

Beta Enduro RR 2016

**PREGI** ● Progressione nella distribuzione di potenza

**DIFETTI** ● Setting forcella cedevole

PROVA ENDURO

# BETA ENDURO RR 2016

La grande novità è la conferma del sistema di alimentazione a iniezione su tutti i motori a quattro tempi. La casa fiorentina aggiunge una serie d'interventi di dettaglio che ne ottimizzano ulteriormente prestazioni ed affidabilità

**di Aimone Dal Pozzo**

**Foto di Marco Campelli e Cristiano Morello**



**M**

olti volti nuovi, giovani e motivati, alla presentazione Beta off-road, segno evidente e sostanziale di quanto l'azienda stia crescendo con solidità e velocità, fondando le basi della sua conoscenza tecnica sulla passione e sul lavoro di squadra. E' Stefano Fantigini, project Leader della gamma enduro, ad introdurci le nuove RR: "i driver per il 2016 sono stati l'incremento della performance e dell'affidabilità, con l'obiettivo di rendere allo stesso tempo più sfruttabile la prestazione del motore ed aumentando ulteriormente la facilità di gestione del veicolo."

### La gamma a 4 tempi

Tutta la gamma a benzina è ora ad iniezione elettronica con la medesima tecnologia del 350,

sviluppata con Synerject utilizzando un corpo farfallato da 42 mm: nel 2016 entrerà in vigore in campo motociclistico l'Euro-4, e questa scelta tecnica, oltre che ottimizzare la trazione su tutto l'arco di erogazione, ne ha permesso il pieno rispetto. La caratteristica principale di questo sistema è la presenza di un bypass dell'aria, azionato da un motorino passo/passato che permette una regolazione micrometrica del carburante iniettato nella camera di combustione. Dal punto di vista ciclistico, le nuove Beta 4T ottengono tubi di collegamento al canotto maggiorati, al fine di aumentare la rigidità verticale. Viene inoltre inserita una nuova protezione motore in poliammide, una nuova piega manubrio ed una inedita strumentazione che consente il controllo dell'elettronica. Per i motori 350 e 390 è stata prestata grande attenzione all'affidabilità, quindi è stato inserito un nuovo anello di tenuta ed

implementato un trattamento DLC sulla superficie del pistone. Questo ha permesso ai tecnici di porre anche un nuovo tetto massimo al regime di rotazione del 350, che ora arriva ai 13.000 giri (anziché 12.500). È stata introdotta una nuova molla valvola di pressione dell'olio, inoltre tutta la viteria è in alluminio 7075. La RR350 è molto ben equilibrata di motore, leggera nella guida e nell'erogazione. Le marce sono sempre giuste e la cambiata è agile da gestire. Gli inserimenti in curva risultano molto rapidi anche grazie alla forcella tendente un po' troppo al morbido nella parte finale dell'escursione. Il nuovo limite in termini di giri motore permette di usare la stessa marcia in molte occasioni, di insistere con la stessa più a lungo, e questo cambia notevolmente il carattere di guida in quanto ora sembra quasi di guidare una moto di grossa cilindrata con

una buona coppia in basso, ma allo stesso tempo dotata di un arco di utilizzo molto più ampio. La 390 conferma ancora una volta di essere un'ottima moto da divertimento. L'erogazione del suo mono è corposa, con una coppia nella fase centrale davvero dolce, perfetta per le uscite amatoriali in quanto non risente di un eccessivo peso motore; per contro, nella guida lungo i tratti misti le marce sono sempre un po' corte, con l'entrata in coppia che chiama subito la marcia superiore: il che di per sé non è certo un aspetto negativo, ma in diversi casi impegna maggiormente nella guida in quanto bisogna cambiare marcia spesso e volentieri se si vuol tenere il motore sempre ben sotto tiro. Sulle cilindrature maggiori, ovvero la 430 e la 480, Beta ha modificato le geometrie del canale interno di aspirazione, aumentate di diametro per consentire una respirazione





migliore del motore. Ma abbiamo anche un nuovo profilo delle camme, che vengono estremizzate nella velocità di reazione rendendo il motore più pronto e reattivo al comando del gas. La 430 è da sempre la moto della gamma più specifica per le competizioni. Si sente già dai primi metri la presenza importante della coppia motrice, e la stabilità sul veloce ne trae un grande beneficio, a discapito però dell'inserimento in curva, che diventa un filo più impegnativo. Le marce lunghe permettono di pennellare le curve in fettucciato come se avessimo in mano un compasso, e questa linearità di erogazione si traduce in una guida poco faticosa, e soprattutto efficace. Al contrario, l'impostazione ciclistica testata durante la presentazione portava il 430 ad avere un carico eccessivo sull'anteriore nelle discese, provocando il sottosterzo in staccata. Quanto alla 490, da sempre la più impegnativa dal punto di vista fisico e di masse da gestire, cambia totalmente

carattere grazie all'avvento dell'alimentazione ad iniezione elettronica. Ora, pur mantenendo le caratteristiche di base invariate, è molto più gestibile e malleabile, tanto che ora, pur essendo oltremodo potente, è facilmente gestibile anche sui fondi con poca aderenza.

