



BOXER - KULT IN DORTMUND

# WÜDO

**Helmut Wüstenhöfer hat Grund zum Feiern. Seit fast genau 25 Jahren ist er BMW-Vertragshändler. Bekannt wurde der bekennende Boxer-Fan jedoch durch sein umfangreiches WÜDO-Zubehörprogramm**

TEXT UND FOTOS: WINNI SCHEIBE

**B**MWs sind gut, zuverlässig und haltbar. Keine Frage. Aber trotzdem gibt es Leute, denen dies längst nicht reicht. Einer von ihnen ist Helmut Wüstenhöfer, 54, aus Dortmund. Vielen besser unter seinem Logo „WÜDO“ bekannt. Ein Firmenkürzel, zusammengesetzt aus Wüstenhöfer und Dortmund. Die Liste seiner Verbesserungen und Ergänzungen reicht von Motor- und Fahrwerkstuning bis zu sinnvollem Zubehör. Alles aufgezählt füllt einen dicken Katalog, es sind weit über 1400 Angebote. Darunter befinden sich Zylinderkopfbearbeitung, Hubraumvergrößerungen, Auspuffanlagen, aber auch versicherungsgünstige Drosselsätze.

Bei der Fahrwerksoptimierung reicht das Sortiment vom Lenkerumbau über Nachrüstfeder-elemente bis hin zu geänderten Bremsen. Im reichhaltigen Zubehörsegment finden Cruiser-, Touren- und Endurofahrer eine breite Auswahl. Und das alles ausschließlich für die Münchner Traditionsmarke. Helmut Wüstenhöfer ist bedingungsloser BMW-Fan. Als Fahrer, Motorrad-Vertragshändler und Spezialist für eben besagtes Zubehör. Brandaktuelles Beispiel für die Aktivitäten des rührigen BMW-Experten ist eine Doppelzündanlage für die Vierventil-Boxer-Reihe.

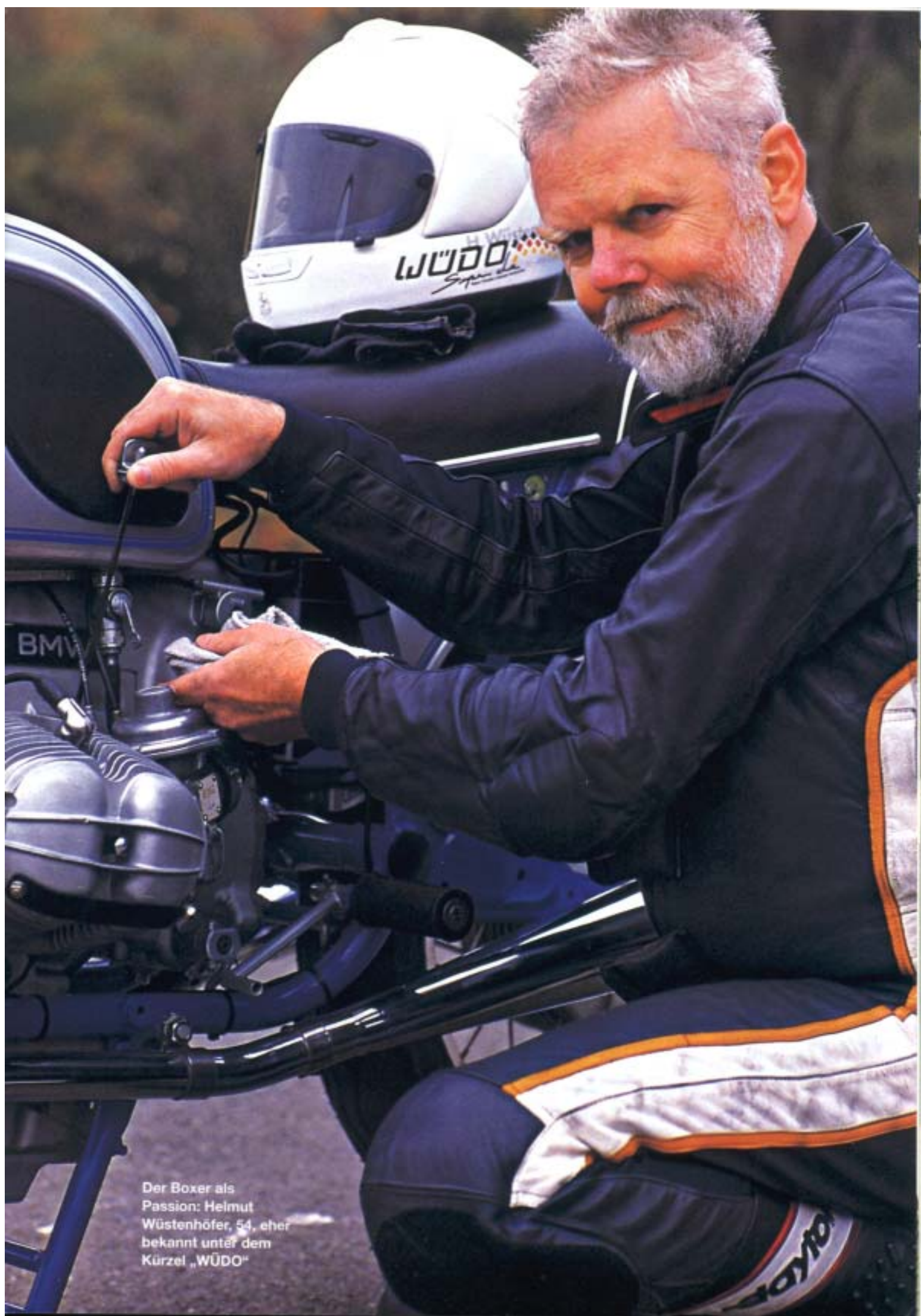
„Eigentlich war es nur eine Frage der Zeit, bis hier etwas passieren musste. Selbst eingefleischte Boxer-Fans wollen sich mit dem unangenehmen Motorgerruckele im Schiebepetrieb nicht abfinden“,

