

SINCRO FACTORY MY 2026

SINCROnia di movimento

Il momento tanto atteso dagli amanti del trial è arrivato: Beta lancia sul mercato la nuova Sincro Factory. Dopo aver stravolto le regole del gioco con la Sincro My26, arrivano - come da tradizione Beta - i modelli Factory, che rappresentano la massima espressione del trial nelle competizioni, secondo la casa di Rignano sull'Arno.

Questa versione racing è pensata per chi vive la competizione come una sfida continua. Ogni componente è stato studiato per ridurre il peso, aumentare la reattività e garantire un feeling diretto tra moto, pilota e terreno. Materiali premium, soluzioni tecniche inedite e un design aggressivo si fondono per offrire una moto capace di affrontare i passaggi più estremi con precisione millimetrica. Con la Sincro Factory, ogni ostacolo diventa un'opportunità per spingere oltre i limiti e vivere il Trial nella sua forma più pura e adrenalinica.

La base di partenza per la gamma Factory è, ovviamente, il nuovo modello Sincro che, vale la pena ricordarlo, si caratterizza per soluzioni tecniche estremamente interessanti, tra cui:

- Telaio monotrave idroformato in lega di alluminio con nuovi elementi forgiati anteriori e posteriori.
- Sospensioni riviste con ampio angolo di sterzo e attacchi monoammortizzatore completamente riprogettati.
- Nuovo forcellone leggero, variato in geometrie e tecnologia costruttiva.
- Nuovo motore (elemento strutturale stressato), con ammissione diretta nel cilindro e soluzioni tecniche innovative.
- Sistema di raffreddamento con inediti passaggi interni nascosti.
- Frizione con molle a tazza.
- Nuove componenti, tra cui: freno posteriore, mozzi ruota, scatola filtro e tanto altro.

Sfruttando la base tecnica sopra citata, in Beta si è lavorato per valorizzare le caratteristiche salienti del nuovo modello, dalla manovrabilità da riferimento all'estrema trattabilità del motore, per sviluppare una moto in grado di competere ai vertici in ogni forma di competizione trialistica.

Per raggiungere l'obiettivo sia motore che ciclistica hanno ottenuto affinamenti e modifiche, atte ad esaltare il carattere delle nuove Sincro verso una vivace direzione racing.

Questi i punti salienti che contraddistinguono i modelli Factory My26, divisi tra **MOTORE** e **CICLISTICA**.

MOTORE

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

- **Carter in magnesio neri:** un design grintoso che unisce estetica e pura performance. I nuovi carter in magnesio riducono il peso rispetto alla versione standard di circa 1 kg, donando alla moto un'agilità e una reattività senza compromessi. Sfruttando il nuovo circuito di raffreddamento ideato per Sincro My26, il fluido refrigerante non entra in contatto con la lega di magnesio, evitandone la corrosione; questo è possibile grazie a un inserto in nylon montato internamente al semicarter frizione che crea un condotto di raccordo nascosto tra uscita pompa acqua e ingresso cilindro.

