

BMW-Tuning auf höchstem Niveau



Das brandneue und durch die große Glasfront bestechende Firmen-Gebäude in Holzwickede

Die Auswahl an BMW-Motorrädern ist inzwischen auf einen beachtlichen Umfang angewachsen. Es sollte eigentlich jeder eine Maschine finden können, die den eigenen Ansprüchen und Wünschen entspricht, und der Großteil der BMW-Sympathisanten ist auch zufrieden mit den Zweirädern aus Süddeutschland. Dies gilt besonders für die vielen internationalen Behörden, die sich voll und ganz auf ihre BMW's verlassen.

Dazu zählt z.B. der ADAC und die Polizei mit ihren modifizierten K 75. Doch es gibt immer wieder jemanden, dem selbst bewährter Standard nicht genug ist. In diesem Fall gibt es eine Adresse, an der man einfach nicht vorbeikommt:

Gottlieb-Daimler-Str. 3 in Holzwickede. Dort residiert in einem eleganten Neubau aus Stahl und Glas eine Koryphäe der deutschen Motorrad-Tuning-Szene: WÜDO, der BMW-Spezialist, geführt und gegründet von Helmut und Sylvia Wüstenhöfer, besteht seit 1975 und krei-ert

in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen BMW-Legenden auf zwei Rädern. Fans und Kenner bekommen bei Namen wie „Greyhound“, „GS Elfenbein“, „Mystic“ und „Bakker Bomber“ weiche Knie. Viele der Sondermodelle entstanden in Zusammenarbeit mit anderen erfahrenen Mechanikern und Tüftlern wie z.B. Benny Wilbers, Nico Bakker oder Walter

verantwortlich für die freundliche und daher auch produktive Arbeitsatmosphäre.

Auch das noch ziemlich junge Projekt „WÜDO-Classic“, in dessen Rahmen alte Maschinen restauriert und in den Originalzustand versetzt werden, trägt zu einer ausgewogenen und kontinuierlichen Aktivität bei. Dabei entstehen historische Krads, die passionierten Sammlern und Nostalgikern Tränen in die Augen treiben.

für viele Sammler das absolute Highlight. Das gehört zu dem WÜDO-Kundenservice, der viele Stammkunden erst zu diesen gemacht hat. Ebenso die Auswahl des Zuberhörangebots, die ausschließlich Kunden- und Erfahrungsorientiert getroffen wird. So ist nicht grundsätzlich das blauweiße Logo auf der Bekleidung zu finden, sondern die Ware zeichnet sich durch praktische Qualität aus. Helme jedoch entstammen der Hausmarke, da diese in Sachen Design und Praktikabilität noch immer zur Elite gehören; schließlich entwickelte BMW in Kooperation mit Schubert das Konzept der Integralhelme, die sich heute größter Beliebtheit erfreuen. Einen geordneten Überblick über das Angebot bietet www.wuedo.de, Online-Shop und Referenz-Preisliste inkludiert.



Die Ausstellungsräume von WÜDO bieten eine große Auswahl unterschiedlichster BMW-Typen



So wurde eines dieser Schmuckstücke sogar an einen Interessenten in Japan verkauft. Wenn möglich wird der „Stammbaum“ der Maschinen recherchiert und dem Kunden ausgehändigt,

und das sehr erfolgreich, denn durch diese Neuerung stieg der Umsatz des Versandgeschäfts um satte sechzig Prozent. Durch diese persönliche Art von Kundenservice und die mecha-



Natürlich gehört auch die nötige Motorrad-Bekleidung zum Repertoire von WÜDO

schon Spezialisierungen erreichte WÜDO eine unter Motorradhändlern eher seltene Unabhängigkeit vom Hersteller, und das kommt sowohl dem Team als auch den Kunden entgegen, denn so bleibt WÜDO jedem erhalten.

Gelegentlich dreht der bayrische Kfz-Gigant dem einen oder anderen Händler den Materialhahn zu, um die dortige Aktivität in die wie Pilze aus dem Boden schießenden Niederlassungen zu zwingen. Die sehen zwar beeindruckend aus und sind auch in PKW-Angelegenheiten durchaus kompetent, doch der Service für Motorradbegeisterte fällt oft etwas karg aus. Dabei ist das einer der wichtigsten Faktoren für einen erfolgreichen Motorradvertrieb. Ein hübscher Showroom reicht einfach nicht aus, sowohl Personal als auch Werkstatt müssen auf Motorräder und Zubehör ausgelegt sein. Und da BMW die Motorradproduktion noch steigern will, sollte schon ein gleichmäßiges Netz aus BMW-Motorradhändlern zur Verfügung stehen.

