

L'effrontera

Train avant non conventionnel, mécanique suralimentée, pneus à pavés, tarif élitiste, cette Bimota Tera perturbe les codes du segment SUV sur deux roues pour d'ailleurs tendre assez nettement vers le crossover. D'où notre volonté de l'étalonner face aux références établies.

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.





La première réflexion fait état d'un tarif vivement salé et puis on observe plus attentivement l'engin: blason marginal, conception originale, construction artisanale, mécanique monumentale, équipement phénoménal, aura intersidérale, finalement, le prix réclamé par cette Bimota Tera n'est peut-être pas si colossal que cela... Certes, elle est encore bien plus chère qu'une BMW R 1300 GSA ou qu'une Ducati Multistrada, chacune même généreusement optionnée, plus chère de 11 500 € qu'une Kawasaki Ninja H2 SX SE à laquelle elle reprend la mécanique, mais la Tera exige quelque 23 500 € de moins par rapport à sa sœur Tesi H2 dont elle partage la plateforme. Ouh, 64 000 € vous seront demandés pour l'obtention d'une Bimota Tesi H2, forte, il est vrai, de 231 chevaux contre 200 à la Tera. 200 chevaux et 14 mkg de couple qui font de ce SUV Bimota un sacré client sur l'autel des sensations! Nous le verrons plus après dans ce comparatif,

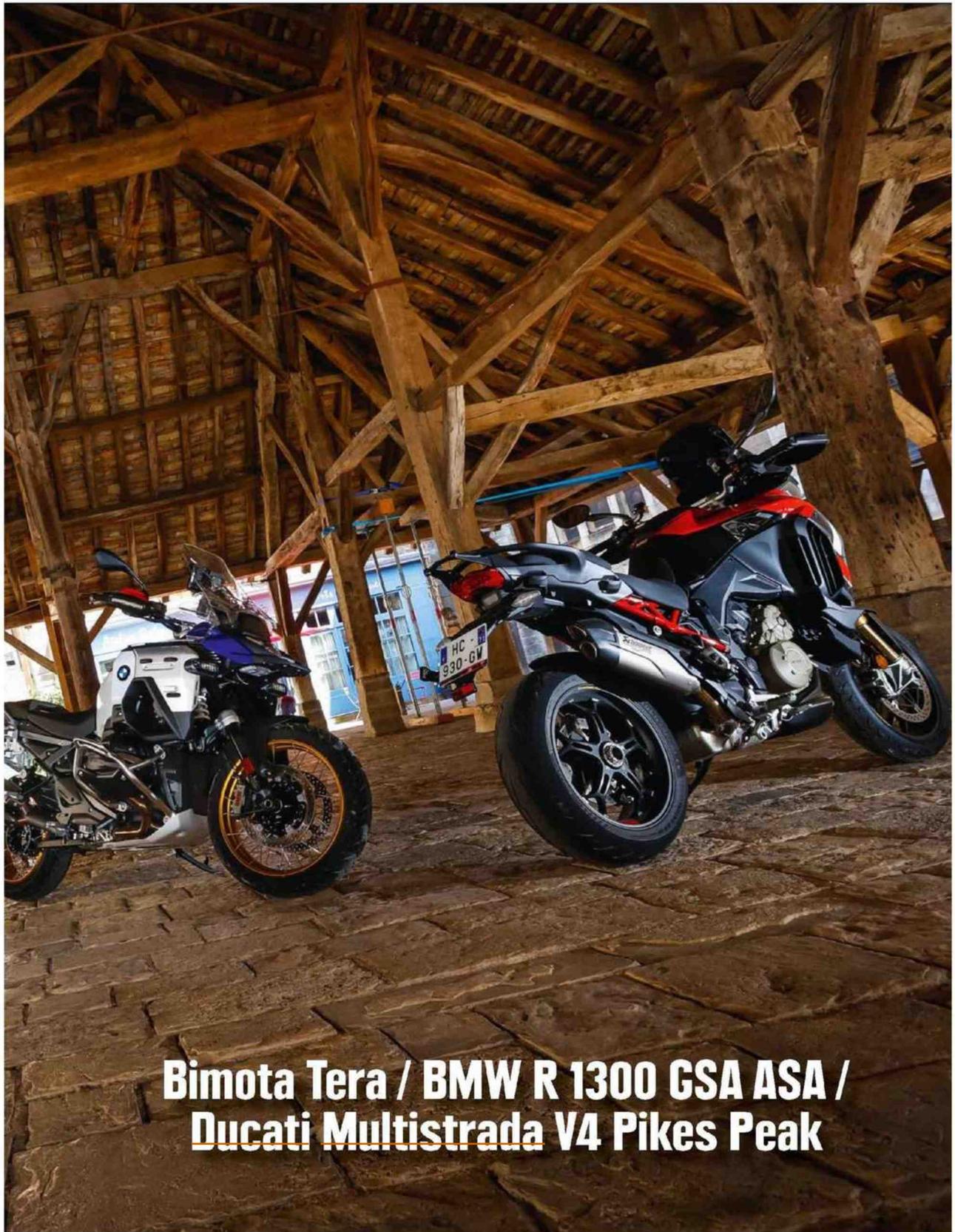
mais le suspens n'y tient plus: même une Ducati Multistrada Pikes Peak au V4 1160 pourtant forte de 170 canassons et douée d'une véritable vivacité mécanique n'y pourra rien sur les reprises, pas mieux concernant le vigoureux fiat-twin Béhème réputé velu dès les plus basses et moyennes révolutions. Il faut insister là-dessus: le 4-cylindres à compresseur centrifuge d'origine Kawasaki, c'est quelque chose! Quelque chose d'exubérant, de fou, de bandant!

