

## EVO MY 2023

### *EVOLution Trial*

Beta lance sur le marché la nouvelle **EVO My 2023**.

TR, ZERO, TECHNO, REV et enfin EVO, Beta représente la référence dans le monde du Trial depuis 1979, date à laquelle la marque présente sa TR 50 au Salon de Milan. Quarante ans d'évolution après, forte d'une histoire riche de pilotes illustres et de succès dans les principales catégories des championnats de Trial, ainsi que de satisfactions hors compétition des utilisateurs de la moto dans le monde entier, l'EVO est née, la Beta Trial la plus performante de tous les temps. Un projet réussi qui, grâce à toutes les innovations ultérieures au niveau de la partie cycle, du moteur, du graphisme et de l'électronique, a porté d'énormes satisfactions à la maison de Rignano sull'Arno.

Pour les EVO My 2023, Beta a décidé de développer ultérieurement ses modèles, tant du point de vue fonctionnel qu'esthétique, réservant les interventions les plus radicales sur le moteur à son modèle de pointe. Il s'agit de toutes les modifications introduites en vue de satisfaire un utilisateur en constante évolution, tant en matière de goût que de style de conduite, et de réaffirmer la fonctionnalité et la fiabilité qui ont toujours distingué les modèles.

La mise à jour 2023 témoigne de l'engagement constant de Beta envers le Trial, une discipline d'une importance fondamentale pour la marque toscane. L'introduction de certains composants haut de gamme témoigne de l'intérêt de s'assurer que les pilotes de Trial de dernière génération puissent profiter pleinement des capacités de l'EVO, en compétition comme en randonnée.

La gamme EVO est l'une des plus répandues de sa catégorie et reste composée de pas moins de 6 modèles distincts, tous dotés de leur propre personnalité, capables de satisfaire les besoins variés de tous les pilotes, en augmentant à la fois le plaisir mais aussi le potentiel de celui-ci de niveau supérieur :

<b>Evo 80 2T Junior/Senior</b>	<b>Evo 125 2T</b>	<b>Evo 250 2T</b>
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 la facilité du moteur de 80 cm <sup>3</sup> .	La plus petite des motos pouvant être homologuées de la gamme. Légère 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. Assurément la plus performante des 125cc du marché.	C'est la moto pour ceux qui recherchent un deux temps facile 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 maximale de la moto.



<b>Evo 300 2T</b>	<b>Evo 300 2T SS</b>	<b>Evo 300 4T</b>
<p>La 300 2T est le haut de gamme Evo. La moto pour ceux qui aiment les moteurs de 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 cm<sup>3</sup>, mais est adouci sur 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 cm<sup>3</sup>, 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>

Découvrons ainsi toutes les nouvelles caractéristiques qui distinguent le nouveau modèle.

**Les nouveautés de l'ensemble de la gamme comprennent :**

- Grille radiateur : entièrement revisitée. Optimisant non seulement le flux d'air vers le radiateur, elle présente une plus grande surface de protection au niveau du bouchon et du corps du radiateur, ce qui évite d'endommager ces composants en cas de collision avec des branches, des pierres ou en cas de chute.
- Couvercle du réservoir : doté d'un nouveau design. La forme est beaucoup plus enveloppante sur le cadre et permet de couvrir tous les passages de câbles, renvoyant ainsi une image nette et épurée de la moto. Cette nouvelle forme accueille le bouton pour le changement de cartographie. L'EVO est équipée 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 accidentels ; en outre, grâce à la présence d'un voyant, il est possible d'identifier immédiatement la cartographie choisie.
- Graphisme : look et performances vont de pair avec la nouvelle mise à jour apportée à l'EVO. Les graphismes géométriques et un nouveau bras oscillant en aluminium anodisé lui confèrent un aspect élégant et naturel qui évoque les compétitions. Le cadre est peint en rouge Beta, pour souligner la beauté de la structure en aluminium hydroformé, trait distinctif de l'EVO. Le boîtier du filtre est de nouveau noir mais son fonctionnement reste inchangé,



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

tout comme le filtre éponge TwinAir dédié. Les tubes de fourche sont maintenant rouge Beta.

- Poignées Domino : obtenir une liberté de mouvement maximale à moto est également synonyme de prises fermes et confortables sur le véhicule. Les nouvelles poignées Domino personnalisées Beta assurent confort et prise en main, pour ne jamais perdre le contact avec le guidon. Les leviers noirs renforcent l'aspect raffiné.
- Nouveaux réglages des suspensions : les suspensions de l'EVO sont équipés de tous les réglages nécessaires pour s'approprier la moto et trouver la configuration idéale mais, pour en exalter la conduite, les techniciens Betamotor ont mis en œuvre, grâce à leur expérience, une série de mises à jour des réglages en ce qui concerne la progression, la réactivité et l'absorption. Pour la fourche, les réglages et la quantité d'huile contenue dans les deux tubes ont été revus afin d'augmenter la progressivité de la réponse dans les enfoncements les plus extrêmes. 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. Pour le mono amortisseur en revanche, afin d'améliorer la réactivité de la moto, Beta a travaillé sur le réglage en augmentant la réactivité en phase de détente. Cela permet à l'Evo de donner une sensation de légèreté accrue au pilote, notamment lorsqu'il travaille en « rebond » pour se repositionner entre les obstacles.
- Pneus : Michelin Trial Light à l'avant et Michelin Trial X-Light Competition à l'arrière sont le choix des pilotes professionnels et, avec le modèle MY23, de tous les propriétaires de l'EVO, qui trouveront une sensation d'adhérence accrue grâce aux pneus extrêmement légers, qui épousent à la perfection la précision et la maniabilité propres aux motos de Rignano sull'Arno.

### **Pour EVO 250/300 2T :**

Les moteurs Beta 2T de grosse cylindrée enregistrent des nouveautés significatives, toutes mises en œuvre dans le but d'améliorer les performances et la conduite, conformément à la philosophie de Beta. Les nouveaux composants dont est équipée l'EVO 2023 sont les suivants :

- Vilebrequin et bielle, cette dernière enregistrant un entraxe réduit de 1,5 mm pour une longueur de 114,5 mm. Ces nouveaux composants présentent une multitude d'avantages, tant du point de vue des performances, qui se traduisent par un moteur plus rond mais aussi plus dynamique. Grâce à la réduction du poids et des masses à mouvement alterné, la moto est plus maniable. Le tenue de route s'en voit améliorée et les vibrations réduites.
- Cylindre : totalement nouveau. Pour cette composante, les transferts ont été revus, privilégiant le couple à bas régime, et le poids total a été réduit.
- Culasse : la nouvelle chambre de combustion améliore la distribution à bas régime, la rendant plus progressive et facile à gérer, tout en maintenant les performances du moteur à mi-régime.



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

- Cartographie moteur : pour équilibrer au mieux l'arrivée des nouveaux composants et exploiter la puissance et la motricité au maximum, la cartographie moteur a été optimisée, en particulier l'avance à l'allumage.
- Collecteur d'échappement : pour éviter les brûlures et protéger le collecteur des chocs éventuels, une protection a été installée sur le collecteur. Cet élément est non seulement fonctionnel mais complète également le look de la moto. (également montée sur 125 2T).

### Disponibilité

- 2T 125/250/300/300SS à septembre.
- 4T 300 à octobre.
- 80cc à novembre.

