

SINCRO

SINCROnität der Bewegung

Die Revolution des Trials beginnt hier: Beta stellt die neue SINCRO 2T vor.

Nach Jahren der Zufriedenheit in den Paddocks in allen Teilen der Welt und auf allen Wettbewerbslevels weicht die EVO 2T einer neuen Generation von Motorrädern, die nicht nur eine technische Weiterentwicklung, sondern eine echte konzeptionelle Revolution darstellt. Das neue Beta Trial Bike wurde mit einem ehrgeizigen Ziel entwickelt: die perfekte Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug zu schaffen, eine nie zuvor erlebte Mensch-Maschine-Bindung, die so tiefgreifend ist, dass sich jede Bewegung in einen reinen Ausdruck von Kontrolle und Flow verwandelt.

Im Trialsport sind Präzision und Sensibilität wichtiger als in jeder anderen Disziplin. Es reicht nicht aus, Kraft oder Leichtigkeit zu haben: Man braucht Kontrolle. Beta-Fahrer und -Techniker wissen das und haben jahrelang hart daran gearbeitet, das RideAbility-Konzept in der Trialwelt auf eine neue Stufe zu heben. Durch die Weiterentwicklung des EVO-Projekts ist es gelungen, ein Motorrad hervorzubringen, das wirklich mit dem Fahrer kommuniziert, ihn „fühlt“, natürlich reagiert und seine Absichten vorwegnimmt. In dieser symbiotischen Beziehung verbirgt sich das wahre Leistungspotenzial. Wenn sich der Fahrer nicht mehr um die Reaktionen des Motorrads kümmern muss und es als Erweiterung seines Körpers erlebt, wird jedes Hindernis zu einer Herausforderung, die mit Klarheit und Stil angegangen werden kann.

Rahmen, Fahrwerk, Gewichtsverteilung, Ansprechverhalten des Motors: Jedes Element wurde überarbeitet, um einen instinktiven und unmittelbaren Dialog zu fördern.

Die Trial-Familie von Beta bleibt mit dieser neuen Variante eine der umfangreichsten auf dem Markt und verfügt über sechs unterschiedliche Modelle, die alle über eine eigene Persönlichkeit verfügen und in der Lage sind, die vielfältigen Bedürfnisse aller Fahrer zu erfüllen.

Mit der Markteinführung der SINCRO 2T erlebt das Sortiment eine vorübergehende Koexistenz des neuen Modells mit seinem Vorgänger in einigen spezifischen Hubräumen (80 cm³ und 4 T), für die zukünftige Entwicklungen folgen werden.

Die Trial-Familie besteht demnach aus:

EVO 80 2T Junior/Senior	SINCRO 125 2T	SINCRO 250 2T
Die kleinen 80 cm ³ bleiben hinter dem Evo-Projekt zurück und erweisen sich als ideale Motorräder, um sich der Disziplin anzunähern. Die Junior-Version ist das mit Abstand einfachste Motorrad für junge Fahrer, die das erste Mal ein Trial-Motorrad mit Verbrennungsmotor nutzen. Die Senior-Version ist hingegen die Verknüpfung mit dem Modell 125 und teilt mit diesem die Dimension der Räder, während sie das Feingefühl des 80-cm ³ -Motors beibehält.	Das kleinste der homologierten Motorräder der Baureihe. Leicht und wendig, ist es für die jungen Fahrer geeignet, die von den unteren Klassen kommen und sich den Wettbewerben „der Großen“ annähern. Es wird die neue Referenz in dieser Kategorie sein. Sein Motor bringt solche Leistungen, dass jedes Hindernis sicher überwunden werden kann, während es immer Spaß und einfach zu steuern bleibt.	Es wird das ideale Motorrad für all jene sein, die eine wendige und einfach zu kontrollierende 2-Takt-Maschine suchen, mit einem zahmeren Charakter und etwas geringeren Drehmoment- und Leistungswerten als bei den Highend-Modellen. Die SINCRO 250 cm ³ ist ideal für Liebhaber auf der Suche nach herausragender Leistung und gleichzeitig maximaler Zugänglichkeit und Dosierbarkeit des Motorrads.

