

PRESS INFORMATION



SINCROnia di movimento

La ricerca della perfetta sintonia tra pilota e veicolo continua. Sincro si evolve con i nuovi Model Year 2027.

Dopo il debutto della nuova piattaforma, che ha ridefinito il concetto di sintonia tra pilota e moto nel mondo del Trial, Beta presenta la nuova SINCRO MY2027. Un modello che evolve il progetto introdotto lo scorso anno attraverso una serie di accorgimenti mirati, sviluppati per rendere ancora più naturale, precisa ed efficace la connessione tra il veicolo e il suo conducente, esaltandone controllo e guidabilità.

La principale novità all'interno della gamma Sincro, oltre ad alcuni affinamenti specifici su componenti di motore e ciclistica, riguarda l'introduzione delle versioni con avviamento elettrico che si affiancano ai rispettivi modelli con accensione a pedale per ampliare l'offerta Beta nel mondo Trial e contribuire a definire due modalità distinte di impiego del veicolo. Da un lato le versioni E-Start, perfette per l'utilizzo meno specialistico, come ad esempio sui sentieri di montagna; dall'altro quella più essenziale e vicina alla concezione purista del trial, destinata a chi apprezza la massima semplicità meccanica necessaria per affrontare gli ostacoli in gara.

Insieme al nuovo Model Year arriva anche una gamma di accessori dedicati, tra i quali spicca il **Kit Long Range**, che comprende serbatoio, sella e staffe di montaggio; disponibile per tutte le versioni. Consente di aumentare la capacità del serbatoio di c.a. 4 l, abbinandolo alla versione E-start si ottiene la configurazione ideale per chi desidera affrontare anche uscite più lunghe con maggiore comfort, praticità e autonomia.

Oltre al nuovo sistema E-Start, l'intera gamma ha beneficiato di interventi mirati all'hardware della centralina, una nuova testa variata nella geometria della camera di combustione, e un nuovo silenziatore per le Sincro 300 e 300SS, studiati per ottimizzare prestazioni e guidabilità. A completare l'evoluzione del modello, un nuovo pacchetto grafico che abbina nero e rosso in uno stile moderno e distintivo, capace di valorizzare le linee della moto e accentuarne il carattere. Ogni aggiornamento è stato sviluppato con un obiettivo preciso: offrire ai piloti un'esperienza di guida ancora più precisa, confortevole e appagante.

Con il Model Year 27 la gamma vedrà quindi uno sviluppo come di seguito:

EVO 80 2T Junior	EVO 80 2T Senior	SINCRO 125 2T
Le piccole 80cc si mantengono sotto il progetto EVO, confermandosi come le moto ideali 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 e rappresenta quindi la scelta ideale per affacciarsi nel mondo trial "da grandi".	La versione Evo 80 Senior rappresenta l'anello di congiunzione tra la piccola 80 Junior e la Sincro 125, condividendo con questa la dimensione delle ruote, pur mantenendo l'intuitività del motore 80cc. La soluzione ideale per chi cerca un mezzo formativo, capace di coniugare facilità di guida e prestazioni appaganti.	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". Sarà il nuovo riferimento nella categoria. Il suo motore ha prestazioni tali da superare ogni ostacolo in sicurezza, risultando sempre divertente e facilmente gestibile.

PRESS INFORMATION

SINCRO 250 2T / 250 2T E-Start	SINCRO 300 2T / 300 2T E-Start	SINCRO 300 2T SS / 300SS 2T E-Start
Si conferma come la moto più adatta per 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 Sincro 250cc è adatta per l'amatore che cerca prestazioni di rilievo e allo stesso tempo la massima trattabilità e conducibilità della moto.	La 300 2T è il top della gamma. 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 sviluppati per superare anche gli ostacoli più impegnativi o i tracciati più ardui. È adatta ai piloti più esperti che cercano il massimo della prestazione, pur rimanendosi facile e immediata non appena si "sale in sella".	Questa versione, dove SS è acronimo di "Super Smooth", è la moto più trasversale della gamma 2T. Un prodotto estremamente equilibrato 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.

Dopo la profonda innovazione introdotta con SINCRO, Beta continua a sviluppare il progetto con una serie di affinamenti dedicati a ciclistica e motore, incrementando ulteriormente precisione di guida, controllo e piacere di utilizzo. Vediamo quindi quali modifiche sono intervenute affinando le doti dei Model Year 27:

Avviamento elettrico di serie: Il nuovo sistema E-Start integra un compatto motorino di avviamento, una batteria dedicata, relè e comando al manubrio ed equipaggia una specifica versione del modello, disponibile su tutta la gamma ad eccezione del 125 cc, per il quale l'installazione non è prevista.

Con un incremento di peso estremamente contenuto, pari a soli 1,9 kg, questa soluzione migliora sensibilmente comfort e praticità di utilizzo, risultando particolarmente vantaggiosa nelle uscite più lunghe e nelle situazioni in cui una rapida riaccensione del motore può fare la differenza. Una novità pensata per i trialisti che desiderano un maggiore supporto tecnologico e un livello superiore di sicurezza e controllo, soprattutto nei passaggi più impegnativi. Con l'affiancamento delle versioni E-Start ai modelli con avviamento a pedale quindi l'offerta Sincro raddoppia, in modo tale da mettere ogni pilota nelle condizioni di trovare la moto ideale per il proprio modo di vivere il trial.

