

ニュースリリース PGJ17-009  
メディア関係者 各位

2017 年 7 月 3 日  
ピアッジオグループジャパン株式会社

## モト・グッツィ V7 シリーズ最新世代: Moto Guzzi V7 III 発売

ピアッジオグループジャパン株式会社（本社:東京都港区三田一丁目、代表取締役 フランチェスコ・ファビアーニ）は、V7 誕生 50 周年を記念してモデルチェンジされた V7 III シリーズを国内発売し、7 月より出荷を開始します。世界的に知られ、親しまれて来たモト・グッツィの第三世代は、全面的な見直しが行われました。アイコン的なモーターサイクルならではの独創性、信頼性をそのままに、オーナーの所有感と走る喜びを満たすよう、細部に至るまでファインチューニングが加えられています。

ジュリオ・カルカーノ技師が開発し、今やモト・グッツィのトレードマークとなった縦置きVツインエンジン。その起源は 1967 年にデビューした V7 シリーズにさかのぼります。そして 2017 年は、V7 が登場してちょうど 50 周年の節目にあたります。2016 年イタリア・ミラノショー（通称 EICMA）にて発表され、世界中で好評を博した新型 V7 III シリーズは、いよいよ日本正式導入されます。

なお、発売を記念して、7/29（土）～8/6（日）は全国のもト・グッツィ正規販売店にて全国統一フェア『Moto Guzzi V7 III DEBUT FAIR』を開催します。ご来場のお客様に V ツインエンジンをモチーフにしたラバー製キーホルダーをプレゼントいたします。

### 【国内導入モデル概要】※2017 年 7 月発売

- ◆ **モト・グッツィ V7 III Anniversario**（アニベルサリオ）  
（※世界 1000 台限定生産、日本導入 50 台限定）  
カラー : クローム  
価格 : 車両本体価格（税込）1,298,000 円
- ◆ **モト・グッツィ V7 III Racer**（レーサー）  
カラー : マットシルバー  
価格 : 車両本体価格（税込）1,398,000 円
- ◆ **モト・グッツィ V7 III Stone**（ストーン）  
カラー : ルヴァードブラック/エレクトリックブルー/カモフラージュグリーン/エナジーイエロー  
価格 : 車両本体価格（税込）1,098,000 円

※画像ストック:PR 用写真は下記 URL よりダウンロードください。

◇ V7 III <http://bit.ly/2oHm049>



## V7シリーズ概要

V7 はモト・グッツィのラインアップの中でも最も基幹となるモデルです。1967 年にイタリアで最初に発売されて以来、V7 はラインアップの中核となり、イタリアンモーターサイクルの代表格へと成長。傑出した性能とデザインで、幅広いユーザー層から高い人気を集めています。

それから 50 年。モト・グッツィは第三世代となる V7 III を導入します。V7 は 2009 年以來、モト・グッツィの最量販であり、モト・グッツィへのエントリーモデルの役割を担い、男女を問わず若い世代にも所有することを誇りに思わせる、マンデッロ・デル・ラーリオで生産される、モーターサイクルを象徴する 1 台です。これほど豊かな歴史を持ち、成功を収めて来たモーターサイクルに新型を導入するという挑戦は、極めて責任の重いミッションと言わざるをえません。

初代 V7 に対して V7 II がそうであったように、V7 III の改良にはローマ数字がひとつ増えることに相応しい価値を十分に考慮しました。それは、高い人気でロングセラーを続けたモト・グッツィのル・マンやカリフォルニアを常に意識しました。V7 III は、ベストセラーを続ける可能性と能力があり、時代を超えて愛されるために欠かすことのできない 2 つの価値、変わることのないキャラクターと真正性を維持しています。



