



Beta RR Enduro 125 4T LC

# Früh übt sich

Neben den mittlerweile vier Hubraumvarianten in der RR-Enduro-Linie von 350 bis 520 Kubikzentimeter bietet die italienische Motorradschmiede Beta auch für den Nachwuchs interessante Modelle. Außer den zwei luftgekühlten RR-125-Typen ist seit einiger Zeit auch eine hochwertigere

und teurere wassergekühlte „Edel-Enduro“ neu im Programm: Die RR Enduro 125 4T LC steht mit 4.270 Euro zuzüglich Nebenkosten im Prospekt. Zugegeben, nicht gerade wenig Geld für den Sprössling. Wenn man dazu noch die Kosten für Führerschein und die auch nicht gerade preiswerte Versicherung

hinzurechnet. Eines ist aber auch klar: Für den Nachwuchs ab 16 Jahre gibt es derzeit sicherlich keine coolere Fortbewegungsart mit mehr Enduro-Faktor als diese neue 125er Beta.

Design und Optik sind der großen RR-Linie entliehen und machen – mit etwas geringeren Ausmaßen als bei den Vollblut-Endu-

ros – eine Menge her. Dass man aber nicht nur optisch bei den Sportenduros abgekupfert hat, wird später der realistische Geländeeinsatz beweisen. Beginnen wir ganz von vorn: Um einen echten umfassenden Gesamteindruck zu bekommen, haben sowohl ich als Erwachsener mit 1,80 Meter und 75 Kilogramm als



**Beta stellt dem Nachwuchs eine 125er Sportenduro-Replika bereit: Mit 16 Jahren sich sportlich im Gelände bewegen.**

auch mein Junior mit 1,70 Meter und 60 Kilogramm als Testfahrer fungiert.

**Schwinge aus Leichtmetall und 220er Brems Scheibe wie bei den Großen**



Sehr praxisnah ist der universelle Zündschlüssel, mit dem das Zündschloss sowie der abschließbare Tank und die Sitzbank entriegelt werden können. Am linken Lenkerende befindet sich die Choke-Bedienung und so steht dem Kaltstart per Elektrostart nichts im Weg. Einen Kickstarter sucht man an der RR ver-

gebens. Wir haben auch keinen gebraucht, obwohl wir – gerade bei den Fotoaktionen – das Startverhalten wiederholt aufs Härteste geprobt haben.

Die seilzugbetätigte Kupplung lässt sich wunderbar leicht bedienen. So macht es Freude, sich durch das praxisgerecht gestufte Sechsganggetriebe zu schalten.

Erster, zweiter und dritter Gang sind schnell durchgeschaltet, während es aus dem Ort hinausgeht und der Einstieg ins Gelände gesucht wird. Ein alter ausgefahrener Forstweg. Zu spät gesehen, kräftig abbrem sen. Ich bin überrascht von der guten Verzögerung. Ganz wie die Großen bietet auch die 125 LC sehr gute Bremswerte.

Stehend auf den Rasten, die für den Onroad-Gebrauch mit den üblichen Gummis ausgestattet sind, die sich aber für den überwiegenden Geländeeinsatz einfach entfernen lassen. Die Ergonomie ist für Erwachsene über 1,85 Meter etwas beengt, aber durchaus noch akzeptabel und kommt so dem Einsatzzweck für den jugendlichen Nachwuchs entgegen.