### La gamma a 2 tempi

I motori Beta a 2 tempi acquisiscono un'inedita pompa per l'iniezione dell'olio, facente dunque le veci di un miscelatore che viene controllato elettronicamente in ogni fase di apertura de gas tramite un potenziometro TPS (Throttle Position Sensor). Il grande vantaggio di questo sistema innovativo è la possibilità di poter calibrare alla perfezione l'esatta percentuale di olio nella benzina a seconda delle esigenze del momento. Il serbatoio dell'olio si trova sotto alla sella, e contiene poco più di 500 ml: la percentuale media della miscela pari all'1% permette

quindi di fare 5/6 pieni di benzina per ogni "pieno" d'olio. La carburazione logicamente diventa sensibilmente più pulita, soprattutto nei carichi parziali. Altro grande vantaggio è ovviamente il fatto di non dover più farsi la miscela prima di girare. Viene introdotta di conseguenza una centralina completamente nuova, in grado di gestire non solo il motore, ma anche la pompa dell'olio, e allo stesso tempo fornire alla candela una scintilla più potente di oltre il 40%. A livello di ciclistica, i modelli a due tempi beneficiano di un riposizionamento del fulcro dell'ammortizzatore, e di attacchi testa motore differenti al fine di limitare le vibrazioni. Rispetto alle sorelle a quattro tempi, la posizione in sella è più rannicchiata, in quanto il nuovo telaio è più corto di interasse, ma più aperto di forcella, con il risultato che le pedane sembrano essere più alte. La sella, grazie alla spugna interna più morbida, si schiaccia maggiormente e permette al pilota di

"infossarsi" meglio nella moto nella fase di inserimento in curva, a tutto vantaggio della velocità e precisione di percorrenza. Per migliorare e ottimizzare la capacità di assorbimento, la forcella Sachs da 48mm è stata aggiornata nel flusso dell'olio in ingresso e in uscita della cartuccia, che ora è totalmente gestito dalle lamelle in acciaio armonico. È stata inoltre migliorata la guida della molla principale nella zona di appoggio sulla cartuccia, riducendo in questo modo gli attriti e rendendo il lavoro della forcella ancora più fluido. Per ciò che concerne il motore, l'adozione della nuova tecnologia del miscelatore è avvertibile in maniera importante, in quanto la miscela più magra permette al motore di girare sempre pulito e pronto, soprattutto nel sottobosco, dove difficilmente riesci a distendere il motore per poterlo "pulire" nella parte centrale di erogazione. La 250 è molto leggera ed efficace, tira bene sotto e passa alla potenza massima in poco tempo,



senza mai esitare e nemmeno murare agli alti regimi. Il 300 invece è più sornione a salire di giri, per poi tendere a murare nella parte finale dell'erogazione. La coppia è ottima nei tratti di minor aderenza, in quanto ti permette di superarli con semplice filo di gas, senza mai mettere in crisi la trazione. Tutta la gamma beneficia anche di altre piccole novità tecniche molto utili dal punto di vista pratico, come un foro in fondo alla scatola filtro, per favorire il deflusso dell'acqua in caso di pioggia e fango. Nuova veste grafica e serbatoio bianco anche sulle "due tempi" completano la componentistica di alto livello, che comprende gli impianti freno Nissin, gli pneumatici Michelin ed il pacchetto sospensioni Sachs. Lo strumento contachilometri, infine, si aggiorna integrando le spie di livello carburante e di diagnosi del sistema di miscelazione separata.

### Progetto sportivo

Fabrizio Dini, Responsabile del programma

sportivo della Casa fiorentina, ci conferma la grande importanza del lavoro svolto dal reparto corse non solo in termini di marketing e risultati, ma in particolare per quanto riguarda lo sviluppo di prestazione e di affidabilità dei prodotti Beta. Il lavoro dei tre piloti di punta, Redondi, Aubert e Correira, è fondamentale per sviluppare continuamente la gamma enduro, e altrettanto lo è la presenza diretta del costruttore sui campi gara, tanto che anche per il 2016 viene confermato il Race Service alle gare degli assoluti d'Italia e del campionato italiano.

### Sviluppo commerciale

Marco Basile, da diversi anni Direttore Vendite di Betamotor, conclude la presentazione stampa approfondendo i successi commerciali delle nuove RR. Nel 2015 sono state vendute 6.000 moto enduro, l'83% delle quali vendute all'estero. Enduro e trial sono i principali segmenti d'interesse dell'azienda, visto che dal







2004 non hanno fatto altro che crescere. Questo grazie al grande impegno profuso da Beta sia nell'acquisizione di know-how tecnologico che nello sviluppo delle infrastrutture necessarie, realizzando tutto all'interno dell'azienda. Il mercato Italiano sta accogliendo positivamente il marchio Beta, tanto che per i primi 5 mesi del 2016 la ditta di Rignano sull'Arno risulta la più efficace nelle vendite anche rispetto ai colossi austriaci. La fuoristrada più venduta è infatti la nuova Beta 300, e questo grazie anche a una politica commerciale molto snella e attenta alle esigenze sia del concessionario che del singolo cliente. Per il 2016 è stato definito un aumento dei prezzi molto contenuto, nell'ordine dei 200 euro, con disponibilità immediata. E con l'interessante opportunità di poter trovare presso i concessionari almeno 2 moto nuove da poter provare prima di fare la scelta definitiva. **M**



## ABBIGLIAMENTO

**Casco:** Ufo  
**Occhiali:** Ariete  
**Maglia:** Alpinestars  
**Pantaloni:** Alpinestars  
**Guanti:** Alpinestars  
**Stivali:** Alpinestars Tech 8