

STRAMMER MAG/S

Man kann eine BMW R 80 G/S Paris-Dakar originalgetreu neu aufbauen. Doch manchmal gibt es ganz persönliche Gründe für eine **ALTERNATIVE ZUR RESTAURIERUNG**. Dann kommt beispielsweise so etwas dabei heraus, eine individuelle Classic Boxer Enduro

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: WWW.EDLERGRAPHICS.COM

Ulrich Beppler von Motorrad-technik Südpfalz bei einer abschließenden Probefahrt mit dem „strammen MAG/S“ in den Pfälzer Weinbergen



Er ist nicht nur vom Fach und hat mehrere Jahrzehnte BMW-spezifische Schraubererfahrungen, Ulrich Beppler kennt sich auch besonders gut mit GS-Klassikern aus. Sogar für die prominente Rallyefahrerin Jutta Kleinschmidt hat er eine afrikaerprobte GS wieder afrikatauglich gemacht – in Ausgabe 61 haben wir ausführlich darüber berichtet. Kein Wunder also, dass Bepplers Werkstatt Motorradtechnik Südpfalz (MTS) in Landau, die er zusammen mit Johannes Koch und dem MTS-Team betreibt, viele langjährige Stammkunden hat. Einem von ihnen gehört nun die „MAG/S“. Der Herr möchte anonym bleiben, ist jedoch einverstanden, dass sein Motorrad bei uns vorgestellt und dessen ungewöhnliche Entstehungsgeschichte erzählt wird.

Also: Vor einigen Jahren brachte er seine BMW R 80 G/S Paris-Dakar zu MTS, mit dem Auftrag, das legendäre Gerät zu restaurieren. Dazu nutzte Uli Beppler den ruhigeren Winter, und im darauf folgenden Frühjahr war die „G/S P-D“ picobello bis ins Detail. Der Stammkunde war glücklich. Doch dann ging er auf eine Geschäftsreise, und während seiner Abwesenheit stibitzte sein Sohn den Schlüssel. Junior kam wohl nicht so richtig gut klar mit dem bisweilen eigentümlichen Fahrverhalten des Oldtimers, vielleicht war er auch einfach bessere Bremsen gewohnt. Jedenfalls fuhr er mit der gerade frisch restaurierten Maschine in den Graben. Zum Glück im Unglück wurde der junge Mann dabei nicht verletzt – die G/S hingegen schwer. Gabel samt Vorderrad und der Heck-

rahmen waren verbogen, der schöne große Tank war kaputt, einige weitere Teile waren herausgerissen worden. Das tat allen Beteiligten weh. Und wieder ging's zu MTS, diesmal als Häufchen Elend.

Eine erneute Restauration zurück in den Originalzustand erschien einerseits zu aufwändig, andererseits aber auch zu langweilig. Nachdem sein Ärger über des Juniors Missgeschick verraucht war, bewies der Senior Humor: Im Gespräch mit Uli Beppler äußerte er nicht nur seine Wunschvorstellung, grob in Richtung Scrambler, die beiden legten auch gleich eine Bezeichnung für das Projekt fest. In Anspielung auf den Namen des Juniors, der Max heißt, hatte Uli die originelle Idee, Max mit G/S zu kombinieren. Also: „MAG/S“. Vom Unfall-



Zwar nicht streng original, aber trotzdem schön klassisch: Gasgriff von Venhill nach Originalvorlage von Magura, Lenkerschalter von der Strich-Fünf-Baureihe, kleiner Zeigertacho mit integriertem LCD-Fensterchen von MMB. Derlei Details fallen erst auf den zweiten Blick auf



Schön klassisch und möglichst
symmetrisch sollte der „MAG/S“ werden.
Picobello im Vintage-Look



Retro-Lederwaren von Maxakaido aus Mailand. Um die Tanktasche solide befestigen zu können, musste der Tank zuerst entsprechend präpariert werden



Auch die Batterie steckt in feinem italienischen Leder, das allerdings angepasst werden musste, weil es eigentlich nicht für eine Batterie vorgesehen war. Teuerster Einzelposten des „MAG/S“-Projekts sind die TTX-Federbeine von Öhlins, abgestimmt von Alu-Sauer



opfer waren noch die folgenden brauchbaren Komponenten übrig: Motor mit Vergasern und Getriebe, Kardan, Kabelbaum und Hauptständer. Als Ersatz für den Tank lag schon ein weitgehend identischer von einer R 80 GS Basic bereit.

