

Gelände-Mokick

Schaf im Wolfspelz



Fotos: Bauer

Derlei Gelände-Scherze nimmt die Beta MX-6 noch lange nicht übel. Zu solch einem Wheely reicht die Motorleistung natürlich nicht, der Fahrer muß kräftig nachhelfen.

Schon mit 16 richtig Geländefahren – geht das? mo untersucht, was ein italienisches Gelände-Mokick kann.

VON NORBERT BAUER

Seine Geländestiefel hat der Vater bereits an den berühmten Nagel gehängt. Aber den Filius hat er in all den Jahren seiner motorrad-sportlichen Aktivitäten tüchtig „geimpft“. Fast jedes Wochenende während der Saison ein Wettbewerb. Und Frank war schon damals als kleiner Pimpf immer dabei gewesen. hatte vor jeder Runde den Kleber mit den neuen Zeiten auf den Tank gedrückt und die Brille geputzt. Schon richtig eingelebt hatte sich der Junge in den Trubel einer Motorsportveranstaltung, in die Hektik des Fahrerlagers und den Zeitdruck der Fahrerbetreuung während des Wettbewerbs.

Jetzt ist Frank zum Zuschauen verurteilt, zur Untätigkeit verdammt. Das juckt ihn gewaltig, wenn er an





der Sonderprüfung steht und die Burschen auf dem abgesteckten Kurs driften und springen sieht. Am liebsten würde er selbst an den Start gehen, würde es mit einer 50er einfach einmal versuchen. Denn mit seinen 16 Jahren hat er ja schon die Fahrerlaubnis für diese Klasse.

Aber womit fahren? Das Taschengeld reicht nicht für ein echtes Wettbewerbs-Gerät. Und Vater ging fast an die Decke, als er hörte, daß eine „offene“ 50er knapp 1000 Mark pro Jahr Versicherungsbeitrag verschlingt. Ausgeschlossen! Nichts zu machen!

Aus der Traum? – da sind doch auch noch diese Mokicks, die neuerdings im Geländelook angeboten werden: billiger in der Anschaffung und erheblich günstiger im Unterhalt. Gelände-Wettbewerbe kann man damit freilich nicht bestreiten. Dazu reicht die für 40 Stundenkilometer gedrosselte Motorleistung bei weitem nicht.

Wenn schon keine richtige Gelände-50er, dann wenigstens ein geländetaugliches Fahrwerk, sagte sich Frank. Aus diesem Grund kann er sich auch weder für ein deutsches noch für ein japanisches Mokick begeistern. „Die haben ihren Straßenmokicks nur eine entsprechende Aufmachung verpaßt. Echte Off Road-Qualitäten darf man von diesen Dingen nicht erwarten“, meint der junge Geländefachmann.

Ein italienisches Gelände-Mokick hat er sich nun angeeignet, hat sich schon richtig in die Beta MX-6 verliebt. Die überlangen Federwege, die Cross-Reifen und der Sechsgang-Motor haben es ihm angetan. „Schließlich hat Beta eine Menge Erfahrung mit solchen Modellen. Dort werden nämlich auch echte Cross-Maschinen gebaut“, begründet Frank seine Entscheidung.

Nur ein paar Schritte stehe ich von der MX-6 entfernt, und es fällt mir schwer, in diesem Motorrädchen ein biederes Mokick zu sehen. Hochbeinig steht sie da, die kleine Beta mit den auffallend langen Federwegen und den Metzeler-Cross-Reifen. Sieht wirklich aus wie eine echte GS, das Ding. Nur der dünne Ansaugkanal verrät bei genauem ▶

Hinschauen, daß der Motor nicht die volle Leistung haben kann. Die Konstruktion insgesamt läßt jedoch leicht erkennen, daß das MX-6-Mokick nicht nur verwandt, sondern nahezu identisch ist mit dem Wettbewerbsgerät gleicher Marke.

Kennzeichnend für den roten Rahmen sind das einfache Frontrohr mit doppeltem Unterzug und der als Dreiecksverband ebenfalls doppelt ausgeführte Oberzug. Die über Kegelrollenlager mit dem Lenkkopf verbundene Marzocchi-Telegabel sowie die betont schräg angelenkten Marzocchi-Federbeine mit Ausgleichsbehälter unterstreichen die Herkunft dieses Mokicks aufs deutlichste. Genau



Geländespaß für wenig Geld

„Echten Off Road-Spaß bieten nur italienische Gelände-Mokicks“

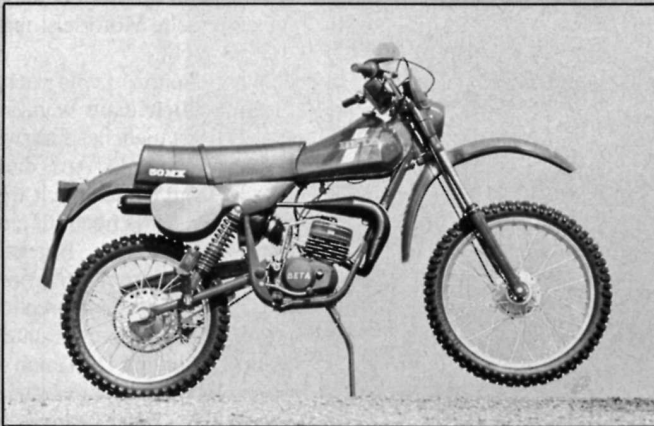
diesem Bild entsprechen auch die Räder, die mit den im Geländesport bewährten Grimeca-Bremsnaben und Akront-Leichtmetallfelgen aufgebaut sind.