SINCRO 300 2T	SINCRO 300 2T SS	EVO 300 4T
Die 300 2T ist die Spitzenreiterin im Sortiment. Das Motorrad für Liebhaber von hubraumstarken Motoren mit hohen Drehmomentwerten bei allen Drehzahlen, sowie die ideale Basis, um auch auf hohem Niveau Wettbewerbe zu fahren. Das Fahrwerk und der Motor sind so konzipiert, dass auch besonders anspruchsvolle Hindernisse oder schwierigere Strecken bewältigt werden können. Die Maschine ist für erfahrenere Piloten geeignet, die nach maximaler Leistung suchen, und bleibt dennoch einfach und unmittelbar, sobald man „in den Sattel steigt“.	Diese Version, bei der das Kürzel SS für „Super Smooth“ steht, ist das vielseitigste Motorrad der Baureihe 2T. Ein äußerst ausgeglichenes Produkt, das die Vorzüge des hubraumstärkeren Beta-Motors mit 300 cc beibehält, ihn aber bei mittleren bis niedrigen Drehzahlen im Vergleich zur Standard-Version drosselt, um - zusammen mit anderen kleinen Maßnahmen - ein noch ruhiger und einfacher zu fahrendes Produkt auch für weniger erfahrene Piloten zu kreieren.	Die 300 4T wird in einer Aktualisierung des aktuellen Evo-Modells erneut angeboten. Es bestätigt sich, dass sie der ideale Kompromiss zwischen Leistung, Handhabbarkeit des Motors und allgemeiner Benutzerfreundlichkeit ist. Dieser Motor vertritt eine andere „Fahrphilosophie“ als die anderen 2T-Modelle. Es ist ein Motorrad mit sehr viel Drehmoment, einer linearen Leistungsabgabe, geeignet für Liebhaber auf der Suche nach einem Gefährt, mit dem sie sowohl anspruchsvolle Wettbewerbe fahren als auch Trialwandern betreiben können.

Die neue SINCRO ist das Ergebnis einer vollständigen Neugestaltung in jeder Hinsicht: sowohl beim Fahrwerk als auch beim Motor.

Die Philosophie, die im Einklang mit den Werten der Marke verfolgt wurde, hat die Techniker dazu veranlasst, sich am Rahmen zu betätigen, um das Handling zu verbessern und die Massen zu zentralisieren und so das Gefühl der perfekten Übereinstimmung der Bewegungen des Motorrads mit den Bedürfnissen des Fahrers und den Eigenschaften des Motors zu gewährleisten, wobei sowohl an der Handhabbarkeit bei niedrigen Drehzahlen als auch an der maximalen Leistung gearbeitet wurde.

Um die Neuheiten des Projekts vorzustellen, das der Öffentlichkeit anlässlich der Trial Der Nationen 2025 in Tolmezzo (UD) präsentiert wird, wird der Hubraum 300 2T ins Auge gefasst, wobei die Präsentation weiterer Details zu den verbleibenden Hubräumen auf der EICMA stattfinden wird.

Neuheit SINCRO 300 2T:

Fahrgestell

Was den dynamischen Betrieb des Motorrads betrifft, so ist das erste Merkmal, das es verdient, als charakteristisches Element der Trial-Modelle aus dem Hause Beta erwähnt zu werden, der hydrogeformte Einträgerahmen aus einer Aluminiumlegierung.

Diese Struktur sorgt für die erforderliche geringe Baubreite und Fahrbarkeit, die über die Jahre von Fahrern jeder Kategorie immer wieder gelobt wurden. Beta hat daher beschlossen, weiterhin die Hydroform-Technologie des Rahmens mit integriertem Tank zu nutzen, die das Markenzeichen des toskanischen Herstellers bildet; durch die Arbeit an einem völlig neuen Layout in Bezug auf Design und Größe.

PRESSEMITTEILUNG

Ungeachtet der konstruktiven Lösung des Hauptträgers, in dem traditionell der integrierte Tank untergebracht ist, ist der Rahmen vollkommen neu: Die Geometrien haben sich geändert, ebenso wie die neuen vorderen und hinteren Schmiedeelemente, die in den hydrogeformten Tank eingesetzt werden. Die Schmiedeteile haben ein neues Layout, das aus funktionaler Sicht der Notwendigkeit einer besseren Handhabung des Motorrads entspricht und gleichzeitig dank der Raffinesse ihrer Verarbeitung zu einem einzigartigen Design beiträgt.

Der neue Rahmen wurde im Bereich des Lenkrohrs verstärkt, wo daran gearbeitet wurde, die Struktur zu verstärken, die Schweißnähte zu reduzieren und alles an den vorderen Schmiedeteilen des Rahmens zu befestigen. Der Kühler hat nun ein neues Befestigungssystem und ist mit neuen, ebenfalls geschmiedeten Streben verankert.

