

EVO FACTORY MY 2023

EVolution Trial

Febbraio è il mese di lancio della **EVO Factory**, la moto da Trial più performante di casa Beta, e come di consueto, anche per il 2023, i tecnici Betamotor non si sono fatti attendere e sono pronti a svelare le novità che contraddistinguono il modello.

Pronti ad accendere i motori in vista della prossima stagione?

Le EVO Factory rappresentano l'**EVOLUZIONE** racing dei modelli lanciati sul mercato lo scorso agosto e condividono con il modello EVO la piattaforma di base su cui si sviluppa la moto. Con una serie di aggiornamenti sul lato ciclistico e su quello motoristico, che rendono la EVO pronta per le competizioni, arrivano i modelli Factory, che rappresentano la massima espressione del potenziale delle moto da Trial **made in Beta**.

Ecco i punti salienti che contraddistinguono i modelli divisi tra **MOTORE** e **CICLISTICA**:

MOTORE

I propulsori della versione **Factory** si differenziano da quelli della versione standard per le seguenti caratteristiche:

2 Tempi

- **Carter in magnesio neri:** questa componente, dal design estremamente accattivante, garantisce una riduzione di peso di un kg, tutto a vantaggio dell'agilità di guida.
- **Dischi frizione bordati:** appositamente realizzati per avere una frizione precisa e trattabile in qualsiasi condizione, e in special modo nella gestione nelle azioni ripetute più estreme anche ad elevati rpm, come grandi ostacoli e saltelli monoruota, mantenendo un comando preciso ad ogni mossa.
- **Tappi olio motore anodizzati neri.**

Come per le EVO My23, anche tutte le cilindrata dei modelli 2 Tempi, ad esclusione del 125, ricevono nella versione Factory il **nuovo albero motore con biella ad interasse ridotto** (1,5 mm meno passando da 116 a 114,5 mm), mentre Alesaggio e Corsa sono rimasti invariati. Come noto, la EVO Factory, è equipaggiata con un propulsore più performante rispetto alla EVO quindi, per ricreare la miglior performance possibile dopo l'introduzione della nuova biella **è stato modificato il cilindro e la sua camera di combustione** al fine di ottimizzarne il funzionamento con un contestuale aumento del rapporto di compressione. Sono stati introdotti inoltre **nuovi carter**, che si caratterizzano per dei volumi interni diversi rispetto al carter pompa utilizzato nel precedente modello.

Grazie al minor peso e alle masse alterne ridotte, la moto risulta essere più maneggevole. L'avantreno risulta notevolmente alleggerito, con grande beneficio per il pilota in particolare nelle manovre aeree. L'handling è migliorato e le vibrazioni sono state ridotte.

PRESS INFORMATION

Cilindro, testa motore e Mappature motore, usualmente differenziate rispetto alla EVO fanno **quindi un ulteriore passo in avanti** al fine di migliorare performance e guidabilità del veicolo, garantendo l'esplosività della potenza che solo i modelli Factory sanno garantire

Ulteriore introduzione rispetto al precedente modello Factory è il **Collettore in titanio con protezione calore**.

Il nuovo collettore in titanio consente di incrementare le prestazioni rispetto al modello standard e di ridurre contestualmente il peso complessivo della moto (presenta raccordo conico al cilindro solo 125cc). La **protezione calore** inoltre, apparsa per la prima volta sui modelli EVO My 23, viene introdotta anche sui modelli Factory al fine di riparare il pilota da scottature e proteggere contestualmente lo scarico.

4 Tempi

Anche il modello 4T in configurazione Factory riceve una serie di upgrade rispetto alla EVO. La **centralina elettronica** ottiene un incremento nella potenza elettrica, il che si traduce in una maggiore stabilità della scintilla e un conseguente miglioramento della combustione a tutti i regimi di rotazione. Per dare sfogo alla maggior potenza disponibile la EVO Factory 4T monta anche il **silenziatore in titanio**, più leggero e performante.

