



BOXER
TUNING



Wüdo-BMW 1170 Drago

MORGENS DRAGONAL...

...abends Elmex. Dazwischen Frühlingsgefühle pur und der Atem frischen Fahrtwinds. Die Wüdo 1170 Drago schützt zuverlässig und anhaltend vor Langeweile.

Von Rolf Henniges, Fotos: Rassen Gargolov

Tatort Hausstrecke. Hundertmal schon gefahren, diese verdammte Kehre. Zuerst welliger, orangenhäutiger Asphalt, auf dem das Fahrwerk beim Anbremsen mächtig einstecken muss, anschließend ein fieser Knick im Scheitelpunkt. Zwei Radien in einem. 100 km/h zeigt der Tacho. Implosionsartig saugen die Stopper der Drago Speed auf. Die Feder-elemente arbeiten, als wären Straßen-

oberfläche und Reifengummi magnetischer Nord- und Südpol. Sachte einlenken, runter in Schräglage. Extrem präzise folgt die Drago der Blickführung des Fahrers, fügt sich widerstandslos jedem klitzekleinen Lenkbefehl. Jetzt zieht sich die Kehre zu. Erneutes scharfes Abwinkeln, die Fußraste kratzt, trotzdem vollstes Vertrauen. Kurvenausgang, den Gaszug vorsichtig spannen und einfach genießen.

Hemmungslos schiebt die Drago an, legt bei 5000/min gegenüber einer ebenfalls doppelzündigen BMW R 1150 R Rockster eifrig nach. Stolze elf PS mehr, also deren 96, drückt die Drago im Vergleich zur Rockster bei 7900/min. Und ist darüber hinaus sogar bereit, trotz roten Bereichs bis 8300/min zu drehen, während bei der Rockster der Begrenzer dem Treiben ein Ende setzt.



BOXER
TUNING



Auch optisch getunt: eng anliegender Marving-Endschalldämpfer, breiter vorderer Kotflügel, lackierte Heckabdeckung mit Seitendeckeln, erhöhter Fahrersitz. Das Zusatzinstrument informiert über Öltemperatur und Öldruck. In den Original-Zylindern laufen modifizierte Kolben. Klasse: die Federelemente von Wilbers



WÜDO-BMW 1170 DRAGO

Daten

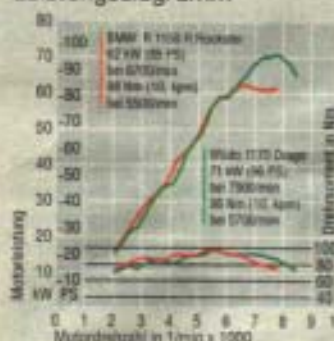
Motor: luft-/ölkühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, vier Ventile pro Zylinder, je eine Nockenwelle, elektronische Saugrohreinspritzung, Ø 45 mm, gereigter Katalysator, E-Starter.
Bohrung x Hub 101,0 x 73,0 mm
Hubraum 1170 cm³
Nennleistung 76,5 kW (104 PS) bei 7200 /min
Max. Drehmoment 111 Nm (11,3 kpm) bei 5200/min
Kraftübertragung: mechanisch betriebte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan.

Fahrwerk: tragende Motor-Getriebe-Einheit, geschraubter Hilfsrahmen, längstenkergeführte Telegabel, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluguss, Zentralfederbein, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Verkohrsattel Scheibenbremse hinten, Ø 276 mm, Doppelkolben-sattel.
Reifen 120/70 ZR 17; 170/60 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 010
Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Farben Silbermetallik, Rotmetallik, Schwarz
Preis 10.600 Euro
Preis Testmotorrad* 17.206 Euro

MOTORRAD-Messungen

Fahrleistungen
Beschleunigung
0-100 km/h 3,9 sek
0-140 km/h 6,7 sek
0-200 km/h 18,8 sek
Durchzug
60-100 km/h 4,2 sek
100-140 km/h 4,7 sek
140-180 km/h 6,1 sek
Kraftstoffart Super
Verbrauch Landstraße 6,1 l/100 km
Theor. Reichweite 337 km
Maße und Gewichte
L/B/H 2150/910/1250 mm
Gewicht vollgetankt 246 kg
Tankinhalt/Reserve** 20,4/4,0 Liter

Leistungsdiagramm¹



¹Messung auf Dynojet-Rollerprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 9%.
*Inklusiv Heizgriffen, teilintegriertes Verbundbremssystem mit ABS und Bremskraftverstärker. ** Herstellerangabe



Wüdo-BMW 1170 Drago

Der Dortmunder Spezialist Wüdo (Telefon 023 01/9 18 80) hat für die Mehrleistung viel Aufwand betrieben. Im Motor der 1170 Drago, einer getunten R 1150 R, rotieren eine speziell gewuchtete Kurbelwelle plus Pleuel der R 1200 C. Dadurch vergrößert sich der Hub um 1,5 Millimeter auf 73 Millimeter – der Gesamthubraum wächst damit auf 1170 cm³. Den gleichen Wert wie bei der R 1200 C, die Hersteller BMW marketingtechnisch jedoch als 1200er anpreist. Die Hubraumvergrößerung ist allerdings nicht allein für den Leistungszuwachs verantwortlich.

Die Zylinderköpfe wurden zugunsten höherer Strömungsgeschwindigkeit und

ergo besserem Füllungsgrad der Brennräume bearbeitet. Leichtere und modifizierte Kolben erhöhen die Verdichtung auf 11,9:1. Weiterhin kommen Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten, eine Doppelzündung und ein angepasstes Kennfeld zum Einsatz. 105 optimistische PS gibt Wüdo an. 96 versammeln sich auf dem MOTORRAD-Prüfstand.

Egal. Der Motor hängt sehr sauber am Gas und marschiert mit urgewaltiger Kraft durch die Drehzahlspähren. Irgendwo zwischen 5000 und 8000/min fühlt er sich am wohlsten. Und katapultiert die Drago förmlich vorwärts. Ein Ereignis, das man in dieser Form von einer braven BMW gar nicht erwartet. Die letzten Puzzelstücke zum perfekten Fahrgefühl sind

zum einen die montierten Bridgestone BT 010. Sie harmonieren fantastisch mit dem Fahrwerk, führen die 246 Kilogramm choreographisch exakt im Einklang mit den Lenkimpulsen und ermöglichen jegliche Schräglage. Zum anderen wehren die optimal abgestimmten Wilbers-Federelemente nahezu jegliche Angriffe ab und führen beide Räder mit bedingungslosem Gehorsam am Boden. So viel Spaß hat seinen Preis. Das Motortuning erleichtert das Konto um rund 3900 Euro. Darüber hinaus muss der Sprit von Shell sein. Nur das teure, 100-oktanige V-Power soll lästiges Klopfen im Volllastbereich unterbinden. Marginalien im Vergleich zu der Gewissheit, zu allen Jahreszeiten Frühlingsergebnisse zu genießen.