

# EVO MY 2017

*L'evoluzione continua*

Beta presenta la nuova gamma Trial **Evo My 2017** che si appresta a ricevere il testimone dalla sua progenitrice, il modello 2016, attestatasi – ancora una volta nella storia della Casa toscana – come leader di mercato del settore.

Gli ingegneri Beta hanno svolto un intenso lavoro di sviluppo ed affinamento del mezzo, sia a livello tecnico/funzionale che di design, per lanciare sul mercato una moto strettamente derivata dalla precedente ma ancora più performante, intuitiva e piacevole da guidare.

La gamma **Evo My 2017**, per quanto riguarda le motorizzazioni 2T, si declina in 125/250/300, alle quali si va ad aggiungere la 300 4T.

Grande novità è l'introduzione della nuova 2 tempi **Evo SS 300**, dove "SS" è l'acronimo di "Super Smooth", una nuova Trial dal carattere decisamente più morbido e fun rispetto alle sorelle più aggressive. Si tratta di una moto pensata per gli amatori del Trial.

Tutte le motorizzazioni rispettano la normativa omologativa **Euro4**.

**La nuova moto sarà svelata in occasione della prova italiana del Mondiale Trial, in programma per il 3 e 4 settembre a Chiampo.**

## MOTORE

### Evo 2T

Il motore rimane il vero fiore all'occhiello della Evo e fa della fruibilità e guidabilità la propria caratteristica distintiva.

Come il resto del progetto, anche il propulsore ha beneficiato di numerosi aggiornamenti rispetto al precedente modello. In particolare:

#### *Caratteristiche comuni a tutti i motori 2T*

- **Nuove tenute di banco:** riducono notevolmente l'attrito radente fra albero motore e paraolio.
- **Nuova bobina accensione:** La maggiore energia disponibile per la scarica apporta benefici in termini di stabilità della carburazione, le risposte del motore diventano quindi più precise e ripetibili facilitando la guidabilità della moto.
- **Nuova centralina:** modificando l'hardware con sistema di scarica a doppia scintilla viene ulteriormente migliorata la stabilità di carburazione. Ciò riduce notevolmente l'irregolarità ciclica tipica dei propulsori due tempi ai carichi parzializzati, generando un carattere più corposo e nello stesso tempo più trattabile ai bassi rpm.

## PRESS INFORMATION

- **Nuovo regolatore corrente:** migliora il rendimento elettrico del sistema incrementando la potenza disponibile per l'elettroventola ai bassi rpm. È incrementata quindi la capacità di raffreddamento e, conseguentemente, la prestazione motore risulta più stabile.
- Ottimizzata la **curva di anticipo d'accensione**.
- **Nuova candela** con elettrodo centrale in iridio. Aumento generale delle prestazioni.

### 125 cc.

- **Nuovo gruppo generatore:** anche per la ¼ di litro beneficia del generatore 12 poli con inerzia dedicata. Ciò si traduce in una maggiore potenza elettrica disponibile per le utenze, migliore precisione e risposta del motore in tutti i punti di funzionamento, maggiore efficienza ventilatore ai bassi rpm, ottimizzazione dell'handling grazie all'accentrimento delle masse e migliore capacità di raffreddamento.
- **Nuovo albero motore:** incrementata la corsa da 54mm a 54.5mm, con conseguente incremento di cilindrata.
- **Nuovi cuscinetti di banco** ad attrito ridotto: rendono il motore molto più libero e reattivo.
- **Nuovo silenziatore:** rivisto totalmente nella sua parte interna con passaggio alla rete forata 3 passo 5, che garantisce un sensibile incremento di prestazione e precisione nella risposta, oltre ad una riduzione dell'emissione acustica.

### 250 cc.

- **Nuovi diagrammi di scarico e travaso:** la nuova posizione del cilindro consente un funzionamento migliore del motore su tutto l'arco di utilizzo.
- **Nuova camera di combustione:** modificati banda ed angolo di squish per rendere il motore piacevole e potente in ogni condizione di esercizio, migliorando la fruibilità di riferimento.
- Impiego di **volano con inerzia maggiorata** che rende il propulsore più rotondo e piacevole da usare non penalizzando le prestazioni globali.
- **Nuovo silenziatore** con incremento del tratto di rete cilindrica fonoassorbente e nuovi feltri ad alto valore di abbattimento acustico. Il motore risulta essere più silenzioso, più piacevole da usare e di facile interpretazione da parte del pilota grazie alla perfetta linearità erogazione/progressione.

### 300 cc.

- **Nuovo cilindro:** rivista la zona di accoppiamento guarnizione-piano testa per favorire una migliore tenuta della guarnizione.

## Evo 300 SS 2T

Versione soft della **Evo 300 My 2017** che ha come obiettivo l'ottenimento di un motore facile, intuitivo ma comunque prestazionale nel momento in cui il pilota ne abbia esigenza. La versione

## PRESS INFORMATION

“SS” acquisisce tutti gli aggiornamenti elettronici e meccanici presenti sulla Evo 300 ma si differenzia per i seguenti componenti:

- **Nuovo silenziatore** con incremento del tratto di rete cilindrica fonoassorbente e nuovi feltri ad alto valore di abbattimento acustico. Il motore risulta essere più silenzioso, più piacevole da usare e di facile interpretazione da parte del pilota grazie alla perfetta linearità erogazione/progressione.
- **Nuova camera di combustione** con rapporto di compressione e layout dedicati ad un impiego meno agonistico. Consente una risposta precisa del motore ad ogni regime di rotazione, anche molto prossimo al regime minimo. Il motore risulta perciò preciso, trattabile e sempre sotto controllo.
- **Volano con inerzia maggiorata** che rende il propulsore più rotondo e piacevole da usare senza penalizzare le prestazioni globali.
- **Trasmissione primaria con inerzia aggiuntiva:** assieme al volano consente di ottenere un motore piacevole da usare per qualunque tipologia di pilota, perfettamente “rotondo” al regime di minimo, trattabile e lineare nella progressione.
- **Comando gas a corsa lunga:** trasmette il massimo piacere nel controllo del motore prossimo al regime di minimo ed ai piccoli carichi parzializzati senza supporto della frizione.

## VEICOLO

Gli interventi sul veicolo sono comuni a tutti i nuovi modelli – 2T, 4T e SS – e si riassumono in:

- **Setting idraulico aggiornato di entrambe le sospensioni** (mono e forcella), ottimizzando l’efficacia per la corsa disponibile: ora più sensibili e confortevoli ad inizio corsa oltre ad una maggiore progressione sul finale per garantire il miglior assorbimento ad impatti importanti o ad alta velocità.
- **Nuovo desgin foderi forcella anteriore.**
- **Nuovo kit porta-targa** con frecce integrate: consente maggiore praticità nell’uso fuoristradistico permettendo finalmente di praticare il Trial nel pieno rispetto delle normative di circolazione.
- **Nuova pompa freno posteriore** che garantisce una frenata più potente e modulabile.
- **Nuova plastica copri-serbatoio:** che rende l’aspetto estetico della moto ancora più filante e piacevole alla vista.
- **Nuovo posizionamento switch doppia mappa:** adesso sulla mascherina anteriore per ridurre danni in caso di impatto.
- **Nuova mascherina anteriore** con faro a led ed alloggiamento per regolatore di tensione.
- **Nuova veste grafica.**