

# RR MY 2018

*Más ligeras y con mayores prestaciones con respecto a la generación anterior*

Llega al mercado la nueva gama **Enduro RR MY 2018** con numerosas novedades.

Los grandes éxitos deportivos de la temporada 2016, en la que la marca toscana ha conquistado el **título mundial de pilotos** (clase E3) y de **constructores** (clase EnduroGp), han sido la base para poder aplicar toda la experiencia y conocimientos adquiridos en las motos de competición a las de producción. Los ingenieros de Rignano, siguiendo las indicaciones de los pilotos oficiales **Steve Holcombe** y **Alex Salvini**, han diseñado **una nueva gama de motos mucho más ligeras y eficientes** con respecto a las versiones anteriores: Nada menos que 4,7 kg menos en las versiones 2T e incluso 5,3 kg en las 4T.

Pero la reducción del peso no es el único aspecto digno de atención, puesto que también **los motores y la parte ciclo han estado sujetos a un gran trabajo de evolución técnica** que permiten a la nueva generación de RR incrementar sus propios puntos fuertes como son la **facilidad de pilotaje, el tacto noble e inmediato y la gran fiabilidad**.

**Se ha revisado también el diseño** gracias a la incorporación de un renovado guardabarros trasero, de un nuevo color de carrocería y decoración y, en las 4T, de un silenciador revisado en cuanto a dimensiones e interior.

Como es ya tradición en Beta, están previstas 6 distintas cilindradas dentro de la gama **RR MY 2018**, cada una con un carácter específico: **250 y 300 cc 2T y 350, 390, 430 y 480 cc 4T**. Esta composición de la gama permite a cada piloto encontrar en el catálogo de Beta la moto que mejor se ajusta a sus necesidades.

## CARACTERÍSTICAS DESTACADAS DE LOS MODELOS RR

2 TIEMPOS		4 TIEMPOS			
<b>250 cc:</b> Es la pequeña de la marca Beta, adaptada a quien busca una 2T con un carácter más amable y con valores de par y potencia ligeramente más contenidos que garantizan una máxima manejabilidad. En esta temporada será protagonista en el Campeonato del Mundo de Enduro E2	<b>300 cc:</b> para los amantes de los motores de gran cilindrada con importantes valores de par a cualquier régimen. Es la moto indicada para los que les gusta pilotar utilizando marchas largas.	<b>350 cc:</b> Se trata del modelo más manejable entre la gama 4T; ofrece una conducción a altas rpm manteniendo una entrega de potencia muy lineal.	<b>390 cc:</b> Representa la combinación ideal entre manejabilidad y potencia haciendo, además, que la gran tracción sea su propia ganadora.	<b>430 cc:</b> Un motor decididamente potente que da lo mejor de sí aprovechando las marchas largas y sus importantes dotes de par.	<b>480 cc:</b> Es la moto que se expresa mejor en los grandes espacios. Tiene unas características muy similares a la 430, pero con unas cifras de par y potencia todavía superiores, adaptadas a los pilotos más expertos y físicamente preparados.

## INFORMACIÓN DE PRENSA

### Motor

Respecto a la gama 2017 se ha realizado un gran trabajo de desarrollo tanto en los motores de dos como de cuatro tiempos, que reciben una serie de innovaciones comunes que, además de incrementar las prestaciones, han permitido una reducción del peso de aproximadamente 1,7 kg en ambas versiones:

- **Nuevo embrague:** Un completo rediseño ha permitido desarrollar un embrague más compacto y ligero que mejora la modulabilidad, la precisión y estabilidad de uso sea cual sea la temperatura de trabajo. Esta solución permite, además, la utilización de un cárter externo más redondeado y atractivo en su diseño.
- **Eliminación de la palanca de arranque:** el gran trabajo realizado para garantizar la fiabilidad del arranque eléctrico ha permitido el abandono de la puesta en marcha por palanca generando una notable reducción de peso. Sin embargo, gracias al diseño del motor, es posible montar una palanca de arranque disponible como accesorio opcional.
- **Nuevo sistema de inserción de las marchas:** mejora la precisión del cambio eliminando posibles imprecisiones al insertar las marchas.
- **Nueva caja de filtro:** se han llevado a cabo numerosas pruebas de diferentes mapas de inyección en los motores 4 tiempos y de curvas de encendido en los 2 tiempos, con el fin de optimizar el rendimiento para permitir la incorporación de una nueva caja de filtro de aire.

