

Beta Enduro RR gamma 2015

PREGI ● Erogazione lineare

DIFETTI ● Reattività avantreno sulle due tempi

PROVA ENDURO

# INIEZIONE DI QUALITÀ

La gamma Beta 2015 introduce una serie di piccoli cambiamenti che rivoluzionano l'esperienza di guida dell'apprezzata gamma off-road della marca fiorentina. E arriva l'iniezione sulla 350! Erogazione e precisione i punti forti **di Aimone Dal Pozzo**



**S**iamo nella terra della Beta, nel Castello di Nipozzano dei Marchesi de Frescobaldi, location incredibile, ricca di fascino e di storia proprio come la Beta che ogni anno sforna prodotti sempre più competitivi. Stefano Fantigini, project Leader della gamma enduro, ci spiega gli interventi per il 2015: «Il mercato è contento dei nostri prodotti e la conferma arriva dalle vendite che ci vedono in testa nei primi mesi del 2014. Nella nuova gamma a due tempi non abbiamo nessuno stravolgimento importante, ma piccoli dettagli per rendere la gestione del motore più lineare per il pubblico medio». Sulla 250, infatti, gli ingegneri ci confermano di aver lavorato alla valvola allo scarico, aggiungendo una molla per rendere più progressiva

l'apertura, in abbinamento a un silenziatore con tubo interno da 26 mm che migliora la progressione e anche l'allungo. Sulla 300 le novità arrivano dalla versione racing. Cilindro e testa sono ridisegnati e abbinati a una mappatura della centralina più performante. Anche su questo modello viene introdotta l'ottimizzazione del passaggio dell'apertura della valvola di scarico ottenendo i medesimi benefici. «Sulla gamma 4 tempi invece - prosegue Fantigini - trovate l'evoluzione di un lavoro frutto dell'impegno degli ultimi 4 anni». Sono stati fatti grandi lavori sull'accentramento delle masse, ridisegnando i carter, implementando un nuovo circuito dell'olio, una nuova camera dei volani, con l'inserimento di nervature che li rendono più rigidi, per arrivare a un risparmio di peso nell'ordine di 1,5 kg. Di fatto questo valore non è così eclatante in termini di valore

assoluto, ma la posizione da dove viene tolto questo peso, stravolge positivamente il bilanciamento delle nuove Beta, che diventano molto più precise all'avantreno e soprattutto agili nei cambi di direzione. Sempre sui modelli a quattro tempi, è stato svolto un grande lavoro sull'albero motore, che ora risulta più leggero. La nuova biella è più corta e questo permette di abbassare il gruppo termico che ora diventa il medesimo, su tutta la gamma off-road. Anche i pistoni sono più leggeri e robusti, creati con la tecnologia box in box che arriva direttamente dalla formula uno. Questo permette anche di ridurre le vibrazioni e, a parità di peso, è la resistenza. I cilindri, di conseguenza, sono ridisegnati sia nelle altezze che nel flusso del sistema di raffreddamento. Le nuove dimensioni hanno creato per ogni modello una variazione di cubatura e, avendo calato la cilindrata, i tecnici Beta hanno voluto e dovuto riprendere la potenza persa attraverso un lavoro certosino sul disegno delle teste, variando sia le valvole

che ora sono in titanio, che la configurazione degli alberi a camme. L'ingegnoso motorino d'avviamento, sempre posizionato sotto al motore tra il carter e la culla, è ora più piccolo e più leggero, così come il condotto d'aspirazione della cassa filtro che è stato interamente ridisegnato. Quest'ultimo, unitamente a un nuovo silenziatore, ha ottimizzato ulteriormente la potenza in alto senza perdere in coppia durante tutto l'arco d'utilizzo. In merito alla ciclistica, ritroviamo la collaudata forcella Sachs da 48, nella sua ultima versione evolutiva. Nuovo disegno del pistone di compressione, nuovi foderi con aumento della distanza tra i due e sistema di svincolo tra molla ed appoggi. Grande lavoro sia di assorbimento degli urti che di resistenza alla torsione. L'ammortizzatore, sempre Sachs, riceve un nuovo pistone interno che riduce le turbolenze e di conseguenza l'aumento della temperatura interna, ottimizzandone il funzionamento anche su tempi di lavoro più lunghi. Per quanto concerne la



APPENA CHIEDI POTENZA ARRIVA IMMEDIATAMENTE, SENZA ESSERE INVADENTE E SOPRATTUTTO CON UNA PRECISIONE CERTOSINA



componentistica di serie, troviamo un nuovo paracolpi del manubrio, la sella con imbottitura più morbida e nuovo look grafico rosso acceso, in versione 2015. Rimangono confermate le forniture dei freni, sempre marchiati Nissin. Fantigini conclude dicendo: «Questi prodotti sono l'esito di un lavoro durato anni che ci ha convinto a credere in cilindrate particolari, calando la potenza massima in funzione della maggiore guidabilità. Lo stesso Aubert sta già usando i motori nuovi (il 430 ndr) ed i risultati sono da vedere!»

### Come vanno le due tempi

250 e 300 a due tempi: le motorizzazioni a miscela della fabbrica fiorentina, sono rimaste sostanzialmente invariate rispetto allo scorso modello in quanto già ai massimi livelli in termini di prestazioni ed affidabilità. La posizione in sella

è leggermente più raccolta rispetto alle sorelle a quattro tempi, ma la sella 2015 rende la seduta più confortevole. L'avviamento elettrico è immediato e preciso e la moto appena accesa gira subito in maniera lineare. La cambiata è corta e l'innesto rapido tanto che si può omettere l'uso della frizione in molte occasioni. In ordine di marcia la progressione del motore è stata ulteriormente ottimizzata grazie agli interventi sulla valvola dello scarico e al silenziatore, modifiche che lo rendono ancora più pastoso sia nel sotto coppia che durante l'apertura della valvola. In termini di guidabilità le due tempi non perdono quella sensazione di pesantezza sull'avantreno che se da una parte trasmette maggiore fiducia, dall'altra rallenta i movimenti e la reattività. Purtroppo abbiamo avuto poco tempo per provare tutta la gamma e, in questo caso, sarebbe



stato interessante provare a intervenire sui registri delle sospensioni per verificarne gli eventuali miglioramenti.

