



[Home](#) » [Prove](#) » [Prove Betamotor](#) » [Gamma Beta RR 2011 | La conferma](#)

| PROVA ENDURO |

Gamma Beta RR 2011 | La conferma

A meno di un anno dal lancio della Beta made in Italy, la casa fiorentina propone i modelli per la stagione prossima. Pochi interventi importanti oltre alla nuova Shiver, ma numerosi dettagli che rendono le RR ancora più performanti e affidabili



A pochi mesi dal lancio della prima Beta enduro totalmente nostrana, la casa Fiorentina è già pronta per la nuova stagione e propone in anteprima la nuova gamma 2011 all'interno di una cornice unica nel suo genere. Location per la presentazione stampa è infatti il Castello Dal Pozzo di Oleggio Castello, a due passi dal centro R&D Beta che, grazie al connubio tra ospitalità d'eccellenza e spazi esterni, ha potuto ospitare con grande orgoglio quest'evento dalla portata internazionale.

Durante i suoi cento anni di storia, Beta, grazie al dinamismo interno e alle alte aspirazioni, è da sempre all'avanguardia nel settore e, nonostante questi anni difficili, continua a progredire compiendo passi importanti, concretizzandosi come realtà altamente competitiva anche nel mondo dell'off road specialistico dell'enduro.

Non sono **numerosi gli interventi apportati per il 2011**, ma importanti aggiornamenti di dettaglio che rendono le RR ancora più affidabili e durature.

Il motore rimane quello prodotto internamente già dallo scorso anno e, se nel 2010 i meno fiduciosi potevano eventualmente supporre qualche difetto di gioventù, l'anno appena trascorso ci ha confermato l'esatto contrario, e le Beta da enduro ci hanno dimostrato con i fatti la propria robustezza e validità, sia in termini di numeri sul mercato che di risultati in ambito competitivo.

Già punto di forza per le 2010, le **RR mantengono l'unicità di un'erogazione oltremodo elastica** che riesce ad essere particolarmente performante sia ai bassi regimi, utili a sfruttare la miglior trazione possibile nei tratti extreme, che agli alti, dove la capacità di andare oltre le righe permette, in diversi casi, di poter insistere sulla stessa marcia senza perdere tempo nella cambiata, a

“Durante i suoi cento anni di storia, Beta, grazie al dinamismo interno e alle alte aspirazioni, è da sempre all'avanguardia nel settore e, nonostante questi anni difficili,

tutto vantaggio della prestazione. Questo si tramuta in una facilità d'uso senza precedenti, che permette sia al neofita che

continua a progredire compiendo passi importanti”

all'esperto di poterne trarre un grande vantaggio, il primo perché l'erogazione rimane molto elastica e maneggevole anche nella zona sottocoppia, garantendo un utilizzo dolce e lineare, il secondo perché l'ampio arco di utilizzo ai medio alti regimi permette di usare fino in fondo le potenzialità del propulsore.

RR 400

Il 400 si conferma la moto più versatile e divertente della gamma, in quanto è un vero giocattolo da gestire. Vanta infatti un freno motore quasi inesistente, una leggerezza nei movimenti da riferimento ed una progressione che non strappa né affatica, ottima non solo per l'amatore, ma sicuramente anche il pro, dove la prestazione fisica va necessariamente prolungata nel tempo.

RR 450

Il 450 è e rimane la più competitiva del lotto, potente e scattante in ogni situazione, ma sicuramente più impegnativa da gestire e da portare al limite.

RR 520

Il 520 infine è potenza pura. La coppia spinge vigorosa fin dalla prima apertura della manopola e, grazie alla progressione riesce a scaricare quasi tutto a terra, tanto da dover stringere bene i pantaloni in vita per non rischiare di perderli in accelerazione. Fondamentale dunque gestirla con marce lunghe e con il massimo del rispetto.

