

**Discorso di**  
**Peter Müller**  
**Vice Presidente Esecutivo Sviluppo e Gamma modelli**  
**di BMW Motorrad**

**Conferenza stampa BMW Motorrad**  
**Salone Internazionale della Moto “Mondial du Deux Roues”**  
**Parigi, 28 settembre 2007**

– Fa fede la versione dell'intervento parlato –

Signore e signori,

Oggi vorrei presentarvi una motocicletta molto speciale – l'HP2 Sport – la versione stradale del nostro boxer da gara.

Con la presentazione di prototipi da gara dell'HP2 Sport in occasione di eventi internazionali, vogliamo dimostrare fin dall'inizio la competitività di questa moto, dimostrando al mondo intero il livello di prestazioni di cui è capace questo nostro boxer.

Allo stesso tempo, tali attività agonistiche sono state anche una parte integrante ed essenziale del nostro processo di sviluppo.

Secondo la nostra definizione di HP (High Performance => alte prestazioni), questa sigla sta a significare prestazioni sportive, spirito e capacità della moto in tutte le sue parti e non soltanto per l'elevata potenza del propulsore.

E' risaputo che un motore il cui raffreddamento è ad aria raggiunge i suoi limiti naturali e non può offrire la stessa potenza specifica di un motore raffreddato ad acqua.

E' proprio per questo motivo che la nuova moto – sia il modello di serie sia la versione da gara – presenta un concetto globale realizzato su misura per soddisfare uno scopo preciso.

L'HP2 Sport offre prestazioni eccezionali grazie alla configurazione complessiva della motocicletta. Cioè, il suo peso, le caratteristiche di potenza del motore, insieme all'eccellente ciclistica ed ai freni perfetti.

Grazie agli ottimi risultati in gara ottenuti a Le Mans, ad Oschersleben e a Magny Cours, abbiamo già dimostrato ciò di cui è capace il nostro prototipo.

L'HP2 Sport, la versione stradale del nostro boxer da gara, è destinata a quel cliente che desidera sperimentare di persona questo genere di prestazione.

Questa moto davvero speciale sarà costruita in una serie piccola ed esclusiva, con virtualmente tutti le componenti sofisticate e di alta qualità che si possono ammirare nella versione da gara.

Vi sono cinque caratteristiche che vorrei illustrarvi in particolare:

- il telaietto posteriore autoportante realizzato in fibra di carbonio;
- il sistema frenante ad alte prestazioni con pinze monoblocco radiali;
- il cruscotto visto soltanto in MotoGP;
- il cambio servo assistito;
- le nuove testate DOHC (doppio albero a camme in testa) con comando diretto delle valvole.

La sella è integrata nella struttura del suddetto telaio posteriore autoportante. La sezione posteriore è assolutamente unica nella produzione di moto di serie e, con questa tecnologia, è adottata per la prima volta in una moto di serie.

L'intera sezione pesa appena 2,5 kg.

Rispetto ad un convenzionale telaio posteriore in alluminio, ciò riduce il peso della sola componente di 2,1 kg, pari al 46 percento.

Le altre parti della ciclistica sono parti di serie modificate derivate dall'R 1200 S. Per esempio, il telaio tubolare leggero e rigido, il braccio posteriore oscillante Paralever, nonché il Telelever ulteriormente sviluppato a livelli ancora più alti.

Entrambe le sospensioni (anteriore e posteriore) sono dotate di componenti Öhlins di alta qualità.

Il Telelever è modificato per ospitare le pinze radiali dei freni. Le pinze monoblocco ad alte prestazioni sono fornite dalla Brembo e sono a quattro pistoncini.

Il diametro dei dischi anteriori è di 320 mm. La ruota posteriore presenta il sistema frenante a disco singolo già presente sull'R 1200 S, con un diametro di 265 mm.

Come opzione, l'HP2 Sport è disponibile anche con il sistema ABS Light Sport, anch'esso derivato dall'R 1200 S e modificato appositamente per la guida sportiva. Naturalmente, c'è la possibilità di disinserire l'ABS quando si gareggia in pista.

Due altre caratteristiche riportate dalle attività racing sono il cruscotto e il cambio servo assistito:

Per quanto riguarda il cruscotto, abbiamo scelto un'unità della 2D Systems, l'azienda che fornisce componenti anche a team attivi nel MotoGP.

A parte i soliti display per utilizzo stradale, questo cruscotto offre anche al pilota un'ampia scelta di informazioni che possono essere registrate in pista per una successiva valutazione.

