

## PRESS INFORMATION

ニュースリリース PGJ16-008  
メディア関係者 各位

2016年3月25日  
ピアaggioグループジャパン株式会社

### <イタリア本社配信リリースを一部抜粋、日本語訳>

※一部で日本仕様と異なる内容や、日本未導入の機能の説明などが含まれます。

#### モト・グッツィ V9

モト・グッツィのモーターサイクルレンジは、V9を加えることで、さらに広がりました。V9はまったく新しい中型のカスタムバイクで、スタイルも特徴も異なる2バージョンでの展開となります。

V9 ROAMERとV9 BOBBERは、軽量で取り回しがしやすく、マンデーロ・デル・ラーリオのすべてのモト・グッツィと同様、ワクワクするためにつくられたモト・グッツィの気軽なクルーザーです。

NEVADAの進化形であるV9 ROAMERはエレガントで普遍的なカスタムバイクです。V9 BOBBERは大胆不敵で本質的なV9の魂です。両モデル共、部品のひととき優れたクオリティと高度な仕上がりで傑出しています。

V9には新たに850ccのユーロ4対応2気筒エンジンが搭載され、トルク、滑らかさ、そして反応性を持ち、2バージョンのいずれもがモト・グッツィの伝統的モデルとしては非凡なイタリアン・クルーザーです。

1世紀近いモト・グッツィの歴史において、カスタムモーターサイクルは新しいものではありません。このセグメントには、最もよく知られ、最も愛され、最もよく売れているマンデーロで製造されたバイク数種類が含まれ、中でもCaliforniaは間違いなくクイーンのような存在です。この1971年モデルの成功と伝統を受け継ぎ、ますます多様化するユーザーの需要に応えるため、モト・グッツィは中型バイクを設計・製造しました。例えば1979年のV35 Customですが、これは後に、より高性能なV50にかわり、その後V65 Florida、そして1985年のV75と何度も試して生み出され、有名かつ非常に人気の高いNevadaへと続きます。この流れは、2007年に登場したモダンでスタイリッシュなBellagioへとつながります。

独自のモーターサイクル文化から生まれた三つの本質的特徴があり、これらはすべての世代のモト・グッツィのカスタム製品に共通しています。

-- 特殊かつ独特なエンジン構造によってスタイルが決まる、カスタマイズ性の高いデザインが非常に注目されています。

-- 伝説となっている90°V型2気筒縦置きエンジン、1967年導入。

-- モト・グッツィのすべてのモーターサイクルに共通している優れた乗り心地はよく知られるところであり、これによりどんな状況でもライディングの喜びが得られます。こうして世界中の様々な世代のユーザーの心を虜にしました。

このようなモーターサイクル文化にインスパイアされてモト・グッツィの新しい2バージョンが誕生しました。V9 Roamerは扱いやすく直感的なカスタムモデルで、見た目も美しく、運転しがいがあり、ユニークなディテールを備え、卓越した仕上げが施されています。V9 Bobberは、全体的にダークな仕上がりで夜の雰囲気があります。タイヤが大きく、オールブラックの仕上げです。新しいV9はまったく異なる個性をもつ2モデルでの展開で、一つは明るくクラシックな雰囲気、もう一つはミステリアスでスポーティーです。モト・グッツィが2012年にCalifornia 1400 Touringとそのカスタムバージョンで取り入れ、EldoradoとAudaceでも継続された違いが採用されています。

