

Milde 25 Grad und einsetzende Dämmerung. Die meisten seiner Artgenossen erwachen jetzt erst richtig. Langsam kriecht die wohl seltenste unter den rund 700 Gecko-Arten aus ihrem Versteck. Nicht zischelnd, sondern V8-raunend. Nicht Insekten vertilgend, sondern Super Plus schlappernd. Nicht tages- oder nachtaktiv, sondern allzeit bereit. Der Wiesmann GT MF4-S ist anders und doch im Zeichen des Geckos unterwegs.

Auch auf dem erstmals auf dem Genfer Autosalon 2010 präsentierten S-Modell der MF4-Baureihe findet sich das für Wiesmann-Boliden charakteristische Logo mehrfach wieder. Eine zusätzliche Frontlippe, ein auf Knopfdruck oder ab 120 km/h automatisch aufklappender Heckflügel sowie ein modifiziertes Beleuchtungsdesign heben den MF4-S von seinem kleineren Modellbruder optisch ab.

Unter der Karosserie aus glasfaserverstärktem Verbundwerkstoff arbeitet ein Mix aus bewährter Technik und neuen Komponenten. Das bereits im Rahmen des 24-Stunden-Rennens 2002 auf der Nordschleife in einem Wiesmann GT-Rennfahrzeug erprobte und bis heute in allen Wiesmann MF4 und MF5 verbaute Aluminium-Monocoque liefert auch das Grundgerüst für den MF4-S. Anders als im MF4 agiert im MF4-S nicht der 4,4-Liter-V8 mit Biturbo-Aufladung und 407 PS, sondern der Vier-Liter-Sauger aus der aktuellen BMW M3-Baureihe mit 420 PS.

Doch bevor der Startknopf den ersten Funken versprüht, um das anschließende Hochdrehzahl-Feuerwerk zu entfachen, will die elegante Coupé-Schönheit erst einmal geentert werden. Man muss zwar nicht den gleichen Yoga-Akrobatik-Kurs wie Lotus Elise-Piloten besuchen, um das knapp über Lkw-Radnaben schnüffelnde Gefährt zu besteigen, Gelenkigkeit ist aber auch beim Einstieg über den breiten Türschweller und durch die enge Tür Luke des Wiesmann GT MF4-S von Vorteil.

Wer in seiner Freizeit des Öfteren Formel-Monoposti bewegt, fühlt sich im Edel-Exoten sofort wohl. Wer zuvor nur Hummer mit einer scheinbaren Zeitzoneverschiebung zwischen Fahrer- und Beifahrersitz gefahren ist, dem sei gesagt, dass es sich in der Wiesmann-Kanzel deutlich enger lebt. Die gewölbte Dachpartie, die Türverkleidungen und der breite Getriebetunnel umschließen Fahrer und Beifahrer so eng wie eine Bauchbinde eine Zigarre. Einmal Platz genommen, passt der Wiesmann GT MF4-S wie ein perfekter Schuh. Dicht über dem Asphalt hocken die Insassen in perfekt geformten Sportsitzen (Aufpreis 2375 Euro). Die tiefe Sitzposition schafft Renn-Ambiente, während



Sechskolben-Bremsanlage mit 380er-Brems-scheiben vorn, 20-Zoll-Leichtmetallräder von BBS



Übersichtliches MF4-S-Cockpit: Die Farbe des Leders in Olive-Virtual ist Geschmackssache



Minimierung des Auftriebs: Der Flügel fährt auf Knopfdruck oder automatisch bei Tempo 120 aus



Musikant: Der M3-V8 und die Wiesmann-Abgasanlage zaubern leidenschaftliche Klänge hervor

# Gecko-Blaster

Mit BMW M3-Achtzylinder und Edelstahl-Abgasanlage macht der Wiesmann GT MF4-S ordentlich Musik. Doch das Kleinserien-Coupé mit 420 PS und Doppelkupplungsgetriebe kann mehr. Der Automobil-Gecko aus Dülmen im Einzeltest

## RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Während sich der **Wiesmann GT MF4-S** bei eingeschaltetem DSC im Straßenverkehr sehr zurückhaltend verhält, legt er auf der Rennstrecke mit deaktivierter Stabilitätskontrolle eine kompromisslosere Gangart an den Tag. Nach dem präzisen Einlenkverhalten knickt der GT MF4-S schon bei kleinen

Lastwechseln mit dem Heck ein. Der MF4-S sollte daher am besten immer unter Zug bewegt werden.

Die Traktion und das Gripniveau sind gut, könnten aber mit Cupreifen noch verbessert werden. Die Brembo-Bremsanlage (Aufpreis 8950 Euro) bleibt auf der Rennstrecke absolut standfest.



