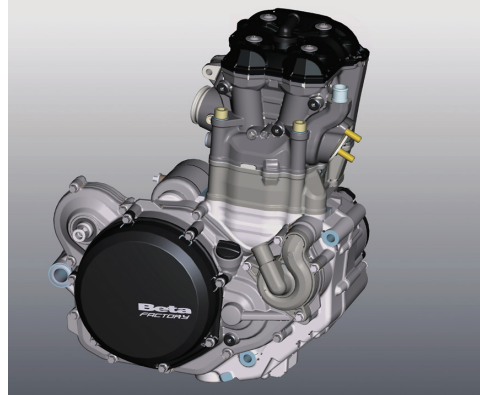


# Mit eigenem Herz

Beta ist ein italienischer Familienbetrieb, der seit Jahren seine Produktion kontinuierlich steigert und auch in Deutschland stetig seine Zulassungszahlen vergrößert. 2005 präsentierte Beta eine neue Baureihe Sportenduros, welche von KTM-Motoren angetrieben wurden. Ab sofort kommen nun hauseigene Konstruktionen zum Einsatz.

Die Neuentwicklung eines Motors kostet viel Geld, deshalb verwenden viele kleine Motorradhersteller Triebwerke von anderen Firmen, so wie Beta es in den letzten Jahren mit den RR-Enduros getan hat. Trotzdem hat sich das Werk dazu entschlossen, einen eigenen Einzylinder-Motor zu konstruieren, der auch im eigenen Hause gefertigt wird. Das ist schon eine kleine Sensation und bedeutet einen großen Schritt nach vorne.

Der flüssigkeitsgekühlte Single verfügt über zwei obenliegende Nockenwellen und vier Stahlventile, welche via Schleppebeln geöffnet werden. Laut Beta wurde viel Wert darauf gelegt, die inneren Reibungsverluste so gering wie möglich zu gestalten. Magnesiumdeckel helfen, daß das Gewicht des Motors ohne Öl 31,4 Kilogramm beträgt. Für Motor



***Nachdem Beta in den RR-Enduros jahrelang KTM-Motoren verwendet hat, entschloß man sich, einen komplett neuen Motor selbst zu entwickeln.***



***Passend zum neuen Motor wurde auch das Fahrwerk komplett überarbeitet.***

und Getriebe existieren zwei separate Ölkreisläufe mit einer Füllmenge von jeweils 0,8 Litern. So ist es möglich, für den Motor ein Hochleistungsöl zu verwenden, bei dem keine Rücksicht auf die hydraulisch betätigte Ölbadkupplung genommen werden muß. Und so kann der Abrieb der Kupplung nicht in den Motorölkreislauf gelangen.

Das Getriebe stellt sechs Gänge zur Verfügung, und eine Ausgleichswelle trägt zur Reduzierung der Vibrationen bei. Für die Gemischaufbereitung sorgt ein Keihin-Vergaser mit 39 Millimetern Luftdurchlaß. Mittels Kickstarter oder elektrischem Anlasser kann das kompakte Triebwerk zum Le-

ben erweckt werden. Die Lagerung der Hinterradschwinge befindet sich im Motorgehäuse.

Drei Hubraumvarianten stehen zur Auswahl. Die RR 400 und die RR 450 verfügen über einen Hub von 95 Millimetern, der Zylinderdurchmesser beträgt 57,4 bzw. 63,4 Millimeter. Daraus ergeben sich 407 und 449 Kubikzentimeter. Das Modell RR 520 bietet einen Hubraum von 498 Kubikzentimetern. Hier ist der Kol-

ben aus der 450er mit einem verlängerten Hub von 100 Millimetern gepaart. Leistungsangaben sind in den Presseunterlagen von Beta leider nicht zu finden.

Passend zu den neuen Motoren wurde ein adäquates Fahrwerk auf die Räder gestellt. Für den Rahmen verspricht Beta eine höhere Stabilität trotz geringeren Gewichts. Eine neue Marzocchi-Gabel mit 45 Millimetern Durchmesser soll die Vorderradführung deutlich verbessern. 30 Prozent mehr Festigkeit bei glei-



**Die neue Beta RR ist in drei Hubraumvarianten mit 400, 450 und 500 Kubikzentimetern erhältlich.**

chem Gewicht wollen die Techniker mit der Hinterradschwinge aus Aluminiumguß erzielt haben, dazu erhöht das geänderte Hebelsystem an der Hinterradfeder die Progression um 15 Prozent. Außerdem wurde das Federbein gründlich überarbeitet. Vorne und hinten betragen die Federwege 290 Millimeter.

Als innovativ bezeichnet Beta den neuen Heckrahmen aus speziellem Kunststoff. Auch hier galt es, möglichst Masse zu sparen. Für alle drei Enduros gibt Beta ein Trockengewicht von 114 Kilogramm an. Mit nur acht Litern Fassungsvermögen des Benzintanks und den geringen Ölfüllmengen bleiben die Motorräder auch vollgetankt Leichtgewichte.

Damit sollten die Bremsen keine Schwierigkeiten haben. Vorne verbeißt sich eine schwimmend gelagerte Doppelkolbenzange in eine filigrane Wave-Scheibe, die über einen Durchmesser von 260 Millimeter verfügt. Hinten nimmt ein ebenfalls schwimmender Einzelkolbenbremsattel eine 240er-Scheibe in die Zange.

Es ist denkbar, daß in naher Zukunft noch die eine oder andere Hubraumvariante dazu kommen wird. Außerdem bietet es sich förmlich an, weitere Beta-Modelle mit dem neuen Motor auszurüsten. Die Alp 125 wird ja zur Zeit von einem Yamaha-Single angetrieben, und in der Beta 200 sowie der Beta 4.0 arbeiten Einzylinder-Triebwerke von Suzuki, die schon etwas in die Jahre gekommen sind.



**Beta verzichtet auf eine Einspritzanlage und verbaut stattdessen Keihin-Vergaser. Auffällig sind der niedrige Zylinder und der hohe Zylinderkopf.**