

CLASSIC DRIVER

Wird uns Wiesmanns Project Thunderball auch ohne V10 begeistern?

Lead

Wiesmann hat einen komplett neuen vollelektrischen Roadster mit 671 PS enthüllt. Noch wichtiger: Und diesmal ist kein BMW Verbrennungsmotor alter Schule an Bord.



Feine kleine Nischenhersteller waren einst die letzte Bastion der kraftstrotzenden Hochleistungsmotoren. Aber nun hat sich auch mit Wiesmann einer unserer Favoriten mit dem neuen Roadster „Project Thunderball“ zur Elektrifizierung bekannt. Die Leistung ist gemessen an den üblichen gehobenen E-Auto-Daten entsprechend ambitioniert. Sollten Sie also zum hippen Kreis der Crypto-Investoren zählen, dann könnten Sie bei einem geeisten Americano aus Hafermilch verraten, dass Ihr neuer Sportwagen mit 671 PS und einem Drehmoment von 1.100 Nm elektrisiert. Leider dürfte diese technische Spezifikation den typischen Tesla-Eigner kaum beeindrucken. Der Thunderball beschleunigt in 2,9 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer, leistet 83 kWh und hat eine angegebene Reichweite von gut 500 Kilometer – und wird damit von einem bestens konfigurierten Model S übertrumpft.





Mögen diese Daten im Vergleich zur Konkurrenz zwar etwas bescheidener ausgefallen sein, so reklamiert Wiesmann dennoch für die deutsche Manufaktur, dass es sich bei Project Thunderball um „den aufregendsten elektrischen Sportwagen der Welt“ dreht. Aber bei Wiesmann ging es sowieso noch nie darum, neue Rekorde bei den Leistungsdaten aufzustellen. Modelle wie der von einem V10 befeuerte MF5 hatten einen BMW-Motor als Herzstück, weil er die souveräne Leistungsentfaltung eines Grand Tourers hatte und dazu einen großartigen Sound. Das Design von Project Thunderball mag an die berühmten Wiesmann erinnern - ein Hauch von MF3 an der Frontpartie -, aber man darf gespannt sein, in wie weit diese bekannte Charakteristik auf den neuen elektrischen Roadster übertragen werden konnte. Was uns gut gefällt, sind die analogen Anzeigen, wiewohl deren Präsenz in einem Stromauto vielleicht etwas widersinnig wirkt. Wir fragen uns allerdings, ob Wiesmann die Grand Touring-Merkmale nicht zu Gunsten der kostensparenden Architektur eines batteriebetriebenen Autos aufgeben musste. Eine Reichweite von über 500 Kilometern entspricht etwa der eines V8-Sportwagens, aber wir wissen aus eigener Erfahrung, dass die europäische Ladeinfrastruktur das größte Hindernis für einen ausgedehnten Roadtrip darstellt. Wollen Sie wirklich auf Tanken mit dem Stoff der Urzeit verzichten oder hoffen Sie tatsächlich auf den Wiesmann V8, der Gerüchten zufolge entwickelt wird?

Galerie