Das ist sicherlich leichter gesagt als getan, weil Kooperation unter den Händlern nicht immer groß geschrieben wird. Vom Motorradverkauf allein kann ein Betrieb nur mühsam existieren, und daher wird hart um jeden

Kunden gekämpft, gerade weil viele Händler konstant mit dem Rücken zur Wand stehen. Hinzu kommt natürlich die allgegenwärtige und niemals zu unterschätzende Konkurrenz aus Japan, auf die junge Biker gern zurückgreifen. Ein Grund dafür könnte die Auswahl an PS-Sportlern sein, die mit nahezu beliebiger Leistung erhältlich sind, denn Rennhobel sind nicht gerade üppig im BMW-Sortiment vertreten.

Vielleicht ist das der Grund für das etwas höhere Durchschnittsalter der BMW-Kunden, denn die Bayern produzieren eher gemütliche Motorräder (nicht zu verwechseln mit leistungsschwach), die entspanntes fahren möglich machen. Und selbstverständlich geländekompatible Bikes und Tourer wie z.B. die inzwischen legendäre GS-Serie, die auf jeder Landstraße der Welt zu Hause ist. Doch Supersportler sind in der Produktpalette klar in der Unterzahl. Dabei ist die Qualität der Vehikel aus den Bayerischen Motoren-Werken in der Regel nicht anzuzweifeln. Das wußte schon James Bond, der mit seinem Chopper sogar diverse Flugstunden absolvierte. Generell wird allerdings von der Nachahmung abgeraten, da das Serienmodell noch immer den Gesetzen der Physik unterworfen ist. Doch man darf gespannt sein, was sich WÜDO als Nächstes einfallen läßt.

Ein Werdegang der sich sehen lassen kann:

1975/76 Wenn man einen Elektrikermeister, einen Maico-Händler und einen BMW-Enthusiasten zusammenwürfelt, hat man schon ein gutes Gespann. Vereint man diese drei Personen zu einer, erhält man Helmut Wüstenhöfer im Jahre 1977. Der Dortmunder, seit jeher BMW-Fahrer und unermüdlicher Tüftler, gilt in Insider-Kreisen als erste Adresse für das Verfeinern der bayrischen Boxer.

1977-81 Dortmund hat einen neuen BMW-Motorradhändler. „Zweirad WÜDO“ heißt er, residiert in der Evinger

Werksteams der Japaner den Ton an, aber drei BMW-Teams, sind noch mit von der Partie. Darunter das WÜDO-Team mit dem langgedienten Boxer. Wüstenhöfer/Fitzau heißt die Fahrerpaarung, und der Boxer läuft wie ein Uhrwerk – nicht ganz die acht Stunden lang.

1984 Ein neues Motorrad und neue Geschäftsräume prägen dieses Jahr. Das neue Motorrad ist sozusagen die Umsetzung des WÜDO-Langstrecken-Know-How mit den Mitteln des Nico Bakker, der um den 70 PS starken WÜDO-Boxer einen wunder-



In der Werkstatt werden die serienmäßigen Maschinen zerlegt und zu effektvollen Sondermodellen umgebaut

schönen Doppelschleifrahmen gebaut hat. Das ist die NBW 1, ein Motorrad wie eine Skulptur, eine Fahrmaschine aus wenig Stahl und viel Aluminium wie sie zu dieser Zeit sonst nur Bimota in Italien baut – allerdings mit weniger kernigen Motoren.

Straße und ist überall. Und als eigener Herr bis spät in die Nacht in der eigenen Werkstatt, denn der gute Ruf ist stets einen Schritt voraus und setzt die Erwartungen entsprechend hoch.

1982 Ein 520i mit großem WÜDO-Schild auf dem Dach rollt einer ganzen Armada von Boxern hinterher: das ist der „Besenwagen“ beim 1. WÜDO-Motorrad-Sonntag. Mit Kunden aus ganz Deutschland touren die Wüstenhöfers über die Syburg in Richtung Sauerland.

1983 Noch gastiert die Langstrecken-Weltmeisterschaft auf der traditionsreichen Nürburgring-Nordschleife. Zwar geben schon die Vierzylinder-

1985 Das Programm für die großen Boxer wächst weiter. Zum Ölwanne-Distanzring gesellen sich beispielsweise eine Cockpitverkleidung für die R 80 ST, ein Zusatzinstrumententräger und ein Sportlenker für die dicken Boxer.

1986 Mit der „R 80 GS Elfenbein“ auf Basis der Paris-Dakar verläßt WÜDO das Revier der Straßenhobel und läßt sein Know-How in die GS-Reihe einfließen.

1987 Auch die K-Serie ist vor WÜDO's Kreativität nicht sicher. Zunächst entsteht in erneuter Kooperation mit Benny Wilbers ein Sportfahrwerk für die K 100 RS, mit

dem, so die Fachpresse, „der fliegende Ziegelstein nicht wiederzuerkennen“ ist.

