

カワサキの資本参加によって生まれ変わったビモータ。育んできたハブセンターステア機構は「TESI H2」に引き継がれるが、これまでのTESIも変わらぬ情熱と技術で見守り、支える。

その価値を維持し、正しく伝えたい

ハブセンターステアに 寄り添ってきた自負と愛

世界中のバイクエンthusiastsが憧れるビモータ。なかでも異彩を放つのが、ハブセンターステアリング・システムを市販バイクで確立した「TESI」だ。現社長でもあるピエルルイジ・マルコーニ氏がエンジニアとしてビモータに合流し、若き日に実現したTESI 1D以来、ドゥカティのL型2気筒エンジンを搭載したモデルは、TESI 3Dネイキッドまで進化・熟成を重ねた。しかしビモータは小規模メーカーゆえ経営の浮沈が激しく、2019年にカワサキが資本参加を発表。育んできたハブセンターステア機構は、スーパーチャージドエンジンを搭載する「TESI

H2」に受け継がれた。そんな新しいビモータ。と同様に、これまでのTESIを暖かく見守るのが、輸入元であるモトコルセだ。94年の創業以来、ビモータと密接に関わってきただけに、TESIに対する技術も思い入れも別格。「ハブセンターステアは、メンテナンスも特殊です。たとえば前輪の大きなホイールベアリングや、ハブ内でステア軸を支えるスラストベアリングのチェックや交換を怠ると、ハブセンターステアのメリットを得られないばかりか、ハンドリングが悪化し、とすればTESIのネガティブな評価を生む原因にもなり、それはすく悲しいことです。TESIの高い趣味性を、本来の状態でユーザーの皆様楽しんでいただきたい」と、モトコルセ代表の近藤さん。

ドゥカティエンジンを搭載する最後のTESIである3Dはもちろん、初期の1Dや希少な2Dのメンテナンスも任せて欲しいと語るのは、プレミアムなバイクの存在意義を、正しく維持し伝えたいからに他ならない。



アルミ塊を複雑に切削したオメガプレートが挟み込むエンジンは、ドゥカティ製の空冷2バルブL型2気筒、デスモドロミック機構を持つ1,078ccの「エヴォルツィオーネ」。ドゥカティからのエンジン供給は、'85年のdb1（パンタF1の750ccL型2気筒）から続いた



bimota
TESI-3D NAKED
価格: 547万8,000円

スリムで軽量、加えてアップライトなポジションによって“気軽に乗れるハブセンターステア車”となったTESI 3D NAKED。ファイナル仕様が標準モデル(上写真)と異なり、オーリンストTXの前後ショックやブレンボSTYLEMAキャリパーなどを装備。世界限定45台のうち、日本には10台入荷の枠を確保したが、残りはすでに3台(2021年1月時点)。新車で手に入れる最後の機会だ。