



# LICHT AN

**Die Restaurierung der Beta TR34 aus dem Youngtimer-Spezial Bericht „AUS 2 WURDE 1“ über luftgekühlte Monoshock-Trialmaschinen und die ersten wassergekühlten Trialgeräte aus TRIALSPORT 408 vom März 2010.**

Text: Sascha Baßler, Fotos: Maria und Sascha Baßler.

**E**s wird mal wieder Zeit, dachte ich, einen Schraubenschlüssel und die Lackierpistole in die Hand zu nehmen. Nachdem ich nun seit mehr als zwei Jahren nichts mehr in Sachen Trial und Restaurationen von Motorrädern gemacht hatte, möchte ich jetzt über das berichten, was seit nunmehr drei Jahren in Kisten lag: Es handelt sich um die Beta TR34 aus dem Youngtimer-Spezial Bericht „Aus 2 wurde 1“, welcher in TRIALSPORT 408 im März 2010 erschienen ist.

Ich kann mich noch gut an die Zeit erinnern, in der ich mit einer alten Montesa Cota 123 begonnen hatte Trial zu fahren. Es war etwas deprimierend damals, es muss 1990 gewesen sein, all die Vereinskollegen mit ihren modernen Bikes jener Zeit beim Training herumfahren zu sehen. Sie hatten Scheibenbremsen, teilweise schon Wasserkühlung und tolle Fahrwerke.

Meine alte Cota klebte förmlich am Boden und war alles andere als elegant zu fahren. Glücklicherweise hatte ich dann die Möglichkeit, eine '87 er Beta TR 34 in top Zustand von einem Vereinskollegen kaufen zu können, der sich für eine neue Fantic K-ROO entschieden hatte. Ich glaube ich hatte damals 4500,- DM bezahlt. Ich konnte die Tage bis zur Abholung damals kaum abwarten und war total aufgeregt, sie endlich mein Eigen nennen zu können. Ich fuhr sie etwa zwei Jahre, musste dann aber zur Bundeswehr und konnte kein Trial mehr fahren. Also verkaufte ich sie irgendwann, musste aber immer an diese Zeit denken und an die TR34.

Im Jahr 2001 hatte ich dann wieder mit dem Trialsport begonnen, und seit dem schon einige Trialmotorräder aufgebaut. Mit jedem neuen Projekt bekam ich mehr und mehr das Gefühl dafür, wie man sie richtig restauriert. Es gibt da ja bekanntlich mehrere Wege wie man so etwas angeht. Mittlerweile recherchiere ich lange zuvor, wie ich etwas mache, wie das Ergebnis aussehen soll und ob bestimmte Details umsetzbar sind oder nicht. Ohne die noch so kleinste Information über ein Original lässt sich keine authentische Replika nachbauen. Nach jedem Motorrad, das fertig war, dachte ich, dies oder das würde ich beim nächsten Mal so nicht mehr machen. Das Streben nach einem perfekten Replika-Bike ist mittlerweile vordergründig.

Irgendwann kam dann die Idee mit dem Youngtimer-Bericht. Ich traf mich dazu mit Hans Greiner um Fotos für die Story zu machen. Ich hatte zu der Zeit jede Menge Mopeds aus der Dekade und wir konnten ein paar schöne Fotos zusammenstellen (siehe TRIALSPORT 408, März 2010). Hans erzählte mir von vier

Motorrädern die er noch mitbringen würde, um die Sache abzurunden. Eine Honda TLM, seine '88er Gas Gas B-Lizenz Gewinnermaschine in erbärmlichen Zustand, und eine Yamaha TY 250 zusammen mit einer '87 er Beta TR34.

Die TR34 stand in Hamburg auf freiem Gelände, angekettet an einen alten Anhänger zusammen mit der Yamaha im Regen. Über ein Jahr im Freien hatte den Motorrädern schwer zugesetzt. Ich konnte es kaum glauben, als Hans die Tür seines Anhängers öffnete. Da stand sie die TR34. Ich war in zweierlei Hinsicht erstaunt. Erstens darüber, dass es gerade eine '87er war, wie ich sie auch mal hatte, und sie sich als Einzige von den Modellen von 88 und 89 unterschied. Zweitens, in welchem erbärmlichen Zustand sie war, der mitunter durch unsachgemäße „Bastelarbeiten“ in den letzten Jahren verursacht sein musste. Ich war aber dennoch sehr froh darüber, dass mir Hans die beiden Yamaha- und Beta-Leichen überlies und sagte, dass ich da sicher mehr mit anfangen könne.