Il cambio servo assistito permette al motociclista di cambiare marcia rapidamente senza usare la frizione e con una minima interruzione di potenza. Lo fa riducendo brevemente l'angolo di accensione e annullando l'inezione.

Il cambio servo assistito può essere anche usato per la scalata.

Fino ad ora le testate dei cilindri delle nostre moto da gara erano considerate un segreto. Ma adesso vi posso dire che, per la prima volta da quando i motori da gara con i leggendari alberi di trasmissione verticali dell'RS 54 sfrecciavano negli Anni cinquanta, abbiamo ora un Boxer – l'HP2 Sport – che presenta una testata con doppio albero a camme in testa.

I nostri ingegneri hanno trovato una soluzione intelligente per il funzionamento diretto delle valvole: posizionati orizzontalmente, gli alberi a camme agiscono, rispettivamente, ciascuno su una valvola di aspirazione ed una di scarico.

Le valvole vengono azionate per mezzo dei bilancieri che seguono il profilo della camma, come visto sulla K 1200 S.

Le camme lucidate conicamente e la sistemazione radiale delle valvole nella testata servono ad ottimizzare le aperture di aspirazione ed allo stesso tempo mantengono il flusso orizzontale della benzina nella testa del cilindro.

Entrambi gli alberi a camme vengono azionati da una catena a maglie sottili.

Siamo particolarmente orgogliosi del fatto che, nonostante il controllo delle valvole DOHC, la testa del cilindro è più piccola di 10 mm rispetto a quella dei nostri attuali motori boxer.

Questo nuovo sistema permette un caricamento maggiore del cilindro ed offre uno standard più alto di robustezza meccanica e di rigidità, conferendo al Boxer un regime di rotazione, in tutta affidabilità, di oltre i 9.000 giri. Il limite è di 9.500 giri ed il motore raggiunge una potenza massima a 8.750 giri.

Le altre modifiche del motore, rispetto agli attuali propulsori da 1.200 cc, riguardano il tendicatena che porta alla testata del cilindro e leggere modifiche del basamento, tenendo conto della potenza supplementare del motore del maggiore numero di giri.

Per ragioni di peso, per la prima volta su una moto di serie i coperchi delle teste sono realizzati in fibra di carbonio, con skid pad scambiabili.

La centralina del motore, cioè la Digital Motor Electronics con la nuova mappatura, le farfalle dell'acceleratore ed il sistema di aspirazione vengono tutti direttamente dall'R 1200 S.

Il condotto di aspirazione è stato modificato ed i condotti accuratamente lavorati per fornire l'aria richiesta per questo genere di potenza. Il collettore di scarico è stato spostato al di sotto della pompa dell'olio per motivi aerodinamici e per facilitare l'angolo di piega.

Il terminale di scarico posteriore è stato integrato, dal punto di vista estetico, nella sezione posteriore autoportante in fibra di carbonio.

Lo scarico è provvisto di un sistema di regolazioni con una valvola per ottimizzare sia la potenza che il suono del motore.

È sottinteso che il sistema di scarico della nuova HP2 Sport è dotato di un convertitore catalitico a tre vie e che consente al motore di rientrare ampiamente negli standard Euro 3.

La massima potenza della moto di serie è di 98 kW o 133 CV. Ciò assicura le giuste prestazioni, senza rinunciare a nulla in termini di affidabilità del motore raffreddato ad aria.

Signore e signori,

Temo di non avere il tempo per illustrarvi ulteriori dettagli di questa nuova moto.

Vorrei tuttavia mettere in evidenza il collegamento delle forcelle lavorato a macchina, i semi manubri regolabili, le pedane lavorate a macchina e regolabili, nonché la carenatura estremamente leggera realizzata completamente in fibra di carbonio.

Vi invito ad osservare da vicino la motocicletta per apprezzarne appieno i dettagli.

Naturalmente, siamo a vostra disposizione per qualsiasi chiarimento.

Ma prima che voi guardiate l'HP2 Sport, lasciatemi fare un importante annuncio riguardante le attività future di gare su strada della BMW Motorrad.

Da parte vostra c'è stata già molta speculazione riguardo a ciò.

Oggi sono felice di dirvi che nel 2008 parteciperemo con l'HP2 Sport in altre gare classiche di Endurance.

Nel 2009 apriremo un nuovo capitolo nelle attività di corse su strada della BMW Motorrad, partecipando al Mondiale Superbike con un nostro team.

Vi terremo informati, a tempo debito, su ulteriori dettagli riguardanti il concept motocicletta e la struttura del team.

Signore e signori,

Vi ringrazio molto per la vostra attenzione.