Der mit Mischungsschmierung arbeitende schlitzzgesteuerte Zweitakter ist natürlich auch ein waschechtes Wettbewerbsaggregat, dem mit Hilfe des verengten Einlaßtrakts der Kragen zugeschnürt wurde. Diese These untermauert nicht nur der als Rennbirne – wie es im Prospekt heißt – mit nachgeschaltetem Dämpfer ausgebildete Auspuff, sondern auch die Tatsache, daß bereits ein Umrüstsatz für Wettbewerbe angeboten wird, der die Leistung drastisch anhebt. So-

wohl sechs Gänge als auch kontaktlose Zündanlage sind ohnehin schon vorhanden.

Da sind aber auch noch die Details, die Aufmerksamkeit erregen: die klappbaren Rasten, der hochgesetzte Vorderrad-Kotflügel, die besonders solide Kettenführung und der Stahlblech-Tank, der vibrationsicher und einfach in Gummielementen befestigt ist. Blinker dagegen werden vermißt, und das beigegebene Werkzeug in dem Täschchen am Lenker ist ausgesprochen bescheiden.

Mehrmals kurz hintereinander muß ich den Kickstarter bestätigen, um dem Motörchen Leben zu entlocken. Etwas gequält klingt dann das, was meine



In nichts unterscheidet sich die Beta auf den ersten Blick von einer echten GS. Die geländeerprobten Bremsen stammen von Grimeca. Die Gabel und die Federbeine von Marzocchi. Nur der dünne Ansaugkanal verrät die Zugehörigkeit des Mokicks.



Ohren erreicht, richtig „zugestopft“. Die Leistungsentfaltung bei niedrigen Drehzahlen ist denn auch außerordentlich schwach. Zügig vorwärts geht es erst bei Höchstdrehzahl, und dabei ist der Motor über die Maßen laut, wobei das häßliche Ansaugergeräusch die Oberhand hat.

Auf der Ebene werden die vorgeschriebenen 40 Stundenkilometer kaum übertreten. Bergab jedoch gelingt es, die vermeintliche Höchstdrehzahl zu überschreiten. Und dann verspürt man so etwas wie einen zweiten Wind, der bis in höchste Drehzahlregionen anhält und aus dem lahmen Mokick ein flinkes Wiesel macht. Diese Erscheinung ist in den ersten drei Gän-

schen oder japanischen Enduro-Mokicks vergeblich gesucht werden. Tiefe Spurrinnen, harte Querwellen, rutschiger Untergrund, Wasserdurchfahrten: Solche Einlagen vermögen die Beta MX-6 und ihren Reiter nicht im geringsten in Verlegenheit zu bringen. Federung und Dämpfung sind in Qualität und Abstimmung einsame Klasse, und die Bremsen und Reifen werden jeder Situation gerecht – im Gelände wie auf der Straße.

Cross-Reifen auf der Straße? In dem hier gegebenen Geschwindigkeitsbereich müssen gewiß keine Einbußen an möglicher Schräglage hingenommen werden. Cross-Reifen beginnen im Grenzbereich zwar etwas frü-

mo 11/80	Technische Daten Beta MX-6
Motor Bohrung x Hub Hubraum Leistung Vergaser Zünd-/Lichtanlage Kupplung Getriebe	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Mischung 1:25 38 mm x 44 mm 49 cm ³ 2,9 PS bei 7300/min Dell Orto Schiebervergaser, Ø 14 mm Dansi kontaktlos Mehrscheibenkupplung im Ölbad Klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe
Fahrgestell Radstand Federweg vorn/hinten Reifen vorn/hinten	Geschlossener Rohrrahmen, Marzocchi-Telegabel in Kegelrollenlagern, fünffach verstellbare Marzocchi-Federbeine mit Ausgleichbehälter. 1380 mm 160 mm/140 mm 2.50-21/3.00-18 Metzeler Six Days
Tankinhalt Gewicht Hersteller Importeur Preis	9 Liter 76 kg Beta Motor, Via Roma, 50067 Rignano Beta-Import, Lichtentaler Straße 83, 7570 Baden-Baden 2950 Mark

gen auch auf ebener Bahn registrierbar. Dies ist eben die Charakteristik eines mit einfachsten Mitteln gedrosselten Wettbewerbsmotors, dies ist der Preis, den Fans zu zahlen gewillt sein müssen.

Das Getriebe ist tadellos schaltbar, und selbst Schalten ohne zu Kuppeln ist in diesem Falle kein Stilbruch. Das geht schnell und geräuschlos wie es bei einem Wettbewerbs-Apparat vorausgesetzt wird. Aber sechs Gänge sind doch zuviel für ein Mokick; andererseits sogar zuwenig, zieht man die spitze Charakteristik in Betracht. Da könnte man vor lauter Schalten fast das Fahren vergessen...

Uneingeschränkt hält das Fahrwerk, was sein Äußeres verspricht. Auf der Straße und vor allem natürlich im Gelände treten Vorzüge zutage, die bei deut-

her weggehen als Straßenreifen. Der Übergang von Haftung zum Drift ist aber logischerweise erheblich weicher als bei Straßenpneus.

Die Verarbeitung ist durchweg gut. Nur die Verlegung der Züge hinterläßt einen schlampigen Eindruck. Der vordere Bremszug ist viel zu lang, die Tachowelle kann ins Vorderrad geraten.

Für Mokick-Belange bietet die MX-6 überdurchschnittliches Geländevergnügen. Und die langen Federwege gewähren nicht nur Sicherheit abseits befestigter Wege, sondern sorgen auch für gehobenen Fahrkomfort. So liegt neben der optisch begeisternden Aufmachung auch eine technische Begründung vor, die für die kleine Beta spricht – verbunden mit dem Abstrich eines kultivierten Motors. □