

## Impressum Inhalt

Copyright 2015 by  
SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1. Auflage

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u. ä. verboten

**Bildnachweis**  
Detaillierte Angaben siehe Seite 438.

**Designkonzept, Umschlag- und Schubergestaltung, Lektorat**  
Dr. Valentin Schneider

**Herstellung**  
Gestaltung, Redaktion: Hans-Jürgen Schneider  
Digitale Produktion: Dr. Valentin Schneider,  
Vincent Schneider  
Personalisierung: Niels Hamann,  
Hans-Jürgen Schneider

**Druck und Verarbeitung**  
Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

**Vertrieb Buch- und Fachhandel**  
Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,  
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,  
Fax: 0521/559113; E-Mail: info@delius-klasing.de

**Verlag**  
SCHNEIDER MEDIA UK LTD.  
E-Mail: info@schneider-text.com  
Website: www.schneider-text.com

ISBN D, A, CH: 978-3-667-10369-7

Printed in Germany

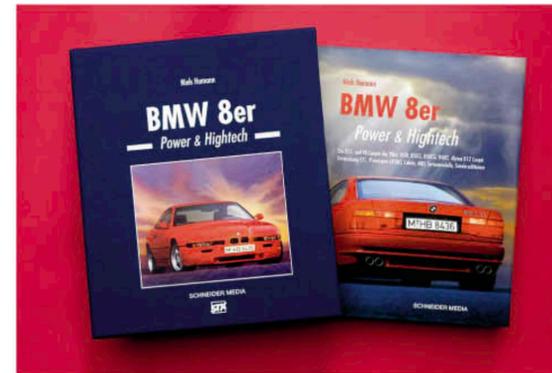
## Inhalt

- 5 **Vorwort Niels Hamann**
- 6 **Dank des Autors, Geleitwort Friedhelm Wiesmann**
- 7 **Geleitwort Martin Wiesmann**
- 8 **Kapitel 1: Inspiration – Die Wiesmann-Geschichte Teil 1**  
Von der Idee zum Kleinserien-Sportwagen (1985-1993)
- 66 **Kapitel 2: Expansion – Die Wiesmann-Geschichte Teil 2**  
Aufstieg und Niedergang (1994-2014)
- 104 **Kapitel 3: Tradition – Der Wiesmann-Roadster**  
Prototypen 1 und 2, MF25, MF35, MF25-4, MF3, MF28, MF30, final edition, Prototypen mit V8-Motoren
- 178 **Wiesmann-Roadster:** Serien- und Sonderausstattungslisten, Preise, Räder, Motoren, Fahrgestellnummern, Produktionszahlen, Technische Daten
- 198 **Kapitel 4: Variation – Der Wiesmann GT MF4 / MF4-S**  
Renn-GT, Designstudie, Prototyp, GT, GT MF4, GT MF4-S, GT MF4-CS
- 246 **GT MF4, GT MF4-S:** Serien- und Sonderausstattungslisten, Preise, Räder, Motoren, Fahrgestellnummern, Produktionszahlen, Technische Daten
- 258 **Kapitel 5: Explosion – Der Wiesmann GT MF5**  
Prototyp, GT MF5 mit V10- und V8-Motoren
- 290 **GT MF5:** Serien- und Sonderausstattungslisten, Preise, Räder, Motoren, Fahrgestellnummern, Technische Daten, Produktionszahlen
- 298 **Kapitel 6: Faszination – Der Wiesmann Roadster MF4 / MF4-S**  
Roadster MF4 und MF4-S mit V8-Motoren, Produktionszahlen
- 312 **Roadster MF4 / MF4-S:** Serien- und Sonderausstattungslisten, Preise, Räder, Motoren, Fahrgestellnummern, Technische Daten,
- 318 **Kapitel 7: Emotion – Der Wiesmann Roadster MF5**  
Roadster MF5 mit V10- und V8-Motoren, Produktionszahlen
- 332 **Roadster MF5:** Serien- und Sonderausstattungslisten, Preise, Räder, Motoren, Fahrgestellnummern, Technische Daten
- 338 **Kapitel 8: Integration – Die BMW Motoren**  
Alle Reihensechszylinder-, V8- und V10-Motoren
- 378 **Kapitel 9: Präzision – Die Manufaktur**  
Produktionsstätten, Schlosserei, Karosseriebau, Kabelbaumfertigung, Sattlerei, Montage, Produktion des letzten Wiesmann
- 420 **Kapitel 10: Selektion – Die Wiesmann-Stützpunkte**  
Marketing, Vertrieb und Service von den Anfängen bis heute
- 438 **Bildnachweis, Quellen, Ausklang**