Además, tanto las versiones de 2 como de 4 tiempos se han beneficiado de intervenciones específicas para cada una en particular. En concreto:

#### *2 Tiempos*

- **Nuevo cilindro:** mejora las prestaciones en términos de par y potencia en toda la gama de revoluciones, manteniendo una perfecta linealidad de respuesta.
- **Pistón abombado y nuevo perfil de la culata** (sólo en la 300 cc): junto con el nuevo cilindro incrementan las prestaciones y mejorando el funcionamiento a bajo régimen.
- **Cigüeñal:** se han revisado los valores de inercia para adaptarse a las nuevas características del propulsor y se ha reforzado el eje de acoplamiento con el fin de aumentar la rigidez de toda la estructura.
- **Nueva biela:** revisada en la zona del pie con el fin de reforzar esta zona altamente solicitada.
- **Nuevo volante centrífugo:** con esferas de mayor masa para adaptarse mejor a la nueva relación de transmisión primaria, garantizando unas mejores prestaciones del motor.
- **Nueva cámara de combustión** (sólo en la 250 cc): gracias a un ligero aumento de la relación de compresión, se ha logrado una mejora en las prestaciones.

## INFORMACIÓN DE PRENSA

### 4 Tiempos

- **EFI con doble inyector:** La incorporación del doble inyector permite la adopción de mapas específicos para cada cilindrada con el objetivo de incrementar las prestaciones, en particular a medio y alto régimen y aumentar el control de la dosificación, reduciendo también en consecuencia los consumos.

### Vehículo

Gran atención se ha prestado también al resto del vehículo, empezando por la parte ciclo que mantiene la horquilla delantera Sachs de 48 mm de diámetro, con unas nuevas botellas y un monoamortiguador trasero, también Sachs. Ambos gozan de reglajes específicos adaptados a las exigencias del nuevo chasis.

A esta solución ya probada, se le unen numerosas novedades encaminadas a mejorar tanto la estética como las prestaciones dinámicas de la moto, con una reducción del peso - motor excluido - que varía desde los 3 kg para las 2T hasta los 3,6 kg para las 4T:

