

INFORMACIÓN DE PRENSA

SINCRO

SINCROnia de movimiento

La revolución del trial empieza aquí: Beta presenta la nueva SINCRO 2T.

Tras años de satisfactorias experiencias en las pistas de carreras de todo el mundo y en todos los niveles de competición, EVO 2T da paso a una nueva generación de motocicletas que no solo supone una evolución técnica, sino una verdadera revolución conceptual. La nueva moto de trial de casa Beta nace con un objetivo ambicioso: crear la SINCROnia perfecta entre piloto y vehículo, un vínculo hombre-máquina nunca antes experimentado, y tan profundo que transforma cada gesto en pura expresión de control y fluidez.

En el trial, más que en cualquier otra disciplina, la precisión y la sensibilidad son fundamentales. La potencia y la ligereza no son suficientes: se requiere control. Los pilotos y técnicos de Betamotor lo saben bien y han trabajado duro durante años para llevar el concepto de RideAbility en el mundo del trial a la enésima potencia. Al superar el proyecto EVO, se ha llegado a obtener una moto que realmente «dialoga» con el piloto, lo «siente» y reacciona con naturalidad, anticipando sus intenciones. Es en esta relación simbiótica donde se oculta el verdadero potencial de rendimiento. Cuando el piloto ya no tiene que preocuparse por las reacciones de la moto y la experimenta como una extensión de su cuerpo, cada obstáculo se convierte en un desafío que debe afrontarse con lucidez y estilo.

El chasis, las suspensiones, la distribución de pesos y la respuesta del motor han sido rediseñados para favorecer una conexión instintiva e inmediata.

Con esta nueva introducción, la gama de trial de Beta sigue siendo una de las más extensas del mercado, con seis modelos diferentes, todos con su propia personalidad y capaces de satisfacer las diversas necesidades de los pilotos.

Con el lanzamiento de la SINCRO 2T, el nuevo modelo coexistirá temporalmente con el anterior en algunas cilindradas específicas (80 cc y 4T), para las que se seguirán desarrollando mejoras.

Por lo tanto, la gama de trial se compondrá de:

EVO 80 2T Junior/Senior	SINCRO 125 2T	SINCRO 250 2T
Las pequeñas de 80 cc se mantienen bajo el proyecto EVO, confirmándose como las motos ideales para iniciarse en la disciplina. La versión Junior es, con mucho, la moto más fácil para los niños que utilizan por primera vez una moto de trial con motor de combustión. Por su parte, la versión Senior representa el enlace con el modelo 125, ya que comparte con esta el tamaño de las ruedas y mantiene la intencionalidad del motor de 80 cc.	Es la más pequeña de las motos homologables de la gama. Ligera y manejable, es ideal para los jóvenes pilotos que vienen de clases inferiores y se acercan a las competiciones "como adultos". Será la nueva referencia en la categoría. Su motor rinde lo suficiente para superar cualquier obstáculo con seguridad, sin dejar de ser divertido y fácil de manejar.	Se confirmará como la moto más adecuada para quienes buscan una moto de 2 tiempos fácil de conducir y de controlar, con un carácter más dócil y unos valores de par y potencia ligeramente inferiores a los de la gama alta. La SINCRO de 250 cc es ideal para el aficionado que busca las máximas prestaciones y, al mismo tiempo, la máxima manejabilidad y maniobrabilidad de la moto.

INFORMACIÓN DE PRENSA

SINCRO 300 2T	SINCRO 300 2T SS	EVO 300 4T
La 300 2T es el tope de gama. La moto para los amantes de los motores de gran cilindrada con altos valores de par a todos los regímenes y la base ideal para las carreras de alto nivel. La parte ciclo y el motor se han desarrollado para superar los obstáculos más difíciles y las pistas más duras. Es ideal para pilotos experimentados que buscan las máximas prestaciones y que, al mismo tiempo, quieren que su experiencia sea fácil e inmediata, en cuanto "se suben al sillín".	Esta versión, donde SS significa "Super Smooth", es la moto más transversal de la gama 2T. Un producto sumamente divertido que conserva las cualidades del motor Beta de mayor cilindrada, el de 300 cc, pero lo suaviza en el rango de bajas-medias revoluciones respecto a la versión estándar, para crear, junto con otros pequeños toques, un producto aún más divertido y fácil de conducir hasta para los pilotos menos experimentados.	La 300 4T se presenta como una renovación del actual modelo EVO. Se confirma que es el compromiso ideal entre el rendimiento, la manejabilidad del motor y la facilidad de uso general. Este motor adopta una "filosofía de conducción" diferente a la de sus hermanas de 2 tiempos. Se trata de una moto con mucho par, una entrega de potencia lineal y sumamente progresiva, ideal para los aficionados que buscan una moto con la que puedan hacer tanto carreras ligeras como turismo.