Nuova camera di combustione e candela: la nuova candela (CMR7H) presenta dimensioni ridotte e prestazioni superiori rispetto alla precedente. La testa motore e la camera di combustione sono state riprogettate per sfruttarne al meglio le caratteristiche. La maggior compattezza della candela ha consentito di trovarle infatti una nuova collocazione verticale sulla testa del motore: lavorando in posizione verticale, anziché leggermente inclinata, il flusso interno della nuova camera di combustione risulta più efficiente, tutto va a vantaggio della fluidità di funzionamento del motore. La moto offre così una risposta più precisa al comando del gas, migliorando controllo e piacere di guida, con un funzionamento più regolare in ogni condizione di utilizzo.

Hardware centralina: L'adozione del nuovo hardware centralina migliora l'affidabilità complessiva del sistema, assicurando una gestione del motore più efficace e una maggiore costanza di funzionamento anche nelle condizioni più impegnative.

Silenziatore 300 2T: le Sincro 300 e 300 SS adottano un nuovo impianto di scarico caratterizzato da una struttura interna più lineare, studiata per ottimizzare il deflusso dei gas e migliorare la risposta del motore. Questa soluzione si traduce in un incremento delle prestazioni, mantenendo al tempo stesso un'erogazione



PRESS INFORMATION

progressiva e livelli di rumorosità contenuti. Entrambe le versioni, **300** e **300 SS** (con e senza avviamento elettrico), condividono il medesimo silenziatore, ma la **300 SS** si distingue per un collettore specifico, progettato per favorire una maggiore fluidità di erogazione e rispecchiare appieno la filosofia **Super Smooth** che identifica il modello.

Tarature sospensioni: nel costante sviluppo volto a perfezionare il dialogo tra moto e pilota, i tecnici Beta hanno affinato la messa a punto delle sospensioni. Per questa stagione debutta infatti un nuovo pacchetto di tarature che incrementa il feeling di guida, garantendo un eccellente compromesso tra sensibilità nella risposta e sostegno nelle situazioni più impegnative.

Nuova grafica: per le nuove Sincro My27 è stato scelto un nuovo pacchetto grafico nero e rosso, studiato per esprimere dinamismo, sportività ed esclusività, conferendo alla moto un'immagine ancora più distintiva.

Considerata la portata delle innovazioni che hanno contraddistinto nella passata stagione il lancio della nuova generazione di moto da Trial Made in Beta, è utile ripercorrere inoltre di seguito le caratteristiche salienti che contraddistinguono il modello. Si citano:

Telaio e sospensioni

Uno degli elementi distintivi della SINCRO è il telaio monotrave idroformato in lega di alluminio con serbatoio integrato, una soluzione tecnica che caratterizza da sempre l'offerta Trial di Beta e che contribuisce in modo determinante a garantire compattezza, leggerezza e guidabilità. Il progetto si è distinto sin da subito per l'equilibrio, la snellezza della struttura (grazie anche al motore portante) e la qualità della risposta dinamica, caratteristiche che si traducono in una guida precisa, intuitiva e poco affaticante in ogni condizione di utilizzo. Forcella e monoammortizzatore svolgono un ruolo fondamentale nel definire il carattere della SINCRO. Il comparto sospensioni è stato concepito per offrire il miglior compromesso tra sensibilità, sostegno e trazione, garantendo una risposta sempre prevedibile agli input del pilota. La forcella R16V con steli ad interasse ridotto (-10mm) assicura precisione e controllo dell'avantreno, mentre il monoammortizzatore con corpo in alluminio molto leggero favorisce motricità e progressività nella risposta del retrotreno.

Motore e circuito di raffreddamento

Il motore della SINCRO è caratterizzato dall'aspirazione diretta nel cilindro e da una distribuzione delle masse orientata alla centralizzazione dei pesi garantendo, a prescindere dalla cilindrata, una risposta pronta e lineare fin dai bassi regimi e mantenendo al tempo stesso una progressione efficace lungo tutto l'arco di erogazione. Questa caratteristica, unita alle novità precedentemente esposte, ai carter in lega leggera, a un impianto elettrico affidabile e ben integrato, definiscono tutto il carattere delle nuove Sincro.

Tutto ciò è coadiuvato da un sistema di raffreddamento completamente integrato, privo di tubazioni esterne, che contribuisce alla compattezza e alla pulizia del layout. Il radiatore, dotato di un pratico sistema basculante che facilita l'accesso al tappo di riempimento e ne migliora la protezione dagli urti, lavora in sinergia con una pompa acqua (con girante chiusa) ad alta efficienza per garantire prestazioni termiche costanti in ogni condizione di utilizzo.

Frizione e trasmissione

La rapportatura del cambio a sei velocità e la trasmissione primaria sono state studiate per valorizzare l'erogazione del motore lungo tutto l'arco di utilizzo, assicurando sempre il rapporto più adatto alle esigenze del trial moderno. Elemento distintivo è la frizione multidisco in bagno d'olio con molle a tazza, una soluzione derivata dall'esperienza Beta nelle competizioni che consente di ottenere un comando particolarmente leggero, progressivo e modulabile. La possibilità di regolare il precarico su tre diverse posizioni permette

PRESS INFORMATION

inoltre di personalizzare la risposta della leva in base alle preferenze del pilota, contribuendo a massimizzare sensibilità e controllo nelle situazioni più tecniche.

Disponibilità

Settembre