CICLISTICA

Dal punto di vista ciclistico e del design, la nuova **Evo Factory My 2023** si differenzia rispetto alla versione standard per:

- **Nuovi Steli forcella oro:** sulla Evo Factory 23 fanno la comparsa dei nuovi **steli oro** che impreziosiscono il modello sia dal punto di vista estetico che da quello funzionale. La nuova colorazione, dovuta ad un diverso **trattamento TIN**, conferisce delle doti di scorrevolezza superiori alla forcella che, grazie anche a delle nuove componenti di gestione dell'idraulica, creano un pacchetto innovativo e particolarmente efficace rispetto al passato. È stato introdotto un **nuovo sistema di tamponamento interno** che dona un maggior sostegno e una superiore capacità di assorbimento negli atterraggi da grandi altezze. L'effetto del nuovo sistema di tamponamento è evidente in tutte quelle situazioni dove il raggiungimento del fondo corsa poteva comportare difficoltà nella gestione del veicolo (ad esempio in discesa, dove grazie ad un affondo più controllato la moto rimane più distesa, innalzando il limite di ribaltamento). Il funzionamento delle nuove componenti porta ad un sostegno sempre maggiore man mano che la forcella affonda, aumentando in maniera estremamente progressiva ed efficace il freno idraulico nell'affondo.
- **Monoammortizzatore con geometria ottimizzata del "guida molla" e molla rossa:** le tarature del mono sono state riviste per creare un perfetto bilanciamento con l'anteriore. Si confermano per il mono le introduzioni viste lo scorso anno con tampone dalla grande deformabilità e le diverse regolazioni in estensione e in compressione.

PRESS INFORMATION

- **Progressione del link:** a corredo del comparto sospensioni il link risulta essere più progressivo in modo da dare ulteriore trazione alla moto e trasmettere molta sensibilità al pilota, che risulterà agevolato nel palleggio sul posteriore e nel superamento dei grandi ostacoli.
- **Piastre di sterzo ricavate dal pieno anodizzate nere:** assicurano rigidità e leggerezza, consentendo anche di avanzare/arretrare i cavallotti manubrio per poter trovare la posizione di guida ideale.
- **Interruttore di sicurezza per lo spegnimento a strappo:** per il massimo della sicurezza mentre si è alla guida.
- **Registri catena, tappi manubrio e pedane anodizzati neri:** queste ultime assicurano riduzione di peso, durabilità e una migliore presa dello stivale grazie ai pins in acciaio antiscivolo.
- **Tubi radiatore personalizzati in silicone rosso:** contribuiscono ad un miglior raffreddamento della moto e donano un look racing.
- **Dischi freno racing Galfer:** per il massimo della potenza frenante e un peso estremamente contenuto che contribuisce alla riduzione delle masse sospese della moto, a tutto vantaggio della guidabilità.
- **Pompe freno e frizione BrakTec.**
- **Pinza freno posteriore con sistema di antivibrazione delle pastiglie.**
- **Cerchi Morad neri.**
- **Pneumatici Michelin X-light:** per la massima aderenza in ogni situazione.
- **Nuova veste grafica:** la Evo Factory My 23 non teme confronti neanche in fatto di stile. La moto rimane fedele ai colori ufficiali del Team in questo nuovo model year, ma li reinterpreta in maniera molto elegante, per un look estremamente riconoscibile.

Inoltre, così come introdotto sulle EVO 23, si conferma sulle EVO Factory:

- **Griglia radiatore:** completamente ridisegnata e introdotta su EVO My 23, arriva anche sul modello Factory. Oltre ad ottimizzare il flusso d'aria diretto al radiatore, si caratterizza per una maggiore superficie protettiva nella zona del tappo e del corpo radiatore, evitando che queste componenti possano danneggiarsi nello scontro con rami, pietre o in caso di cadute.
- **Manopole Domino:** personalizzate Beta, assicurano confort e grip, per non perdere mai il contatto con il manubrio.
- **Copri serbatoio:** con il nuovo design introdotto su EVO 23. La forma è più avvolgente sul telaio rispetto al precedente e consente di coprire tutti i passaggi dei cavi, creando un'immagine pulita e ordinata della moto. Qui trova collocazione l'usuale bottone per lo switch mappa.

DISPONIBILITA'

Febbraio