La nueva SINCRO es el resultado de un rediseño completo, desde todos los puntos de vista, que incluye modificaciones en la parte ciclo y en el motor.

En consonancia con los valores de la marca, los técnicos han trabajado en el chasis para mejorar su manejo, centralizando sus masas con el fin de recrear la sensación de perfecta adherencia de los movimientos de la moto a las necesidades del piloto, y en el motor, trabajando tanto en la manejabilidad a bajas revoluciones como en el máximo rendimiento.

Con motivo del Trial delle Nazioni 2025, que se celebrará en Tolmezzo (UD), se presentarán las novedades del proyecto, y se examinará la cilindrada 300 2T, posponiendo la presentación de más detalles sobre las cilindradas restantes en EICMA.

Novedades SINCRO 300 2T:

Chasis

En cuanto al funcionamiento dinámico de la moto, la primera característica que merece la pena indicar como elemento distintivo de los modelos de trial de la marca Beta es el chasis hidroformado de una sola viga en aleación de aluminio.

Esta estructura proporciona la ligereza y facilidad de conducción que, a lo largo del tiempo, han sido ampliamente elogiadas por los pilotos de todas las categorías. Por lo tanto, Beta ha decidido mantener el uso de la tecnología de hidroformado del chasis con depósito integrado, que representan la marca de fábrica de la marca toscana; trabajando en un diseño completamente nuevo en cuanto a concepción y dimensiones.

Sin alterar la solución constructiva de la viga principal, que alberga el depósito integrado, como es tradicional, el chasis es totalmente nuevo: las formas han cambiado, así como los nuevos elementos forjados delanteros y traseros que se insertan en el depósito hidroformado. Los elementos forjados tienen un diseño nuevo que, desde un punto de vista funcional, satisfacen la necesidad de mayor maniobrabilidad de la moto, y al mismo tiempo contribuyen a crear un diseño único, gracias a la sofisticación de sus elaboraciones.

El nuevo chasis ha sido reforzado en la zona del tubo de dirección, donde se ha trabajado para robustecer la estructura, reduciendo las soldaduras y conectando todo a los elementos forjados delanteros del chasis. El radiador ahora tiene un nuevo sistema de fijación y está anclado a unos nuevos brazos, también forjados.



INFORMACIÓN DE PRENSA

El motor mantiene la función de elemento estructural, pero se han cambiado los puntos de fijación al chasis; el resultado es un aumento de la rigidez flexional y torsional respecto a la generación de vehículos anterior.

El proyecto SINCRO ha permitido crear una moto más estilizada que la generación anterior de la gama de trial de Beta, al reducir sus dimensiones y su peso total, con el fin de alcanzar un rendimiento y una maniobrabilidad de referencia en la categoría.

Una modificación fundamental, introducida para mejorar tanto la manejabilidad en el guiado como la superación de los obstáculos, que afecta a los enganches del monoamortiguador trasero.

El enganche superior del mono (travesaño superior) se ha rediseñado, insertándolo en el chasis en un punto más avanzado respecto al pasado. También se ha modificado el enganche inferior de las bielas, para conseguir una mayor rigidez. El resultado de este conjunto de intervenciones es una mejora en la progresión de la intervención del monoamortiguador, que beneficia la previsibilidad de la respuesta del vehículo incluso en las condiciones de trabajo más complejas. El ángulo de dirección también es más abierto que en el pasado y esto, junto con las variaciones del mono, afecta en gran medida a la sensación de control de la moto.

La optimización de la parte ciclo, se puede decir, ha facilitado la conducción en todos los niveles de uso, ha mejorado el equilibrio estático y dinámico y ha reducido la fatiga al conducir.