Effrontée diva

Tera, Multistrada ou GSA, il est convenu d'admettre que la survie de notre permis ne tient qu'à... un coup de bol! Seul salut, celui du régulateur de vitesse, sans quoi, on bombarde forcément bien au-dessus des limites autorisées. Tellement à l'aise à toutes les vitesses, ces trois-là, qu'il en devient irréaliste de se cantonner à des valeurs raisonnables. Un qualificatif totalement absent

du vocabulaire sitôt qu'il est question d'un achat relatif à l'une de ces trois machines. Et justement, pour resituer les débats vis-à-vis des tarifs, nous nous sommes attardés à jouer du configurateur depuis les sites constructeurs. Chez Bimota, cela n'est pas disponible en ligne, la logique commerciale n'étant de toute façon pas orientée sur l'aftermarket: vous achetez une Tera telle qu'elle est présentée là et déjà très largement équipée (béquille centrale comprise!). À l'inverse, chez BMW Motorrad et Ducati, c'est carrément la fête du slip côté options et accessoires! Jugez plutôt: en cochant toutes les options et autres packs (hors bagagerie, extension de garantie et contrat d'entretien), on atteint 36 819 € chez BMW Motorrad pour une R 1300 GS Adventure *full options*, tandis que chez Ducati, et en suivant une même logique, le configurateur nous propose une Multistrada Pikes Peak avec la totale contre 49 852 €! Finalement, cette Bimota Tera, quelle affaire! ■





**Bimota Tera / BMW R 1300 GSA ASA /
Ducati Multistrada V4 Pikes Peak**





Comme des gènes de Panigale V4 là-dedans... La Multistrada Pikes Peak ou le SUV aux vrais bons accents sportifs!

T rail, SUV, crossover, voire sport-GT, bref... Le concept est de disposer d'un appareil performant, confortable, logeable à deux pour en profiter vite, bien et longtemps. Avec ces trois-là, il est permis d'affirmer que nous sommes parfaitement dans la cible. Une GS Adventure capable de presque 600 km d'autonomie et avec boîte automatique prend-elle l'avantage sur l'originale Bimota Tera au moteur tonitruant ? Et cette Bimota Tera est-elle en mesure de servir une même dose de sportivité que la Multistrada Pikes Peak ? Les débats sont ouverts.

Présentation

	Bimota
	BMW
	Ducati

Quel casting! Du lourd, du très lourd, du haut de gamme qui flatte la rétine et qui suggère le meilleur en dynamique. Équipement pléthorique, gabarits statutaires, mécanique en vue et que l'on imagine en verve, ces trois meules en imposent. La Bimota Tera est celle qui attise le plus la curiosité, tandis que la Multistrada Pikes Peak se montre limite discrète, elle qui disparaît presque du champ derrière le gros, l'énorme, le pachydermique réservoir de 30 litres embarqué par la R 1300 GS Adventure! Un design tout de même assez spécial que celui de cette GSA, n'est-il pas? C'est carré, imposant, impressionnant, quasi déroutant. Au moins, on comprend l'engagement de BMW Motorrad voulu jusqu'au-boutiste, sans compromis et avec un air affirmé de mastodonte sur roues. Il faut dire que la promesse d'une autonomie frisant les 600 kilomètres vaut son pesant marketing, mais on a connu des motos embarquant autant de

