

Wer einmal die Gelegenheit hat, einen Wiesmann zu fahren, sollte nicht lange zögern. Die Kombination aus Retro-Design und modernem Style mag Geschmackssache sein, nicht aber das Fahrerlebnis – es ist über alle Zweifel erhaben und macht süchtig.

# Im Zeichen des Gecko



**BEAT MÖSCHLER** TEXT  
**PATRICK CORMINBOEUF** FOTOS

Noch wusste ich nicht, was mich an jenem strahlenden Spätsommertag erwartete. Man versprach mir aufregende Formen, viel Fahrspass und genügend Leistung... Es sollte ein besonderes Fahrerlebnis werden, die perfekte Verbindung von Dynamik und Design – eine Ausfahrt im Wiesmann Roadster MF4-S.

Wiesmann ist in Deutschland ansässig. Die 1988 gegründete Manufaktur beschäftigt rund hundert Mitarbeiter und stellt pro Jahr an die 200 Fahrzeuge her. 2008 verliess bereits der tausendste Sportwagen die Fabrikationshalle in Dülmen/Münsterland. Handarbeit wird gross geschrieben, und auf die Kundenwünsche wird eingegangen. So wird jeder ausgelieferte Wiesmann ein ganz



Im faszinierenden Wiesmann finden sich klassische Rundungen und moderne Details – harmonisch verschmelzend.

persönliches Unikat. Die Antriebstechnik stammt von BMW, der Rest entsteht in Eigenregie.

In der Schweiz ist die Garage Dähler in Belp dem Virus der deutschen Sportwagen mit dem Gecko im Signet erlegen. Sie ist seit 1999 als offizieller Wiesmann-Importeur tätig.

Ein paar nackte Zahlen zum ab Fr. 167 960.- teuren Fahrzeug: 4,0-L-V8, 420 PS – nach der Kur bei Dähler noch ein paar mehr – und ein Leergewicht von 1315 kg versprechen ordentlichen Vortrieb. Beim Motor handelt es sich um das BMW-M3-Hochdrehzahlaggregat, welches nach geringfügigen Modifikationen locker Drehzahlen von mehr als 8500/min verträgt. Kombiniert wird das Ganze mit dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, ebenfalls von den Münchnern abstammend.

Das Interieur ist rasch erklärt: Feinstes Leder – in alter Handwerkskunst liebevoll verarbeitet – umspannt den kompletten Innenraum. Sieben Rundinstrumente dominieren die Mittelkonsole. Der Rest besteht aus Chrom und Aluminium. Was wir vermissen, ist ein Tacho im Blickfeld des Fahrers. Dieser liegt bei unserem Modell – es handelt sich übrigens um die Seriennummer 027 – auf dem Mitteltonnel über dem Getriebewählhebel. Bei neueren Modellen informiert eine zusätzliche Digitalanzeige vor dem Lenkrad über (zu) schnelles Fahren.

Die Sitze verlangen nach Nehmerqualitäten, denn sie sind hart. Bei der Bestellung aber werden sie entsprechend der Körperstatur angepasst. Über zu wenig Seitenhalt kann keinesfalls geklagt werden. Der Zustieg verlangt nach guter Körperphysik, denn die hohen Seitenschwellen wollen zuerst überwunden sein. Wer sich jedoch einmal in den Ledersesseln eingebettet hat, fühlt sich pudelwohl.



**START PER KNOPFD RUCK.** Wählhebel nach rechts gedrückt, und der Automatikmodus ist aktiv. Die Gänge gehen rasch und ohne ein Ruckeln, die Schaltgeschwindigkeit lässt sich verändern, ohne dass der Komfort je abhanden kommt. Manuelles Eingreifen per Paddel hinter dem Lenkrad funktioniert tadellos, ist aber selten nötig.

Für Adrenalinschübe sorgt bereits der V8-Sound aus der zweiflutigen Abgasanlage. Der BMW-Achter beherrscht jede Stimmlage: vom dumpfen Grollen in tiefen Drehzahlen bis zum aggressiven Kreischen jenseits von 8000 Umdrehungen.

#### **RASANTE KURVEN SIND SEIN REICH**

Fahren im MF4-S macht süchtig - erst recht, wenn die Strassen kurvig sind. Das neutrale Fahrverhalten begeistert und vermittelt viel Sicherheit. Unbekanntes Wesen - Das auffällige Erscheinungsbild weckt, wo immer der Wiesmann auftaucht, neugierige Blicke. →



### RUND 350 STUNDEN HANDARBEIT

Ein Wiesmann wird von Grund auf in Handarbeit gefertigt. Einzig die bewährte Antriebstechnik wird von BMW angeliefert. So wirkt das Fahrzeug ausgereift und strahlt höchste Verarbeitungsqualität aus - wohin das Auge blickt.

Motor und Getriebe arbeiten perfekt zusammen und verlocken zu sportlicher Fahrweise. Der Klang des 4.0-V8 ist dabei stimmungsvoll und begeistert immer wieder aufs Neue.

So wird jede Tunneldurchfahrt zum kurzen Heavy-Metal-Konzert.

Der Roadster fährt sich recht entspannt. Obwohl sehr straff, bietet das Fahrwerk dank langer Federwege in allen Lebenslagen noch genug Komfort. Selbst auf schlechten Strassen werden Unebenheiten souverän geschluckt. Von Seitenneigung kann keine Rede sein - der Retro-Renner liegt wie ein Brett. Die Lenkung ist direkt und reagiert auf den kleinsten Befehl; eingelenkt wird messerscharf. Trotz der Abmessungen eines ausgewachsenen Cabrios - die geschwungene Karosserie ist 423 cm lang und 188 cm breit - verhält er sich auf engen Bergstrassen überaus agil. Neutral und mit grosser Zielgenauigkeit lässt sich Kurve um Kurve geniessen. Bei forscher Gangart lenkt das Heck unterstützend mit und wird kontrolliert vom ESP in Schach gehalten - ein Sportwagen reinsten Wassers.

Der Exot hält sich akustisch in keiner Weise zurück und lenkt alle Aufmerksamkeit auf sich. Doch überall, wo wir mit ihm auftauchen, ernten wir freundliche Blicke. Dieses unbekannte Wesen vermag selbst die Fussgänger irgendwie zu verzaubern. ●