## 1985-2015: 30 Jahre SCHNEIDER MEDIA

### Der Autor

**Niels Hamann:** Jahrgang 1974, Diplom-Ingenieur der TU Berlin (Informationstechnik im Maschinenwesen), seit 2002 bei BMW, zurzeit Projektleiter BMW 1er; Autor der preisgekrönten, 2011 bei SCHNEIDER MEDIA erschienenen Monographie „**BMW 8er – Power & Hightech**“, Besitzer zweier BMW 8er (850CSI, 840Ci M-Individual) und eines Wiesmann GT. Der Autor hat **viele Gespräche mit den Firmengründern Martin und Friedhelm Wiesmann** geführt und **exklusive Bilder** aus Martins privatem Fotoalbum erhalten.



Das 2011 ebenfalls bei SCHNEIDER MEDIA erschienene Standard-Werk „**BMW 8er – Power & Hightech**“ (hier in der Luxusausgabe mit Schuber) wurde von der US-amerikanischen Society of Automotive Historians (SAH) mit dem Award of Distinction ausgezeichnet.

## „Faszination des Außergewöhnlichen“

Mit der Marke Wiesmann verbinde ich einzigartige Sportwagen, interessante Menschen, wunderschöne Ausfahrten und eine aufregende Unternehmensgeschichte. Nach über zwei Jahren intensiver Recherche und unzähligen anregenden Gesprächen freue ich mich sehr, Ihnen dieses detailliert ausgearbeitete und von den Firmengründern autorisierte Werk präsentieren zu können. Der Verlag SCHNEIDER MEDIA und ich können das international erste Buch zur Geschichte der Wiesmann-Automobile vorlegen und dem Unternehmen damit gleichzeitig auf umfassende Weise ein Denkmal setzen.

Die Wiesmann-Sportwagen faszinieren mich aufgrund ihres außergewöhnlichen Designs in Kombination mit zuverlässiger BMW Technik. Darüberhinaus beeindruckt mich der Leichtbau und das in den Modellen MF4 und MF5 verbaute Aluminium-Monocoque mit den speziell entwickelten Doppel-Querlenker-Achsen. Der für einen Sportwagen große Kofferraum und die damit verbundene Reisetauglichkeit runden das Paket aus meiner Sicht auf ideale Weise ab.

Mit einem Wiesmann-Sportwagen über Alpenpässe zu fahren, ist ein einzigartiges Fahrerlebnis. Die Leichtigkeit, mit der diese gewichtsoptimierten und leistungsstarken Sportwagen enge Kurven und starke Steigungen bewältigen, ist absolut begeisternd. Dies in einer Kolonne von bis zu 50 Wiesmann-Fahrzeugen mehrfach im Jahr wiederholen zu können, gehört zu meinen schönsten Automobillebnissen. Am Volant meines GT MF4 #060 konnte ich viele Erkenntnisse sammeln, die letztlich dem Inhalt des Buchs zugutekamen.

Die Wiesmann-Geschichte ist automobilhistorisch besonders bemerkenswert. Es waren viele glückliche Fügungen ab 1985 notwendig, bis die Brüder Martin und Friedhelm Wiesmann 1993 endlich mit der Kleinserienfertigung des Roadsters beginnen konnten. Später kamen weitere Modelle bis hin zu den extrem leistungsstarken Typen GT MF5 und Roadster MF5 dazu, die in den Folgejahren dazu beitrugen, die Marke mit dem Gecko zu etablieren. Sowohl die außergewöhnliche Ingenieursleistung von Martin Wiesmann als auch die einzigartigen Verdienste von

Friedhelm Wiesmann in Marketing und Vertrieb haben mich zutiefst beeindruckt. Umso bedauerlicher ist es, dass unterschiedliche Ereignisse schließlich dazu führten, dass das Unternehmen seine Produktion im Jahr 2013 einstellen musste.