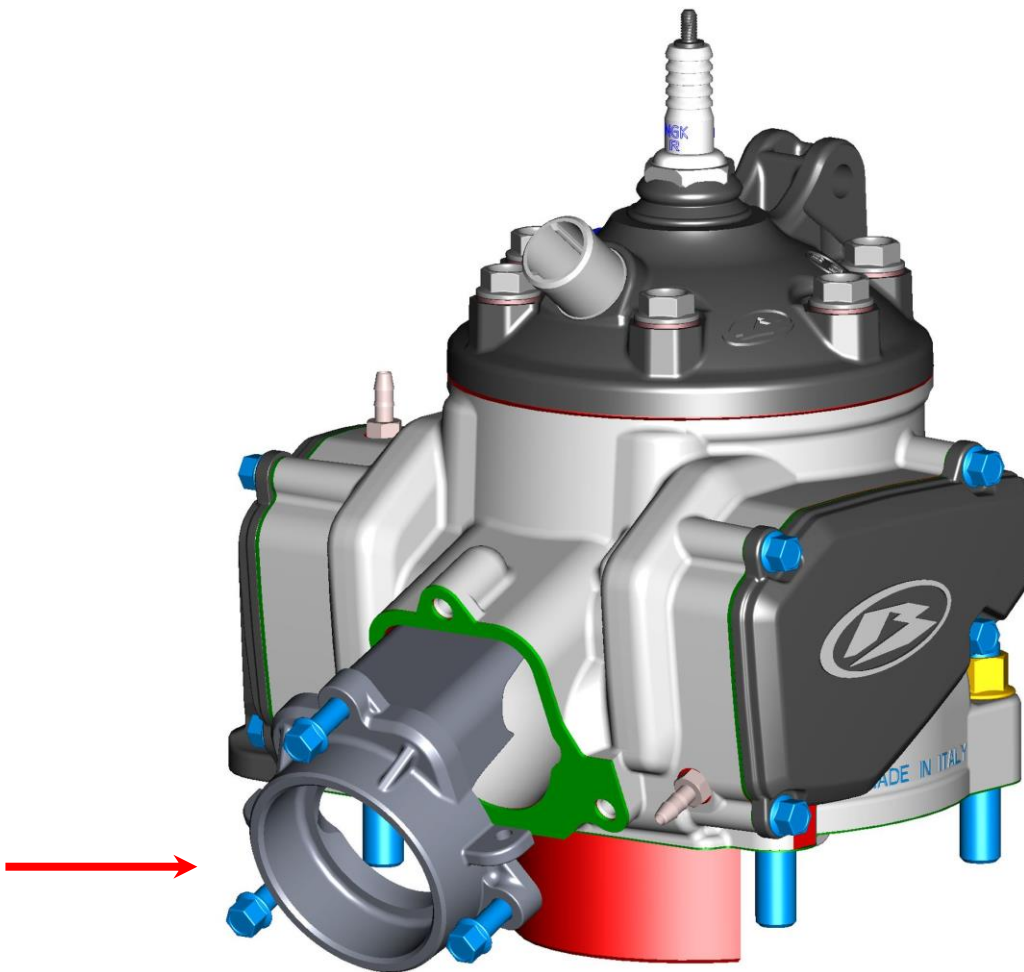
- **Nuevo chasis:** Se ha rediseñado completamente la sección delantera permitiendo aumentar las características de rigidez flexional y torsional respecto a la versión anterior, pero reduciendo considerablemente el peso gracias a una mejor racionalización de la estructura. Esto se traduce en una consistente mejora en manejabilidad y precisión de pilotaje.
- **Caja de filtro y tren trasero más compactos** que confieren una imagen mucho más esbelta y agresiva.
- **Batería de iones de litio:** más potente, fiable y ligera.
- **Horquilla con nuevas botellas:** más ligera y desarrollada con el objetivo de aumentar la rigidez y mejorar la fricción. Adopta también unos reglajes específicos adaptados a las exigencias del nuevo chasis.
- **Monoamortiguador con nuevos reglajes** adaptados a las necesidades del chasis 2018.
- **Nuevo silenciador** (sólo para las versiones 4T): revisado en sus dimensiones exteriores y en su estructura interior a fin de mejorar el rendimiento del propulsor, en especial a bajo régimen.
- **Nueva placa protectora** (sólo para las versiones 2T): mejora la accesibilidad a las fijaciones para un rápido desmontaje.
- **Nuevo protector del silenciador:** tanto en los modelos de 2 como de 4 tiempos, mantiene a salvo al piloto de eventuales quemaduras.
- **Llantas Takasago Excel:** con nuevo acabado negro mate específico para Beta.
- **Nuevos colores y gráficos.**

### Disponibilidad

Desde mediados del mes de junio.