## 4 つのバージョンと限らない演出

V7 III には、従来型に比べて、それぞれの違いを際立たせた Stone、Special、Racer の 3 機種をラインアップしました。（※日本市場には Special は未導入）。他のモト・グッツィシリーズと同様に、V7 III にも全体を黒でまとめたグラフィックが際立つダークバージョンが用意されます。それが Stone です。そして、クロームメッキを多用し、より初代のデザインに近づけたクラシックな仕様が Special です。（※日本未導入。）その一方

Racer は、1957 年にレースからの撤退を決断するまでに 15 のワールドタイトルと 11 のツーリストトロフィーを獲得した、モト・グッツィのモータースポーツの栄光の歴史を象徴しています。

そして、モト・グッツィは、V7 の 50 年に敬意を払い **Anniversario** と呼ばれる第 4 のバージョンを導入します。まったく新しい、細部にまで高級感にこだわった全世界 1000 台限定モデルです。マンデッロから送り出される「750」は、カスタムベースとしても優れています。

## V7 を所有し、走る喜び

新しいエンジンの採用によって最高出力が 10% 向上しましたが、単なるパフォーマンスの向上は V7 の改良の主目的ではありませんでした。マンデッロから送り出される第三世代の「750」は、カテゴリーの中でもサイズと重量が抑えられて乗りやすい、モト・グッツィのエントリーモデルであり続けます。それと同時に、他に類を見ない縦置き V ツインエンジンによって引き立てられる、モト・グッツィ特有の濃厚で本物のキャラクターを備えています。この進化へと導いた主目的は、スタイルと、公道走行における標準装備とパフォーマンス、言い換えれば **V7 を所有し、走る喜び** に影響を与える部分に関係していました。

V7 III は、モト・グッツィの伝統と近代のオートバイに求められる要件をバランスさせたデザインを特徴とし、モデルの文化的な個性をそのまま維持しています。しかし、**2 本の太いエグゾーストパイプと大きなシリンダーヘッドの存在** から、最初は単に熟成の進んだモデルという印象を受けるでしょう。実際には、この 2 つのパートに加えて、サイズも先代モデルとほぼ同じであり、V7 III は扱いやすく洗練されたクラシックバイクであり続けます。一方、21L の容量と、これまでと同様に偉大な 1971 年型 V7 Sport を彷彿させるスタイルを持ったスチール製燃料タンクは変わっていません。アルミニウム製 **タンクキャップ** は、タンクラインと同じ高さにはなりません。スクリュ式キャップで、これまでと同じようにロックできます。その他の新しいデザイン要素としては、**新デザインのインジェクターカバー**、よりスマートになった **サイドカバー** と新しいシート、モデルごとの専用グラフィックがあります。ターンインジェクターも新しくなり、視界を広げて機能性を高めるためにミラーも 40mm 広くなりました。基本イメージに合わせて、V7 III Stone が直径 100mm の丸型シングルディスプレイの豪華なユニットを採用しているのに対して、Special と Racer、Anniversario はタコメーターを含む 2 つの丸型ディスプレイを装備しています。スピードメーターはアナログ表示ですが、その他のすべての情報はデジタル表示されます: オドメーター、トリップメーター、デイリートリップ (スイッチオフから 8 時間後に自動的にリセット)、トリップタイム、瞬間および平均燃費、気温、平均速度と MGCT (トラクションコントロール) レベル、ギアインジェクター、ユーザーが調整できる最小および最大回転数。この方法により、例えば可能な限りバイクを効率的に走らせる、あるいは燃料消費量を最小限に抑えるよう、決められたエンジン回転範囲を維持するよう制御できます。ライダーは、新しい右スイッチボックスのボタンを使ってメーターパネルを見ながら操作します。専用アクセサリーの豊富なカタログには、手持ちのスマートフォンと車両を接続して沢山の有益な旅行情報を提供する、**MG-MP** (モト・グッツィマルチメディアプラットフォーム) が含まれています。

