

**Querfeldein: Trotz längerem Radstand
und mächtigem Tankaufbau bleibt die Rallye-GS
ein ausreichend wendiges Wildpferd**





MTS-HPN

Die Rallye zum Aufbau dieser Maschine fing für Ulrich Beppler 1985 während seiner Lehrzeit an, als Gaston Rahier mit der BMW von Paris nach Dakar staubte. Gut 30 Jahre später tönt nun die **REPLIKA** durch den Pfälzer Wald

TEXT: STEPHAN H. SCHNEIDER FOTOS: MJO-FOTOGRAFIE.DE

Gaston Rahier war dreimal Cross-Weltmeister, verlor 1982 bei einem Unfall fast die Hand und gewann dennoch 1984 für BMW die Rallye Paris-Dakar. Obwohl nur 1,64 Meter groß und wie ein Kosake auf die anrollende Maschine springend, wiederholte er 1985 diesen Triumph mit dem mächtigen Wüstenschiff, das durch einen Sturz zu Beginn der Rallye schon nahezu zerstört schien.

Zäh, ausdauernd und das Ziel nie aus dem Blick verlierend, so agiert auch Ulrich Beppler bis zur Fertigstellung seiner Replika: „In meinem ersten Lehrjahr bei Motorrad Handrich lief während der Nikolaus-Feier das Video von der Rallye mit Gaston Rahiers Sieg“, erinnert er sich. „Der dumpfe Ton faszinierte mich über alles. Und irgendwann wollte ich mir so ein Motorrad aufbauen.“ Über dreißig Jahre später, als Chef

im eigenen Laden, hat er es geschafft. Doch bis dahin führt ein langer Weg.

Vor fünf Jahren beginnt der Pfälzer mit der Realisierung des alten Traums und natürlich dort, wo fürs damalige BMW-Team die Rallye begann: „Zu HPN ging ich mit zwei Rahmen“. Eigentlich wollte Beppler das Rallye-Motorrad seines Vaters Rolf als Ausgangspunkt verwenden. „Doch Fredi Halfeld meinte, dieser Rahmen sei zu krumm,

und eine /5-Basis zu schwach. Also wurde es der andere, von einer R 100 GS.“ Immerhin bleiben von der väterlichen Maschine die Marzocchi-Gabel und der dazu passende Bremsattel, während der GS-Rahmen modifiziert wird. Er bekommt Verstärkungen, einen anderen Heckrahmen, Halter für den Zusatztank und Aufnahme- punkte für nun zwei Federbeine. Denn ein zweiter Schwingarm stabilisiert die hintere Federung



und ergänzt das verlängerte Monolever einer R 80. „Für die Schwingenverlängerung braucht man zwei Kardanwellen, die im Reibschweißverfahren miteinander verbunden werden“, erläutert Beppler und gelangt gleich

an die nächste Sonderprüfung. „Die originalen White Power-Federbeine gibt es nicht mehr, und so muss ich auf WP-Suspension vertrauen.“ Doch die gibt's nur taubenblau eloxiert, nicht silber mit weißer Feder.

Der Rahmen von Rolf Bepplers Maschine hatte den Einsatz bei der Rallye leider krumm genommen

Die Auspuffführung unterm Motor stört weder den Hauptständer, noch beim heute überwiegenden Straßeneinsatz



„Also komplett zerlegen, Farbe runter, dann silber eloxieren und die Feder weiß beschichten.“

Die Farbgebung steht für den Erbauer schon seit 1985 fest, doch grau ist alle Theorie. Beziehungsweise in diesem Fall rot: „Ich wollte auf keinen Fall Feuerwehrrot. Von den ganzen RAL-Tönen habe ich Muster machen lassen, aber keiner stellte mich zufrieden.“ Also führt der weitere Weg über die Farbfächer aller Autos und zur Auswahl von Favoriten, die auf Musterbleche lackiert werden. Doch mal wirken sie zu dunkel, mal zu hell. „Dann hatte der Lackierer noch Angleichtabellen, und da bin ich endlich fündig geworden.“ Vor dem kleidsamen Lack warten aber sowieso weitere Aufgaben, von denen Motor und Getriebe noch die einfachsten sind. „Komplett überholen und neu lagern, 1070 Kubikzentimeter, Doppelzündung, langer fünfter Gang und Achsantrieb von der Strich-5 mit Übersetzung 37/11“, fasst Beppler zusammen.