Fotos: GARCOLOV

**Wiesmann GT MF4-S  
SPAX\* 3,6**

**Motor**

Wassergekühlter Achtzylinder-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 3999 cm³, Verdichtung 12,0:1  
**Leistung** ..... 420 PS (309 kW) bei 8300/min  
**Drehmoment** ..... 400 Nm bei 3900/min  
**Literleistung** .. 105,0 PS pro Liter Hubraum

**Kraftübertragung**

Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Differenzialsperre, DSC, Übersetzungen: I. 4,78, II. 2,93, III. 2,15, IV. 1,68, V. 1,39, VI. 1,20, VII. 1,00; Achsübersetzung: 3,15

**Fahrwerk**

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

**Bremsen** ..... Innenbelüftete und gelochte Scheiben rundum, Durchmesser 380/380 mm, ABS

**Räder** ..... 245/35 ZR 20 vorn und 285/30 ZR 20 hinten auf 8,5- und 10,0-Zoll-Felgen  
 ..... Michelin Pilot Super Sport

**Karosserie**

Zweisitziges Coupé  
 L x B x H ..... 4220 x 1860 x 1200 mm  
 Radstand ..... 2507 mm  
 Spur vorn/hinten ..... 1562/1667 mm  
 Tankinhalt ..... 70 Liter

**Preise**

**Grundpreis** ..... 136 900 Euro  
 Testwagenpreis ..... 186 475 Euro

**Unterhaltskosten**

Kfz-Steuer ..... 390 Euro  
 Haftpflichtversicherung individuelle Einstufung  
 Teilkaskoversicherung... individuelle Einstufung  
 Vollkaskoversicherung... individuelle Einstufung

MESSWERTE

**Gewicht**

Fahrzeug voll getankt ..... 1363 kg  
 Gewichtsverteilung vorn/hinten ..... 47,5/52,5 %  
**Leistungsgewicht** ..... 3,2 kg/PS

**Fahrleistungen**

**Beschleunigung**  
 0 - 40 km/h ..... 1,3 s  
 0 - 60 km/h ..... 2,1 s  
 0 - 80 km/h ..... 3,0 s  
**0 - 100 km/h** ..... 4,0 s  
 0 - 120 km/h ..... 5,3 s  
 0 - 140 km/h ..... 6,8 s  
 0 - 160 km/h ..... 8,5 s  
 0 - 180 km/h ..... 10,8 s  
**0 - 200 km/h** ..... 13,6 s

**Elastizität**  
 im 4./5./6./7. Gang aus 80 km/h  
 bis 100 km/h ..... 1,8 s / 2,3 s / 2,9 s / 3,4 s  
 bis 120 km/h ..... 3,8 s / 4,6 s / 5,5 s / 7,0 s  
 bis 140 km/h ..... 5,8 s / 6,9 s / 8,4 s / 10,4 s  
 bis 160 km/h ..... 7,9 s / 9,6 s / 11,5 s / 14,3 s  
 bis 180 km/h ..... 10,2 s / 12,3 s / 15,0 s / 18,8 s  
**Höchstgeschwindigkeit** ..... 293 km/h

**Fahrdynamik**

**Kleiner Kurs Hockenheim** ..... 1.13,2 min  
**Slalom** (18 m) ..... 71,1 km/h

**Bremsweg**

aus 100 km/h (kalt) ..... 34,7 m  
 Verzögerung ..... 11,1 m/s²  
**aus 100 km/h (warm)** ..... 33,3 m  
 Verzögerung ..... 11,6 m/s²  
 aus 200 km/h (warm) ..... 130,7 m  
 Verzögerung ..... 11,8 m/s²

**Testverbrauch**

Super Plus  
 Minimalverbrauch ..... 16,7 L/100 km  
 Maximalverbrauch ..... 23,8 L/100 km  
 Durchschnittsverbrauch ..... 19,0 L/100 km

**Messbedingungen:**  
 Lufttemperatur ..... 19° Celsius  
 Asphalttemperatur ..... 29° Celsius  
 Luftdruck ..... 1022 mbar

\*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

der Blick über die massiv gewölbten Kotflügel und die Motorhaube in die Sportwagen-Ära der sechziger Jahre zurückversetzt.