## 新しいシャシー構造: モト・グッツィ伝統のクオリティを保証

超精密なシャシー構造を設計するモト・グッツィの技術力はすでによく知られています。この技術力の最近の好例は、クルーザーの走行性能を備えた唯一のカスタムモデル、California 1400 に見受けられます。V7 の伝統的な走る楽しさは、遠い過去に起源があります。1970 年、極めて厳しいテストを経て、V7 Police は LAPD (ロサンゼルス警察) チームに加わるセレクションを勝ち抜き、海外においても Larian ブランドの権威を証明しました。第二世代のライディングクオリティは、ジャーナリストや一般ユーザー、マーケットから高い評価を獲得し、すでに十分なレベルにあります。モト・グッツィは、新型 V7 のフレームデザイン変更においても失望させることはありません。スチール製 **フレーム** は、これまでの取り外し可能なダブルクレードルレイアウトと同じ重量配分 (フロント 46% : リア 54%) を維持していますが、**フロント部分が完全に改良、強化さ**

れ、コーナーにおけるダイナミックな走り、より良いハンドリングと安定性を発揮する新しいステアリングジオメトリーを実現。現代のライダーのライディングニーズを満たします。さらに、溶接や塗装を含む、細部に渡る入念な仕上げ作業も、構造全体に好影響を与えています。Kayaba 製のショックアブソーバーも新型で、スプリングプリロードの調整が可能です。素晴らしい品質とフレームへの固定角度を大きくすることにより、二人乗りを含めたあらゆるシチュエーションで、よりプログレッシブな特性とコントロールブルなレスポンスを実現しています。前方の低い位置にフットペグを移動することで、パッセンジャーは快適な着座ポジションをとることができます。低くなったシート高（現在 770mm）と新しいアルミニウム製フットペグによって、ライダーのポジションも若干変わりました。シート、ハンドルバー、フットペグの三角形は、あらゆる体格のライダーに理想的なサイズとなるよう設定されています。シャシー構造の改修は、俊敏なレスポンスとコントロールブルなブレーキングを約束する、リザーバータンク一体型リアブレーキマスターシリンダーによって完結します。

### 新型スモールブロック V ツインエンジン：他に類を見ないキャラクターとサウンド

世界には数多くの素晴らしい 2 気筒エンジンがありますが、縦置き V 型エンジンはただひとつモト・グッツィのツインだけです。ジュリオ・チェザーレ・カルカーノ氏の独創的な発想から 1967 年に誕生し、まるで真のモダンアート金属彫刻のような、バイクデザインの不可欠な部分となっている特殊なシリンダー配置が特徴です。今、スモールブロックバージョンは 3 度目の進化を遂げました。V7 II に搭載されているこれまでのユニットとは完全な別物となっています。高いパフォーマンスと信頼性を約束するだけでなく、乗り心地や走る楽しさを最大限に引き上げることを目的に開発されました。

重要なポイントを補強したアルミニウム製クランクケースは、新しいオイルパンと慣性力を計算したクランクシャフトを採用し、より活発なレスポンスと適切なエンジンブレーキを実現します。クランクケース内の潤滑システムは、可能な限り最良の方法で熱を放散し、パフォーマンス向上と燃料消費量低減のためにパワーロスを減らすよう設計されました。クランクケース内のポンピングロスを減らすベンチレーションシステムと、少ないパワーで吸い上げることができる容量を減らしたオイルポンプも採用されています。関連するバイパスバルブを含めてオイルポンプのインテークダクトが新しくなり、流れをコントロールするバルブを備えたピストンクーリングオイルジェットが導入されました。オルタネーターカバーも新しくなり、排気ブローバイが組み込まれました。

エンジン上部では、これまでのユニットと同じボア×ストローク(80×74mm)ながら、アルミニウム製のヘッド、ピストン、シリンダーが完全に新しくなっています。V7 III をモト・グッツィのエントリーモデルとして確立するよう、エンジン排気量を変えずに、詳細を選択しています。伝統に従って、タイミングは各シリンダー 2 本のバルブを持つプッシュロッドとロッカーシステムによってコントロールされます。バルブは、ヘッドへの配置角度をより効率的にアレンジされました。燃料システムは、ECU によって管理されるシングルボディの Marelli 製電子制御インジェクションシステムに委ねられます。エグゾーストシステムも新しくなり、断熱性を向上させた二重管マニホールドが採用されました。三元触媒コンバーター、ダブル O<sub>2</sub> センサー、新しいエンジン設計と組み合わせられた、ヘッドに補助エアインテークシステムを持つモト・グッツィ 750 ツインは、ユーロ 4 排出ガス基準に準拠しています。

