

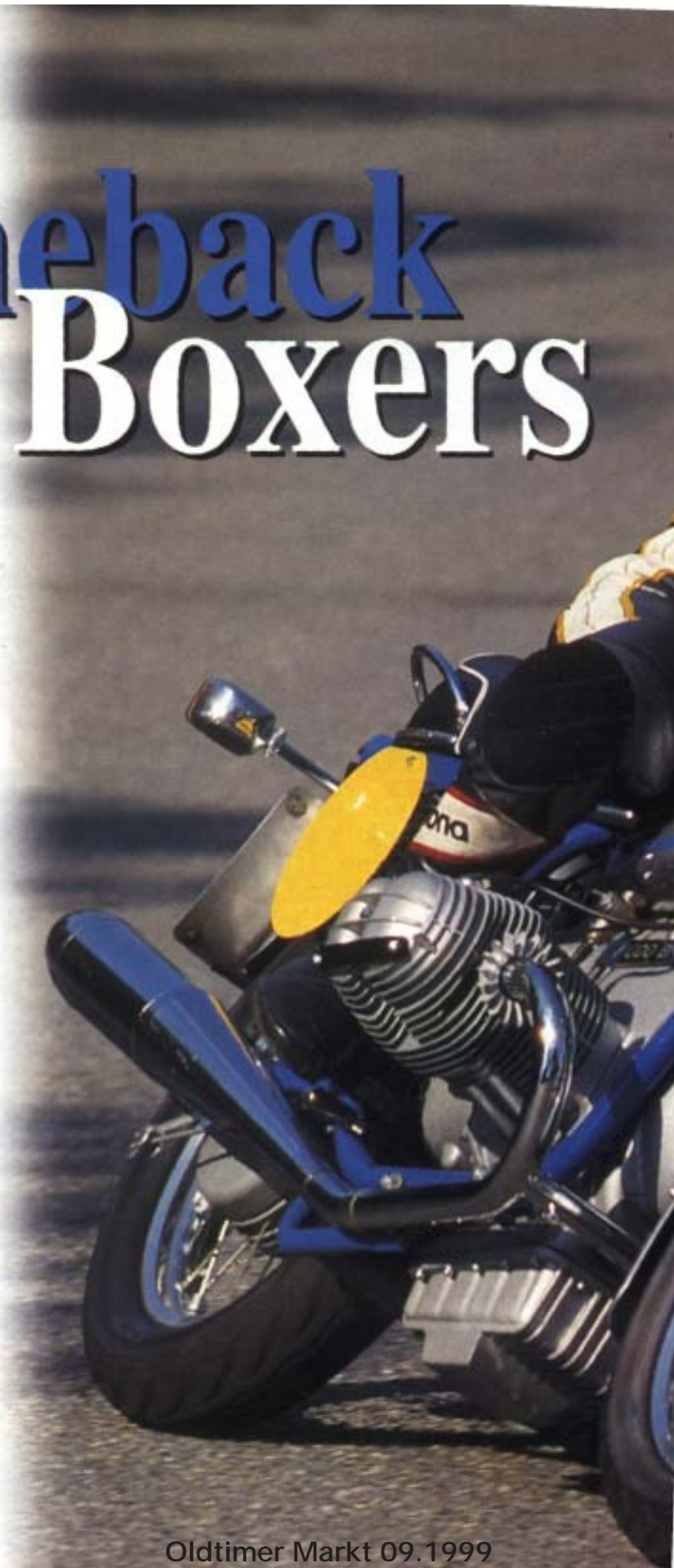
Comeback eines Boxers

Dezent, aber effektiv:
Wüdo-BMW-R 75/5

Zuverlässig und schnell mussten die Motorräder im Serienrennsport sein – so wie die dezent getunte BMW R 75/5 des Dortmunders Helmut Wüstenhöfer. Nach mehr als 25 Jahren ließ er aus ein paar übrig gebliebenen Teilen seinen Renner wieder auferstehen.