1988 Wer ein Faible für Motorräder mit blau-weißem Emblem hegt, kann blau-weiß-karierten Tischtüchern nicht abgeneigt sein, denken sich Sylvia und Helmut Wüstenhöfer. Und so kommt es, dass der bayrische Brauch des Oktoberfestes auch im Ruhrgebiet Einzug hält

1989 Als die Redaktion von MOTORRAD zum Tuner-Treff speziell für die Zweizylinder-Handaufleger ruft, ist natürlich auch WÜDO dabei. Zwischen all den bespoilerten und behöckerten Maschinen mit ihren bunten Aufkleberchen sieht der WÜDO-Boxer ein wenig verloren aus. Doch bei den Messungen erweist er sich nicht nur als ebenso stark wie die stärksten der Boxer-Konkurrenten, sondern „fährt sich auch am schönsten“, so das Testurteil.

1990 Bisher Spezialist nur für Boxer-Umbauten, wendet sich WÜDO 1990 auch der grundlegenden Verfeinerungen von Reihenvierzylindern zu. Das Hossack-Fahrwerk, das Helmut Wüstenhöfer für die K100 vorstellt, ist komplett neu. Ähnlich wie beim Paralever ist die Vorderradführung getrennt von der Vorderradfederung, die Aufhängung geschieht über zwei Dreieckslenker. Testurteil: „Wegweisend“.

1991 Auch als BMW es mit dem Flaggschiff K 1 besonders gut machen will, läßt sich WÜDO nicht davon abbringen, es besser machen zu wollen. Bei der K 1 beginnt er mit der Sitzposition, die auf der Serienmaschine nie so richtig locker werden will; darum nimmt WÜDO eine schmalere – die der K 100, mitsamt Rahmenheck. Noch eine Verlegung von Fußrasten und Lenker, und fertig ist

die „Greyhound“ – das 91er WÜDO-Special zum BMW-Topmodell K 1.

1992 Aber der Boxer bleibt WÜDO's Ziehkind. Ihn zeit-



Die WÜDO Modelle machen in den lichtdurchfluteten Ausstellungsräumen eine besonders gute Figur und ziehen so manch Motorrad-begeistertes Auge auf sich



gemäß zu halten, das ist die Devise in Eving. Und als die Naked-Bike-Welle über das Land rollt, mutiert bei WÜDO natürlich ein Boxer zum Nacktmotorrad.

1993 Kaum ist die F 650 auf dem Markt, hat WÜDO auch hier bereits einige Verbesserungsvorschläge parat: Eine Höhere Cockpitscheibe merzt die Turbulenzen aus und bietet mehr Windschutz, 18 Zoll Vorderrad, abgespeckte Sitzbank und kürzeres Federbein senken den Fahrer(innen)sitz um stattliche 60 Millimeter ab.

1994 BMW verabschiedet den Zweiventilboxer, und WÜDO läßt ihn noch mal richtig hochleben. In der „Mystic by WÜDO“ stecken Wissen

und Erfahrung aus 20 Jahren mit dem Boxer.

1995 Auch für den neuen Vierventilboxer macht WÜDO Nägel mit Köpfen, bevor die

sion eines Schweizer Uhrmachermeisters.

1997 Kreativität hat nichts mit Ventilen zu tun. Die WÜDO-Aktivitäten rund um den Vierventiler kommen wie aus der Pistole geschossen. Part 1 der 97er Trilogie ist die 1100 R im Cruiserkleid – nicht so amerikanisch wie die später auftretende R 1200 C, sondern eher retro-germanisch: Cruiser-Lenker, -Windschild und -Rasten machen die Fahrt besonders entspannend, die Zweifarbenlackierung sorgt für den stilvollen Touch

1998 „Back to the roots“ – eine R 75/5, im silbernen Look mit blauem Rahmen ist nicht nur Ahn der WÜDO-Tradition, sondern nun, in restauriertem Zustand, auch der eines neuen WÜDO-Zweiges: „WÜDO-classic“. Der Betrieb im Betrieb kümmert sich um die Boxer-Oldies.

1999 Der WÜDO way of life bedeutet harte Arbeit für den Kunden, aber auch viel Spaß mit ihm. Treffen und Touren sind seit dem 1. Motorrad-Sonntag 1982 Team und Kundschaft ein rotes Kreuz im Kalender wert.

2000 Das WÜDO-Modell steht für das Jahr 2000 hat 1.000 Quadratmeter Grund- und 1.500 Quadratmeter Nutzfläche, steht in Holzwickede und ist der neue WÜDO am Flughafen. Wenig später, nachdem Sylvia und Helmut Wüstenhöfer mit Team und Kunden in den alten Evinger Räumen das 25jährige Jubiläum gefeiert haben, beginnen die Vorbereitungen für den Umzug. Ab August macht sich WÜDO breit wie noch nie – mit extra-großer Werkstatt, Schauräumen zum Verlaufen und richtig viel Platz zum Bestaunen der neuen Produkte. WÜDO classic und WÜDO-rent ziehen natürlich mit um – der Start ins neue Jahrtausend.