lässt Helmut Wüstenhöfer wissen. „Um eine nachhaltige Verbesserung zu erreichen, entwickeln wir gemeinsam mit dem Zündspezialisten Kallenbach aus Löhne eine Hochleistungsanlage mit zwei Zündkerzen pro Brennraum.“

BMW-Motorräder ständig einen Tick besser zu machen, als sie in der Serienausführung erhältlich sind, ist Helmut Wüstenhöfers größte Herausforderung. Und das seit einem Vierteljahrhundert, denn solange ist er bereits Vertragshändler. Genau genommen allerdings schon seit 1975, da machte sich der Elektrikermeister zunächst mit einer freien Motorradwerkstatt in Dortmund selbständig. Geschraubt wurde damals vorrangig an BMW, an Vespa, Maico oder Hercules. Dass es ausgerechnet der BMW-Bazillus war, den sich der Dortmunder einfiel, mag sicherlich am Umfeld gelegen haben. Die bekanntesten deutschen BMW-Rennfahrer jener Zeit waren der Hildener Otto Labitzke und der Dortmunder Hans-Otto Butenuth, beide eingeschworene Boxer-Enthusiasten. Sie gehörten zu WÜDOs Freundeskreis und waren seine sportlichen Ziehväter.

„Meine erste große Maschine war Ende der sechziger Jahre eine BMW R 69 S mit dem berühmt-berüchtigten Vollschwinger-Fahrwerk. Mit der Gummikuh kam ich jedoch überhaupt nicht zurecht, bis mir Hans-Otto Butenuth den Tipp gab, eine Telegabel einzubauen. Die R 69 S war danach nicht wiederzuerkennen und nun konnte ich die Kuh richtig fliegen lassen“, erinnert sich Mister WÜDO an

Von Anfang an mit Boxern im Rennsport aktiv: Helmut Wüstenhöfer startete mit der R 75/5 bei Zuverlässigkeitsfahrten. Das Bild oben zeigt ihn 1972 in Schotten. Extreme Anforderungen stellte der Langstreckensport. Etwa 1976 bei den 24 Stunden von Spa (Mitte links) oder 1978 beim Acht-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring (unten). Reifen wechselte man damals noch in reiner Handarbeit



Der Boxer als  
Passion: Helmut  
Wüstenhöfer, 54, eher  
bekannt unter dem  
Kürzel „WÜDO“

„Das beste Testfeld für die Erprobung von eigenem sportlichen Zubehör ist und bleibt der Rennsport. Von den damals gemachten Erfahrungen profitieren wir bis heute.“

Kontakt:  
WÜDO am Flughafen  
Gottlieb-Damier-Straße 3  
59439 Holwickade  
Telefon (02301) 91880  
Telefax (02301) 918829  
Internet www.wuedo.de  
Email wuedo@wuedo.de

#### Schätzt noch immer den Zweiventil-Boxer: Wüstenhöfer in Aktion

das wichtige Roll-Out in seiner Motorradkarriere.

Und die konnte sich bald sehen lassen. Mit seiner sportlich hergerichteten R 69 S wurden am Wochenende Zuverlässigkeitsfahrten, sogenannte „Zuvis“, Sternfahrten, Orientierungsfahrten und Zielfahrten bestritten. In der Woche diente die Maschine dagegen als Alltagsgerät, um damit zur Arbeit zu fahren.