### Come vanno le quattro tempi

Dal punto di vista motoristico, le 350 e 390 sono la vera sorpresa della gamma 2015. L'introduzione teorica al lavoro di affinamento della gestione delle masse, fatto durante la presentazione stampa, aveva dato l'idea di una nuova impostazione di guida, ma non mi sarei aspettato un così grande cambiamento. L'ottimizzazione di 1,5 kg ha stravolto in maniera notevole l'utilizzo di queste moto che diventano incredibilmente più agili ed efficaci in qualsiasi condizione di utilizzo. L'avantreno ora è tanto leggero quanto preciso e consente di adottare una guida molto istintiva e rapida nei cambi di direzione. La forcella sostiene bene anche se alle alte velocità tende ad

affondare un po' troppo, ed anche il mono è intuitivo e progressivo il giusto.

**Il 350** riceve anche l'importantissimo upgrade all'iniezione (l'unica della gamma) che le dona uno spunto nella prima parte di erogazione davvero entusiasmante. Il nuovo impianto è stato sviluppato con Synerject, con corpo farfallato da 42 mm e tecnologia stepper motor che permette la gestione di pressione ed aria a valle del corpo farfallato (è quindi possibile intervenire sulla gestione del freno motore). Dopo diverse stagioni di sviluppo Beta ha deciso di mettere questa tecnologia di serie e la piccola quattro tempi ne guadagna sotto ogni punto di vista. Appena chiedi potenza arriva immediatamente, senza essere invadente e soprattutto con una precisione certissima. La prontezza dell'erogazione enfatizza ancora di più la leggerezza della moto che risulta ancora più scattante ed il freno motore in

staccata viene pressoché annullato.

**Il 390**, di derivazione integrale dalla sorella più piccola, resta a carburatore e, il ritardo nella risposta al gas viene ampiamente compensato dalla coppia in più che eroga la maggiore cubatura. Come feeling è molto vicina al 350, ma consente di viaggiare con le marce più lunghe e distese.

**430 e 490:** tanto azzardata quanto efficace è la scelta di Beta di rivoluzionare le cubature ormai da tempo standardizzate, proponendo per il 2015 un 450 in formato "ridotto" ovvero un 430. Il risultato è un arma molto efficace e divertente perché unisce il giusto mix di agilità e potenza, tanto che lo stesso Johnny Aubert l'ha voluta usare in gara. Pur aumentando la percezione di peso all'anteriore rispetto alle sorelle minori, l'ottimizzazione rispetto allo scorso anno è sostanziale ed evidente. La cilindrata è importante,

ma ora è molto più mansueta e gestibile grazie ai numerosi interventi atti ad ottimizzare il bilanciamento dei pesi. In curva si inserisce quasi da sé e mantiene la traiettoria con un semplice filo di gas e anche nei rettilinei veloci e sconnessi trasmette fiducia e fa capire che è ben piantata a terra. Stesso discorso vale per la sorella maggiore che, diventando anch'essa più agile, è ora più alla portata sia per l'esperto che per l'amatore che si vuole divertire, cosa che per il modello 2014 non avrei consigliato.

### Il supporto sportivo

Fabrizio Dini, Responsabile del programma sportivo della casa fiorentina, ci conferma non solo che l'attività competitiva prosegue a gonfie vele, ma che risulta sempre di più un cardine sulla quale si fonda il continuo miglioramento dei prodotti di serie. Dal 2011 infatti, anno in cui è nato







il Team interno, sta crescendo costantemente il flusso di informazioni e competenze e, l'abbinamento tra piloti di punta e prodotti sempre più performanti porta oggi Beta, a metà stagione, ad essere ai vertici delle classifiche mondiali di specialità, con i piloti Redondi, Aubert e Correira.

### L'aspetto commerciale

Marco Basile, da diversi anni Direttore Vendite di Betamotor, ha concluso la presentazione stampa approfondendo l'approccio commerciale di Beta chiesta portando grandi risultati all'azienda. «Il mercato ci sta dando ragione e stiamo crescendo continuamente. L'Approccio meno aggressivo che abbiamo nei confronti della rete dei concessionari ci ha permesso di crescere lentamente ma costantemente, tanto che dal 12% del mercato che avevamo nel 2012 siamo saliti al 25% nel 2013 con una penetrazione di mercato importante. I primi 5 mesi del 2014 conferma un'ulteriore crescita con un 28% di market share, segno che il cliente ci sta dando fiducia. Questo permette un'ulteriore sviluppo per tutta filiera (gare, ricerca e sviluppo, eccetera) ed è un volano che continua ad alimentarsi. Il modello 300 è ad oggi la moto più venduta. Per quanto riguarda i prezzi, per le 2015 abbiamo deciso ancora una volta di non andare a fare alcuna variazione per la gamma due tempi, nonostante le importanti migliorie, mentre sui 4 tempi abbiamo previsto un aumento contenuto di 100 euro. Questo vuole essere un sostanziale segnale di attenzione per il mercato italiano». **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco: Ufo  
Occhiali: Thor  
Maglia: Ufo  
Pantaloni: Ufo  
Guanti: Ufo