





My dream.







My bike.

*YAMAHA*



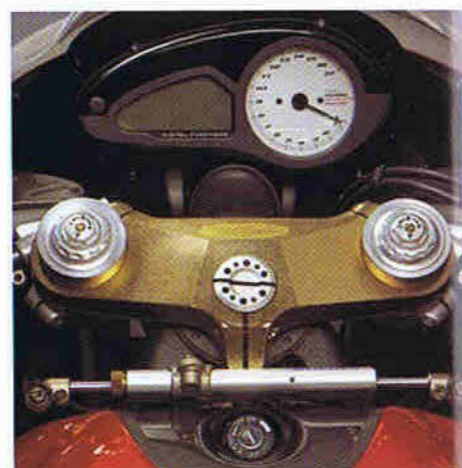
# F4 Tamburini

Scolpire la materia per trasformarla in arte motociclistica.

Questo è il genio di Massimo Tamburini, dove sostantivi come progettista o tecnico sono limitativi per la grandezza della sua opera. Autore delle più sbalorditive creazioni che hanno segnato la storia contemporanea della moto, Tamburini è l'autore del più significativo evento motociclistico del XX° secolo: la MV Agusta F4. Su questa creazione, che concentra la rinascita e l'esaltazione di una marchio leggendario, nasce la versione Tamburini, icona di un mito, celebrato da tecnologie innovative e soluzioni raffinate, destinate a entrare nella leggenda della velocità.



Al fine di conferire al pilota una più corretta ergonomia di guida, il gruppo semimanubri, realizzato in alluminio forgiato, è inclinato di 5 gradi rispetto al piano orizzontale, ed avanzato di 5 mm. Inoltre sul nuovo manubrio sono state inserite nuove massette antivibranti che ottimizzano lo smorzamento delle vibrazioni. Tutte le sovrastrutture della F4 TAMBURINI sono realizzate in fibra di carbonio, inclusi i condotti di aspirazione. L'utilizzo di questo materiale è ulteriormente valorizzato dalla speciale livrea che lascia alla vista la trama di questa preziosa fibra. Nuovo è anche il logo Tamburini posto ai lati del cupolino ed ispirato al tratto della sua firma in calce.



Il ponte di comando della F4 TAMBURINI è arricchito da uno speciale trattamento della piastra superiore di sterzo dov'è posizionata la targhetta in oro 18K recante la denominazione del modello ed il numero seriale di produzione. La piastra è collegata con un ammortizzatore di sterzo Ohlins posizionato trasversalmente. Il contagiri, a fondo bianco con cifre nere, convive con il display digitale arricchito dalla funzione cronometro azionabile dal comando "Passing". Il cupolino è dotato di un nuovo plexiglass realizzato con tecnologia aeronautica che migliora la penetrazione aerodinamica e rende neutri gli effetti deportanti sviluppati alle alte velocità.



Nella F4 TAMBURINI sono concentrate le più esoteriche dotazioni proponibili su una moto di produzione. L'avantreno è dominato da una forcella Marzocchi con steli da 50 mm finemente trattati al nitruro di titanio ed inseriti in piedini ricavati dal pieno. Tali elementi supportano le nuove pinze Nissin Racing ricavate dal pieno e dotate di sei pistoni contrapposti. I cerchi forgiati Marchesini derivano dalle unità impiegate nella MotoGP. Leggeri e resistenti, vantano una ridotta inerzia giroscopica incrementando così la maneggevolezza e la velocità d'ingresso in curva.

Il particolare disegno a razze sdoppiate valorizza ulteriormente lo scultoreo forcellone ad arco con capriata integrata e catena passante, elemento ciclistico che sintetizza la genialità del progetto F4. Tale elemento è realizzato in magnesio (peso 4,1 kg), materiale utilizzato anche per le piastre del telaio (peso 1,08 kg) e per la piastra forcella inferiore. Le pedane hanno il poggiatesta regolabile e, oltre ad essere ricavate dal pieno, vantano una speciale rifinitura superficiale recante il logo F4 1000. Nuovo è anche il parafango posteriore in carbonio, materiale utilizzato anche per la protezione anticalore applicata sul collettore.



Il cuore delle prestazioni del motore F4 1000 TAMBURINI è costituito dal rivoluzionario sistema TSS (Torque Shift System), che per la prima volta nella storia del motociclismo, e in maniera assolutamente originale, introduce su una moto prodotta in serie il concetto di geometria variabile di aspirazione. Il risultato è un motore che, nonostante l'utilizzo di profili camma più dedicati alla pista che all'uso su strada, può vantare una eccezionale prontezza fin dai regimi di rotazione più bassi e addirittura un posizionamento del picco di coppia massima (11,5 kgm a 9200 giri/min.) circa 1000 giri più in basso rispetto al motore della F4 1000 S.



La sospensione posteriore della F4 TAMBURINI, pur confermando la cinematica tradizionale del suo schema, è dotata del rivoluzionario ammortizzatore Sachs Racing, derivato da quelli impiegati nelle gare di Formula 1. Più leggero di oltre 1200 grammi, grazie all'assenza del serbatoio del gas, la nuova unità è dotata di regolazioni idrauliche sia in estensione che in compressione. Anche il precarico della molla è gestito da un comando idraulico che permette una più agevole e precisa definizione della taratura.



