

EVO MY 2024

EVolution Trial

La saison de compétition 2023 est sur le point de se terminer et l'équipe Beta Factory Trial est déterminée à atteindre les meilleurs résultats possibles avec ses pilotes ; comme Matteo Grattarola, qui, dans la catégorie reine, fait preuve d'une grande habileté après son retour chez Betamotor. Les évolutions techniques testées, et mises à la disposition des pilotes et de tous les passionnés de la marque par la maison de Rignano sull'Arno, ont évolué au fil du temps grâce à la contribution de ses Factory Riders. La nouvelle Evo est présentée à nouveau sur le marché après avoir été enrichi d'un nouveau composant fonctionnel - la clé électronique.

Beta lance, donc, sur le marché la **EVO My 2024** avec une version graphique originale à l'impact esthétique raffiné qui rend ce nouveau modèle à la fois racing, équilibré et élégant.

L'utilisation habile du rouge, dans ce cas pour souligner la base en gris plutôt que comme couleur primaire, exalte les volumes de la moto et embellit l'aspect esthétique inédit du véhicule qui, grâce au châssis et au bras oscillant couleur aluminium, tend à souligner son fort lien avec la compétition, où les matériaux sont purs et où tout est orienté vers la performance.

Grâce aux nouveautés introduites avec le précédent Model Year, qui projettent simplement la gamme EVO au sommet dans le monde Trial, toutes les introductions récentes reçues par la moto sont confirmées pour l'année 2024, en mettant cependant à jour l'impact esthétique, avec un nouveau graphisme qui se détache de la tradition du rouge Beta traditionnel.

La principale nouveauté du point de vue de l'équipement concerne l'introduction de la clé électronique qui joue un double rôle, en combinant l'innovante fonction antiviol et une utilisation plus traditionnelle pour la sécurité passive de la moto et de son pilote, généralement représentée par l'interrupteur « Kill-Switch ».

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 :

| 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 | 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 | 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 |



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

| | | |
|---|--|---|
| <p>tout en conservant la facilité du moteur de 80 cm³.</p> | <p>agréable et facile à gérer. Assurément la plus performante des 125cc du marché.</p> | <p>performances de haut niveau et, en même temps, une motricité et une maniabilité maximale de la moto.</p> |
|---|--|---|

| 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 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 zones 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 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 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 montage.</p> |

Nouveautés pour l'ensemble de la gamme :

- **Clé électronique** : le nouveau dispositif électronique est un brevet européen exclusif déposé par Betamotor (EP3064405B1), qui exerce simultanément la fonction d'antivol et celle de protection de la moto et de son pilote.

La clé électronique se compose de deux parties : une partie qui reste fixée au guidon du véhicule et une autre, magnétique (que le pilote peut porter à son poignet avec un lacet), qui se débranche pour activer le mécanisme.

Le dispositif, qui a récemment été introduit pour la première fois sur un modèle Beta avec la X trainer My 24, exerce la fonction de dispositif « Kill-Switch » pour la sécurité de la moto et de son pilote, en éteignant la moto lorsque le point de contact magnétique connecté au poignet du pilote et au guidon se débranche.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Toutefois, contrairement à un interrupteur « Kill-Switch » normal, la nouvelle clé électronique incorpore aussi la **fonction d'antivol** qui ne permet pas de faire démarrer la moto lorsqu'elle est débranchée, grâce à un code qui associe la clé à la moto de manière univoque, ce qui décourage les vols du véhicule lorsqu'il est laissé sans surveillance.

Une meilleure protection pour la moto et son pilote, en une solution brevetée exclusivement par Betamotor ; pour la première fois de série.

Evo My 2024 conserve aussi toutes les introductions récentes apportées au véhicule dans les différentes cylindrées, ce qui confirme la fonctionnalité de l'ensemble technique :

- Grille radiateur redessinée : optimisant non seulement le flux d'air, 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 : la forme est enveloppante sur le châssis et permet de couvrir tous les passages de câbles, renvoyant ainsi une image nette et épurée de la moto. Ce couvercle accueille le bouton pour le changement de cartographie. Il convient, en effet, de rappeler que l'EVO est équipée de deux cartographies moteur qui peuvent être sélectionnées à l'aide du pratique bouton 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.
- Amortisseurs : les amortisseurs de l'EVO sont dotés de tous les réglages nécessaires pour adapter la moto aux préférences du pilote et trouver la configuration idéale mais, grâce à la dernière évolution mise en place, la moto a nettement été améliorée en termes de progression, de réactivité et d'absorption.

Parmi les dernières nouveautés mises en place sur les modèles 2T de plus grosse cylindrée (250/300), citons aussi :

- Vilebrequin et bielle à entraxe réduit pour une distribution plus ronde et une amélioration des aspects dynamiques du véhicule.
- Cylindre et culasse : revus en ce qui concerne les lumières et la chambre de combustion, en privilégiant une amélioration du couple à bas régime, sans nuire aux performances du propulseur aux régimes moyens et hauts.
- Cartographie moteur : pour s'accorder au mieux aux composants et exploiter la puissance et la capacité de traction du moteur.
- Collecteur d'échappement : pour éviter les brûlures et protéger le collecteur des chocs éventuels, une protection a été installée sur le collecteur en question. Cet élément est non seulement fonctionnel mais il complète aussi le look de la moto (aussi sur 125 2T).

Disponibilité

Septembre

