem Nickmoment beim kräftigen Anbremsen auf der Rennstrecke. Dabei schwänzelt des Geckos Heck leicht mit. Am Kurveneingang untersteuert der Roadster beim Einlenken zunächst, bevor er wenig später zum Übersteuern tendiert. Vor allem auf Lastwechselprovokationen im Kurvenscheitelpunkt reagiert der offene Zweisitzer gereizt und keilt schnell mit seinem bildhübschen Hinterteil aus.

Wie auch das Coupé tritt der Roadster mit der gleichen, hydraulischen Servolenkung an. Das Lenkgetriebe stammt aus dem aktuellen M3 und die angepasste Lenksäule aus dem M3-Vorgänger E46.

Das extrem direkte Einlenkverhalten sowie das um die Mittellage spitze

Verhalten vor allem in Verbindung mit den Michelin-Sportreifen ist für Rennstrecken-Dauergäste ein bekanntes und durchaus gewünschtes Verhaltensmuster. Für Fahrer, die hauptsächlich auf gediegene Cabriolet-Ausfahrten stehen und sich nur selten im Grenzbereich bewegen, sollte besser eine etwas zahmere Kennlinie der Lenkung angeboten werden.

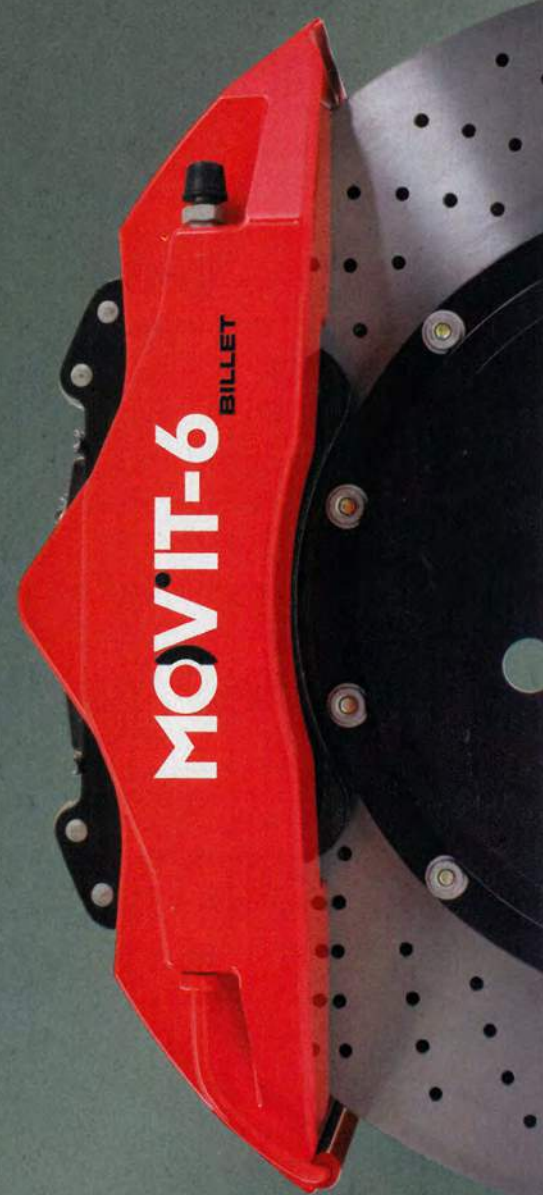
Doch das sollte für die Wiesmänner kein Problem sein, schließlich kümmert sich kaum ein anderer Automobilhersteller so rührend um die Wünsche seiner exklusiven Kundschaft. So müssen sich Wiesmann-Interessenten beispielsweise zwischen 400 verschiedenen Lederarten und rund 33 000 Lacken entscheiden. Liebevoll bis ins Detail verarbeitet die Wiesmann-Manufaktur Leder, Ziernähte und klassisch anmutende Rundinstrumente zu einem Interieur-Kunstwerk. Rund 350 Arbeitsstunden vergehen bis Aluminium-Monocoque, GFK-Karosserieteile und der aufwendige Innenraum mit den perfekt passenden Sport-schalensitzen zu einem fertigen Fahrzeug zusammenwachsen.

Klick, abgespeichert. Auch der feuerrote Roadster MF5 hinterlässt beim ersten Treffen in Hockenheim wie schon seine Gecko-Artgenossen bleibende Eindrücke. Übrigens: Wer sich dauerhaft an die mindest 189500 Euro teure Echse binden will, sollte sich beeilen – der Roadster MF5 ist auf 55 Exemplare streng limitiert.

Christian Gebhardt

**Liebevoll
verarbeitet
Wiesmann
Leder, Ziernähte und
Instrumente
zu einem
Kunstwerk**

-12,2 m/s²



**READY TO
GO FAST?**

MOVIT®

movitbrakes.com