

RR 125 2T MY 2018

Completando la gama

¡La gama Beta se completa con la llegada de la nueva **RR 125 2T MY 2018**!

Se trata de un proyecto totalmente nuevo, fruto de un largo desarrollo, con el objetivo de completar la gama 2T y que permite ahora disfrutar de una amplia variedad de opciones, que se extiende desde las 50 cc destinadas a los adolescentes hasta la nueva 125 cc, para continuar luego con las hermanas mayores de 250/300 cc 2T y 350/390/430/480 cc. 4T.

La **RR 125 2T MY 2018** tiene un carácter forjado en las competiciones y está destinada a las categorías Junior y Youth del Mundial de Enduro y a las Cadetti, Junior y E1 del Campeonato Italiano de Enduro, así como a todas las categorías reservadas a las pequeñas 2T de los diferentes campeonatos nacionales.

La última incorporación a la gama Beta puede contar con una homologación Euro 4 destinada también a quien acaba de cumplir los 16 años y quien quieren hacer carreras de Enduro.

La nueva moto ha sido mostrada en primicia durante la Presentación de Prensa de la gama Enduro 2018 y será presentada al público con ocasión del Salón EICMA 2017, para pasar inmediatamente después a la producción.

Motor

Se trata del propulsor de menos cilindrada de la gama Enduro que se fabrica actualmente en las propias instalaciones de Rignano. Fruto de una larga fase de diseño y desarrollo, realizada completamente en el interior de la oficina técnica y del departamento de I+D, se caracteriza por una arquitectura propia y específica, con el objetivo de optimizar la distribución de las masas y la dinámica de fluidos del motor. La ubicación de los principales componentes, cigüeñal y eje primario del cambio, ha permitido lograr unas compactas dimensiones en sentido longitudinal y mejorar la respiración del motor a todos los regímenes. De esta forma se ha conseguido un motor que hace de una entrega de potencia muy lineal y progresiva su principal punto fuerte; esta característica, difícilmente de encontrar en las cilindradas pequeñas, permite un máximo aprovechamiento del motor desde los regímenes más bajos, compensando el característico par motor especialmente incómodo de los propulsores de pequeña cilindrada con elevada potencia específica.

Son muchas las características distintivas de este motor, entre las que destacamos:

- **Pistón de doble capa** (∅ 54 mm): diseñado para garantizar una elevada rigidez y fiabilidad; la elección de la doble capa ofrece una mejor estanqueidad en el clásico uso a bajo y medio régimen del enduro.
- **Válvula de escape progresiva Beta**: Sistema derivado de las RR 2T 250 y 300 cc, caracterizado por la relación entre la apertura del flap principal y la de los booster laterales. El retraso en la apertura de los booster dota al motor de una excelente progresividad de las prestaciones a lo largo de toda la gama de utilización.
- **Cigüeñal con inserciones en poliamida**: mantiene elevados valores de ligereza y garantiza un buen llenado de la cámara de precompresión en beneficio de las prestaciones y de la fiabilidad.

INFORMACIÓN DE PRENSA

- **Cilindro:** Presenta un sistema de tobera de escape similar al de los modelos 2018 de superior cilindrada, que permite un mejor control del juego frontal entre pistón, flap y cilindro. Manteniendo este valor al mínimo es posible obtener un considerable aumento de las prestaciones a bajo régimen reduciendo la fuga de gases.
- **Culatín desmontable en aluminio:** solución rígida y ligera, posibilitada gracias al desplazamiento del acoplamiento del motor en el cilindro. La geometría de la cámara de combustión se ha concebido para garantizar una alta eficiencia del ciclo termodinámico y obtener el mejor compromiso entre la respuesta a bajo y medio régimen y la estirada final. Además, facilita la puesta a punto y la sustitución de la cámara de combustión.
- **Cárteres fundidos a presión en aleación de aluminio:** las geometrías de los cárteres han sido diseñadas con un esquema innovador en cuanto a la posición relativa de los componentes, buscando una máxima reducción de peso sin comprometer la resistencia estructural. Se ha estudiado particularmente la zona de los rodamientos de la bancada para garantizar la correcta rigidez de las paredes, con el fin de soportar las tensiones transmitidas por el cigüeñal.
- **Tapas de motor fundidas a presión en aleación de magnesio:** garantizan un peso muy reducido y un excelente acabado superficial. Ha sido posible adoptar esta solución también para el interior de la tapa de embrague gracias al aislamiento de este elemento de la bomba de agua.
- **Caja de láminas Vforce4:** la presencia de los topes garantiza una gran fiabilidad sin comprometer las prestaciones.
- **Cambio de 6 velocidades de inserción frontal:** especialmente desarrollado para este motor, con engranajes mecanizados a partir de piezas forjadas para lograr una resistencia mecánica y fiabilidad máximas, manteniendo siempre unos valores de peso y de dimensiones muy reducidos.
- **Embrague:** multidisco en baño de aceite de apertura invertida, con empujador integrado en la tapa exterior. Se trata de un sistema diseñado para lograr la máxima ligereza y compacidad del motor y que, gracias a su ubicación en una posición baja, garantiza unas menores dimensiones del propulsor y una sensible mejora en el centrado de masas, aspectos muy importantes a efectos de una buena dinámica del vehículo.
- **Arranque eléctrico:** el motor está preparado para poder instalar (opcionalmente) un motor de arranque y un mecanismo Bendix completamente integrados y bien protegidos en la estructura del cárter.

