

## Powerplay Die WITEC aus der Sicht eines Rallyefahrers

*Umbauten für Geländesport auf Basis der BMW-Boxer haben Tradition. Die im Ralliesport engagierte Firma WITEC gilt mittlerweile als Adresse für Leute, die das Nonplusultra unter den Offroad-Mehrzylindern wollen -z.B. die WITEC 1100 RS in der höchsten Ausbaustufe: mit neu konstruierter Kardanschwinge und einem fahrfertigen Gewicht von nur wenig über 200 Kilogramm!*

WITEC ist die bislang einzige Rallyemotorradschmiede, die ihre Boliden auf Basis der BMW R 1100 GS herstellt. Selbst HPN, wohl bekanntester BMW-Offroad-„Tuner“ und Ex-Werksmaschinenbauer für die Rallye Paris Dakar, hat bislang die Finger von den großen Vierventil-Boxern gelassen -zumindest offiziell. Auf der Basis der zahlreichen vorliegenden Gutachten baut es sich halt leichter und billiger. Nur kommt der alte Boxer selbst mit allen denkbaren Veredelungsmaßnahmen nicht einmal annähernd an Leistungsvermögen und Laufkultur des neuen heran. Dafür läßt sich mit ihm relativ problemlos ein Geländemotorrad bauen, daß das Prädikat „leicht“ verdient, zumindest für Zweizylinderverhältnisse: Je nach Ausstattung unter 200 Kilogramm samt ein bißchen Benzin im Tank sind durchaus machbar, wie Spezialanfertigungen von HPN und Richard Schalber beweisen.



Ideales Leistungsverhalten lassen die WITEC im Sand gut aussehen. In Dünen sorgt der extrabreite 150er Conti TKC 80 auf dem Hinterrad für gleichen Flächendruck wie bei Einzylindern.

Die BMW R 1100 GS ist deutlich schwerer als die „alten“, Boxer-Enduros und überschreitet mit 25 Liter Sprit, ABS und etwa Touring-Zubehör die Fünfhundertergrenze - nicht zuletzt, weil ihr Triebwerk einiges mehr an Masse mit sich trägt. Für Thomas Eckardt, Konstrukteur der WITEC war es daher kein leichtes Vorhaben eine Zweizylinder-Enduro zu bauen, die von 1100-GS-Triebwerk durchs Gelände getrieben wird, möglichst leicht und dabei für Rallye-Belastungen robust genug ist, und die natürlich ein über jeden Zweifel erhabenes Fahrwerk besitzt. Das zu erreichen, ging nur auf radikale Weise: indem Eckardt ein völlig neues Motorrad um sein Wunschtriebwerk herumbaute, weshalb im Fahrzeugbrief auch Eckardt und nicht BMW steht.

Eine Kombination aus Gitterrohr- und Brückenrahmen ist das tragende Element jeder WITEC. Das hochstabile, aber trotzdem leichte Rohrgebilde ist nicht nur statisch perfekt, es bezieht auch den Ernstfall, sprich eine eventuell nach einem Crash nötige Reparatur mit in die Konstruktion ein: Ausschließlich gerade Rohrstücke machen das Vermessen und den Austausch beschädigter Rahmenteile um Welten leichter als bei gebogenen Rohren. Zu einem ultrasteifen Verbund wird das Ganze, wenn der Motor darin verschraubt ist.

Den kritischsten Punkt schlechthin bei im Gelände hart bewegten BMW-Boxern hat Thomas Eckardt in der neuesten WITEC-Generation nun auch ausgemerzt: Ein erstens längerer, zweitens mit hochstabiler Federbeinaufnahme versehener Kardantunnel, legt das Thema „Schwingenbruch“ zu den Akten. Auch an den Innereien des Kardanantriebs, der Welle und ihrer

Rückdämpfung, wurde nach den Erfahrungen der 1998er Optic-Tunesien-Rallye noch einmal gefeilt, genauer gesagt geschmiedet. Kardanschäden, so verisichert Eckardt, dürften nicht mehr vorkommen. Und das sieht sicher nicht zweckoptimistisch aus, denn die nächste „Master-Rallye“ steht vor der Tür: Für die WITEC Motorräder dürfte sie eine noch größere Belastung als die OPTIC-Tunesien Rallye sein, für das Mechaniker Team -wenn alles gut geht- nicht.

