COMMUNIQUÉ DE PRESSE

SINCRO

Synchronisation des mouvements

La quête de l'harmonie parfaite entre le pilote et sa machine se poursuit. La Sincro évolue avec le nouveau modèle de l'année 2027.

Après le lancement de la nouvelle plateforme, qui a redéfini le concept d'harmonie entre le pilote et la moto dans le monde du trial, Beta présente la nouvelle SINCRO MY2027. Un modèle qui fait évoluer le projet lancé l'année dernière grâce à une série d'améliorations ciblées, développées pour rendre encore plus naturelle, précise et efficace la connexion entre le véhicule et son pilote, tout en optimisant le contrôle et la maniabilité.

La principale nouveauté au sein de la gamme Sincro, outre quelques améliorations spécifiques apportées aux composants du moteur et du châssis, concerne l'introduction de versions à démarreur électrique qui viennent s'ajouter aux modèles respectifs à démarrage par kick, afin d'élargir l'offre Beta dans le monde du trial et de contribuer à définir deux modes d'utilisation distincts. D'un côté, les versions E-Start, parfaites pour une utilisation moins "pilote professionnel", comme par exemple en utilisation mixé, zone et randonnée Trial ; de l'autre, la version plus essentielle et plus proche de la conception puriste du trial, destinée à ceux qui apprécient la simplicité mécanique maximale nécessaire pour affronter les obstacles en compétition.

Parallèlement au nouveau millésime, une gamme d'accessoires dédiés fait également son apparition, parmi lesquels se distingue le **kit Long Range,** qui comprend un réservoir, une selle et un reservoir additionnel; il est disponible pour toutes les versions. Il permet d'augmenter la capacité du réservoir d'environ 4 l. Associé à la version E-Start, il offre la configuration idéale pour ceux qui souhaitent s'attaquer à des sorties plus longues avec davantage de confort, de praticité et d'autonomie.

Outre le nouveau système E-Start, l'ensemble de la gamme a bénéficié d'améliorations ciblées au niveau du matériel de la cdi, d'une nouvelle culasse présentant une géométrie modifiée de la chambre de combustion, ainsi que d'un nouveau silencieux pour les Sincro 300 et 300SS, conçus pour optimiser les performances et la maniabilité. Pour parachever l'évolution du modèle, un nouveau pack graphique allie le noir et le rouge dans un style moderne et distinctif, capable de mettre en valeur les lignes de la moto et d'en accentuer le caractère. Chaque mise à jour a été développée avec un objectif précis : offrir aux pilotes une expérience de pilotage encore plus précise, confortable et épanouissante.

Avec l'année-modèle 27, la gamme évoluera donc comme suit :

EVO 80 2T Junior	EVO 80 2T Senior	SINCRO 125 2T
Les petites 80 cm³ restent dans le cadre du projet EVO, s'affirmant comme les motos idéales pour s'initier à la discipline. La version Junior est sans conteste la moto la plus accessible pour les jeunes qui utilisent pour la première fois une moto de trial à moteur à combustion ; elle représente donc le choix idéal pour faire ses	La version Evo 80 Senior fait le lien entre la petite 80 Junior et la Sincro 125, partageant avec cette dernière la taille des roues, tout en conservant la simplicité d'utilisation du moteur 80 cm³. La solution idéale pour ceux qui recherchent un engin d'apprentissage, capable d'allier facilité de conduite et performances satisfaisantes.	La plus petite des motos homologuées de la gamme. Légère et maniable, elle convient aux jeunes pilotes issus des catégories inférieures qui s'initient aux compétitions « des grands ». Il reste la référence dans cette catégorie. Son moteur offre des performances lui permettant de surmonter tous les obstacles en toute sécurité, tout

premiers pas dans le monde du trial « des grands ».		en restant toujours agréable à piloter et facile à maîtriser.

