

## OFFENE RECHNUNG

Von Alexander Bernt

Sehr teuer, aber auch sehr exklusiv baut Friedhelm Wiesmann unter dem Label Boldmen wieder Autos. Das erste Modell ist der Kohlefaser-Roadster CR 4. Ein erster Fahrbericht

Als 2014 beim Sportwagenbauer Wiesmann endgültig die Lichter ausgingen, litt die komplette Szene mit dem Kleinserienhersteller aus Dülmen. So ein Ende hatte das einst so sympathische Unternehmen nicht verdient. Und die Autos vermissen wir seitdem ohnehin. Eigenständige Sportwagen auf BMW-Basis im unverwechselbaren Look und mit nahezu unendlichen Individualisierungsmöglichkeiten. So was fehlte seitdem einfach.

Jetzt hat das Warten ein Ende - wenn auch unter anderem Namen: Boldmen. Die Idee dahinter kommt von Friedhelm Wiesmann, der sich für den technischen Part die Expertise von Familie Käs aus Welden bei Augsburg dazu geholt hat - dort sitzt auch die Firmenzentrale von Boldmen. Vater Harald übernimmt das Kaufmännische, Sohn Michael leitet Entwicklung und Produktion. An Erfahrung im Umgang mit Neukonstruktionen und Kohlefaser mangelt es nicht. Aus der Käs'schen Feder stammte schon der Everytimer - ein offener Augenschmaus im BMW-02-Stil auf der Basis des 1er Cabrio.

Dass beide Partner eine gewisse Verbindung zu BMW haben, hilft natürlich bei der Wahl der Basis. Der CR 4 war mal ein Z4 M40i. 340 PS stark und mindestens 63 100 Euro teurer. Warum man ihm das nicht mehr ansieht? Weil jedes Karosserieteil von Grund auf neu designt und aufwendig aus Kohlefaser hergestellt wurde. Dadurch sinkt das Fahrzeuggewicht auf unter 1,5 Tonnen. Gerade beim Zuschlagen der Türen merkt man deutlich, um wie viel weniger wuchtig das ganze Auto geraten ist. Im Vergleich zu den alten Wiesmann ist der Boldmen technisch jedoch deutlich näher am Genspender. Grund dafür ist, dass moderne Autos viel vernetzter sind als damals. Tiefgehende Eingriffe mögen die Steuergeräte gar nicht.

Dennoch wollte man sich so weit abgrenzen, wie es nur geht - und das ist über das wirklich innovative Design auch gelungen. Spur und Heck sind in die Breite gegangen, die markante Nase streckt sich weit in den Wind. Wer es nicht besser weiß, würde den CR 4 wohl eine halbe Fahrzeugklasse weiter oben ein-sortieren. Dazu passt, dass die Fahrleistungen merklich steigen. Boldmen gibt 3,9 Sekunden auf Tempo 100 an - und die glauben wir nach den ersten Testfahrten aufs Wort. Die zusätzlichen 68 PS sind deutlich spürbar, der Vorwärtsdrang erstaunlich.

Die von Grund auf neu konstruierte Abgasanlage untermalt das Ganze mit einem kernigen, aber nicht aufdringlichen Sound. Am Fahrwerk gefällt uns, dass der CR 4 straff, aber nicht hoppelig mit Bodenunebenheiten umgeht. Er fährt sich handfester als ein Z4, lenkt präzise ein, erlaubt sich kaum eine Seitenneigung und streckt am Kurvenausgang bei Bedarf dezent das Heck heraus.

Dabei gefällt das neu aufgepolsterte Lenkrad, dass sich irgendwie handlicher anfühlt, obwohl doch so viel Unterschied zum BMW-Volant gar nicht sein kann. Der restliche Innenraum gibt sich beim von uns gefahrenen "First Thirty"-Modell voll beledert und in Wagenfarbe teillackiert - in Sachen Individualität gibt es kaum Grenzen. Und hierbei kommen wir auch zurück zu den offenen Rechnungen: Die fällt nämlich mindestens 184 900 Euro hoch aus.

Fazit

Der Preis ist heftig, aber Boldmen hat die technische Basis Z4 so nachhaltig aufgewertet, dass wir als Gegner keinen Boxster, sondern eher ein 911 Cabrio sehen. Weniger Gewicht, mehr Leistung, tolles Fahrwerk.











2000 3.0