Retro-Flair verbreiten auch die für Wiesmann typischen analogen Rundinstrumente für Tankfüllung, Wasser- und Öltemperatur, Öldruck und Außentemperatur (statt Analoguhr, Aufpreis 240 Euro) sowie Drehzahlmesser und Tachometer. Digitale g-Kraft-Anzeigen wie im Nissan GT-R sind im MF4-S so weit weg wie der Wiesmann-Produktionsstandort in Dülmen vom Nissan Headquarter im japanischen Yokohama. Und noch etwas aus einer lang vergangenen Autoepoche streicht im Wiesmann GT MF4-S die Fahrerseele. Kein nervtötendes Bimmeln für Parkpiepser, Licht und Gurte stört hier die Harmonie zwischen Fahrer und Fahrzeug. So eine Ruhe ist im Elektronik-Zeitalter heute leider in kaum einem Neufahrzeug noch zu finden.

Klick, Anlasserrasseln, zurück in der Neuzeit. Ein verchromter Wiesmann-Startknopf erweckt den Gecko zum Leben. Bei der nächsten Ausfahrt lassen wir für alle BMW M3-Fans der E90-V8-Baureihe ein Aufnahmegerät mitlaufen. Dämmmattenfrei, ungefiltert, sexy-heiser brüllt der MF4-S die Achtzylinder-Hymne durch die zweiflutige Edelstahl-Abgasanlage. Doch das BMW-Herz sorgt nicht nur akustisch für eine feine Wiesmann-Symphonie. Mit 4,0 Sekunden von null auf 100 km/h unterbietet das 1363 Kilogramm schwere Coupé nicht nur seine Werksangabe um vier Zehntelsekunden, sondern schlägt seinen Organspender M3 ebenfalls deutlich (schnellster Serien-M3 mit DKG im sport auto-Test: 5,0 Sekunden). Nach 13,6 Sekunden sprintet der MF4-S auf Tempo 200. Ein motor- und getriebetechnisch vergleichbarer M3 rennt da gerade einmal über die 180-km/h-Marke – der besseren Aerodynamik und des Gewichtsvorteils von knapp 300 Kilogramm sei Dank.

Das für 6465 Euro Mehrpreis erhältliche Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe fügt sich dabei angenehm in die MF4-S-Choreographie ein. Entweder entspannt im automatisierten D-Modus cruisen oder manuell per Schaltwippen oder Wählhebel schalten – für jeden Einsatz ist das Coupé gerüstet. Eine emotionale Momentenüberhöhung beim Schalten im Sportmodus, feurige Zwischengassalven beim Runterschalten und aufblitzende Schaltbalken im Display sorgen auch ohne das serienmäßige, manuelle Sechsganggetriebe für kerniges Sportwagenflair.

Stichwort „kernig“: Wer das früh regelnde DSC abschaltet, den erwartet ein Sportwagen mit längst vergessenen Sitten. Bei der Fahrt gen Grenzbereich sollte die Regelelektronik besser nur auf Rennstrecken mit entsprechenden Auslaufzonen deaktiviert werden.

Wer den MF4-S nach dem zackig-direkten Einlenkverhalten mit dem kleinsten Lastwechsel provoziert, wird vom Gecko mit einem aufgeregt zuckenden Heck bestraft. Gas lupfen ist im Wiesmann eine Sünde. Das Einknicken des schmucken Hinterteils vermeidet der Fahrer am besten durch einen kontinuierlich unter Last gehaltenen Fahrzustand. Dann tendiert das sportliche Coupé sogar leicht zum Untersteuern. Cup-Pneus statt der aufgeblasenen Michelin Pilot Super Sport-Bereifung könnten das Gripniveau und die Traktion noch weiter verbessern. Für die Fahrt auf der Landstraße oder bei Nässe hingegen sollte das DSC wieder aktiviert werden.

Noch ein Kuriosum: Der GT MF4-S läuft serienmäßig ohne ESP aus der Manufaktur in Dülmen. Ein gut gemeinter Ratschlag unsererseits: Bei Interesse am Automobil-Gecko die Dynamic Stability Control für saftige 2985 Euro auf jeden Fall mitbestellen.

Mit deaktiviertem DSC umkurvt der GT MF4-S den Kleinen Kurs von Hockenheim mit einer Rundenzeit von 1.13,2 Minuten genau eine Sekunde schneller als der letzte von sport auto gemessene Serien-BMW M3 (Heft 7/2010). Der Münchner Organspender punktet dabei mit einer deutlich entspannteren Fahrbarkeit im Grenzbereich als der Kleinserien-Exot. Im Wiesmann-Portfolio reiht sich der MF4-S zeittechnisch direkt zwischen seinen Verwandten Roadster MF3 mit Mi-

AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Redakteur Christian Gebhardt

Der Wiesmann GT MF4-S fasziniert ungemein. Trotz moderner Technik erinnert das Coupé an eine vergangene Automobil-Epoche, als der Fahrer noch von seinem Gefährt herausgefordert wurde.

