

## EVO MY 2025

### *EVolution Trial*

Beta lancia sul mercato la nuova **EVO My 2025** con un'originale release grafica dal pregiato impatto estetico, che rende questo nuovo modello al contempo equilibratamente racing ed elegante.

La principale novità risiede nel comparto sospensioni, con l'adozione di forcelle e monoammortizzatore Ollé completamente nuovi. Viene confermato poi il vincente pacchetto tecnico motori-telaio, che mantengono la EVO al vertice delle classifiche di gara, in ogni categoria.

La gamma EVO è tra le più estese e rimane composta da ben 6 modelli diversi, tutti con la propria personalità, in grado di soddisfare le variegata esigenze di tutti i piloti, portando ad un livello superiore il potenziale e il divertimento di ognuno di loro. Dato testimoniato dalla grande affluenza all'interno dei paddock di ogni forma di competizione, dei modelli EVO.

<b>Evo 80 2T Junior/Senior</b>	<b>Evo 125 2T</b>	<b>Evo 250 2T</b>
La Evo 80 è la moto ideale 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". È la moto di riferimento nella categoria. Il suo motore ha prestazioni tali da superare ogni ostacolo in sicurezza, risultando sempre divertente e facilmente gestibile.	È la moto adatta a 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 Evo 250 è adatta per l'amatore che cerca prestazioni di rilievo e allo stesso tempo la massima trattabilità e conducibilità della moto.

<b>Evo 300 2T</b>	<b>Evo 300 2T SS</b>	<b>Evo 300 4T</b>
La 300 2T è il top della gamma Evo. 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 e 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 divertente 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.	Il modello 4T viene proposto nella consueta cilindrata di 300cc, 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.

## PRESS INFORMATION

### Novità per l'intera gamma:

**Sospensioni:** La forcella EVO My 2025 ha nuova architettura con tubi da Ø39, di 1mm in più rispetto precedente modello. Il maggior diametro rispetto al passato, porta ad un aumento della rigidità torsionale alla ruota anteriore, a tutto vantaggio della precisione di guida e della facilità nella conduzione della moto. Lo schema di funzionamento è asimmetrico, con lo stelo destro che contiene la molla ed è quindi dedicato alla gestione del funzionamento elastico, mentre a sinistra si trova la cartuccia aperta per la regolazione dell'idraulica, abbinata ad asta pompante in alluminio di Ø12mm con ossidazione dura, di ben 2 mm maggiore rispetto precedente modello. Entrambi gli steli sono dotati di comodi registri comandati da viti a brugola anodizzate in colori diversi.

Lo sviluppo della nuova forcella è stato guidato dalla volontà di ottenere un prodotto dalla struttura più rigida e contemporaneamente leggera: risultato raggiunto grazie all'utilizzo di un acciaio speciale che ha consentito di ridurre lo spessore della canna senza comprometterne la robustezza, e di raggiungere un maggior diametro interno, utile nella gestione dell'idraulica.

Il nuovo volume interno disponibile ha consentito di utilizzare delle componenti di maggior diametro, in grado di gestire flussi idraulici superiori, che assicurano una maggior progressione nella risposta agli affondi, oltre ad una maggior puntualità nella personalizzazione del setting.

Il trattamento superficiale nero assicura massima scorrevolezza e un aspetto estetico di qualità.

Anche il monoammortizzatore, sempre Ollé, è completamente nuovo. Con un corpo realizzato interamente in alluminio, allo scopo di contenerne il peso, il nuovo Mono ha un pistone di Ø36 mm che deriva dal modello Evo Factory ed è anch'esso realizzato in alluminio con ossidazione dura, per garantire scorrevolezza e durata. Così come la forcella, anche il monoammortizzatore è completamente regolabile sia nel precarico, tramite le canoniche ghiere, che nel comportamento elastico, con la regolazione del freno in estensione.

Le novità nel comparto sospensioni assicurano alla moto una maggiore progressione nell'affondamento e una migliore gestione nel ritorno semplificando il "galleggiamento" tra le pietre e la capacità ad assorbire impatti importanti, come l'atterraggio da grossi ostacoli. Anche il tamponamento di fine corsa è stato ottimizzato con la massima attenzione al corretto sostegno durante la discesa, per garantire la massima aderenza dello pneumatico anteriore a terra.

**Grafiche:** per il Model year 2025 l'impatto estetico è stato rivisto completamente, sfruttando le nuove combinazioni di rosso e grigio che caratterizzano le ultime nata di casa Beta, in un mix inedito che dona una personalità molto distintiva al veicolo. Il sapiente uso del rosso, utilizzato per rifinire la base telaio in colore grigio, e le plastiche rosse, esalta i volumi della moto e impreziosisce notevolmente l'aspetto estetico.

Si conferma poi l'adozione di tutte le più recenti novità introdotte sui precedenti Model Year.

- **Chiave elettronica:** La chiave si compone di due parti: una che rimane ancorata al manubrio del veicolo e un'altra, magnetica (indossabile dal pilota con un laccetto al polso), che si scollega, per attivarne il meccanismo, assolvendo la funzione di dispositivo "Kill-Switch".  
A differenza di un normale interruttore però, la nuova chiave elettronica integra anche la **funzione di antifurto** precludendo la possibilità di avviare il motore quando scollegata, grazie ad una codifica che abbinata la chiave in maniera univoca alla moto, scoraggiando i furti del veicolo quando lasciato incustodito.
- **Griglia radiatore ridisegnata:** oltre ad ottimizzare il flusso d'aria, si caratterizza per una maggiore superficie protettiva nella zona del tappo e del corpo radiatore, evitando che queste componenti possano danneggiarsi nello scontro con rami, pietre o in caso di cadute.



## PRESS INFORMATION

- **Copri serbatoio:** la forma è avvolgente sul telaio e consente di coprire tutti i passaggi dei cavi, creando un'immagine pulita e ordinata della moto. All'interno di questo trova la sua collocazione il bottone per lo switch mappa. È bene ricordare infatti che la EVO è dotata di due mappature motore che si possono selezionare dal comodo bottone collocato sul copri serbatoio. La posizione è di facile accesso e al contempo riparata da colpi accidentali, inoltre, grazie alla presenza di un segnalatore led è possibile individuare in modo immediato la mappa inserita.

### Motore 2T - 250/300:

- Albero motore e biella ad interasse ridotto per un'erogazione più rotonda e un miglioramento degli aspetti dinamici del veicolo.
- Cilindro e testa: rivisti nelle fasi e nella camera di combustione, privilegiando un miglioramento della coppia ai bassi rpm, fermo restando le prestazioni del propulsore ai medio alti.
- Mappa motore: per accordare al meglio le componenti e sfruttare la potenza e la trattabilità del motore.
- Collettore di scarico: per evitare scottature e per proteggere il collettore da eventuali urti è stata installata una protezione sul collettore che, oltre ad essere funzionale, completa il look della moto (anche su 125 2T).

### Disponibilità

Agosto