PRESS INFORMATION

- **Frizione** (*valido solo per motori 250-300cc*): il nuovo pacco frizione della Sincro Factory sfrutta la costruzione con molle a tazza recentemente introdotta, ma conta su un numero superiore di dischi rispetto al modello standard (7 anziché 6), pur mantenendo gli stessi ingombri esterni. Questa variante consente di avere un comando preciso e un funzionamento costante, mantenendo anche con un utilizzo intenso la stessa morbidezza alla leva. La nuova frizione assicura circa il 20% in più di coppia trasmissibile, anche con una più elevata potenza in gioco. Tutto questo risulta molto utile in special modo nella gestione nelle azioni ripetute più estreme, anche ad elevati rpm, dove la gestione della coppia trasmissibile è molto delicata. Agendo sullo spingidisco anche la frizione della Sincro Factory può essere regolata su tre diverse posizioni, modificandone il precarico.
- **Tappi olio motore anodizzati rossi.**
- **Scarico in titanio:** tutto il sistema di scarico è stato riprogettato. Il collettore in titanio dei modelli 250/300 riduce il peso di oltre 500 gr e migliora le prestazioni ai regimi medio-alti, grazie al diametro interno maggiorato. Anche il silenziatore è stato riprogettato per lavorare in sinergia con il nuovo collettore, creando un sistema più diretto che esalta la potenza massima e rende la risposta al gas più pronta. Il risultato è un'erogazione precisa e reattiva, che mantiene comunque l'eccellente gestibilità del propulsore, grazie al nuovo layout.
Lo scarico della SINCRO Factory 125, sempre in titanio, si distingue da quello delle cilindrata più elevate per la prima parte del collettore, di diametro e lunghezza ridotta (lato cilindro), e per un terminale dedicato. Il silenziatore, infatti, è stato ridimensionato con una lunghezza inferiore e un tubo interno di diametro più piccolo (rispetto a 250-300cc), contribuendo a ottimizzare le prestazioni di questa piccola 125cc.

Come da tradizione di casa Beta, poi, i modelli Trial Factory sono equipaggiati con un **propulsore più performante** rispetto al modello standard e questa caratteristica viene confermata anche per il My26. Grazie al minor peso dei carter, al nuovo sistema di scarico in titanio e al cilindro dedicato la moto risulta essere più maneggevole, mentre i motori assicurano maggior performance e guidabilità del veicolo, garantendo esplosività e potenza a un livello superiore. L'handling è da riferimento e le vibrazioni sono ridotte al minimo.

Nei nuovi Model Year 2026, riflettori sono in particolar modo puntati sul **modello 300 2T**, che per la prima volta introduce su una moto da Trial il sistema di funzionamento con **doppia candela**.

La nuova Sincro 300 2T Factory è equipaggiata con un propulsore inedito, sia per quanto riguarda il cilindro che per la testa, che ospita appunto due candele.

Sfruttando l'esperienza maturata in altri settori dell'offroad, mediante l'adozione di questa tecnologia i tecnici Beta hanno ideato un sistema che valorizzasse in modo specifico questo espediente anche nel mondo del trial.

L'utilizzo di un motore con doppia candela sulla cilindrata 300 2 tempi rappresenta un significativo passo avanti in termini di efficienza e costanza di rendimento. La presenza di due punti di accensione garantisce anche per il propulsore della Sincro una combustione più omogenea all'interno della camera, riducendo i fenomeni di detonazione e migliorando la rotondità ai bassi giri; condizione cruciale nel trial dove il controllo millimetrico è tutto. Questo sistema garantisce una propagazione più rapida e uniforme della fiamma, ottimizzando la risposta del motore e aumentandone la trattabilità. Inoltre, la doppia candela contribuisce a una migliore gestione termica, riducendo il rischio di incrostazioni e favorendo un rendimento costante anche in condizioni di utilizzo prolungato. Il risultato è una moto più pronta, regolare e potente, capace di affrontare sezioni tecniche con maggiore precisione e sicurezza.

Il nuovo cilindro dedicato, inoltre, è caratterizzato da una diversa lavorazione del travaso di scarico dove il flusso viene gestito in maniera diversa, e più diretta, rispetto al modello standard, tutto al fine di

PRESS INFORMATION

aumentarne reattività e coppia ai bassi regimi. Il cilindro, insieme alla nuova testa con doppia candela e il sistema di scarico riprogettato che contribuiscono invece ad aumentare le prestazioni al massimo regime di rotazione, crea un propulsore prestazionale e dal carattere deciso ma sempre gestibile lungo tutto l'arco di utilizzo.

Per il controllo del nuovo motore anche il funzionamento della centralina è variato, in particolar modo per quello che attiene la mappa di anticipo, che è stata opportunamente calibrata per bilanciare le maggiori prestazioni derivanti dall'impiego delle componenti sopra citate.

Per tutte le Sincro Factory non è prevista la predisposizione per il motorino di avviamento, che rappresenta un peso evitabile in ambito racing.