## PRESS INFORMATION

### V9:クオリティを感じる

その美しさ、楽しさ、安全性は、モト・グッツィの歴史を通じて繰り返し現れるスタイルとテクノロジーを明確に引用した新 V9 ならではのものです。特に、モト・グッツィは 850cc2 気筒エンジンの彫刻的な形を際立たせるようなデザインを生み出そうとしました。デザイナーは肌で感じられるクオリティにも目を向けました。V9 Roamer と V9 Bobber の仕上げと部品に対して、並々ならぬ注意が払われたのです。そこにはミディアムクラスのモーターサイクルの新たな考え方が示されています。スチールやアルミなどでトップクオリティの材料が使われているのは、触れればすぐわかります。一方、プラスチック部品は極限まで減らしました。V9 の 2 モデルで採用されているティアドロップ形の金属製燃料タンクの容量は 15 リットルで、最高級のコーティングで仕上げられ、上部にはモト・グッツィのロゴが施され、クリア塗装が施されています。前後のフェンダーは、1970 年代以降のマンデーロ・デル・ラーリオのカスタムモーターサイクル全車種と同様に金属製です。サイドカバー、燃料タンクのキャップ、ブレーキ、クラッチレバーには軽量アルミを使っています。ハンドルスイッチは鍛造フットレストと同様、アルミ製です。スチール製エキゾーストマニホールドは 2 重構造になっており、空気腔をつくることで、放出される熱を冷却し、外側表面を保護しています。新しいフレームの溶接部には、塗装と同じく完璧なメッキ仕上げが施されています。新 90° V 型 2 気筒縦置きエンジンについても同様で、鋳造のみならずマットブラック仕上げにこだわり抜いたディテールが見て取れ、アルミ製のシリンダーヘッドカバー上にはブランドロゴが刻まれています。これら 2 モデルの奥深いディテールを見てみると、モト・グッツィの最上モデルに普遍的に認められる、全体をつくる伝統と文化が伝わってきます。

### V9 Roamer:モト・グッツィのコスモポリタンのカスタム

モト・グッツィのこれまでのカスタムモデルに見られる成功のカギは、多様性にあります。モト・グッツィの熱心な愛好者は、大型の California にも乗れば、小型の Nevada で町中を走り、ラゲージを載せるのにいくつか改造を加えたり、長期の冒険に出たりもします。新 V9 Roamer は、20 年以上もの時を超えて、製品レンジに残りながらも伝説となっている Nevada 750 の遺産を受け継ぎつつ、いくつかのアップデートを加えています。モト・グッツィの全モデルと同じく、グラマラスで、運転しやすく、便利で乗りがいのある V9 Roamer は、世界中の人に捧げられるイタリアのカスタムバイクです。設計を行ったピアッジオグループスタイルセンターは、パサディナ(カリフォルニア州)の PADC(ピアッジオアドバンスデザインセンター)から意見や情報の提供を受けました。PADC はモーターサイクルのトレンド誕生の地で、ここから世界中に発信がなされます。V9 Roamer はクラシックかつ本質的なスタイルをすばらしい形で組み合わせたもので、高いレベルの仕上げが施され、新しい 850cc2 気筒エンジンのユニークな構造を得意げに示しています。新しいホイールリム(前 19 インチ、後 16 インチ)は細部まで配慮が行き届き、マットブラックに塗装され、ダイヤモンドカットで仕上げられ、ダッシュボードはアナログとデジタル式の多機能タイプが装備されています。快適でリラックスできるライディングポジションが取れるので、乗っている時の心地よさが実現するにもかかわらず、アクティブで、V9 Roamer の乗り心地をフルに味わうのに適したポジショニングが可能です。パッド入りのロングシートにはモト・グッツィのロゴがグレーの糸で縫い付けられ、シート高はわずか 775mm で、クローム製ハンドルバーは高く、鍛造アルミ製フットレストが適切な位置に取り付けられています。こうした設計により、すべてのライダーが、乗り心地の良さ、非走行時での取り扱い易さ、ライディング時のダイナミックな感覚を味わうことができます。V9 では引き続き、総重量を極限まで減らすというモト・グッツィの伝統が守られています。V7 II と California 1400 は既にそれぞれのセグメントで最軽量となっています。V9 の 199Kg という乾燥車両総重量は、このクラスでは実際記録となっています。質量を減らし、V9 Roamer の極上の乗り心地は、850cc2 気筒エンジンにより実現されるすばらしいトルクも加わって、感覚、ハンドリング、独特なライディングの喜びをもたらしてくれます。V9 Roamer は真の意味でミディアムクラス軽量モーターサイクルであり、モト・グッツィのモーターサイクル文化を愛する人だけでなく、カスタムモーターサイクル

