



Ob durchs Wadi Nossob  
oder den Pfälzer Wald, mit  
Jutta Kleinschmidts Rallye-  
BMW macht Pflügen Spaß



Jutta Kleinschmidt fährt seit 1987 BMW und fährt Rallye, Enduro, Straßenrennen, ob Motorrad oder Auto

# JENSEITS VON DAKAR

„Die Dakar“ steht als fester Begriff für die wohl härteste Rallye der Welt. Und dass die gleichnamige Ausführung der **BMW R 100 GS** auch für noch viel weiter taugt, bewies Jutta Kleinschmidt bei der Rallye Paris-Kapstadt 1992. Genau diese Maschine ist nun, nach 25 Jahren, bei MTS in Landau wiederbelebt worden

TEXT: STEPHAN H. SCHNEIDER FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, BMW GROUP ARCHIV (1)

Sie ist die erfolgreichste Rallye-Pilotin der Welt. Allein an der Rallye Dakar hat Jutta Kleinschmidt 17 Mal teilgenommen, dabei als eine der wenigen auf zwei und vier Rädern, und die Härteprüfung als erste und bislang einzige Frau gewonnen. Ihren historischen Gesamtsieg errang die Ingenieurin 2001 im Mitsubishi Pajero. Und dieser Geländewagen bildet in gewisser Weise auch den

Startpunkt für den Wiederaufbau ihrer BMW R 100 GS von 1992. Denn das Motorrad sollte eigentlich neben dem Siegerauto in einer Sonderausstellung zum Thema Rennsport ab November 2015 im PS.Speicher in Einbeck stehen. „Allerdings hatte die BMW inzwischen eine andere Lackierung als bei der Rallye, der Heckanbau fehlte, und auch der restliche Zustand ließ eine kurzfristige Präsentation nicht zu“,

erinnert sich Ulrich Beppler an den Grund für einen völligen Neubeginn. Der Zweirad-Mechanikermeister renovierte in seiner Landauer Werkstatt bekanntlich schon Kleinschmidts HPN-BMW von 1987 (siehe „BMW Motorräder“ 48).

Und nun galt seine Herausforderung ihrer Siegermaschine, mit der sie den ersten Platz der Damenwertung und den 23. Platz im Gesamtklassement bei

der Rallye Paris-Kapstadt erreicht hatte. Diese einzigartige Variante der legendären Marathonveranstaltung nahm 1992 noch mehr Zeit und Strapazen in Anspruch als sowieso schon. Sie durchquerte nämlich ganz Afrika auf über 12 000 Kilometern, mit doppelt so vielen Prüfungskilometern wie bei der ersten Paris-Dakar 1979. Nach dem traditionellen Start in Frankreich staubte sie drei Wochen



Siegerportrait: Schrammen und Schmutz erzählen die Geschichte des Klassensiegs bei Paris-Kapstadt



Siegermaschine: 1992 ein modifiziertes Serienmotorrad, keine HPN-BMW wie bei Juttas erstem Dakar-Start 1988

lang von Libyen durch Niger und Tschad nach Zentralafrika, durchquerte dabei Sahara und Sahel, berührte nach Kamerun den Atlantischen Ozean an der Westküste Angolas, versank in Namibia in den Fluten plötzlich angeschwollener Wadis und schaffte es schließlich bis ganz hinunter nach Kapstadt in Südafrika. Dieses materialmordende Motorsport-Abenteuer hatte an der BMW seine Spuren hinterlassen – und sollte sichtbar fortleben. „Mit Lackierer Michael Schönen zusammen entstand die Idee, das Gerät so zu gestalten, als käme es direkt von der Rallye“, weist Beppler auf den gelungenen Lackeffekt hin. Diesen Ansatz besprach er zuvor mit Jutta Kleinschmidt, und dann ging's los.

Im ersten Schritt wurde das Motorrad komplett zerlegt und eisgestrahlt. So offenbarte sich die kalte Wirklichkeit mit ihrer Herausforderung, viele Teile irgendwo auftreiben zu müssen, denn die geschundene BMW sah im wahrsten Sinne des Wortes wüst aus. „Beide Felgen hatten Durchschläge, und natürlich mussten die Radlager gewechselt werden.“ Ausrüstungen wie die Handprotektoren fehlten ebenso wie das komplette Heck inklusive hinterem Kotflügel und Zusatztank. „Die Beschaffung stellte sich schwierig dar, da es gebrauchte Teile sein sollten“, so Beppler. Und nach der Sucherei mussten dann gefundener Heckrahmen und Zusatztank kompatibel gemacht werden. Fürs gegenüberliegende Ende

hingen beide Gabelstandrohre verbogen im Wind, und die Gabel brauchte eine Komplettanierung. Immerhin konnten hier im Verborgenen Neuteile zum Einsatz kommen, samt linkem Dämpferrohr mit Dämpferventil, das defekt war. Selbstredend saßen die Bremskolben der vorderen Scheibenbremse fest im Sattel, mussten gangbar und mit Reparatursatz auf Vordermann gebracht werden. Und eine neue Bremsleitung gehörte nach über 20 Jahren allemal zum Pflichtprogramm.

