

INITIALZÜNDER

Und noch eine Anspielung auf die BMW HP2-Enduro: Mit einem Gewicht von rund 200 Kilogramm, vollgetankt, ist **DIE UB2 VON ULRICH BEPLER** so leicht wie die teure Vierventilige. Nur bei der Leistung muss bislang gut die Hälfte genügen

TEXT UND FOTOS: TIMO ROKITTA

Den GS-Bazillus bekam Uli Beppler schon mit in die Wiege gelegt. Sein Vater Rolf, ein passionierter Endurofahrer, der unter anderem zweifacher Deutscher Enduromeister war und auch an der Pharaonenrallye teilnahm, hatte ihn schon sehr früh damit infiziert. Nun, nach zwanzig Jahren Schraubererfahrung bei BMW und anschließender Selbstständigkeit als Teilhaber

bei Motorradtechnik Südpfalz in Landau, hat Ulrich Beppler ein lange geplantes Projekt verwirklicht. Inspiriert von der Überenduro aus Bayern, der BMW HP2, hatte Beppler, dessen Herz immer noch für den guten alten Zweiventilboxer schlägt, die Idee, die Gene beider Konzepte zu verbinden.

Für ihn stand dabei im Vordergrund, auf Basis des bewährten BMW-Klassikers R 100 GS einen leichten und kräftigen Kurvenflitzer zu bauen, der besonders auf kleinen verwinkelten Sträßchen und Schotterpisten den Spaßfaktor bieten kann, der späteren GS-Typen aus Gewichtsgründen abhanden gekommen ist.

Beppler verzichtete bei seinem Projekt bewusst auf überlange Federwege, die nicht nur das Budget in die Höhe treiben würden, sondern für die meisten Fahrer ohnehin nicht nutzbar sind. Im Gegenzug steckte er sehr viel Energie in Details, die das Auge des Betrachters beim genauen Hinsehen erfreuen. Etliche Bauteile ließ er aus Kohlefasern anfertigen. Angefangen vom Cockpit über die Tankblende bis hin zum Siche-



Echt HP2: Heckteil samt Rücklicht und Mini-Gepäckträger



Spezialanfertigung aus Kohlefaser: filigran-robuster Schnabelhalter



Sieht genauso gut aus wie die vierventilige HP2-Enduro, für Zweiventil-Fans besser: UB2

rungskasthalter. Fahrwerks-technisch gönnte er seinem Leichtboxer immerhin ein edles Federbein des schwedischen Herstellers Öhlins, was in Kombination mit der Vorder- radgabel, die mit progressiv gewickelten Wilbers-Federn bestückt ist, ein souveränes Fahrverhalten erwarten lässt.

pfalz. Beim Aufsitzen fällt zunächst einmal die Spezialsitz- bank auf, die stabil im Eigenbau- Rahmenheck verankert ist. Straff gepolstert und dennoch bequem, lässt sie Änderungen der Sitzposition zu, was gerade im Gelände einen großen Vor- teil darstellt. Dann, beim Star- ten des Boxers, dringt dumpfer



Schlankes Kurventool: Nicht nur in mildem Gelände, auch onroad macht die UB2 eine gute Figur

Den Heckrahmen schweißte Beppler um, um zumindest eine Sitzbank im HP2-Look montieren zu können.

Wenn das Fahrwerk schon nachgeschärft wurde, sollte der Motor dem in nichts nachstehen. Da Motorradtechnik Südpfalz Vertragspartner von Siebenrock ist, saß Beppler sozusagen direkt an der Quelle. Er entschied sich für den Siebenrock Replacement Kit, der dem 1000er Flattwin um die 65 PS Spitzenleistung beschert. Angesichts des reduzierten Fahrzeuggewichts von nur rund 200 Kilogramm, vollgetankt, verspricht die gesteigerte Motorperformance reichlich Dynamik. Zwar nicht ganz so viel wie beim Vorbild HP2, doch die hat ja auch doppelt so viele Ventile.

In freier Natur relativieren sich Eckdaten ohnehin manch- mal. Zum Beispiel auf den kur- venreichen Straßen der Süd-

Sound zum Ohr des Fahrers. Er entweicht aus der eigens angepassten Auspuffanlage von SR Racing, die in Verbindung mit dem Replacement Kit die Drehmoment-Entfaltung optimiert. Spontan und frei von Durchhängern dreht der Boxer hoch, kein Leistungsloch trübt die sprichwörtliche Freude am Fahren. Im Bereich um 4000/min fühlt das erstarkte Triebwerk sich pudelwohl und leitet reichlich Druck in die grau beschichtete Kardanschwinde ein. Der breite aber flache Magura-Lenker liegt dabei günstig in der Hand, und schon die ersten Kurven können mit einer gesamthaften Leichtigkeit durchsto- chen werden, wie sie nur der Zweiventilboxer bietet. Ledig- lich im Gelände wünscht man sich eine zusätzliche Lenker- erhöhung.