carburant, voire plus, dont l'intégration du réservoir se faisait plus élégante. Les 500 cm³ 2-temps de Grands Prix, ça vous cause, vous, fidèles lecteurs aux tempes grisonnantes? 32 litres, oui, c'était la dose de mélange huile/essence emportée pour couvrir les quelque 120 kilomètres d'un Grand Prix et s'il était évidemment volumineux, leur réservoir n'en était pas pour autant disgracieux, bien au contraire! Bon, d'accord, question consommation, on est loin... Quelle meule que cette GS, quelle finition! La Bimota Tera souffle quant à elle le chaud et le froid puisque, entre éléments de partie-cyclo taillés masse et débauche de carbone, on repère, un brin dubitatif, ce réglage de bulle indigne, ainsi qu'une prise 12 V façon allume-cigare des années 2000... La Multi Pikes Peak apparaît donc pour sa part presque consensuelle au milieu de ce trio, alors que, dans le fond et dans ses formes, exemptée

BMW R 1300 GSA ASA

Le SUV automatique

La BMW R 1300 GS Adventure ASA 2025 est née pour repousser les limites du voyage à dos de gros trail. Propulsée par le fabuleux flat-twin à calage de distribution variable « ShiftCam » de 1300 cm³, elle délivre 145 ch à 7750 tr/min et 15 mkg de couple à 6500 tr/min, le tout suivant une plage d'utilisation particulièrement étendue et souple. La partie-cycle associe le Telever de dernière génération, lui-même lié au moteur porteur via un treillis en acier, la boucle arrière étant façonnée dans un alliage d'aluminium. Qui dit GS Adventure dit gros réservoir, ici un mégabidon de 30 litres en alliage d'aluminium, lui aussi pour une autonomie dépassant très largement les 500 km. Mais la nouveauté majeure tient en l'ASA (Automated Shift Assistant), cette boîte automatique robotisée avec modes « tout automatique » ou « manuel » exclusivement via le sélecteur au pied, ici, pas de gâchettes au guidon. Roi des options et du catalogue d'accessoires, le constructeur bavarois propose sa R 1300 GSA à partir de 23800 €, mais il est évident que personne ne l'achète ainsi, toutes et tous étant bien sûr tentés par les diverses assistances électroniques, les possibilités d'améliorations du confort (325 € la bulle électrique au détail), les solutions pratiques (correcteur d'assiette avec abaissement de la moto à l'arrêt pour environ 500 €), la fameuse boîte ASA (environ 900 €), des options à retrouver, bien entendu, dans les différents packs proposés par la marque. Le prix moyen d'une BMW R 1300 GSA ? Disons 30000 €, celle de notre essai atteignant 33000 € avec la totale.



Pas si conventionnel ce train avant BMW avec Telelever. On retrouve ici la suspension semi-active BMW optionnelle.



30 litres de carburant, ça compte énormément ! Une finlton Adventure bodybuldée, pas spécialement gracieuse esthétiquement, mais ô combien taillée pour la route!

n'exige ainsi pas l'emploi d'un maousse cadre périmétrique. En d'autres termes, la Tera n'apparaît pas si imposante entre les jambes, mais place devant le pilote une surface frontale remarquée, l'habillage avant se faisant trapu et enveloppant.

Le V4 appliqué à la Ducati Multi Pikes Peak en fait une moto très raisonnablement gironde à l'entrejambe, tandis que s'étend très largement le réservoir autour de la boîte à air présente sur le dessus du moteur. Une moto somme toute impressionnante, mais pas non plus autant que l'allemande mise en concurrence. Chacune dans sa définition, sa conception, manifeste un accueil pilote tourné vers le confort et une ergonomie profitable à la vie à bord. Toutefois, comme indiqué plus haut, le réglage de bulle propre à la Bimota Tera se montre seulement très moyennement convaincant alors que la



Tellement pratique, ce vide-poche placé sur le dessus du réservoir ! Lui qui intègre également une prise USB.



BMW R 1300 GSA ASA /à partir de 23 800 € (modèle essayé env. 33 000 €)

+ 230 km/h • 145 ch – 15 mkg • 269 kg tous pleins faits

Disponibilité : immédiate.



