



Bimota presenta la versione definitiva della tanto attesa Tesi H2 motorizzata Kawasaki

Bimota annuncia che consegnerà i primi esemplari di produzione della estrema ed innovativa Tesi H2 a partire dal 1° Ottobre 2020. La Tesi H2 è stata presentata per la prima volta al Salone di Milano Eicma 2019, attirando l'interesse mondiale di appassionati e giornalisti come il primo esemplare di rilancio del più tradizionale marchio italiano e sempre ammirato marchio premium del settore motociclistico.

La Tesi H2 è una moto rivoluzionaria che incorpora tecnologia avanzata ed elementi telaistici visti per la prima volta sulla Tesi 1d, moto iconica con tecnologia del mozzo sterzante accoppiata al motore sovralimentato ad alte prestazioni della Kawasaki visto per la prima volta sulla Ninja H2.

Rimarcando lo slogan aziendale "La Rivoluzione Continua", Bimota persegue l'innovazione che Pierluigi Marconi progettista della Tesi H2 così commenta: "Finalmente il mio sogno diventa realtà, la filosofia innovativa Tesi della Bimota è stata incredibilmente migliorata con l'alta qualità Kawasaki. Le prestazioni e la leggendaria qualità dei motori Kawasaki accoppiata alla possibilità di usare tutti i controlli elettronici forniti da Kawasaki completano il progetto Tesi H2 che ha come caratteristica essenziale quella di avere un telaio centralizzato composto da parti in lega di alluminio ricavate dal pieno che si sviluppano intorno al motore e contribuiscono così a centralizzare le masse intorno allo stesso motore 4 cilindri sovralimentato della Ninja che sprigiona un'incredibile quantità di potenza. Il sistema di sterzo integrato nel mozzo caratterizza altresì la Tesi H2 diminuendo meccanicamente l'affondamento in frenata e garantendo al pilota una esperienza di guida stabile e controllata. A Bimota piacerebbe presentare ai clienti nel mondo la potenzialità del progetto Tesi H2 come moto innovativa che non ha paragoni sul mercato

La Bimota Tesi H2 sarà distribuita sul mercato europeo a partire dal 1° Ottobre. Subito dopo le vendite saranno ampliate gradualmente agli altri mercati. La produzione della Tesi H2 avverrà all'interno della famosa fabbrica Bimota di Rimini con una previsione di tiratura limitata a 250 unità ognuna delle quali con una targhetta unica comprendente il numero di telaio.

Concetto di moto

"La rivoluzione continua"

Bimota ha creato ancora un'altra rivoluzione nella storia della moto accoppiando il telaio Tesi con il motore sovralimentato della Kawasaki Ninja H2. Il potente motore è connesso direttamente alla ruota anteriore e posteriore tramite i forcelloni anteriore e posteriore realizzati in lega di alluminio ed incollati, così come il pilota connesso tramite una struttura portante in fibra di carbonio rinforzata che congloba la sella. Queste notevoli caratteristiche consentono spazi di arresto incredibili e accelerazioni veloci e controllabili accompagnate da una trazione ottima. In conclusione la Tesi H2 è stata concepita per creare esperienze di guida sorprendenti.

Design:

Tutti i componenti sono finalizzati alla funzionalità. Divertimento e funzionalità sono le linee guida del design.

Esclusività:

Aspetto esclusivo, si è una moto che si riconosce immediatamente, infatti può essere solo una Bimota Tesi H2.

Alta qualità:

Parti in lega di alluminio ricavate dal pieno abbondano, parti in fibra di carbonio vestono le forme, ruote forgiate e verniciatura e colori sono realizzati a mano, ogni singola vite o piccolo componente è parte di un unico disegno estetico, che è apprezzabile anche solo alla vista.

Funzionale

Provala e scopri le differenze dinamiche tra la Bimota Tesi H2 e qualsiasi altra moto

Manifattura artistica Italiana

Apprezza l'esclusivo e sensazionale spirito artistico italiano e l'esclusivo design contemporaneo.

Guida:

Potenza mozzafiato e accelerazione bruciante concessa dal motore sovralimentato 4 cilindri in linea 998c.c. Maneggevolezza e prestazioni in frenata eccezionali grazie al sistema di sterzo integrato nel mozzo. La stabilità offerta dai forcelloni è garantita grazie alla rigidità laterale, anche se la moto affonda in frenata, la variazione delle quote geometriche del telaio rispetto al suolo sono minime, con minime reazioni sulle caratteristiche dello sterzo. Inoltre l'azione che smorza l'affondamento nel momento della frenata lavora in modo tale che il perno del forcellone anteriore rimane più in basso rispetto al baricentro del veicolo.

Sospensioni:

Ruotando l'apposito eccentrico è possibile modificare l'altezza della moto di 20 mm in totale adattandola al meglio per le proprie esigenze. Regolazione analoga per le pedane, spostando l'eccentrico si consente al pilota, di regolare con precisione la posizione delle pedane. Il pilota può semplicemente scegliere il setting personale delle sospensioni ruotando i nuovi registri di regolazione dei due monoammortizzatori che facilitano le modifiche anche senza attrezzi per meglio adattarsi ad una guida ergonomica .

Dettagli del modello:

Il telaio "Tesi" con l'ultima modifica del sistema di sterzo integrato nel mozzo ed il motore "sovralimentato" disegnato dai progettisti della divisione motori Kawasaki insieme alle altre Divisioni del Gruppo Kawasaki completano un pacchetto di componenti di alta qualità che prevede anche un impianto frenante Brembo con pinze freno "Stylema" accoppiate a due enormi dischi semiflottanti $\varnothing 330$ mm con spessore 5,5 mm.