Elementos de la parte ciclo

Para complementar estas introducciones, que tienen un impacto fundamental en el comportamiento de la moto, se han modificado muchos otros componentes, que contribuyen a perfeccionar el funcionamiento del vehículo en la dirección deseada.

El basculante ha sido rediseñado, variando su forma, diseño y tecnología de construcción. El peso del nuevo componente ha detenido la aguja de la báscula a 100 g menos que la generación anterior. Gracias al nuevo diseño y al sistema de procesamiento del material mediante conificación de tubos y posterior conformado mecánico en moldes, el basculante es más ligero y resistente, y hay muchas menos soldaduras en los puntos de refuerzo sometidos a tensión.

Desde el punto de vista de las suspensiones, las intervenciones en la nueva SINCRO han sido decisivas para alcanzar el objetivo que los técnicos y los pilotos se habían fijado. Tanto la horquilla como el monoamortiguador han sido objeto de importantes actualizaciones, para mejorar la capacidad de superación de los obstáculos y ofrecer siempre una respuesta óptima a las acciones del piloto.

- Horquilla: la suspensión delantera ha evolucionado tanto en la mecánica de funcionamiento como en la hidráulica, trabajando con una distancia entre ejes del vástago reducida de 10 mm. Los manguitos son nuevos, estéticamente y en lo que respecta a las elaboraciones internas. La longitud reducida del vástago también contribuye a la reducción del peso del componente, lo que resulta en una mayor sensación de ligereza durante las maniobras aéreas. La configuración hidráulica se ha revisado y, en consecuencia, adaptado con un aceite diferente (5W). La horquilla es ahora mucho más versátil y sensible a los ajustes realizados en los registros para adaptarse a diferentes estilos y condiciones de conducción.
- Monoamortiguador: el mono, como se ha indicado anteriormente, tiene un nuevo esquema de montaje que lo hace, junto con una configuración dedicada al nuevo enlace, más progresivo en su respuesta, contribuyendo a la centralización de las masas (sin perjuicio de su distancia entre ejes). El cuerpo es de aluminio muy ligero, para los ajustes se confirman los de extensión y precarga del muelle. Además, ha sido equipado con una válvula de inflado para el gas contenido en el depósito, lo que facilita en gran medida las operaciones de mantenimiento.

INFORMACIÓN DE PRENSA

Equipamiento

Entre los otros elementos en los que los técnicos han trabajado para crear un paquete ganador para la nueva SINCRO encontramos los siguientes:

- Freno trasero: el centro del pedal se ha reposicionado para obtener una frenada más potente y controlada, especialmente útil en los tramos en bajada y en los pasos de una rueda requeridos en la conducción moderna.
- Nuevas placas de dirección: las nuevas placas presentan un diseño completamente revisado, con una línea moderna y cuidada. Fabricadas como una sola pieza, su acabado limpio y robusto contribuye al fortalecimiento de la identidad visual del nuevo modelo.
- Bujes de ruedas: para una conducción más precisa y una respuesta inmediata en los cambios de dirección, los bujes de ruedas también se han rediseñado, mejorando su funcionalidad y estética.
- Sistema eléctrico y regulador de corriente: todos los alojamientos del sistema eléctrico se han revisado para adaptarse mejor al nuevo diseño de la moto, con el fin de no obstaculizar los movimientos del vehículo y hacer que el mantenimiento sea lo más sencillo posible. El regulador de corriente se ha sustituido para mejorar la estabilidad eléctrica del sistema y evitar sobrecargas potencialmente dañinas en todas las condiciones de uso.
- Caja del filtro: la nueva caja del filtro, que se integra perfectamente en el diseño cónico del chasis, está sostenida en la parte posterior por dos nuevos soportes forjados de aluminio con un acabado de alta calidad, y ahora está compuesta por dos partes acopladas, en lugar de estar realizada en monobloque.

Desde el punto de vista estético, los nuevos componentes de la parte ciclo y estructurales se integran de forma armoniosa gracias a un nuevo conjunto de plásticos, que dan un aspecto esbelto a la moto y unen a la perfección todos los componentes, sin dejar de ser ligeros y poco invasivos. El tamaño se ha reducido al mínimo para no afectar a los movimientos pero con una superficie suficiente para mostrar nuevos y atractivos gráficos.