Die R 100 GS war ja die erste BMW mit der Paralever-Hinterradaufhängung, die Lastwechsel weiter reduzierte als das vorhergehende Monolever, und man muss sich nochmals klar machen, dass hier eine Serien-

maschine durch die afrikanische Wildnis geprügelte worden war. Teile wie die Schwinge durften laut Reglement nicht getauscht werden, weshalb sie von der Rallye-Leitung eine spezielle Farbmarkierung erhielt. „Die Schwinge war völlig ausgeschlagen, und zum Glück fand ich tauglichen Ersatz mit ähnlicher Patina in unserem Lagerbestand“, erklärt der Umbauspezialist. „Die Farbmarkierungen mussten wir halt rekonstruieren.“ Die Kardanwelle lag ebenfalls im vorrätigen Teilebestand bei MTS, und der Achsantrieb bedurfte der Revision. Das originale White-Power-Federbein der BMW brachte schließlich die Firma Triple Tuning wieder auf den neuesten Stand. ▷



**Zeitzeugen:** IMO-Tacho und Tripmaster sind original, das fehlende Roadbook fand sich bei Touratech im Fundus



**Fernbedienung:** Für die Rallye-Instrumente ergänzen zusätzliche Schalter die serienmäßige Ausstattung



Aufgerüddelt mit Zusatzleuchte, Zusatztank und Werkzeugrolle setzen die nachgefertigten Aufkleber das i-Tüpfelchen



Das Wüstenschiff  
baggerte mit vergleichsweise  
schmaler Hinterhand, gegenüber  
einer heutigen GS Adventure

Ähnlich der anderen Komponenten sollte auch das Doppelherz des Boxers einerseits wieder volle Kraft erlangen, andererseits aber nicht neu aussehen. Natürlich wurde der Motor komplett zerlegt und überholt, wobei sich Kolben und Zylinder als total verschlissen zeigten. „Hier musste ich wieder Gute mit äußerlicher Patina finden“, erläutert Beppler einmal mehr die Problematik. Original-Köpfe sowie die 40er Bing-Gleichdruckvergaser konnte er dagegen behalten, nachdem sie technisch überholt waren. Anders wieder die Abgasführung: „Beide Krümmer waren zum Sammler hin so verrostet, dass nur die Schrott-Tonne übrig blieb.“ Auch hier mussten hübsch alte besorgt werden, die in den Fuchs-Endschalldämpfer münden durften. Das gleiche Spiel beim Zubehör: „Der linke Zylinderschutzbügel fehlte, und

der Teilemarkt war gerade leer-gefeht. Also wurde ein Verchromter besorgt, entchromt, neu beschichtet und dann mit Rallye-Spuren nachbearbeitet.“ Das fehlende Roadbook-Gehäuse kam von Touratech, die nach ihrem Umzug noch ein Gebrauchtes fanden. Der zugehörige Kabelbaum wuchs dann bei MTS zum noch funktionsfähigen Fernbedienungsschalter und wurde für die Rallye-Instrumente mit Tripmaster wieder fruchtbar gemacht. Die Instrumente selbst benötigten eine penible Durchsicht.

Wie ein Märchen aus Tausendundeine Nacht mutet an, dass auf der transkontinentalen Hatz 1992 der Tank keinen eklatanten Schaden genommen hatte. Er wäre in dieser Form unersetzlich gewesen, denn er wurde als Einzelstück für die Rallye Paris-Kapstadt aus Carbon angefertigt, mit rund 37 Liter Volumen

und zwei Einfüllstutzen. Blicke nur noch der mit Echtleder bezogene Sitz, der im Rücken Jutta Kleinschmidts Namen trägt. „Und mit Hilfe unserer Werbeagentur wurden noch die Aufkleber von damals nachgefertigt“, freut sich abschließend Ulrich Beppler. Kurz vor Weihnachten 2016 konnte er somit den langwierigen Boxenstop beenden und jetzt, Ende Februar 2017, nach Einbeck zum PS-Speicher, wo Kurator Andy Schwietzer das Prachtstück strahlend entgegennahm. ➔



Mal wieder am Ziel: Uli Beppler

**TECHNISCHE DATEN: KLEINSCHMIDT-BMW R 100 GS RALLYE**

**Preis:** keine Angabe (unverkäufliches Einzelstück)  
**Leistung:** maximal zirka 60 PS (44 kW) bei 6500/min, Drehmoment 76 Nm bei 3750/min  
**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölkühlt. Zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 94,0 x 70,6 mm, Hubraum 980 ccm, Verdichtung 8,5. Zwei Bing-Gleichdruckvergaser Ø 40 mm, Krümmer und Vorschalldämpfer original mit Fuchs-Endschalldämpfer. Elektrostarter. HPN-Kupplung, Fünfganggetriebe, Kardan  
**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorn originale Telegabel, Federweg 225 mm, hinten Paralever-Einarmschwinge mit originalem BMW WP-Federbein, Federweg 180 mm. Drahtspeichenräder mit Michelin Desert, vorn 90/90-21, hinten 140/80-17. Vorn Scheibenbremse Ø 285 mm, mit Brembo-Sattel, hinten Trommelbremse, Ø 200 mm. Carbon-Tank, Inhalt 37 Liter plus Hecktank, Inhalt 7,5 Liter. Sitzhöhe zirka 860 mm. Gewicht vollgetankt zirka 230 kg  
**Kontakt:** Ulrich Beppler, MTS Motorradtechnik Südpfalz, Im Grein 1c, 76829 Landau, Telefon (06341) 96 90 596, Internet www.mts-motorradtechnik.de



Nach 25 Jahren dokumentieren Zylinder, Motorgehäuse oder Fuchs-Rohr angemessen die Historie der Maschine

Handschriftliches Zeugnis aus Südafrika: „Links fahren!“ Heute gewährt der Echtledersitz einen Hauch Luxus