Nachdem der Youngtimer-Bericht und die Fotos dazu im Kasten waren, begann ich sie sofort in alle Einzelteile zu zerlegen. Es bot sich ein schrecklicher Anblick, der mich aber zugleich zum Lachen brachte. Es wurden Arbeiten an dem Motorrad durchgeführt, die kaum jemand hätte schlechter machen können! So war zum Beispiel zum Befestigen eines Beiwagens, eine Art Halterung an den Rahmen „gebraten“ worden, die, wenn sie jemals zum



DIE PROJEKT BASIS

# VORHER



Einsatz gekommen wäre, nach fünf Metern abgefallen wäre! Das Rahmenheck sowie Teilbereiche der Hinterradschwinge waren mit Felgensilber übersprüht worden, ohne wenigstens vorher den eingetrockneten Dreck zu entfernen. Der Kettenschutz mitsamt dem Fett sowie der Hinterreifen waren einfach mit eingenebelt worden. Soviel sei gesagt zum Thema „Wertschätzung“ alter Motorräder mancher Personen.

Die darin verbauten Merlin-Räder sind zwar recht selten, haben aber so gar nichts in diesem Motorrad verloren. Nun gut, das ist noch reine Geschmackssache, aber die Umsetzung, wie die Räder in die Maschine eingebaut worden waren, war mehr

als abenteuerlich: So waren als Distanzbuchsen, die man bekanntlich auf der Drehbank herstellt, alte Lager und eine Abdeckung für ein Tretlager eines Fahrrades, welche zufällig das gleiche Maß hatte, eingesetzt worden. Der kaum noch zu erkennende Vergaser wurde durch einen Faltenbalg einer Motorradgabel mit der Airbox verbunden. Die im Durchmesser zu große hintere Bremscheibe wurde mit der Flex stückchenweise verkleinert, in einer Art, wie ein kleines Kind einen runden Keks von außen herum abknabbert. Ich habe mich oft gefragt, wie Trialbikes in einen derartigen Zustand geraten können? Aber ich denke die Fotos in diesem Bericht erklären einiges!

# TANK



Ich hatte den Rahmen noch sandgestrahlt und ihn pulverbeschichten lassen, als mich plötzlich die Lust verlor und ich das ganze Zeug für über drei Jahre in Kisten packte und in einer Blechgarage verbarriadierte. Ich hatte kein Interesse mehr, weil es so unendlich viel schien, was an dem Haufen von Motorrad noch zu machen war. Ganz zu schweigen von den Lackierarbeiten, an die ich nicht ran mochte, denn der Tank sah nicht gut aus. Der Rest wie Räder, Gabel, Schwinge, etc. alles war schlecht und musste komplett gemacht werden. Ich dachte, dass ich das Ding irgendwann mal fertig machen würde, und so verging die Zeit.

Erst Ende November 2013 hatte ich wieder Motivation geschöpft und setzte mir zum Ziel, sie bis zum Frühjahr zum Laufen zu bringen. Zusammen mit meiner Frau Maria, die mittlerweile ein unverzichtbarer Partner in Sachen Dekorerstellung geworden ist, machte ich mich an das Tankdekor. Solche Details sind schon lange nicht mehr bei den Motorradherstellern zu bekommen und müssen in Eigenregie erstellt werden. Ich bin da echt froh, dass Maria in dem Bereich Profi ist und solche Dinge, egal

was immer ich auch für Ideen habe, im Handumdrehen umsetzt. Den Tank habe ich also radikal entlackt und neu in den Grundfarben rot/weiß aufgebaut. Das hielt ich für die schnellere und bessere Variante. Jetzt konnte das Dekor drauf und anschließend habe ich ihn mit Klarlack überzogen. Das Ganze nahm zwei ganze Tage in Anspruch!