Parte ciclo

La parte ciclo deriva parcialmente de la de sus hermanas mayores, pero se ha desarrollado de manera específica para optimizar el comportamiento del conjunto motor-chasis.

El chasis, en cromo molibdeno con estructura de doble cuna desdoblada por encima de la salida de escape, ha sido rediseñado en este modelo de pequeña cilindrada, revisando las cotas principales y garantizando un óptimo posicionamiento del motor.

Esta solución ha permitido potenciar las características distintivas de la familia RR, como la gran manejabilidad y facilidad de pilotaje- aún más evidentes gracias al menor peso de la moto - combinadas siempre con importantes dotes de estabilidad.

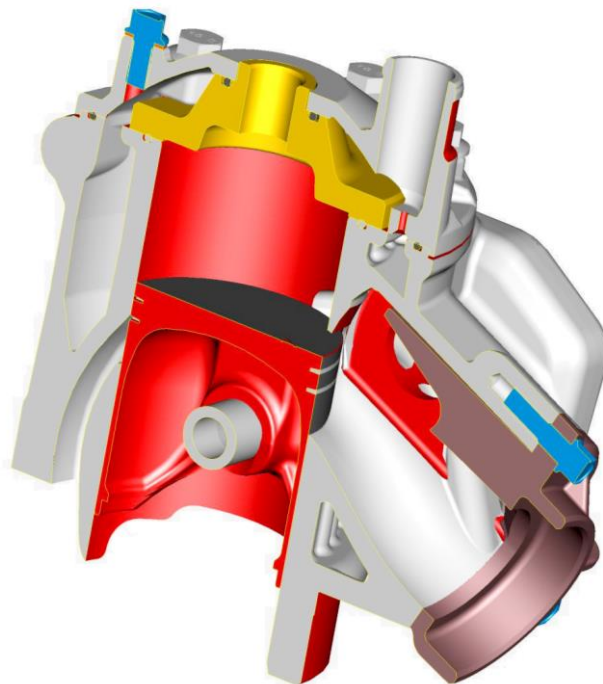
Entre las numerosas novedades adoptadas en esta moto destacamos:

INFORMACIÓN DE PRENSA

- **Geometría de los nuevos anclajes superiores:** se han diseñado y desarrollado diversas soluciones hasta llegar a la definitiva, que ha permitido reducir las vibraciones generadas por el propulsor, manteniendo importantes coeficientes de rigidez del conjunto motor-chasis.
- **Suspensiones Sachs:** derivadas del resto de la gama RR pero con una puesta a punto específica. Delante equipa una horquilla de 48 mm de diámetro de cartucho abierto.
- **Sistema de escape:** con el fin de optimizar las características curvas de par y potencia del motor 2T, el departamento de I+D de Beta ha desarrollado un sistema específico para el uso en enduro.
- **Conducto de la caja de filtro:** estudiado para el motor 125 cc., permite mejorar la admisión desde bajo régimen y a lo largo de toda la gama de funcionamiento.
- **Protector de motor:** fabricado en poliamida para combinar resistencia y ligereza, ofrece un excelente blindaje contra la entrada de barro entre dicha pieza y el motor.
- **Depósito de gasolina:** se ha adoptado un depósito de medidas ligeramente más reducidas, para mejorar la ergonomía en marcha sin dejar de mantener suficiente autonomía.
- **Sistema de refrigeración:** estudiado especialmente para esta moto, presenta nuevos manguitos y radiadores con cubetas especialmente moldeadas para adaptarse a las reducidas dimensiones de la moto.
- **Sistema de frenos Nissin:** extremadamente potente y modulable, es idéntico al que equipan el resto de modelos de la gama de Enduro.
- **Colores y gráficos** iguales al resto de la gama RR MY 2018.