Angefangen hat alles mit einer R69 S. Nach der Mopedzeit und einem Jahr mit einer kleinen DKW musste Helmut Wüstenhöfer sich mit der aus Teilen zusammengebauten großen BMW zusammenraufen: „Bei den ersten Fahrversuchen mit diesem Motorrad habe ich mich vielleicht erschrocken! Ich hatte vor der Maschine einfach Respekt.“ Auf der Suche nach geeigneten Modifikationen, um das Monster zu zähmen, fand Wüstenhöfer Hilfe in seiner näheren Umgebung. In der Dortmunder Szene waren unter anderem die Rennfahrer Hans-Otto Butenuth und Otto Labitzke auf die bayrischen Boxer eingeschworen. „Ich schraubte oft bei Labitzke, der sich gerade selbstständig gemacht hatte. Als dann Hansi Butenuth mir eine Telegabel für die R69 S verkaufte, war der Respekt vor der BMW verflogen. Mit der neuen Gabel lief sie endlich ordentlich, und dann versuchte ich mich bei den ersten Zuverlässigkeitsfahrten“, erinnert sich Wüstenhöfer.

Die flapsig „Zuvis“ genannten Zuverlässigkeitsfahrten bildeten in den fünfziger und sechziger Jahren den Kern einer bunten Motorsportszene. Sternfahrten, Zielfahrten und Orientierungsfahrten wechselten sich ab mit echten Langstreckenrennen, die zumindest auf dem Papier auch für Amateure mit serienmäßigen Maschinen offen waren. Die Zuvis lockten schon damals mit einem deutlich „rennmäßigen“ Charakter, da neben der Zuverlässigkeit über viele Runden vor allem ein





Eine gängige Modifikation in Sportfahrerkreisen: Der Motor hängt drei Zentimeter höher im Rahmen, um die Schräglagenfreiheit zu erhöhen

kurzer „Speedtest“ über die Platzierungen entschied.

Es lief ganz gut für Neueinsteiger Wüstenhöfer mit der R 69 S, aber 1970 stieg die gesamte Konkurrenz auf die neue R 75/5 um. 750 Kubik und mehr als 50 PS galten in der Zuvi-Szene als geradezu magische Zahlen, und wer vorn mitmischen wollte, hatte keine andere Wahl. Ende 1970 gönnte sich folglich auch Wüstenhöfer eine nagelneue R 75/5. „Das war ja mein Alltagsmotorrad. Jeden Tag fuhr ich damit zur Arbeit; am Samstag hieß es dann um fünf Uhr aufstehen und ab zum Nürburgring. Nach der Siegerehrung, um zehn Uhr abends, konnte ich mich wieder auf den Heimweg machen. Am Sonntag tauschte ich schnell die seit-



Die modifizierte 75/5 in ihrem Element: Bei einer „Zuvi“ auf dem Nürburgring jagt Helmut Wüstenhöfer vor einem Markenkollegen durch den „Schwalbenschwanz“

Der individuelle Traum

Es muss nicht immer original sein. Wüdo Classic kümmert sich um BMW ab der /5-Serie – und Helmut Wüstenhöfer wird immer öfter mit dem Wunsch nach zeitgenössischen Umbauten konfrontiert.

„Egal, wie stark die Originalitätsphilosophie in Veteranenkreisen verankert ist – wir merken mehr und mehr, dass auch Zubehör und hochwertige Umbauten aus der damaligen Zeit heute hoch im Kurs stehen. Eine BMW mit Knoscher-Vollverkleidung ist ja nicht unbedingt ein schlechtes Motorrad. Weil jeder andere Erfahrungen gemacht hat, ist auch der Traum von der ‚guten alten Zeit‘ jeweils ein ganz persönlicher.“

Neulich kam zum Beispiel ein Arzt zu uns und wollte sein Motorrad in den Neuzustand versetzt haben. Durch das Fenster sah ich eine R 100 RS, aber die Papiere bezeichneten eine R 90 S. Ich meinte, das würde eine schöne Stange Geld kosten, mit dem Austausch der Verkleidung und so weiter. Nein, nein, da hätte ich ihn falsch verstanden. Er wollte das Motorrad, so wie es da stand, aber eben neu gemacht. So sah sein Motorrad aus, und das sollte nicht geändert werden.

