

# Die EVO lution

**Die erste Begegnung mit der Beta EVO 300 4T MY 2016 verspricht viel. Aber ist das für einen Alp Fan auch nur Gutes?**

Von: halpgas; Fotos: BetaBikes.de



Unter dem Begriff Evolution findet sich bei Wikipedia die Erklärung der allmählichen Veränderung der vererbaren Merkmale von Generation zu Generation. Es liegt wohl in der Natur des Menschen, dass er sich stetig verändern will, nach Weiterentwicklung strebt. Das macht auch vor mir, einem überzeugten Alp 200 Fahrer, nicht Halt. Die Alp macht mir immer noch viel Spaß und überzeugt durch ihre Einfachheit, ist ein echter Leatherman, kann ganz viel, aber eben auch nichts perfekt. Wie wäre es denn im Vergleich mal ein echtes Präzisionswerkzeug zu bewegen, das wie gemacht ist für seine ganz spezielle Bestimmung? Das wäre doch eine Weiterentwicklung, oder?

Die aktuelle Beta EVO 300 4T MY16 ist so ein Spezialist. Beim ersten Kontakt fällt sofort ihre feine Machart auf. In strahlendem Weiß mit auffälligen Graphics überzogen fällt sie ins Auge. Rank und schlank, gewichtsoptimiert. Alle Komponenten auf engstem Raum versammelt. Aluminium-Rahmen mit integriertem 2,8l Tank im Hydroforming-Verfahren hergestellt, elegantes italienisches Design bis ins Detail, sehr, sehr lecker das Ganze.

Was aber auch auffällt, der Seitenständer ist ungewohnt rechts montiert, anders als beim 2-Takter und anders als bei der Alp. Das liegt in der Kettenseite bzw. dem Kettenspanner begründet, bei der 4T läuft die Kette links im Gegensatz zur 2T.

E-Starter gibt's nicht und sonstiges StVZO-Gedöns ist natürlich nicht verbaut – das liegt in einer separaten Kiste dabei.

Und noch etwas fällt auf, es brennt mir unter den Nägeln, ich will das Teil fahren. Wo ginge das wohl besser als auf dem Trialgelände des MSC Großheubach? Der Spielplatz ist gegen eine kleine Gebühr auch für Gastfahrer zugänglich und bietet dem Anfänger wie dem Köhner ein großes Spektrum an Einsatzmöglichkeiten.

Also Choke gezogen und nach ein paar kräftigen Kicks läuft sie sanft vor sich hin. Geht doch, das kenne ich aus alten Yamaha- und KTM-Zeiten noch ganz anders.

Nach kurzer Zeit kann die Gemischanreicherung wieder zurückgenommen werden. Die hydraulische Kupplung gezogen und Gang rein. Ähh... wo ist der Schalthebel? Na klar, Trialer typisch weit vor der Raste, da muss ich mich erst dran gewöhnen. Anfahren im Stehen ohne Sitzbank, auch ungewohnt.



Tank und Rahmen in einem - Hydroforming.



Fein gemachte Gabelbrücken mit netter Lenkerklemmung.



Tolles Design bis zum Schluss. Dicke, hochwertige Aufkleber.

Sanft nimmt sie Gas an, läuft angenehm ruhig und leise. Alle Bedienelemente betätigen sich leicht und präzise. Der Dosierweg am Kupplungshebel recht kurz ist, der Gasgriff ist sehr leichtgängig. Für die passende Koordination sollte man am besten Virtuose sein. Ich bin keiner und muss meine Feinmotorik erst neu justieren.

War mein anfänglicher Respekt vor dem wilden Tier unbegründet?

Nach den ersten vorsichtigen Runden steigt die Freude. Von Meter zu Meter wird mir die Kleine vertrauter. Die Absätze werden höher, die Hänge steiler, der Griff der Michelin Competition ist enorm. Schnell wird klar, das Fahrwerk erledigt seinen Job auf einem ganz anderen Niveau als das der Alp, ist um Klassen besser. Gabel und Federbein arbeiten sehr smooth. Kleinere Stufen, faustgroße Steine und armdicke Wurzeln werden einfach ignoriert. Das kenne ich von der Alp nicht. Enorm hilfreich dabei ist das geringe Gewicht auf dem Vorderrad und das direkte Ansprechen des vergasergespeisten Motors. Ein kleiner Gasstoß und schon wird sie vorne leicht. Klingt prima, doch Obacht. Wird der Hahn nur etwas weiter gespannt ändert sich die Tonlage deutlich. Das Ansaugeräusch wird garstig und die EVO schiebt dank geringem Gewicht und explosiver Leistung sprunghaft vor und auch gerne nach oben. Aus dem sanftmütigen Kätzchen wird ein Tiger, aus Dr. Jekyll wird Mr. Hyde.



Die EVO zeigt ihr wahres Gesicht. Sie will nicht nur spielen, sondern auch erzogen werden.

Du oder sie.

Das Startverhalten bleibt den ganzen Tag über absolut untadelig. Springt auch mit heißem Motor meist auf den ersten Tritt an, vorausgesetzt man lässt die Finger vom roten Heißstartknopf und gibt stattdessen Vollgas.

Starten ist mit der zu Vergleichszwecken parallel eingesetzten Alp 200 natürlich überhaupt kein Problem. Knöpfchen drücken und fertig. Das ist schon deutlich komfortabler. Auch

sonst schlägt sich die Alp hier im Trialgelände für meine Bedürfnisse mehr als wacker. Man merkt ihr zwar den höheren Schwerpunkt und das höhere Gewicht an. Aber dennoch, alle Achtung!

Die Alp und die EVO sind doch ein gutes Stück voneinander entfernt. Der Umstieg von der Alp 200 auf die EVO 300 4T braucht etwas Zeit zur Umgewöhnung. Als Neuling sollte man sich diese Zeit nehmen, denn eine Überforderung ist bei weitem nicht ausgeschlossen. Wenn man aber den Bogen raus hat, begeistert das moderne Konzept hier im Trialpark durch die Bank, belohnt mit spektakuläreren Kletterstufen und viel mehr Dynamik. Sie ist also eine klare Weiterentwicklung, eine Evolutionsstufe hin zum Besseren. Kaum vorstellbar was echte Könnner mit ihr anstellen können.

Wie sie sich auf den von uns geplanten, ausgedehnten Wandertouren schlägt, muss sie aber noch unter Beweis stellen. Um dafür gerüstet zu sein, muss ich wohl noch den einen oder anderen Abend in der Werkstatt verbringen, damit die Rennleitung in grün/weiß nicht allzu schnell die Kelle schwingt.



Ihr könnt unseren Fahrbericht gerne hier im Forum besprechen: [EVO Fahrbericht](#)