Am 29. August 2013 besuchte ich erstmals die Wiesmann-Manufaktur in Dülmen. Im Zuge der Insolvenz ruhten die Aktivitäten dort bereits weitgehend. Bei Gesprächen vor Ort bekam ich das Gefühl, dass man bei Wiesmann zu jedem einzelnen Fahrzeug eine besondere Beziehung hatte. Mit Pressesprecher Jan Molitor besprach ich die Möglichkeiten für die Realisierung eines Wiesmann-Buchprojekts, mit dem sich das Unternehmen aber zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Insolvenz nicht befassen wollte.

Als größtes Problem stellte sich für mich die Beschaffung von Informationen heraus. Für mein 2011 ebenfalls bei SCHNEIDER MEDIA erschienenen BMW 8er-Buch konnten mir Daten zu allen jemals gebauten BMW 8ern aus IT-Systemen bereitgestellt werden. Bei der Manufaktur Wiesmann gab es kein solches IT-System, und aufgrund der Wiesmann-Insolvenz bekam ich keinen Zugriff auf das Wiesmann-Archiv.

So musste ich mich zunächst auf öffentlich verfügbare Informationen konzentrieren. Nachdem ich über 200 Prospekte, Preislisten und Testberichte zusammengestellt, die Wiesmann-Pressemitteilungen der letzten Jahre studiert, mir das im Internet verfügbare Filmmaterial angeschaut und die beim Autohaus Weishaupt ausgestellten Wiesmann-Fahrzeuge intensiv begutachtet hatte, begann ich, einen ersten Textentwurf zu schreiben und zu jedem Wiesmann-Modell umfangreiche Tabellen mit den Serien- und Sonderausstattungen, Produktionszahlen, technischen Daten etc. zu erstellen.

Sehr hilfreich war der Umstand, dass es bei BMW eine Wiesmann-Fahrzeugliste gab, in der dokumentiert ist, in welchem Wiesmann welcher BMW Motor verbaut wurde. Doch ich erhielt diese Liste natürlich erst, nachdem ich von der BMW Rechtsabteilung und vom Wiesmann-Insolvenzverwalter Dr. Norbert Küpper die Zustimmung für eine Verwendung im Buchprojekt bekommen hatte. Diese Liste war trotz einiger Unzulänglichkeiten eine unverzichtbare Grundlage für dieses Buch.

Der Durchbruch für das Buchprojekt kam, als über Andreas Kloske ein Kontakt zu Martin Wiesmann hergestellt

wurde. Unsere erste persönliche Begegnung hatten wir am Wochenende des 26. bis 28. September 2014 in Münster. Martin Wiesmann erzählte mir die Wiesmann-Geschichte von den Anfängen bis 1993 im Detail, und gemeinsam haben wir die Lücken in der Wiesmann-Fahrzeugliste geschlossen. Martin Wiesmann hat also das Buchprojekt bereits ab einem frühen Stadium und dann bis zum Abschluss sehr intensiv begleitet.

Natürlich spielte Friedhelm Wiesmann eine genauso wichtige Rolle für die Marke Wiesmann. Daher war ich sehr glücklich, als er schließlich doch noch auf meine vielen Kontaktversuche reagierte und vorschlug, sich mit mir am 17. August 2015 zu treffen. Es wurde eine zehnstündige Marathonsitzung, bei der ich viele elementare Zusatzinformationen erhielt.