Kleine technische Details, vielleicht nur ein anderer Farbton hier und da, machen oftmals den Unterschied aus. Jeder träumt von ‚seinem‘ Motorrad von damals, und genau diese Generation hat jetzt oft die finanziellen Mittel und die Zeit, sich so einen Traum zu erfüllen.“

lich völlig abgefahrenen Reifen gegen neue, weil ich das Motorrad ja am Montag wieder brauchte, um ganz normal auf der Straße zu fahren!“

Nach und nach wurde die BMW technisch aufgerüstet. Nach einem Tipp von Labitzke lösten zwei 36-Millimeter-Schiebervergaser die Gleichdruck-Bing ab. Der Motor selbst hingegen verblieb weitgehend im Originalzustand: „Es gab ja nichts, außer der 336-Grad-Sportnockenwelle und höheren Kolben. Erst als während der /6-Produktion BMW eine echte Sportmaschine plante, bot die Motorsport GmbH mehrere Tuningalternativen, die aber nicht an jedermann verkauft wurden.“

Nach einem heftigen Sturz in Schotten 1972 unternahm Wüstenhöfer und seine Freunde noch einmal große Anstrengungen, um die verbogene BMW wieder in Form zu bringen: „Hansi Butenuth hatte da einen Schmied an der Hand, mit dessen Hilfe bog er den Rahmen wieder gerade.“ Bei dieser Gelegenheit bekam die 75/5 noch zurückverlegte Fußrasten spendiert und Butenuth hängte den Motor 30 Millimeter höher – eine bei Sportfahrern beliebte Maßnahme, um die Schräglagenfreiheit zu erhöhen. Die kleinen Schutzbügel an den Ventildeckeln deuten aber unmissverständlich darauf hin, dass ein ambitionierter Fahrer die Gummikuh immer noch an ihre Grenzen bringen kann...

Die Belüftung der vorderen Trommelbremse bastelte sich Wüstenhöfer selbst zurecht, während ein Freund aus Holz die Gussform für eine größere Ölwanne fertigte. Wer die enziablaue Maschine genau betrachtet, bemerkt, dass die Abdeckungen an den hinteren Federbeinen und die Faltenbülge an der Gabel fehlen. Wüstenhöfer schmunzelt, „Ja, man hat damals alles abgebaut, was nicht unbedingt nötig war. Wir meinten, die Kappe an an den Federbeinen aus Gewichtsgründen weglassen zu müssen. Zwei kleine Aluteile, das muss man

sich einmal vorstellen! Und die Gummimanschetten an der Gabel: Nichts mit abbauen oder so: einfach Messer holen, aufschlitzen und weg damit. Aber so ging das damals eben...“

Ende 1973 war die Zeit für die blau-silberne BMW abgelaufen. Inzwischen fuhr Wüstenhöfer auch schon mit

einer echten Rennmaschine echte Langstreckenrennen, verdiente sich aber weiterhin mit der seriennahen 75/5 seine Zuvi-Lorbeeren. Doch als BMW im Herbst die neuen 900er vorstellte, hatte die 750er blitzartig ihre Pensionsgrenze erreicht. „Ich konnte die 75/5 bald verkaufen, musste aber lange um den Preis feilschen. Schließlich habe ich 300 Mark nachgelassen, aber die belüftete Bremse und die Ölwanne behalten“ – beides Teile, die für unsere Geschichte später noch wichtig werden sollen.

Aber zunächst gingen einige Jahre ins Land, in denen Wüstenhöfer mit weiteren Renneinsätzen und vor allem mit dem Aufbau seiner eigenen BMW-Vertretung beschäftigt war und sich vor allem als Zubehöranbieter einen Namen machte. 1974 tauchte der erste Wüdo-Schriftzug (Wüstenhöfer, Dortmund) an einer BMW-Rennmaschine auf.

Die eigene Fahrerkarriere endete schlagartig 1975, beim Training zu dem 24 Stunden von Spa. Nicht etwa durch einen Unfall,

