

KRADblatt

DAS norddeutsche Motorradmagazin

seit 1987

www.kradblatt.de
April 2026 H 25/75



• **Erfahrungsbericht: BETA Alp 4.0**

• **Schock: Blitzipfosten • Reise: Dreiländereck D-CZ-PL**

• **100.000 km: Suzuki Gladius • Angststreifen u.v.m.**

KRADblatt-App



Android™



iOS™

Dein kostenloses Motorradmagazin – auch als App



Beta ALP 4.0

Ideal zum Endurowandern



Ich fahre seit Oktober 2024 die neue Beta Alp 4.0. Seitdem mein ältester Enkel Ben das 16. Lebensjahr vollendet und den Führerschein der Klasse A1 (früher hieß der 1b) in der Tasche hat, werden gemeinsame Motorradtouren auf getrennten Bikes durchgeführt. Unser gemeinsames Interesse führte uns nicht nur in den Nahbereich sondern auch zu ausgedehnteren Mehrtagestouren.

Motorräder der Klasse A1 fristen naturgemäß eher einen Übergangstatus und werden in den meisten Fällen nach zwei Jahren durch ein Fahrzeug der Führerscheinklasse A2 abgelöst. Da Ben in den zwei Jahren neben den beiden Pyrenäentouren und einem Hollandtripps insgesamt

knapp 20.000 problemlose Kilometer mit der 125er 4-Takt Enduro von Beta abgespult hat, sind wir auf der Suche nach einem bezahlbaren Nachfolgemodell auch wieder bei Beta gelandet.

Warum BETA Alp 4.0? Das Spektrum der A2-Bikes ist natürlich bedeutend größer, als das der kleineren 125er Klasse. Gefordert werden fünf Kilogramm Mindestgewicht pro kW Motorleistung bei einer Maximalleistung von 35 kW/48 PS. Bei Ausnutzung der vollen Leistung muss das Motorrad also 175 kg Fahrzeugmasse aufweisen. Durch die Möglichkeit, hubraumstarke Motorräder auf diese Maximalleistung zu drosseln, bietet sich ein wirklich breites Fahrzeugangebot.

DIJON: Team-Dannhoff.de



Progressive WIRTH Gabelfedern jetzt **poliert**: keine Reibung, keine Geräusche

pro Satz **139,95**

WIRTH
FEDERN

04189/811020
wirth-federn.de

Als **IKON**-Generalimporteur liefern wir Federbeine und Zubehör direkt ab Großlager

schon ab **329,95**

RENNSTRECKEN - EVENTS

www.Team-Dannhoff.de

Da Ben und ich ausgedehnte Graveltouren favorisieren, kein Problem mit Sitzhöhe haben sondern aufgrund der Körpergröße eher einen tendenziell großbrahmigen Untersatz bevorzugen, suchten wir ein relativ leichtes Wandermotorrad mit guten Allroundeigenschaften und ausreichenden Offroadtugenden zu einem akzeptablen Preis, das auch noch in die gesetzlichen Anforderungen des A2 passt.

Die 140 kg der neuen Beta Alp 4.0 und die Federwege v/h von 185 mm/195 mm gepaart mit der üblichen Offroad Bereifung von 21 Zoll am Vorderrad und 18 Zoll auf dem Hinterrad sollten die besten Voraussetzungen für unsere Anforderungen sein. Bei 140 kg Fahrzeuggewicht liefert der 350 Kubik Einzylinder nur 26 kW – bleibt also knapp unter der A2-Grenze – was sich im Laufe der Zeit aber als absolut solide und ausreichend herausgestellt hat.

Die 11 Liter Tankkapazität reichen auch unter forderndem Einsatz für 250 km und sind damit durchaus tourtauglich. Beta als Hersteller gibt den Verbrauch mit 3,5 Liter/100 km an.

Die Bremsscheiben, vorn 290 mm und hinten 220 mm Durchmesser,



Funktionelles Design mit eigenem Charme



LED-Beleuchtung



Trittsichere Rasten

verzögern solide und mit ABS. Für unsere OffRoad Abenteuer lässt sich das ABS vorübergehend am Lenkergriff links, oder dauerhaft durch das Ziehen der entsprechenden Sicherung deaktivieren.

Ben und ich sind die beiden ACT (Adventure Country Tracks) Kroatien

und Italien mit identischen Beta Alps 4.0 gefahren. Wer die jeweiligen Strecken kennt oder sich die zahlreichen unterhaltsamen Videos auf YouTube oder anderen Social Media Seiten angeschaut hat, weiß das entsprechende Anforderungsprofil einzuschätzen. Diese Tracks sind natürlich



**BMW
MOTORRAD**



STARK



**WP
PERFORMANCE
SYSTEMS**



KTM



BvZ
www.bvz.de

MOTORRADHANDEL

Finanzieren Sie jetzt
Ihr Traummotorrad ab 1,9%

ENDLICH SAISONSTART

18. APRIL

Neumaschinen, riesiges Gebrauchtmaschinen-
Angebot, Motorradvermietung, Zubehör,
Bekleidung, WP Kompetenz-Center uvm.