## PRESS INFORMATION

のデザインが好きな人や、このようなモデルの重量や扱いにくさが気になって購入したことがなかった人のためのバイクです。

### V9 Bobber: モト・グッツィが新たなセグメントを創出

V9 Bobber という名前は、ラインの本質、デザインの純粹性、そしてオリジナルのスポーティーさ、といったコンセプトを彷彿とさせ、それがオールマットブラックの仕上げによって強調されています。モト・グッツィのカスタムスポーツバイクは、ミディアムクラス Bobber セグメントを効果的に創出し、現在は V9 が唯一の代表的な存在となっています。Bobber が誕生したのは第二次世界大戦後のアメリカで、ダートを速く走るという目的のために、あらゆるディテールをそぎ落とした情熱的なライダーたちによってつくられました。このような状況を克服するため、ライダーたちはオーバーサイズのタイヤを取り付け、バイクに幅広のフットプリントをつけました。このスタイルに倣い、V9 Bobber はクロームめっきやグロス仕上げをすべてなくして、マットブラックのディテールを採用しています。サイドカバーと燃料タンクはピッチブラックとし、イエローまたはマットレッドでグラフィックディテールを少しだけ施しています。排気ユニット、ミラー、前後の金属製フェンダーはダークマット塗装をしています。フロントフェンダーは、慎重に長さを詰め、サイズダウンすることで、V9 Bobber のミニマルなスタイルが実現しています。16 インチのマットブラックナリムは、グレーのモト・グッツィロゴで飾られ、大きめのタイヤに取り付けられています(前 130/90、後ろ 150/80)。豪華なタイヤを装備し個性的なデザインを有するにもかかわらず、このバイクは比類のないライディングの喜びとハンドリングを、従来と変わらずお約束します。V9 Bobber は真のモト・グッツィであり、美しさのために乗りやすさを犠牲にすることはありません。V9 Bobber が V9 Roamer と違うのは、ライディングポジションがより前傾姿勢でスポーティーになっている点で、これは黒く塗装されたドラッグバーが低い位置にあり、サドルが長いからです。シート高はわずか 770mm で、最も軽いと言える乾燥総重量 199Kg の車体にこれを追加した V9 Bobber の乗り心地、コントロール、ライディングの喜びがどれ程のものか、容易に想像できるでしょう。

### 新しいモト・グッツィの 850cc2 気筒エンジン

V9 Roamer と V9 Bobber には新しいパワーユニットが採用されており、マンデッロ・デル・ラルゴのモト・グッツィ工場通常搭載が行われています。そのユニットとは、もちろん 90° V 型 2 気筒縦置き空油冷エンジンのことで、現行のモト・グッツィエンジンすべてで使用されていますが、エンジンの容量および性能はそれぞれ異なり、優れたライディングダイナミクスを提供し、独特なサウンドを出します。これは、トルクと弾性を最大限に高めるという明確な目的をもって開発されたもので、ライディングの喜びと路上での楽しさを確実に得るために要となる特徴です。エンジン底部から見ていくと、この新しいアルミ製クランクケースは、中心部の剛性を高めており、新設計のオイルパンとクランクシャフトが組みこまれ、切れのある動きと適切なエンジンプレーキ動作が得られるようにできています。潤滑装置は性能と燃費両立の為に、高い冷却効果を得て出力の低減を抑えるように設計されています。また、オイルポンプはポンピングによる出力の損失を減らす様に油圧が下げられています。

オイルポンプ吸入管はバイパスバルブと共に新たに採用されました。新導入のピストン冷却オイルジェット、チェックバルブ、フロー管理機能があります。:オイル通路にはバイパスバルブが設けられ、ピストン冷却用ジェットも新たに採用、チェックバルブも備わっています。

オルタネーターカバーも新たに導入され、ブローバイガス排出口が設けられています。:オルタネーターカバーも新しいデザインで、ブローバイガス排出口が設けられています。

エンジン上部にはサーモダイナミクスが搭載されていますが、これはまったく新しく採用されたものです。アルミ製のヘッド、ピストン、シリンダーはエンジンの特徴を最大限に生かすよう設計されています。容積は 84×77mm のポアストローク比によって決まります。プッシュロッドシステムによって配分がコントロールされ、シリンダー一つにつきバルブ二つがヘッド内斜面に取り付けられています(V7 II エンジンと同様、現在は平行ではありません)。燃料供給はマレリ製一体型電子インジェクションシステムを用いています。