Der Motor behält seine Funktion als Strukturelement, aber die Befestigungspunkte am Rahmen wurden geändert; das Ergebnis ist eine Verbesserung der Biege- und Torsionssteifigkeit gegenüber der vorherigen Fahrzeuggeneration.

Das SINCRO-Projekt hat sich in die Richtung bewegt, ein noch schlankeres Motorrad als die vorherige Beta-Trial-Generation hervorzubringen, das bei reduzierten Abmessungen und Gesamtgewicht des Fahrzeugs eine Leistung und Manövrierfähigkeit erreicht, die in ihrer Kategorie Maßstäbe setzt.

Eine grundlegende Änderung, die eingeführt wurde, um sowohl die Handlichkeit beim Fahren als auch die Überwindung von Hindernissen zu verbessern, betrifft die Haltepunkte des hinteren Mono-Stoßdämpfers.

Die obere Befestigung des Mono-Dämpfers (obere Traverse) wurde neu gestaltet und an einem weiter vorne gelegenen Punkt als in der Vergangenheit am Rahmen befestigt. Auch die untere Befestigung am Hebelsystem wurde modifiziert, um eine höhere Steifigkeit zu erreichen. Das Ergebnis dieser Reihe von Eingriffen ist eine verbesserte Arbeitsweise des Mono-Stoßdämpfers, was der Vorhersehbarkeit der Reaktion des Fahrzeugs auch unter den komplexesten Betriebsbedingungen zugute kommt. Der Lenkwinkel ist ebenfalls offener als in der Vergangenheit und dies wirkt sich zusammen mit den Veränderungen des Mono-Dämpfers stark auf das Steuergefühl des Motorrads aus.

Die Optimierung des Fahrwerks hat, so kann man sagen, zu einer Erleichterung des Fahrens als Ganzes auf jeder Nutzungsebene, zu einem größeren statischen und dynamischen Gleichgewicht und zu einer Verringerung der Ermüdung beim Fahren geführt.

Fahrwerkselemente

Begleitend zu diesen Neuerungen, die sich stark auf das Verhalten des Motorrads auswirken, wurden viele andere Komponenten verändert, die dazu beitragen, den Betrieb des Fahrzeugs in der gewählten Richtung zu verbessern.

Die Schwinge wurde neu gestaltet, wobei die Geometrie, das Design und die Konstruktionstechnologie geändert wurden. Das Gewicht der neuen Komponente ergab auf der Waage 100 g weniger als die vorherige Generation. Dank des neuen Layouts und des Materialbearbeitungssystems durch Konifizierung von Rohren und anschließender mechanischer Umformung ist die Schwinge gleichzeitig leichter und gleichzeitig widerstandsfähiger und benötigt viel weniger Schweißnähte an den belasteten Verstärkungspunkten als in der Vergangenheit.

Aus Sicht des Fahrwerks waren die Eingriffe an der neuen SINCRO entscheidend, um das Ziel zu erreichen, das sich Techniker und Fahrer gesetzt hatten. Sowohl die Gabel als auch der Mono-Stoßdämpfer haben wichtige Upgrades erhalten, um die Fähigkeit zur Überwindung von Hindernissen zu verbessern und immer eine optimale Reaktion auf die Impulse des Fahrers zu erzielen.



PRESSEMITTEILUNG

- Gabel: Die Vorderradaufhängung hat sich sowohl in der Betriebsmechanik als auch in der Hydraulik weiterentwickelt und arbeitet mit einem um 10 mm reduzierten Schaftabstand. Die Gabelrohre sind neu, sowohl aus ästhetischer Sicht als auch in Bezug auf die Innenbearbeitung. Die reduzierte Schaftlänge trägt auch zur Gewichtsreduzierung des Bauteils bei, um das Gefühl von Leichtigkeit bei Sprüngen durch die Luft zu verbessern. Das hydraulische Setting wurde unter Verwendung eines anderen Öls (5W) überarbeitet und entsprechend angepasst. Die Gabel ist jetzt viel vielseitiger einsetzbar und reagiert deutlich sensibler auf Anpassungen, die an den Registern vorgenommen werden, um sich an unterschiedliche Fahrstile und -bedingungen anzupassen.
- Mono-Stoßdämpfer: Der Mono-Stoßdämpfer weist, wie bereits erwähnt, ein neues Montageschema auf, das ihn zusammen mit einer Einstellung, die der neuen Verbindung gewidmet ist, in seiner Reaktion progressiver macht und zur Zentralisierung der Massen beiträgt (unbeschadet des Radstandes). Der Körper besteht aus sehr leichtem Aluminium, während für die Einstellungen die Verlängerung und Federvorspannung bestätigt werden. Darüber hinaus wurde er mit einem Aufblasventil für das im Tank enthaltene Gas ausgestattet, was die Wartungsarbeiten erheblich erleichtert.

