

# ITALIENISCHE AUSSICHTEN

Die Beta EVO Zweitakt-Modelle 2013.

Text: Hans Greiner, Fotos: Hans Greiner, Josefina Cardenoso



**B**eim Beta-Modelljahrgang 2013 kommt wieder mehr Farbe ins Spiel. Die Italiener wechseln vom schwarzen zum knallroten Rahmen, wodurch die Bikes deutlich auffälliger werden. Doch das ist nicht allein ein Designelement, sondern die Aufmerksamkeit des Betrachters wird damit sofort auf den neuen Rahmen in Hydroforming-Bauweise gelenkt.

Doch es gilt, zu der größten technischen Änderung für das neue Modell, eine Anmerkung anzubringen: Sie kommt nur den Zweitakt-Modellen aus dem Familienbetrieb in Rignano, südlich von Florenz, zugute. Die EVO 250 und 300 Viertakt-Modelle behalten den bisherigen Rahmen sowie die dazugehörigen Kunststoffteile und werden lediglich farblich wie die Zweitakter gestaltet. In ihrem Falle ist der rote Rahmen also in der Tat ein reines Gestaltungsmittel und für uns der Grund, hier nur die neuen Zweitakter zu behandeln.

Beta konzentriert sich im Trial ebenso wie im Enduro für das Jahr 2013 technisch also voll und ganz auf die Zweitakt-Maschinen. Denn neben der kompletten Überarbeitung der Trial-Zweitakt-Modelle hat Beta 2013 erstmals wieder Enduro-Zweitakter im Programm. Der selbstentwickelte Enduro-Zweitaktmotor von Beta wartet übrigens mit einer Auslasssteuerung auf.

Vielleicht ein Feature, das man am neuen Trial-Zweitaktmotor von Beta auch sehen wird? Das gilt es abzuwarten, denn zunächst bleibt motorensseitig bei Beta alles beim Bewährten. Lediglich zwei Dinge gibt es antriebsseitig zu nennen: Zum einen wurde die Schaltwalze nochmals überarbeitet, um noch flüssigere Schaltvorgänge zu ermöglichen. Zum anderen hat man die Mappings der elektronisch geregelten Zündanlage dahingehend neu programmiert, dass das nutzbare Drehzahlband in beide Richtungen erweitert wurde.

Um wieder auf den neuen Rahmen zu sprechen zu kommen, so hat Beta hier nicht ganz freiwillig Hand angelegt. Das Reglement der FIM für die WM 2013 schreibt einen Mindest-Tankinhalt von 2,8 Litern vor. Exakt so viel fasst der neue Beta-Rahmen und damit 200 cm<sup>3</sup> mehr als der alte Rahmen. Die Umsetzung der Italiener dieser neuen Vorgabe ist aber dennoch bemerkenswert, denn sie machen es mit einer Technologie, die zuvor noch nie im Trialmarkt angewendet wurde. Die 2013er Betas sind die ersten Trialmotorräder, deren Hauptrahmen-Profile im Hydroforming-Verfahren gefertigt werden.

**HYDROFORMING** Dabei handelt es sich um die Umformung metallischer Rohre im geschlossenen Formwerkzeug mit Innenhochdruck. Hierfür wird eine Wasser-Öl-Emulsion bei Raumtemperatur mit üblicherweise 3000 bar Druck in das umzuformende Rohr eingebracht, während die Rohrenden durch hydraulische Dichtstempel verschlossen werden. Dadurch kann man die Wandstärke bedarfsgerecht anpassen und ausformen.

Für dieses, mit hohen Investitionskosten verbundene, Verfahren der Innenhochdruckumformung sprechen die hohe Präzision und Wiederholgenauigkeit der Bauteile und die weitgehende Gestaltungsfreiheit. Dadurch können Einzelteile und Schweißarbeiten eingespart werden. Durch die Kaltverfestigung des Werkstoffs beim Umformprozess kann weiterhin eine Gewichtsersparnis erreicht werden. Im Falle der Beta sollen dies 250 Gramm am Rahmen sein, bei gleichzeitiger Zunahme der Steifigkeit wohlgekannt. Im Fahrrad-Rahmenbau hat sich das Verfahren bereits durchgesetzt und etabliert.