SINCRO 250 2T / 250 2T E-Start	SINCRO 300 2T / 300 2T E-Start	SINCRO 300 2T SS / 300SS 2T E-Start
Elle s'affirme comme la moto la plus adaptée à ceux qui recherchent une 2-temps maniable et facile à contrôler, au caractère plus docile, avec des valeurs de couple et de puissance légèrement inférieures à celles du haut de gamme. La Sincro 250 cm³ convient à l'amateur qui recherche des performances remarquables tout en bénéficiant d'une maniabilité et d'une conduite optimales.	La 300 2T est le modèle haut de gamme. C'est la moto idéale pour ceux qui aiment les moteurs de grande cylindrée offrant un couple important à tous les régimes, ainsi que la base idéale pour concourir même à haut niveau. Le châssis et le moteur ont été développés pour surmonter même les obstacles les plus difficiles ou les parcours les plus ardus. Elle convient aux pilotes les plus expérimentés qui recherchent des performances maximales, tout en restant facile et intuitive dès que l'on « enfourche la moto ».	Cette version, où SS signifie « Super Smooth », est la moto la plus polyvalente de la gamme 2T. Un produit extrêmement équilibré qui conserve les qualités du moteur Beta de plus grande cylindrée, le 300 cm³, mais l'adoucit aux régimes moyens et bas par rapport à la version standard, afin de créer, grâce à d'autres petites améliorations, un produit encore plus ludique et facile à piloter, même pour les pilotes les moins expérimentés.

Après la profonde innovation introduite avec la SINCRO MY26, Beta continue de développer le projet grâce à une série d'améliorations apportées au châssis et au moteur, renforçant encore davantage la précision de conduite, le contrôle et le plaisir d'utilisation. Voyons donc quelles modifications ont été apportées pour affiner les qualités des modèles de l'année 2027 :

Démarrage électrique de série : le nouveau système E-Start intègre un démarreur compact, une batterie dédiée, un relais et un bouton de demarrage au guidon. Il équipe toute la gamme à l'exception de la 125 cm³, pour laquelle son installation n'est pas prévue. La version e-start conserve le démarrage à la pédale.

Avec un surpoids extrêmement limité, de seulement 1,9 kg, cette solution améliore sensiblement le confort et la praticité d'utilisation, ce qui s'avère particulièrement avantageux lors des longues sorties et dans les situations où un redémarrage rapide du moteur peut faire la différence. Une nouveauté conçue pour les pilotes de trial dna sleur pilotage, notamment dans les passages les plus exigeants. Avec l'ajout des versions E-Start aux modèles à démarrage au kick, l'offre Sincro est double, permettant ainsi à chaque pilote de trouver la moto idéale pour sa façon de pratiquer le trial.

Nouvelle chambre de combustion et nouvelle **bougie :** la nouvelle bougie (CMR7H) présente des dimensions réduites et des performances supérieures à celles de la précédente. La culasse et la chambre de combustion ont été repensées pour exploiter au mieux ses caractéristiques. La plus grande compacité de la bougie a en effet permis de lui trouver un nouvel emplacement vertical sur la culasse : en fonctionnant en position verticale, plutôt que légèrement inclinée, le flux interne de la nouvelle chambre de combustion s'avère plus efficace, ce qui profite à la fluidité de fonctionnement du moteur. La moto offre ainsi une réponse plus précise

à la commande de gaz, améliorant le contrôle et le plaisir de pilotage, avec un fonctionnement plus régulier dans toutes les conditions d'utilisation.

CDI : L'evolution avec le nouveau cdi améliore la fiabilité globale du système, garantissant une gestion plus efficace du moteur et une plus grande régularité de fonctionnement, même dans les conditions les plus exigeantes.

Silencieux 300 2T : les Sincro 300 et 300 SS sont équipées d'un nouveau système d'échappement caractérisé par une structure interne plus linéaire, conçue pour optimiser la circulation des gaz et améliorer la réactivité du moteur. Cette solution se traduit par une augmentation des performances, tout en conservant une montée en puissance progressive et des niveaux sonores modérés. Les deux versions, **300** et **300 SS** (avec et sans démarreur électrique), partagent le même silencieux, mais la **300 SS** se distingue par un collecteur spécifique, conçu pour favoriser une délivrance de la puissance plus fluide et refléter pleinement la philosophie **« Super Smooth »** qui caractérise ce modèle.