Per facilitare il cambio fluido e veloce, è stata selezionata e sviluppata una trasmissione di tipo dog-ring grazie all'esperienza del KRT (Kawasaki Racing Team), il sistema di aspirazione "Ram-air" assicura che sia disponibile aria sufficiente anche alle massime velocità.

Al fine di mantenere il motore compatto e semplice, un unico sistema di lubrificazione fornisce olio di raffreddamento per i componenti del motore, del compressore e della trasmissione.

La monoscocca e la carenatura della Bimota Tesi H2 sono costruite in fibra di carbonio CFRP (polimero rinforzato con fibra di carbonio) altamente rigido e leggero, così come il ponte di irrigidimento del forcellone anteriore che garantisce solidità alla sospensione anteriore in lega di alluminio ricavata dal pieno ed incollata con materiali aeronautici

Nel forcellone posteriore sono alloggiati entrambi gli ammortizzatori Öhlins Ttx, realizzati in lega di alluminio ricavato dal pieno,

L'altezza della Tesi H2 può essere facilmente regolata (+/- 10mm) con un sistema eccentrico senza influire sulla geometria del telaio. Anche le pedane possono essere regolate da un sistema eccentrico per ottenere una posizione di guida "su misura".

La Tesi H2 è dotata di tutti i dispositivi elettronici di ultima generazione:

- ABS (sistema frenante antibloccaggio)
- KIBS (Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System)
- IMU Bosch (6 DOF Inertial Measurement Unit)
- KCMF (Kawasaki Cornering Management Function)
- KEBC (Kawasaki Engine Brake Control)
- Cambio marcia KQS (Kawasaki Quick Shifter)
- KLCM (Kawasaki Launch Control Mode)
- KTRC (Kawasaki Traction Control) 3 - MODE, 9 - Levels
- Corpo farfallato a controllo elettronico
- Frizione idraulica antisaltellamento
- Economical Riding Indicator
- Strumentazione a colori TFT
- Ammortizzatore di sterzo elettronico Öhlins

Storia del modello BIMOTA TESI

Il concetto TESI nacque nel 1984 , quando si portò a termine il primo progetto realizzato con un motore KAWASAKI di 550cc. 4 cilindri in linea.

Seguì il primo progetto Tesi 1d di produzione, equipaggiato con motore V-twin nel 1991.

Rispetto al primo progetto iniziale in cui il motore era il cuore pulsante del telaio, il progetto TESI 1d era piuttosto diverso perché quella volta il telaio si appoggiava non solo sul motore ma era supportato da due piastre in alluminio che coadiuvavano il motore a far parte del telaio stesso.

Oggi, 30 anni dopo, la TESI sarà disponibile per i clienti più esigenti che aspirano all'originale design del telaio dotato di motore portante come il primo prototipo progettato e dotato di un motore Kawasaki.

Massa centralizzata, posizione pilota regolabile, sterzo separato dalle sospensioni tutte le caratteristiche principali dell'innovativo concetto Tesi sono incorporate nel nuovo progetto **Tesi H2** senza alcun compromesso seguendo il concetto base "solo ciò di cui abbiamo bisogno rimarrà".

SCHEDA TECNICA

Modello :	Tesi H2
Telaio :	Piastre in lega di alluminio ricavate dal pieno, con piastra per forcellone posteriore
Motore tipo / Distribuzione :	4 tempi, 4-cilindri, DOHC, raffreddato ad acqua, sovralimentato, 4-valvole
Cilindrata :	998cm ³
Alesaggio x Corsa :	76.0mmx55.0mm
Rapporto di compressione :	8.5 : 1
Potenza massima :	170kW(231cv)/11,500rpm, (con air-box in pressione) 178kW(242cv)/11,500rpm
Coppia massima :	141N • m(14.4kgf • m)/11,000rpm
Sistema di alimentazione :	DFI [®] con corpi farfallati da 50mm (4) con doppi iniettori, Euro-4
Capacità serbatoio benzina :	17 lt.
Trasmissione :	6-marce 1 [°] 3.188(31/16); 2 [°] 2.526(48/19); 3 [°] 2.045(45/22); 4 [°] 1.727(38/22); 5 [°] 1.524(32/21); 6 [°] 1.348(31/23)
Rapporto primaria :	1.551 (76/49)
Rapporto finale :	2.444 (44/18)
Frizione :	Multidisco in bagno d'olio
Lubrificazione :	con pompa trocoidale
Quantità olio :	5.0L
Lunghezza :	2.074mm
Larghezza :	770mm
Altezza :	1.155mm
Interasse :	1.445mm
Altezza da terra :	140mm
Altezza sella :	840mm (+/- 10mm)
Angolo di sterzo / Avancorsa :	21.3°/ 117mm
Sospensione anteriore :	Forcellone in lega di alluminio ricavato dal pieno
Escursione ruota anteriore:	100mm
Sospensione posteriore :	Forcellone in lega di Alluminio ricavato dal pieno
Escursione ruota posteriore :	130mm
Pneumatico anteriore :	120/70ZR17
Cerchio anteriore :	J17M/CxMT3.50
Pneumatico posteriore :	200/55ZR17
Cerchio posteriore :	J17M/CxMT6.00
Freno anteriore :	Doppio disco 330mm
Freno posteriore :	Disco singolo 220mm
Peso a secco :	207kg
prezzo al pubblico in Italia :	€ 64.000 con IVA (22%)
Consegna :	Ottobre 2020