

EVO FACTORY MY 2025

EVolution Trial

Les EVO Factory représentent l'**EVolution** racing des modèles trial de l'usine Beta et, comme d'habitude, elles arrivent sur le marché juste avant le début de la saison sportive 2025, prêtes à franchir les zones les plus exigeantes.

La **victoire au Championnat du monde** de George Hemingway (TR3 125) ainsi que les excellents placements de Matteo Grattarola (TRIALGP) et Andrea Sofia Rabino (GP WOMEN), sans oublier le titre Européen du pilote Français Téo Colairo ainsi que les victoires respectives dans les Championnats nationaux, mettent encore une fois en évidence les excellentes caractéristiques en termes de maniabilité et de performances introduites par nos modèles.

Le Model year 2025 présente une importante amélioration concernant la partie suspensions, avec l'introduction d'une nouvelle fourche au diamètre majoré, ce qui comporte de grands avantages du point de vue tant de l'utilisation que de la possibilité de personnaliser les réglages.

Voici les points forts qui distinguent les modèles Factory My25, 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 et de la maniabilité de la moto.
- **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 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 My25.

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 du véhicule, tout en garantissant des performances et une puissance d'un niveau supérieur. La stabilité est comme toujours une référence et les vibrations sont réduites au maximum.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

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** (CDI) 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 2025** diffère de la version standard sur les points suivants :

- **Suspensions** : La fourche EVO Factory My 2025 présente une nouvelle architecture avec des tubes d'un diamètre de 39 mm, à savoir 1 mm de plus que sur le modèle précédent. Le diamètre plus grand que par le passé comporte une augmentation de la rigidité sur la roue avant, au bénéfice de la précision et de la facilité de conduite de la moto. Le schéma de fonctionnement est asymétrique, avec le tube droit qui contient le ressort, alors qu'à gauche, nous trouvons la cartouche ouverte pour le réglage du système hydraulique, combinée à une tige de l'élément de pompage en aluminium de 12 mm de diamètre avec un traitement amélioré, c'est-à-dire bien 2 mm de plus que sur le modèle précédent. Les deux tubes sont dotés de dispositifs de réglage commandés par des vis Allen anodisées de différentes couleurs.

Le développement de la nouvelle fourche a été guidé par la volonté d'obtenir un produit à la structure plus rigide et à la fois légère : résultat atteint grâce à l'utilisation d'un acier spécial qui a permis de réduire l'épaisseur du tube sans compromettre sa solidité, et d'augmenter le diamètre interne, utile dans la gestion du système hydraulique.

Le nouveau volume interne disponible a permis d'utiliser des composants au diamètre majoré, en mesure de gérer des flux hydrauliques plus importants, qui garantissent une meilleure progression de la réponse dans les enfoncements ainsi qu'une plus grande précision dans la personnalisation du réglage.

Par rapport aux EVO, les nouvelles fourches du modèle Factory ont un réglage spécifiquement pensé pour une utilisation en compétition, qui se combine parfaitement à la cartouche différente, plus longue que la version standard, qui améliore nettement la progression et l'amortissement en fin de course.

Les **tubes couleurs or**, qui embellissent le modèle tant du point de vue esthétique que fonctionnel, sont confirmés sur l'Evo Factory 25. La couleur est, en effet, le résultat d'un **traitement nitrure de titane (TIN)** qui confère d'excellentes qualités de glissement à la fourche.

Le mono-amortisseur, une référence dans le secteur, est doté pour l'année 2025 d'un nouveau corps en aluminium, qui remplace l'acier plus lourd du modèle précédent, au bénéfice de la légèreté globale de la moto.

Les nouveautés de la partie suspensions garantissent à la moto une plus grande progression dans l'enfoncement et une meilleure gestion dans le rebond en donnant plus de précisions à la roue avant lorsqu'elle passe entre les pierres et la capacité d'absorber des impacts considérables, comme l'atterrissage après de gros obstacles.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

- **Tés de fourche taillés dans la masse, anodisés bleus** : ils garantissent la rigidité et la légèreté (avec une réduction de poids de 100 g environ par rapport aux tés standards) et permettent d'avancer/de reculer les pontets du guidon afin de trouver la position de conduite idéale. Sans oublier que la nouvelle couleur introduite pour le My25 confère à la moto un look unique et factory.
- **Guidon anodisé bleu** : le nouveau guidon Reikon anodisé bleu conserve ses indéniables caractéristiques de flexibilité, en garantissant un look en adéquation avec le reste de la moto.
- **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 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 réduit qui contribue à la réduction des masses suspendues de la moto, au bénéfice de la maniabilité.
- **Maîtres-cylindres de frein et d'embrayage BrakTec.**
- **Étrier de frein arrière avec système anti-vibration des plaquettes.**
- **Nouvelles jantes Excel anodisées bleues.**
- **Pneus Michelin X-light** : leader dans le secteur étant donné leur légèreté, leurs performances et leur adhérence dans toutes les situations.
- **Nouvel habillage graphique** : la nouvelle proposition pour le MY2025 présente un châssis gris mat avec les éléments plastiques en contraste, sans oublier l'aspect racing distinctif dû aux couleurs rouge et bleu. La protection anti-calorifique du pot 2T devient rouge.
Le tout accompagné d'un design graphique agressif ainsi que de composants anodisés bleus pour compléter la moto : plus que jamais factory.

DISPONIBILITÉ

Janvier