

SINCRO FACTORY MY 2026

SINCROnie de mouvement

Le moment tant attendu par les amateurs de trial est arrivé : Beta lance sur le marché la nouvelle Sincro Factory. Après avoir bouleversé les règles du jeu avec la Sincro My26, voici, comme le veut la tradition Beta, les modèles Factory, qui représentent l'expression maximale du trial en compétition, selon le constructeur de Rignano sull'Arno.

Cette version Factory est conçue pour ceux qui vivent la compétition comme un défi permanent. Chaque composant a été étudié pour réduire le poids, augmenter la réactivité et garantir une sensation directe entre la moto, le pilote et le terrain. Des matériaux haut de gamme, des solutions techniques inédites et un design agressif s'associent pour offrir une moto capable d'affronter les passages les plus difficiles et délicats.

Avec la Sincro Factory, chaque obstacle devient une occasion de repousser les limites et de vivre le trial dans sa forme la plus pure et avec une forte adrénaline.

Le point de départ de la gamme Factory est, bien sûr, le nouveau modèle Sincro qui, rappelons-le, se caractérise par des solutions techniques extrêmement intéressantes, parmi lesquelles :

- Poutre principale hydroformé en alliage d'aluminium avec de nouveaux éléments forgés à l'avant et à l'arrière.
- Suspensions révisées avec un grand angle de braquage et les fixations du mono-amortisseur entièrement repensées.
- Nouveau bras oscillant léger, modifié dans sa géométrie et sa réalisation.
- Nouveau moteur, avec admission directe dans le cylindre et solutions techniques innovantes.
- Système de refroidissement avec de nouveaux conduits internes.
- Nouvel embrayage.
- Nouveaux composants : frein arrière, moyeux de roue, boîtiers filtre à air et bien plus encore.

En s'appuyant sur les nouveautés techniques, Beta a travaillé à mettre en valeur les caractéristiques du nouveau modèle, de la maniabilité de référence à l'extrême performance du moteur, afin de développer une moto capable de rivaliser au plus haut niveau.

Pour atteindre cet objectif, le moteur et le châssis ont été affinés et modifiés afin de mettre en valeur le caractère des nouvelles Sincro encore plus compétitif.

Voici les points forts qui distinguent les modèles Factory My26, répartis entre **MOTEUR** et **CHÂSSIS**.

MOTEUR

Les moteurs de la version **Factory** se distinguent des moteurs standard par les caractéristiques suivantes :

- **Carter en magnésium noir** : un design agressif qui allie esthétique et performances pures. Les nouveaux carters en magnésium réduisent le poids d'environ 1 kg par rapport à la version standard, conférant à la moto une agilité et une réactivité sans compromis. Grâce au nouveau circuit de refroidissement conçu pour la Sincro My26, le liquide de refroidissement n'entre pas en contact avec l'alliage de magnésium, évitant ainsi sa corrosion. Cela est possible grâce à une douille en

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

nylon montée à l'intérieur du demi-carter d'embrayage qui crée un conduit de raccordement caché entre la sortie de la pompe à eau et l'entrée du cylindre.

- **Embrayage** (*valable uniquement pour les moteurs 250-300 cm³*) : le nouvel embrayage de la Sincro Factory utilise la construction à ressorts à cuve récemment introduite, mais compte un nombre de disques supérieur au modèle standard (7 au lieu de 6), tout en conservant les mêmes dimensions extérieures. Cette variante permet un contrôle précis et un fonctionnement constant, tout en conservant la même souplesse au niveau du levier, même en cas d'utilisation intensive. Le nouveau système d'embrayage assure environ 20 % de couple transmissible en plus, même avec une puissance plus élevée en jeu. Tout cela s'avère très utile, en particulier dans la gestion des actions répétées les plus extrêmes, même à des régimes élevés, où la gestion du couple transmissible est très délicate. En agissant sur le plateau de pression, l'embrayage de la Sincro Factory peut également être réglé sur trois positions différentes, en modifiant sa précharge.
- **Bouchons d'huile moteur anodisés rouges.**
- **Échappement en titane** : tout le système d'échappement a été repensé. Le collecteur en titane des modèles 250/300 réduit le poids de plus de 500 g et améliore les performances à moyen-haut régime, grâce à son diamètre interne accru. Le silencieux a également été repensé pour fonctionner en synergie avec le nouveau collecteur, créant un ensemble plus performant. Il en résulte un caractère plus puissant et réactif grâce à la nouvelle configuration. L'échappement de la Sincro Factory 125, toujours en titane, se distingue de celui des cylindrées plus élevées par la première partie du collecteur, de diamètre et de longueur réduits (côté cylindre), et par un terminal dédié. Le silencieux a en effet été redimensionné avec une longueur inférieure et un tube interne de plus petit diamètre (par rapport aux 250-300 cm³), contribuant à optimiser les performances de cette 125 cm³.

Comme le veut la tradition chez Beta, les modèles Sincro Factory sont équipés d'un **moteur plus performant** que le modèle Sincro, et cette caractéristique est également confirmée pour le My26.

Grâce au poids réduit des carters, au nouveau système d'échappement en titane et au cylindre dédié, la moto est plus maniable, mais aussi beaucoup plus performante pour les pilotes d'un niveau supérieur.