Dem neuen Hydroforming-Rahmen hat Beta auch neue Kunststoffteile spendiert. Die Seitenteile sind aus einem Teil geformt und funktionieren jetzt als echte Tankverkleidung. Kaum zu glauben aber wahr: Man hat es damit endlich geschafft, das Gummi der Kabeldurchführung dauerhaft zu befestigen! Ebenfalls unglaublich

ist die Wiederentdeckung des Wartungsdeckels für den Luftfilter am hinteren Kotflügel – es gab ihn ja bereits an den letzten REV-Modellen!

In der Summe haben die Beta EVO-Zweitakter dank der neuen Farben und Formen mehr „Racing Look“ denn je. Ich möchte das neue Beta-Design mit dem von Aprilia vergleichen und meine das als großes Kompliment, denn es ist gelungen, eine unverwechselbare Optik zu realisieren. Ob es gefällt ist wie immer Geschmackssache, aber es ist sicher nicht zweitrangig. Weckt gutes Design doch die Lust das Bike rauszuziehen und ins Trialgelände zu fahren!

Der neue Rahmen bringt weitere Veränderungen in der Peripherie mit sich. An erster Stelle ist hier sicherlich die deutlich smartere Platzierung der CDI unter dem Sitzbereich des hinteren Kotflügels zu nennen. Somit ist nun auch der Benzinahn besser zu erreichen. Der Vollständigkeit halber sei noch der geschmiedete Alu-Ständer, die neuen Settings der Federelemente, das wartungsfreundliche Layout der Elektrik mit seitlich montiertem Licht/Mapping-Schalter und der wieder am Lenker zu findende Kill-Schalter zu nennen.

**MOTOREN** Es gibt vier Hubraumvarianten der 2013er Zweitakt-EVO: 125, 200, 250 und 300. Wir konnten die neue 125er sowie die 300er fahren. Da die 200er mangels Homologation nicht zulassungsfähig ist, wird sie wohl weiterhin ein echter „Underdog“ bleiben. Die 250er hingegen rückte Beta ja bereits 2012 wieder mehr in das Rampenlicht der Käufergunst, weil das Topmodell 2012 von der 290er zur 300er wurde. Dabei ist nicht nur der Hubraum der größten EVO um 7,3 cm<sup>3</sup> von 290 cm<sup>3</sup> auf knapp 300 cm<sup>3</sup> gewachsen, sondern auch die Verdichtung hat zugelegt. Das Verhältnis wuchs von 9,5:1 der 290er auf 10,17:1 der 300er, womit sich diese klarer zum Profigerät bekannte. Der Abstand von der 250er zum Topmodell wurde also bereits 2012 größer, wodurch die 250er wieder eindeutig zur ersten Wahl für Hobby- und Clubsport-Fahrer wurde.



**KRAFTPACKET:**  
Die neue 300er hat bessere Manieren in niedrigen Drehzahlen und immer genügend Kraft um höchste Stufen und Hänge zu erklimmen.



**CDI-PLATZIERUNG**  
Besser aufgeräumt als bisher an den Evo-Modellen ist jetzt die Elektronik-Box (siehe Pfeil).

**HYDROFORMING-RAHMEN:**  
Der Rahmen an den 2013er Zweitakt-Betas wird erstmals im Trialbereich mit dem Verfahren der Innenhochdruckumformung hergestellt.