Ausstattung

Unter den anderen Elementen, an denen die Techniker gearbeitet haben, um ein Siegerpaket für die neue SINCRO zu erstellen, finden wir auch:

- Hinterradbremse: Der Drehpunkt des Pedals wurde neu positioniert, um eine stärkere und kontrolliertere Bremswirkung zu erzielen, die insbesondere bei Abfahrten und Übergängen auf einem Rad nützlich ist, die beim modernen Fahren erforderlich sind.
- Neue Gabelbrücken: Die neuen Platten haben ein komplett überarbeitetes Design mit einer modernen und gepflegten Linie. Sie sind als geschmiedete Einzelstücke gefertigt und bieten eine saubere und robuste Oberflächenbearbeitung, die zur Stärkung der optischen Identität des neuen Modells beiträgt.
- Radnaben: Für präziseres Fahren und sofortiges Ansprechen bei Richtungswechseln wurden auch die Radnaben neu gestaltet, um ihre Funktionalität und Ästhetik zu verbessern.
- Elektrische Anlage und Regler: Alle Gehäuse der elektrischen Anlage wurden überarbeitet, um sich optimal in das neue Layout des Motorrads einzufügen, die Bewegungen des Fahrzeugs nicht zu behindern und die Wartung so einfach wie möglich zu gestalten. Der Regler wurde ausgetauscht, um die elektrische Stabilität der Anlage zu verbessern und potenziell schädliche Überlasten unter allen Einsatzbedingungen zu vermeiden.
- Filtergehäuse: Das neue Filtergehäuse, das sich perfekt in das verjüngte Rahmenlayout einfügt, wird hinten von zwei neuen, hochwertig verarbeiteten, geschmiedeten Aluminiumstreben getragen und besteht nun aus zwei gekoppelten Teilen, anstatt aus einem einzigen Block.

Die neuen Fahrwerks- und Strukturkomponenten werden ästhetisch harmonisch durch eine neue Kunststoffausstattung ergänzt, die dem Motorrad ein schlankes Aussehen verleiht, alle Komponenten optimal verbindet und gleichzeitig schlank und wenig invasiv bleibt. Der Platzbedarf wurde auf ein Minimum reduziert, um die Bewegungen während der Fahrt nicht zu beeinträchtigen, die Oberfläche reicht jedoch aus, eine neue ansprechende Grafik aufzunehmen.

Der Bereich des Tankdeckels greift das Erbe des Vorgängermodells auf und beherbergt den Knopf für den Mappingschalter in einem neuen Deckel aus Co-Spritzguss, einer Konstruktionstechnik, die Solidität und hervorragende Ästhetik gewährleistet.

PRESSEMITTEILUNG

Motor

Die vorherige Generation der Trial Beta steht seit Jahren fest an der Spitze der weltweiten Wettbewerbe, und damit sich nichts ändert, hat der toskanische Hersteller beschlossen, mit der neuen SINCRO alles zu ändern, und der Motor ist dabei keine Ausnahme.

Das Antriebskonzept ist vollkommen neu; die einzigen Parameter, die von den Technikern der Abteilung Factory Racing Beta beibehalten wurden, waren die Bohrungs- und Hubabmessungen, die 79x60,5 mm (300 2T) betragen. Der Rest wurde im Vergleich zum Vorgänger revolutioniert.

Das erste, was bei der Betrachtung der neuen SINCRO ins Auge fällt, sind die neuen Motorgehäuse, die den Starthebel auf der rechten Seite tragen, mit der Endantriebseinheit traditionell auf der linken Seite, ganz im Gegensatz zu dem, was bisher üblich war.

Das Projekt konzentrierte sich auf das Ziel der Zentralisierung der rotierenden Massen, um die Handhabung des Fahrzeugs unabhängig von der Art der Verwendung, der es ausgesetzt ist, zu verbessern.

Um eine noch nie dagewesene Fahrbarkeit zu erreichen, wurden der Durchmesser, das Gewicht und die Trägheit des Schwungrads reduziert, während das der Kurbelwelle erhöht wurden.

