

# ALP-RAUM

Ein Motorrad, zwei Seelen – vom Offroader zur Trialmaschine in wenigen Minuten. Mit diesem Slogan wirbt BETA für die neue Alp-Generation. Wir konnten uns von den Verwandlungskünsten des Bikes bereits überzeugen.

Text: Hans Greiner, Fotos: Manfred Mäntele, Beta.



Die Geschichte der Alp-Baureihe im Hause BETA begann mit der zunehmenden Spezialisierung der Trialmotorräder Ende der 80er-Jahre. Steigende Schwierigkeitsgrade forderten damals extremere Trialmotorräder, welche neue Fahrtechniken ermöglichten, was wiederum zu schwereren Sektionen führte, und so weiter, und so fort. Den Gipfel der Entwicklung bis heute sehen wir in den genialen Darbietungen von Bou, Raga, Fajardo und Co. in der Weltmeisterschaft.

Damals also begannen die Sitzmulden tiefer zu werden, Polster entfielen ganz und die Tanks wurden auf ein Minimum reduziert. Was in den Sektionen half Punkte zu sparen, war für all diejenigen, welche das Trialmotorrad bisher nicht nur als reines Sportgerät nutzten, ein großes Problem. Im Sitzen konnte praktisch nicht mehr gefahren werden, denn der Kniewinkel war zu eng, der Kunststoff zu hart und außerdem war die Reichweite mit den Mini-Tanks viel zu begrenzt. In der Folge verlor man die Kunden, welche nicht wettbewerbsmäßig Trial fuhren. Sie kauften sich Enduros oder Roller, aber eben keinen Trialer mehr.

BETA erkannte diese Problematik als erster Hersteller von Trialmotorrädern, ging das Thema sogleich engagiert an und präsentierte 1990 das erste Alp-Modell. Es war praktisch eine mit Sitzbank, großem Tank und umfangreicherer Licht sowie Blinker-Ausrüstung ausgestattete Beta TR 34 mit luftgekühltem 2-Takt-Motor, die im Wettbewerbssport damals von der ersten wassergekühlten Zero abgelöst wurde. Die Alp-Baureihe kam gut an und wurde fester Bestandteil im BETA-Programm, obschon es sich damals wie heute um ein Nischenprodukt handelt, von dem keine riesigen Absatzzahlen zu erwarten sind. Aber der Erfolg war doch so gut, dass BETA sich dazu entschloss, dieses Konzept weiter zu verfolgen, wodurch sich die Alp mehr und mehr vom ursprünglichen Trialmotorrad entfernte. Die letzte Alp-Generation hatte dann bereits einen kleinen, emissionsarmen Viertakt-Motor im einfachen Stahlrahmen mit gepolsterter Sitzbank und angenehmer Sitzhöhe, bot genügend Leistung und Reichweite zum günstigen Preis, und so ging die Erfolgsgeschichte weiter.

Auch wenn bis heute viele Käufer der BETA Alp damit in die Berge – wohl auch in den Alpen – fahren, so stand der Gebirgszug nicht Namenspatte für dieses Modell. Vielmehr steht Alp für „All Purpose“ also „Allzweck“, was für diese Fahrzeuggattung dann auch tatsächlich mehr zutrifft als für jegliches andere Motorrad. Die Neue heißt weiterhin Alp und das aus gutem Grund. Zum einen traf die Bezeichnung Allzweck-Motorrad noch nie mehr für diese BETA zu, als für die neue Alp-Generation und zum anderen hat BETA mittlerweile mit dieser Modellbezeichnung einen Klassiker-Status unter den Offroad-Motorrädern erreicht.

Die neue Alp wird diesen Status wohl weiter ausbauen, was am wegweisenden Konzept eines „2 in 1“ Motorrades liegen dürfte. Ein Motorrad, doppelte Nutzung – Werktags ein Allzweck-Fahrzeug, das sich aber im Nu zu einem Motorrad für das Freizeitvergnügen am Wochenende umbauen lässt. Die Idee ist ebenso einfach wie clever: Mittels Schraubendreher kann die Tankabdeckung und die Sitzbank abgenommen werden,

Ein Motorrad für alles, geht das? Mit dem Konzept der neuen BETA Alp schon, denn Alp-Raum ist überall.