Ich hatte nun eine grobe Vorstellung davon, wie die Beta wohl neu ausgesehen haben muss, als ich den fertigen Tank auf den rot gepulverten Rahmen steckte. Neue Motivation keimte in mir auf, und ich machte mich an die stark ramponierte Vorderradgabel. Diese musste ich in mehreren Gängen lackieren und sie anschließend überholen.

Den Motor hatte ich mittlerweile neu gelagert und ihn samt Anbauteilen wie Zylinder und Kupplungsdeckel in der originalen Farbe „Graphite“ lackiert. Die zündseitige Schwungmasse reduzierte ich auf der Drehbank um etliche Gramm. Die Sekundärschwungmasse hatte ich bereits entfernt, so dass der Motor vom Ansprechverhalten dem der heutigen Motoren ähneln sollte.



# GABEL



# MOTOR



# DIE BETA TR34 NIMMT WIEDER URSPRÜNGLICHE GESTALT AN.



Die doppelt wirkende GFK-Membran im Einlass stand um einige zehntel Millimeter auf, was dazu geführt hatte, dass Frischgase zurück in den Vergaser gedrückt wurden. Im Vorfeld war das schon am Öl verschmutzten Gummibalg des Luftfilters zu erkennen. Denn der Vergaser arbeitet in diesem Fall, beim Zurückschwingen der Frischgassäule, rückwärts und drückt das Gemisch Richtung Luftfilter. Der Kraftstoff verdunstet, und zurück bleibt das Öl, was man auf dem Foto gut erkennen kann. Ich tauschte also die zweifachwirkenden Membranen gegen einfachwirkende Karbon-Membranen aus, um somit die Füllung und das Ansprechverhalten weiter zu optimieren.

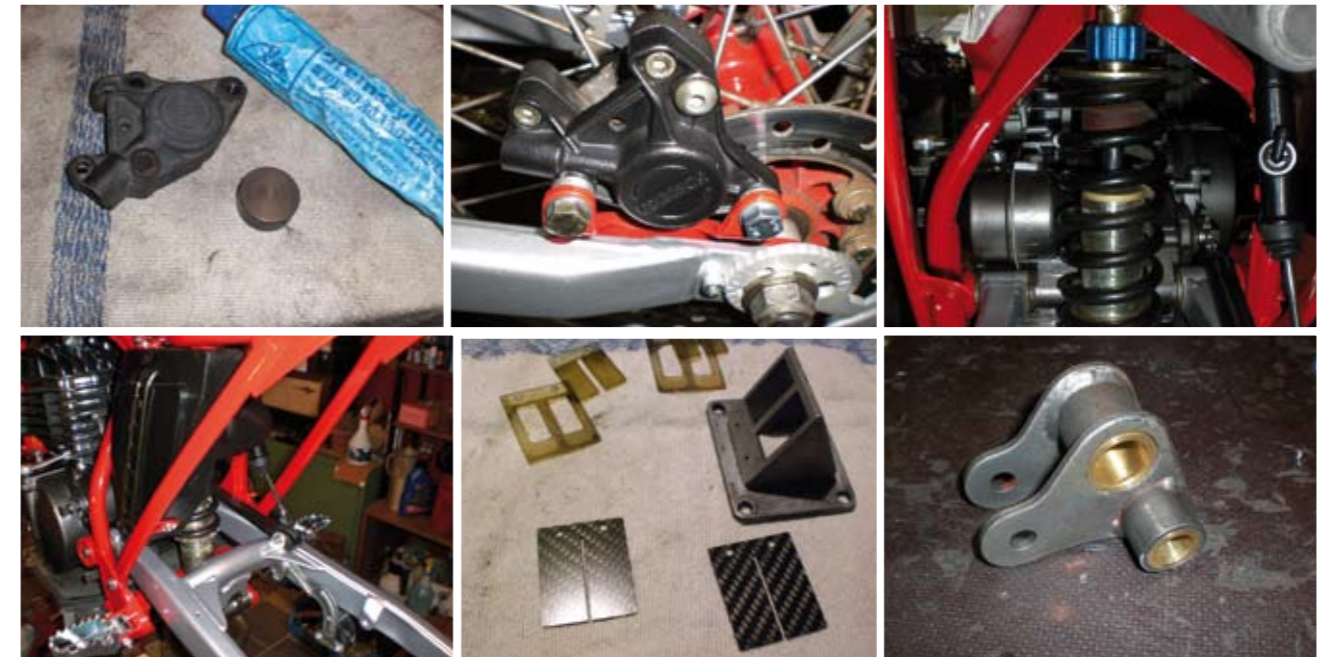
Ich machte mich nun an die Auspuffanlage, die ich bereits sandgestrahlt hatte. Ich trennte den vorderen eingedrückten Bogen des Krümmers ab und schweißte einen neuen, angepassten Bogen aus einzelnen Segmenten ein. Die Rohrbögen mussten