Réglages des suspensions : dans le cadre d'un développement constant visant à perfectionner le feeling entre la moto et le pilote, les techniciens de Beta ont affiné la mise au point des suspensions. Cette saison voit en effet l'arrivée d'un nouvel ensemble de réglages qui améliore les sensations de pilotage, tout en garantissant un excellent compromis entre la facilité de prise en main et les performances de haut niveau.

Nouveau graphisme : pour les nouvelles Sincro My27, un nouvel ensemble graphique noir et rouge a été choisi, conçu pour exprimer dynamisme, sportivité et exclusivité, conférant à la moto une image encore plus distinctive.

Compte tenu de l'ampleur des innovations qui ont marqué, la saison dernière, le lancement de la nouvelle génération de motos de trial « Made in Beta », il est utile de passer en revue ci-dessous les principales caractéristiques qui distinguent ce modèle. Citons notamment :

Cadre et suspensions

L'un des éléments distinctifs de la SINCRO est son cadre monopoutre hydroformé en alliage d'aluminium avec réservoir intégré, une solution technique qui caractérise depuis toujours la gamme Trial de Beta et qui contribue de manière déterminante à garantir compacité, légèreté et maniabilité. Dès le départ, ce projet s'est distingué par son équilibre, la finesse de sa structure (grâce notamment au moteur porteur) et la qualité de sa réponse dynamique, des caractéristiques qui se traduisent par une conduite précise, intuitive et peu fatigante dans toutes les conditions d'utilisation.
La fourche et le mono-amortisseur jouent un rôle fondamental dans la définition du caractère de la SINCRO. Le système de suspension a été conçu pour offrir le meilleur compromis entre sensibilité, maintien et traction, garantissant une réponse toujours prévisible aux actions du pilote. La fourche R16V, dotée de tiges à entraxe réduit (-10 mm), assure précision et contrôle de l'avant, tandis que le mono-amortisseur, avec son corps en aluminium très léger, favorise la motricité et la progressivité de la réponse de l'arrière.

Moteur et circuit de refroidissement

Le moteur de la SINCRO se caractérise par une admission directe dans le cylindre et par une répartition des masses très centrale, garantissant, quelle que soit la cylindrée, une réponse rapide et linéaire dès les bas régimes tout en conservant une progression efficace sur toute la plage de puissance. Cette caractéristique, associée aux innovations présentées précédemment, aux carters en alliage léger et à un faisceau electrique fiable et bien intégré, définit tout le caractère des nouvelles Sincro.

Tout cela est complété par un système de refroidissement entièrement intégré, sans excès de durites de refroidissements externe, qui contribue à la compacité et à la pureté de la conception. Le radiateur, équipé d'un système basculant pratique, ce qui facilite l'accès au bouchon de remplissage et améliore sa protection contre les chocs, fonctionne en synergie avec une pompe à eau (à turbine fermée) à haut rendement pour garantir des performances thermiques constantes dans toutes les conditions d'utilisation.

Embrayage et transmission

Les rapports de la boîte de vitesses à six rapports et la transmission primaire ont été étudiés pour optimiser la délivrance de puissance du moteur sur toute sa plage, en garantissant toujours le rapport le mieux adapté aux exigences du trial moderne. L'embrayage multidisque à bain d'huile avec ressorts à cuve constitue un élément distinctif : cette solution, issue de l'expérience de Beta en compétition, permet d'obtenir une commande particulièrement légère, progressive et modulable. La possibilité de régler la précharge sur trois positions différentes permet en outre , de personnaliser la réponse du levier en fonction des préférences du pilote, contribuant ainsi à maximiser la sensibilité et le contrôle dans les situations les plus techniques.

Disponibilité

Septembre