Als Anfang der Siebziger immer mehr BMW R 75/5 auf den Rennstrecken auftauchten, stieg auch Helmut Wüstenhöfer auf das neue Flaggsschiff um. Freilich nicht, ohne das Bike nach und nach technisch aufzurüsten. „Wichtig war mir dabei aller-

dings nicht nur die alleinige Steigerung der Höchstleistung, sondern vor allem die Verbesserung der Haltbarkeit im knallharten Sporteinsatz“, betont der Boxer-Experte. Denn neben der Zuvi-Fahrerei sammelte Helmut Wüstenhöfer inzwischen auch bei Langstreckenrennen seine erste Erfahrungen.

Im wirklichen Leben kümmerte er sich ab Mitte der Siebziger um den Aufbau seiner Motorradwerkstatt, 1977 erhielt WÜDO offiziell die BMW-Werksvertretung. Als aktiver Langstrecken-Rennfahrer hatte sich der Dortmunder bereits 1975 zurückgezogen. „Mir wurde die Rennerei einfach viel zu schnell, ich ließ weiterhin

Winni Schneider und Peter Dyrda fahren und kümmerte mich lieber als Schrauber und Teamchef um die Renneinsätze“, gibt Helmut Wüstenhöfer unumwunden zu. Mit dem Ergebnis, dass die Mannschaft 1976 bestes deutsches Langstreckenteam wurde.

Das Know-How aus dem Rennsport nutzte der WÜDO-Chef sowohl für diverse Tuningarbeiten an Kundenmaschinen, als auch bei der Entwicklung und Herstellung eines hochwertigen Zubehör-Angebotes. „Das beste Testfeld für die Erprobung von eigenem sportlichen Zubehör ist und bleibt der Rennsport. Von den damals gemachten Erfahrungen



WÜDO hat seinen alten Zuvi-Renner top restauriert. Derartige Aufträge nehmen zu und kommen oftmals aus Übersee



Hier entsteht ein sportlicher Umbau auf R 100 R-Basis. Die typische PVM-Felge wartet bereits auf den Einbau



Helmut Wüstenhöfer mit Frau (links) und WÜDO-Team vor dem neuen Firmensitz gleich beim Dortmunder Flughafen

profitieren wir bis heute", verrät Helmut Wüstenhöfer.

Beim Leistungstrimm und Fahrwerksverbesserung für die Sportlerfraktion sollte es aber nicht bleiben. Der nächste Streich war praktisches Zubehör für die Tourenfahrer. Bekanntlich biegen BMW-Fahrer ja nicht nur flink um die Ecken, viele genießen das gemütliche Dahintuckern, besonders dann, wenn es auf große Tour geht. Bei dieser Klientel sind Packtaschen, Topcase, Sturzbügel, verschieden hohe Windschutzscheiben oder Verkleidungen sehr beliebt.

Ganz und gar ohne sportliche Betätigung ging's bei Helmut Wüstenhöfer aber

doch nicht. Weiterhin beteiligte sich der flotte BMW-Mann bei Zuvi-Veranstaltungen und gab als Instruktor gerne sein Wissen an die Teilnehmer bei Fahrerlehrgängen auf der Nordschleife vom Nürburgring weiter. Zum weiteren fixen Termin im Jahresplaner gehört der Besuch der legendären Tourist Trophy auf der Isle of Man. Hier entstand 1995 auch die Idee, die alte R 75/5 Zuvi-Maschine von 1972 wieder aufzubauen, Was nicht ohne Folgen blieb.

Bei der Restaurierung brauchte der Boxer-Fan vielfach nur ins gut sortierte Ersatzteilregal greifen, hinzu kam der Schrauberspaß an der klassischen Tech-

nik. Fast zeitgleich meldeten sich immer häufiger Kunden, die um eine Überholung oder Instandsetzung ihrer Boxer-Maschinen aus den Siebzigern baten. Und schon war die zweite Idee geboren: „WÜDO-Classic“. Seit dieser Zeit widmet man sich bei WÜDO neben dem Verkauf und Service der aktuellen BMW-Palette auch um die Pflege und den Erhalt aller Boxer-Modelle ab der /5-Serie. Ab und zu findet ein so restauriertes Motorrad dann auch Liebhaber im fernen Japan.

Hier schließt sich wieder der Kreis: Gestern und heute können manchmal ganz schön dicht zusammen liegen. Jedenfalls bei WÜDO. ↪



Inspektionen, Service, Zubehör. Als Vertragshändler kümmert man sich bei WÜDO intensiv um die Kundenbetreuung

Neu im WÜDO-Tuning-Programm:  
Umrüstung auf Doppelzündung für den  
Vierventil-Boxer

