

EVO FACTORY MY 2024

EVolution Trial

Les EVO Factory représentent l'**EVolution** racing des modèles trial de la maison Beta et, comme d'habitude, elles arrivent sur le marché en février, juste avant le début de la saison sportive, prêtes à participer aux courses de plus haut niveau.

La **victoire au Championnat du monde** avec George Hemingway (TR3 125) ainsi que les excellents placements de Matteo Grattarola (TRIALGP) et Andrea Sofia Rabino (GP WOMEN), sans oublier les victoires respectives dans les Championnats nationaux, mettent encore une fois en évidence les excellentes caractéristiques en termes de maniabilité et de performances fournies par le modèle. Quelques mises à jour sont prévues pour le Model Year 2024 afin d'ajouter une touche de raffinement au modèle, tout en conservant son caractère racing.

Voici les points forts qui distinguent les modèles Factory My24, divisés entre **MOTEUR** et **PARTIE CYCLE** :

MOTEUR

Les moteurs de la version **Factory** se différencient de ceux standards par les caractéristiques suivantes :

2 Temps

- **Carters en magnésium noirs** : ce composant, au design très attractif, garantit une réduction de poids de 1 350 g, au bénéfice de l'agilité de conduite.
- **Disques d'embrayage profilés** : spécialement conçus pour obtenir un embrayage précis et facile à utiliser dans toutes les conditions, et notamment en termes de maniabilité dans les actions répétées les plus extrêmes même à régime élevé, comme de grands obstacles et des sauts sur une roue, tout en conservant une commande précise à chaque mouvement.
- **Bouchons d'huile moteur anodisés noirs.**
- **Échappement en titane** : sur les modèles 250/300, il garantit non seulement une réduction de poids de plus de 600 g, mais aussi de meilleures performances aux régimes moteur moyens et hauts, grâce à un plus grand diamètre interne.

L'échappement de l'EVO Factory 125, toujours en titane, se distingue de celui des plus grosses cylindrées par sa structure interne, avec une première partie conique (côté cylindre), ce qui comporte une augmentation du couple et de l'accélération à bas régime.

Comme pour l'EVO My24, toutes les cylindrées des modèles 2 Temps, à l'exception du 125, sont, elles aussi, équipées du **vilebrequin avec bielle à entraxe réduit** introduit récemment (1,5 mm en moins pour passer de 116 à 114,5 mm) ; L'alésage et la course restent inchangés, alors que les pistons sont de nouveaux pistons de la marque Meteor.

Comme nous le savons, les EVO Factory sont équipées d'un moteur plus performant que celui des EVO et cette caractéristique est confirmée également pour le My24.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Grâce au poids réduit des carters, du collecteur en titane et aux masses à mouvement alterné réduites, la moto est plus maniable, alors que les moteurs assurent une amélioration des performances et de la conduite de la moto, tout en garantissant une explosivité et une puissance d'un niveau supérieur.

La stabilité est comme toujours une référence et les vibrations sont réduites au maximum.

4 Temps

Le modèle 4 temps, en configuration Factory, reçoit, lui aussi, un certain nombre d'améliorations par rapport à l'EVO. L'**unité de commande électronique** obtient une augmentation de la puissance électrique, ce qui se traduit par une plus grande stabilité de l'étincelle et, par conséquent, par une amélioration de la combustion à tous les régimes. Pour libérer la puissance accrue disponible, l'EVO Factory 4 temps est aussi équipée d'un **silencieux en titane**, plus léger et performant.

PARTIE CYCLE

Pour ce qui est de la partie cycle et du design, la nouvelle **Evo Factory My 2024** diffère de la version standard sur les points suivants :

- **Tubes de fourche or** : les **tubes or**, qui embellissent le modèle tant du point de vue esthétique que fonctionnel, sont confirmés sur l'Evo Factory 24. La couleur est, en effet, le résultat d'un **traitement nitrure de titane (TIN)** qui confère d'excellentes qualités de glissement à la fourche, qui reste gérée dans l'hydraulique avec le nouveau système de tamponnement interne introduit récemment. Le travail continu d'affinement du réglage garantit un ensemble cycle de référence dans le monde du trial grâce aussi à l'adoption du mono-amortisseur avec géométrie optimisée du « guide-ressort » (avec ressort rouge).
- **Progression des biellettes** : à l'appui de la suspension, les biellettes sont plus progressives afin de donner plus de traction à la moto et de transmettre un haut niveau de sensibilité au pilote, qui sera aidé lors du dribble sur l'arrière et au moment de surmonter de grands obstacles.
- **Nouveaux tés de fourche taillés dans la masse, anodisés bleus** : ils garantissent rigidité et légèreté (avec une réduction de poids de 100 g par rapport aux tés standards) et permettent d'avancer ou reculer les pontets du guidon afin de trouver la position de conduite idéale. Sans oublier que la nouvelle couleur introduite pour le My24 confère à la moto un look sans compromis.
- **Tendeurs de chaîne, embouts de guidon et repose-pieds anodisés noirs** : ces derniers offrent une réduction de poids, une plus grande durabilité et une meilleure accroche des bottes grâce à des pointes en acier antidérapantes.
- **Durites de radiateur personnalisées en silicone rouge** : elles contribuent à un meilleur refroidissement de la moto et lui donnent un look racing.
- **Disques de frein Galfer racing** : pour une excellente puissance de freinage et un poids extrêmement limité qui contribue à la réduction des masses suspendues de la moto, au bénéfice de la maniabilité.
- **Maîtres-cylindres de frein et d'embrayage BrakTec.**

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

- **Étrier de frein arrière avec système anti-vibration des plaquettes.**
- **Nouvelles jantes Morad anodisées bleues.**
- **Pneus Michelin X-light** : leader dans le secteur étant donné leur poids, leurs performances et leur adhérence dans toutes les situations.
- **Nouvel habillage graphique** : le rouge et le bleu caractérisent depuis toujours les modèles de course de la maison Beta et cette nouvelle EVO Factory ne trahit pas les attentes. Le rouge Beta, des éléments plastiques et des autocollants, crée une combinaison parfaite avec les détails et les nouveaux composants élégants en Ergal bleu. Le look du modèle est encore embelli par le nouveau design matt-gloss, avec les parties rouges opaques en contraste avec le bleu et le blanc brillant.

Les nouvelles Evo Factory 24 sont aussi équipées pour la première fois de la nouvelle clé électronique Made in Beta :

- **Clé électronique** : le traditionnel interrupteur « Kill-switch » a été remplacé par la nouvelle clé électronique brevetée par Betamotor. Ce dispositif magnétique est un système de sécurité qui remplit à la fois la fonction d'antivol et celle de protection pour la moto et le pilote, et il s'agit d'un brevet européen exclusif déposé par Betamotor (EP3064405B1). La clé se compose, tout comme le dispositif qu'elle remplace, 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 ; Mais elle se distingue des précédentes par le code univoque qui lie les deux parties, en remplissant ainsi la fonction d'antivol.
Fonction antivol : la clé ne permet pas de faire démarrer le moteur lorsqu'elle est débranchée, grâce à un code qui l'associe au bloc d'allumage monté sur la moto, ce qui décourage les vols du véhicule lorsqu'il est laissé sans surveillance.
Sécurité passive de la moto et du pilote : avec un fonctionnement analogue à celui du dispositif « Kill-Switch », la moto s'éteint lorsque le point de contact magnétique relié au poignet du pilote et au guidon de la moto se débranche.
Une meilleure protection pour la moto et son pilote, en une seule solution brevetée exclusivement par Betamotor.

DISPONIBILITÉ

Février