

PRESS INFORMATION

SINCRO

SINCROnia di movimento

La rivoluzione del trial inizia da qui: Beta presenta la nuova SINCRO 2T.

Dopo anni di soddisfazioni sui campi gara in ogni parte del mondo, e a tutti i livelli di competizione, EVO 2T lascia il passo a una nuova generazione di moto che non rappresenta semplicemente un'evoluzione tecnica, ma una vera e propria rivoluzione concettuale. La nuova moto da trial di casa Beta nasce con un obiettivo ambizioso: creare la SINCROnia perfetta tra pilota e veicolo, un legame uomo-macchina mai sperimentato prima, e così profondo da trasformare ogni gesto in pura espressione di controllo e fluidità.

Nel trial, più che in qualsiasi altra disciplina, precisione e sensibilità sono fondamentali. Non basta avere potenza o leggerezza: serve controllo. Piloti e tecnici Beta questo lo sanno bene, e hanno lavorato duramente per anni allo scopo di portare all'ennesima potenza il concetto di RideAbility nel mondo trial. Superando il progetto EVO, si è giunti ad ottenere una moto che dialoga veramente con il pilota, lo "sente", e reagisce con naturalezza, anticipandone le intenzioni. È in questa relazione simbiotica che si nasconde il vero potenziale prestazionale. Quando il pilota non deve più preoccuparsi delle reazioni della moto, vivendola come un'estensione del proprio corpo, ogni ostacolo diventa una sfida da affrontare con lucidità e stile.

Telaio, sospensioni, distribuzione dei pesi, risposta del motore: ogni elemento è stato ripensato per favorire un dialogo istintivo e immediato.

La famiglia Trial di casa Beta, con questa nuova introduzione, rimane tra le più estese del mercato e conta ben sei modelli diversi, tutti con la propria personalità, in grado di soddisfare le varieghe esigenze di tutti i piloti.

Con il lancio della SINCRO 2T, la gamma vedrà una temporanea coesistenza del nuovo modello con il suo predecessore in alcune cilindrate specifiche (80cc e 4T), per le quali seguiranno sviluppi futuri.

La famiglia Trial si comporrà quindi di:

EVO 80 2T Junior/Senior	SINCRO 125 2T	SINCRO 250 2T
Le piccole 80cc si mantengono sotto il progetto EVO, confermandosi come le moto ideali per approcciarsi alla disciplina. La versione Junior è in assoluto la moto più facile per i ragazzi che per la prima volta utilizzano una moto da trial con il motore a scoppio. La versione Senior rappresenta invece l'anello di congiunzione con il modello 125, condividendo con questa la dimensione delle ruote, pur mantenendo l'intuitività del motore 80cc.	La più piccola delle moto omologabili della gamma. Leggera e maneggevole è adatta ai giovani piloti che provengono dalle classi inferiori e si avvicinano alle competizioni "da grandi". Sarà il nuovo riferimento nella categoria. Il suo motore ha prestazioni tali da superare ogni ostacolo in sicurezza, risultando sempre divertente e facilmente gestibile.	Si confermerà come la moto più adatta per chi cerca una 2 tempi maneggevole e facile da controllare, con un carattere più mansueto, e con valori di coppia e potenza, leggermente più contenuti rispetto alla top di gamma. La Sincro 250cc è adatta per l'amatore che cerca prestazioni di rilievo e allo stesso tempo la massima trattabilità e conducibilità della moto.

PRESS INFORMATION

SINCRO 300 2T	SINCRO 300 2T SS	EVO 300 4T
La 300 2T è il top della gamma. La moto per chi ama motori di grande cubatura con importanti valori di coppia a tutti i regimi nonché la base ideale per gareggiare anche ad alti livelli. La ciclistica e il motore sono stati sviluppati per superare anche gli ostacoli più impegnativi o i tracciati più ardui. È adatta ai piloti più esperti che cercano il massimo della prestazione, pur rimanendo facile e immediata non appena si “sale in sella”.	Questa versione, dove SS è acronimo di “Super Smooth”, è la moto più trasversale della gamma 2T. Un prodotto estremamente equilibrato che mantiene le doti del motore Beta di più elevata cubatura, il 300cc, ma lo addolcisce ai regimi medio-bassi rispetto alla versione std., per creare, insieme ad altri piccoli accorgimenti, un prodotto ancor più divertente e facile da guidare anche per i piloti meno esperti.	La 300 4T viene riproposta in un aggiornamento dell’attuale modello EVO. Si conferma essere il compromesso ideale tra prestazioni, trattabilità del motore e complessiva facilità di utilizzo. Questo motore sposa una “filosofia di guida” diversa rispetto alle sorelle 2T. Si tratta di una moto con molta coppia, un’erogazione lineare ed estremamente progressiva, adatta per gli amatori che cercano un mezzo con cui poter fare sia gare non impegnative che motoalpinismo.

