



[Startseite](#) > [Enduro](#)

[Ralf Wilke](#) · [Enduro](#) [Enduro Bike Testberichte](#) [Enduro Bikes](#) · 4. April 2026 · 7 Minuten Lesedauer

Beta Alp 4.0 im Test

Ich fahre seid Oktober 2024 die neue Beta Alp 4.0.

Seitdem mein ältester Enkel Ben das 16. Lebensjahr vollendet hat und den Führerschein der Klasse 1b in der Tasche, werden gemeinsame Motorradtouren auf getrennten Bikes durchgeführt. Unser gemeinsames Interesse führt uns nicht nur im Nahbereich sondern auch zu ausgedehnteren Mehrtagestouren.

Motorräder der Klasse 1b fristen naturgemäß eher einen Übergangstatus und werden in den meisten Fällen durch ein Fahrzeug der Führerscheinklasse 1a nach 2 Jahren abgelöst.



Da Ben in den 2 Jahren neben den beiden Pyrenäentouren und einem Hollandtripp insgesamt knapp 20.000 problemlose Kilometer mit der 125er 4Takt Enduro von Beta abespult hat, sind wir auf der Suche nach einem bezahlbaren Nachfolgemodell auch wieder bei Beta gelandet.

Warum BETA Alp4.0 ?

Das Spektrum der AI Bikes ist natürlich bedeutend größer als der kleineren 125er Klasse. 5 Kilogramm Mindestgewicht pro kW Motorleistung bei einer Maximalleistung von 35kW/48PS bei 175kg Fahrzeugmasse. Erst Recht durch die Möglichkeit Hubraumstarke Motorräder auf diese Maximalleistung zu drosseln ergibt sich ein wirklich breites Fahrzeugangebot



Da Ben und ich ausgedehnte Graveltouren favorisieren, kein Problem mit Sitzhöhe haben sondern eher aufgrund der Körpergröße einen tendenziell großrahmigen Untersatz bevorzugen suchten wir ein relativ **leichtes Wandermotorrad mit guten Allroundeigenschaften** und ausreichenden Offroadtugenden.

Die **140kg** der neuen Beta Alp und die **Federwege v/h von 185mm/195mm** 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.



Aufgrund der 140kg Fahrzeuggewicht liefert der 350 Kubik Einzylinder entsprechend auch nur 26kW, was sich aber auch im Laufe der Zeit als absolut solide und ausreichend herausgestellt hat. Die 11 Liter fassende Tankkapazität reicht auch unter forderndem Einsatz für 250KM und ist damit durchaus Tourtauglich. Beta als Hersteller gibt den Verbrauch mit 3,5 Liter/100KM an.

Bremsen

Die Bremsscheibe vorn von 290mm Durchmesser und die Bremsscheibe hinten von 220mm verzögern solide und mit ABS. Für unsere OffRoad Abenteuer lässt sich das ABS vorübergehend am Lenkergriff links, oder dauerhaft durch 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 in Youtube oder anderen Social Media Seiten angeschaut hat, weiß das entsprechende Anforderungsprofil einzuschätzen. Diese Tracks sind natürlich 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 1200GS machen es einem die mehr als 100kg Mindergewicht wesentlich einfacher.

Fahrerlebnis

Natürlich ist die Beta Alp 4.0 keine Sportenduro. Eine Sportenduro besticht mit noch hochwertigen 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 270mm. Das ist, bedingt durch den großen Auspuffsammler an dieser Stelle viel weniger als eine Sportenduro, aber mindestens soviel Freigängigkeit und eher mehr als bei den meistern 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 wie üblich ein leicht und geräuschlos zu bedienendes 6-Gang-Getriebe. Die Getriebeabstufung ermöglichte Offroad Passagen häufig sogar im 3. Gang, weil sich der kleine

Einzyylinder als wirklich zäh und widerstandsfähig darstellte. Im Vergleich zu meiner GS war ich bei ähnlicher Herausforderung mit der BMW deutlich früher im 2. oder sogar 1. Gang.

Auf der Landstraße ist die Alp auch ausreichend motorisiert. Hier würde sie natürlich in einem Vergleich zu den Möglichkeiten einer Großenduro deutlich den Kürzeren ziehen. Zu groß sind die Leistungsunterschiede, aber wir befinden uns auf dem Niveau der Führerscheinklasse A1.



Die Beta Alp 4.0 bietet eine Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 100km/h. Spaß macht sie aber eher bis 100km/h. In Italien sind wir beide von Endpunkt des ACT in Vallevo östlich der Abruzzen bis zum Startpunkt in Bertinoro aufgrund der Regensituation und der Vorhersage der kommenden Tage tatsächlich 300KM 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 100km/h (nach GPX) 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 ausschöpft.

Siehe auch



[Enduro](#) [Enduro Bike Neuvorstellungen](#) [Enduro Bikes](#)

Fantic XEF 450 2026: Enduro-Power mit Köpfchen



Unsere beiden Beta`s haben uns im letzten Jahr neben der ein oder anderen Tagestour auf die zwei großen Fahrten begleitet. Wir hatten keine Ausfälle. Aufgrund der Tourplanung haben wir den großen Service eher deutlich unterschritten, also den Ölwechsel wesentlich früher eingeschoben als werksseitig vorgeschrieben. Auch die Kettenpflege sind wir eher penibel nachgekommen, weil wir aber auch manches Wasserloch durchfahren sind und sie haben manches Staubkorn fressen lassen.

Einzig ausgefallen ist das elektronische Bauteil des Fahrerdisplays. Tacho, Drehzahlmesser, Ganganzeige frieren aus unergründlichen Gründen ein und zeigen dauerhaft, die letzte Position an. Nach dem nächsten Stop und Zündung an ist die Situation resetet und das Fahrerdisplay macht wieder genau das, was es soll. Ich habe versucht einen entsprechenden Ausfall zu provozieren bzw. nachzustellen bin aber mit meinen Möglichkeiten an Grenzen gestoßen. Aus dem Beta-Forum habe ich erfahren, dass sich der Fehler durch ein Service Update auch 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 (von) 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 Grippverhalten.



Auf unseren Reisen nehmen wir jeweils ein Reisegepäckvolumen von ca. 30 Litern mit und dieses Maß ist inklusive Rucksack. Das was Ben in Form einer Softgepäcklösung von KRIEGA verwendet gestalte ich in Form zweier wasserdichter 10 Liter Säcke, die ich zwischen Soziusrasten und Beifahrergriffe fixiere. Dieser eher minimalistische Gepäckansatz ist jetzt weniger für einen Campingurlaub und Zeltausstattung geeignet, aber da wir eh außerhalb der Hochsaison fahren finden wir immer eine preiswerte Übernachtungsmöglichkeit.

Ben und ich fahren unsere Beta`s eigentlich im Serienzustand. Unserer Körpergröße von jeweils über 190cm entsprechend haben wir allerdings eine 30mm 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 im Stand durch eine wesentlich entspanntere Körperhaltung bemerkbar.

Den serienmäßigen Kennzeichenträger, der recht tief an der Hinterschwinge fixiert ist habe ich ersetzt durch ein Aluminium Pendant, 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.

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

Text und Bilder: [Günter Stüsser](#)

SCHLAGWÖRTER

#BETA

#TEST

Teilen



Ralf Wilke

Ähnlich