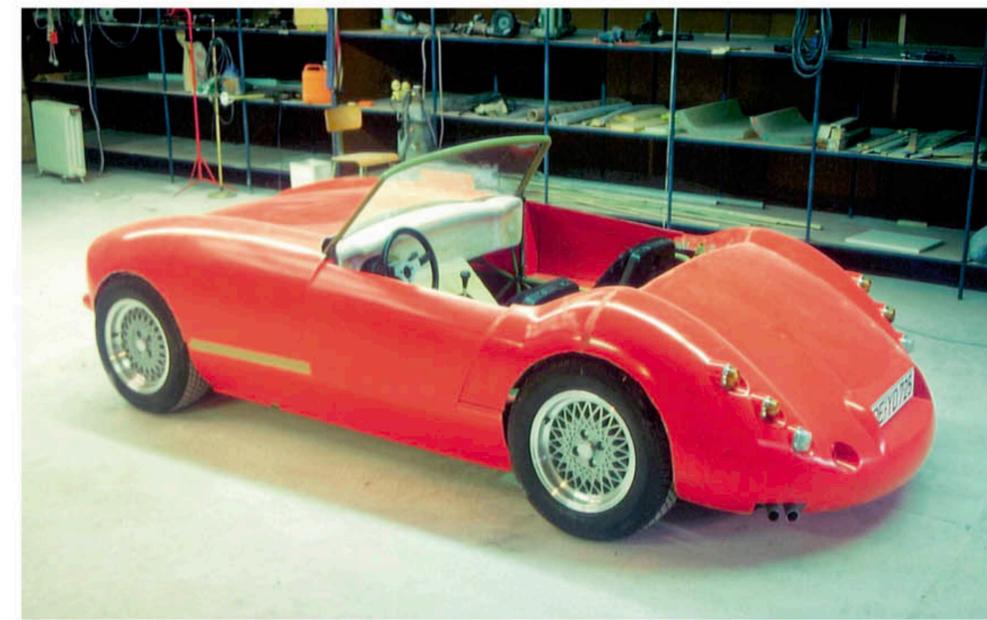
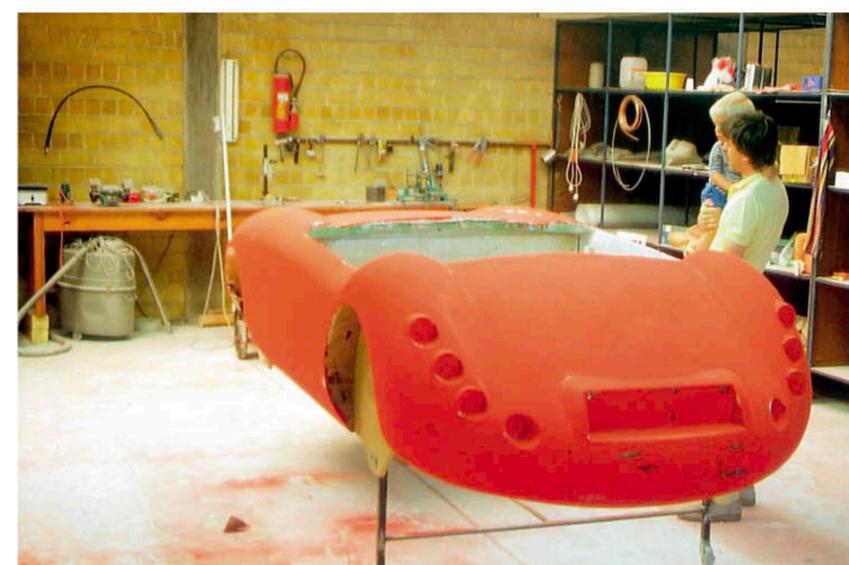
Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieses Buchs und allen Wiesmann-Besitzern noch lange Spaß mit ihren einzigartigen Fahrzeugen.

Die Wiesmann-Geschichte ist so facettenreich, dass mir bewusst ist, dass ich nicht alles in Erfahrung bringen konnte. Wenn Sie Inhalte in diesem Buch vermissen, dann würde ich mich sehr freuen, wenn Sie mir eine E-Mail schicken und mein Wissen über Wiesmann bereichern würden: [niels.hamann@gmx.de](mailto:niels.hamann@gmx.de)

**Niels Hamann**  
München, im Oktober 2015



Niels Hamann: Autor, Ingenieur, BMW-Manager.



Diese Seite Fotos links: Arbeiten an Fahrgestell und Rahmen. Auch Sohn Philipp durfte im Roadster-Prototyp probesitzen. Fotos rechts: Die Herstellung der Positivform erforderte viel Schleifarbeit. Das Karosserieaußenhaut-Modell nahm weiter Form an. Das Heck ähnelte jetzt schon den späteren ersten Serienfahrzeugen.

Fotos rechte Seite oben: Martin Wiesmann zeigte seinem Sohn Philipp die Karosserieform des Roadsters. Unten: Die Karosserieaußenhaut aus (GFK) zeigte die Form des ersten Wiesmann-Roadster-Prototyps. Anders als das Heck wich die Front mit dem großen Haifischmaul noch sehr stark von den späteren Serienmodellen ab.