Schwieriger gestaltet sich der Auspuff, für den zunächst Fuchs-Schalldämpfer vorgesehen waren, und die bewährte Anlaufstelle SR-Racing: „Dazu probierte ich sämtliche Luftfilterkästen, Ansaugrohre, Düsen. Doch alles half nichts, es funktionierte einfach nicht so, wie ich es wollte.“ Also recherchiert der Umtriebige erneut und findet mit Bernd Baldes den richtigen Mann. „Er machte exzellente Arbeit, nur der Hauptständer musste abgeändert werden“, freut sich Beppler. „Das Motorrad hängt super am Gas. Und dazu noch der faszinierende Sound wie 1985, Gänsehaut pur.“ Der Kompromiss mit unter der



Dicke Zweizylinder passen inzwischen nicht mehr ins Dakar-Reglement



Marzocchi-Gabel und Brembo-Bremse stammen von Rolf Beppler



Unterstreicht den edlen Charakter: Echtleder-Bezug für die Einzelsitzbank



Sound der 1980er und saubere Leistungsabgabe, dank Baldes-Auspuffanlage

Marlboro Country: Das richtige Weiß war schnell gefunden, doch dann sah Ulli Beppler lange rot, bis er den richtigen Ton fand



Ölwanne verlaufenden Krümmern stört nicht weiter, denn mit der BMW geht's nun nicht mehr über senegalesische Dünen, sondern über südpfälzische Landstraßen.

Auf harte Brocken trifft der Motorradtechniker vielmehr beim Tankbau, und der erste lauert beim Zusatztank: „Die Ausgleichsbehälter der WP-Federbeine sind höher angeordnet, und so musste ich den Batteriehalter abändern, um den Tank anders zu positionieren.“ Noch war auch diese Lösung nicht optimal, denn federte das

Langläufer: Nach 30 Jahren träumen und fünf Jahren bauen geht ein Jugendtraum in Erfüllung

Heck voll durch, streiften die Behälter weiterhin. Den größten Brocken überhaupt bildet aber zwischenzeitlich der Haupttank. „Ich wollte unbedingt die ursprüngliche Form“, verdeutlicht Beppler. „Doch die gibt's eben nur in Kohlefaser ohne Zulassung.“ Anfangs bespricht er sich mit Alu-Sauer, der jedoch

während der Entstehungsdauer des Motorrads sein Geschäftsfeld auf Fahrwerkstechnik verlegt. „Zumindest konnte er mir die beiden Einschweißstutzen für Tankdeckel und Benzinhahn liefern, die er noch von früher im Lager hatte.“ Es folgt also wieder die Navigation durch die deutsche Firmenlandschaft, und

rund zwanzig Betriebe markieren den Weg, bis endlich bei Berlin das Ziel winkt. „Mit Johannes Ganske liege ich auf einer Wellenlänge. Und er hat geschaffen, was das Motorrad ausmacht. Ein Kunstwerk, wie ich es immer haben wollte.“ Da lohnte die lange Wartezeit von über einem Jahr. Zumal das Problem des Zwischentanks gleich mit gelöst wird, durch einen neuen Behälter, der jetzt als Werkzeugfach nutzbar ist. Also abschließend noch den vorderen Teil der Sitzbank ans Benzinfass schmiegen und einen Echtleder-



Ulrich Beppler steht seit der Lehrzeit auf Rallye-Maschinen



Eng: Die WP-Federbeine und ihre Ausgleichsbehälter verengen den Bauraum



Sportlich: schlichtes Instrumentarium in Carbon ohne jeglichen Luxus



Maßarbeit: bewährter Geländelenker und Halterungen von Magura

Bezug anfertigen, dann steht das Traumschiff auf Rädern.

Bleibt das stilistische i-Tüpfelchen, das Michael Schönen von Lackmuss aufs Aluminium zaubert: Nach Ulrich Bepplers akribischer Wahl dominiert

kräftig rotes Marlboro-Design, dazu die Farben von BMW-Motorsport. Und so lebt der Geist des 2005 an Krebs verstorbenen Paris-Dakar-Siegers Gaston Rahier weiter in dieser Hommage.

TECHNISCHE DATEN: MTS-HPN R 100 GS

Preis: unverkäuflich

Leistung: maximal 80 PS (59 kW) bei 6500/min, Drehmoment 95 Nm bei 3750/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgelkühlt, zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 98 x 70,6 mm, Hubraum 1065 ccm, Verdichtung 10,4, Q-Tech Doppelzündung, Bing-Gleichdruckvergaser Ø 40 mm, Baldes-Auspuffanlage. Elektrostarter, Fünfganggetriebe, Endantrieb Kardan

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, R 100 GS, von HPN verstärkt. Vorn Marzocchi M1-Telegabel, Federweg 300 mm, hinten Zweiarmschwinge mit WP-Federbeinen, Federweg 250 mm. Drahtspeichenräder mit Metzeler Karoo 2, vorn 90/90-21, hinten 140/80-17. Einscheibenbremse vorn Ø 265 mm, hinten Trommelbremse Ø 200 mm. Radstand 1610 mm, Sitzhöhe zirka 930 mm, Tankinhalt 44 Liter, Gewicht betankt rund 210 kg

Kontakt: Ulrich Beppler, MTS Motorradtechnik Südpfalz, 76829 Landau, Telefon (06341) 9690596, www.mts-motorradtechnik.de



Dickkopf: auf 1065 ccm gebrachter Boxer ohne Fett auf den Rippen