

世界限定250台 / 価格:866万8,000円

bimota TESI H2

初試乗!

バイクは凄まじい勢いで進化しているが、進化が楽しさに直結するとは限らない。そんな時代にカワサキが出したひとつの答えが、進化と斬新さを合わせたNinja H2だ。川崎重工業の各部門が総力を上げて、いちばん凄いニンジャをつくり出したのである。そのスーパーチャージドエンジンとビモータらしさの象徴であるテージ機構の融合は、新生ビモータ×カワサキの第1弾として必然だった。Bimota TESI H2を日本初試乗!

文 / 根本 健、小川 勤 写真 / 折原弘之
協力_モトコルセ <https://www.motocorse.jp>



← RIDE HI WEBで
Bimota TESI H2の
ディテールを公開!

「ハンドリングもスタイリングも芸術的
空気の壁を余裕で切り裂く!」(小川)

ハブステアを簡単に説明すると

ビモータで38年前から開発してきたテージは、前後にスイングアームを持つ独特なフレーム。その前輪で車軸(アクスル)が貫通している部分(ハブ)に、操舵系を内蔵しているのでこの方式をハブステアと呼んでいる。

最大の特徴は、前輪のサスペンションの上下動と減速Gやステア追従が機能として分離されるので、路面追従性や安定性などが大幅に向上、とくにハードブレーキングで前のめりの少ないメリットが知られている。

通常のテレスコピックフォークだとブレーキングの減速Gからコーナリングのステア追従まで、

上下にスライドする2本の筒が諸々の機能を兼ねているため、荷重などストレスが大きいと動きにくくなる(路面追従性の鈍化)宿命的なデメリットがある。



スーパーチャージドエンジンから前後にスイングアームが生える



「ビモータのテージがここまで来た！
日本メーカーの力で実現した！」（根本）

だろう。それでも写真で見ているよりもスタイリングはシャープ。フレームはなく、エンジンから前後にスイングアームが伸び、ボディパーツやハンドルなどをマウントするためのステアリングエンジンから伸びる。

このテージ特有の構造が通常のバイクより低い重心を生み出す。ピポットとステアリングヘッドを結ぶエンジンを抱きかかえるように配置される通常のフレームだと、ブレーキング時にステアリングヘッドに大きな慣性が集中する。加速を支えるのにも剛性は必要だ。だからフレームの重量は重くなるのだ。しかし、テージにはフレームがない。そしてフロントフォークもないため重量以上にハンドリングは軽くなる。

さらにテレスコピックのようにピッチングもないが、これはブレーキングでほとんどキヤスター&トレールが変化しないことを意味し、さらにリリース時も逆の動きがないことから、常に曲がりやすい姿勢を維持できるのだ。

また、操舵系とサスペンションが切り離されているのもメリット。通常はサスペンションと操舵系は一体で動くため大きな荷重がかかると前輪がどちらかに切れ込もうとしてバランスを崩しやすいが、

テージは極端なことをいうと前輪がロックしていてもハンドルが切れ込む感覚が少なく、そんな状況からわずかにブレーキを緩めれば曲がれてしまうのだ。

走りながらこの動きを想像するのは難しいが、ハブセンターステアの前後の安定感はどうして生まれているのである。

ポジションはH2同様かなり前傾がキツイ。エンジンはH2そのもの。新車のため様子見しながらペースを上げる。走り出した瞬間から軽快感が強い。まず、驚くのは車体のピッチングのなさで乗り心地の良さ、そして前輪のステアするレスポンスの速さだ。

普通のバイクは後輪が傾いてから前輪が遅れて追従してくるが、テージH2は後輪の傾きと同時に前輪が傾くような鋭さがある。さらにリーンが始まってもさらにバイクが曲がりたがるような動きをする。あまりにも重心の低いところで車体がリーンして行くため、僕自身はその動きになかなか上手く対応できなかった。む、難しい……でも奥が深く楽しい。

スロットルを開けるとスーパーチャージャーならではのフラットな特性が武器になる。スロットル開け始めは少し敏感だが、直進安

定性は極めて高い。

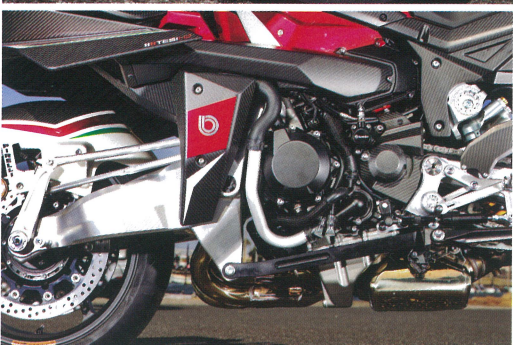
15分ほど乗って根本に託す。2周目からスロットルは全開だった……。歴代のほぼすべてのテージに乗ってきた根本は「テージ乗り」が染み付いている。