Seule roue de 19 pouces de cet essai et Tubeless à rayons tangentiels SVP ! Un 19" qui lui va particulièrement bien, qui lui autorise des performances routières inattaquables et qui lui ouvre une belle polyvalence.

COMPARATIF **BIMOTA TERA / BMW R 1300 GSA / DUCATI MULTISTRADA V4 PIKES PEAK**







**Des chemins blancs
et puis voilà, plus de TT nous
mettrait dans le rouge**



COMPARAIIIF **BIMOTA TERA / BMW R 1300 GSA / DUCATI MULTISTRADA V4 PIKES PEAK**


Un SUV façon TGV monté sur pneus à pavés qui en font le crossover sur 2 roues le plus incroyable de la production! Ultrastabile, elle manque toutefois cruellement de frein arrière.

La Tera est imperturbable sur les bosses, insensible aux irrégularités, stoïque sous les fortes accélérations appliquées sur bitume chahuté. Elle tient sa ligne, même sous une déferlante de puissance (sa spécialité!), il n'y a qu'à lui indiquer la trajectoire depuis un appui sur le repose-pied correspondant à la direction souhaitée sans chercher à contre-braquer. Un rail, cette Tera, mais qui réclame tout de même un bref temps d'adaptation au caractère un poil « surengageant » de ses pneumatiques Anlas Capra XR *made in* Turquie. Autre habitude à prendre avec l'italo-japonaise: la souplesse constatée dans la cinématique de direction, cette succession de biellettes et axes de liaison qui part du guidon jusqu'au bras supérieur de guidage de la roue avant. Le cumul de ces liaisons et pivots engendre un certain jeu, lequel s'exprime par une sorte de flexibilité dans la direction, laquelle augmente avec la vitesse. Jean-Marc, notre technicien chevronné, s'en

est offusqué, Rocco s'y est simplement adapté et moi-même je l'ai accepté. Mais encore une fois, en la pilotant depuis les appuis repose-pieds, le phénomène se fait plus discret.

Prestations mécaniques



Ces quelques indices de notations traduisent la hiérarchie mécanique ressentie. Le fiat BMW 1300 cm³, depuis ses 145 chevaux et ses 15 mkg de couple, s'il est tout sauf du mou de veau, c'est dans les tours qu'il s'incline dans la comparaison. Le V4 Ducati s'y trouve plus à l'aise, lui dont la plage d'utilisation est encore plus étendue, du moins offre plus d'allonge, dégommer la barre des 10000 tr/min lui apparaissant si évident. Le chant du V4 dans les

tours ou le grognement du fiat dans le gras du couple, il faut choisir, mais dans les deux cas, les réjouissances sont au rendez-vous avec cette disponibilité de tous les instants et cette faculté à relancer sans forcer. L'autre alternative présente ici avec nous ne manque pas non plus de distinction, et c'est peu dire. La sonorité du 4-cylindres en ligne d'origine Kawasaki à peut-être quelque chose de plus banal a priori, et pourtant, il va se jouer comme un récital décapant à la moindre rotation énergique de la poignée des gaz. On se souvenait d'un moteur relativement docile en bas et qui seulement ensuite s'engageait sur le sauvage, sauf que dans cette configuration signée Bimota, le 4-pattes suralimenté Kawasaki n'attend pas deux secondes d'ouverture de poignée avant de se déchaîner! C'est immédiat, dès 2000 tr/min et dans une franchise détonante. Ça pousse velu, c'en est transcendant! Test de reprise en 6^e depuis 120 et 90 km/h: la Tera détaille





Tellement peu traditionnel, ce train avant avec bras oscillant définit à lui seul la lignée Tesi et désormais Tera chez Bimota. Non, il ne fait pas mieux qu'une bonne fourche télescopique ou un Telever, voire Duolever, de chez BMW, mais quelle signature!