最高出力は 52HP/6,200rpm まで引き上げられました。最大トルクは 60Nm/4,900rpm を発揮し、モト・グッツィのエンジンらしいキャラクターと俊敏なレスポンスに扱いやすさを融合させた、極めてフラットなトルクカーブを持ちます。

モト・グッツィエンジンのもうひとつの革新的な側面は、丈夫で耐久性が高く、レバー操作も軽く、コントロール性と走行快適性に優れる 170mm の乾式単板クラッチです。V7 II で導入された正確でスムーズな 6 速トランスミッションに変更はありませんが、エンジントルクとパワー特性を有効に利用するために、1 速と 6 速のギアレシオが異なります。

## 安全性:モト・グッツィの強み

モト・グッツィは常に安全面にも着目しており、常にその施策のトップに立っています。1928 年の Norge GT は、前後サスペンションを備えた「弾性フレーム」を採用した最初のモーターサイクルで、安全性と乗り心地の面で圧倒的な優位性を持っていました。一方、1973 年の V750S は、フロントデュアルディスクブレーキを採用した世界初のモデルで、リアディスクブレーキを装備した S3 もありました。1975 年のモト・グッツィ 850 T3 は、2011 年のカリフォルニア'90 Anniversario まで使われた、「インテグラル」と呼ばれる前後連動ブレーキを導入しました。この装置の目的は、ブレーキング時のバイクの安定性を高め、同時に制動距離を短縮するという、現在の ABS の 2 つの機能を、時代に先んじて実現することでした。2012 年、モト・グッツィはカスタムモデルのカリフォルニア 1400 で、初めて ABS/トラクションコントロールデュオを導入しました。その後シリーズすべてのモデルに実装されたセーフティシステムです。V7 III は、ABS システムと、無効にもできる新しい調整式 MGCT(モト・グッツィ・トラクション・コントロール)システムを装備しています。前者は急ブレーキング時にホイールロックを防ぐ 2 チャンネルの Continental 製システムで、後者は加速時にリアホイールのスピンを防ぐシステムです。新しい MGCT システムは、感度レベルを 2 段階に調整可能です。ひとつは、濡れているあるいは滑りやすいアスファルトのようなグリップの低い状態で、控えめかつ理想的に作動するように。もうひとつはドライ路面で安全にスリリングな走りを楽しめるように設定されています。MGCT システムのもうひとつの特徴は、トラクションコントロールシステムが常に正確に作動するよう、タイヤの摩耗や純正とは異なるプロファイルのタイヤの使用による、リアタイヤの外周長の変化を補正することです。

## 【モデルバリエーション詳細】

### ■V7 III Stone

V7 III Stone は、これまでのモデルよりも力強く、より個性的なルックスとなりました。クロームパーツの使用を抑えて暗闇のようなマットブラック塗装を取り入れました。パッセンジャー用のグラブストラップを装備したシート、V7 III Stone 専用デザインともマッチ。典型的な 70 年代の色合いからインスパイアされた、魅力的なサテン仕上げタンクカラーが用意されています。全身におよぶ「ダークマットカラー」の外観は V7 III の特徴であり、他のバージョンから区別されますが、相違点はそれだけではありません。V7 III Stone は、「4 機種」の中で唯一キャストホイールと丸型シングルディスクブレーキを装備しています。フロントフェンダーは、このモデルの本質的なルックスを強調するためにショートタイプとなっています。