Siguiendo la estela del modelo anterior, la zona que cubre el depósito alberga el botón para cambiar mapas en el interior de una tapa inédita realizada en co-moldeado, una técnica de realización que garantiza solidez y un excelente resultado estético.

Motor

La anterior generación de trial Beta se ha mantenido firmemente en la cima de las competiciones de todo el mundo durante años, y para que nada cambiara, la casa toscana ha decidido cambiarlo todo con la nueva SINCRO, y el motor no es una excepción.

El diseño del propulsor es completamente nuevo; las únicas certezas mantenidas por los técnicos del Departamento Factory Racing Beta han sido las medidas de diámetro y carrera, que siguen siendo de 79 x 60,5 mm (300 2T). El resto ha experimentado una gran transformación en comparación con el pasado.

Estéticamente, lo primero que llama la atención al observar la nueva SINCRO son los nuevos cárteres del motor, con la palanca de puesta en marcha a la derecha y el grupo de transmisión final a la izquierda, al contrario de lo que se había hecho hasta ahora.

El proyecto se ha basado en el objetivo de centralizar las masas giratorias para mejorar la manejabilidad del vehículo, independientemente del uso que se le dé.

Para lograr una manejabilidad nunca antes experimentada, el diámetro, el peso y la inercia del volante se han reducido, mientras que los del cigüeñal han aumentado.

INFORMACIÓN DE PRENSA

Con la intención de centralizar las masas de la moto, la distancia entre el eje del cigüeñal y el eje del basculante se ha reducido 2 mm en comparación con el pasado.

El cilindro es nuevo, tanto desde el punto de vista exterior como en la geometría interna de los conductos, donde se han revisado cuidadosamente todos los flujos de alimentación y descarga, a través de análisis precisos de flujo.

Además, el sistema de aspiración es uno de los elementos que más rompe con el pasado.

De hecho, la aspiración se coloca ahora directamente en el cilindro, con un acoplamiento sin pasos intermedios. Esto permite una colocación de la válvula de lámina vibrante más cercana al cañón del cilindro; la zona de donde parte el impulso de presión generado por el movimiento del pistón.

El conducto que conduce de la quinta luz a la válvula de lámina vibrante se vuelve muy corto en esta configuración y da directamente al pétalo superior de este último; todo esto permite anticipar la apertura de las láminas, aprovechando al máximo las ondas de resonancia que se crean en el interior del cilindro y del cárter cuando se abren al mismo tiempo las luces de descarga, conducto y aspiración. El resultado es un motor más rápido y preciso al responder al mando del acelerador.

La mayor conexión que se ha creado entre el puño del gas y la respuesta del motor proporciona un suministro más fluido desde regímenes bajos, gracias a una combustión calibrada de forma óptima, que favorece una mejor progresión a lo largo de todo el arco de suministro, sin afectar al rendimiento máximo de referencia.

La mejora en la rodadura es una de las principales ventajas que aporta la aspiración en el cilindro. El continuo paso del pistón (con ventana) sobre los conductos de aspiración genera un patrón de presión pulsante a lo largo del manguito de aspiración. Esto genera una mejor mezcla de aire y combustible en las cargas y rpm ya bajas. Todo esto se traduce en un motor fluido y regular, incluso a regímenes de ralentí muy bajos.

Una solución sencilla y eficaz, que ofrece un rendimiento óptimo en las nuevas condiciones de funcionamiento recreadas por todos los demás componentes nuevos del nuevo propulsor del SINCRO.

La elección técnica mencionada anteriormente también garantiza un espacio entre el conducto de aspiración y la base del motor, donde se coloca la predisposición para el motor de arranque. La nueva SINCRO, de hecho, tiene la posibilidad de instalar el arranque eléctrico, aprovechando la predisposición en el cárter prevista (no presente en 125 cc). Este componente está previsto como Kit Factory parts, y no implica ningún cambio estético en las tapas del cárter con una instalación posterior.

La batería que alimenta el kit se aloja detrás de la máscara del faro.

La culata, realizada ahora en monobloque, es nueva, y las tapas del cárter también se han rediseñado con nuevas geometrías internas y un impacto estético que se alinea con las nuevas formas de la moto. Para contener el peso, estos últimos están hechos de aleación de magnesio.

