PRESSEMITTEILUNG

Bewegungssynchronisation

Die Suche nach der perfekten Harmonie zwischen Fahrer und Fahrzeug geht weiter. Die Sincro entwickelt sich mit den neuen Modellen des Modelljahres 2027 weiter.

Nach der Einführung der neuen Plattform, die das Konzept der Harmonie zwischen Fahrer und Motorrad in der Welt des Trial neu definiert hat, präsentiert Beta die neue SINCRO MY2027. Ein Modell, welches das im vergangenen Jahr vorgestellte Konzept durch eine Reihe gezielter Maßnahmen weiterentwickelt, die darauf ausgelegt sind, die Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrer noch natürlicher, präziser und effektiver zu gestalten und so Kontrolle und Fahrbarkeit zu optimieren.

Die wichtigste Neuerung innerhalb der Sincro-Reihe betrifft – neben einigen spezifischen Verfeinerungen an Motor- und Fahrwerkskomponenten – die Einführung von serienmässigen Versionen mit E-Starter (und Kickstarter) , die die jeweiligen Modelle mit Kickstarter ergänzen, um das Beta-Angebot in der Welt des Trial zu erweitern und zwei unterschiedliche Einsatzarten des Fahrzeugs zu definieren. Einerseits die E-Start-Versionen, die sich perfekt für den weniger spezialisierten Einsatz eignen, wie zum Beispiel auf Trialwanderungen; andererseits die minimalistischere Variante, die dem puristischen Trial-Konzept näherkommt und für diejenigen gedacht ist, die die maximale mechanische Einfachheit schätzen, die für die Bewältigung von Hindernissen im Wettkampf erforderlich ist.

Zusammen mit dem neuen Modelljahr erscheint auch eine Reihe spezieller Zubehörteile, darunter insbesondere der **Long-Range-Kit,** das Tank, Sitzbank und Halter umfasst und für alle Versionen erhältlich ist. Es ermöglicht eine Erhöhung des Tankvolumens um ca. 4 l. In Kombination mit der E-Start-Version ergibt sich so die ideale Konfiguration für alle, die auch längere Touren mit mehr Komfort, Praktikabilität und Reichweite bewältigen möchten.

Neben dem neuen E-Start-System wurden die gesamte Modellreihe von gezielten Verbesserungen an der Hardware des Steuergeraets und einem neuen ZylinderKopf mit veränderter Geometrie der Brennkammer, sowie einem neuen Schalldämpfer für die Modelle Sincro 300 und 300SS profitierte, die darauf ausgelegt sind, Leistung und Fahrverhalten zu optimieren. Abgerundet wird die Weiterentwicklung des Modells durch ein neues Designpaket, das Schwarz und Rot in einem modernen und unverwechselbaren Stil kombiniert, der die Linienführung des Motorrads hervorhebt und seinen Charakter unterstreicht. Jede Aktualisierung wurde mit einem klaren Ziel entwickelt: den Fahrern ein noch präziseres, komfortableres und befriedigenderes Fahrerlebnis zu bieten.

Mit dem Modelljahr 27 wird sich die Modellpalette somit wie folgt weiterentwickeln:

EVO 80 2T Junior	EVO 80 2T Senior	SINCRO 125 2T
Die kleinen 80-ccm-Modelle bleiben im Rahmen des EVO-Projekts und bestätigen sich als ideale Motorräder für den Einstieg in diese Disziplin. Die Junior-Version ist das mit Abstand einfachste Motorrad für Jugendliche, die zum ersten Mal	Die Evo 80 Senior-Version bildet den Ring zwischen der kleinen 80 Junior und der Sincro 125; sie hat die gleiche Radgröße wie letztere, behält aber die intuitive Handhabung des 80-ccm-Motors bei. Die ideale Lösung für alle, die ein Trainingsmotorrad suchen,	Das kleinste serienzulassungsfähige Motorrad der Baureihe. Leicht und wendig eignet es sich für junge Fahrer, die aus den unteren Klassen kommen und nun den Einstieg in den „großen“ Wettbewerb suchen. Es wird wie die

ein Trial-Motorrad mit Verbrennungsmotor fahren, und stellt somit die ideale Wahl dar, um in die Welt des „erwachsenen“ Trials einzusteigen.	das Fahrfreundlichkeit und überzeugende Leistung vereint.	Vorgängerin Maßstab in dieser Kategorie sein. Der Motor bietet eine Leistung, mit der sich jedes Hindernis sicher überwinden lässt, und sorgt dabei stets für Fahrspaß und einfache Handhabung.

