

TEST

AR-TEST
 | 78 | 2013 |

Wiesmann Roadster MF5 Dähler I

- + Fahrleistungen
- + Handling/Alltagstauglichkeit
- + Komfort/Agilität
- Traktion
- Verbrauch
- Auspuffgeräusch (Option)

AR-TEST-TEAM

Formschön und im zeitlosen Retrostil – so kleiden sich die exklusiven Wagen aus der Fahrzeugmanufaktur Wiesmann. Es sind Autos, denen man die Leistungsansicht, die aber niemals so polarisieren, wie beispielsweise hochpotente Konkurrenten aus Italien. Unter der Karosserie aus Verbundwerkstoff kommt grösstenteils BMW-Technik zum Einsatz, wie der Antriebsstrang im MF5 mit 4,4-L-Biturbo-V8 und 6-Stufen-Automatik. Doch was optisch ein echter Hingucker ist, kommt im Normalfall akustisch sehr diskret daher. Nicht so unser Testwagen. Der Motor springt mit heiserem Bellen an, um sogleich in ein tiefes, kräftiges Brummen zu verfallen. Die Umgebung wird in Schwingung versetzt, man glaubt die Wände wackeln. Knurrend, brummend und bolternd unterwegs, hören – überspitzt gesagt – die Passanten diesen Wiesmann lange bevor er um die Kurve biegt.

Importeur Dähler hat Hand angelegt. Die im bernischen Belp seit Mitte der 90er-Jahre im Veredeln von Autos tätige Firma hat für den Wiesmann ein paar heisse Eisen im Feuer. So auch die 2-Rohr-Edelstahlpuffanlage, für die er zusammen mit der Leistungssteigerung die Zulassung für die Schweiz und den EU-Raum besitzt. «Wer einen Wagen mit diesem Leistungspotenzial kauft, der will den Motor hören», sagt Firmenchef Christoph Dähler. Wir hören auch – finden es zu laut. Doch praktisch jeder von Belp ausgelieferte Wiesmann wird mit der optionalen Auspuffanlage geordert.

MANIEREN Der Roadster MF5 kostet ab Fabrik Fr. 251.900.–, viel Luxus schon inklusive (vgl. «Technische Daten»). Übrigens erinnert nichts an Organspender BMW, einzige Ausnahme ist der Zündschlüssel. Pilot und Copilot sitzen nur wenige Zentimeter über dem Asphalt. Zwischen ihnen thront der massive Mittel-tunnel, der sie effektiv voneinander trennt und der Beine und Füsse nahe an die Aussenwand «verdrängt». Feines, weiches Leder, Metalldrucktasten mit gebürsteten Oberflächen, farblich abgestimmte Nähte – das Umfeld ist von ausgesuchter Eleganz und Raffinesse.

Die ersten Meter sind von der akustischen Präsenz geprägt. Danach beginnt die übrige Sensorik der Insassen zu erwachen, nimmt Bodenwellen und Kurvenradien wahr, und sie erhalten einen ersten Eindruck vom leichtfüssigen, agilen Gebaren des flotten Zweisitzers. Unser Wagen ist das erste Modell, das mit Teilen des neuen Dähler-Competition-Pakets bestückt ist, das in diesen Tagen vorgestellt wird. Es umfasst neben speziellen Audiosystemen diverse Aerodynamikkomponenten und ein 18-fach in Höhe und Härte verstellbares Fahrwerk.

Letzteres wurde für den Testwagen auf einen Kompromiss zwischen Alltagstauglichkeit und Agilität getrimmt. Gut

Exquisite Fahrt unter freiem Himmel – der Gecko wieselt regelrecht um die Kurven, eine Fahrt über den Gurnigel ist pure Lust. Mit dem Competition-Paket von Dähler gelingt der Spagat zwischen Komfort und Agilität. Fotos: Patrick Corminbeuf



Leistung, die begeistert

AGILER GECKO

Für den Wiesmann MF5 bietet Dähler drei homologierte Leistungssteigerungssätze zum V8-Biturbomotor. Und ein Fahrwerk, das es in sich hat. Ein Ritt auf der «Basis»-Stufe,



Geschlossenes Verdeck mimt die elegante Coupé-Form.



Voll ausgekleideter Kofferraum, mit spezieller Windschotthalterung.