Ebenfalls mit der Absicht, die Massen des Motorrads zu zentralisieren, wurde der Achsabstand zwischen Antriebswelle und Schwingenachse im Vergleich zur Vergangenheit um 2 mm verringert.

Der Zylinder ist neu, sowohl aus äußerer Sicht als auch in der inneren Geometrie der Überstromkanäle, wo alle Einlass- und Auslassströme anhand genauer Durchflussanalysen sorgfältig überprüft wurden.

Das Einlasssystem ist eines der Elemente, das am meisten mit der Vergangenheit bricht.

Denn der Einlass findet jetzt seinen Platz direkt im Zylinder, mit einer Kupplung ohne Zwischenschritte. Dies ermöglicht eine Positionierung des Lamellenpakets näher an der Kolbenlaufbahn; dem Bereich, von dem der durch die Bewegung des Kolbens erzeugte Druckimpuls ausgeht.

Der Kanal, der vom fünften Überströmer zum Lamellenpaket führt, wird in dieser Konfiguration sehr kurz und weist direkt auf das obere Lamellenblatt des letzteren; all dies ermöglicht es, die Öffnung der Lamellen zu antizipieren und die Resonanzwellen, die im Inneren des Zylinders und des Gehäuses entstehen, wenn gleichzeitig die Auspuff-, Überstrom- und Ansaugkanäle geöffnet werden, optimal zu nutzen. Das Ergebnis ist ein schneller und präziser auf die Gassteuerung reagierender Motor.

Die stärkere Verbindung, die zwischen dem Gasgriff und dem Ansprechverhalten des Motors hergestellt wurde, sorgt dank einer optimal kalibrierten Verbrennung für eine flüssigere Leistungsabgabe bei niedrigen Drehzahlen und fördert dann eine bessere Progression über den gesamten Abgabebereich, unbeschadet der maximalen Bezugsleistung.

Der Einlass im Zylinder bringt auch in Bezug auf das Rollen erhebliche Vorteile. Der kontinuierliche Durchgang des Kolbens (Fenster) an den Ansaugkanälen erzeugt einen pulsierenden Druckverlauf entlang der Ansaugmanschette. Dies führt zu einer besseren Verwirbelung von Luft und Kraftstoff bereits bei sehr niedrigen Lasten und Umdrehungen pro Minute. Das Ganze führt zu einem flüssigen und gleichmäßigen Motor, selbst bei sehr niedrigen Leerlaufdrehzahlen.

Eine einfache und effektive Lösung, die unter den neuen Betriebsbedingungen, die durch alle anderen neuen Komponenten im neuen Motor der SINCRO erzeugt werden, eine optimale Leistung hervorbringt.

Die oben genannte technische Entscheidung garantiert auch einen Raum zwischen der Ansaugleitung und dem Motorgehäuse, in dem sich die Vorbereitung für den Anlasser befindet. Denn die neue SINCRO bietet die Möglichkeit, einen Elektrostarter zu installieren, indem die vorgesehene Gehäusevorbereitung genutzt wird (nicht bei der 125 cm²). Diese Komponente ist als Erweiterungssatz von Factory Parts vorgesehen und führt zu keiner optischen Veränderung an den Gehäuseabdeckungen bei einer späteren Installation.

Die Batterie, die den Erweiterungssatz versorgt, findet ihren Platz hinter der Scheinwerfermaske.



PRESSEMITTEILUNG

Der jetzt aus einem Monoblock gefertigte Zylinderkopf ist neu und auch die Gehäuseabdeckungen wurden mit neuen Abmessungen innen und einem optischen Erscheinungsbild neu gestaltet, die sich an allen neuen Formen des Motorrads ausrichtet. Um das Gewicht zu halten, bestehen diese aus einer Magnesiumlegierung.

In Bezug auf den Auspuff behält die neue SINCRO 2T die charakteristische Erweiterung des Krümmers bei, die jedoch neu gestaltet wurde, um die Leistung des neuen Motors zu unterstützen und eine referenzgebende Leistung zu gewährleisten. Der Schalldämpfer wurde funktional und ästhetisch entsprechend abgestimmt.