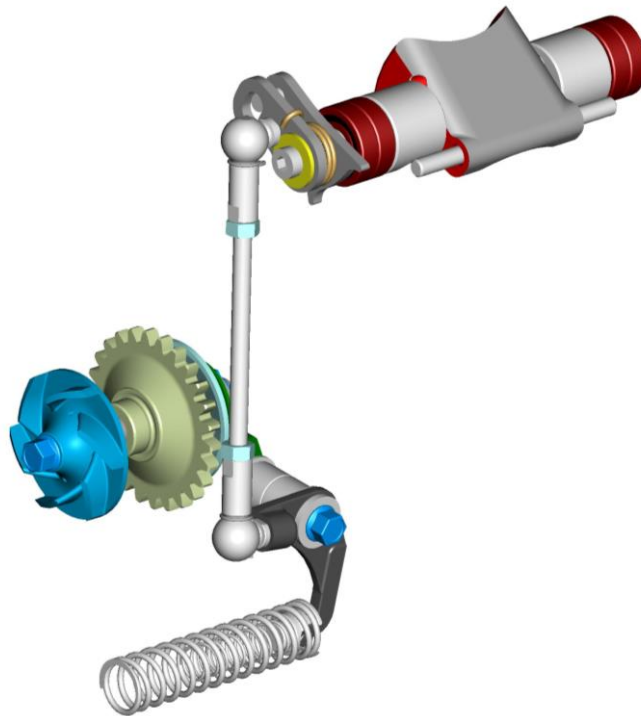
DOCUMENTACIÓN DE SOPORTE

CILINDRO:

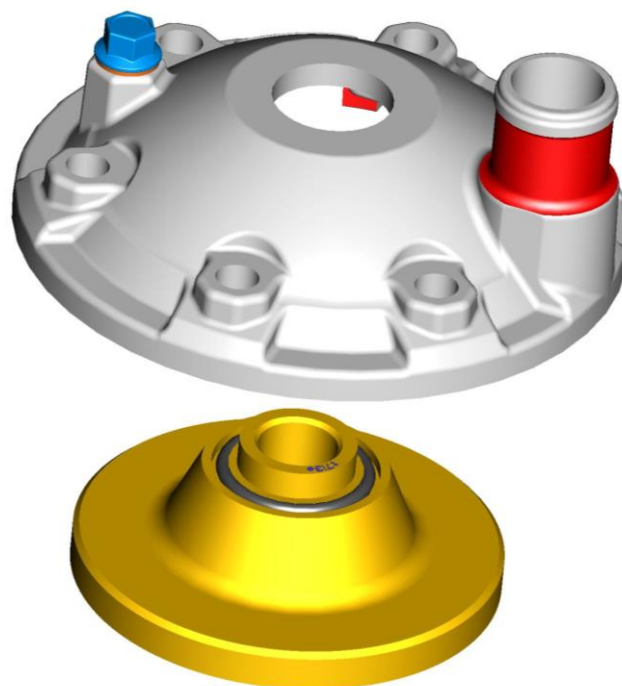


INFORMACIÓN DE PRENSA

VÁLVULA DE ESCAPE BPV:

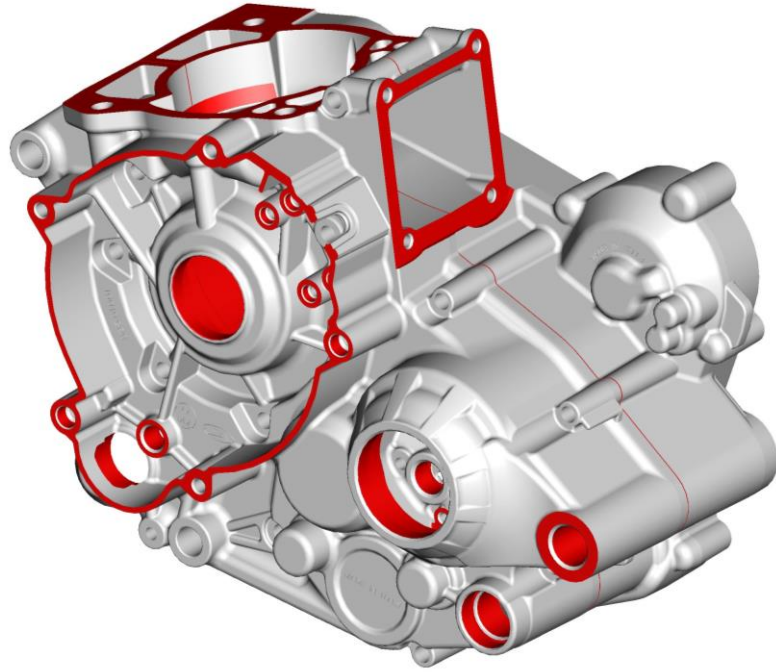


CULATÍN DESMOTABLE:

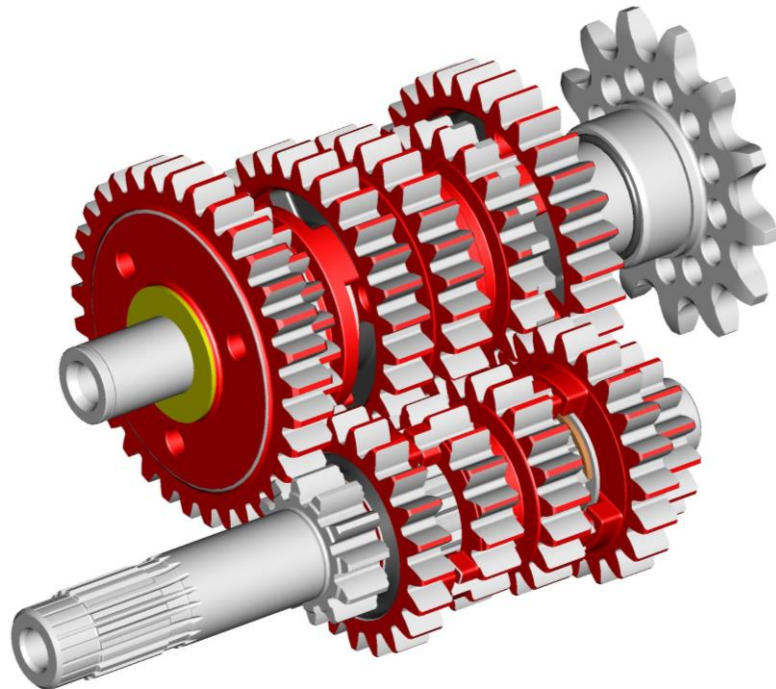


INFORMACIÓN DE PRENSA

CÁRTER:

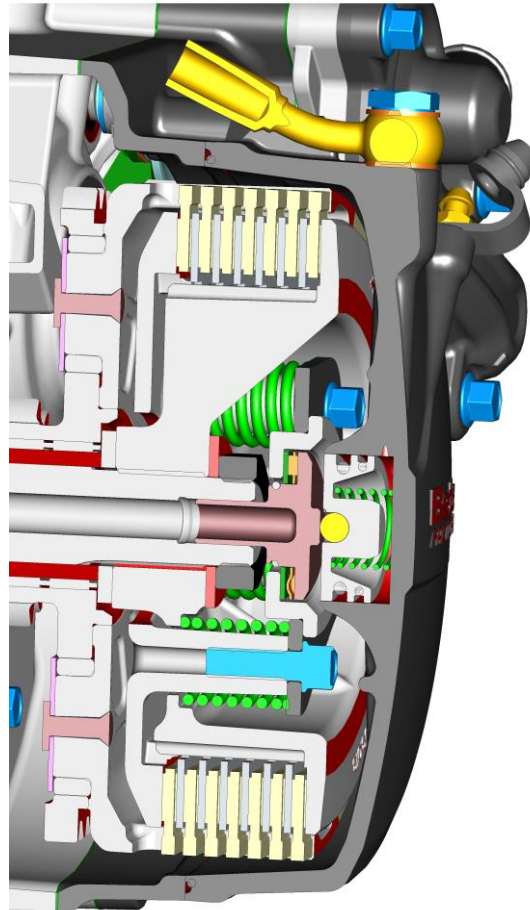


CAMBIO:



INFORMACIÓN DE PRENSA

EMBRAGUE Y EMPUJADOR:



PROTECCIÓN DE MOTOR:

