

EVO MY 2024

EVolution Trial

Die Sportsaison 2023 neigt sich dem Ende zu, und das Beta Factory Trial-Team ist entschlossen, die bestmöglichen Resultate mit seinen Fahrern zu erzielen. So etwa Matteo Grattarola, der nach seiner Rückkehr zu Betamotor in der Königsklasse gerade seine großartigen Fähigkeiten unter Beweis stellt. Das bewährte Technik-Paket des Unternehmens aus Rignano sull'Arno für seine Fahrer und alle Fans der Marke hat sich im Laufe der Zeit dank des Beitrags seiner Werksfahrer weiterentwickelt und als immer wieder siegreich erwiesen. So kommt es nun mit einer neuen funktionalen Komponente – dem elektronischen Schlüssel – wieder auf den Markt.

Beta lanciert also die **EVO My 2024** mit einem originellen grafischen Design mit starker ästhetischer Wirkung, welches diesem neuen Modell eine ausgewogene Mischung aus Racing-Charakter und Eleganz verleiht.

Der gekonnte Einsatz von Rot, das in diesem Fall nicht als primäres Element, sondern als Veredelung der Basis verwendet wurde, bringt die Volumen des Motorrads zur Geltung und rundet die ungewohnte Optik des Fahrzeugs ab, das dank Rahmen und Schwinge im Farbton Aluminium seine starke Bindung zum Rennsport hervorhebt, wo sich die Materialien in reiner Form präsentieren und alles auf maximale Performance ausgerichtet ist.

Dank der mit dem vergangenen Modelljahr eingeführten Neuheiten, welche die EVO-Baureihe an die Spitze der Trial-Welt katapultieren, werden für 2024 alle kürzlichen Neuerungen am Motorrad bestätigt. Aktualisiert wird jedoch die Optik mit einer neuen Grafik, die sich von der Tradition des unumstößlichen Beta-Rots löst.

Die wichtigste Neuheit aus Sicht der Ausstattung betrifft die Einführung des elektronischen Schlüssels, der eine doppelte Funktion ausübt, indem er den gebräuchlichsten Einsatz für die passive Sicherheit für Motorrad und Fahrer, typischerweise vom „Kill-Switch-Schalter“ repräsentiert, mit der innovativen Diebstahlsicherung kombiniert.

Die EVO-Baureihe gehört zu den umfassendsten des Segments und besteht auch weiterhin aus 6 unterschiedlichen Modellen, jeweils mit eigener Persönlichkeit, die den vielfältigen Anforderungen aller Fahrer gerecht werden können, sodass das Potenzial und das Fahrvergnügen von ihnen allen auf eine neue Stufe gestellt werden:

Evo 80 2T Junior/Senior	Evo 125 2T	Evo 250 2T
Die Evo 80 ist das ideale Motorrad, um in die Disziplin einzusteigen. 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	Das kleinste der homologierbaren Motorräder der Baureihe. Leicht und wendig, ist es für die jungen Fahrer geeignet, die von den unteren Klassen kommen und sich den Klassen „der Großen“ annähern. Es ist das Referenzmotorrad in der	Es ist das ideale Motorrad für all jene, 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 Evo



PRESSEMITTEILUNG

hingegen die Verknüpfung mit dem Modell 125 und teilt mit diesem die Dimension der Räder, während sie das Feingefühl des 80 cc-Motors beibehält.	Kategorie. Sein Motor bringt solche Leistung, dass jedes Hindernis sicher überwunden werden kann, während es immer spaßig und einfach zu steuern bleibt.	250 ist ideal für Liebhaber auf der Suche nach herausragender Leistung und gleichzeitig maximalem Handling und hoher Motorperformance.
--	--	--

Evo 300 2T	Evo 300 2T SS	Evo 300 4T
Die 300 2T ist das Topmodell aus der Baureihe Evo. 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 ausgelegt, dass auch besonders anspruchsvolle Hindernisse und schwierigere Strecken bewältigt werden können. Sie ist für erfahrenere Piloten geeignet, die nach maximaler Leistung suchen, und bleibt dennoch einfach und direkt zu handeln, 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 schöner und einfacher zu fahrendes Gerät auch für weniger erfahrene Piloten zu kreieren.	Das Modell 4T wird mit dem üblichen Hubraum von 300 cc angeboten, dem idealen Kompromiss zwischen Leistung, Ansprechverhalten des Motors und allgemeiner Benutzerfreundlichkeit. Dieser Motor vertritt eine andere „Fahrphilosophie“ als die anderen 2T-Modelle. Es ist ein Motorrad mit sehr viel Drehmoment, einer linearen und äußerst progressiven Leistungsabgabe, geeignet für Liebhaber auf der Suche nach einem Gefährt, mit dem sie sowohl anspruchsvolle Rennen fahren als auch Trialwandern betreiben können.