En cuanto al escape, la nueva SINCRO 2T mantiene la expansión característica del colector, pero esta ha sido rediseñada para secundar las prestaciones del nuevo propulsor y garantizar las prestaciones de referencia. El silenciador se ha afinado tanto a nivel funcional como estético.

Circuito de refrigeración del motor

El sistema de refrigeración se ha rediseñado por completo, adoptando un diseño racionalizado y completamente integrado en el motor sin tuberías externas. El radiador es más compacto que antes pero tiene la misma superficie de intercambio térmico gracias a la remodulación de las bandejas. Una de las novedades del nuevo elemento es la posibilidad de bascular el radiador sobre los dos pasadores de fijación inferiores. Al desenroscar el pomo que lo mantiene firmemente sujeto en la parte superior, la bandeja superior se puede mover hacia adelante y descubrir el tapón. Este mecanismo ofrece numerosas ventajas, tanto estéticas como funcionales, ya que evita roturas causadas por golpes accidentales o caídas. De hecho,



INFORMACIÓN DE PRENSA

al mantener el tapón oculto, estéticamente solo se muestra la superficie plana de intercambio térmico para evitar que cualquier colisión pueda arruinar un punto delicado como el de llenado del líquido.

La bomba de agua y el paso del líquido de refrigeración también han sido objeto de un profundo estudio, y se ha utilizado una solución constructiva que permite que el líquido refrigerante no esté en contacto con la tapa interna del embrague, a pesar de no tener pasos externos de tubos. Esto es posible gracias a un inserto de nailon montado internamente en el semicárter del embrague que crea un conducto de conexión entre la salida de la bomba de agua y la entrada del cilindro. La nueva bomba centrífuga, menos voluminosa que la de la generación anterior, ha sido diseñada específicamente para impulsar el líquido de refrigeración a través de pasos aislados dentro del cárter (en lugar de los tubos externos) y utiliza una sección espiral diferente en el cuerpo de la bomba y un impulsor de tipo cerrado que garantizan una mayor eficiencia.

Transmisión

La parte baja del motor también ha sido objeto de modificaciones radicales, con nuevas geometrías y una distancia entre ejes del cambio aumentada en 2 mm, aunque transversalmente es más compacta y ligera. Teniendo en cuenta las características del nuevo propulsor, la relación ha requerido un intenso trabajo de refinamiento para identificar una relación de funcionamiento óptima en cada una de las seis marchas. La relación de transmisión primaria también ha sido modificada.

El embrague ahora utiliza la solución con muelles de copa (en lugar de helicoidales) también presente en la gama de enduro Beta, con un tamaño y componentes obviamente dedicados. El número de discos de embrague es el mismo que en la generación anterior, pero de diámetro más pequeño y están fabricados con un material diferente, lo que permite mantener un paquete de embrague y un cárter más compactos. A pesar de su tamaño pequeño, el embrague ofrece un rendimiento óptimo en situaciones de estrés, ya que mantiene el control de accionamiento más suave, modulable y preciso, lo que reduce considerablemente la fatiga del piloto. Se ha mejorado el acoplamiento y el desacoplamiento, generando una mayor transmisión de par. Para poder personalizarla al máximo, la precarga del muelle se puede regular en tres posiciones distintas con una simple intervención mecánica.

Para garantizar una gestión óptima, incluso en un uso de pro rider, el nuevo actuador de embrague está diseñado con un sistema que mantiene el pistón siempre a la presión óptima gracias a un muelle específico. Esta actualización del componente garantiza que el piloto siempre tendrá el embrague listo para intervenir en cualquier momento y posición de la moto.

El resultado de este rediseño es un motor mucho más compacto en general, con un ahorro de peso de unos 800 g en comparación con la generación anterior. Desde el punto de vista del rendimiento, se observa un aumento decisivo en el rango de uso, con una clara mejora en comparación con el pasado en la manejabilidad y la incisividad a regímenes bajos, manteniendo las máximas prestaciones.

La cita es, por tanto, en el TDN para ver en primicia la nueva SINCRO 300 2T, y en EICMA para el resto de la gama 2T.

Disponibilidad

Noviembre

