

## EVO MY 2023

### *EVolution Trial*

Beta lancia sul mercato la nuova **EVO My 2023**.

TR, ZERO, TECHNO, REV ed infine EVO, Beta rappresenta il riferimento nel mondo Trial dal 1979, quando ha presentato al Salone di Milano la sua TR 50. Quarant'anni di evoluzione dopo, passando per una storia fatta di grandi piloti e di successi nelle massime categorie dei campionati Trial, così come per l'appagamento da parte degli utenti che utilizzano non agonisticamente la moto in ogni parte del mondo, nasce la EVO, la Beta Trial più performante di sempre. Un progetto azzeccato, che grazie a tutte le successive innovazioni ciclistiche, motoristiche, grafiche ed elettroniche, ha portato alla casa di Rignano sull'Arno grandi soddisfazioni.

Per le EVO My 2023, Beta ha deciso di sviluppare ulteriormente i suoi modelli, sia sul lato funzionale che su quello estetico, riservando al suo modello di punta gli interventi più radicali sul propulsore. Si tratta di tutte modifiche introdotte al fine di soddisfare un'utenza in continua evoluzione, sia nei gusti che nello stile di guida, e per ribadire le funzionalità e l'affidabilità che contraddistinguono da sempre i modelli.

L'aggiornamento 2023 testimonia il costante impegno di Beta nel Trial, disciplina di fondamentale importanza per il marchio Toscano. L'introduzione di alcune componenti premium testimonia l'interesse a che tutti i Trialisti di nuova generazione possano godere al massimo delle capacità di EVO, nelle competizioni così come nel motoalpinismo.

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, portando ad un livello superiore il potenziale e il divertimento di ognuno di loro:

<b>Evo 80 2T Junior/Senior</b>	<b>Evo 125 2T</b>	<b>Evo 250 2T</b>
<p>La Evo 80 è la moto ideale per avvicinarsi 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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>



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>

Scopriamo quindi tutte le novità che contraddistinguono il nuovo Model Year.

**Le novità che hanno coinvolto l’intera gamma riguardano:**

- Griglia radiatore: completamente ridisegnata. 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.
- Copri serbatoio: con un nuovo design. La forma è molto più avvolgente sul telaio e consente di coprire tutti i passaggi dei cavi, creando un’immagine pulita e ordinata della moto. All’interno di questa nuova forma trova la sua collocazione il bottone 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.
- Grafiche: look e prestazioni corrono di pari passo con il nuovo aggiornamento ricevuto dalla EVO. Le grafiche geometriche e il nuovo forcellone anodizzato alluminio donano un aspetto elegantemente naturale che evoca le competizioni. Il telaio è verniciato nel caratteristico rosso Beta, per mettere in luce la bellezza della struttura idroformata in alluminio, caratteristica peculiare della EVO. La cassa filtro torna ad essere di colore nero ma il suo funzionamento rimane invariato, così come il filtro in spugna dedicato TwinAir. I foderi della forcella adesso sono nel caratteristico rosso Beta.
- Manopole Domino: raggiungere la massima libertà di movimento in moto significa anche avere degli appigli saldi e confortevoli sul veicolo. Le nuove manopole Domino personalizzate



## PRESS INFORMATION

Beta assicurano confort e grip, per non perdere mai il contatto con il manubrio. Le leve nere esaltano la ricercatezza del look.

- Nuove tarature ammortizzatori: gli ammortizzatori della EVO sono dotati di tutte le regolazioni necessarie per cucirsi la moto addosso e trovare il setup perfetto ma, per esaltarne la guidabilità, i tecnici Betamotor hanno implementato, grazie alla loro esperienza, una serie di aggiornamenti al setting per quello che riguarda progressione, reattività e assorbimento. Per la forcella sono stati rivisti i settaggi e la quantità di olio contenuta nei due steli, al fine di incrementare la progressività della risposta negli affondamenti più estremi. 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. Per il mono invece, al fine di migliorare la prontezza della moto, Beta ha lavorata sul setting incrementando la reattività nella fase di estensione. Questo permette alla Evo di dare una sensazione di maggior leggerezza al pilota, in particolar modo quando si lavora di “rimbalzo” per il riposizionamento tra gli ostacoli.
- Pneumatici: Michelin Trial Light per l'anteriore e i Michelin Trial X-Light Competition per il posteriore sono la scelta dei piloti professionisti e, con il MY23, di tutti i proprietari di EVO, che troveranno una sensazione di grip elevatissimo con questo pneumatico estremamente leggero, che si sposa alla perfezione con la precisione e la maneggevolezza tipiche delle moto di Rignano sull’Arno.

### Per EVO 250/300 2T:

I propulsori Beta 2T di più elevata cubatura ricevono delle significative novità, tutte implementate al fine di migliorare performance e guidabilità del veicolo, coerentemente alla filosofia Beta. Le nuove componenti con cui è equipaggiata la EVO 2023 sono le seguenti:

- Albero motore e biella, con quest’ultima che registra un interasse ridotto di 1,5mm attestandosi sulla lunghezza di 114,5 mm. Queste nuove componenti hanno una molteplicità di vantaggi, sia sul lato prestazionale, determinando un’erogazione più rotonda, che sugli aspetti dinamici del veicolo. Grazie al minor peso e alle masse alterne ridotte, la moto risulta essere più maneggevole. L’handling è migliorato e le vibrazioni sono state ridotte.
- Cilindro: totalmente nuovo. Per questa componente sono state riviste le fasi, privilegiando la coppia ai bassi rpm ed è stato ridotto il peso complessivo.
- Testa cilindro: la nuova camera di combustione migliora l’erogazione a bassi regimi rendendola più progressiva e trattabile, fermo restando le prestazioni del propulsore ai medi alti.
- Mappa motore: per accordare al meglio le nuove componenti e sfruttare la potenza e la trattabilità che li contraddistingue è stata ottimizzata la mappa motore, con particolare riferimento alla mappa d’anticipo.

## PRESS INFORMATION

- Collettore di scarico: per evitare scottature e per proteggere il collettore da eventuali urti è stata installata una protezione sul collettore che, oltre ad essere funzionale, completa il look della moto. (Montata anche su 125 2T).

## Disponibilità

Settembre

