

auto motor und sport



FAHRBERICHT ROADSTER

WIESMANN ROADSTER MF4



ORKANSPENDER

Gut 15 Jahre nach dem Debüt seines luftigen Roadsters präsentiert Sportwagenhersteller Wiesmann ein neues Modell, in dem traditionell wieder viel BMW-Technik steckt. Im leichten MF4-S kann vor allem der hoch drehende V8 aus dem M3 zeigen, was wirklich in ihm steckt.



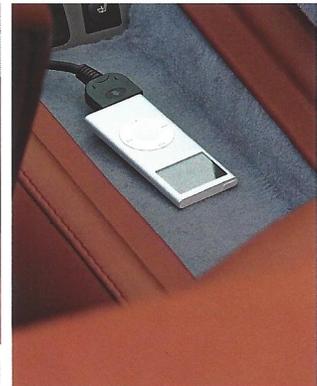
Die armdicke Doppelrohr-Auspuffanlage bringt sämtliche V8-Klangfarben eindrucksvoll zur Geltung



In der klassischen Roadster-Front leuchten moderne Bi-Xenon-Lampen



Lederbezogene Mittelkonsole mit zahlreichen Analoginstrumenten



Bei der Interior-Gestaltung stehen 4000 verschiedene Ledersorten und Farben zur Wahl. Radio mit iPod-Anschluss

Der Druck auf den silbernen Startknopf sorgt für Weckrufe der besonderen Art: Achtzylindrige Fanfarenstöße durchdringen den milden Frühlingmorgen, bereits im Leerlauf posaunt der aus dem BMW M3 verpflanzte Vierliter seinen Tatendrang heraus. Also kurz mit dem ebenfalls von BMW stammenden Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe vertraut machen, und los geht's. In der Stadt bleiben wir noch im Automatik-Modus und reihen uns brav hinter den Polo und Astra auf der rechten Spur ein.

Fahrer und Maschine müssen schließlich erst Betriebstemperatur erreichen. Dann das Ortsschild. Per Lenkradpadel zwei Gänge zurück und Vollgas. Der graue Roadster taucht leicht hinten ein, brüllt los und springt binnen eines Fingerschnipps auf Landstraßentempo. Beschleunigung digital: Sollwert festlegen, abrufen, fertig.

Hat der Zweisitzer aus dem Stand noch mit Traktionsproblemen zu kämpfen, gibt es – einmal in Fahrt – kein Halten mehr. 420 PS und ein Drehvermögen bis über 8000/min hinaus sorgen

schon im offenen M3 für mächtig Vortrieb. Im Wiesmann MF4-S haben sie es jedoch mit 600 Kilo weniger zu tun. Mit drei Kilogramm pro PS lässt der Zweisitzer in Sachen Leistungsgewicht selbst die Cabrio-Elite à la Porsche 911 Turbo oder Mercedes SL 65 AMG (3,6 bzw. 3,5 kg/PS) hinter sich.

Üherragende Fahrleistungen machen jedoch nur einen Teil der Wiesmann-Faszination aus. Weil jedes Fahrzeug in Handarbeit entsteht, lassen sich unzählige Details nach Kundenwunsch umsetzen. Nicht nur, dass die Lackiererei jeden



Schon Landstraßentempo stellt bei heruntergelassenen Seitenscheiben hohe Ansprüche an das verwendete Haarwachs

erdenklichen Farbton mischt oder die hauseigene Sattlerei aus über 4000 verschiedenen Lederarten einen exakt auf die Konstitution des Fahrers abgestimmten Sitz polstert: Auch bei Felgen, Instrumenten, Verdeck oder Bremsen besitzen Kunden umfangreiche Mitspracherechte.

Im Gegensatz zum weiterhin angebotenen Ur-Roadster MF-3 mit Sechszylinder und Gitterrohrrahmen basiert der rund 40 Zentimeter längere MF4-S auf einem Alu-Monocoque, das ebenfalls von Hand in der Wiesmann-Manufaktur im nordrhein-westfälischen Dülmen entsteht. Wie im Rennwagen- oder Flugzeugbau werden die einzelnen Chassis-Teile für besondere Steifigkeit genietet und zusätzlich verklebt. Zum geringen Gesamtgewicht trägt die

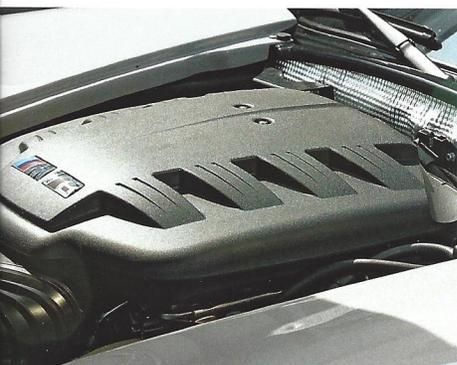
Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) bei, die mit ihren Rundungen an Sportwagen-Ikonen der Nachkriegs-Ära wie den Jaguar XK 120 oder den Austin Healey erinnert.