hierzu sehr genau zugeschnitten werden, was ein riesen „gefummel“ war und Nerven kostete. Aber nun war dieser Teil des Schalldämpfers fertig und ich konnte ihn lackieren.

Ich widmete mich nun dem Schmuckstück der ganzen Anlage: dem Endschalldämpfer. Die '87er Maschine hatte als Einzige der TR-Baureihe diesen Schalldämpfer verbaut und war daher sehr rar geworden. Glücklicherweise befand er sich in noch – relativ zum Rest des Motorrads gesehen – gutem Zustand. Ich öffnete ihn und befreite alles von dem angesammelten Öl. Die Einzelteile behandelte ich in etwa eine Stunde mit einer rotierenden Bürste. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Der Schalldämpfer sah bis auf wenige tiefere Kratzer aus wie neu. Ich komplettierte alles zusammen mit einer neuen Packung Steinwolle und war somit fertig mit dem gesamten Auspuff.



# AUSPUFF



# DIVERSES

Es sollte nun nicht mehr lange dauern bis ich sie wiederbeleben konnte, ich war schon sehr gespannt! Nach diversen weiteren Arbeiten an Schwinge, Federbein, Luftfilterkasten und den Bremssätteln stellte ich sie auf die neu aufbereiteten Räder, der Motor saß bereits im Rahmen und wartete darauf wieder das zu tun, wofür er gebaut war. Ich befüllte sie also mit neuer Mischung, und zwar sei an dieser Stelle erwähnt, dass ich noch eine unbenutzte, neue Flasche Castrol TTS hatte. Das war die Mischung, die ich damals vor gut 25 Jahren in meiner TR34 fuhr, und es sollte auch genau dieses Öl sein, für den Testlauf. Es kam mir vor als öffnete ich eine gute Flasche alten Weines, als ich die eingestaubte Flasche TTS in den Händen hielt! Ich machte eine Mischung 1:70 und füllte gut einen Liter in den Tank, öffnete den Benzinahn, betätigte den Choke und kickte zwei drei Mal, bis sie zu ihrem neuen Leben erwachte. Der Geruch, der sich in meiner Werkstatt ausbreitete, war unübertrefflich! (Ganz so unübertrefflich fand das meine Frau ganz und gar nicht, denn der Dunst zog in die Waschküche in der die frische Wäsche aufgehängt war. Das nur so nebenbei!)

Das Motorrad, was noch beim Fotoshooting Jahre zuvor geklungen hatte wie eine leere Gießkanne, klang jetzt wieder schön dumpf und sonor. Ich schob die halb fertige Maschine aus der Werkstatt und testete sie auf Funktion von Motor, Getriebe und Kupplung. Alles funktionierte und der Motor ging super, nachdem er das ganze Montageöl ausgehustet hatte. Lediglich die Leerlaufdüse würde ich noch ändern müssen und auf eine Kleinere zurückgreifen.

