

AUF ACHSE

Hätten Sie gedacht, dass es eine Beziehung zwischen französischen Off-Road-Pfaden und einer Trial-Veranstaltung im Schwarzwald gibt? Nein? Ich auch nicht! Gibt es aber, und zwar Folgende:

Im Juni-Heft 2008 mit der Nummer 387 haben wir ab Seite 70 die neue Beta Alp vorgestellt. Die Präsentation fand in Frankreich auf besagten, kleinen Off-Road-Pfaden statt. Am Abend eines Tages mit ausgedehnter Test- und Fotofahrt saßen wir, also einige Journalisten diverser Zeitschriften, bei einem Glas Rotwein (natürlich französischem) und etwas Brot und Käse (ebenfalls französischem) zusammen und unterhielten uns über die Qualitäten der Beta Alp.

Dabei kamen wir darauf zu sprechen, dass es früher Gang und Gebe war, zu den Motorsportveranstaltungen per Achse zu fahren, den Wettbewerb zu bestreiten und anschließend wieder per Achse nach Hause zu fahren. Ja, das waren noch Zeiten, aber die sind vorbei, so was geht heute nicht mehr – „ratter, ratter“ – geht nicht mehr? Warum eigentlich nicht! Muss ja nicht gleich ein Lauf zur Deutschen Meisterschaft sein, aber bei einem lizenzfreien Trial in moderater Fahrspur müsste das doch gehen? Der Funke für die zündende Idee brauchte nun gar nicht mehr weit überzuspringen, denn die perfekte Maschine für solch ein Vorhaben stand direkt neben uns: Die neue Beta Alp.

Wie in alten Tagen
per Achse zum Trial.

Text: Hans Greiner;

Fotos: Siegfried & Hans Greiner



Früher war es Gang und Gebe, zu den Motorradsportveranstaltungen per Achse zu fahren, den Wettbewerb zu bestreiten und anschließend wieder per Achse nach Hause zu fahren. Ja, das waren noch Zeiten, aber die sind vorbei, so was geht heute nicht mehr – „ratter, ratter“ – geht nicht mehr? Warum eigentlich nicht! Also fuhren wir per Achse zum Trial!

Rechberghausen - Göppingen - Boll - Gruibingen - Wiesensteinsteig - Westerheim - Römerstein - Seeburg - St. Johann - Gomadingen-Engstingen-Trochtelfingen-Gammertingen - Neufra - Ebingen - Meßstetten - Hausen - Beuron - Tuttlingen - Aldingen - Trossingen - Schweningen - St. Georgen - Triberg - **Hornberg-Niederwasser**.

AUF NACH HORNBERG:

Eine geeignete Veranstaltung für das in Frankreich geborene Vorhaben war schnell gefunden. Es sollte der Baden-Württembergische Jugendtriallauf in Hornberg am 21. Juni 2008 werden. Erstens ließ sich eine schöne Anfahrt über die Schwäbische Alb planen, zweitens sind die guten Sektionen in Hornberg mit großem Waldanteil gesegnet, drittens konnte die Heimfahrt über den ebenfalls attraktiven Schwarzwald gelegt werden und viertens entsprach die Entfernung zu meinem damaligen Wohnort Rechberghausen bei Göppingen meinen Vorstellungen von einer „authentischen“ Anreise. Nähere Ziele hätte es in Oberdrackenstein, Marbach, Köngen-Wendlingen, Frickenhausen, Kirchheim-Teck, etc genügend gegeben, doch ganz so leicht wollte ich mir die Umsetzung dieser Idee nun auch wieder nicht machen.

Auf 13 Uhr war der Start in Hornberg angesetzt. Also ging es früh aus den Federn, denn rund 4 Stunden Anfahrt lagen vor uns und etwas Zeit zum Umbau und zur Stärkung sollte ja auch noch bleiben. So fuhren wir also um 7 Uhr los: Mein Vater mit seiner 350er Jawa vorneweg, weil er die zahlreichen kleinen Stra-

ßen der Schwäbischen Alb besser kennt als jedes Navi, und ich mit der Beta Alp 200 hinterher, stets in der Bemühung, seiner hellblauen Dunstfahne des Doppelkolben-Zweitakters zu folgen.

