

ZÜNDEND

Wüdo / Q-Tech-BMW R 1100 GS



Über drei Jahre, nachdem sich BMW von der R 1100 GS verabschiedete und die 1150er präsentierte, haben nun die BMW-Spezialisten Wüdo und Q-Tech ein schon überfälliges Update entwickelt: die Doppelzündung für ruckfreie Fahrt.

**Konstantfahrruckeln:
Problem behoben**



Über das allseits bekannte Problem des großen Boxers, von BMW selbst Konstantfahruckeln genannt, wurde anfangs viel spekuliert. Wunderzündkerzen, pedantische Synchronisation und sogar starre Gestänge zur gleichmäßigen Betätigung der Drosselklappen wurden versucht. Mit dem Ergebnis, dass das Problem immer wieder nur kaschiert und nicht behoben wurde.

Nun, mehr als acht Jahre nach der Markteinführung, scheint die Lösung für die 1100er gefunden. Nach langer Erprobung konnte das Wüdo/Q-Tech-Team den eigentlichen Grund für das sonderbare Ver-

halten bei konstanter Fahrt mit niedriger Drehzahl feststellen. Man geht davon aus, dass auf Grund der Brennraumgröße die Verbrennung nicht korrekt und schnell genug ablaufen kann. Bei so großem Einzelhubraum ist es schwer, eine gleichmäßige Verbrennung des Gemischs zu erzielen – sagen die Fachleute. Durch den Katalysator kommt es fast immer zu Magerruckeln, das auf eine ungleichmäßige Verbrennung hindeutet. Kein Problem, das man nicht lösen könnte.

Q-Tech hat die Problematik des großen Einzelhubraums bereits beim Zweiventiler vor gut 15 Jahren erkannt und arbeitet dort erfolgreich mit Dop-



Schnitt durch den Kopf: Originalkerze waagrecht, zusätzliche Zündkerze schräg von oben

Doppelzündung ihren Platz gefunden haben. Ansonsten bleibt alles wie gewohnt.

Ein Druck auf den Starter und der Boxer beginnt zu arbeiten. Hörte er sich früher nicht anders an? Ein wenig. Nicht härter, nicht runder, weicher oder rauher – einfach ein bisschen anders.

Die paar Sonnenstrahlen, totale Rarität in diesen Wochen, nützen wir aus. Die Straßen auf der Schwäbischen Alb sind trocken. Wie gewohnt zieht der große Boxer kraftvoll aus den Kehren heraus. Man glaubt sogar zu spüren, dass der Motor aus dem tiefsten Drehzahlkeller besser anschiebt als mit der serienmäßigen Zündung. Oder sagen wir weicher, runder. Da wird schon klar, dass sich dieser Umbau in rein gefühlsmäßigem Empfinden ausdrückt. Und so soll es ja sein. Denn auch das lästige Ruckeln bei konstanter langsamer Fahrt tat ja

pelzündung. Damit lässt sich der Ruckeleffekt vermindern oder sogar unterbinden. Was lag also näher, als so ein System auch für die 1100er zu entwickeln – und zu homologieren.

Knapp ein Jahr wurde gerechnet, entwickelt und experimentiert, dann folgten noch die aufwändigen und langwierigen Aktionen beim TÜV. Ab jetzt



Zwei Zündkabel pro Zylinder

Steuergerät und zusätzliche Zündspule vorn unterm Fahrersitz



läuft jedenfalls die Produktion. Die technischen Daten der 1100 GS blieben unverändert, die durch den Umbau effizientere Verbrennung schafft günstigere Abgaswerte, die Leistung bleibt unverändert.

Gleich auf den ersten Blick sind die beiden zusätzlichen Zündkerzen, jeweils oben am Zylinderkopf, nicht zu übersehen. Dazu Rudolf Kallenbach von Q-Tech: „Die zusätzliche Kerze hätten wir lieber von unten eingeschraubt, das war aber technisch nicht möglich.“ Folgt man den Zündkabeln, gelangt man vorn unter den Fahrersitz, wo die zweite Zündspule und das Steuergerät für die

den reinen Leistungswerten keinen Abbruch, sondern bedeutete lediglich eine Schmälerung des Fahrvergnügens. Jedenfalls ist im normalen Fahrbetrieb, ob bei flottem Beschleunigen oder mit rasantem Tempo, gegenüber dem Serienzustand kein Unterschied zu registrieren.

Auf einem topfebenen frisch asphaltierten Sträßchen dann die Probe aufs Exempel. Ohne störende Einflüsse von außen, ohne anderen Verkehr rolle ich mit 30, 40, 60 und 80 Stundenkilometer vom zweiten bis zum fünften Gang dahin – und die Erkenntnis ist stets dieselbe: Die 1100 GS scheint geheilt.

türliche Absacken der Drehzahl auf unrealistische 1500/min, etwa im vierten Gang, lässt die Erscheinung wieder andeutungsweise aufflackern. Obwohl der Motor auch bei dieser Drehzahl noch mechanisch rund läuft.

Der Preis für die Erlösung kann sich allerdings sehen lassen. Rund 925 Euro muss der BMW-Fan investieren, wenn er der Kuh das Bocken abgewöhnen will. Als Gegenleistung erhält er feinste Handwerkskunst und erstklassige Verarbeitung. Und im Preis sind natürlich Montage und Abstimmung schon inbegriffen.

Andreas Güldenfuß

INFO

Die Doppelzündung ist für alle R 1100 GS und 1100 R erhältlich bei Wüdo, 59439 Holzwickede. Preis komplett mit Einbau rund 925 Euro. Lieferzeit bei angeliefertem Motorrad 7 bis 10 Tage. Weitere Informationen unter www.wuedo.de oder www.q-tech.de.

Dabei habe ich früher mit dem Begriff Konstantfahrruckeln nie viel anfangen können. Wenn's ruckelte, fuhr man einfach wieder schneller. Aber heute mache ich auf dem Heimweg den nachfolgenden Verkehr verrückt. Mit konstant 40, konstant 50 durch die Ortschaft, am Ortsausgang konstant 60, dann 70, alles im dritten, vierten und fünften Gang – außer einer Autoschlange hinter mir passiert nichts.

Der Fehler scheint wirklich gefunden und behoben. Für alle, die sich von der Ruckelei gestört fühlten, ist Abhilfe geschaffen. Erst das gewollt unna-