

PRESS INFORMATION

ニュースリリース PGJPR19-005

メディア関係者 各位

2019 年 3 月 11 日

ピアaggioグループジャパン株式会社

モト・グッツィが新たに送り出す クラシック・トラベル・エンデューロ**モト・グッツィ V85 TT を発売**

ピアaggioグループジャパン株式会社(本社:東京都港区芝二丁目、代表取締役:ネリ・ミクラウス)は、モト・グッツィの伝統を引き継ぎながら、新しい価値観を融合させてオールテレーンモデル『V85TT(メーカー希望小売価格 1,398,600 円~1,425,600 円消費税 8%込)』を 3 月 22 日より全国のモト・グッツィ正規販売店にて受注を開始し、本年 6 月より出荷を開始いたします。

テクノロジー、スタイル、伝統、そして感動。新型 V85 TT は、そのすべてを兼ね備える、あらゆる地形と旅のためにモト・グッツィが送り出したオールテレーンモデルです。80HP / 80Nm を発生するツインエンジン、新しいフレームとサスペンションを備える、まったく新しい技術プラットフォームを基に生み出されました。このクラシックトラベル エンデューロは、モト・グッツィの伝統を引き継ぎながら、誇り高いイーグルブランドの価値と信頼性、他に類を見ないライディングフィールを融合させています。



PRESS INFORMATION

■ V85 TT の概要

◆ モト・グッツィ V85 TT

メーカー希望小売価格(消費税 8%込)

プレミアムグラフィック : 1,425,600 円

スタンダードグラフィック : 1,398,600 円

カラーバリエーション

プレミアムグラフィック : サハライエロー、カラハリレッド

スタンダードグラフィック : アトラスブルー、アタカマグレー

発売日 : 2019 年 3 月 22 日(金)

出荷開始 : 2019 年 6 月より順次



プレミアムグラフィック



スタンダードグラフィック

モト・グッツィ V85 TT は、約 100 年に渡る伝統を受け継ぎながら、その古典的スタイルと最先端の技術的要素を巧みにバランスさせて造り上げられています。EICMA 2017 で発表され、これまで開発が進められて来た新しいモト・グッツィは、『シンプルさと実用性、軽さこそがモーターサイクルとライダーの最良なマッチングを生み出す』という構造哲学を反映させています。

生きがい求めて旅する。V85 TT は日々の冒険に応えるオールテレーンモデルです

「TT」の名称はすでにモト・グッツィの伝統のひとつであり、V85 にとって理想的と言っているでしょう。

「Tutto Terreno」はオールテレーン(全ての地形)を意味し、パリ - ダカールのような砂漠の冒険シーンを鮮烈に思い浮かばせ、旅をするために生まれた正統派スタイルのモーターサイクルであることを印象付けます。その有名なアフリカのラリーは 1980 年代にピークを迎えます。感動の中心となったのは、モーターサイクルと調和し、常に自然と自分自身に挑戦し続ける”人”でした。コンパスとロードブック、時計が、多くの

PRESS INFORMATION

にとって夢であったラックローズの最終目的地に辿り着くための唯一のナビゲーションツールでした。競うことだけが目的ではなく、V85 TT が復活を望む価値のある、唯一無二の場所を発見することでした。

モト・グッツィ V85 TT は、モーターサイクルアドベンチャーの黄金時代を思い起こさせるスタイルと、近代的なツーリングエンデューロの機能性を兼ね備えた、新しい完全オリジナルのオールテレーンモデルです。

V85 TT は、ダカールに思いを馳せ、日常の旅にアドベンジャースピリッツを吹き込むモーターサイクルを望むライダーに捧げられます。



スタイル: V85 TT はクラシックトラベル エンデューロです

V85 TT プロジェクトの中心となる基本コンセプトは、シンプルさ、容易さ、そして実用性です。今やバイクのサイズと重量が大きくなっている現在のマーケットでは、その基本コンセプトの価値が高まろうとしています。日常の移動からアドベンチャーツーリングまで、様々なシーンに対応できた 80 年代のエンデューロバイクの特徴でもありました。モト・グッツィ V85 TT は、この価値観に基づいたスタイルと現代的なツーリングのニーズを組み合わせるという、野心的な目標を達成しました。これが、ツーリング適性に注力したクラシックエンデューロの称号に相応しい理由です。その設計は、耐久性を確保するために、モト・グッツィならではの特性に最新の技術と機能性を組み合わせています。シンプルなフォルムへの思いは明確です。フェアリングを持たない V85 TT は、燃料タンク、サイドカバー、フロントフェンダー、そして伝統の縦置き 90° V ツインエンジンによって形作られます。