CICLISTICA

Dal punto di vista ciclistico e del design, la nuova **Sincro Factory My 2026** si differenzia rispetto alla versione standard per:

- **Forcella:** la sospensione anteriore, al pari della Sincro, si è evoluta nei modelli Factory sia nella meccanica di funzionamento che nell'idraulica rispetto al passato, lavorando con un interasse dello stelo ridotto di 10 mm. I foderi sono nuovi, sia dal punto di vista estetico, che per le lavorazioni interne. La lunghezza ridotta degli steli contribuisce al contenimento del peso della componente, a tutto vantaggio della sensazione di leggerezza nelle manovre aeree, mentre la finitura **oro** impreziosisce il modello sia dal punto di vista estetico che da quello funzionale. La colorazione è infatti il risultato di un **trattamento TIN** che conferisce delle doti di scorrevolezza eccellenti alla forcella. La Sincro Factory My26 si caratterizza inoltre per l'adozione di un doppio tamponamento in compressione, che da un lato assicura un miglior sostegno degli atterraggi più impegnativi e dall'altro riduce notevolmente il beccheggio, migliorando la trazione. Il setting idraulico è stato modificato per far fronte ad un utilizzo più racing del modello, incrementandone la reattività.
- **Monoammortizzatore:** questa componente, dedicata unicamente ai modelli Factory, ha un nuovo schema di montaggio che lo rende, insieme ad un settaggio dedicato al nuovo link, maggiormente progressivo nella sua risposta contribuendo all'accentramento delle masse (fermo restando il suo interasse). Il corpo è in alluminio molto leggero nonostante il dimensionamento superiore rispetto ai modelli standard. Tra le regolazioni ne è stata aggiunta una nuova per la compressione, mentre vengono confermate quelle in estensione e precarico molla. Le novità nel comparto sospensioni assicurano alla moto una maggiore progressione nell'affondamento e una migliore reattività nel ritorno, semplificando il "galleggiamento" tra le pietre e la capacità ad assorbire impatti importanti, come l'atterraggio da grossi ostacoli.
- **Piastre di sterzo ricavate dal pieno anodizzate blu:** assicurano rigidità e leggerezza (con un peso di circa 100gr in meno rispetto alle stnd), consentendo anche di avanzare/arretrare i cavallotti manubrio (con doppia vite) per poter trovare la posizione di guida ideale. Il design di questa componente è nuovo e notevolmente impreziosito di lavorazioni, proprio come sulle moto dei piloti del Team Factory.
- **Pedane in Ergal nere:** grazie alla lavorazione CNC, offrono un'elevata rigidità strutturale con un peso ridotto, migliorando la precisione di guida e la trasmissione delle forze. Il materiale garantisce resistenza alla corrosione e stabilità termica, assicurando elevato grip per lo stivale anche in condizioni estreme, oltre ad avere una resa estetica superiore.
- **Manubrio anodizzato blu:** il nuovo manubrio Reikon anodizzato blu mantiene le ineccepibili doti di flessibilità che lo contraddistinguono, assicurando un look senza compromessi.

PRESS INFORMATION

- **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 su asciutto e bagnato. I nuovi dischi Galfer con design autopulente hanno un peso estremamente contenuto che contribuisce alla riduzione delle masse sospese della moto, a tutto vantaggio della guidabilità.
- **Pompe freno e frizione BrakTec:** la miglior scelta possibile in termini di precisione del comando, per soddisfare anche il pilota più esigente.
- **Pinza freno posteriore con sistema di antivibrazione delle pastiglie.**
- **Nuovi cerchi Excel anodizzati blu.**
- **Pneumatici Dunlop Geomax Trial.**
- **Nuova veste grafica:** il carattere racing del modello è esaltato dalla nuova proposta grafica che accosta il telaio alluminio all'identificativo binomio di colori rosso e blu, tipico dei modelli pronto gara di casa Beta. Le componenti anodizzate in blu completano il look della moto, racing come non mai.

DISPONIBILITÀ

Marzo