Là où généralement l'unique combiné amortisseur arrière prend place vient s'ajouter celui dédié à la suspension avant. La liaison se faisant par le biais d'une longue biellette passant sous le moteur.

sur-le-champ, scotchant le V4 Ducati comme pris par surprise. Le flat BMW (ci dans sa version ASA mais calé sur son mode « Manuel » pour lui interdire tout rétrogradage à cet exercice) dispose quant à lui de ce tonus instantané pour faire mine de tenir tête à la diva, mais sur à peine quelques dizaines de mètres. Un peu plus haut dans les tours vient la charge totale délivrée par le compresseur qui gonfle alors de tout son souffle les 998 cm³ du 4-en-ligne Kawasaki. Soyez prêt, car à partir de là, la Tera vous catapulte vers un horizon défilant à une vitesse invouable! Ça va si vite... Trop vite! Dans les rétroviseurs, deux points lumineux s'éloignent, presque s'éteignent, les 1300 GSA et Multistrada semblent abasourdis, n'ayant même jamais pu caresser l'espoir de lui prendre l'aspiration. Ce à quoi la Bimota ajoute l'excitant chuintement de turbine à la coupure des gaz. Mais définitivement, ça va trop vite sur route! Et définitivement, c'est trop bandant! ■



Si la miniaturisation et l'intégration du système de réglage de bulle sont à saluer, la fonctionnalité se fait quant à elle bien moins convaincante



Le carter rouge de turbine du compresseur centrifuge est ici particulièrement en vue, considérant la fonction porteuse du moteur.

Bimota Tera

Le SUV exclusif

La Bimota Tera inaugure un concept inédit, celui d'un crossover mêlant l'ADN exclusif de Bimota et la puissance sauvage d'un moteur suralimenté. Le cœur de la Tera, c'est ce 4-cylindres en ligne Kawasaki de 998 cm³ à compresseur centrifuge. Hérité des Z H2 et Ninja H2 SX, il souffle 200 ch à 11 000 tr/min et 14 mkg à 8 500 tr/min: un monstre qui nous enivre depuis sa force et le chuintement de sa turbine à travers sa manche à air courant le long de la moto.

La partie-cycle émane de l'icône Tesi et se singularise par deux platines en alliage d'aluminium usinées, un double bras oscillant avant/arrière, une gestion de braquage du train avant directement dans le moyeu de roue, une suspension avant/arrière par combinés amortisseurs dissociés et tous les deux placés côte à côte derrière le moteur et dont la liaison vers le bras avant s'orchestre par une longue biellette courant sous la moto. En découle une optimisation du poids dont la répartition avant/arrière s'établit à 52,5%/47,5%. On note aussi une diminution des masses non suspendues, une plongée minime au freinage, une stabilité étonnante, une suspension signée Öhlins (double TTX36), un freinage assuré par des étriers Brembo Stylema 4 pistons sur disques avant de 330 mm, une puissance de folie, etc.

Côté électronique, Tera embarque la suite complète dérivée des Kawasaki: *Cornering Management Function* (KCMF), contrôle de traction KTRC (3 modes), *Launch Control* (KLCM), quickshifter bidirectionnel, régulateur de vitesse, écran TFT LCD couleur, éclairage LED, embrayage assisté/antidribble et prises 12 V (la bonne vieille prise allume-cigare, il doit en rester des tonnes chez Kawasaki!). Une exTera terrestre que cette Bimota à vocation routière.



Bimota Tera 2025 / 40 495 €

+ 260 km/h • 200 ch – 14 mkg • 215 kg sans carburant

Disponibilité: immédiate.



Ducati Multistrada Pikes Peak



En duo
17/20



À DEUX: le nom et la définition sportive de cette Multistrada Pikes Peak laissent redouter un accueil spartiate du passager. Ce n'est absolument pas le cas. Le confort réservé au second occupant est comparable à celui des autres Multi V4, c'est-à-dire, très bon et gratifié d'un remarquable amortissement. La moto étant relativement compacte et légère, elle s'avère en outre, en configuration duo, plutôt facile à prendre en main pour le pilote. Un avantage à ne pas négliger.

TABEUAU DE BORD: les afficheurs TFT Ducati ne peuvent pas s'empêcher de suggérer la sportivité! C'est toujours très fourni, mais également bien agencé et paramétrable suivant plusieurs structures d'affichage. Certains segments se révèlent un brin petits, limitant par là même leur lisibilité, mais c'est dans l'ensemble très convaincant. Une dalle qui, d'après les détails proposés indique clairement de quelle dotation électronique la moto se chauffe!

BMW R 1300 GSA ASA



En duo
17/20

À DEUX: pensée pour le voyage au long cours, cette 1300 GS Adventure est d'un confort royal avec passager. Outre un triangle selle/repose-pied, des poignées bien conçues et une bonne protection au vent, ce dernier profite, avec l'ASA, d'un passage de rapports plus doux que celui offert par le shifter de la traditionnelle boîte méca. Une réserve tout de même à formuler: le poids et le gabarit de la moto qui, sur les manœuvres à basse vitesse effectuées en duo, demande une réelle vigilance.

