

# JUTTAS RALLYE-GS

20 Jahre lang war sie nicht mehr gefahren worden, dementsprechend litt sie an starken Standschmerzen. Jetzt ist sie wieder frisch, Jutta Kleinschmidts Rallye-GS, **NEU AUFGEBAUT VON MOTORRADTECHNIK SÜDPFALZ**

TEXT: MAIK SCHWARZ  
FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, BEPLER (1)



Wieder startklar: die HPN-BMW GS, mit der Jutta Kleinschmidt von 1987 bis 1992 an der Pharaonen-Rallye und an der Rallye Paris-Dakar teilnahm. Am Sitzpolster ist ihr Name eingestickt worden



*Julia*  
*Julian Schmidt*





Ist schon seit Frühjahr 2013 im BMW-Museum in München zu bestaunen: die von MTS frisch gemachte HPN-BMW

Mitte der 1980er Jahre war der Rallye-Sport sehr populär, kühn durchs Gelände pflügende Fahrzeuge mit Sandfontänen an den Hinterrädern faszinierten die Massen. Auch Jutta Kleinschmidt war begeistert. So sehr, dass sie bei den abenteuerlichen Offroad-Spektakeln selber mitmachen wollte. 1987 ging sie erstmals an den Start, bei der Pharaonen-Rallye in Ägypten. Ein Jahr später wagte sie sich an die berühmt-berüchtigte Rallye – die Paris-Dakar. Als Frau inmitten rauer Burschen war sie eine viel beachtete Ausnahmeerscheinung, und diesen Effekt verstärkte sie noch dadurch, dass sie nicht „nur“ als navigierende Beifahrerin in einem Geländewagen saß, sondern allein auf einem Motorrad.

Dass die bereits bewährte Boxer-GS Juttas erste Wahl war, hatte nicht nur technische Gründe. Zu jener Zeit arbeitete die Diplom-Ingenieurin in der Fahrzeugentwicklung bei BMW. Um nicht nur im olympischen Sinne dabei zu sein, sondern durchaus ernsthafte Chancen zu

haben, hatte sie sich eine speziell präparierte GS besorgt. Es handelte sich um eines der schon damals sehr begehrten Exemplare, die mit Unterstützung der Geländespezialisten Halbfeld, Pepperl und Neher – besser bekannt unter dem Kürzel HPN – umgerüstet worden waren. Dass die Anfang der 1980er Jahre im Berliner BMW-Werk gefertigte R 80 G/S inzwischen so viel Hubraum und Leistung hatte wie eine R 100 GS, nämlich rund 1000 ccm und 60 PS, war dabei eher nebensächlich. Wobei es mit dem offeneren Luftfiltergehäuse von HPN sowie der noch offeneren Zwei-in-zwei-Abgasanlage von Fuchs noch ein paar PS mehr gewesen sein dürften.

Wesentliche Merkmale einer HPN-BMW waren und sind vor allem die mit viel Erfahrung und Know-how ausgeführten Verstärkungen am Fahrwerk, am Stahlrohrrahmen sowie an der mitsamt Kardanwelle um zehn Zentimeter verlängerten Monolever-Einarmschwinge. Vorn wurde bei HPN frühzeitig auf damals noch neue, unkonventionelle Upside down-

Telegabeln gesetzt. Gabel und Federbein waren voll einstellbar, verlängerten das Federweg-Potenzial auf jeweils rund 30 Zentimeter und stammten in diesem Fall von WP Suspension, damals noch als White Power bekannt. Strapazierfähigere Radspeichen und grob profilierte Desert-Reifen von Michelin rundeten das Fahrwerks-Paket ab. Mit voll gefüllten Tanks – 45 Liter Sprit sowie sechs Liter Wasser – kamen zirka 230 Kilogramm zusammen. An anderen Stellen war die Maschine ebenfalls für den Rallye-Einsatz optimiert worden: vorn Cockpit mit Roadbook und diversen Zusatzfunktionen, hinten Solo-Sitz und Ledertasche.

Bis Anfang der 1990er Jahre war Jutta Kleinschmidt mit diesem Motorrad aktiv. Sie erkämpfte sich damit einige respektable und sogar erste Plätze, zumindest in der Damenwertung. Dann gab sie sogar den Ingenieurs-Job bei BMW auf, um sich voll auf ihre Profirennsportkarriere zu konzentrieren. Ihre Lebensplanung ging auf: Sie feierte große sportliche





1



2



3



4

- ❶ Hält die Fahrzeugfront nach wie vor stabil auf Kurs: die einstellbare Upside down-Telegabel von WP, ehemals White Power
- ❷ Kann in der Wüste entscheidend sein: Ersatzschlüssel, von unten an der Gabelbrücke befestigt
- ❸ Erfahrungsgemäß sortiert: umfangreiches Bordwerkzeug mit Ersatzschlauch, Klebeband und Kabelbindern
- ❹ Zeitgenössisch, also weitgehend analog: Cockpit mit Roadbook. Digital: kleiner IGO-Rallytacho
- ❺ Rustikales Topcase: Hecktasche aus echtem Leder
- ❻ Sanderprobt: gut zugängliches Luftfiltergehäuse von HPN
- ❼ Freut sich: Jutta Kleinschmidt bei der Abholung ihrer GS – noch mit den alten Sponsorenstickern
- ❽ Freut sich auch: Ulrich Beppler von MTS Motorradtechnik