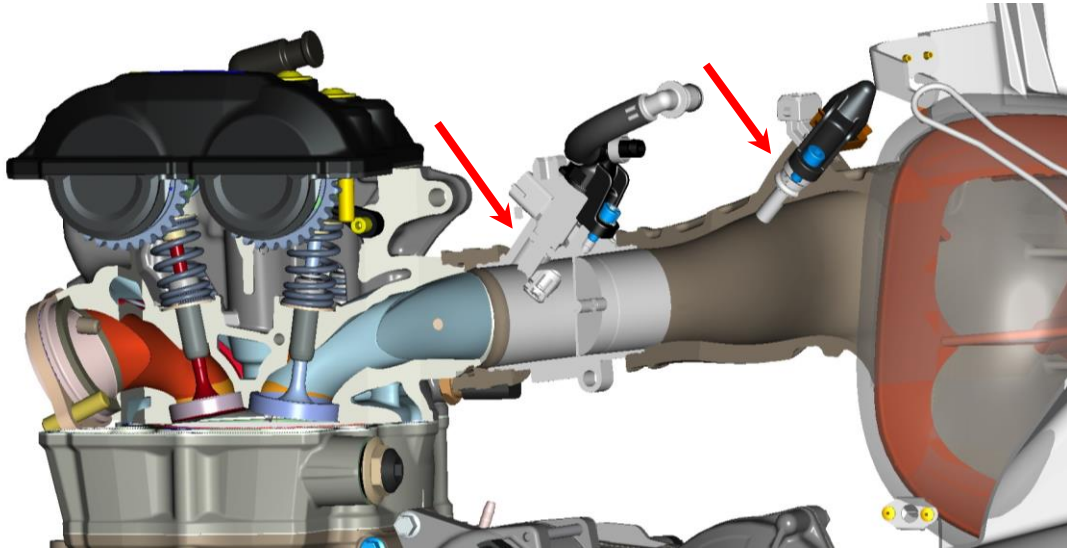
## DOCUMENTACIÓN DE SOPORTE

**NUEVO CILINDRO CON BRIDA PARA LAS VERSIONES 2 TIEMPOS:**

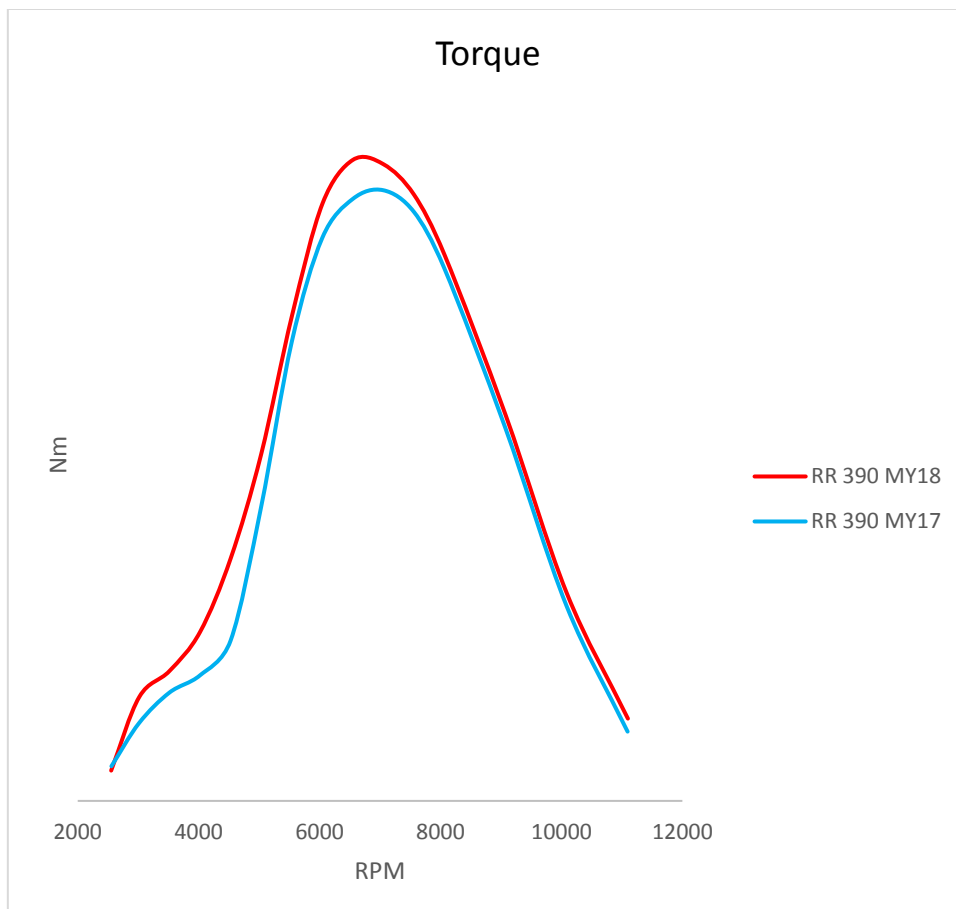