Die ersten Kilometer war es noch empfindlich kühl an diesem Morgen, insbesondere auf der Schwäbischen Alb oben. Doch die Sonne schien bereits und der wolkenlose Himmel versprach einen wunderschönen Tag. Auf den kleinen, verkehrsarmen Straßen der Schwäbischen Alb ist die Beta Alp mit dem luftgekühlten 200er Viertaktmotor keineswegs untermotorisiert. Sie zieht auch die steilen Berge hoch ohne dabei gequält zu wirken und läuft dennoch knapp über 100 km/h. Die gesetzeskonforme Höchstgeschwindigkeit lässt dem Fahrer genügend Zeit, um immer wieder den Blick über die Landschaft gleiten zu lassen, „Cruisen“ ist also nicht nur auf einem Chopper möglich. Der Fahrspaß definierte sich bei dieser Tour eben nicht durch Fahrdynamik und Geschwindigkeit, sondern durch Entspannung und Naturerlebnis. Nach ungefähr 210 Kilometern Fahrstrecke und zwei Tankstopps kamen wir in Hornberg-Niedervasser an, und da freute sich der Hintern dann doch, dass beim nun folgenden Trial-Wettbewerb im Stehen gefahren werden konnte.



Mein Vater kennt die zahlreichen kleinen Straßen der Schwäbischen Alb besser als jedes Navi. Damit jedoch auch ich wusste, wo wir überall entlang fahren, nutzte ich seine „Pfeifenpause“ um einen Blick in die Landkarte zu werfen.

UMBAU :

Mittlerweile hatte der Tag ordentlich Temperatur aufgenommen, so dass bereits beim Umbau der Beta Alp vom Straßenmotorrad zum Trialmotorrad der ein oder andere Schweißtropfen über die Stirn kullerte. Neben der vorgesehenen Trial-Anpassung durch Entfernen der Tankabdeckung, Spiegel, Sitzbank und des Kennzeichenhalters (Soziusrasten und Haltegriffe ließ ich von vornherein zuhause) drehte ich zusätzlich noch die Fußrastenhalter um 180 Grad, so dass sie nun nach hinten zeigten. Dadurch kommen die Rasten ca. 14 cm weiter nach hinten, wodurch die ALP erheblich sektionstauglicher wird. Sie läuft leichter um enge Kurven, hat mehr Griff am Hinterrad und das Vorderrad lässt sich viel leichter anheben. Bedingt dadurch müssen natürlich die Fußrasten ebenfalls 180 Grad in ihrer Aufnahme gedreht werden und auch der Fußbremshebel bedarf der Anpassung. Er wurde so weit als möglich auf seiner Führung nach hinten geschoben (ca. 5 cm) und mit

Kabelbindern fixiert, was tatsächlich den ganzen Wettbewerb über hielt. Später bohrte ich dann ein zweites Loch, so dass mittels der originalen Schraube befestigt werden konnte. Etwas Bastelei war auch auf der linken Seite aufgrund der Zurückverlegung der Fußrasten erforderlich. Der Ständer musste demontiert werden, was wegen der dort angebrachten Motor-Stop-Einrichtung nicht so ohne weiteres möglich war. Ich schraubte kurzerhand den Motor-Stop-Magnet vom Ständer ab und fixierte ihn mit Klebeband an seinem Kontakt am Rahmen. Auch das hielt den Wettbewerb über, ließe sich aber bei dauerhaftem Einsatz auch unproblematisch sauberer lösen. Zu guter Letzt habe ich noch den Schalthebel steiler gestellt, was aber wegen der Klemmung (Schraube braucht nicht ganz entfernt zu werden) schnell voran geht. Mit etwas besserer Vorbereitung, sprich Probeumbau zu Hause, hätte ich natürlich die Feinheiten vorab lösen können, dann wäre der Umbau auch in 15 Minuten machbar gewesen, so dauerte er

gute 30 Minuten. Doch wenigstens das grüne Klebeband hatte ich schon daheim auf die Lampenmaske aufgeklebt, so dass ich die Startnummer für Klasse vier nur noch mit Edding daraufschreiben brauchte. Ganz unvorbereitet war ich also doch nicht!

WETTBEWERB :

Nach der Nennung und Fahrzeugabnahme nutzte ich die Zeit bis zur Fahrerbesprechung um mich noch zu stärken. Um 13 Uhr war dann Start und die 3 mal 9 Sektionen konnten kommen. Gleich nach den ersten beiden Sektionen erhöhte ich das Standgas, damit der Motor bei Abfahrten nicht so schnell abstarb, wie es mir bereits zweimal passiert war. Besondere Vorsicht war an Stufen geboten, da an der Beta Alp serienmäßig kein Motorschutz angebracht ist. Das ist ein klares Manko an einem Motorrad, das ja doch auch für den Geländeeinsatz konzipiert wurde. Neidische Blicke ertete ich, wenn der Motor vor der Sektion mühelos mit dem E-Starter zum Leben

erwachte – isch cool man! Der Aufwand die Rasthalter und Rasten zu drehen hat sich absolut gelohnt. Erst dadurch wandelt sich der Charakter der Beta Alp wirklich vom Alltagsfahrzeug hin in Richtung Trialmotorrad und auch schwereres Gelände verliert den Schrecken. Allerdings wird sie für engagierte Wettbewerbsfahrer auch dadurch nicht zur Alternative gegenüber einem echten Trialmotorrad. Dafür ist das Gewicht zu hoch, ebenso die Sitzmulde und das Fahrzeugheck, was die Beweglichkeit des Fahrers doch arg einschränkt. Auch sind die Feder Elemente viel zu straff gedämpft, die Seilzug-Kupplung unterdimensioniert und der Motor etwas langsam in der Gasannahme, so dass gezielte Gasstöße nur schwer machbar sind. Doch die Beta Alp soll ja auch keine Konkurrenz für Trialmotorräder sein. Sie kann jedoch einen weiten Spagat zwischen Alltagsfahrzeug und Freizeitgerät bewältigen, was dieser Bericht ja zeigt, und damit möglicherweise den ein oder anderen Interessenten vom Reiz des Trialsports überzeugen.



Die Spiegel müssen unbedingt ab für's Gelände.

Die Sitzhöhe verringert sich nach Entfernen der Sitzbank beträchtlich, bleibt für Trialverhältnisse aber üppig.

Dicke Scheiben ersetzen den Platz des Soziusgriffes.



Eine rein kosmetische Sache ist das Entfernen der Tankverkleidung um Sturzkratzer darauf zu vermeiden.

Das Kennzeichen sollte mit samt Halterung ab, was ...

... die Steckverbinder problemlos möglich machen.



Die Gummis müssen im Gelände natürlich raus.

Oben die provisorische Lösung, unten die Bessere.

Bis dahin geht es schnell, die Rasten mitsamt den Haltern zu drehen dauert etwas länger, lohnt sich aber.



AB NACH HAUSE:

Nach dem Wettbewerb wurde die Metamorphose zum Trialer rückgängig gemacht und der Luftdruck wieder auf 20 PSI (ca. 1,5 Bar) erhöht. Mit diesem Luftdruck war es trotz der hohen Temperaturen an diesem Tag überhaupt kein Problem, mit den Trialreifen auf dem Asphalt zu fahren. So gegen 19 Uhr machten wir uns auf den Heimweg. Als erstes füllten wir nochmals die Spritfässer in Hornberg und dann freuten wir uns auf den Fahrtwind, welcher im tiefen Wolfach-Tal angenehm kühl war. Oben in Freudenstadt brüteten wir beim Warten vor den Ampeln dann hingegen wieder in der Sonne und der Springbrunnen neben an lies schon mal die kühle Dusche wie eine Fatamorgana erscheinen. Doch bis dahin waren es immer noch gut zwei Stunden Fahrt. Die Straßen sind ab nun an breiter und so war das Gasseil über etliche Kilometer voll gespannt, wodurch der Verbrauch etwas nach oben

ging. Mangels Tankanzeige muss man den Tageskilometerzähler im Blick behalten. Nach rund 120 Kilometern mussten wir jeweils die nächste Tankstelle aufsuchen, die Reserve hatte einmal 20 km hergehalten.

Alles in allem ist das Fahren auf der Beta Alp sehr erholsam. Ab 30 Sachen liegt der letzte Gang drin (5.ter), so dass wenig geschaltet werden muss. Ich bin auf der Straße auch immer im zweiten Gang angefahren. Die Beta rennt dennoch gute 100, wobei sich die Vibrationen sehr in Grenzen halten. Die Sitzbank ist für so eine kleine Maschine sehr bequem und die Instrumente wie Digital-Tacho, Blinker, etc. sehr gut sichtbar. Ab Tübingen setzte langsam die Dämmerung ein und nach dem letzten Tankstopp fuhren wir dann im Dunkeln. Als wir dann um ca. 22.30 Uhr wieder in Rechberghausen ankamen, war die Dusche am Abend dann doch nicht mehr so kühl gefragt, denn der Fahrtwind war bereits wieder richtig frisch.



Schluss: Insgesamt haben die Beta Alp und ich an diesem Tag rund 400 Kilometer plus 3 mal 9 Sektionen hinter uns gebracht. Es war ein langer, aber schöner und genussvoller Tag, seit dem ich nun weiß, dass es sogar eine Beziehung zwischen einem in Frankreich getrunkenen Glas Rotwein und meinem Allerwertesten gibt.



Hornberg-Niederwasser - Hornberg - Gutach - Hausach - Wolfach - Schapbach - Bad Rippoldsau - Freudenstadt - Glatten - Schopfloch - Horb am Neckar - Starzach - Rottenburg - Tübingen - Kirchentellinsfurt - Neckartenzlingen - Nürtingen - Kirchheim-Teck - UHINGEN - Holzhausen - Wangen - Rechberghausen.