Auf dieser Grundlage legte Uli Beppler los, hatte dabei ziemlich freie Hand, wusste jedoch, dass sein Kunde zirka 1,90 Meter groß ist und deshalb nicht nur des Erscheinungsbilds wegen hohe Enduros oder Scrambler bevorzugt. Zunächst musste ein Rahmen gefunden werden, und Uli nahm einen von einer R 100 RS. Ohne RS-Verkleidung könnte man auch sagen: R 100, Typ 247. Denn der Scrambler sollte weder Monolever noch Paralever bekommen, sondern eine klassische zweiarmige Hinterradschwinge mit zwei Federbeinen. Stichwort: Symmetrie. Auch an anderen Stellen wurde

möglichst gleichmäßig proportioniert. Damit das mit langen Federwegen und entsprechendem Kardan-Knickwinkel dauerhaft funktioniert, mussten die Gelenkwelle sowie Rahmen und Schwinge bearbeitet werden. Für die Federbeine wurde das Budget arg strapaziert, denn hier handelt es sich um TopWare von Öhlins, Typ TTX, speziell konfiguriert und abgestimmt von Alu-Sauer. Der in der Szene bekannte Aluminiumkünstler ist nämlich auch Fahrwerksspezialist, und die Gabel wurde ebenfalls von ihm angepasst. Die Marzocchi Magnum war zuvor von einer Husqvarna TE 610, Jahrgang 1995, entnommen worden, und so ist nun auch an der Front die Dämpfung in Zug- und Druckstufe einstellbar. Mit einer Gabelbrücke von Gletter und einem Alulenker von Tommaselli ist das Arrangement komplettiert

worden. An das Excel-Vorderrad der Husqvarna adaptierte Uli eine einzelne 305er Bremscheibe von einer R 1100 R, eine Zweikolben-Bremszange von einer F 650 GS und eine Handpumpe von Magura.

Konsequent klassisch geht es dagegen am Heck zu, wo Drahtspeichen-Hinterrad, Trommelbremse und Achsantrieb von einer BMW R 90/6 stammen. Der relativ kurzen Hinterachsübersetzung wirkt der von Getriebespezialist Joachim Roth verlängerte fünfte Gang entgegen, damit auf Geradeausetappen bis hin zur Höchstgeschwindigkeit um 170 km/h nicht allzu hohe Drehzahlen anliegen. Denn der gute alte 800er Boxer ist nicht nur äußerlich frisiert worden, mit Zylinderkopfhäuben im Vintage-Look und feuerroten Zündkerzensteckern, sondern er ist mit einem Big Bore Kit zum 1070er geworden. ▷



So hoch wie eine
Sport-Enduro darf der „MAG/S“
gerne sein — der Besitzer
ist 1,90 Meter groß



Kurze Hinterachsübersetzung
und Drehmoment-Tuning ergeben
starkes Sprintpotenzial





Asymmetrisches Nockenprofil und 32er Bing-Vergaser zielen nicht auf Spitzenleistung, sondern auf bulliges Drehmoment. Angesaugt wird durch separate K&N-Luftfilter, dumpf gebrummt mit der symmetrischen Zwei-in-zwei-Abgasanlage aus gebürstetem Edelstahl von Hattech. Von Silent Hektik stammt die Zündspule, von Erb die Enduro-Ölwanne mit integrierter Aluminiumplatte. Bei der Motorlüftung handelt es sich um eine Sonderanfertigung auf Basis eines Marzocchi-Stoßdämpfers aus den 1970er Jahren. Ergebnis unterm Strich sind stramme 90 Nm für den „strammen MAG/S“, und auch die über 70 PS machen ihn flotter, als sein klassisches Erscheinungsbild vermuten lässt. Zumal auf kurvigen Landstraßen bis in den kurzen vierten Gang, da verblüffen die zackigen Zwischensprints sogar Fahrer moderner Power-Protze.