TABEUAU DE BORD: un moniteur digital archiconnu à bord de la R 1300 GSA et qui date maintenant des générations 2018! Mais quel choix plus logique que cet élément toujours aussi convaincant? Évidemment, l'option ASA y ajoute ses propres indications si spécifiques, telles « Neutral », « Parking », mode D (tout automatique) ou mode M (manuel). Rappelons que, moteur froid, la zone rouge débute à 5000 tr/min puis se décale à mesure que le flat-twin monte en température pour finalement s'établir à 9000 tr/min.



Bimota Tera



En duo
16/20

À DEUX: monter en passager sur cette Tera, c'est serrer dans ses mains les plus belles poignées latérales du marché, mais aussi profiter d'un confort d'amortissement remarquable. L'italienne pêche par une garniture de selle un peu trop ferme, mais rien qui ne dissuade de partir vite et loin à deux, d'autant que la transmission ne génère pas d'à-coups et que la moto ne plonge pas sur les gros freinages. Bref, en duo, la prestation de l'italienne est celle d'une très bonne sport-GT.

TABEUAU DE BORD: l'écran couleur, bien que d'origine Kawasaki, profite d'un graphisme adapté. Il n'empêche, en reprenant cette dalle 5 pouces à la Z H2 et aux anciennes Z900, la Tera se coupe de la nouvelle génération d'afficheurs Kawasaki et c'est dommage. Nous aurions aimé retrouver l'écran TFT 6,5 pouces de la Ninja H2 SX, voire l'élément mixte digital et analogique des Versys 1100, mais on comprend qu'il a fallu rationaliser en conservant l'équipement électronique prévu avec la base reprise à la Z H2.



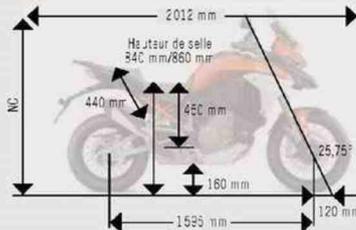


L'equipement

	Ducati	BMW	Bimota
Jaige à essence	✓	✓	✓
Voyant de réserve	✓	✓	✓
Horloge	✓	✓	✓
Trip journalier	✓	✓	✓
Commandes tactiles	✗	✗	✗
Modes moteur	✓	✓**	✓
Indicateur de rapport engagé	✓	✓	✓
Température moteur	✓	✓	✓
Température extérieure	✓	✓	✓
Warnig	✓	✗	✓
Ordinateur de bord	✓	✓	✓
Keyless	✗	✓	✗
Quicksifter	✓**	ASA	✓**
Régulateur de vitesse	✓	•	✓
Commandes éclairées	✓	✗	✓
Poignées chauffantes	✗	•	•
Prise 12 VAUSB	✓	✗	✓
Suspensions électroniques	✓	•	✗
Hauteur de selle réglable	✓	•	✓
Bulle réglable	✓	•	✓
Réglage du levier d'embrayage	✓	•	✓
Réglage du levier de frein	✓	✓	✓
Béquils centraux	•	•	•
Emplacement anivo sous la selle passager	✓	•	✓

✓ : Oui ✓** : (up & down), ✓*** : - options/back opt. ons.
✗ : Non • : option/back opt. ons.

DUCATI MULTISTRADA



• Puissance et couple
170 ch à 10750 tr/min - 12,6 mkg à 9000 tr/min

• Consommation (au rythme de l'essai)
6,9 l/100 km

• Diamètre de braquage
5,55 m

• Poids NC à sec
227 kg en ordre de marche (sans carburant)

► MOTEUR

Type: 4-cylindres en V à 90°, 4-tps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 16 soupapes. Cylindrée (alésage x course): 1158 cm³ (83 x 63,5 mm). Taux de compression: 14,01. Alimentation: injection. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports. Transmission finale: par chaîne.

