

EVO MY 2022

Beta lance sur le marché la nouvelle **EVO My 2022**.

Le travail d'affinage de la gamme Trial de Betamotor se poursuit et se concentre cette année principalement sur l'esthétique de la moto et la partie suspensions.

Au fil du temps, l'EVO a reçu un certain nombre d'améliorations majeures au niveau du moteur, du châssis et des suspensions. Le produit s'avère gagnant sur les terrains de compétitions, où il représente la base idéale pour des pilotes tels que Matteo Grattarola, Benoit Bincaz, Lorenzo Gandola, Aniol Gelabert et Sondre Haga qui composent l'équipe Beta de cette année. Pour ces raisons, Beta a décidé pour la My 2022 de développer les détails qui peuvent satisfaire les pilotes pour continuer à évoluer avec leur machine, mais aussi pour réaffirmer la fonctionnalité et la fiabilité qui ont toujours distingué la gamme Evo. L'expérience en compétition augmente la capacité de développement des produits destinés à l'utilisateur final et les résultats obtenus dans les championnats nationaux et internationaux le confirment.

La gamme EVO est l'une des plus étendues de sa catégorie et reste composée de pas moins de 6 modèles différents, tous dotés de leur propre personnalité, capables de satisfaire les besoins variés de tous les pilotes :

Evo 80 2T Junior/Senior	Evo 125 2T	Evo 250 2T
L'Evo 80 est la moto idéale pour débiter cette discipline. La version Junior est de loin la moto la plus facile pour les jeunes qui utilisent pour la première fois une moto trial à moteur thermique. La version Senior, en revanche, représente le lien avec le modèle 125, partageant avec ce dernier la taille des roues tout en conservant l'intuitivité du moteur de 80 cm ³ .	La plus petite des motos pouvant être homologuées de la gamme. Léger et maniable, elle convient aux jeunes pilotes venant des classes inférieures et abordant la compétition « comme des grands ». C'est la moto de référence de la catégorie. Son moteur est suffisamment performant pour franchir n'importe quel obstacle en toute sécurité, tout en restant agréable et facile à gérer.	C'est la moto pour ceux qui recherchent un deux temps faciles à manier et à contrôler, avec un caractère plus doux et des valeurs de couple et de puissance légèrement inférieures à celles du haut de gamme. L'Evo 250 convient à l'amateur qui recherche des performances de haut niveau et, en même temps, une motricité et une maniabilité maximales de la moto.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Evo 300 2T	Evo 300 2T SS	Evo 300 4T
<p>La 300 2T est le haut de gamme Evo. La moto pour ceux qui aiment les moteurs à grosse cylindrée avec des valeurs de couple élevées à tous les régimes et la base idéale pour les courses de haut niveau. La partie cycle et le moteur ont été dimensionnés pour surmonter les obstacles les plus difficiles et les pistes les plus dures. Elle convient aux pilotes expérimentés qui recherchent des performances maximales tout en restant faciles et immédiates dès qu'ils « montent en selle ».</p>	<p>Cette version, où SS signifie « Super Smooth », est la moto qui offre le meilleur compromis de la gamme 2T. Un produit extrêmement agréable qui conserve les qualités du moteur Beta de plus grosse cylindrée, le 300 cm³, mais est adouci dans la plage des bas et moyens régimes par rapport à la version standard, afin de créer, un produit encore plus agréable et facile à conduire, même pour les pilotes novices ou moins expérimentés.</p>	<p>Le modèle 4T est proposé dans la cylindrée habituelle de 300 cm³, le compromis idéal entre performances, maniabilité du moteur et facilité d'utilisation générale. Ce moteur adopte une « philosophie de conduite » différente de celle de ses sœurs 2T. C'est une moto avec beaucoup de couple, une arrivée de la puissance linéaire et extrêmement progressive, adaptée aux amateurs aussi bien qu'aux compétiteurs qui cherchent une moto avec laquelle ils peuvent à la fois s'amuser en compétitions et s'évader en virées en montagne.</p>

Esthétiquement, la moto a reçu une refonte graphique majeure et certains détails, comme le guidon, ont changé de couleur pour lui donner un look plus moderne et agressif.

Le boîtier du filtre est maintenant rouge. Son fonctionnement reste inchangé, tout comme le filtre TwinAir dédié. Le filtre est accessible par le petit couvercle supérieur ou en démontant le grade-boue arrière en quelques étapes simples.

Le cadre est également peint en rouge Beta caractéristique, pour souligner la beauté de la structure en aluminium hydroformé, une caractéristique distinctive de l'EVO.

La partie suspensions a été mis à jour avec le réglage de la fourche afin d'optimiser la progressivité lors de l'enfoncement et la fin de course. Pour ce faire, les réglages de la suspension ainsi que la quantité d'huile contenue dans les deux tubes ont été revus, en différenciant la gauche de la droite. En effet, la fourche EVO est dite « asymétrique » car les deux tubes ont des fonctions et des volumes internes différents. Du côté gauche, il est possible d'intervenir sur le ressort pour modifier l'assiette, tandis que du côté droit, il est possible de régler le système hydraulique pour gérer l'amortissement et la réactivité du train avant. En différenciant et en optimisant le volume d'huile entre les deux tubes, il a été possible d'améliorer la progression et donc la précision avec laquelle la moto transmet les sensations au pilote.

La fonctionnalité de changement de cartographie reste inchangée. L'EVO est équipé de deux cartographies moteur qui peuvent être sélectionnées à partir du bouton pratique situé sur le couvercle du réservoir. La position est facile d'accès et en même temps protégée des coups





COMMUNIQUÉ DE PRESSE

accidentels ; en outre, grâce à la présence d'un voyant, il est possible d'identifier immédiatement la cartographie choisie.

Disponibilité

Septembre