Motorkühlkreislauf

Das gesamte Kühlsystem wurde mit einem rationalisierten Layout neu gestaltet und ohne externe Rohrleitungen vollständig in den Motor integriert. Der Kühler ist kompakter als in der Vergangenheit, hat aber dank der Neugestaltung der Wannen die gleiche Wärmeaustauschfläche beibehalten. Eine der neuen Features des neuen Elements ist die Möglichkeit, den Kühler auf die beiden unteren Befestigungsstifte zu kippen. Durch Abschrauben eines Knaufs, der diese oben fest verankert hält, kann sich die obere Wanne nach vorne bewegen lassen, um den Deckel freizulegen. Dieser Mechanismus bringt sowohl aus ästhetischer als auch aus funktionaler Sicht viele Vorteile mit sich, da er Brüche durch versehentliche Stöße oder Stürze vermeidet. Durch das Verbergen des Deckels bleibt nur die ebene Oberfläche des Wärmetauschers optisch sichtbar, wodurch verhindert wird, dass eine Kollision eine empfindliche Stelle wie die Nachfüllstelle der Flüssigkeit beschädigen kann.

Auch die Wasserpumpe und die Durchgänge des Kühlmittels wurden gründlich untersucht, wobei eine konstruktive Lösung genutzt wurde, den Kontakt von Kühlmittel mit dem inneren Kupplungsdeckel zu verhindern, obwohl keine externen Leitungsdurchgänge vorhanden sind. Dies ist dank eines Nyloneinsatzes möglich, der innen am Kupplungshalbgehäuse montiert ist und eine Verbindungsleitung zwischen dem Wasserpumpenauslass und dem Zylindereinlass schafft. Die neue Kreispumpe, die weniger sperrig ist als die der vorherigen Generation, wurde speziell entwickelt, um die Kühlflüssigkeit durch isolierte Durchgänge im Inneren des Gehäuses (anstelle der äußeren Rohre) zu fördern, und nutzt einen anderen Spiralquerschnitt des Pumpenkörpers sowie ein geschlossenes Laufrad, um eine höhere Effizienz zu gewährleisten.

Getriebe

Auch der untere Teil des Motors hat radikale Eingriffe erfahren, mit neuen Geometrien und einem um 2 mm erhöhten, aber in Querrichtung kompakteren und leichteren Getriebeabstand. Angesichts der Eigenschaften des neuen Motors erforderte die Übersetzung intensive Verfeinerungsarbeiten, um in jedem der sechs Gänge ein optimales Betriebsverhältnis zu ermitteln. Das primäre Übersetzungsverhältnis wurde ebenfalls geändert. Die Kupplung greift nun auf eine Lösung mit Tellerfedern (anstelle von Schraubenfedern) zurück, die auch in der Beta-Enduro-Baureihe vorhanden ist, natürlich mit entsprechender Dimensionierung und Komponenten. Die Kupplungsscheiben haben die gleiche Anzahl wie die vorherige Generation, nutzen jedoch einen kleineren Durchmesser und ein anderes Material als in der Vergangenheit, wodurch ein kompakteres Kupplungspaket und ein kompakteres Gehäuse ermöglicht wird. Trotz der geringen Größe zeigt die Kupplung ein optimales Verhalten unter Belastung, wodurch die Betätigung weicher, modulierbarer und präziser bleibt und der Fahrer deutlich weniger ermüdet. Ein- und Ausrücken wurden verbessert, wodurch ein höheres übertragbares Drehmoment erzeugt wird. Um eine maximale Personalisierung zu erreichen, kann die Federvorspannung jetzt mit einem einfachen mechanischen Eingriff in drei verschiedene Positionen eingestellt werden.

Um auch im professionellen Einsatz eine optimale Handhabung zu gewährleisten, wurde der neue Kupplungsantrieb nun mit einem System entwickelt, das seinen Kolben dank der Verwendung einer



PRESSEMITTEILUNG

speziellen Feder immer beim optimalen Druck hält. Dieses Upgrade der Komponente stellt sicher, dass für den Fahrer jederzeit und in jeder Position des Motorrads die Kupplung bestmöglich einsatzbereit ist.

Das Ergebnis dieser kompletten Neugestaltung ist ein insgesamt viel kompakterer Motor mit einer Gewichtseinsparung von etwa 800 g gegenüber der vorherigen Generation. Aus Sicht der Leistung ist eine entscheidende Erweiterung des Einsatzbereichs zu verzeichnen, mit einer deutlichen Verbesserung der Handlichkeit und des Ansprechverhaltens bei niedrigen Drehzahlen im Vergleich zur Vergangenheit, wobei die maximale Referenzleistung erhalten bleibt.

Der Termin ist demnach auf der TDN, um eine Vorschau auf die neue SINCRO 300 2T zu erhalten, und auf der EICMA für den Rest der 2T-Baureihe.

Verfügbarkeit

November