

EVO MY 2016

Ancora più evoluta, ancora più performante.

Il reparto R&D Beta è riuscito ad imprimere un ulteriore cambiamento ad un progetto già di per sé piuttosto evoluto e affinato come la EVO, autentico best-seller nel Trial. Per il Model Year 2016 i tecnici fiorentini hanno concentrato i loro sforzi sul motore riuscendo nel notevole risultato di dare una personalità distintiva a ciascuna delle cilindrato della gamma EVO, ognuna orientata verso uno specifico utente.

EVO 2T 250/300cc MY16

Motore

Rimane il cavallo di razza della gamma Evo, la moto pensata per l'utente esperto e le competizioni. Come sempre in Beta, lo sviluppo non è mai orientato verso la sola potenza e irruenza ma l'obiettivo è sempre quello di garantire la fruibilità lungo tutto l'arco di esercizio. "Per questo abbiamo lavorato soprattutto per dare maggiore rotondità e coppia ai bassi regimi, oltre che per aumentare l'inerzia e l'accentramento delle masse - dichiara l'ing. Tozzi del reparto R&D - che, come si sa, sono valori cruciali per migliorare la guida nel Trial".

Per ottenere questo obiettivo, **queste le modifiche attuate che accomunano sia la 300 che la 250cc :**

- L'albero motore gode ora di un nuovo asse di accoppiamento più rigido che ha consentito di incrementare sia l'inerzia che l'accentramento delle masse
- Nuova biella per consentire maggiore inerzia e rigidezza
- Nuovo silenziatore, rivisto internamente per consentire sia un incremento sensibile della coppia ai bassi - medi regimi che una maggiore silenziosità

Modifiche per la 300cc

- Nuova camera di combustione, rivista nell'angolo di squish per migliorare sia la precisione di risposta che l'erogazione del motore

Modifiche per la 250cc

- Completamente rivista la testa grazie ad un nuovo disegno dei diagrammi di travaso e scarico per una fruibilità e trattabilità di riferimento
- Nuova anche la camera di combustione dove è stata ridotta l'altezza dello squish, con geometria dedicata ai nuovi diagrammi



PRESS INFORMATION

EVO 2T 125cc MY16

Motore

Da sempre la cilindrata rookie per i giovani piloti Beta - quella per intendersi che quest'anno ha consentito a Marco Fioletti il titolo Mondiale 2015 – quest'anno cresce ancora in prestazioni. Notoriamente vispo e brillante, oggi il quarto di litro trasmette una maggiore sensazione di potenza ed una guida più adulta e professionale. Tutto questo grazie a:

- Albero motore rivisto per incrementare l'inerzia.
- Nuova anche la biella, oggi più corta per aumentare la compressione nel carter e quindi ottenere maggiori prestazioni ai bassi e masse più spostate verso il basso.
- Rivisti i diagrammi del cilindro per accordarsi e sfruttare al meglio con la maggior coppia ottenuta

Ciclistica

Modifiche comuni a tutte le cilindrata gamma EVO 2T (300, 250, 200 e 125cc):

Il mono Sachs gode oggi di una nuova taratura: grazie ad una migliore frenatura idraulica il monoammortizzatore risulta più progressivo e si accorda meglio al funzionamento della forcella anteriore. Si tratta di un intervento volto a sposare meglio l'evoluzione dello stile di guida trialistico che negli ultimi anni ha sempre più visto una prevalenza della guida sulla ruota posteriore.

Colorazione:

Trendy la nuova colorazione dove spicca il telaio in alluminio verniciato bianco unito al mix di plastiche e grafiche bianco, nero e rosso fluo.

Prezzi al Pubblico IVA inclusa:

Buone notizie anche sul fronte prezzi: restano gli stessi del 2015.

- EVO 2T 125 € 6.440,00
- EVO 2T 250 € 6.690,00
- EVO 2T 300 € 6.940,00