Die Vielseitigkeit der neuen BETA Alp ist in der Summe von einem einzigen Motorrad nur schwer zu überbieten.

Der 125er Motor stammt von Yamaha (rechte Seite oben), der 200er Motor von Suzuki (rechte Seite Mitte).

Umfaller auf der Spielwiese verschwinden nach dem Trialeinsatz unter dem Kunststoffkleid (unten rechts).

BETA Alp fahren heißt, den Alltag hinter sich lassen und die Freiheit auf 2 Rädern genießen (rechte Seite unten).

wodurch sich die neue Alp zum Trialmotorrad auf Einsteiger-Ebene verwandelt. In wenigen Minuten wird die neue BETA Alp auf diese Weise vom Alltags-Transportmittel zum Sportgerät.

Eine Idee, die durchaus neue Käufergruppen begeistern und erschließen könnte. Wer sich hierzu zählt und einen Motorrad-Führerschein hat, sollte sich erst gar keine Gedanken um die Hubraumwahl machen und direkt zum 200er Suzuki-Aggregat greifen. Die 125er mit Yamaha-Motor ist für 16- bis 18-Jährige gedacht, oder für jene PKW-Fahrer, welche vor dem 1. April 1980 den Auto-Führerschein gemacht und keinen Motorrad-Führerschein haben.

Steht man der neuen BETA Alp gegenüber, so gefällt deren modernes Erscheinungsbild mit der schlanken Linienführung. Trotz ihrer kompakten Ausmaße wirkt sie dennoch erwachsen und vor allem solide. Die Trialreifen der Dimension 2.75/21 und 4.00/18 auf den Alurädern lassen erst gar keinen Zweifel an ihrer Bestimmung aufkommen, auch wenn sie anhand der Optik keiner Fahrzeuggattung auf Anhieb eindeutig zugeordnet werden kann. Die Sitzbank ist straff gepolstert, die Knie schmiegen sich eng an und passen gut unter die kantige Tankverkleidung. Das niedrige Gewicht um die 100 kg lässt einen mit spielerischer Leichtigkeit durch Kreisverkehre, die City oder Parkplätze von Supermärkten zirkeln, oder eben auch über kleine Singletrails mit Trialeinlagen. Wer dann noch die Sitzbank sowie die Tankverkleidung abnimmt, dazu vielleicht noch die





**Eigentlich ein Freund zum Pferdestehlen, aber wozu ein Pferd? Ausreiten kann man ja gleich mit der BETA Alp.**

**Durch und durch eine echte Italienerin eben. Modern gekleidet und eine schlanke, athletische Figur.**

Sozius-Fußrasten und -Halter sowie das Kennzeichen, der kann sich in echte Sektionen wagen. Eventuelle Kratzer durch Umfaller verschwinden nach dem Geländevergnügen wieder unter den Kunststoffverkleidungen und bleiben so das Geheimnis des Fahrers.

Dass die BETA Alp als Allzweck-Motorrad keine Bestmarken in einer ihrer vielen Disziplinen, die sie beherrscht, aufstellt, tut ihr keinen Abbruch. Ein Zehnkämpfer wird ja auch nicht nach seinen Einzelleistungen bemessen, sondern nach seiner Gesamtleistung. Und die ist bei der neuen BETA Alp bemerkenswert gut. Die Grenzen liegen wie so oft eher beim Fahrer als beim Motorrad. Sie ist kein Straßenrenner, bietet auf kleineren Landstraßen aber durchaus Fahrfreude. Sie ist kein Tourendampfer, ermöglicht aber auch lange Tagesetappen. Sie ist keine Sportenduro, kann aber dennoch flott über Geländepfade getrieben werden. Sie ist kein Roller, passt aber trotzdem in die City. Und letztlich ist sie natürlich auch kein Trialmotorrad, kann aber nichts desto Trotz beachtliche Sektionen bewältigen.