Im Alltag verhält sich der MF4-S mit

DSC zahm, auf der Rennstrecke ohne aktiviertes ESP schafft er durch seine Lastwechselreaktionen jedoch nur mäßiges Vertrauen und verlangt seinem Lenker alles ab.

Wiesmann GT MF4-S

sport auto-Wertung (objektiv)

<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	1.13,2 min	9
<b>Slalom</b> (18 m)	71,1 km/h	10
<b>0 - 100 km/h</b> (Beschl.-Prüf.)	4,0 s	10
<b>100 - 0 km/h</b> (Brems-Prüf., warm)	33,3 m	10
<b>Leistungsgewicht</b>	3,2 kg/PS	9
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis</b>	326 Euro/PS	2
<b>Summe</b> (maximal 60 Punkte)		50

sport auto-Wertung (subjektiv)

<b>Fahrspaß</b>	9
<b>Alltagstauglichkeit</b>	5

maximal je 10 Punkte

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

Audi TT RS	53 Pkt.
Lotus Evora S	53 Pkt.
Wiesmann GT MF5	51 Pkt.
Wiesmann GT MF4-S	50 Pkt.
Audi R8 S tronic	49 Pkt.
Porsche 911 Sport Classic	47 Pkt.
Wiesmann Roadster MF3	45 Pkt.

chelin Pilot Sport (1.15,2 min) und dem 507 PS starken Roadster MF5 mit Cup-Bereifung (1.12,7 min) ein.

Doch mal ehrlich: Die Faszination steht oder fällt bei einem Wiesmann nicht mit dem einen oder anderen Zehntel auf der Rennstrecke. Über 400 verschiedene Lederarten, diverse Ziernähte oder individuelle Lackierungen – fast ausschließlich in Handarbeit entsteht in 350 Stunden ein seltenes Automobil-Kunstwerk. Ob bei Tag oder bei Nacht – den fahrenden Gecko trifft man im Straßenbild so selten an wie hierzulande seine lebenden Artgenossen. Christian Gebhardt



Es werde Licht: Die Xenon-Scheinwerfer plus die Zusatzscheinwerfer kosten 1390 Euro Aufpreis

Erste Fahrt im Wiesmann Roadster MF5

Herzensangelegenheit

Nach dem Produktionsende der BMW M5-Baureihe E60/E61 mussten die Wiesmann-Ingenieure eine grundlegende Frage klären: Welcher Motor befeuert fortan die Topmodelle GT MF5 und Roadster MF5?

Nach der Einstellung des Zehnzylinder-Saugers mit 507 PS fiel die Wahl auf den BMW-intern als S63 bezeichneten Achtzylinder-Biturbo mit 555 PS und 4,4 Liter Hubraum, der bereits im X5 M und X6 M arbeitet. Eine gelungene Transplantation: Statt 520 Nm wie der Vorgänger stemmt das neue V8-Aggregat nun 680 Nm maximales Drehmoment auf die Kurbelwelle. Auch wenn laut Wiesmann die Beschleunigung von null auf 100 km/h im Roadster MF5 nach wie vor bei 3,9 Sekunden liegen soll, ist der Druckzuwachs deutlich spürbar.

Die Kraftübertragung erfolgt ausschließlich per Sechsgang-Wandlerautomatik. Die Gänge werden entweder automatisch oder über Wippen am Lenkrad gewechselt. Vorbei sind die Zeiten, als das SMG-Getriebe

die Fahrstufen mit der Sanftheit einer Abrissbirne reingeknallt hat. Die Sportautomatik wechselt die Gänge nun flink, aber mit deutlich weniger Krawall. Aufpuffgrollen nach jedem Schaltvorgang sorgt auch ohne die extremen Schaltunterbrechungen weiterhin für Rennsport-Atmosphäre im offenen Cockpit.

Fahrspaß und keineswegs mehr schwitzige Handflächen ruft die überarbeitete Lenkung hervor. Während beim Vorgängermodell die spitze Lenkung bei hohem Tempo um die Mittellage extreme Feinfühligkeit verlangte, um keine ungewollten Hakenschläge zu produzieren, lässt sich die Neuauflage des 1410 Kilo schweren Roadsters präzise, aber deutlich entspannter dirigieren.

Doch ein Wermutstropfen bleibt weiterhin: Der Preis für einen Wiesmann Roadster MF5 ist stattlich. Mit 193 500 Euro ist der Grundpreis im Vergleich zum Vorjahresmodell (siehe Ausgabe 7/2010) noch einmal um 4000 Euro geklettert. Christian Gebhardt



Neues Aggregat bei der MF5-Baureihe: V8-Biturbo mit 555 PS, gewohnt edles Interieur



Nachtaktiver Gecko: Für den MF4-S bietet Wiesmann auch eine Keramikbremse an (16900 Euro)