INFORMACIÓN DE PRENSA

**EFI CON DOBLE INYECTOR PARA LAS VERSIONES 4 TIEMPOS:**

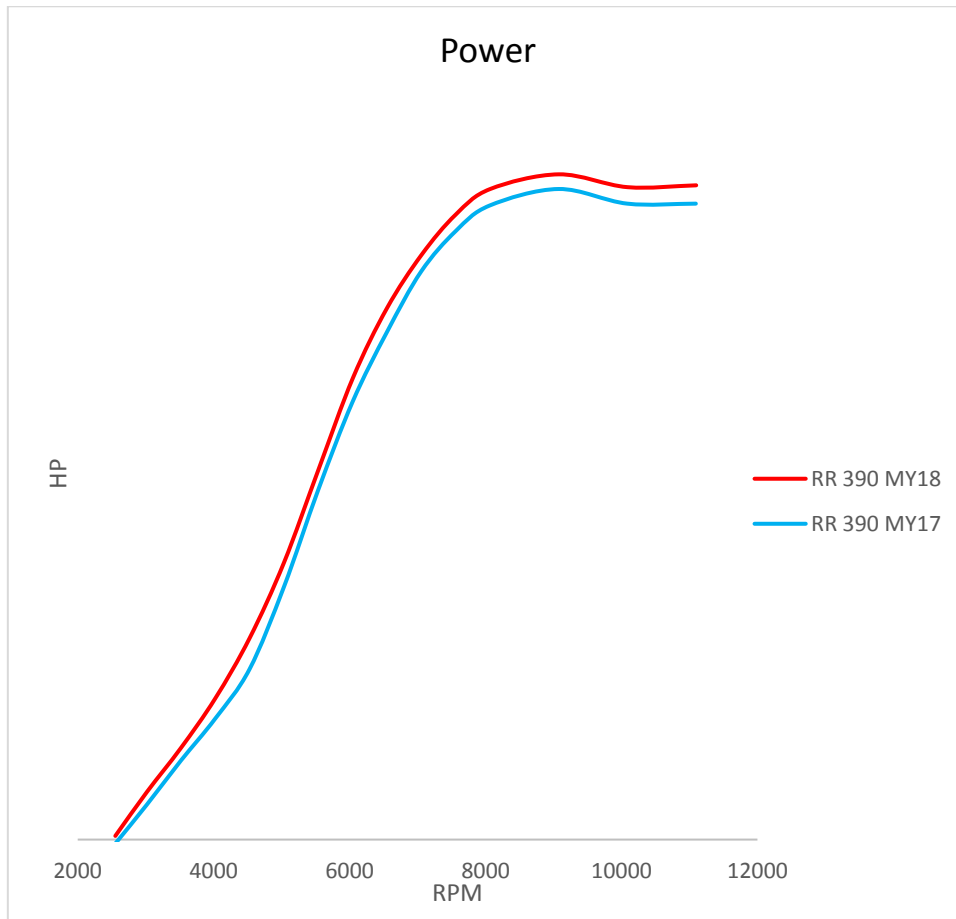


- Par (en comparación con la versión MY 2017)