**ALUMINIUM-STÄNDER:**  
Endlich haben auch die sonst so designorientierten Betas einen schicken Ständer aus Alu.



**SERVICE-DECKEL:**  
Wiederentdeckt hat man bei Beta den praktischen Deckel für den einfachen Luftfilterservice.



**DESIGN-IKONE:**  
Aprilia lässt grüßen! Die Evo 2013 kommt mit einem Style, wie es eben nur Italiener können.



**HECKBÜRZEL:**  
Rassiger Abschluss des Kotflügels am Heck.

**ZWEITAKTAUSRICHTUNG:**  
Für den Jahrgang 2013 legt Beta den Schwerpunkt eindeutig auf die Zweitaktmaschinen.

**SCHALTZENTRALE:**  
Die Drucktaster für Licht und Mapping sitzen seitlich am Lüfter.



Daran dürfte sich auch für den Modelljahrgang 2013 nichts geändert haben. Zwar konnte ich die 250er EVO nicht testen, dafür aber die 300er umso ausgiebiger. Und die ist definitiv nichts für ungeübte Gas-Hände! Daran ändert auch die neue Programmierung der CDI nichts, dank der man die 300er EVO Modell 2013, für ein derart leistungsstarkes Motorrad, erstaunlich sanft und weich in niedrigen Drehzahlen dirigieren kann. Doch selbst mit dem Mapping-Schalter auf der „soften“ Stufe 1 marschiert sie bei jedem Dreh am Gasgriff – ob gewollt oder nicht – vehement voran.

Wo es Anfängern und Gelegenheitsfahrern ganz schnell mal die Arme lang zieht, mitunter bis zur schmerzhaften Popo-Bremse, zieht es den Könnern allerdings die Mundwinkel zu den Ohren. Völlig mühelos und unangestrengt dreht das 300er Aggregat aus jeder Drehzahl Lage explosiv hoch, beschleunigt Mann oder Maus katapultartig – ganz gleich wie steil der Hang auch ist. Der begrenzende Faktor dieses Antriebs ist entweder der Fahrer oder der Griff, niemals aber die Leistung. Und wer den Werksfahrern Fajardo oder Dabill nacheifert, der drückt den Mapping-Schalter auf Stufe 2 runter und erfährt nochmals eine Steigerung.

Angesichts der enormen Power der größten und leistungsstärksten EVO erwartet man beim Umstieg auf die kleinste EVO mit Alu-Rahmen pure Ernüchterung. Doch „Pustekuchen“, auch die 125er beißt regelrecht zu. Die kurze Sekundärübersetzung, der niedrige Hub und die hohe Verdichtung machen das Achtliter-Bike richtig agil. Im Falle der 125er Beta geht das nicht auf Kosten des Drehmoments, denn sie drückt selbst im dritten Gang noch kräftig. Nach der Probefahrt mit der kleinen 2013er fragt man sich unweigerlich, was die früher nur falsch gemacht haben bei Beta. Denn lange Zeit waren die Italiener leistungsmäßig hinter den Spaniern zurück in Sachen 125er. Das dürfte sich mittlerweile geändert haben, denn so viel Power in einer serienmäßigen 125er Trialmaschine gab es sicher noch nie.

**FAHRWERK UND FEDERUNG** Den neuen, in Hydroforming-Bauweise gefertigten, Rahmen bekommt man zunächst negativ zu spüren: nämlich in einem minimal geringeren Lenkeinschlag. Im Vergleich zu den Mitbewerbern ermöglichen die Italiener aber immer noch erheblich engere Wendekreise als alle anderen Trialmaschinen. Ansonsten ist vom hydrogeformten Rahmen beim Fahren von Sektionen nichts zu bemerken, selbiges gilt auch für die neue Platzierung der CDI und die neuen Kunststoffteile.

Interessanter sind da schon die Auswirkungen der neuen Settings von Gabel und Federbein für das Fahrverhalten. Diese sind nicht weiter angegeben, aber da sich die beiden von uns getesteten 2013er EVOs am Hinterrad nicht mehr so weich anfühlten, gehe ich von einer strafferen Dämpfung am Federbein aus. In der Folge fahren sich die 2013er harmonischer, was die Balance von Vorderrad- und Hinterrad-Federung angeht.