SINCRO 250 2T / 250 2T E-Start	**SINCRO 300 2T / 300 2T E-Start**	**SINCRO 300 2T SS / 300SS 2T E-Start**
Es bestätigt sich als das ideale Motorrad für alle, die einen wendigen und leicht zu kontrollierenden Zweitakter mit einem eher sanftmütigen Charakter suchen, dessen Drehmoment- und Leistungswerte etwas geringer ausfallen als bei den Spitzenmodellen der Baureihe. Die Sincro 250 ccm eignet sich für den Hobbyfahrer, der eine beachtliche Leistung und gleichzeitig maximale Handhabbarkeit und Fahrbarkeit des Motorrads sucht.	Die 300 2T ist das Spitzenmodell der Baureihe. Das Motorrad für alle, die Motoren mit großem Hubraum und hohem Drehmoment in allen Drehzahlbereichen lieben, sowie die ideale Basis, um auch auf hohem Niveau an Rennen teilzunehmen. Das Fahrwerk und der Motor wurden entwickelt, um selbst die anspruchsvollsten Hindernisse oder die schwierigsten Strecken zu meistern. Es eignet sich für erfahrene Fahrer, die maximale Leistung suchen, dabei aber ein Motorrad wünschen, das einfach und unmittelbar zu handhaben ist, sobald man „aufsteigt“.	Diese Version, bei der SS für „Super Smooth“ steht, ist das vielseitigste Motorrad der 2T-Baureihe. Ein äußerst ausgewogenes Produkt, das die Qualitäten des Beta-Motors mit dem größten Hubraum, dem 300-ccm-Motor, beibehält, ihn jedoch im Vergleich zur Standardversion im unteren bis mittleren Drehzahlbereich sanfter macht, um zusammen mit weiteren kleinen Optimierungen ein Produkt zu schaffen, das auch für weniger erfahrene Fahrer noch mehr Fahrspaß bietet und einfacher zu fahren ist.

Nach der tiefgreifenden Innovation, die bereits 2026 mit der SINCRO eingeführt wurde, entwickelt Beta das Projekt mit einer Reihe von Verfeinerungen am Fahrwerk und am Motor weiter und steigert so die Fahrpräzision, die Kontrolle und den Fahrspaß noch weiter. Schauen wir uns also an, welche Änderungen vorgenommen wurden, um die Eigenschaften der Modelljahre 27 zu verfeinern:

Serienmäßiger E-Starter: Das neue E-Start-System umfasst einen kompakten Anlasser, eine spezielle Batterie, ein Relais und einen Schalter am Lenker und ist in einer speziellen Version des Modells verbaut, die für die gesamte Modellpalette mit Ausnahme der 125-ccm-Version erhältlich ist, für die der Einbau nicht vorgesehen ist.
Bei einer äußerst geringen Gewichtszunahme von nur 1,9 kg verbessert diese Lösung den Komfort und die Benutzerfreundlichkeit spürbar und erweist sich besonders bei längeren Touren und in Situationen als vorteilhaft, in denen ein schnelles Wiederanlassen des Motors den entscheidenden Unterschied ausmachen kann. Eine Neuheit, die für Trial-Fahrer konzipiert wurde, die sich mehr technologische Unterstützung sowie ein höheres Maß an Sicherheit und Kontrolle wünschen, insbesondere bei anspruchsvollen Passagen. Durch die Ergänzung der Modelle mit Fußanlasser um die E-Start-Versionen verdoppelt sich das Angebot an Sincro, sodass jeder Fahrer das ideale Motorrad für seine Art, Trial zu fahren, finden kann.

Neue Brennkammer und Zuendkerze: Die neue Zuendkerze (CMR7H) ist kompakter und bietet eine höhere Leistung als ihr Vorgängermodell. Der Zylinderkopf und die Brennkammer wurden neu konstruiert, um diese Eigenschaften optimal zu nutzen. Die kompaktere Bauweise der Zuendkerze ermöglichte es, ihr eine neue vertikale Position am Kopf des Motors zuzuweisen: Da sie nun vertikal statt leicht geneigt arbeitet, ist der interne Luftstrom in der neuen Brennkammer effizienter, was sich positiv auf die Laufruhe des Motors auswirkt. Das Motorrad reagiert somit präziser auf Befehle am Gasgriff, was die Kontrolle und den Fahrspaß verbessert und unter allen Einsatzbedingungen für einen gleichmäßigeren Lauf sorgt.

Steuergeraet-Hardware: Der Einsatz der neuen Steuergeraet-Hardware verbessert die Gesamtzuverlässigkeit des Systems und gewährleistet eine effektivere Steuerung des Motors sowie eine höhere Laufruhe auch unter anspruchsvollsten Bedingungen.

Schalldämpfer 300 2T: Die Modelle Sincro 300 und 300 SS verfügen über einen neuen Schalldämpfer, der sich durch einen geradlinigeren Innenaufbau auszeichnet und darauf ausgelegt ist, den Abgasstrom zu optimieren und das Ansprechverhalten des Motors zu verbessern. Diese Lösung führt zu einer Leistungssteigerung, wobei gleichzeitig eine progressive Leistungsentfaltung und ein geringes Geräuschniveau gewährleistet bleiben. Beide Versionen, **300** und **300 SS** (mit und ohne E-Starter), verfügen über denselben Schalldämpfer, doch die **300 SS** zeichnet sich durch einen speziellen Stutzen aus, der für eine noch gleichmäßigere Leistungsentfaltung ausgelegt ist und die **„Super Smooth**“-Philosophie, die dieses Modell auszeichnet, voll und ganz widerspiegelt.

