



# Des Boxer-Fan's Fahrwerk-Lust

**W**as macht ein BMW-Fan, den kein käufliches Fahrgestell für den 1000er Boxer zufriedenstellen kann? Er sucht sich einen Rahmenbauer, der Verständnis für seine Wünsche hat und realisiert sich mit feinsten Zutaten seinen Traum. Helmut Wüstenhöfer, BMW-Motorradhändler in Dortmund, ist schon seit Jahren bekannt für seine be-





sonderen Detailverbesserungen, die er auf Wunsch den Bayern aus Berlin zu kommen läßt.

Das sportlich orientierte "WÜDO"-Zubehör umfaßt verbreiterte Schwingen und Gabelbrücken, Doppelzündanlagen, Verkleidungen, variable Sportsitzbänke und anderes mehr. Der Drang nach Perfektion gipfelt jetzt in einem deutsch-holländischen Prototypen, der "Nico Bakker WÜDO NBW 1". Nach Wüstenhöfers Vorstellungen und dem know how des holländischen Fahrwerkspezialisten entstand ein Sportgerät, das ursprünglich für den Einsatz bei der Langstrecken-WM entworfen wurde.

Durch die Einführung der Hubraumbegrenzung auf 750 Kubikzentimeter wurde dem Renn-Boxer die Teilnahme an den Langstreckenläufen dann leider verwehrt. Die Chance auf eine gute Platzierung in der Meisterschaft wäre für den auf Zuverlässigkeit getrimmten

980 Kubik-Boxer bestimmt ohnehin nicht drin gewesen. Der durch Verwendung einer modifizierten Nockenwelle, härteren Ventillfedern, kürzeren Zylindern mit Spezialkolben und einer auf 10,6:1 angehobenen Verdichtung auf etwa 80 PS Höchstleistung gebrachte Twin glänzt nach wie vor durch guten Durchzug aus niedrigen Drehzahlen. So liegt die Nenndrehzahl bei 7500 Umdrehungen pro Minute (Serie: 7000/min), das maximale Drehmoment von 80 Newtonmeter liegt im Bereich von 5500 - 6500/min vor.

Die Stärke des geschraubten Nico Bakker Doppelschleifenrahmens ist der verstellbare Lenkkopf. Damit kann das Fahrverhalten der zu befahrenden Rennstrecke angepaßt werden. Je nachdem, ob Handlichkeit in engen Kurven oder Richtungsstabilität auf schnellen Streckenabschnitten erwünscht ist. Für die optimale Bodenhaftung der breiten Reifen sorgen ein White Power Feder-

schweren innenbelüfteten Bremsscheiben mit Festsätteln von Wiwo und die Aluminiumgußräder von Braun und Bögel. Trotzdem liegt das Gewicht mit vollgetanktem 18 Liter-Alutank deutlich unter dem der Serienmaschine. Mit Magnesium-Rädern, leichten Wiwo-Bremsen und geschweißtem Rahmen ließen sich die 226 Kilo Fahrzeuggewicht aber ohne





weiteres noch erheblich senken.

Kompromißlos auf Festigkeit ausgelegt sind die Bremsleitungen von Aero Quip. Die Teflon-Schläuche mit Stahlummantelung sind in Luftfahrt-Qualität gefertigt und sorgen durch ihre geringe Dehnung für einen exakteren Druckpunkt beim Bremsen.

Feinstes Material verwendet Helmut Wüstenhöfer auch für Verkleidung, Sitzbank und Kotflügel. Die Sonderanfertigungen werden aus dem modernen Werkstoff Kevlar hergestellt. Die Fußrastenanlagen stammen ebenfalls aus eigener Fertigung. Dem ursprünglichen Einsatzzweck bei Langstreckenrennen entsprechen die Schnellverschlüsse für die

Radbefestigungen und die Metzeler ME 33 Bereifung der Dimensionen 110/90 V 18 vorne und 150/70 V 18 ME 99 A hinten.

Trotz der sportlichen Sitzposition und der geringen Federwege bietet diese Spezial-BMW den bei Langstrecken-einsätzen erwünschten Komfort. Stundenlanges Fahren ist drin, ohne daß der

Fahrer anschließend aus dem Sattel gehoben werden muß. Der gedrungene, blau-silberne Prototyp ist durch eine Einzelabnahme auf seine Straßentauglichkeit geprüft worden und zulassungsfähig. Den Wert gibt WÜDO-Chef Wüstenhöfer mit etwa 35.000 Mark an.

*Text: Mike Barke  
Foto: Torsten Falk*