## PRESS INFORMATION

電子エンジン制御装置は新たに導入されました。補助空冷装置の上部入口にあるのは注目すべきであり、三元触媒コンバーター、二重酸素センサー、新たに設計し直されたエンジンと組み合わせ、850cc2 気筒モト・グッツィエンジンを Euro4 基準に適合させています。わずか 3,000rpm で 62Nm のトルクに対応し、最高出力は 6,250RPM で 55HP、低い回転数でも高度なトルクを実現するためのモト・グッツィの努力がここに表れています。このエンジンは、実にわくわくするライディング体験をもたらす驚くべき特徴と反応性が自慢です。出力を 35kW に抑えたバージョンもあり、A2 ライセンスの制限事項に対応し、V9 両モデルのこれまでになく軽い総重量と全体的な乗りやすさを楽しめる新たなモト・グッツィライダーにも理想的です。: エンジン上部の冷却システムは全くの新設計となっています。アルミ製のヘッド、ピストン及びシリンダーはエンジンの特徴を最大限に生かすよう設計されています。84×77mm のボアストロークとなっており OHV の 2 バルブで、バルブの配置は同じく OHV エンジンの V7 シリーズでは吸排気バルブが並行に配置されていますが、球状の燃焼室形状に合わせたものとなっています。燃料供給装置はマレリ製 MIU-G3 の ECU 一体型のスロットルボディを採用したインジェクションシステムです。排ガス制御装置は、三元触媒コンバーター、2つのラムダセンサーが使用されたシステムで、850cc の 2 気筒エンジンを Euro4 に適合させています。エンジン出力特性では、わずか 3,000rpm で 62Nm のトルクを発生させ、最高出力が 6,250rpm で 55HP を出力するもので、低回転で高トルクを実現するためのモト・グッツィの努力がここに表れています。このエンジンは、ライディングを高揚させる特性とレスポンスを持っています。出力を 35kW に抑えたバージョンもあり、A2 ライセンスの制限事項に対応し、V9 両モデルのこれまでになく軽い総重量と全体的な乗りやすさを楽しめる新たなモト・グッツィライダーにも理想的です。

直径 170mm のシングルドライブプレートクラッチは 850cc モト・グッツィエンジンのもう一つの革新的な側面であり、ぶれや遅れを生じさせることなく、トルクとパワーを完璧に伝えます。これにより、時間の経過と共に堅牢性と信頼性が高まり、ハンドルバーレバーへの負荷が減り、制御性と乗り心地の良さが向上します。正確さを有する 6 速ギアボックスが新たに導入され、ソフトな感触のクラッチを備え、トルクとエンジン出力を最大限に利用したこれまでにない比率によるメリットが得られます。最終伝達は、新しいダブルジョイントドライブシャフトによってなされ、大きくしたサイズと新しいベベルギアによって相殺されることで、ツインエンジンがもたらす強力なトルクを手堅くしっかりと管理します。鋳造アルミのスイングアームの設計と寸法は、新しい 150mm タイヤを収容し、エンジン性能をサポートするように考えられています。: 直径 170mm のシングルドライブプレートクラッチは 850cc モト・グッツィエンジンのもう一つの革新的な側面であり、ぶれや遅れを生じさせることなく、トルクとパワーを完璧に伝えます。これにより、時間の経過と共に堅牢性と信頼性が高まり、ハンドルバーやレバーへの負荷が減り、制御性と乗り心地の良さが向上しました。正確さを有する 6 速ギアボックスが新たに導入され、ソフトな感触のクラッチを備え、トルクとエンジン出力を最大限に利用したこれまでにない比率によるメリットが得られます。最終伝達は、ドライブシャフトと新設計ファイナルギアボックスのベベルギアによって、ツインエンジンがもたらす強力なトルクを手堅くしっかりと管理します。鋳造アルミのスイングアームの設計と寸法は、新しい 150mm タイヤを収容し、エンジン性能をサポートするように考えられています。