**Umfangreich bedienbares Sportcockpit, gut ablesbar, mit Zündschloss**



**Motor mit oben liegender Nockenwelle und satten 15 PS**

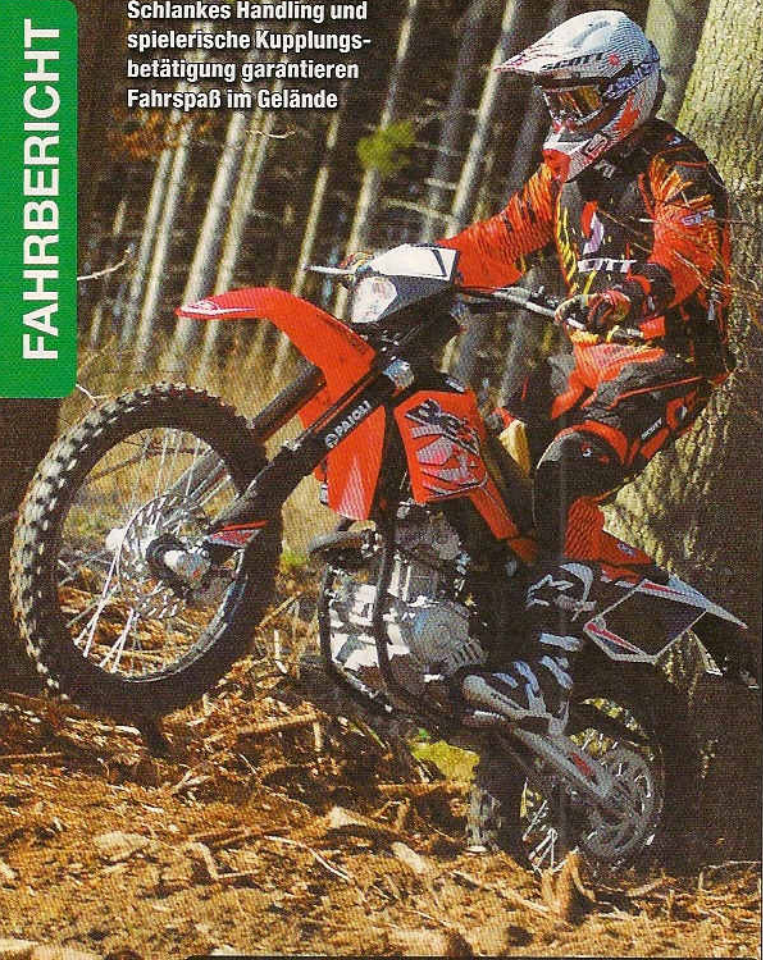


**Schlanke Tank-Sitzbank-Kombination, Tankdeckel abschließbar**



**Die Leistung reicht auch für eine forsche Gangart und ansehnliche Drifts**

Schlankes Handling und spielerische Kupplungs-betätigung garantieren Fahrspaß im Gelände



## Beta RR Enduro 125 4T



- Coole Optik der „Großen“
- Kräftiger Motor mit Potenzial fürs Grobe
- Problemloses Handling on und off road
- Griffige Bremsen
- Solide Verarbeitung



- Gabel und Federbein nur bedingt einstellbar

Auf dem welligen und mit schroffen Kanten übersäten Weg spricht das Fahrwerk ausgezeichnet an. Da die Federung auch für den Sozusbetrieb auf der Straße abgestimmt sein muss, ist der Kompromiss fürs Gelände gar nicht so einfach. Das Federbein lässt sich lediglich durch Änderung der Vorspannung einstellen, während die Paioli-Gabel von außen keine Verstell-Möglichkeit hat. Das kommt jedoch nicht negativ zum Tragen, da die Grundabstimmung ausgesprochen gut gelungen ist.

Zeit für Fahrerwechsel und Foto-Session. Jetzt darf der Junior abseits der öffentlichen Straßen mal ran und dem Bike so richtig die Sporen geben. Nach den ersten Runden kehrt er mit einem Lachen im Gesicht zurück und zeigt sich besonders angetan vom lebendigen Motor: „Die geht ja ganz schön ab.“ Richtig. Der Achtliter-Viertakter ist ein wirklich spritziges Aggregat, das in Verbindung mit dem wendigen Fahrwerk eine richtige Vollwertenduro für 16-Jährige abgibt. Wenn das Ganze

auch nicht gerade ein billiger Spaß ist, so ist es zumindest eine standesgemäße Art, den Nachwuchs mit wertigem Material an den Endurosport heranzuführen – oder für eine adäquate Fortbewegungsart zu sorgen.

Und noch eins: Sparen kann man mit der Beta RR Enduro 125 LC doch – bei den Spritkosten: Gerade mal ein bisschen mehr als drei Liter auf 100 Kilometer verbraucht sie und zeigt sich hier von ihrer sparsamen Seite.

Stefan Glaser



Kurzdaten	Beta RR 4T 125 LC
<b>Motor</b>	
Bauart	Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Elektrostarter
Bohrung/Hub	52mm/58,6mm
Hubraum	124,6 cm <sup>3</sup>
Maximale Leistung*	11 kW(15PS) bei 8100/min
Kraftstoffversorgung	Keihin Flachschiebervergaser 30 mm
<b>Elektrik</b>	
Zündung	CDI
Batterie	12V/4Ah
<b>Kraftübertragung</b>	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, seilzugbetätigt
Getriebe	Sechsgang
Sekundärtrieb	Offen laufende Kette 4,5(Z63/14)
<b>Fahrwerk</b>	
Rahmen	Geschlossener Stahlrohrrahmen mit doppeltem Unterzug und angeschraubtem Stahlrohr-Heck
Radaufhängung vorn	Paioli-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr- Ø 41 mm, Druck- und Zugstufe verstellbar
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Schwinge mit Bolle- Federbein, Vorspannung verstellbar
Federweg vorn/hinten	260mm/270mm
Radstand	1410mm
Räder	Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen
Bremse vorn/hinten	Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten	80/90-21 / 110/80-18
<b>Füllmengen</b>	
Motor	1 l
Kraftstofftank	7,3 l, davon 1,5 l Reserve
<b>Gewicht</b>	
Fahrfertig aufgetankt**	116 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	290kg
Zuladung	174 kg
<b>Importeur</b>	Beta Servicecenter Deutschland, 69436 Schönbrunn, www.betamotor.com
<b>Preis</b>	4.270 Euro plus Nebenkosten

\* offizielle Angabe \*\* gewogen