### ■V7 III Racer

ステアリングトップブリッジ上に配されたプレートからも伺えるように、V7 III Racer はシリアルナンバー付きで限定生産されます。シリーズで最もスポーティだけでなく、最も上質なパーツを装備した 1 台でもあり、再び真のカスタムモデルを作り出すモト・グッツィの技術力を実証するものです。

従来型および他の V7 III シリーズと差別化を図るために、数多くの技術的、外観的違いがあります。

外観面では、V7 III Racer は赤いイーグルマークが映えるサテン仕上げのクローム燃料タンク用に新しいグラフィックが採用されました。この特徴は、フレームとスイングアームをペイントするために選ばれた「ロッソコルサ」のカラーリングを思い起こさせます。「レッドフレーム」のニックネームが付けられた、1971 年の初代 V7 Sport シリーズを明確に意識したものです。

V7 III Racer のスポーツ性は、セパレートハンドルとその華麗さ、ストッパー付きシートでさらに引き立てられます。伝統に従って、Racer はシングルシーターのスポーツバイクのルックスを持っていますが、**新しいバージョンは二人乗りの設定となっています**。実際、ピリオンステップを装備しており、シートカバーは必要に応じて簡単に取り外すことができます。特筆すべき、この「ファクトリースペシャル」の大きな特徴のひとつが、広範囲に渡って使われている**ブラックアルマイト仕上げのアルミ材**です。高度な職人技が必要とされるこの手作業の処理は、新しいサイドカバーとスロットルボディガードを印象付けます。



一方、新しいフロントナンバープレートはブラシ仕上げのアルミニウム製です。スポークホイールのリムには、他のスポーツモデルと同様に、ブラックリムにモト・グッツィの赤いステッカーが貼られています。塊から削り出された**後退したフットペグ**、軽量化されたステアリングシステム、ステアリングトップブリッジガードも目を引く高級コンポーネントです。最も重要な技術的革新は、スポーツライディングにおける優れたパフォーマンスを約束する、スプリングプリロードとリバウンドおよびコンプレッションダンピングの調整が可能な、**オーリンズ製ショックアブソーバー**を採用したことです。

## ■ V7 III Anniversario

これは、モト・グッツィが V7 の 50 周年を祝うもので、真のスペシャルバージョンです。V7 III Anniversario は、V7 III Special をベースに **1000 台限定**で生産されます。精巧なクロームメッキ仕上げの燃料タンク、ゴールドカラーのモト・グッツィイーグル、新しい**レザーシート**といった高品質な**専用外装**を始めとする、数多くの点で差別化されています。アルミ削り出しのロック式燃料キャップ、レーザーでシリアルナンバーを刻んだステアリングトップブリッジライザーもその一部です。**ブラシ仕上げのアルミニウム製フェンダー**、クロームメッキが施されたスチール製リアグラブバーハンドル、高品質なポリッシュ仕上げのリムとグレーのハブも、極めて高品質です。これら細部の仕上げは、V7 III Anniversario を真のコレクターに向けたハンドメイドの洗練されたモーターサイクルにすべく、共に機能しています。



## モト・グッツィ メディアプラットフォームは V7 III を世界へとつなぎます

モト・グッツィ メディアプラットフォームは新しい V7 III のオプションとして利用できます。MG-MP は、スマートフォンをバイクに接続できる革新的なマルチメディアシステムです。App Store と Google Play から無料でダウンロードできる専用アプリケーションによって、スマートフォン (iPhone または Android) は洗練された多機能オンボードコンピュータとなり、車両とインターネットをつなぎます。

ブルートゥース接続することで、スピードメーター、タコメーター、瞬間出力、瞬間トルク、瞬間および平均燃費、平均速度、バッテリー電圧、前後加速度、拡張トリップコンピュータを含む膨大なメニューから選択して、同時に 5 つのパラメーターを見ることができます「エコライド」機能は、燃料消費を制限し、エコに適した走り方を維持するようサポート。移動中に行われたエコ走行の簡潔な査定を提供します。