最初から身体をイン側の低いところに構え、前輪がステアし、リールしていくに連れてさらに身体を追従させていくような乗り方だ。ライダーが理解してテージのキャラクターを引き出してやるとさらなるポテンシャルを見ることが

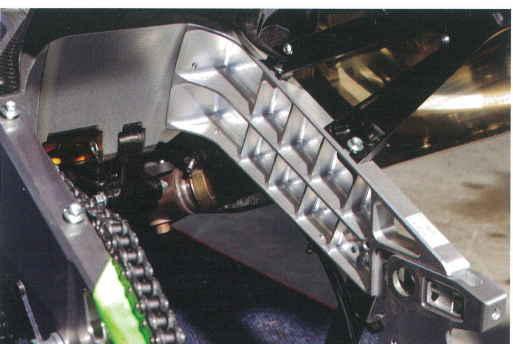
「バイクの新しい可能性がここにある
テージ史上最高の完成度！」（宮城）



フロントホイールの中には特殊な形状の巨大なベアリングが入っていて、キャスター&トレールなどの操舵機構はすべてここに収まる



左側のスイングアームの下側から伸びる黒いロッドがフロントサスのリンク。エンジンが車体の一部であることがよくわかる



前後スイングアームはアルミ削り出し。センター部分と左右アーム部分は、溶接でなく接着。フロントのセンター部分はカーボン製だ

きるのである。
そして宮城光さんが試乗。1周目から全開だった。「キョルル」エキゾーストノートの他にスピーカーチャージャー特有の音がコースに響く。インペラはクランクが1万3000rpmのときステップアップギヤで1.15倍、遊星ギヤで8倍増速され、12万144

0rpmと途方もない回転数になる。ストリートでは2速でポンポン前輪が浮いている。

「ロール方向の動きは、重量を感じさせない軽さがある。ブレーキキングはテレスコピックにない安定性で、外乱吸収性も抜群。大パワールを与えても車体は何も問題ない」と宮城さん。

大メーカーのカワサキがマイノリティのビモータと組む。単純に考えると吸収されてしまったように見えるが、カワサキはビモータの個性をとっても大切に、テージH2を完成させた。

新生ビモータがいよいよ本格始動！カワサキには、素晴らしいエンジンがたくさんある！

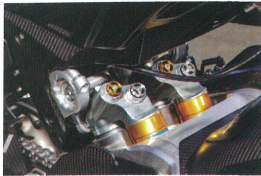
量産に向かないハンドメイド。それは今も変わらない



Specifications:
Bimota TESI H2

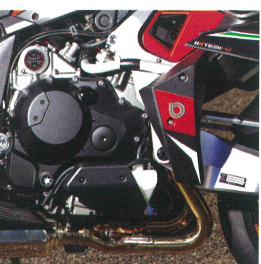
エンジン	水冷4ストロークDOHC4バルブ スーパーチャージド並列4気筒
総排気量	998cc
ボア×ストローク	76×55mm
圧縮比	8.5対1
最高出力	170kW (231ps)/11,500rpm 178kW (242ps)/11,500rpm (ラムエア加圧時)
最大トルク	141Nm (14.4kg-m)/11,000rpm
変速機	6速
乾燥重量	207kg
キャスター/トレール	21.3° / 117mm
サスペンション	F=ハブセンターステア R=スイングアーム+モノショック
ブレーキ	F=φ330mmダブル R=φ220mm
タイヤサイズ	F=120/70ZR17 R=200/55ZR17
全長/全幅/全高	2,074/770/1,155mm
軸間距離	1,455mm
シート高	840mm
燃料タンク容量	17ℓ

トップブリッジはフロントフォークを支える必要がないため、ハンドルがマウントされているだけでもシンプルなつくりとなる

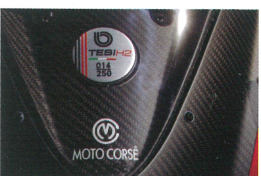


左側がフロント、右側がリヤサスペンション。サス上部の偏心カムを回すとシート高を変えられる。随所にある独創的な機構が面白い

川崎重工業の総力が集結したNinja H2のエンジン。998ccで231ps/14.4kg-mを発揮するのはスーパーチャージドエンジンならではの



新生ビモータ第1号車であるTESI H2は世界限定250台で販売される。これほどインパクトの大きなバイクは、しばらく登場しないだろう



メーターはH2のものだが、キーをONにした時とOFFにした時にBimotaのロゴが浮かび上がる。出力モードやトラコンも装備する