La nuova SINCRO è il frutto di una riprogettazione completa, sotto ogni punto di vista: ciclistico e di motore. La filosofia che è stata impostata, coerentemente ai valori del Marchio, ha portato i tecnici a lavorare sul telaio allo scopo di migliorarne l’handling, centralizzandone le masse per ricreare la sensazione di perfetta aderenza dei movimenti della moto alle necessità del pilota, e sul motore, lavorando sia sulla trattabilità ai bassi regimi che sulla prestazione massima.

Per svelare le novità del progetto, che sarà mostrato al pubblico in occasione del Trial Delle Nazioni 2025 in programma a Tolmezzo (UD), verrà presa in esame la cilindrata 300 2T, dando appuntamento ad EICMA per la presentazione di ulteriori dettagli sulle restanti cilindrature.

Novità SINCRO 300 2T:

Telaio

Per quello che attiene al funzionamento dinamico della moto, la prima caratteristica che merita di essere citata come elemento caratterizzante dei modelli Trial di casa Beta, è il telaio monotrave idroformato in lega di alluminio.

Questa struttura dona la snellezza e la guidabilità che nel tempo sono state ampiamente esaltate dai piloti di ogni categoria. Beta ha deciso quindi di mantenere l’utilizzo della tecnologia di idroformatura del telaio con serbatoio integrato, che rappresentano il marchio di fabbrica della casa toscana; lavorando su un layout completamente nuovo per disegno e dimensioni.

Fermo restando la soluzione costruttiva del trave principale, che ospita come da tradizione il serbatoio integrato, il telaio è totalmente nuovo: le geometrie sono cambiate, così come i nuovi elementi forgiati anteriori e posteriori che si innestano sul serbatoio idroformato. I forgiati hanno un layout nuovo che da un punto di vista funzionale asseconda la necessità di maggior maneggevolezza richiesta alla moto, e contemporaneamente contribuiscono a creare un design unico, grazie alla raffinatezza delle loro lavorazioni. Il nuovo telaio è stato rinforzato nella zona del canotto di sterzo, dove si è lavorato per irrobustire la struttura, riducendo le saldature e raccordando il tutto ai forgiati anteriori del telaio. Il radiatore ora ha un nuovo sistema di fissaggio ed è ancorato a dei nuovi braccetti, anch’essi forgiati.

PRESS INFORMATION

Il motore mantiene la funzione di elemento strutturale ma sono stati cambiati i punti di fissaggio al telaio; il risultato è un incremento della rigidità flessionale e torsionale rispetto alla generazione di veicoli precedente.

Il progetto SINCRO si è mosso nella direzione di creare una moto ancora più snella della precedente generazione Trial di Beta, riducendo gli ingombri e il peso complessivo del veicolo, per raggiungere una performance e una manovrabilità da riferimento nella categoria.

Una fondamentale modifica, introdotta allo scopo di migliorare sia la gestibilità nel guidato, che il superamento degli ostacoli, riguarda gli attacchi del monoammortizzatore posteriore.

L'attacco superiore del mono (traversa superiore) è stato riprogettato, innestandolo sul telaio in un punto più avanzato rispetto al passato. Anche l'attacco inferiore sulle biellette è stato modificato, per ricercare una maggiore rigidità. Il risultato di questo insieme di interventi è un miglioramento nella progressione di intervento del monoammortizzatore, a tutto vantaggio della prevedibilità di risposta del veicolo anche nelle condizioni di lavoro più complesse. L'angolo di sterzo è inoltre più aperto rispetto al passato e questo, insieme alle variazioni al mono, impatta notevolmente sulle sensazioni di controllo della moto.

L'ottimizzazione ciclistica, si può dire, ha portato a una facilitazione della guida nel suo complesso ad ogni livello di utilizzo, a un maggior equilibrio statico e dinamico e a una riduzione dell'affaticamento nella conduzione del veicolo.