Dal punto di vista tecnico, sempre in ottica di affidabilità, troviamo un nuovo trattamento termico sull'ingranaggio primario e mozzo ruota libera per aumentarne la rigidità e sono stati sostituiti anche alcuni componenti dell'avviamento elettrico dotandoli di trattamento superficiale DLC per ridurre le frizioni ed aumentarne l'efficienza nel funzionamento a secco. Allo stesso modo è stata implementata una nuova rapportatura degli ingranaggi medesimi per una maggior efficienza della messa in moto. Per quanto concerne la frizione, essa è stata rinforzata e rivista nelle tolleranze in modo da consentire un funzionamento più efficace, è stata adottata una molla con anti vibrazione per migliorare l'innesto ed è stata rinforzata la campana frizione, il tutto per ottimizzare le prestazioni anche sotto notevole stress.



Già punto di forza per le 2010, le RR mantengono l'unicità di un'erogazione oltremodo elastica

Anche per quanto concerne la termica è stato fatto largo uso del trattamento DLC, sono inoltre stati adottati nuovi anelli ferma-spinotto del pistone (nuovo per 450 e 520), diversi paraoli valvole e nuovo tenditore della catena di distribuzione idraulico, così da garantirne un funzionamento preciso. Anche l'olio motore, come per la passata edizione rimane di 2 tipologie separate tra di loro (uno frizione ed uno motore).

Il tutto si traduce in **un prodotto assolutamente equilibrato e capace di durare nel tempo senza intoppi**, tanto è vero che il libretto d'uso e manutenzione delle RR recita "sostituzione del pistone a 90 ore!".

Quanto all'alimentazione, si è parlato per molto tempo della possibilità di introdurre l'iniezione. In realtà tutte le moto fiorentine sono già pronte ad accogliere la nuova tecnologia, ma, la strategia aziendale, incline ad un prodotto semplice da gestire, ha voluto perseguire la strada sicura, visto e considerato anche che i vari mercati in cui le RR saranno distribuite, come Messico e Filippine, non sono ancora pronti a sostenere il nuovo impianto. Bisognerà quindi giocare ancora con il caro vecchio spillo, almeno fino a quando il carburatore riuscirà a garantire le ottime prestazioni dimostrate e, allo stesso tempo, rispettare comodamente i parametri Euro 3.

Parlando della ciclistica invece, scopriamo **importanti novità**: la forcella anteriore infatti, da sempre Marzocchi da 45mm, viene ora sostituita con steli di diametro 50mm con cartuccia a pistoni dal diametro differenziato. Di conseguenza vengono sostituite le piastre di sterzo, ora in alluminio, che vengono riviste e scaricate in vari punti, consentendo non solo un notevole risparmio di peso, ma anche una maggiore robustezza e rigidità torsionale. Nuovi anche i cavallotti di supporto del manubrio che permettono di variare la posizione in ben 6 step (2 in più rispetto al 2010) garantendo così una perfetta sintonia ai diversi stili di guida.

Il risultato è senza dubbio una maggiore stabilità e supporto sull'anteriore, una maggiore rigidità torsionale con sensibili incrementi anche in termini di precisione di guida e feeling. La cartuccia inoltre, assicura un miglior bilanciamento dell'olio, migliorando così confort ed efficacia nella guida estrema.

Il setting iniziale, impostato dalla casa, prevede un pilota medio di 80kg ed un utilizzo molto enduristico e quindi, a mio avviso, appare inizialmente un po' morbida, in particolar modo di molla. Il vantaggio è che nei tratti impervi e sugli ostacoli come pietre e radici, la prima parte della corsa è molto sensibile e lavora veramente bene assorbendo la maggior parte

dei colpi, ma nel caso di un'andatura più elevata, come di una staccata più violenta, il davanti scende velocemente, andando a lavorare subito nella parte centrale dove invece è sostenuta, tendendo poi a volte a trasmettere al pilota un effetto di sottosterzo. Ad ogni modo, grazie al catalogo aftermarket di cui ora tutte le case si stanno dotando, è possibile acquistare eventuali molle aggiuntive, a prezzi veramente competitivi. Stesso discorso vale per le protezioni motore, paramani e quant' altro necessario all'uso della moto.