Standhafte 1-Kolben-Serienbremse im geschmiedeten 20-Zoll-Rad.



Sauber gearbeitete Details geben der Optik den richtigen Kick.

gelingen, wie wir meinen, denn der Wagen bietet zwar die erwartete sportliche Straffheit, verzichtet aber auf unnötige Härte, bügelt normale Bodenwellen statt über sie zu hoppeln.

Ein Indiz für die gute Abstimmung ist auch der Bremsweg: Der Wiesmann steht aus Tempo 100 nach hervorragenden 32,5 m still. Wem die normale, bereits hocheffiziente 1-Kolben-Bremsanlage nicht reicht, kann auf eine 6-/4-Kolben-Anlage oder gar auf Keramikscheiben zurückgreifen.

SPORTLER Am bekannt-dynamischen Fahrverhalten ändert sich nichts. Der Wagen lenkt messerscharf ein, und selbst bei extremen Manövern verhärtet die Len-

kung nicht – der 1480 kg wiegende Roadster zischt regelrecht um Kurven und Pylonen. Mit dem Gasfuss lässt sich das Heck zum Mitlenken animieren, was sich mit dem guten Feedback der Lenkung wunderbar ergänzt. Als eine gute Wahl für den Normalgebrauch zeigen sich die Pilot-Supersport-Serienreifen von Michelin. Sie bieten besten Grip bei angenehmer Alltagstauglichkeit, können aber die gebotene Leistung bisweilen nicht auf die Strasse bringen. Um die versprochene Beschleunigung von 3,9 s für 0 bis 100 km/h zu schaffen, müssten gemäss Dähler denn auch mindestens Semislicks aufgezogen sein, eine dahingehende Option befindet sich aktuell in Prüfung.

Der serienbereifte Prüfling schafft 4,2 s, dreht sogar im dritten Gang noch einmal kurz durch. Das volle Potenzial vermag der per Leistungsstufen I von 555 auf 625 PS verstärkte Wiesmann im oberen Tempobereich auszuspielen, wo die Traktionsorgane überwunden und die volle Kraft und Drehfreude des V8 zum Tragen kommen: 0–200 km/h in 11,7 s – das ist zwei Zehntel besser, als beim vor vier Jahren mit V10-Motor geprüften MF5 (Test AR 1/2009).

Ob dieser hochpotenten Zahlen und Werte sollte nicht vergessen gehen, dass der Wiesmann als absolut alltagstaugliches Cabriolet zu fahren ist. Die für die Mehrleistung verantwortliche, in Belp gänzlich neu abgestimmte Motorsteuerung lässt keine Zickigkeit zu, ergänzt sich perfekt mit sanften Gangwechseln, erträglichem Federungskomfort, grossem Kofferraum. Selbst der Testverbrauch, der wegen der sehr kurzen Prüfphase mit 15,5 L/100 km hoch ausfällt, dürfte im Alltag noch auf niedrigere Werte sinken.

LUFT VERDRÄNGEN Früher lag die Top-speed bei den Wiesmanns bei 280 km/h, heute sind es bis zu 320 km/h. Eine Steigerung, die gemäss Christoph Dähler aerodynamische Lösungen braucht. Die in Belp entwickelten Spoiler verringern vorne den Auftrieb, und hinten wird der Anpressdruck erhöht. Obwohl der vordere, im Prüfling durch die Zusatzlippe ergänzte Spoiler weit nach unten reicht, konnten wir im Alltag keine negativen Auswirkungen feststellen: Die Bodenfreiheit verschlechtert sich zwar optisch stark, aber in der Realität um lediglich ein paar wenige Millimeter.

Die Preise sind zuletzt zwar deutlich gesunken, doch bleiben Wagen der Marke mit dem Gecko im Emblem ein rares Gut. Und für einen Supersportwagen, der edel verarbeitet und trotz hoher Leistungsfähigkeit passablen Alltagsnutzen bietet, findet sich immer ein Käufer. Die aktuellen finanziellen Schwierigkeiten Wiesmanns schreckt Importeur Dähler nicht. Im Gegenteil. Sie hätten die Weichen gestellt für einen Weg mit den richtigen Produkten und der passenden Verkaufsstrategie. Damit der Gecko weiter um die Kurven wieselt.



Der edel ausgekleidete Arbeitsplatz ist hochwertig verarbeitet.