Bert von Zitzewitz e.K. | Karlshof 5 | 23758 Karlshof
www.BvZ.de | Telefon: 04528 91500

von 10 Uhr
bis 16 Uhr



Breitengrad : 54.271196
Längengrad : 10.763856



36
Jahre
BvZ Motorradhandel



Trailer schonen das Profil



Kennzeichen-Umbau für beide Bikes

heinz dehne

Kfz- u. Motorrad-Werkstatt

Meisterbetrieb

**Modernste
Diagnosegeräte
für ALLE Fabrikate
vorhanden**

(z.B. für den Fehlerspeicher usw.)

Am Detershof 2 • 26655 Westerstede
Tel. 0 44 88 / 763 35 05 • Fax 763 35 06
E-Mail: dehne-kfz@t-online.de

auch für große Reiseenduros befahrbar. Teilweise werden für besonders haarige Streckenabschnitte auch mildere Alternativstrecken vorgeschlagen. Die Befahrbarkeit hängt aber in allererster Linie von Witterungseinflüssen ab und im Vergleich zu meinen zurückliegenden Fahrten mit der 1200er GS machen es einem die mehr als 100 kg Mindergewicht wesentlich einfacher.

Natürlich ist die Beta Alp 4.0 keine Sportenduro. Eine Sportenduro besticht mit noch hochwerti-

geren Fahrwerkskomponenten, die sich natürlich auch preislich mehr als deutlich beim Einstieg niederschlagen. Das Mindergewicht einer Sportenduro würde – legal zugelassen – natürlich auch eine weitere Reduzierung der Motorleistung einfordern. Außerdem scheidet eine Sportenduro eher aus, weil bei dieser Fahrzeuggattung der Heckbereich nicht für Reisegepäck ausgelegt ist. Die Beta Alp 4.0 verfügt immerhin über eine 2-Personen-Zulassung und ein entsprechend belastbares Heck.

Die Alp bietet eine Bodenfreiheit von 270 mm. Das ist, bedingt durch den großen Auspuffsammler an dieser Stelle viel weniger als bei einer Sportenduro, dafür aber mindestens soviel Freigängigkeit oder eher mehr als bei den meisten Großenduros. Auf unseren Touren in Kroatien und Italien hatten wir zahlreiche Bergauf- und Bergabpassagen auf gewachsenem Boden und häufig auch leicht stufenförmig. Ich hatte jedoch niemals harten Bodenkontakt. Vielmehr gab es gerade in Kroatien zahlreiche Pfützendurchfahrten, die deutlich tiefer als unsere Fußrasten waren und das Spritzwasser bis zu unseren Helmen beförderten.

Unser italienischer Untersatz mit dem Motor von Zontes (einem asiatischen Kooperationspartner von Beta) bietet ein leicht und geräuschlos zu bedienendes 6-Gang-Getriebe. Die Getriebeabstufung ermöglichte Offroad Passagen häufig sogar im 3. Gang, weil sich der kleine Einzylinder als wirklich zäh und widerstandsfähig darstellte. Auf der Landstraße ist die Alp 4.0 auch ausreichend

KM-Moto www.km-moto.de
Werkstatt & Service
Grafenstr. 21 • 49356 Diepholz • Fon (05441) 5678 - Fax 5889

Motorräder	Zubehör	Reifen	Ersatzteile
------------	---------	--------	-------------

WWW.MOTORRAD-EINFACH-VERKAUFEN.DE



Einfache Wartung



Pisten machen sehr viel Spaß

www.Motorrad-Versicherung-Online.de

motorisiert. Hier würde sie natürlich in einem Vergleich zu den Möglichkeiten einer Großenduro deutlich den Kürzeren ziehen. Zu groß sind die Leistungsunterschiede. Die Beta Alp bietet eine Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 100 km/h. Spaß macht sie aber eher bis 100 km/h.

In Italien sind wir beide vom Endpunkt des ACT in Vallevo östlich der Abruzzen bis zum Startpunkt in Bertinoro aufgrund der Regensituation und der Vorhersage der kommenden Tage tatsächlich 300 km Autobahn gefahren. Für mich ist Autobahn und Motorradfahren eigentlich ein No-Go und immer nur der Situation geschuldet. Aber auch das geht. Auf

der Autobahn-Etappe haben wir uns auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h (nach GPS) eingependelt, um LKW relativ zügig überholen zu können. Der Serientacho der guten Alp zeigte hierbei Werte an, die die zulässige Toleranz hinsichtlich des erlaubten Vorlaufs voll ausschöpfen.

Unsere beiden Beta haben uns im letzten Jahr neben der einen oder anderen Tagestour auf die zwei großen Fahrten begleitet. Wir hatten keine Ausfälle. Aufgrund der Tourplanung haben wir den großen Serviceintervall eher deutlich unterschritten, also den Ölwechsel wesentlich früher eingeschoben als werksseitig

vorgeschrieben. Auch der Kettenpflege sind wir eher penibel nachgekommen, weil wir manches Wasserloch durchfahren und sie manches Staubkorn haben fressen lassen.