Dans les nouveaux modèles de l'année 2026, les projecteurs sont particulièrement braqués sur **le modèle 300 2T**, qui introduit pour la première fois sur une moto de trial le système de fonctionnement à **double bougie**.

La nouvelle Sincro 300 2T Factory est équipée d'un moteur inédit, tant au niveau du cylindre que de la culasse, qui reçoit deux bougies.

L'utilisation d'un moteur à double bougie sur une cylindrée 300 2 temps représente une avancée significative en termes d'efficacité et de constance des performances. La présence de deux points d'allumage garantit également au moteur de la Sincro une combustion plus homogène à l'intérieur de la chambre de combustion, réduisant les phénomènes de détonation et améliorant la rondeur à bas régime, une condition cruciale en trial où le contrôle millimétrique est primordial. Ce système garantit une propagation plus rapide et plus uniforme de la flamme, optimisant la réponse du moteur. Le résultat est une moto plus réactive, plus ronde et plus puissante, capable d'affronter les sections techniques avec plus de précision.

Le nouveau cylindre dédié se caractérise également par un traitement différent du transfert d'échappement, où le flux est géré de manière différente et plus directe par rapport au modèle Sincro, le tout dans le but d'augmenter la réactivité et le couple à bas régime. Le cylindre, associé à la nouvelle culasse à double bougie et au nouveau système d'échappement redessiné qui contribuent à augmenter les performances à haut régime.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour contrôler le nouveau moteur, au niveau de la gestion électronique, le fonctionnement du CDI a également été modifié, en particulier en ce qui concerne l'avance, qui a été calibrée de manière appropriée pour équilibrer les performances accrues.

Toutes les Sincro Factory ne sont pas équipées d'un démarreur, qui représente un poids évitable dans le domaine de la compétition.

Partie cycle

Du point de vue du châssis et du design, la nouvelle **Sincro Factory My 2026** se distingue de la version Sincro par :

- **Fourche** : la suspension avant, tout comme la Sincro, a évolué dans les modèles Factory tant au niveau de la mécanique que de l'hydraulique par rapport au passé réduit de 10 MM. Les fourreaux sont nouveaux, tant du point de vue esthétique que du point de vue des finitions internes. La longueur réduite des bras de fourches contribue à limiter le poids du composant, ce qui favorise la sensation de légèreté dans les manœuvres aériennes, tandis que la finition **dorée** embellit le modèle tant sur le plan esthétique que fonctionnel. La couleur est en effet le résultat d'un **traitement TIN** qui confère à la fourche d'excellentes qualités antifriction. La Sincro Factory My26 se caractérise également par l'adoption de deux phases de compression, qui d'une part assure un meilleur soutien lors des atterrissages les plus difficiles et d'autre part absorbe les plus petits chocs, améliorant ainsi le guidage. Le réglage hydraulique a été modifié pour répondre à une utilisation plus sportive du modèle, en augmentant sa réactivité.
- **Mono-amortisseur** : ce composant, réservé aux modèles Factory, bénéficie d'un nouveau système de biellette le rendent plus progressif dans sa réponse. Le corps est en aluminium très léger malgré ses dimensions supérieures à celles des modèles standard. Parmi les réglages, un nouveau réglage a été ajouté pour la compression, tandis que ceux de l'extension et de la précharge du ressort sont confirmés.
Les nouveautés au niveau des suspensions assurent à la moto une plus grande progression dans l'amortissement et une meilleure réactivité dans le rebond.
- **Les tés de fourche usinées dans la masse et anodisées en bleu** garantissent rigidité et légèreté (avec un poids inférieur d'environ 100 g par rapport aux tés de la Sincro) tout en permettant d'avancer/reculer les pontets de guidon afin de trouver la position de conduite idéale. Le design de ce composant apporte, tout comme sur les motos des pilotes, un côté Factory.
- **Repose-pied en Ergal noir** : grâce à l'usinage CNC, ils offrent une plus grande rigidité pour un poids réduit, améliorant ainsi la précision de pilotage et la transmission des forces. L'Ergal offre une adhérence en plus d'avoir un rendu esthétique supérieur.
- **Guidon anodisé bleu** : le nouveau guidon Reikon anodisé bleu conserve les tops qualités tout en garantissant un look sans compromis.
- **Durites silicones de radiateur rouge** : elles contribuent à un meilleur refroidissement de la moto et lui confèrent un look Factory.
- **Disques de frein Galfer Factory** : pour une puissance de freinage maximale. Les nouveaux disques Galfer au design autonettoyant ont un poids extrêmement réduit.
- **Maître-cylindre de frein et d'embrayage BrakTec** : le meilleur choix possible en termes de feeling du levier, pour satisfaire même les pilotes les plus exigeants.
- **Etrier de frein arr. avec système anti-vibration des plaquettes de frein.**
- **Nouvelles jantes Excel anodisées bleues.**
- **Pneus Dunlop Geomax Trial.**



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

- **Nouveau graphisme** : le caractère Factory du modèle est mis en valeur par le nouveau graphisme qui associe le cadre en aluminium à la combinaison de couleurs rouge et bleu, typique des modèles de compétition de chez Beta. Les composants anodisés en bleu complètent le look de la moto, plus Factory que jamais.

DISPONIBILITÉ

Mars