Wenig zu verbessern gibt es an Fahrwerksgeometrie und Federung der WITEC: Die mit 50 mm durchmessenden Standrohren arbeitende Marzocchi-Gabel ist so abgestimmt, daß sie mit Maschinen -und Fahrergewicht auch im Rallye-Dauerstress fertig wird -und das ohne sonderlich unkonfortabel zu wirken. Auch auf der Hinterhand arbeitet ein Spezialfederbein wie man es sich wünscht: Angenehmes Ansprechverhalten auf „Kleines“ -unterstützt dabei von der trotz allen Leichtbaus noch immer stattlichen Masse der WITEC -und mit genug Progression, um auch weite Sprünge und Gräben der derben Sorte wegzustecken.

Sahnestück des WITEC-Fahrwerks ist der unbeirrbar und für große Sicherheitsreserven sorgende Geradeauslauf. 1650 mm Radstand machen es zu keiner Überraschung, daß die Maschine auch im tiefsten Sandspurengewühl so unbeirrbar geradeaus läuft wie auf einer Autobahn. Verblüffend ist eher schon, daß die Handlichkeit dabei nicht auf der Strecke geblieben ist: auf den winkligen Pfaden der sardinischen und nordtunesischen Bergetappen -an sich reines Einzylinder-Terrain- kamen die WITEC-Piloten bestens zurecht.

Ein Kapitel für sich ist das Thema Dünenfahren: Im Gegensatz zu allem, was man so gemeinhin über die Sandbergtauglichkeit von Dickschiffen zu hören bekommt, ist die Rallye-WITEC ein Dünenmotorrad per excellence. Voraussetzung ist natürlich, daß ein für so besondere Bedingungen optimaler Reifen auf das Hinterrad montiert wurde: Der Conti TKC 80 (Dimension 150/80-17) kommt auf einer 5,5-Zoll-BMW Felge raus wie eine Dampfwalze und macht endlose WITEC - Power auch im Sand genießbar: Ein Traum, wie die Wuchtbrumme dann über kleine Weichsanddünen schwebt, erst recht wie sie sich mühelos auf höchste Sandgebirge katapultiert, als ginge es geradeaus dahin. Der Autor, sonst eigentlich ein Freud leistungsstarker Einzylinder-Sportler, genöß das Sandfahren mit der WITEC ganz besonders.



**Technik vom Feinsten: Die Kardanwelle ist eine Augenweide**

Entsprechend Kundenwunsch und Einsatzzweck wird die WITEC mit verschiedenen Getrieben und Endübersetzungen ausgestattet. Standardgemäß knapp 200 Stundenkilometer schnell, läuft der fünfte Gang in der „kürzesten“ Version bei „nur“ 170 km/h in den Begrenzer - und wird zu einer Allround-Getriebestufe, mit der man sogar anfahren kann.

Außer für ambitionierte Rallyefahrer ist eine WITEC natürlich auch für einen ganz anderen Kundenkreis interessant: Für Leute, die Ihre Touren und Reisen nicht auf einer serienmäßigen BMW-Enduro unternehmen wollen, sondern auf einem Fahrzeug, das deren Vorteile mit kompromißloser Geländetauglichkeit vereint. Diesen Wunsch haben schon bisher nur spezialisierte Tuner und Kleinhersteller erfüllt. Neben HPN, Scheck, Schalber, Wüdo und anderen bedient auch WITEC diese exklusive Klientel. Exklusiv, weil hochqualitative Kleinserien auch hochpreisig sein müssen: Für eine WITEC 1100 RS der neuesten Generation kommen im vollen Rallyetrimm und mit allen Motor-Tuning Maßnahmen rund DM 55.000.- und bei Anlieferung einer BMW R 1000 GS noch immer DM 40.000.- zusammen. Weit günstiger in den Genuß einer WITEC zu fahren, kommt man nur dann, wenn man sich auf Rahmen, Gabel und Federbein beschränkt, was für Boxer-Fahrgenuß im Gelände eigentlich reicht.