Schöne Überrollbügel, aber Option.



Wichtigstes digital direkt im Blick.

AR-Messergebnisse
 Wiesmann Roadster MF5 Dähler I

Beschleunigung		Testverbrauch (Benzin)	
0 – 40 km/h	1,9 (1,8) s	Gesamtverbrauch 15,5 L/100 km	
0 – 60 km/h	2,6 (2,5) s	minimal 12,9 L/100 km	
0 – 80 km/h	3,5 (3,3) s	maximal 19,1 L/100 km	
0–100 km/h	4,5 (4,2) s	Reichweite im Mittel 450 km	
0–120 km/h	5,5 (5,2) s	Gewichte	
0–140 km/h	6,6 (6,3) s	Leergewicht (DIN) 1480 kg	
0–160 km/h	8,2 (7,8) s	Gewichtsverteilung v./h. 48,5/51,5 %	
0–180 km/h	9,9 (9,4) s		
0–200 km/h	12,3 (11,7) s	Leistungsgewicht	
0–220 km/h	15,1 (14,3) s	3,2 kg/kW; 2,4 kg/PS	
0–240 km/h	18,3 (17,4) s	Zählereichung	
0–260 km/h	23,9 (22,8) s	30 km/h Zähler = 28 km/h eff.	
1 km steh. Start	21,6 (21,3) s	50 km/h Zähler = 47 km/h eff.	
() Klammerwerte mit 1 Person		80 km/h Zähler = 76 km/h eff.	
		120 km/h Zähler = 114 km/h eff.	
		1 km nach Zähler = 990 m eff.	
Höchstgeschwindigkeit		Messbedingungen	
Werk	320 km/h	km-Stand	4100
Bremsweg		Die publizierten Messwerte gelten für folgende Bedingungen: Gewicht Testfahrzeug + 150 kg, voller Tank, Temperatur 20 °C, Luftdruck 1000 mbar (= Meereshöhe).	
120 – 0 km/h	47,5 m		
100 – 0 km/h	32,5 m		
80 – 0 km/h	21 m		
60 – 0 km/h	12 m		
50 – 0 km/h	8,5 m		
40 – 0 km/h	5,5 m		
30 – 0 km/h	3 m		



Lebhafte Wendigkeit verhilft zu grossem, gut beherrschbarem Fahrspass.

Technische Daten

PREISE
 Wiesmann Roadster MF5 ab Fr. 251.900.–, Testwagen (inkl. Wiesmann-Optionen, Dähler-Leistungsstufe I, verstellbares Fahrwerk, Front- und Heckflügel, Dähler Sound Concept 3 usw.) Fr. 306.350.–.

TESTWAGENLIEFERANT
 Dähler Sportwagen Import, 3123 Belp, www.daelher.com

MOTOR (ECE)
 8 Zyl. in V 90° (89,0x88,3 mm), 4395 cm³, Kompression 9,3:1; 408 kW (555 PS) bei 6000/min, 680 Nm bei 1500–5650/min (Leistungsstufe I: 460 kW (625 PS) bei 5300/min; 780 Nm bei 2300/min), 98 ROZ.

MOTORKONSTRUKTION
 4 Ventile pro Zyl., 2x2 oben I. Nockenwellen (Ketten/Bi-Vanos), Alu-Zylinderköpfe und -block, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Öl 8,5 L, direkte Einspritzung, Twin-scroll-Biturbo, 2 Intercooler, Dähler Motorelektronik.

KRAFTÜBERTRAGUNG
 Auf Hinterräder, ESP, Sperrdifferenzial, 6-Stufen-Aut.: I. 4.17; II. 2.34; III. 1.52; IV. 1.14; V. 0,87; VI. 0,69; R. 3,4; Achse 3,61 (Dähler 3,85).

FAHRGESTELL
 Chassis-Struktur aus Aluminium, Karosserie aus glasfaserverstärktem Verbundwerkstoff, vorn/hinten doppelte Dreieckquerlenker, Federbeine; hinten Längslenker, v./h. Stabilisator, Schraubfedern, 18-fach verstellbares Fahrwerk (Option).