Ich schob sie wieder zurück in die Werkstatt und saß eine Weile in meinem Sessel und schaute mir die Maschine an. Ich dachte nach über die Zeit vor 25 Jahren. Würde meine TR34

noch existieren? Und in welchem Zustand wäre sie heute? Ich dachte daran wie sie sich damals fuhr. Etwas moderneres gab es zu der Zeit kaum. Ich würde es ja bald wissen, wie sie sich im Trainingsgelände fährt dachte ich. Ob solche Eindrücke zurück ins Gedächtnis kämen?

Jetzt musste ich nur noch die Unterbodenplatte auf der Presse rückverformen, die mir damals bei der Demontage der hinteren beiden Schrauben gute fünf Zentimeter entgegen schlug. Nach der Bearbeitung mit der Bürste sah sie wieder ganz passabel aus und passte exakt und spannungsfrei unter den Motor.

Ich klebte noch die letzten Aufkleber, wie sie am Werksmotorrad von Jordi Tarrés auch dran gewesen waren und somit war sie fertig für die finalen Fotos und anschließender Testfahrt im Gelände.





**DIE GANZE  
MASCHINE FÄHRT  
SICH WIE NEU!**

Ich fuhr sie dann Sonntagnachmittags bei mir im Wohnort an einem Waldstück. Das Wetter war durchwachsen, aber trocken. Der flache Hang bot nicht allzu viele Möglichkeiten, aber ich konnte den Motor und das Fahrverhalten des Motorrades ganz gut beurteilen.

Das ganze Motorrad fuhr sich wie neu. Ich konnte mich aber beim besten Willen nicht mehr daran erinnern, ob sie sich so fahren ließ wie meine TR damals vor 25 Jahren. Was ich sagen kann ist, dass sie sich sehr gut fahren lässt und eine echte Konkurrenz zu einer Fantic 305 darstellt. Das Getriebe ist genauso abgestuft wie bei den heutigen Betas. Erster Gang sehr kurz und man kann überwiegend den Zweiten benutzen. Die Kupplung trennt sauber und lässt sich trotz Seilzugbetätigung ganz gut dosieren. Der Kraftaufwand ist allerdings gewöhnungsbedürftig und nicht zu vergleichen mit einer Fantic 305 oder 307, die wesentlich leichter zu bedienen ist. Denn das Kupplungsseil macht unten einen sehr engen Bogen Richtung Rahmen, anders wie bei einer Beta Zero. Sie hatte genau das gleiche Seil verbaut und auch nahezu den identischen Motor, jedoch war der Bogen des Seiles aufwärts wesentlich weicher gestaltet und somit die benötigte Handkraft um einiges geringer.

Der Motor geht super agil und kraftvoll ans Werk, und hat trotz der stark reduzierten Schwungmasse auch vom Drehzahlkeller noch ein schönes Drehmoment. Das Fahrwerk arbeitet sauber und spielfrei, und es kam mir dabei plötzlich wieder in Erinnerung, dass sie doch wie damals schon sehr am Boden klebte und wesentlich schwerfälliger war als ihr Nachfolgermodell Zero. Es war als würde man Äpfel mit Birnen vergleichen wollen. Genau das stellte ich damals auch schon fest, als ich das erste Mal eine brandneue '90er Zero fahren durfte. Es war also kein Wunder, dass Jordi Tarrés nicht besonders gut mit dem Bike zurechtkam, und 1989 nach den ersten beiden WM Läufen darauf bestand (gegen den Willen von Beta) den ersten Prototypen einer Beta Zero, wie sie dann offiziell 1990 auf den Markt kam, einzusetzen. Er gewann die WM souverän damit.

Dennoch bietet die TR34 Potential und ich freue mich schon sie bei einem der kommenden Läufe in der LUMO-Klasse einzusetzen. Bis dahin werde ich sie noch feinabstimmen und sie etwas ausgiebiger im Trialgelände bewegen.

Ich bin nun am Schluss der Story angekommen und hoffe ihr hattet Spaß beim Lesen und anschauen der Fotos. Ich stellte die Maschine wieder zurück in die Werkstatt und machte das Licht aus. Doch das nächste Projekt wartet bereits. Die Beta Zero Prototyp von '89. Also bis dahin, wenn es wieder heißt, Licht an... <



**DAS NÄCHSTE PROJEKT**