Elementi ciclistici

A corredo di queste introduzioni, che hanno l'impatto preminente sul comportamento della moto, sono state variate molte altre componenti, che contribuiscono a raffinare il funzionamento del veicolo nella direzione impostata.

Il forcellone è stato ridisegnato, variandone la geometria, il design e la tecnologia costruttiva. Il peso della nuova componente ha fermato l'ago della bilancia a 100gr in meno della precedente generazione. Grazie al nuovo layout, e al sistema di lavorazione del materiale tramite conifica di tubi e successiva formatura meccanica mediante stampi, il forcellone è al contempo più leggero e resistente, impiegando molte meno saldature rispetto al passato nei punti di rinforzo stressati.

Dal punto di vista delle sospensioni, gli interventi sulla nuova SINCRO sono stati decisivi per raggiungere l'obiettivo che tecnici e piloti si erano posti. Sia forcella che monoammortizzatore hanno ottenuto importanti aggiornamenti, per migliorare la capacità di superamento degli ostacoli e ottenere sempre una risposta ottimale agli impulsi del pilota.

- Forcella: la sospensione anteriore si è evoluta sia nella meccanica di funzionamento che nell'idraulica, lavorando con un interasse dello stelo ridotto di 10 mm. I foderi sono nuovi, sia dal punto di vista estetico, che per le lavorazioni interne. La lunghezza ridotta dello stelo contribuisce inoltre alla riduzione del peso della componente, a tutto vantaggio della sensazione di leggerezza nelle manovre aeree. Il setting idraulico, impiegando un diverso olio (5W), è stato rivisto e conseguentemente adattato. La forcella è adesso molto più versatile nel suo utilizzo e notevolmente più sensibile alle regolazioni effettuate sui registri per adattarsi a stili e condizioni di guida diversi.
- Monoammortizzatore: il mono, come precedentemente accennato, ha uno nuovo schema di montaggio che lo rende, insieme ad un settaggio dedicato al nuovo link, maggiormente progressivo nella sua risposta, contribuendo all'accentramento delle masse (fermo restando il suo interasse). Il corpo è in alluminio molto leggero, mentre per le regolazioni vengono confermate quelle in estensione e precarico molla. Inoltre, è stato dotato di una valvola di gonfiaggio per il gas contenuto nel serbatoio, che agevola notevolmente le operazioni di manutenzione.

PRESS INFORMATION

Dotazione

Tra gli altri elementi su cui i tecnici hanno lavorato per creare un pacchetto vincente per la nuova SINCRO ritroviamo inoltre:

- Freno posteriore: il fulcro del pedale è stato riposizionato, per ottenere una frenata più potente e controllata, utile in particolar modo nei tratti in discesa e nei passaggi monoruota richiesti nella guida moderna.
- Nuove piastre sterzo: le nuove piastre presentano un design completamente rivisitato, con una linea moderna e curata. Realizzate come pezzo unico forgiato, offrono una finitura pulita e robusta che contribuisce al rafforzamento dell'identità visiva del nuovo modello.
- Mozzi ruote: per una guida più precisa e una risposta immediata nei cambi di direzione, anche i mozzi ruote sono stati ridisegnati, migliorandone la funzionalità e la resa estetica.
- Impianto elettrico e regolatore di corrente: tutti gli alloggiamenti dell'impianto elettrico sono stati rivisti per inserirsi al meglio nel nuovo layout della moto, allo scopo di non intralciare i movimenti del veicolo e rendere la manutenzione quanto più semplice possibile. Il regolatore di corrente è stato sostituito per migliorare la stabilità elettrica dell'impianto, evitando sovraccarichi potenzialmente dannosi, in ogni condizione di utilizzo.
- Scatola filtro: la nuova scatola filtro, che si integra alla perfezione nel rastremato layout del telaio, è sorretta nella parte posteriore da due nuovi supporti forgiati in alluminio con una pregiata finitura, ed è ora composta di due parti accoppiate, anziché essere realizzata in monoblocco.

Le nuove componenti ciclistiche e strutturali sono armonicamente integrate dal punto di vista estetico da un nuovo corredo di plastiche, che donano un aspetto slanciato alla moto, raccordando al meglio tutte le componenti, pur rimanendo snelle e poco invasive. L'ingombro è stato ridotto al minimo per non inficiare sui movimenti in moto, ma la superficie è sufficiente per accogliere una nuova grafica accattivante.