FAHRWERK
 Vierrad-Scheibenbremse (belüftet), Scheiben-Ø v. 36,0 cm, h. 35,0 cm, Handbremse auf Hinterräder, ABS; Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo. Tank 70 L; Reifen v. 245/40 ZR 19, h. 275/35 ZR 19, Felgen 8,5/10,0 J (Testwagen vgl. Messergebnisse).

KAROSSERIE, GEWICHTE
 Roadster mit manuellem Verdeck mit 2 Türen, 2 Sitze; leer ab (Werk) 1470 kg, max. zul. 1680 kg.

ABMESSUNGEN
 Länge 422 cm, Breite 195 cm, Höhe 118 cm, Radstand 250,5 cm, Spurbreite v./h. 156,5/163,5 cm, Kofferraum 215 dm³.

FAHRLISTUNGEN (WERK)
 Serie Höchstgeschwindigkeit 311 km/h, Geschw. bei 1000/min im

höchsten Gang 49,5 km/h; 0 bis 100 km/h 3,9 s; Verbrauch EU 18,7/9,5/12,9 L/100 km; CO₂ 299 g/km; Energieeffizienzklasse G.

Dähler I Höchstgeschwindigkeit 320 km/h, Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang 47,6 km/h; 0 bis 100 km/h 3,9 s, 0 bis 200 km/h 11,5 s.

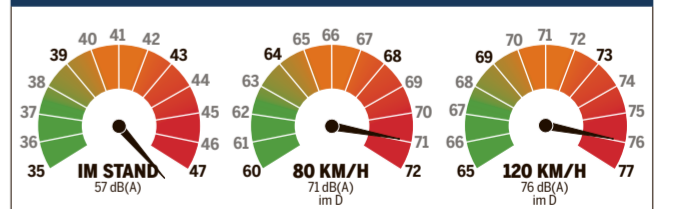
GARANTIE
 Garantie für Wiesmann und Dähler-Produkte 2 Jahre, Verlängerung auf 3 Jahre für Fr. 1200.–.

AUSSTATTUNG (AUSZUG)
 Vollleder schwarz, Veloursteppiche auch Kofferraum, Sitzschalen in Wagenfarbe, Leder-Persenning, Klimaanlage, Rundinstrumente in Mittelkonsole, Digitalanzeigen vor dem Lenkrad, 3-Speichen-Lenkrad, el. Fensterheber und Spiegelverstellung, Bi-Xenon, Bremsen 1-Kolben-Faustsattel mit Compound-Scheiben, 2 Airbags, ESP, BBS-Felgen, ausfahrbarer Heckflügel.

OPTIONEN (AUSZUG)
Wiesmann Leder/Alcantara-Interieur Fr. 4390.–, Nähte in Kontrastfarben Fr. 420.–, Überrollbügel Fr. 2970.–, Kartentaschen am Mittel-tunnel, Gecko in den Sitzen, el. Sitzhöhenverstellung Fr. 3440.–, Sport-sitze Fr. 3440.–, Heckscheibe mit Reissverschluss Fr. 1010.–, Windschott Fr. 590.–, elektrohydr. Verdeck Fr. 6920.–, Zifferblätter farblich nach Wunsch Fr. 1770.–, Tempomat Fr. 1290.–, Rückfahrkamera zu Navigation Fr. 1170.–, Navi Fr. 1170.–, 3-Schicht-Lackierung Klavierlack Fr. 3270.–, Matt-Lackierung Fr. 4740.–, hydr. Liftsystem Fr. 8480.–, 6-Kolben-Bremsen Fr. 10630.–, Keramik-Bremsen Fr. 20060.–, 20-Zoll-BBS-Felgen F1 geschmiedet mit Bereifung Fr. 8250.–.

Dähler Leistungsstufe I (625 PS/780 Nm) Fr. 4900.–, Stufe II (655 PS/810 Nm) Fr. 8800.–, Stufe III (680 PS/840 Nm) Fr. 13700.–, 2-Rohr-Auspuff Fr. 4800.–, Performance-Fahrwerk verstellbar ca. Fr. 6500.–, Karbon-Frontspoiler Fr. 3500.–, Zusatzlippe Fr. 500.–, Karbon-Heckspoiler Fr. 3600.–, Sound Concept 3 Fr. 7900.–.

Innengeräusche
 Wiesmann Roadster MF5 Dähler I



Karbon-Abdeckung aus Belp für den Edellook. Foto: Dähler