全体的なバランスを優先してデザインされ、様々な体格や経験値のライダーに扱いやすく、動きやすいように着座位置まわりを絞り込んだ V85 TT は、ライダーとパッセンジャーに最高の走りを提供します。たとえ荷物を満載しても、快適性と扱いやすさが損なわれることはありません。風洞実験から生まれたスモーク仕上げのウインドスクリーンは、優れたウインドプロテクション性能を発揮し、ハンドルバーに装着されたグリップガードが悪天候や寒さから手を保護。V85 TT は季節を問わず理想的なパートナーとなります。400 km 前

PRESS INFORMATION

後の航続距離を実現する 21 リッタータンクのデザインは、アフリカのラリーレイドのために特別装備が与えられたモト・グッツィ車両の伝統を引き継ぐもので、フォークとの干渉を避けるフロントセクションの逃げやエンジンヘッド真上の凹みなど、細部に渡って入念に作り込まれました。その結果、ツインエンジンとの一体感が生まれています。着座時の快適性と、オフロード走行時のスタンディング姿勢における動きやすさを両立させるために、ライダーとシートの接触範囲について幅広い研究を行いました。シート高は 830 mm に抑えられています。ボディ下部が絞り込まれ、車両総重量も 208 kg (乾燥重量) に抑えられていることから、停止時の足つき性も良好です。ライディングポジションは背中への負担が少ない直立姿勢。総合的なコントロール性を重視して、脚の曲がりは少なく、調整式ハンドルバーが無理なく握れるように腕の曲がりも適切になっています。シート下には実用的な収納スペースが確保されています。フロントのアップフェンダーと美しいデュアルフロントヘッドライトもモト・グッツィの歴史に裏付けられたものであり、それぞれ 1996 年の NTX650 と 1989 年の Quota1000 で採用されたスタイリッシュで機能的な装備です。フロントフォークインナーチューブガード、ハイサイレンサーエグゾーストシステム、アルミ製エンジンサンプガードを備えた伝統的なオールテレースタイルに、デジタルメーターや LED ヘッドランプといった、最先端のテクノロジーを組み合わせています。



シャシー:かつて無い走る喜びと快適性のために

モト・グッツィ V85 TT のシャシーも新たに開発されています。コーナーに飛び込んだときの堅固で正確なフロントの動きを誇る新しいモト・グッツィ。オンロードで刺激的な走りを追い求める中で、ライダーにコントロール感と安全性を与えます。これには、アルミダイキャスト製の美しいライダーステップサポートプレート(オフロード走行時にはステップラバーを取り外すことが可能)が組み合わせられた、高張力鋼管製フレームの専用レイアウトが大きく貢献しています。さらに、アンダークレードルを廃止することで、オフロードライディングに不可欠な最低地上高を増やしつつ重量を削減しています。軽さ、合理性、扱いやすさを追求する中で、オフロード走行に適した強さと最適なフィーリングはもちろん、オンロード走行に必要な精度と剛性も備えた、堅固な構造の専用エンジンマウントが採用されました。フレームの後部セクションは強度の最適化が図られ、パッセンジャーのためのワイドで実用的な 2 本のグラブハンドルが装備されています。オプションのパニアケースを両サイドに固定できるほか、リアのラゲッジラックにトップケースをマウントすることで、横方向の張り出しを抑えることもできます。

新しいスモールブロックエンジンは前後長を減らす方向で開発され、安全で直感的なライディングを実現するロングスイングアームの採用を可能にしました。アルミボックスタイプの新しい左右非対称スイングアームは、エグゾーストパイプを直線的に取り回し、横方向の張り出しを抑えるために左アームを湾曲させていま