Neuheit für die gesamte Baureihe:

- **Elektronischer Schlüssel:** Die neue elektronische Vorrichtung ist ein exklusives, von Betamotor angemeldetes Europäisches Patent (EP3064405B1) und erfüllt sowohl die Diebstahlsicherungs-Funktion als auch die Schutzfunktion für Motorrad und Fahrer.
Der elektronische Schlüssel besteht aus zwei Teilen: einem, der am Lenker des Fahrzeugs verankert bleibt, und einem anderen, magnetischen (vom Fahrer mit einem Band um seine Hand getragenen) Teil, der sich löst, um den Mechanismus zu aktivieren.
Die Vorrichtung, die kürzlich erstmals bei einem Beta-Modell mit Xtrainer My 24 eingeführt wurde, erfüllt die Funktion als „Kill-Switch“-Schalter für die Sicherheit von Motorrad und Fahrer, indem sie das Motorrad abstellt, wenn der magnetische Kontaktpunkt am Handgelenk des Fahrers und am Lenker getrennt wird.



PRESSEMITTEILUNG

Im Unterschied zu einem normalen „Kill-Switch“-Schalter beinhaltet der neue elektronische Schlüssel auch die **Diebstahlsicherungs-Funktion** und schließt die Möglichkeit aus, das Motorrad zu starten, wenn er getrennt ist. Dank einer Kodierung, die den Schlüssel auf eindeutige Weise mit dem Motorrad koppelt, wird ein Diebstahl des unbeaufsichtigten Fahrzeugs verhindert.

Höhere Sicherheit für Motorrad und Fahrer, in einer einzigen, exklusiv von Betamotor patentierten Lösung; erstmals serienmäßig.

Die Evo My 2024 behält außerdem alle kürzlichen Neuerungen des Fahrzeugs in den verschiedenen Hubraum-Größen bei, welche die Funktionalität des bewährten Technik-Pakets bestätigen. Insbesondere sind das:

- Umgestalteter Kühlergrill: Abgesehen von der Optimierung des Luftstroms zeichnet er sich durch eine größere Schutzfläche im Bereich von Kühlerdeckel- und -gehäuse aus. So wird verhindert, dass diese Bauteile durch Stöße von Ästen und Steinen oder bei einem Sturz beschädigt werden.
- Tankabdeckung: Die Form liegt enger am Rahmen an und ermöglicht die Abdeckung aller Kabeldurchführungen für eine saubere und ordentliche Optik des Motorrads. Innerhalb dieser neuen Form findet der Knopf zum Umschalten zwischen den Mappings Platz. Unbedingt erwähnt werden sollte, auch, dass die EVO mit zwei unterschiedlichen Motor-Mappings ausgestattet ist, die über den praktischen Knopf an der Tankabdeckung ausgewählt werden können. Die Position ist einfach zugänglich und gleichzeitig vor zufälligen Stößen geschützt. Dank einer LED-Anzeige lässt sich zudem sofort erkennen, welches Mapping eingelegt ist.
- Stoßdämpfer: Die Stoßdämpfer der EVO sind mit allen nötigen Einstellungen ausgestattet, um sich das Motorrad auf den Leib zu schneiden und das perfekte Set-up zu finden, aber mit dem neuesten Entwicklungsschritt hat sich das Motorrad in Bezug auf Progression, Reaktionsfähigkeit und Absorption deutlich verbessert.

Zu den letzten Neuheiten, die bei den 2T-Modellen mit größerem Hubraum (250/300) angebracht wurden, gehören außerdem:

- Kurbelwelle und Pleuelstange mit verringertem Abstand für eine rundere Leistungsabgabe und eine Verbesserung der dynamischen Aspekte des Fahrzeugs.
- Zylinder und Zylinderkopf: im Takt und im Brennraum überarbeitet, für eine Verbesserung des Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen, bei gleichbleibenden Leistungen des Motors bei mittleren und hohen Drehzahlen.
- Motorkennfeld: um die Bauteile bestmöglich abzustimmen und die Leistung sowie Gefügigkeit des Motors auszunutzen.
- Auspuffkrümmer: Um Verbrennungen zu vermeiden und den Krümmer vor eventuellen Stößen zu schützen, wurde eine Schutzabdeckung am Krümmer angebracht, die nicht nur funktional ist, sondern auch den Look des Motorrads (auch bei der 125 2T) abrundet.

Verfügbarkeit

September

