

## EVO MY 2022

Beta lancia sul mercato la nuova **EVO My 2022**.

Il lavoro di affinamento della gamma Trial di Betamotor continua e per quest'anno si concentra principalmente sull'estetica della moto e sul comparto sospensioni.

La EVO ha ricevuto nel tempo una serie di importanti aggiornamenti al comparto motore, telaio e alle sospensioni. Il prodotto si conferma essere vincente sui campi gara, dove rappresenta la base ideale per le preparazioni richieste dai piloti come Matteo Grattarola, Benoit Bincaz, Lorenzo Gandola, Aniol Gelabert e Sondre Haga che compongono quest'anno la squadra Beta. Per questi motivi, Beta ha deciso per il My 2022 di sviluppare quei dettagli che possano soddisfare un'utenza in continua evoluzione, per ribadire le funzionalità e l'affidabilità che contraddistinguono da sempre i propri modelli. L'esperienza sui campi gara incrementa le capacità di sviluppo dei prodotti poi dedicati all'utenza finale e i risultati nei campionati nazionali, internazionali ne sono la conferma.

La gamma EVO è tra le più estese della categoria e rimane composta da ben 6 modelli diversi, tutti con la propria personalità, in grado di soddisfare le variegate esigenze di tutti i piloti:

<b>Evo 80 2T Junior/Senior</b>	<b>Evo 125 2T</b>	<b>Evo 250 2T</b>
La Evo 80 è la moto ideale per approcciarsi alla disciplina. La versione Junior è in assoluto la moto più facile per i ragazzi che per la prima volta utilizzano una moto da trial con il motore a scoppio. La versione Senior rappresenta invece l'anello di congiunzione con il modello 125, condividendo con questa la dimensione delle ruote pur mantenendo l'intuitività del motore 80cc.	La più piccola delle moto omologabili della gamma. Leggera e maneggevole è adatta ai giovani piloti che provengono dalle classi inferiori e si avvicinano alle competizioni "da grandi". È la moto di riferimento nella categoria. Il suo motore ha prestazioni tali da superare ogni ostacolo in sicurezza, risultando sempre divertente e facilmente gestibile.	È la moto adatta a chi cerca una 2 tempi maneggevole e facile da controllare, con un carattere più mansueto e con valori di coppia e potenza leggermente più contenuti rispetto alla top di gamma. La Evo 250 è adatta per l'amatore che cerca prestazioni di rilievo e allo stesso tempo la massima trattabilità e conducibilità della moto.

**PRESS INFORMATION**

<b>Evo 300 2T</b>	<b>Evo 300 2T SS</b>	<b>Evo 300 4T</b>
<p>La 300 2T è il top della gamma Evo. La moto per chi ama motori di grande cubatura con importanti valori di coppia a tutti i regimi nonché la base ideale per gareggiare anche ad alti livelli. La ciclistica e il motore sono stati dimensionati per superare anche gli ostacoli più impegnativi e i tracciati più ardui. È adatta ai piloti più esperti che cercano il massimo della prestazione pur rimanendo facile e immediata non appena si “sale in sella”.</p>	<p>Questa versione, dove SS è acronimo di “Super Smooth”, è la moto più trasversale della gamma 2T. Un prodotto estremamente divertente che mantiene le doti del motore Beta di più elevata cubatura, il 300cc, ma lo addolcisce ai regimi medio-bassi rispetto alla versione std., per creare, insieme ad altri piccoli accorgimenti, un prodotto ancor più divertente e facile da guidare anche per i piloti meno esperti.</p>	<p>Il modello 4T viene proposto nella consueta cilindrata di 300cc, il compromesso ideale tra prestazioni, trattabilità del motore e complessiva facilità di utilizzo. Questo motore sposa una “filosofia di guida” diversa rispetto alle sorelle 2T. Si tratta di una moto con molta coppia, un’erogazione lineare ed estremamente progressiva, adatta per gli amatori che cercano un mezzo con cui poter fare sia gare non impegnative che motoalpinismo.</p>

Esteticamente la moto ha ottenuto un’importante revisione grafica e alcuni dettagli, come il manubrio, hanno cambiato colore, per donarle una veste più moderna e aggressiva.

La cassa filtro è adesso di colore rosso. Il suo funzionamento rimane invariato, così come il filtro in spugna dedicato TwinAir. L’accesso al filtro è possibile dal piccolo coperchio superiore, oppure smontando il parafango posteriore in poche semplici mosse.

Anche il telaio è verniciato nel caratteristico rosso Beta, per mettere in luce la bellezza della struttura idroformata in alluminio, caratteristica peculiare della EVO.

Il comparto sospensioni è stato aggiornato nel setting della forcella per ottimizzare la curva elastica durante l’affondamento e sul fondo corsa. Per far questo, sono stati rivisti sia i settaggi della sospensione sia la quantità di olio contenuta nei due steli, differenziandola tra destro e sinistro. La forcella della EVO viene infatti definita “asimmetrica” poiché i due steli hanno funzioni e volumi interni differenti. Dal lato sinistro si può intervenire sulla molla, variando l’assetto, mentre sul lato destro si trova la regolazione dell’idraulica, per gestire lo smorzamento e la reattività dell’avantreno. Differenziando e ottimizzando il volume di olio tra i due steli è stato possibile migliorare la progressione e quindi la precisione con cui la moto trasmette sensazioni al pilota.

Rimane invariata la funzionalità per lo switch mappa. La EVO è dotata di due mappature motore che si possono selezionare dal comodo bottone collocato sul copri serbatoio. La posizione è di facile accesso e al contempo riparata da colpi accidentali, inoltre, grazie alla presenza di un segnalatore led è possibile individuare in modo immediato la mappa inserita.

**Disponibilità**

Settembre