Ohne den neutralisierenden Effekt einer Paraleverstrebe hebt und senkt sich der „MAG/S“ beim Auf- oder Zudrehen des stilsicheren Venhill-Gasgriffs im Retro-Magura-Look. Kenner erkennen: In die Auswahl der einzelnen Komponenten und Accessoires hat Uli Beppler sich richtig reingekniet. Nach dem originalen Lenkerschalter vom Typ /5, der mittlerweile kaum noch aufzutreiben ist, suchte er ein halbes Jahr. Einfacher zu bekommen waren die Zylinderschutzbügel, Typ R 75/5, und die daran montierten Zusatzscheinwerfer sowie der kleine Ölküh-



In Zusammenarbeit mit der Sattlerei Hall ist die Echtleder-Sitzbank entstanden, die aufwändige Vintage-Lackierung wurde von Lackmuss durchgeführt. Spezialanfertigungen von MTS sind die Benzinsteigleitung am Tank und die Motorgehäuselüftung in Form eines umfunktionierten Marzocchi-Stoßdämpfers aus den 1970er Jahren

ler. Einfach nur bestellt werden mussten die „Ochsenaugen“-Lenkerendenblinker von Hella und der Tacho von MMB. Bei der Fußrastenanlage von Alpha Technik war hingegen etwas adaptive Nacharbeit erforderlich. Ebenso bei der Ledertasche von Maxakaido aus Mailand, die zur Schutzhülle für die Batterie umfunktioniert wurde. Bei der Echtleder-Sitzbank arbeitete Beppler mit der Sattlerei Hall zusammen. Lackmuss lieferte bei der Lackierung des großen Spritfasses

ein Meisterwerk ab: Grundfarbe „in die Jahre gekommenes Weiß“, dazu, BMW-typisch, blaue und rote Streifen. Eigenkonstruktionen von MTS sind die transparente Steigleitung am Tank und die Radabdeckungen aus Aluminiumblech sowie diverse Kleinteile und Halterungen.

In Summe steckt im „MAG/S“ so viel Aufwand, dass das – vorab nicht exakt festgelegte – Budget ziemlich gedehnt wurde. Ob Junior Max sich da wohl noch einmal drauf traut...? 🍀

TECHNISCHE DATEN: MTS-BMW „MAG/S“

Preis: auf Anfrage

Leistung: maximal 72 PS (53 kW) bei 6000/min, Drehmoment zirka 90 Nm bei 4500/min

Motor: Basis Typ R 80 G/S, Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv, asymmetrische Drehmomentnockenwelle. Big-Bore-Kit, Bohrung x Hub 98,0 x 70,6 mm, Hubraum 1065 ccm, Verdichtung 9,2. Zwei Bing-Vergaser, Ø 32 mm, mit separaten K&N-Luftfiltern. Zündspule von Silent Hektik. Edelstahl-Abgasanlage von Hattech. Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, fünfter Gang länger von Roth, modifizierter Kardan, Hinterachsgetriebe Typ R 90/6

Fahrwerk: Basis Typ R 100, Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, modifiziert. Vorn Telegabel Typ Marzocchi Magnum, Ø 45 mm, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, Federweg 205 mm. Hinten Stahlrohr-Zweiarmschwinge Typ R 90/6 mit zwei voll einstellbaren TTX-Federbeinen von Öhlins, Federweg 160 mm. Gabel und Federbeine konfiguriert und abgestimmt von Alu-Sauer. Drahtspeichenräder mit Schlauch, vorn Typ Husqvarna von Excel, modifiziert, hinten Typ R 90/6. Vorn Scheibenbremse, Ø 305 mm, mit Zweikolben-Bremszange Typ F 650 GS und Handpumpe von Magura, hinten Trommelbremse Typ R 90/6, Ø 200 mm. Radstand 1495 mm, Lenkkopfwinkel 62,2 Grad, Nachlauf 104 mm. Sitzhöhe 900 mm. Stahlblechtank Typ R 80 GS Basic, modifiziert, Inhalt 30 Liter. Gewicht vollgetankt 217 kg

Kontakt: MTS Motorradtechnik Südpfalz, Landau, www.mts-motorradtechnik.de