### 車体の構造: モト・グッツィの伝統となっている品質

完璧でない路面に対して完璧な反応をするエンジンと、サスペンション装置の能力を最大限に引き出すことが可能なフレームの重要性に初めて気付いたのは、カルロ・グッツィではないでしょうか。1928 年の Norge GT は確かにフロントサスペンションとリアサスペンションを備えた「スプリングフレーム」を有する初のモーターサイクルであり、安全性と運転する楽しみにおいて大きなメリットを提供するものでした。モト・グッツィの伝統には、優れた乗り心地が認められているモデルが豊富に存在します。カスタムモーターサイクルという点で言及すべきなのは、1970 年に V7 Police という名前販売されていた California であり、これは厳しいテストの実施後に LAPD(ロサンゼルス市警察)が購入しました。

この伝統を背景に、現在モト・グッツィでは V7 II や大型の 1400 のようなモーターサイクルをつくっています。これが個々のセグメントにおけるハンドリングという意味で、本当のベンチマークとなっています。V9 はライディングの喜びと効力のためのモト・グッツィの珠玉の最新製品です。新しいスチール製ツインチュ

## PRESS INFORMATION

ークレードルフレームにより、重量配分が最適化され、マンデーロ・デル・ラーリオで組み立てられたすべてのモーターサイクルに共通する乗りやすさとダイナミックバランスが実現します。デザイナーは、フロント部分に特に注力しました。ステアリングヘッド、新しいスロープ&トレール対応機能に補強が加えられ、ハンドリングと安定性が完璧に合わせ、そこに精度と感覚が加わります。また、細部へのこだわりと仕上がりを大切にすることで、溶接や塗装を含め、エンジン構造がすばらしい出来となっています。サスペンションも新しいもので、ストローク長 130mm の倒立フロントフォークおよびスプリングをあらかじめ搭載し、調節可能な新しいショックアブソーバーがフレームに設置され、レスポンスが常にコントロールされて段階的に加えられるようになっています。ブレーキシステムは V9 専用です。前方の台座には新しいポンプと Brembo 製の対向 4 ピストンキャリパーが 320mm のスチールディスクに対して取り付けられています。後部には、一体型タンクがついたポンプによって、260mm のディスクと 2 ポジションのフローティングキャリパーが作動するようになっています。

### 装備:すべては安全とライディングの喜びのため

最近のすべてのモト・グッツィ製品と同様、V9 も最新式の電子システムを車体内部に搭載しており、運転をより安全に、より快適にしています。モーターサイクルには、最新式の 2 チャンネル ABS と MGCT (モト・グッツィ・トラクション・コントロール) が標準装備されており、ABS は通常の運転を阻害することなく本当に必要な時にだけホイールロックを防ぎ、よく知られる MGCT は電子エンジン管理システムと統合されているモト・グッツィのトラクション制御であり、2段階の介入度合いを選択する事が出来ます。これらの機能は OFF にすることが可能で、どのような路面でも後部タイヤのグリップを向上させ、点火進角を遅角させることでエンジントルクを低減させます。他の標準装備としては、イモビライザーと USB ポートがステアリングヘッドの下に装備され、外付けデバイスの充電に便利です。

円形ダイヤル一つが付いた新設計のメーターも V9 の 2 バージョンのスタイルに合わせたものとなっています。スピードメーターはアナログ表示となっています。オドメーター、トリップメーター、走行時間、瞬間燃費と平均燃費、時計、外気温、平均速度、トラクションコントロールのレベル、ギアポジション、調整可能なシフトインジケーター等、他の全ての情報はデジタル表示となります。これらの機能を使って、ライダーは、エンジン回転数を決まった範囲でチェックすることができます。例えば、ならし運転や燃費を最小限に抑える場合などです。品揃え豊富なアクセサリカタログには、MG-MP (モト・グッツィ・マルチメディア・プラットフォーム) が掲載されていますが、これを使うと、スマートフォンを車両に接続して、旅に役立つ情報をたくさん入手することが可能です。

### モト・グッツィ・メディア・プラットフォームは、V9を世界とつなぎます

オプションのマルチメディアプラットフォームは、モト・グッツィ V9 Roamer と V9 Bobber のライダーであれば利用することができます。MG-MP は革新的なマルチメディアシステムで、バイクをスマートフォンにつなぐことでウェブ接続を可能とします。アップルストアまたは Google Play からダウンロード可能なこのアプリケーションを使うことで、お持ちのスマートフォン (iPhone または Android) が実際に高度で多機能なオンボードコンピュータそして車体とインターネットをつなぐツールとなります。