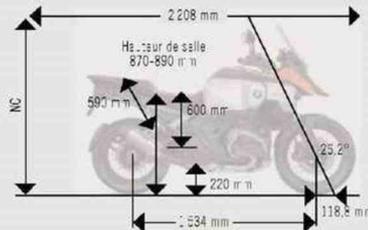
► PARTIE-CYCLE

Cadre: moteur-porteur; coque de liaison en alliage d'aluminium. Suspension AV: fourche Öhlins 48 mm, déb. 170 mm, réglages électroniques. Suspension AR: monoamortisseur Öhlins, déb. 170 mm, réglages électroniques. Frein AV: 2 disques 330 mm, étriers Brembo 4 pistons Styeme. Frein AR: 1 disque 280 mm, étrier Brembo 2 pistons. Pneus AV/AR: 120-70 x 17/190-55 x 17, Pirelli Diablo Rosso IV. Réservoir (résève): 22 litres (env. 3 l). Garantie: 4 ans pièces et MO. Coloris: Ducati Peak Liquide.

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: 24 mois/15000 km. Filtre à huile: 24 mois. Bougies: 36 mois. Distribution: 60 mois. Contrôle jeux aux soupapes: 60000 km. Huile de fourche: 45000 km. Liquide de frein: 24 mois. Liquide de refroidissement: 48 mois.

BMW R 1300 GSA ASA



• Puissance et couple
145 ch à 7750 tr/min - 15 mkg à 6500 tr/min

• Consommation (au rythme de l'essai)
6,80 l/100 km

• Diamètre de braquage
4,5 m

• Poids NC à sec
269 kg pleins faits

► MOTEUR

Type: bicylindre à plat 180°, 4-tps refroidi par eau. Distribution: couple arbre à cames, 6 soupapes, ShiftCam. Cylindrée (alésage x course): 1800 cm³ (106,5 x 73 mm). Taux de compression: 13,3:1. Alimentation: injection. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports + ASA. Trans. finale: par arbre de cardan.

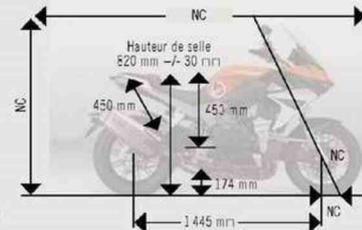
► PARTIE-CYCLE

Cadre: treillis en tubes d'acier; moteur semi-porteur, bucle arrière en alliage d'aluminium. Suspension AV: Telever, cab. 2100 mm. Suspension AR: monoamortisseur, déb. 220 mm. Frein AV: 2 disques 310 mm, étriers radiaux 4 pistons. Frein AR: 1 disque 285 mm, étrier 2 pistons. Pneus AV/AR: 120-70 x 17/170-60 x 17. Réservoir (résève): 50 litres (env. 4 l). Garantie: 3 ans. Coloris (options): Racing Red Uni., Triple Black (+830 €) Style GS Trophy (+740 €) Aurelius Green Metall. (option 719 +2150 €).

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: 12 mois/10000 km. Filtre à huile: 12 mois/10000 km. Bougies: 20000 km. Distribution: contrôle 20000 km. Contrôle jeux aux soupapes: 20000 km. Liquide de frein: 12 mois/24 mois. Liquide de refroidissement: contrôle 12 mois. Arbre de cardan: 80000 km.

BIMOTA TERA



• Puissance et couple
200 ch à 11000 tr/min - 14 mkg à 8500 tr/min

• Consommation (au rythme de l'essai)
7,5 l/100 km

• Diamètre de braquage
5 m

• Poids NC à sec
215 kg pleins faits

► MOTEUR

Type: 4-cylindres en ligne, 4-tps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 16 soupapes. Cylindrée (alésage x course): 958 cm³ (76 x 65 mm). Taux de compression: 11,2:1. Alimentation: suralimentation par compresseur centrifuge, papillon 40 mm, 8 injecteurs. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports. Trans. finale: par chaîne.

► PARTIE-CYCLE

Cadre: moteur-porteur. Suspension AV: bras oscillant, déb. 114 mm, amortisseur Öhlins TTX36 triple réglage. Suspension AR: monoamortisseur Öhlins TTX36, déb. 120 mm, triple réglage. Frein AV: 2 disques 330 mm, étriers radiaux 4 pistons Brembo Styeme. Frein AR: 1 disque 220 mm, étrier 2 pistons. Pneus AV/AR: 120-70 x 17/190-55 x 17. Réservoir (résève): 22 litres (env. 3 l). Garantie: 2 ans pièces et MO. Coloris: Bimota Tera unique.

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: N/A. Filtre à huile: N/A. Bougies: N/A. Distribution: N/A. Contrôle jeux aux soupapes: N/A. Huile de fourche: N/A. Liquide de frein: N/A. Liquide de refroidissement: N/A.