Trotz aller historischer Vorbilder zeigt sich der Wiesmann für neuzeitliche Technik offen: Neben serienmäßigen Fahrer- und Beifahrerairbags sowie Xenon-Lampen gibt es gegen Aufpreis Klimaanlage, ESP oder Sitzheizung. Wahlweise lässt sich der MF4 auch mit dem 4,8-Liter-V8 aus dem BMW 550i ordern, der sich mit weniger Leistung, aber mehr Drehmoment entspannterem Reisen verpflichtet fühlt. Getreu puristischer Roadster-Philosophie wird das Verdeck in jedem Fall wie zu Urzeiten des Automobilbaus von Hand geöffnet und unter einer Leder-Persenning verstaut.

Da die mächtigen V8 hinter der Vorderachse sitzen, entsteht eine ausgewogene Gewichtsverteilung von nahezu 50:50 Prozent. Neben dem niedrigen Schwerpunkt, der breiten Spur und dem verwindungssteifen Chassis ein weiterer Grund für die außergewöhnlichen Fahreigenschaften: So reagiert der Zweisitzer spielerisch auf Vorgaben der Servolenkung, um selbst bei hohem Kurventempo nicht von seinem neutralen Kurs abzuweichen. Zudem wirkt beruhigend, dass auch die BMW-Bremse mit dem Leichtgewicht nur wenig Mühe hat. Da die ESP-Leuchte beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren in den Dauerbetrieb geht, sollten Exemplare ohne den Schleuderschutz allerdings nur von Könnern in Betracht gezogen werden. Trotz seiner sportlichen Ader konnte sich der Zweisitzer sogar einen Rest Komfort bewahren: Kurze, gemeine Asphalt-Schäden absorbiert die Federung erstaunlich geschmeidig.

Mit gut 140 000 Euro Basispreis für die Version mit automatisiertem Siebengang-Getriebe stößt der MF4-S jedoch nicht nur leistungsmäßig, sondern auch finanziell in die Gefilde von Supersportwagen vor. Doch wer Anfang der neunziger Jahre einen der ersten Wiesmann-Roadster für damals 100 000 Mark gekauft hat, bekommt heute – je nach Laufleistung – noch bis zu 50 000 für den Zweisitzer. Aber Euro. Von solchem Werterhalt können Inhaber von Aktiendepots momentan nur träumen. Geringe Stückzahlen machen eben begehrt, schließlich sind seit Firmengründung kaum mehr als 1000 Wiesmann Roadster und Coupés entstanden.

Wer sein Vermögen nicht länger an der Börse verlieren, sondern lieber in Sonnenstrahlen, Glückshormone und neugierige Blicke investieren möchte, muss sich jedoch noch etwas gedulden: Trotz Wirtschaftskrise ist die Jahresproduktion 2009 in Höhe von 30 MF4-Roadstern bereits ausverkauft.



Der Vierliter-V8 aus dem BMW M3 darf bis über 8000/min gedreht werden. In Wagenfarbe lackierte BBS-Felge



Dank großem Heckfenster lässt sich der Roadster auch mit geschlossenem Verdeck problemlos rangieren

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziger Roadster, Länge x Breite x Höhe 4240 x 1880 x 1230 mm, Radstand 2507 mm, Leergewicht 1310 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1550 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, mit Doppelquerlenkern, Federbeinen, Stabilisator vorn/hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 245/45 R 18.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

Motor

Achtzylinder-V-Motor, Hubraum 3999 cm³, Leistung 309 kW (420 PS) bei 8300/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 3900/min.

Fahrleistungen

0 – 100 km/h 4,4 s
Höchstgeschwindigkeit 300 km/h

Grundpreis

Wiesmann Roadster
MF4-S DKG Euro 143 200,-

Text: Dirk Gulde
Fotos: Reinhard Schmid