Auch der Wiesmann GT besitzt sieben mittig angeordnete Rundinstrumente. Der Instrumententräger konnte je nach Kundenwunsch entweder in Wagenfarbe lackiert oder beledert werden.

**V8-Saugmotor N62B48** von BMW. Auf dem Drehteller dieser IAA stand der orange lackierte Wiesmann GT #009 mit einer schwarzen Innenausstattung und orangefarbenen Kontrastnähten. Zusätzlich wurde auf dem IAA-Stand der erste mattschwarz lackierte GT ausgestellt, den sich Wiesmann für die Messe vom Kunden ausgeliehen hatte.

#### Die Konzeption des GT MF4

Nachdem der Wiesmann **GT MF5** als neues Top-Modell erschienen war, benannte man Mitte **2008** den GT in **GT MF4** um; dies diente der Differenzierung der beiden GT-Modelle. Die Wiesmann GT und GT MF4 haben einen eigenen Fahrgestellnummernkreis W09GT12014DW59xxx; in diesen wurden die ersten 30 Wiesmann GT MF5 integriert. Der Wiesmann GT MF5 wird im nächsten Kapitel ausführlich vorgestellt.

Der Wiesmann **GT MF4** ist sofort als Verwandter des Wiesmann-Roadsters MF3 zu erkennen. Beide Fahrzeuge



sind puristische Frontmittelmotor-Sportwagen mit Heckantrieb und verfügen über ähnliche Proportionen und Designelemente. Im Detail aber unterscheiden sich die beiden Fahrzeuge grundlegend. Schon in den Grundabmessungen ist der GT MF4 deutlich gewachsen: Länge +37 cm, Breite +10 cm, Höhe +3 cm und Radstand +21 cm.

Die Karosserie ist ebenfalls aus leichtem, glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Dabei ist die lange Front wieder als ein Teil ausgeführt, verfügt jedoch über eine separate Motorhaube, die in offener Position durch zwei



Links und oben: Der GT hat größere Lufteinlässe als der MF3, um den erhöhten Kühlluftmassenstrombedarf des V8-Motors zu erfüllen. Mit den weit ausgestellten Radhäusern und den großen Rädern steht der Wiesmann GT satt auf der Straße. Unten: der erste mattschwarz lackierte Wiesmann GT auf der Frankfurter IAA 2005.

Das Interieur des Wiesmann GT MF5 #041 ist komplett in schwarzem Leder mit grünen Kontrastnähten gestaltet. Auch die sieben Rundinstrumente sind in Schwarz mit grünen Ziffern, Zeigern und Logos ausgeführt. Ab März 2010 erhielten alle GT MF5 serienmäßig Fahrer- und Beifahrerairbag.



### Serienmodell GT MF5: Konzeption

Der Wiesmann **GT MF5** besitzt wie der GT MF4 als Chassis ein geklebtes und genietetes Aluminium-Monocoque und eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Das Grundkonzept mit Frontmittelmotor und Heckantrieb ist das gleiche. Gegenüber dem GT MF4 ist der GT MF5 jedoch 10 cm breiter und besitzt einen großen feststehenden Heckflügel.

Der martialische Auftritt des Wiesmann GT MF5 wird unterstrichen durch die größeren Lufteinlässe in der Frontschürze zur Motorkühlung und die breite Karosserie mit den riesigen seitlichen Radhausentlüftungen. Die Gitter

an den hinteren Radhäusern scheinen durch die Radhauschalen verdeckt zu sein, doch wurden die hinteren Radhauschalen mit einem ausreichend großen Spalt verbaut, über den die Luft zu den hinteren Gittern entweicht. Die Radhausentlüftungen des GT MF5 unterstützen nicht nur die sportliche Optik, sondern sollen sowohl die Aerodynamik, als auch die Bremsenkühlung verbessern.

Das Interieur des GT MF5 wird wie bei allen Wiesmann-Sportwagen von den sieben mittig angeordneten Rundinstrumenten geprägt. Insgesamt ist das Interieur des GT MF5 weitgehend identisch mit dem des GT MF4. Die Schalteranordnung in der Mittelkonsole unterhalb des Radio/



Die grüne #041 wurde von der Zeitschrift *sport auto* getestet. Auch diese Bilder hat uns der Fotograf Rossen Gargolov dankenswerterweise für dieses Buch zur Verfügung gestellt.