Raccogliendo l'eredità del precedente modello, la zona del copriserbatoio ospita il bottone per lo switch mappe all'interno di un inedito coperchio realizzato in co-stampaggio, una tecnica di realizzazione che assicura solidità e ottima resa estetica.

Motore

La precedente generazione di trial Beta si è saldamente mantenuta al vertice nelle competizioni di tutto il mondo per anni, e perché niente cambiasse, la casa Toscana ha deciso di cambiare tutto con la nuova SINCRO, e il motore non fa eccezione.

Il progetto del propulsore è completamente nuovo; le uniche certezze mantenute dai tecnici del Reparto Factory Racing Beta sono state le misure di alesaggio e corsa, che rimangono di 79x60,5mm (300 2T). Il resto è stato rivoluzionato rispetto al passato.

Esteticamente, la prima cosa che balza all'occhio quando si osserva la nuova SINCRO, sono i nuovi carter motore, che vedono la leva della messa in moto a destra, con il gruppo trasmissione finale tradizionalmente sulla sinistra, al contrario di quanto fatto fino a questo momento.

Il progetto ha trovato il suo focus sull'obiettivo di accentramento delle masse rotanti, allo scopo di migliorare l'handling del veicolo, a prescindere dal tipo di utilizzo al quale viene sottoposto.

Per raggiungere una guidabilità mai sperimentata prima, il diametro, il peso e l'inerzia del volano sono stati ridotti, mentre quelli dell'albero motore sono aumentati.

Sempre con l'intento di centralizzare le masse della moto, l'interasse albero motore-asse perno forcellone è stato ridotto di 2 mm rispetto al passato.

PRESS INFORMATION

Il cilindro è nuovo, sia dal punto di vista esteriore, sia nella geometria interna dei travasi, dove sono stati attentamente rivisti tutti i flussi di alimentazione e di scarico, attraverso precise analisi di flussaggio.

Il sistema di aspirazione poi, è uno degli elementi che maggiormente rompe con il passato.

L'aspirazione, infatti, trova adesso la sua collocazione direttamente nel cilindro, con un innesto senza passaggi intermedi. Questo permette una collocazione del pacco lamellare più vicina alla canna del cilindro; la zona da dove parte l'impulso di pressione generato dal movimento del pistone.

Il condotto che porta dalla quinta luce al pacco lamellare diventa molto corto in questa configurazione e si affaccia direttamente sul petalo superiore di quest'ultimo; tutto ciò permette di anticipare l'apertura delle lamelle, sfruttando al meglio le onde di risonanza che si creano all'interno del cilindro e del carter quando si aprono in concomitanza le luci di scarico, travaso ed aspirazione. Il risultato è un motore più rapido e preciso nel rispondere al comando dell'acceleratore.

Il maggior collegamento che si è venuto a creare tra la manopola del gas e la risposta del motore dona una maggiore fluidità di erogazione sin dai bassi regimi, grazie a una combustione ottimamente calibrata, favorendo poi una progressione migliore lungo tutto l'arco di erogazione, fermo restando la prestazione massima da riferimento.

L'aspirazione nel cilindro apporta notevoli benefici anche in termini di rotolamento. Il continuo passaggio del pistone (finestrato) sui condotti di aspirazione genera un andamento di pressione pulsante lungo il manicotto di aspirazione. Questo genera una migliore miscelazione di aria e carburante già ai bassissimi carichi e rpm. Il tutto si traduce in un motore fluido e regolare, anche a regimi di minimo molto bassi.

Una soluzione semplice ed efficace, che ha una resa ottimale nelle nuove condizioni di funzionamento ricreate da tutte le altre nuove componenti nel nuovo propulsore della SINCRO.

La scelta tecnica sopra citata garantisce anche uno spazio tra il condotto di aspirazione e il basamento del motore, dove è collocata la predisposizione per il motorino di avviamento. La nuova SINCRO, infatti, ha la possibilità di installare l'avviamento elettrico, sfruttando la predisposizione sul carter prevista (non presente su 125cc). Questo componente è previsto come Kit Factory parts, e non comporta alcuna modifica estetica ai coperchi carter con una installazione successiva.

La batteria che alimenta il kit trova il suo alloggiamento dietro la mascherina portafaro.

La testa cilindro, realizzata ora in monoblocco, è nuova, e anche i coperchi carter sono stati ridisegnati con nuove geometrie interne e un impatto estetico che si allinea a tutte le nuove forme della moto. Per contenere il peso, questi ultimi sono realizzati in lega di magnesio.