Nachdem die Metzeler Karoo 80-Reifen warmgefahren sind, kann die Maschine etwas mehr gefordert werden. Stabil, fast wie auf Schienen, läuft die



Ultrakompakt: in Kohlefaser gebettetes Minimal-Digital-Cockpit

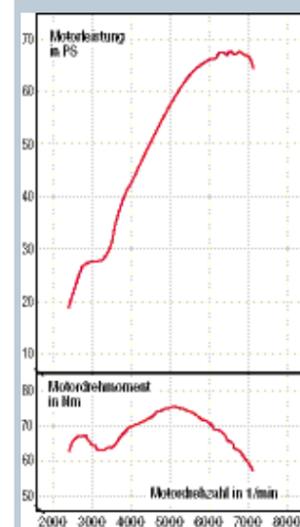


Vorsorglich fürs Grobe aufgezogen: Stollenreifen Typ Metzeler Karoo. Doch selbst damit bleibt die UB2 auch auf Asphalt stabil in der Spur



Da steckt viel Zeit und Geld drin: Zirka 18 000 Euro hat die UB2 gekostet – ohne Arbeitszeit

AUF DEM PRÜFSTAND



Beppler-UB2: max. 67 PS (49 kW) bei 6800/min max. 75 Nm bei 5100/min

Eine schön druckige Leistungs- entfaltung für Alltag, Landstraße und leichtes Gelände – das war Ulrich Bepplers Ansatz bei der Motor- konfiguration für sein UB2-Projekt. Die Maßnahmen: Siebenrock-Replacement Kit, SR Racing-Auspuff, kleine 32er Bing-Vergaser und Feinabstimmung. Hat ganz gut geklappt.

UB2 auch durch lang gezogene Kurven. Das Öhlins-Federbein absorbiert große und kleine Unebenheiten exzellent. Nach einigen flotten Kurven, für die UB2 geradezu gemacht zu sein scheint, geht's spontan ab auf einen Feldweg, um die Off- road-Qualitäten auszuloten. Auch hier läuft der Südpfäler Spezialboxer stabil geradeaus. Erst bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h wären längere Federwege doch wünschens- wert. Direkt nach einer Biegung führt ein schmaler Pfad ins Gebüsch. Vertrauen erweckend lässt die UB2 sich sogar durchs Unterholz manövrieren. Zu- rück auf Asphalt geht es dann gleich umso zügiger vorwärts. Die weiten Kurven der süd- lichen Weinstraße laden dieses Motorrad nicht zum touristi- schen Bummeln ein. Der Mini- tacho zeigt rasch dreistellige Werte, und die UB2 liegt immer noch satt in der Spur.

Zurück bei MTS in Landau wird der drahtige Geländeboxer

noch einmal ganz genau be- trachtet. Dabei wird klar, dass es auch heute noch für Liebhaber die Möglichkeit gibt, sich den Zweiventilboxer in immer wie- der neuen Varianten aufbauen zu lassen. Uli Beppler hat es ver- standen, den klassischen Bayer so herzurichten, dass er mehr Fahrspaß bietet und zugleich ein Erscheinungsbild, das quasi einen Kompromiss zwischen gestern und heute darstellt. Ein italienischer Fan war beim diesjährigen BMW-Treffen in Garmisch so von der UB2 ange- tan, dass er sie sofort kaufen wollte. Mit Geduld kann er eine bekommen.



Hat mehr als 20 Jahre Schrauberoutine auf BMW: Ulrich Beppler, 40, Mitinhaber bei Motorrad- technik Südpfalz

TECHNISCHE DATEN: BEPPLER UB2

Preis: unverkäufliches Einzelstück, Gesamtkosten zirka 18 000 Euro (ohne Arbeitszeit)
Leistung: 67 PS (49 kW) bei 6800/min, maximales Drehmoment 75 Nm bei 5100/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 94 x 70,6 mm, Hubraum 980 ccm, Verdichtung 9,5 (Siebenrock Replacement Kit). Zwei Bing-Vergaser, Ø 32 mm. SR Racing-Auspuffanlage. Elektro- und Kickstarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb per Kardan
Fahrwerk: Stahlrohrrahmen. Vorn Telegabel, Ø 40 mm, Federweg 225 mm, mit Wilbers-Federn. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Öhlins-Federbein, voll einstellbar, Federweg 180 mm. Bereifung vorn 90/90-21, hinten 130/80-17. Scheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Trommelbremse hinten, Ø 200 mm. Radstand 1510 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad. Sitzhöhe 880 mm. Tankinhalt 19 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 200 kg
Kontakt: Ulrich Beppler, Motorradtechnik Südpfalz, Motorradtechnik Südpfalz (MTS), Im Grein 1c, 76829 Landau, Telefon (06341) 96 90 596, www.mts-motorradtechnik.de