Portandoci sul posteriore, è importante tenere presente quanto queste moto risentano del setting del neutro del mono (sag). Superata la soglia dei 30mm infatti, le RR sono troppo "sedute" e ciò non solo rende particolarmente nervoso l'avantreno, ma va a compromettere l'equilibrio generale del mezzo.

“Non sono numerosi gli interventi apportati per il 2011, ma importanti aggiornamenti di dettaglio che rendono le RR ancora più affidabili e durature”

Altri interventi di dettaglio, ma di certo non meno importanti sono:

- modifiche effettuate al telaio, in quanto è stato alleggerito in alcuni punti al fine di perfezionare ulteriormente la maneggevolezza della moto e migliorarne la robustezza e l'affidabilità nelle zone di maggior stress. Per le 2011, viene anche introdotta l'inedita colorazione rossa che richiama le Beta cross/regolarità anni '70, assolutamente azzeccata in quanto le dona un carattere ancora più racing
- ruote con mozzi rivisti per ottimizzare il prodotto in termini di leggerezza e maggiore robustezza alle sollecitazioni
- strumento digitale multifunzione rinnovato: oltre alle classiche funzioni infatti, (odometro, velocità etc) si arricchisce dell'utile conta ore e permette di variare il diametro ruote (da enduro a motard)
- leva frizione AJP: grazie alle nuove boccole e alla cover protettiva è maggiormente protetta dalle intemperie e quindi garantisce una maggiore precisione e stabilità di funzionamento nel tempo
- sella ottimizzata nel sistema di sgancio rapido e nella copertura. Il bottone di sgancio infatti è stato perfezionato ed il doppio strato sky del coprisella accresce la resistenza nei punti soggetti a maggiore abrasione. Sono inoltre stati variati gli abbinamenti cromatici che da tutto rosso passano a nero e rosso, decisamente più accattivanti e che rendono la moto più snella e filante
- coperchio scatola filtro rivisto: l'ottimizzazione dei pin di aggancio rendono più facili e rapide le operazioni di aggancio/sgancio durante l'accesso alla spugna
- sistema di raffreddamento migliorato nei flussi: le 2011 garantiscono infatti maggiore efficienza, migliore stabilità di esercizio del motore e di conseguenza prestazioni più elevate. Nei tratti extreme infatti, sebbene le temperature durante il test fossero elevate, non ho mai nemmeno percepito un sovraccarico di temperatura
- copertoni di diversa fornitura: per il 2011 infatti, le RR montano Michelin.



Parlando della ciclistica scopriamo importanti novità: la forcella anteriore infatti, da sempre Marzocchi da 45mm, viene ora sostituita con steli di diametro 50mm con cartuccia a pistoni dal diametro differenziato

Alla gamma Racing si aggiunge anche un nuovo modello, la 125 4T LC in versione enduro e motard, strettamente derivato dalle sorelle maggiori e dedicato al pubblico giovane. Vanta un peso contenuto grazie alla ciclistica delle RR ed un monocilindrico 4T raffreddato a liquido dalla potenza di 11 kW (15CV) ed è fruibile dai possessori di patente B.

I prezzi per il 2011 sono confermati in € 8.400,00 per la 400, € 8.450,00 per la 450 e € 8.700,00 per la grossa 520, franco fabbrica, iva inclusa.

Grazie alla gamma 2011, Beta, non solo conferma di essere in grado di realizzare un ottimo prodotto, ma dimostra con i fatti che è in grado di fare in modo che questo duri e rimanga competitivo nell'arco del tempo e, come ci insegnano le competizioni, è molto più difficile riconfermare un titolo che vincerlo la prima volta.

Pregi

Agilità e reattività | Erogazione motore su tutto l'arco di utilizzo

Difetti

Affondo eccessivo della forcella | Manubrio fin troppo alto

Aimone Dal Pozzo

21/07/2010