移動情報を記録し、コンピュータまたは直接スマートフォンで確認。ルートを分析し、ポイントごとに車両操作パラメーターを表示することができます。このシステムは、不案内な場所に駐車したときに車両の位置を簡単に特定し、スイッチをオフにした場所を自動的に保存します。MG-MP には、トラクションコントロール操作の表示を複製し、トラクションが過度にかかった場合に注意を喚起する「グリップ警告」機能も含まれています。ジャイロスコープの相乗的な使用と車両電子装置と直結した情報によって、スマートフォンはコーナーでのバンク角を測定する精巧な計器になります。

## 伝説的な V7 の起源

量産自動車の成功がモーターサイクル市場を根本から再編したのは 1961 年のことでした。魅力的な設計能力を備えたモト・グッツィは、配達用三輪自動車から農業用機械、特殊車両、さらには自動車に至るまで、新しい市場を模索することで不況に対応しました。その後、天才設計者のジュリオ・チェザーレ・カルカーノは、フィアット 500 のスポーツバージョン向けに、最高速度 140km/h に達する空冷 90 度 V ツインエンジンを設計します。彼らはリンゴットの新しいエンジンが好きでした。しかしヴィットリオ・バッレッタの求める年間供給量が、マンデッロ・デル・ラーリオ工場の生産能力を超えていたため、合意は達成されませんでした。

しかし、カルカーノの心は折れませんでした。彼は、アルペン部隊が使用を予定していた人気の三輪駆動可変トラック「3×3」に使用するため、2 気筒エンジンの排気量を 754cc に増やしました。同時に、ハイウェイポリスにモーターサイクルを納入するための政府入札が開始されました。落札者には最小限のメンテナンスコストで誰もが 10 万 km 走行できることが求められます。それは、カルカーノの 2 気筒エンジンをバイク、モト・グッツィ V7 に載せる絶好の機会でした。それは、競合他社が未知のレベルの快適性と機械的に手頃な価格に、自動車基準の信頼性を組み合わせ、革新的なプロジェクトでした。それは外国の警察隊にも興味を呼び起こし、その第一弾がロサンゼルスでした。新しい V7 700 の受注は 1964 年に始まりました。40HP を発生する 703.3cc エンジンを搭載し、車重は 230kg でした。1966 年、警察署と海外市場向けに量産を開始。翌年、V7 700 はドイツとイギリスのライバル車よりも手頃な 725,000 リラという競争力のある価格で、イタリアで販売が開始されました。

## リノ・トンティによる進化

ジュリオ・チェザーレ・カルカーノの創造は、1967 年にモト・グッツィに加わった専門デザイナー、リノ・トンティ氏によって完成に至りました。モンディアル、ビアンキ、ジレラとの競争の中で多くの経験を積んで来たイタリア・フォルリ出身のエンジニアは、ロモーロ・ステファニ ゼネラルマネージャーから、マンデッロ・デル・ラーリオから送り出される大型バイクシリーズを拡大するよう求められました。V7 はいい時期に登場しました。自動車の普及が進むに連れてバイクはファッションとしての色合いを強めつつあり、市場は大きく開かれました。

トンティはまず初めに、エンジン排気量を 757cc に拡大して 45HP にパワーアップした V7 Special を 1969 年に発表します。V7 700 に比べて速く、洗練され、エレガントになりました。それから彼は、アメリカ市場向けに V7 Ambassador と California を投入します。特に後者は、モト・グッツィの最も偉大なサクセスストーリーの 1 つとなりました。次の画期的な出来事となったのは、リノ・トンティの傑作と言われる V7 Sport です。フォルリ生まれのデザイナーは明確なアイデアを持ち、マンデッロから生み出されたそのスポーツバイクに、200km/h、200kg、5 速ギアという 3 つのパラメーターを与えました。目的を達成するために、彼はエンジンにいくつかの変更を加えました。排気量を 748.3cc として 52HP 以上にパワーアップし、クランクシャフトとカムシャフトの設計を変更。さらに、縦方向のサイズを抑えるためにオルタネーターをエンジン前部に配置しました。