Ausfälle zeigte allerdings mein Display: Tacho, Drehzahlmesser und Ganganzeige froren aus unerfindlichen Gründen wiederholt ein und zeigen dauerhaft, die letzte Position an. Nach dem nächsten Stopp und dem Einschalten der Zündung ist das Fahrerdisplay resettet und macht wieder genau das, was es soll. Ich habe versucht einen entsprechenden Ausfall zu provozieren bin aber mit meinen Möglichkeiten an Grenzen gestoßen. Aus dem Beta-Forum habe

Beta ALP is back!

ALP 200, ALP 4.0 und ALP X



Beta MOTARD

50 ccm 2T und 125 ccm 4T



Beta ENDURO

50 ccm 2T bis 480 ccm 4T



Beta Trial

80 bis 300 ccm 2T und 4T

Viele weitere Modelle für Kinder / E-Trial, und Motocross



Ihre Vertragshändler erwarten Sie:

MOTORRADHAUS SCHREIBER

27404 Zeven • Südring 32

Telefon: 04281 8555

www.motorrad-schreiber.de

HERTRAMPF RACING EMSBÜREN

48488 Emsbüren • Magnusstr. 5

Telefon: 05903 2589130

www.hertrampf-gruppe.de

MOTORRADHANDEL EILS

49453 Wetschen • Kornstr. 11

Telefon: 05446 1860

www.motorrad-eils.de

REIFEN HAGEMANN

Bahrenfelder Str. 329-331, 22765 Hamburg-Altona, Tel. 040 - 390 17 33
www.reifen-hagemann.de

**JETZT BEI UNS
ERHÄLTlich**

METZELER

SPORTEC™

1

FOR EVERY SPORTY PERFORMANCE

NEU

ROAD

**SPORTEC
01**

NEU

ROAD + TRACK

**SPORTEC
01RS**

ich erfahren, dass sich der Fehler auch durch ein Service-Update nicht beheben lässt, so dass sich der Hersteller auf einen zukünftigen Lieferantenwechsel einstellt.

Die Beta Alp der neuen Generation rollt serienmäßig auf einer Bereifung der Dimension 90/90-21 (vorn) und 140/80-18 (hinten). Das sind die üblichen Standardwerte für die meisten Dual-Purpose-Bikemodelle, die sowohl auf der Straße als auch im Gelände gefahren werden. Serienausstatter ist die Firma VEE, die mir bis dato vollkommen unbekannt war. Eher zurückhaltend angegangen haben mich die Reifen positiv überrascht, da sie auch in flott gefahrenen Landstraßen-Kurven ein gutes Feedback geben und im Gelände sowohl im Matsch als auch im steinigen Terrain sowohl Vortrieb als auch Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit zeigen. Erst jetzt zum

Ende ihres Reifenlebens und erst Recht auf regennasser Fahrbahn zeigen sie deutlich nachlassendes Gripverhalten.

Auf unseren Reisen nehmen wir jeweils ein Reisegepäckvolumen von ca. 30 Litern, inklusive Rucksack, mit. Das was Ben in Form einer Softgepäcklösung von KRIEGA verwendet, gestalte ich in Form zweier wasserdichter 10 Liter Säcke, die ich

Motorradführerschein in einer Woche
www.bikers-school.de
Schnupperkurse – Intensivkurse



zwischen Soziusrasten und Beifahrergriffen fixiere. Dieser eher minimalistische Gepäckansatz ist jetzt weniger für einen Campingurlaub mit Zeltausstattung geeignet, aber da wir eh außerhalb der Hochsaison fahren finden wir immer eine preiswerte Übernachtungsmöglichkeit.

Ben und ich fahren unsere Betas eigentlich im Serienzustand. Unserer Körpergröße von jeweils über 190 cm entsprechend haben wir allerdings eine 30 mm Lenkererhöhung und eine Tieferlegung und Verlagerung der Fußrasten nach hinten mittels der SWT-Ralleyfußrasten vorgenommen, die zudem eine größere Fußauflage bieten. Dies macht sich ungemein positiv bei langen Abschnitten des Fahrens im Stand durch eine wesentlich entspanntere Körperhaltung bemerkbar.

Den serienmäßigen Kennzeichen-träger, der recht tief an der Hinterschwinge fixiert ist, habe ich durch ein Aluminium Pendant ersetzt, welches sich an den originalen Fixpunkten des Soziushaltegriffs anschrauben lässt. Im Serienzustand habe ich mein Kennzeichen schon mal in einem tiefen kroatischen Matschloch verloren. Durch die nunmehr höhere Fixierung wird diese Gefahr minimiert.

Nach den bisherigen sehr guten Erfahrungen mit unseren beiden Beta Alp 4.0 sind wir aktuell in der Planung unseres nächsten Reiseziels, dem ACT Portugal ...

Günter Stüsser

www.redaktionsbueroonlinemotor.de



**So wenig kann
so viel Spaß machen**



**Offroad praktisch:
Klappbare Spiegel**