

**PS fuhr
die Wüdo-BMW**



Der Bayer aus Preußen

Zandvoort 3. Platz, Le Mans 8. Platz, Nürburgring 3. Platz, Mettet 10. Platz, Spa Ausfall. Dies ist nicht etwa die 1976er Bilanz einer der um die Langstrecken-Europameisterschaft kämpfenden Werksmaschinen, sondern dies sind die letztjährigen Plazierungen des erfolgreichsten deutschen Privatteams, nämlich von Wilfried Schneider und Peter Dyrda auf der WÜDO-BMW. Dazu Helmut Wüstenhöfer, Teamchef und „Vater“ der Maschine: „Normalerweise hätte es in Mettet zum 8. Platz gereicht“. Dieser Ausspruch zeugt nicht von einem Hang zur Spekulation nach dem Rennen, sondern von Bescheidenheit, denn Wüstenhöfer selbst, der sonst seine motorsportlichen Aktivitäten auf Zuverlässigkeitsfahrten beschränkt, sprang in Belgien als Fahrer für den verhinderten Dyrda ein.

Normalerweise hätte es wohl auch noch mehr beachtliche Plazierungen gegeben,

wenn das Team an mehr Rennen teilgenommen hätte. Mangels Zeit und Geld ließ man nämlich die ersten EM-Wertungsläufe im fernen Mugello und Barcelona aus. Als dann die sonst durch Zuverlässigkeit glänzende BMW in Spa ihren Reiter Peter Dyrda bei 200 km/h durch ein blockierendes Getriebe abzuwerfen versuchte, war das Team nach drei EM-Läufen noch punktlos und bekam für den Bol d'Or und die 400 Meilen von Thruxton keine Nennungsbestätigung.

Damit kein falscher Eindruck entsteht: Auch bei den nicht zur EM zählenden Läufen gab es härteste Konkurrenz, so waren z.B. außer am Nürburgring immer die Werks-Hondas dabei. Es ist keineswegs so, daß Dyrda und Schneider mehr zufällig so erfolgreich gewesen sind. Was die fahrerischen Qualitäten der beiden angeht, konnte sich im letzten Jahr jeder aufmerksame Beobachter der Langstrecken-Szene davon überzeugen.

Was die WÜDO-BMW angeht, wollen wir von PS uns vergewissern, ob das Motorrad neben der gezeigten Zuverlässigkeit noch andere Qualitäten zu bieten hat, und gingen dankbar auf das Angebot Wüstenhöfers ein, die Maschine auf dem Nürburgring zu fahren.

Da dieses Vorhaben jedoch nur an einem Sonntag realisiert werden konnte und Messungen im Wochenendtrubel auf dem Ring schlechthin unmöglich sind, mußten wir uns bei der Probefahrt auf unsere subjektiven Eindrücke beschränken. Um dennoch auch zu einem objektiven Wert zu kommen, beschlossen wir, darüber hinaus die Leistung des Motorrads auf dem Prüfstand zu messen.

Die Maschine

Zwei Dinge sind erstaunlich an der WÜDO-BMW: Erstens macht sie einen weitgehend serienmäßigen Eindruck, der sich bei genauerem Hinsehen auch bestätigt – zumindest wenn man sie mit anderen Langstreckenrennmaschinen vergleicht. Zweitens findet man Teile verschiedenster Baujahre installiert – was schnell erklärt ist, denn die Maschine basiert auf einer BMW der /5-Serie Baujahr 1973!

1973 bedeutet Rahmen mit Kurzschwinge. Dieses Fahrgestell eignet sich nach Wüstenhöfers Meinung sehr gut für den Renneinsatz, weshalb er es nur wenigen Änderungen unterzog: Der Hinterrahmen wurde etwas tiefer gezogen, um eine niedrigere Spitzposition und einen flacheren Anstellwinkel der Federbeine zu erreichen. Letztere erhielten die BMW-Sportdämpfer, die Telegabel-Sportfedern. Zwecks besserer Bodenfreiheit wurde der Motor vorn um 30 mm angehoben. Ins Vorderrad kam die Doppelscheibenbremse der R 90 S.

Auf der R 90 S baut auch der Motor auf, der während der Saison 76 mit 900 ccm anstatt der erlaubten 1000 ccm und mit den original Dell'Orto-Vergasern gefahren wurde. Abgesehen von einer „steileren“ Nockenwelle und größeren Ventilen muß auch beim Motor wohl mehr von sorgsamer Überarbeitung als von grundlegenden Änderungen gesprochen werden: Erleichterung der Schwungmasse, Überarbeitung des Kurbeltriebes inklusive elektronischer Auswuchtung der gesamten Einheit, Kurbelwelle/Schwungmasse/Kupplungsdruckring, Ersetzen von Ventildämpfern und deren Tellern, Anbringung eines Ölkühlers und einer Kurbelgehäuseentlüftung, die das ausgestoßene Öl wieder in den Kreislauf zurückführt. Den



Die Fahrer der WÜDO-BMW: Peter Dyrda (li) und Winfried Schneider (re).

sich im Wettbewerb als BMW-typisch erwiesenen Kipphebel- und Kupplungsschäden tritt Wüstenhöfer erfolgreich dadurch entgegen, daß er nur selbst bearbeitete Kipphebel und eine markenfremde Kupplung mit Sintermetall-Mitnehmerscheibe verwendet.

Es stellen sich die Fragen: Reichen diese Änderungen für eine wesentliche Leistungssteigerung aus? Und wenn, verkräftet dann das fast serienmäßige Fahrgestell die Mehr-PS?