Alles an der neuen BETA Alp ist konsequent auf diesen Einsatz als Mehrkämpfer ausgelegt. Ob Motor, Fahrwerk oder Bremsen, überall ginge natürlich noch mehr, aber das würde auch mehr Geld kosten. Ob dieses „Mehr“ dann auch mehr Spaß bringen würde ist fraglich, denn lässt man den Leistungsgedanken am Freitag Nachmittag am Arbeitsplatz zurück, dann kann man mit der neuen BETA Alp verdammt viel Spaß haben. Für die ihr zugeordneten Aufgaben reicht die Motorisierung,



## INFO-SERVICE

reicht das Fahrwerk und reichen auch die Bremsen absolut aus. Bei unserer Testfahrt im französischen Allier Tal machte die Alp jedenfalls so viel Spaß auf Asphalt, im Gelände wie auch in Sektionen, dass dies in der Summe von einem einzigen Motorrad nur schwer zu überbieten ist.

Die Zielgruppe für die neue BETA Alp ist deshalb möglicher Weise gar nicht mal so klein, wie man das zunächst vermuten könnte. Die bekannte Zuverlässigkeit und die niedrigen Betriebskosten, ihre Vielfältigkeit und der besondere Charakter liegen im Trend für ein günstiges Fahrzeug für Stadt, Beruf, Alltag aber auch Freizeit. Da könnte es durchaus sein, dass man mal einen Starter mit der neuen Alp bei einem If.-Trial vor den Sektionen anstehen sieht. Zu wundern braucht man sich da nicht, denn auch das ist Alp-Raum. □



Die neuen BETA Alp sind so schön leise, dass man sich auf Tour problemlos miteinander unterhalten kann.



Ohne Sitzbank, Tankverkleidung und Kennzeichen wird die BETA Alp zum Trialmotorrad für Einsteiger.

### TECHNISCHE DATEN BETA Alp 125/200

Motor:	Einzyylinder, 4-Takt, luftgekühlt
Bohrung:	54 mm / 66 mm
Hub:	54 mm / 58,2 mm
Hubraum:	124 cm <sup>3</sup> / 199 cm <sup>3</sup>
Verdichtung:	10:1 / 9,4:1
Zündung:	Elektronik
Zündkerze:	NGK R CR7 HSA / NGK R DR8 EA
Vergaser:	125: Mikuni UCAL 5 NH 26-38 200: Mikuni BST 31-42 AD
Getriebe:	5 Gänge
Sekundärtrieb:	125: 14/54 Zähne 200: 15/48 Zähne
Starter:	Elektrostart und Kickstart
Rahmen:	Doppelschleifen Stahlrohrrahmen mit geschlossenen Unterzügen.
Radstand:	1370 mm
Sitzhöhe:	830 mm
Trockengewicht:	125: 98 kg 200: 108 kg
Tankinhalt:	6,0 Liter
Verbrauch:	125: 3,5 l/100 km 200: 4 l/100 km
Schadstoffklasse:	Euro 3
Leistung:	125: 8 KW/8750 U/min. 200: 10,5 KW/7000 U/min.
V/max.:	102 km/h / 115 km/h
Radaufhängung vorne:	Ölgedämpfte Telegabel ø 37 mm
Radaufhängung hinten:	Monoschock, mit Hebele
Bremse vorne:	Scheibe ø 245 mm, schwimmend gelagerte Bremszange.
Bremse hinten:	Scheibe ø 200 mm, schwimmend gelagerte Bremszange.
Reifen vorne:	2,75/21
Reifen hinten:	4,00/18

#### Preise

125: 3990,- Euro  
200: 4450,- Euro  
(je inkl. 19% MwSt., zzgl. 122,- Euro Nebenkosten)  
(Werksangaben)

Wer das Thema Trialwandern von der Wettbewerbsseite aus angehen möchte, wird ebenfalls bei BETA fündig. Denn die Italiener bieten seit neuestem für 317,73 Euro eine Tank-Sitzbank-Kombination für die REV-Modelle an, welche die Wettbewerbsmaschinen im Handumdrehen für das Trialwandern tauglich macht. Die Sitzhöhe der gepolsterten Sitzbank steigt auf erträgliche 795 mm Höhe, und die Reichweite wächst, Dank 4 Liter Zusatzbenzin und T-Stück in der Benzinleitung, erheblich.

Damit bietet BETA derzeit zwei Lösungen an. Einmal den Wettbewerbstrialer zum Trialwandern umzufunktionieren oder das Allroundmotorrad hin zum Trialer zu trimmen. Je nach Haupteinsatzzweck kann die eine wie auch die andere Lösung die sinnvollere sein.

