

WüDo-BMW R 1170 Drago

ROSS-
KUR

Mit der R 1170 Drago bietet WüDo eine äußerlich dezent veredelte Variante der BMW R 1150 R an. Allerdings hat es der Roadster faustdick zwischen den Ohren.

Pate stand die Kavallerie: „Drago“ steht für Dragoner, erklärt WüDo-Chef Helmut Wüstenböfer den Namen seiner neuesten Kreation. Dabei mutet sein Boxerumbau auf Basis der R 1150 R äußerlich gar nicht militärisch an, selbst

TECHNIK

WÜDO-
R 1170 DRAGO

Motor: Zweizyl.-Boxer, luft-/ölgekühlt
Hubraum: 1170 cm³
Bohrung x Hub: 101 x 73 mm
Leistung: 77 kW (104 PS)
bei 7230 U/min
Drehmoment: 111 Nm bei 5240 U/min
Reifen: Bridgestone BT 010
Leergewicht: 250 kg
Sitzhöhe: ab 760 mm

PREISE:

Motor tuning inkl. Doppelzündung ab 3030 Euro
Kotflügel vorne 160 Euro
Digit. Motordatenanzeige 265 Euro
Griff und Haltestange Heck 89 Euro
Fahrersitz hoch 159 Euro
Sitz schmal inkl. Seitendeckel 425 Euro
WP-Federbein vorne 415 Euro
WP-Federbein hinten 620 Euro
Marving-Endschalldämpfer 399 Euro
Tieferlegungskit Schalldämpfer 105 Euro

Alle Preise zzgl. Montage

Info: WüDo, Gottl.-Daimler-Str. 3,
59439 Holzwickede
Tel. 02301/9188-0, www.wuedo.de

vom aggressiven Streetfighter-Genre ist die Drago trotz ihres athletischen Auftritts weit entfernt.

Bedenkt man allerdings, dass die Pferde der alten Dragoner ebenso beweglich wie leistungsfähig sein mussten, liegt der Bezug schon eher auf der Hand. Denn die Drago will nicht nur optisch Dynamik ausstrahlen. Deshalb bekommt der ohnehin potente Boxer noch ein paar PS und Newtonmeter mehr verpasst.

Um die Leistung auf dreistellige PS-Zahlen bei gleichzeitiger Anhebung des Drehmoments zu steigern, bedarf es allerdings nicht nur elektronischer Tricks, sondern einer umfassenden Überarbeitung der Motormechanik. Zur Hubraumvergrößerung wird zunächst einmal die längerhubige Kurbelwelle der R 1200 C in das Gehäuse der R 1150 R transplantiert. Doch weil der Vierventilboxer vom Aufbau her automobilen Motorenkonzepten entspricht, muss das Motorrad dazu weitgehend zerlegt werden.

Und da WüDo speziell umgearbeitete Kolben verwendet, steht gleich auch noch eine neue Wuchtung der Welle an. Selbstredend bleiben die Zylinderköpfe nicht unangetastet: Schärfer Nockenwellen, optimierte Ventilsitze, angepasste Ventilfeder Vorspannung sowie feinbearbeitete Kanäle flankieren das Tuning.

Bei fast 600 Kubik Einzylinderhubraum und einer Verdichtung von 11,9:1 scheint eine Doppelzündung unerlässlich. WüDo hat entsprechende Umrüstkits für die meisten Boxer



der Baujahre vor 2003 parat, so dass sich ein zweites Zündkerzenpaar problemlos integrieren lässt. Allerdings muss dafür das Kernfeld der Motronic angeglichen werden.

Während der Doppelzündungskit gemeinsam mit dem Zündtechnik-Experten Rudolf Kullenbach von Q-Tech entwickelt wurde, half beim mechanischen Tuning die Firma Mader in Erding, die sich bereits mit der Vorbereitung der Motoren für die Dakar-Rallye und das Boxer-Team einen Namen gemacht hat.

Da das Fahrwerk der R 1150 R durchaus noch einige PS verträgt, beschränkt sich WüDo beim Fahrwerk-Update auf griffige Bridgestone BT 010-Bereifung und Premium-Federbeine, wobei in Holzwickede neuerdings nicht mehr Bauteile von Wilbers Suspension, sondern White Power angesagt sind.

Optisch hebt sich die Drago von der Roadster durch den extravaganten WüDo-Kotflügel am Vorderrad, einen Monositz mit Gepäckplatte im Heck und einem zulassungskonformen, aber gegenüber dem Original akustisch gefälligeren Endschalldämpfer von Marving ab. Diesen gibt es sportlich nach oben mündend oder

tief montiert, falls man die Drago mit Koffern bestücken will oder lieber zu zweit reitet, was grundsätzlich durchaus möglich bleibt.

Daneben bietet WüDo den Fahrersitz wahlweise höher oder in Kombination mit neuen Seitendeckeln auch niedriger und schmaler an. Die Fußrasten lassen sich um acht Zentimeter vorverlegen, um großwüchsigen Fahrern entspanntes Sitzen zu ermöglichen.

Auch Adapter zum Versetzen des Lenkers, ein Windschild sowie Komfortsitze und tiefer gelegte Fußrasten für den Soziusplatz dienen der Bequemlichkeit. Schließlich sollen moderne Dragoner nicht mehr solchen Härten ausgesetzt sein wie ihre Vorfahren, zumal mit der 1170er von WüDo allenfalls um die optimale Schräglage gekämpft wird.

Axel Koenigsbeck



Stark modifiziert: Umfangreiches Motor tuning macht aus dem Roadster ein Rennpferd



Schickes Extra: Höherlegungsatz für den Sportauspuff