Auf dem Schenck-Leistungsprüfstand des Yamaha-Importeurs Fa. Mitsui in Löhne, wo man uns großzügig Gelegenheit gab, das firmenfremde Produkt durchzumessen, ließ sich die erste Frage positiv beantworten: Exakt 90,2 PS ergaben die Messungen ohne Schalldämpfer, 85 PS mit leicht modifizierten Seriendämpfern! Das ist zwar im Vergleich zur japanischen Konkurrenz nicht besonders viel, für den betriebenen Aufwand jedoch ein ausgesprochen positives Ergebnis.

Die zweite Frage sollte am Nürburgring beantwortet werden. Obwohl wir vor allem wegen mangelnder Übung im Umgang mit in Sitzposition und Leistungsabgabe rennmäßig ausgelegten Motorrädern den extremen Grenzbereich nie erreichten, erlaubt unser Fahrindruck doch ein Urteil. Er bestätigte nämlich genau das Fahrverhalten, das während der Saison unter Dyrda und Schneider zu beobachten war: Das Fahrwerk selbst verkräftet sowohl die Motorleistung als auch die durch den höhergelegten Motor und die straffe Federung/Dämpfung möglichen Schräglagen. Nur Fahrfehler und Lastwechsel

Helmut Wüstenhöfer zwischen der Langstrecken-Maschine und der von ihm selbst gefahrenen Zuvi-Maschine. Fotos: Knut

in Kurven beantwortet es entsprechend deutlicher als eine Serien-BMW. Die normaldimensionierte Bereifung hingegen erfordert eine feinfühliges Gashand beim Herausbeschleunigen aus Kurven – einfach Aufmachen ist nicht mehr möglich!

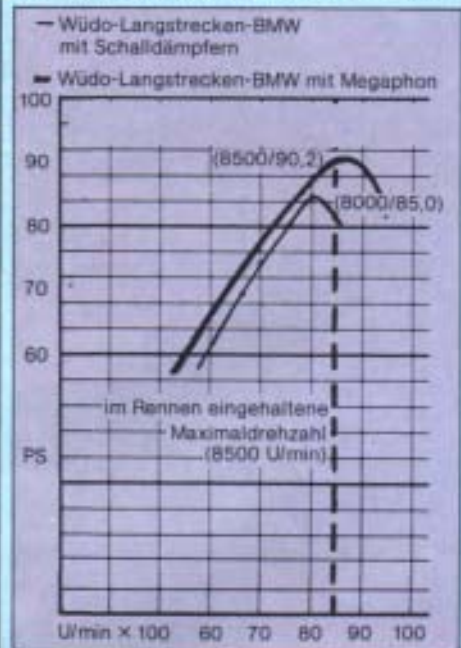
Wüstenhöfer plant für die 77er Saison die Umrüstung auf breitere Reifen, wozu eine Änderung der Schwinge und die Verwendung eines 18-Zoll-Vorderrades nötig ist. Nach unserer Probefahrt, aber noch während der letzten Saison, wurden bereits der Hauptbremszylinder gegen einen solchen von Lockheed und die Zylinderköpfe gegen solche mit nach außen stehenden Vergasern getauscht.

Die Leute

Die beiden Fahrer der WÜDO-BMW sind, wenn auch gleichermaßen gute Fahrer, sehr unterschiedliche Typen: Peter Dyrda ist der Jüngste im Team (geb. 10.10.51) und studiert in Bochum Maschinenbau. Er ist der mehr besonnene Typ, der Planer der Mannschaft. „Winnie“ Schneider (geb. 4.5.50, Zweiradmechaniker) ist dagegen temperamentvoller, vielleicht deshalb manchmal eine Idee schneller, und strapaziert ständig mit diversen Scherzen die Lachmuskeln seiner Mitmenschen.

Helmut Wüstenhöfer (geb. 15.10.47), der der BMW ihren Namen gab (WÜDO = Wüstenhöfer/Dortmund), ist Kfz-Elektrikmeister und betreibt in der Evinger Str. 538 in 46 Dortmund-Brechten eine

kleine Motorradwerkstatt. Er ist Maico-Händler, nicht jedoch, wie sich vermuten läßt, BMW-Händler, obwohl seine Werkstatt nicht nur für den Langstreckensport stark auf Reparatur, Wartung und Tuning von BMWs ausgerichtet ist. Bisher verweigerten die Bayern ihm aus verschiedenen, aus der Sicht des Mutterhauses vielleicht verständlichen Gründen eine Vertretung. Deshalb darf der Name WÜDO nur auf der werbewirksamen Rennstrecke mit den Buchstaben BMW in Verbindung gebracht werden. Dennoch will Wüstenhöfer, durch den Erfolg im Rennen und die Zufriedenheit seiner Kunden ermutigt, weiter an BMWs bauen und bietet ein umfangreiches Tuning-Programm für diese Marke an. Eine von ihm getunte und auf 980 ccm



gebrachte R 90 S hatten wir auf dem Prüfstand – es ergaben sich 72,5 DIN-PS bei 7750 U/min.

Wir wünschen dem WÜDO-Team viel Glück für die diesjährige Saison und hoffen, daß sich weder sie noch eines der anderen deutschen Teams des Langstreckensportes durch die steigende Popularität und die damit verbundene steigende Aktivität der Werke in dieser Motorsportart davon abhalten lassen, im alten Sinne weiterzumachen. Knut