Fahrwerk: Im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung, die darauf abzielt, das Zusammenspiel zwischen Motorrad und Fahrer zu perfektionieren, haben die Beta-Techniker die Einstellung des Fahrwerks verfeinert. Für diese Saison debütiert ein neues Abstimmungspaket, das das Fahrgefühl verbessert und einen hervorragenden Kompromiss zwischen reaktionsschnellem Ansprechverhalten und stabilem Halt in anspruchsvollen Situationen gewährleistet.

Neue Grafik: Für die neuen Sincro My27 wurde ein neues schwarz-rotes Grafikpaket gewählt, das Dynamik, Sportlichkeit und Exklusivität zum Ausdruck bringen und dem Motorrad ein noch markanteres Erscheinungsbild verleihen soll.

Angesichts des Umfangs der Innovationen, die in der vergangenen Saison die Einführung der neuen Generation der „Made in Beta“-Trial-Motorräder geprägt haben, ist es sinnvoll, im Folgenden noch einmal die wichtigsten Merkmale des Modells zusammenzufassen. Dazu gehören:

<u>Rahmen und Fahrwerk</u>

Eines der charakteristischen Merkmale der SINCRO ist der hydrogeformte Einrohrrahmen aus Aluminiumlegierung mit integriertem Tank – eine technische Lösung, die seit jeher das trial-Angebot von Beta prägt und entscheidend dazu beiträgt, Kompaktheit, Leichtigkeit und Fahrbarkeit zu gewährleisten. Das Design zeichnete sich von Anfang an durch Ausgewogenheit, eine schlanke Struktur (auch dank des tragenden Motors) und die Qualität des dynamischen Ansprechverhaltens aus – Eigenschaften, die sich in einer präzisen, intuitiven und ermüdungsfreien Fuehrung unter allen Einsatzbedingungen niederschlagen.
Gabel und Mono-Stoßdämpfer spielen eine entscheidende Rolle bei der Prägung des Charakters der SINCRO. Das Fahrwerk wurde so konzipiert, dass es den besten Kompromiss zwischen Feingefühl, Halt und Traktion bietet und stets ein vorhersehbares Ansprechverhalten auf die Eingaben des Fahrers gewährleistet. Die R16V-Gabel mit verkürztem Stand (-10 mm) sorgt für Präzision und Kontrolle im Vorderradbereich, während das

Monofederbein mit seinem sehr leichten Aluminiumgehäuse die Traktion und ein progressives Ansprechverhalten des Hinterrads begünstigt.

Motor und Kühlsystem

Der Motor der SINCRO zeichnet sich durch eine direkte Ansaugung in den Zylinder und eine auf die Gewichtszentralisierung ausgerichtete Massenverteilung aus, was unabhängig vom Hubraum ein schnelles und lineares Ansprechverhalten bereits bei niedrigen Drehzahlen gewährleistet und gleichzeitig eine effektive Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich sicherstellt. Diese Eigenschaft, kombiniert mit den zuvor beschriebenen Neuerungen, den Leichtmetall-Gehaeusen und einem zuverlässigen, gut integrierten Kabelbaum, prägt den Charakter der neuen Sincro-Modelle.
All dies wird durch ein vollständig integriertes Kühlsystem ohne externe Leitungen unterstützt, das zur Kompaktheit und zur klaren Gestaltung des Layouts beiträgt. Der Kühler, der mit einem praktischen Kippmechanismus ausgestattet ist, der den Zugang zum Einfüllstutzen erleichtert und dessen Protektor vor Stößen verbessert, arbeitet im Zusammenspiel mit einer hocheffizienten Wasserpumpe (mit geschlossenem Schaufelrad), um unter allen Einsatzbedingungen eine konstante Kühlleistung zu gewährleisten.

Kupplung und Getriebe

Die Übersetzungsverhältnisse des Sechsgang-Getriebes und der Primaertrieb wurden so ausgelegt, dass die Leistungsentfaltung des Motors über den gesamten Drehzahlbereich hinweg optimal genutzt wird und stets das für die Anforderungen des modernen Trial-Sports am besten geeignete Übersetzungsverhältnis gewährleistet ist. Ein charakteristisches Merkmal ist die im Ölbad laufende Mehrscheiben-Kupplung mit Tellerfedern – eine aus der Beta-Erfahrung im Wettbewerb abgeleitete Lösung, die eine besonders leichte, progressive und dosierbare Betätigung ermöglicht. Die Möglichkeit, die Vorspannung in drei verschiedenen Positionen einzustellen, ermöglicht es dem Fahrer, das Ansprechverhalten des Hebels an seine Vorlieben anzupassen, was dazu beiträgt, die Sensibilität und Kontrolle in technisch anspruchsvollen Situationen zu maximieren.

Verfügbarkeit

September