UMBAUTIPS

Beta Alp-Besitzer Axel Xaver Göbel aus Wiesbaden hat für TRIALSPORT die Trickkiste ausgepackt.

– Um den Umbau zum Trialmotorrad einfacher und schneller bewältigen zu können sollte man einheitliche Schrauben verbauen. Das serienmäßige Bordwerkzeug reicht nämlich nicht für den Umbau, was eigentlich paradox ist. Serienmäßig braucht man einen 6er-Steckschlüssel, einen 8er Gabel- oder Ringschlüssel, einen Kreuzschraubendreher und einen 5er- und 6er Innensechskant-Schlüssel. Die schnelle Lösung fürs Erste wäre: Kreuzschlitzschrauben am Tank und hinten durch 5er Innensechskantschrauben ersetzen und die 6er Schrauben durch Innensechskant-Flachkopf-Schrauben ersetzen. Die haben dann auch einen 4-mm Innensechskant wie die normalen 5er Innensechskantschrauben und man braucht nur einen 4er-Schlüssel.

– Das Nummernschild habe ich mit Tenax-Knöpfen befestigt. Tenax-Knöpfe werden bei älteren englischen Cabrios und Segelbooten zum Befestigen einer Wetterschutzplane eingesetzt. Es gibt sie in verschiedenen Versionen, erhältlich z.B. bei jedem Campingzubehör-Händler. Hierbei braucht man die mit dem metrischen Gewinde: Unterteil am Motorrad befestigt und das Oberteil am Nummernschild. Durch einfaches Ziehen am Knopf wird entriegelt und genauso verriegelt. Empfehle drei Knöpfe.

– Trotz mördertarter Seitenständerfeder will der Seitenständer im Gelände nicht immer oben bleiben. Wer nicht immer einen Gummi ein- und aushängen möchte, kann das Einhängeblech am Ständer nach außen oben biegen. Dadurch verbessert sich der Anlenkpunkt und die Feder hat Zugkraft. Noch besser ist es, einen neuen Anlenkpunkt zu fertigen, was aber eine Aktion für erfahrene Schrauber ist.

– Das Ansprechverhalten der Beta Alp 200 ist verbesserungswürdig. Dazu am Vergaser den Gasschieber ausbauen und Düsennadel entfernen. Neben dem Loch für die Düsennadel befinden sich noch zwei Löcher. Diese zwei Löcher von Original 2,50 mm auf 2,75 mm aufreiben, Späne entfernen und Schieber wieder einbauen. Vorher noch die Feder um ca. 8 mm kürzen und mit einer Spitzzange das abstehende Ende vorsichtig bebiegen. Dadurch gibt es eine Gesamtkürzung um ca. 10 mm – Fertig! Aber nicht übertreiben und noch größer bohren, dann könnte der Schieber im Geländeeinsatz tanzen und Gasgeben wird Glückssache! Durch diese Umbaumaßnahme erfolgt ein kontrolliertes Anfetten bei jedem Gasstoß, wodurch das Motorrad in Sektionen viel agiler wird. Systembedingt befindet sich der Schieber zum Ende der Beschleunigungsphase in der gleichen Stellung wie vor dem Umbau, deshalb müssen auch die Düsen nicht angepasst werden. Aber Achtung! Durch diese Aktion erlischt die Zulassung, weil das dröge Ansprechen eine der Maßnahmen ist, um das Moped EURO3 tauglich zu machen.

Wer nur auf der Straße mit der Beta Alp fährt, kann die Hauptdüse aufreiben oder eine Solex-Vergaserdüse beim Boschdienst für ca 5,- Euro kaufen, Größe 125 bis 130.

– Für den Transport der Beta Alp auf dem Hänger oder der Traverse ist es praktisch, dass der Zündschlüssel auch entnommen werden kann, wenn das Zündschloss nicht verriegelt ist. Ein kleines, aber praktisches Detail, auf das man nicht auf Anhieb stößt!

– Beim Einbauen des Hinterrades stört das linke, schwere Distanzstück, weil es vom Wellendichtring (Simmerring) nur ungenügend gehalten wird. Einfache Abhilfe ist der Austausch des Dicht-ringes gegen einen mit einer zusätzlichen Staublippe. Gibt es bei jedem Kugellagerhändler für ca. 6,- bis 7,- Euro. Ich habe mittlerweile noch eine andere Lösung mit neuer Buchse mit Bund und neuem Lager gebaut. Einigermaßen aufwendig und mehr aus Bastelwut als aus Notwendigkeit. □



Beziehungskiste: Erst nach und nach lernt man die Eigenheiten an seinem Motorrad richtig kennen. Schneller geht es mit Tips vom Beta Alp-Besitzer.