ワイヤレス接続により、スマートフォン画面で車体の一連の情報を同時に見るできるようになり、これによって走行に関するパラメータに常に目を光らせることが可能となります。「エコ・ライド」機能は、燃費を制限し、環境にやさしいライディングを維持するのを助け、走行中に得られた結果を簡単に評価するものです。

走行データを記録し、それをコンピュータやスマートフォンで評価して、車両の運転パラメータを用いて車両の走行距離を分析することが可能です。このシステムでは、知らないところに駐輪する際に車体位置を簡単に特定することもでき、スイッチを切ってもその位置情報は自動的に保存されます。MG-MP には、

## PRESS INFORMATION

「グリップ警告」機能がついていて、トラクション制御で表示されるものを複製して視認性を最大に高め、路面状態に関連する運転パフォーマンス情報をリアルタイムで提供してくれます。制御が行われている時には、専用のインジケータランプが警告してくれます。ジャイロスコープと車体からの情報を相乗的に用いることで、新モト・グッツィのために特別に開発されたアルゴリズムにより、スマートフォンがリーンアングルを測定するための高度な道具となります。警告機能が使用できる限界値は、車体とエンジンの速度に加えてリーンアングルに対しても設定することができます。限界値を超えた場合、関連するインジケータランプが点灯、あるいはバーチャルダッシュボードが点滅します。

## PRESS INFORMATION

### **Moto Guzzi V9 Roamer: technical specifications (V9 Bobber data in brackets)**

#### ENGINE

Type	90° V-twin, 4-stroke, 2-valves per cylinder
Cooling system	air and oil
Displacement	853 cc
Bore and stroke	84 x 77 mm
Compression ratio	10.5: 1
Maximum power	40.44 kW (55 HP) at 6,250 rpm
Torque	62 Nm at 3,000 rpm
Fuel system	Marelli MIU single-body electronic injection, integrated management of traction control on 2 levels
Starting	electric
Exhaust system	stainless steel, 2-in-2 type, three-way catalytic converter with double lambda probe
Emissions compliance	Euro 4

#### TRANSMISSION

Gearbox	6 speeds with final overdrive
Gear ratio values	1st 16/39 = 1: 2.437 2nd 18/32 = 1: 1.778 3rd 21/28 = 1: 1.333 4th 24/26 = 1: 1.083 5th 25/24 = 1: 0.96 6th 28/24 = 1: 0.857
Primary drive	with helical teeth, ratio 21/25 = 1: 1.190)
Final drive	double universal joint and double bevel gear units (8/33 ratio = 1: 4.125)
Clutch	Ø 170 mm single disc with integrated flexible couplings

## PRESS INFORMATION

### CHASSIS

Frame	ALS steel twin tube cradle frame
Wheelbase	1465 mm
Trail	125.1 mm (116.1 mm)
Headstock angle	26.4°
Steering angle	38°
Front suspension	standard fork, Ø 40 mm
Front wheel travel	130 mm
Rear suspension	swingarm with double shock absorber with adjustable spring preload.
Rear wheel travel	97 mm
Front Brake	stainless steel floating disc, Ø 320 mm Brembo opposed four-piston callipers
Rear Brake	stainless steel floating disc, Ø 260 mm Brembo opposed two-piston callipers
Wheels	Aluminium alloy
Front wheel rim	2.50" x 19" (3.50" x 16")
Rear wheel rim	4.00" x 16"
Front tyre	100/90 - 19" (130/90 - 16")
Rear tyre	150/80 - 16" (150/80 B 16")

### ELECTRICAL SYSTEM

System voltage	12 V
Battery	12V - 18 Ah

### DIMENSIONS

Length	2240 mm (2185 mm)
Width	865 mm (840 mm)
Height	1165 mm (1160 mm)
Saddle height	785 mm (780 mm)
Kerb weight*	199 Kg
Fuel tank capacity	15 litres
Reserve	4 litres

\* Weight of bike ready to ride, will all fluids and no fuel