Während man aber mit der Gabel und deren Einstellbereich durchaus glücklich werden kann, fordert das Federbein nach wie vor eine große Kompromissbereitschaft vom Fahrer. Denn öffnet man die Dämpfung an der einzigen Einstellschraube, dann ist die Hinterhand zwar schön agil, taucht aber bei jeder kleinen Stufe und Welle schon extrem tief ab, was zu einem instabilen und undefinierten Fahrverhalten führt. Dreht man die Dämpfung daraufhin zu, erhält man zwar mehr Fahrstabilität, macht die Hinterhand damit aber auch unweigerlich träge. Ein zufriedenstellender Kompromiss ist mit diesem billig wirkenden Serien-Federbein kaum zu finden.

Der Stoßdämpfer ist eindeutig das Bauteil der Beta, welches am meisten Raum für Verbesserungen lässt. Dem Kunden mit einem Federbein aus dem stetig wachsenden Zubehör-Markt und den Beta-Technikern für die nächsten Modellwechsel oder Racing-Modelle. Abgesehen davon sind die neuen Beta Evo 2013 auf einem durchgehend lobenswert hohen Niveau.

Abschließend sei noch auf ein besonderes Merkmal hingewiesen: Ein vielleicht nicht für jedermann entscheidendes, aber ultracooles Kaufargument für die Beta Evo 2013 ist, dass sie unter dem Japaner Yoshiaki Nomoto bereits Backflipp erprobt ist!

## TECHNISCHE DATEN

Motor:	Einzylinder 2-Takt, membran-gesteuert, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum:	124 / 194,6 / 249,7 / 296,4 cm <sup>3</sup>
Bohrung:	54 / 64 / 72,5 / 79 mm
Hub:	54 / 60,5 / 60,5 / 60,5 mm
Verdichtung:	14:1 / 11,8:1 / 8,9:1 / 10,17:1
Zündung:	AET-Elektronisch 12V-85W, 2 Kennfelder
Zündkerze:	NGK BR7ES
Schmierung:	1,5% Gemisch
Vergaser:	Keihin PWK 28
Kupplung:	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe:	6 Gänge
Getriebeöl:	550 cm <sup>3</sup> 20W/30
Primärtrieb:	20/71
Sekundärtrieb:	9-43 / 11-41 / 13-41 / 13-41
Rahmen:	Alu-Brückenrahmen in Hydroforming Technologie
Radstand:	1305 mm
Sitzhöhe:	660 mm
Bodenfreiheit:	310 mm
Fußrastenhöhe:	345 mm
Trockengewicht:	66 / 67 / 67 / 67 kg
Tankinhalt/Reserve:	2,8 / 0,5 l
Kühlflüssigkeit:	600 cm <sup>3</sup>

## Beta Evo Zweitakt-Modelle 2013

Radaufhängung vorn:	38er Telegabel, 165 mm Federweg
Gleitbeschichtung:	125-200: nein / 250-300: ja
Radaufhängung hinten:	Zentralfederbein, 180 mm Federweg
Bremse vorn:	185 mm Scheibe, 4 Kolben-Zange
Bremse hinten:	160 mm Scheibe, 2 Kolben-Zange
Felge vorn:	21 x 1,6 – 32 Loch
Felge hinten:	18 x 2,15 – 32 Loch
Reifen vorn:	2.75 – 21
Reifen hinten:	4.00 R 18 (Werksangaben)

### PREISE

(inkl. MwSt. und Zulassungs-Kit, zzgl. 129,- Euro Fracht)	
Beta Evo 125:	5550,- Euro
Beta Evo 200:	5550,- Euro
Beta Evo 250:	5750,- Euro
Beta Evo 300:	5950,- Euro

### VERTRIEB:

**BETAMOTOR S.p.A.**  
Pian dell'Isola, 72, 50067 Rignano sull'Arno-Italien  
www.betamotors.com  
**BETA Deutschland,**  
Frank Schroeder, Hauptstr. 41, 69436 Schönbrunn  
Tel: 06272-92080, E-Mail: betad@t-online.de