Per quanto riguarda lo scarico, la nuova SINCRO 2T mantiene la caratteristica espansione del collettore, ma questa è stata riprogettata per assecondare le prestazioni del nuovo propulsore, garantendo prestazioni da riferimento. Il silenziatore è stato accordato di conseguenza a livello funzionale ed estetico.

Circuito di raffreddamento motore

L'intero sistema di raffreddamento è stato riprogettato con un layout razionalizzato e completamente integrato nel motore senza tubazioni esterne. Il radiatore è più compatto rispetto al passato ma ha mantenuto la stessa superficie di scambio termico, grazie alla rimodulazione delle vaschette. Una delle novità del nuovo elemento consiste nella possibilità di basculare il radiatore sui due pin di fissaggio inferiori. Svitando un pomello che tiene saldamente ancorato quest'ultimo in alto, la vaschetta superiore può muoversi in avanti, scoprendo il tappo. Questo meccanismo porta molti vantaggi, sia dal punto di vista estetico, che da quello funzionale, evitando rotture causate da urti accidentali o cadute. Mantenendo il tappo nascosto, infatti, esteticamente è messa in mostra soltanto la superficie piana di scambio termico, evitando che qualsiasi collisione possa rovinare un punto delicato come quello di rabbocco del liquido.



PRESS INFORMATION

Anche la pompa acqua e i passaggi del liquido di raffreddamento sono stati oggetto di un profondo studio, impiegando una soluzione costruttiva consente di non avere fluido refrigerante in contatto con il coperchio interno frizione, pur non avendo passaggi esterni di tubazioni. Questo è possibile grazie a un inserto in nylon montato internamente al semicarterm frizione che crea un condotto di raccordo tra uscita pompa acqua e ingresso cilindro. La nuova pompa centrifuga, meno ingombrante di quella che equipaggiava la precedente generazione, è stata studiata ad hoc per spingere il liquido di raffreddamento attraverso passaggi isolati all'interno al carter (anziché i tubi esterni), e sfrutta una diversa sezione spirale del corpo pompa e una girante di tipo chiuso, che garantiscono una maggiore efficienza.

Trasmissione

Anche la parte bassa del motore ha subito degli interventi radicali, con nuove geometrie e un interasse cambio aumentato di 2 mm ma trasversalmente più compatto e leggero. Considerate le caratteristiche del nuovo propulsore, la rapportatura ha richiesto un intenso lavoro di affinamento per individuare un rapporto di funzionamento ottimale in ognuna delle sei marce. Anche il rapporto di trasmissione primaria è stato oggetto di modifica.

La frizione sfrutta adesso la soluzione con molle a tazza (anziché elicoidali) presente anche sulla gamma enduro Beta, con un dimensionamento e delle componenti ovviamente dedicato. I dischi frizione sono lo stesso numero della precedente generazione, ma sono più piccoli di diametro e di un materiale diverso rispetto al passato, rendendo possibile il mantenimento di un pacco frizione e di un carter più compatti. Nonostante le dimensioni ridotte, la frizione mostra un comportamento ottimale sotto stress, mantenendo il comando di azionamento più morbido, modulabile e preciso, stancando notevolmente meno il pilota. L'innesto e lo stacco sono migliorati, generando una maggiore coppia trasmissibile. Inoltre, per raggiungere la massima personalizzazione, il precarico molla può essere adesso regolato su tre posizioni diverse con una semplice intervento meccanico.

Per assicurare la gestibilità ottimale anche in un utilizzo da pro rider, il nuovo attuatore frizione è adesso studiato con un sistema che mantiene sempre il suo pistoncino alla pressione ottimale, grazie all'impiego di una specifica molla. Questo upgrade nella componente garantisce al pilota di trovare la frizione maggiormente pronta all'intervento in ogni momento e posizione della moto.

Il risultato di questa completa riprogettazione è un motore complessivamente molto più compatto, con un risparmio di peso rispetto alla precedente generazione di 800gr circa. Dal punto di vista delle prestazioni si nota un decisivo incremento del range di utilizzo, con un netto miglioramento rispetto al passato nella trattabilità e incisività ai bassi regimi, mantenendo prestazioni massime da riferimento.

L'appuntamento è quindi al TDN per vedere in anteprima la nuova SINCRO 300 2T, e ad EICMA per tutto il resto della gamma 2T.

Disponibilità

Novembre