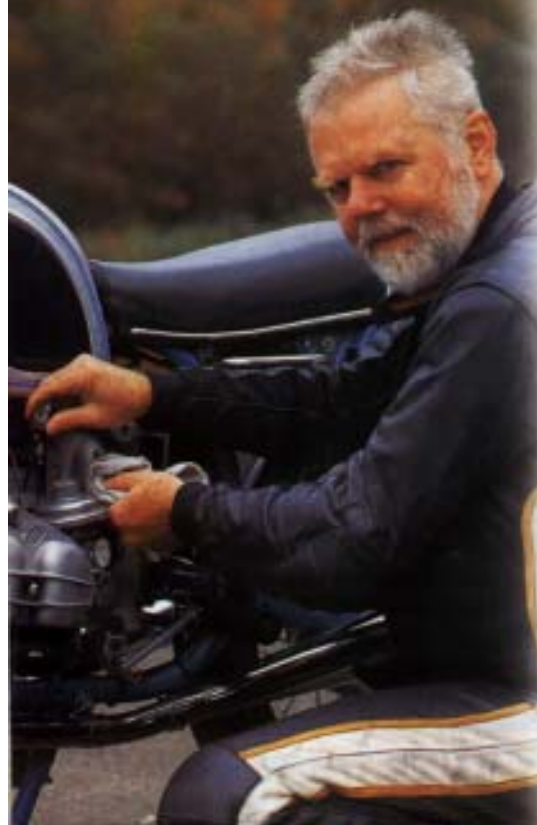
sondern aufgrund weiser Selbsterkenntnis: „Ich hatte kurz zuvor die Aussage von Dieter Braun gelesen, er würde mit einer 500er Grand-Prix-Suzuki im berühmten Mastaknack zwischen den Häusern kurz vom Gas gehen. An dieser Stelle benutzte ich die volle Motorbremse – mit einer Zweizylinder-BMW! Und dann beschwor mich mein Teamkollege Peter Dyrda, im Rechtsbogen von Stavelot auf keinen Fall vom Gas zu gehen. Im höchsten Gang einfach festhalten und durch... An dieser Stelle fuhr ich im dritten und kam mir mächtig schnell vor! Das war's. Ich habe meinen Freunden gesagt, ‚liebe Leute, wir müssen uns einen anderen Fahrer suchen!‘“



Breitensport anno 1973: Hinter der Tafel für die Startnummer tun die Serieninstrumente Dienst



Da muss Luft rein! Die fehlende Abdeckung auf der Trommel unterstützt die Bremsentlüftung



Mit zwei Teilen fing alles an: Vorderradbremse mit selbst gebastelter Entlüftung und speziell angefertigte Ölwanne hatten die Zeitläufe überdauert



Zumindestens für den „großen“ Rennsport. Als Zuvi-Fahrer und gelegentlicher Instruktor bei Fahrerlehrgängen auf dem Nürburgring bleibt Helmut Wüstenhöfer der schnellen Szene verbunden. Zur Isle of Man pilgert er nach wie vor jedes Jahr, und dort entsteht auch 1995 die Idee, eine seiner alten Rennmaschinen wieder aufzubauen. „Später fielen mir beim Aufräumen in der Werkstatt die alte Ölwanne und die Vorderradbremse von der /5 in die Hände.“ Die beiden Spezialteile bilden den Ausgangspunkt für ein ehrgeiziges Projekt: den Nachbau der treuen Zuvi-Maschine, von der nur einige verblasste Bilder im Fotoalbum geblieben sind.

Auf den ersten Blick wirkt die fertige Traummaschine wie eine ganz normale, serienmäßige 75/5; man sieht ihr kaum an, wie viel Detailarbeit in ihr steckt. Sicher, der Rahmen und einige Chassisteile sind hellblau lackiert, aber Schutzbleche und Tank glänzen im silbernen Originaltrimm mit blauen Zierlinien. Lediglich die Stoppuhr-Halterung auf dem Lenkungsdämpfer und die Startnummerntafeln

deuten auf Wettbewerbsambitionen hin – abgesehen von dem heute wie damals höher gelegten Motor. Der Rahmen stammt tatsächlich aus einer /5, mit den Knotenblechen des Lenkkopfs vor den Rahmenrohren, nicht bündig wie bei den /6 und /7. Selbstverständlich steckt das Hinterrad in einer ganz frühen Kurzschwinge und auf den Krümmern stecken die richtigen, etwas runderen Schalldämpfer.

Nur eine historisch nicht korrekte Abweichung hat Wüstenhöfer sich erlaubt – die Zylinder. „Tja, das sind 800er Aluzylinder, weil... weil sie dicht halten!“ Ansonsten beschränken sich die technischen Modifikationen auf die übliche Sportnockenwelle und eine Verdichtung von 10,5:1, so dass

der Motor ungefähr 60 PS bringt. Der Rennstreckenstress bleibt der makellosen Replica erspart, sie führt ein ruhiges Leben als Aushängeschild für Wüstenhöfers Betrieb – und vor allem als ganz persönliche Erinnerung an die eigene Vergangenheit.

**Text: Jan Leek
Fotos: Winni Scheibe**



Tribut an die Alltagstauglichkeit anno 1999: Luftfilterkasten und Gleichdruckvergaser

Liebe zum Detail: Selbst die Staubschutzmanschetten an den Gabelrohren fielen dem Streben nach dem Idealgewicht zum Opfer...