エンジンは、最初の 200 台分をレッドに塗装したクロームモリブデン鋼のダブルクレードルフレームにしっかり固定され、パロディ 57 番地の経験豊富な部門で組み立てられました。そのバイクは 1971 年にデビューし、同年 6 月には「モンツァ 500km」レースに参加して、レイモンド・リーバのライディングで 3 位を獲得します。これは、ビットリオ・ブランビッラといったスターライダーとともに、ル・マン 24 時間やリエージュ(スパ・フランコルシャン)レースなどの耐久レースで得た一連の素晴らしい成績の始まりであり、1970 年代の最も有名なイタリアンスポーツバイクとなりました。



## V7 から 850 世代へ

2 シーズンに渡ってモト・グッツィ V7 Sport とともに達成された技術的進化は、他のモデルにも受け継がれました。新しいフレーム、4 パッド式フロントブレーキ、そして V7 Sport で導入された 5 速トランスミッションは、エンジンのスケールアップとともに V850 GT の大きな革新であり、1973 年に登場した幸運な V7 Special の引退を示唆しました。Sport の名も、馴染みのあるアルファベットから 1974 年にモト・グッツィ 750S に変わりました。栄誉あるアルファベット名を冠した最後のモデルは V7 850 California で、1976 年の新型 850T California まで引き継がれました。

◇お客様お問い合わせ先: ピアッジオコール 03-3453-3903

◇報道関係者お問い合わせ先:

ピアッジオグループジャパン株式会社 〒108-0073 東京都港区三田 1-4-28 三田国際ビル 2211

○ マーケティングマネージャー: 中根 知彦 (なかねともひこ) 携帯電話: 070-4111-7951

○ PR マーケティング: 河野 僚太 (こうのりょうた) 携帯電話: 080-2380-9691

E-Mail [press@piaggio.co.jp](mailto:press@piaggio.co.jp) (共通) 代表電話 03-3454-8880 FAX 03-3454-8868

## Moto Guzzi V7 III: Technical Specifications

エンジン	4 ストローク 空冷 90° V 型 2 気筒 OHV 2 バルブ
総排気量	744cc
ボア × ストローク	80 mm × 74 mm
最大出力	38 kW (52 HP) / 6,200 rpm
最大トルク	60 Nm / 4,900 rpm
燃料供給方式	マレリ製電子制御燃料噴射システム
始動方式	セルフ式
トランスミッション	6 速リターン
クラッチ	乾式単板
フレーム	高張力鋼管モジュラーダブルクレードル
フロント サスペンション	Φ40 mm 油圧式テレスコピックフォーク 130mm トラベル
リア サスペンション	油圧式ツインショックアブソーバー スプリングプリロードアジャスタブル 93mm トラベル(Stone/Anniversario) オーリンズ製フルアジャスタブル 96mm トラベル(Racer)
フロントブレーキ	320 mm ステンレスシングルディスク ブレンボ製異径対向 4 ピストンキャリパー
リアブレーキ	260 mm ステンレスディスク フローティング 2 ピストンキャリパー
フロントホイール	2.5 x 18 アルミダイキャスト(Stone) アルミ製リム・スポークホイール(Racer/Anniversario)
リアホイール	3.5 x 17 アルミダイキャスト(Stone) アルミ製リム・スポークホイール(Racer/Anniversario)
フロントタイヤ	100/80-18"
リアタイヤ	130/80-17"
全長/全幅/全高	2,185 mm / 800 mm(Stone/Anniversario) 740mm(Racer) / 1,100 mm
シート高	770 mm
ホイールベース	1,463 mm
燃料タンク容量	21ℓ
車両重量	209kg(Stone) 213kg(Racer/Anniversario)
セーフティシステム	MGCT トラクションコントロール、ABS
製造国	イタリア