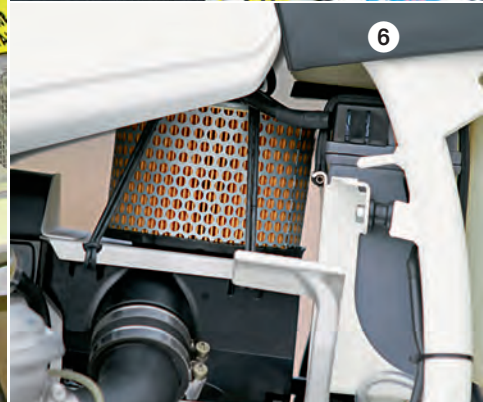
7



5



8



6





**Ist nicht nur fahrbereit, sondern soll auch wieder fahren: die sauber hergerichtete HPN-GS. Jutta Kleinschmidt möchte im nächsten Jahr bei Classic-Rallies antreten**


Erfolge, bis hin zum Gesamtsieg bei der Dakar-Rallye im Jahr 2001 – allerdings mit anderen Fabrikaten und vier Rädern.

Zirka 20 Jahre lang blieb Jutta Kleinschmidts HPN-BMW stehen, zuletzt in ihrer Garage in Monaco. Dort holten Ulrich Beppler und sein Vater Rolf sie vor zwei Jahren ab. Rolf und Jutta kennen sich seit ihrer gemeinsamen Teilnahme an der Pharaonen-Rallye. Doch der ausschlaggebende Kontakt fand 2010 zwischen Uli und Jutta

statt, im Rahmen der BMW Motorrad Days in Garmisch-Partenkirchen und des Jubiläums 30 Jahre BMW GS. Uli gewann dort mit seiner „UB2“ den Eigenbau-Wettbewerb, und Jutta war Mitglied in der Jury. Beeindruckt von der handwerklichen Ausführung der „UB2“, beauftragte sie Uli Beppler spontan mit der Restaurierung ihrer HPN-BMW.

Beppler ist Mitgründer und Mitinhaber der Firma Motorradtechnik Südpfalz (MTS) in Landau. Bis 2005 gehörte der Standort zum BMW-Vertragshändlernetz, und seitdem gilt MTS als Top-Adresse unter den freien, auf BMW-Motorräder spezialisierten Werkstätten – gerade für solche anspruchsvollen Aufträge. Allerdings war die Ersatzteilbeschaffung in diesem Fall ziemlich knifflig. Mit guten Kontakten hat Uli es trotzdem hinbekommen: Beim

Handbremszylinder bekam er tatkräftige Unterstützung von Magura Power Sports, beim Federbein von Triple Tuning. Der Rest war für den Boxer-Experten Routine: komplett zerlegen und den neuwertigen Originalzustand wieder herstellen – alle Lagerstellen inklusive. Wegen der auf einer Seite angeknacksten Zylinder-Zuganker wurde ein Replacement-Kit von Siebenrock montiert, mit Nikasil-beschichteten Zylindern und leichteren, geschmiedeten Kolben. Damit sind 67 PS drin – mindestens.

Seit Frühjahr 2013 steht die geschichtsträchtige GS schon wieder, dieses Mal im BMW-Museum in München. Doch Jutta Kleinschmidt will bei nächster Gelegenheit wieder mit ihr antreten, bei Klassik-Rallies. Bald soll auch ihre zweite GS restauriert werden, ebenfalls bei MTS in der Südpfalz. 

**TECHNISCHE DATEN: MTS-HPN-BMW GS**

**Preis:** unverkäuflich, ähnliche Fahrzeuge auf Anfrage  
**Leistung:** 67 PS (49 kW) bei 7000/min, maximales Drehmoment 86 Nm bei 5000/min  
**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgeköhlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Replacement-Kit von Siebenrock, Bohrung x Hub 94,0 x 70,6 mm, Hubraum 980 ccm, Verdichtung 9,5. Zwei Bing-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm, HPN-Luftfiltergehäuse. G/S-Abgaskrümmter mit Fuchs-Endrohren. Elektrostarter. HPN-Kupplung, Fünfganggetriebe, Kardan, Achsantrieb 37 zu 11  
**Fahrwerk:** Stahlrohrrahmen, Typ BMW R 80 G/S, modifiziert und verstärkt von HPN. Vorn einstellbare WP-Upside down-Telegabel, Federweg 300 mm. Hinten Monolever-Einarmschwinge, von HPN um 100 Millimeter verlängert, mit einstellbarem WP-Federbein, Federweg 280 mm. Räder mit verstärkten Speichen, Bereifung vorn 90/90-21, hinten 140/90-17. Vorn Scheibenbremse, Ø 260 mm, mit Brembo-Bremszange und Magura-Bremszylinder, hinten Trommelbremse, Ø 200 mm. Benzintank 45 Liter, Wassertank 6 Liter. 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



Der Meister auf  
Probefahrt: Uli Beppler  
in Aktion mit  
Juttas GS, kurz vor der  
Übergabe. Begeisterter  
O-Ton: „Der Sound  
ist der Hammer! Noch  
beeindruckender  
als bei BoT-Rennern! Und  
das Fahrwerk  
macht wirklich einen  
äußerst stabilen  
Eindruck, da wackelt gar  
nix. Ja, damit kann  
man auch heute noch  
Rallye fahren.“