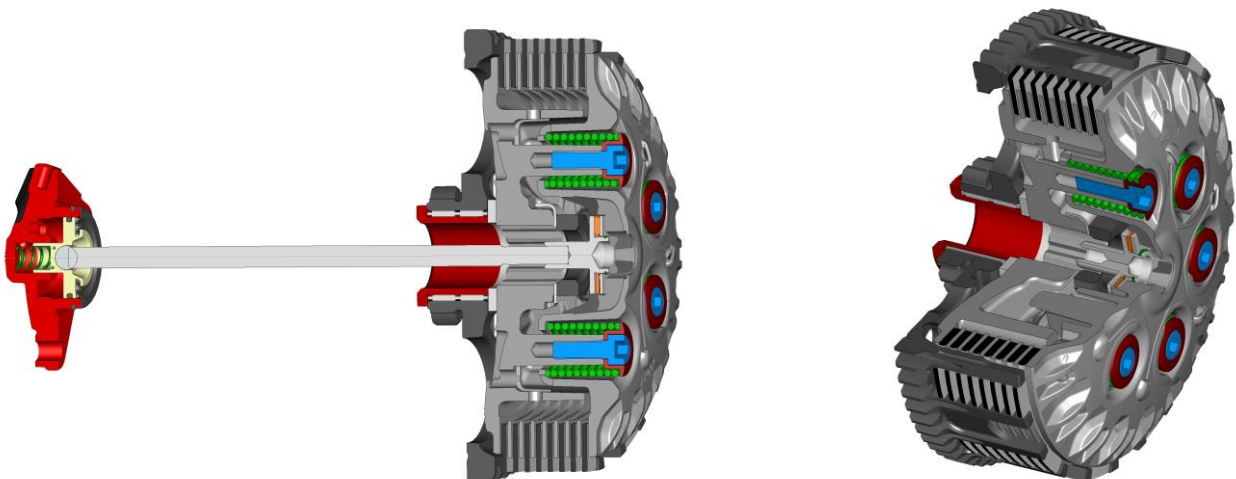


**INFORMACIÓN DE PRENSA**

- *Potencia (en comparación con la versión MY 2017)*



**NUEVO EMBRAGUE:**



INFORMACIÓN DE PRENSA

**NUEVO CHASIS:**

- Rigidez flexional (en comparación con la versión MY 2017)



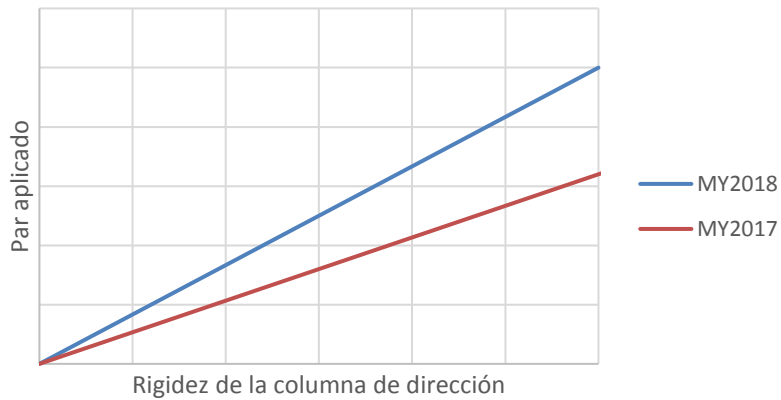
**2T**  
 $\Delta K_f$  (coeficiente de rigidez flexional) + 11%  
 respecto a la versión MY 2017

**4T**  
 $\Delta K_f$  (coeficiente de rigidez flexional) + 10%  
 respecto a la versión MY 2017

- Rigidez torsional (en comparación con la versión MY 2017)



$\Delta K_t$  (coeficiente de rigidez torsional) + 25% respecto a la versión MY 2017



$\Delta K_t$  (coeficiente de rigidez torsional) + 21% respecto a la versión MY 2017