PRESS INFORMATION

す。スイングアームの右アームには新しいシャフトドライブトランスミッションが収められています。V85 TT は、このセグメントで唯一シャフトドライブ方式を採用するバイクです。外見がシンプルで日常メンテナンスを必要としない点でチェンドライブよりも優れています。シングルショックアブソーバーは、シャシーと右スイングアームをダイレクトに接続しています。これによりダンパーとスプリングプリロードの調整が容易になり、エグゾーストシステムのレイアウト自由度が向上しました。サスペンションは、オンロードにおける快適性を確保しながら、オフロード走行に応える前後約 170 mm のホイールトラベルを実現。アルミ製サンプガードで保護されたエンジンのグランドクリアランスも 210 mm を確保しています。インナーチューブ径 41 mm のフロントフォークとリザーバータンク別体式リアショックは、ともにスプリングプリロードとリバウンドダンパーの調整が可能です。高品質なブレーキシステムは、フロント 320 mm ステンレススチール製ダブルディスクに、Brembo 製対向 4 ピストンラジアルマウントキャリパーの組み合わせ。リアブレーキは、260 mm ステンレススチール製ディスクに 2 ピストンフローティングキャリパーが組み合わせられます。ブレーキユニットは、マルチマップタイプの Continental 製 ABS システムによって制御されます。スポークホイールには、オフロード愛好家も満足させるフロント:110/80-19、リア:150/70-17 タイヤが装着されます。



新しいエンジン、次世代のクラシック

V85 TT には新しいモト・グッツィ エンジンが搭載されます。OHV 方式の空冷縦置き 90° V ツイン、1 シリンダー 2 バルブ。それはマンデッロイーグルの誇りと伝統です。エンジン排気量は、ボア 84 mm × ストローク 77 mm の 853 cc です。シリーズ全エンジンの中で最も近代的で、完全なる新設計であり、通常はレーシングマシンに使われるチタンなどの素材の使用により、80 HP の最高出力と 80 Nm / 5,000 rpm の最大トルクを発生させます。極低回転でも高い駆動力を発生するマンデッロ ツインの伝統を受け継ぎ、3,750 rpm ですでに 90 % のトルクを発生します。

新設計のクランクケースは高い剛性を誇り、フレームとの接続部と内部スタッドボルト周りの構成部品の強化により、フレームの強度メンバーとしての役割も果たしています。また、下部のサブクランクケースには、オイルレベルをチェックする新しい窓が設けられました。潤滑にはセミドライサンプを採用しています。2 つの同軸ポンプにオイルの供給と回収を任せることで高い潤滑性能を確保し、オイルクーラーの必要性を排除して全体重量を削減しました。セミドライサンプ方式はクランクケース室の完全隔離を可能とし、ピストンがオイルタンク内部の逆圧に打ち勝たなければならない、ドライサンプシステム特有のパワー損失を防ぎます。オイル回路は完全な新設計で、直径の異なる穴が特徴。2 つのポンプの内の 1 つが潤滑油をクランクケース室からオイルタンクに移します。もう 1 つは最低地上高を増やすためにサイズが縮小され、アルミ製アンダーサンプガードの取り付けを可能にしました。クランクシャフト、コンロッドも完全新設計で、他のスモ

PRESS INFORMATION

ールブロックエンジンに対して重量を約 30%削減。振動を大幅に減らし、スロットルレスポンスを向上させています。ツインエンジンのヘッド周りも全くの新設計です。モト・グッツィのアイデンティティである OHV2 バルブの基本構造を維持しながら、システムと素材がすべて新しくなりました。シリンダーは高さが低くなり、新しい効率的なオイル通路と一新されたクランクケースへの固定方法が、優れた堅牢性と信頼性を高めています。ヘッドには新しい特別形状のインテークダクトとリンクが採用されました。モト・グッツィ エンジンで際立っているのが、アルミ製ローラーカムとロッカーアームブッシュロッドで構成される吸排気システムです。スチール製の半分の重量となるチタン製インテークバルブの採用は、より素早いオープンレスポンスを可能とし、最高出力に貢献します。20 mm ピンのロープロファイルピストン、形状の異なる新しいヘッド/プラグカバーが採用され、フライホイールとジェネレーターが增強されました。インジェクションは 52 mm スロットルボディを 1 つ装備し、電子制御はマルチマップタイプのライド・バイ・ワイヤスロットルコントロール採用しています。緻密で正確な燃料供給の制御を可能にするシステムで、スムーズで豊かなパワーデリバリーを実現するために全体的な効率を最適化するだけでなく、燃費にも貢献します。新しいモト・グッツィ エンジンは燃料消費の面でも非常に優れています。元来 OHV 方式がパワー損失の面で有利なこともあり、パワーロスになるコンポーネントがほとんどありません。冷却ポンプも長いドライブチェーンやベルトもありません。よりスムーズで的確な動きを実現するために、ギアボックスにも重要な改良が加えられました。ギアボックスとクラッチハウジングが十分な最低地上高を確保しました。乾式クラッチは、新しいクラッチディスクに加えて、クラッチプレートの下に補強ディスクを装備しています。トリプルリングシステムも初めて導入されました。これはギアノイズ、特に 1 速ギアのノイズを最小限に抑えるシンクロナイザーです。ギアレシオも新しくなっています。さらに、ギアには柔軟性のあるカップリングが装備されました。最後に、スイングアームハウジングは最適化したサイズに決定され、大径ベアリングが採用されています。



PRESS INFORMATION

最先端のテクノロジーと機能

V85 TT プロジェクトの主な目標を達成するために、あるいは日々の移動やツーリング、冒険的なオフロードライディングでグッツィスタを満足させるための電装機器のすべてを設計しました。これにより、旅の楽しさを最大限に引き出せるよう、意図しない技術的ストレスを排除したいと考えます。より簡単で安全な走りを実現するために、モト・グッツィは V85 TT に 3 種類のライディングモード「Road、Rain、Off-road」を導入しました。3 つのライディングモードは、それぞれ異なるエンジンマッピング、ABS 設定、MGCTトラクションコントロールキャリブレーション、ライド・バイ・ワイヤアクセルコントロールからのレスポンスを調和させています。

- **Road:** 楽しめる要素を維持しながら、スムーズな走りを実現する設定。中レベルの MGCTトラクションコントロールキャリブレーション、両ホイールで ABS の作動、俊敏なスロットルレスポンス。
- **Rain:** グリップの低い状態で、最大限の走行安全性を確保するのに理想的。より高いレベルのトラクションコントロールキャリブレーション、両ホイールで ABS の作動、より穏やかなスロットルレスポンス。
- **Off-road:** V85 TT のオールテレーン志向に合わせた設定で、オフロード走行時にシャシーとエンジンを最大限に活用できるように設計。最低レベルのトラクションコントロールキャリブレーション、専用キャリブレーションでフロントホイールのみ ABS 作動（状況によりフロントの作動を無効にする場合あり）、強めのエンジンブレーキでアシストされるより穏やかなスロットルレスポンス。

バイクがライディングモードごとに最適な電子制御設定を行っており、ライダーは好みのモードを選択するだけで安全性を確保できます。

V85 TT はクルーズコントロールも装備し、アクセルを操作することなくプリセットした速度を維持することができます。このシステムは、システムの起動、操作、速度設定の増減に必要なボタンは 1 つだけで、ツーリングをより快適にするために設計されました。

すべてのパラメーターは、TFT ディスプレイを採用したデジタルメーターを介して操作することができます。文字の背景と色は、内蔵センサーの働きによってさまざまな光の条件に適応します。スピードメーター、タコメーター、距離計、時計に加えて、選択されているギア、気温、燃料計、平均/瞬間燃費、残走行可能距離、選択されたライディングモードが表示されます。ギアシフトタイミングライトの回転数を設定することも可能で、走行中に可能な限り燃料消費量を抑えたいときに便利です。ディスプレイの横とシート下に USB ポートが装備されています。

モト・グッツィ V85 TT は、新しいモト・グッツィ マルチメディアプラットフォームである MIA も提供します。これは、モト・グッツィ アクセサリーカタログで入手可能な ECU を介してスマートフォンを車両に接続し、計器機能を拡張します。MIA は、ヘルメットインターコムを使用して音楽の再生や電話の発信/着信を可能にします。



モト・グッツィ オフロードの伝統

モト・グッツィは濃密なオフロードの伝統を誇ります。それは、モト・グッツィが GT20 に参加して 4 つの金メダルを獲得した、1939 年にオーストリアで開催された Six Day Reliability Trial に端を発します。このレースへの参加は Lodola Regolarità を擁して 1957 年まで続き、その後 Stornello Regolarità で 1962 年まで参加しました。モト・グッツィの車両はパリ - ダカールのさまざまなステージに参加していますが、グッツィユーザーのリクエストによって用意されたレースバージョンのため、非公式となっています。最初の 1979 年エディションは V50 をモディファイされただけのモデルであったため、ライダーの Bernard Rigoni は中盤でレースを終えます。しかし、クルマとバイクが同じカテゴリーにあった当時の状況を考慮すると、非常に肯定的な結果でした。モト・グッツィのモーターサイクルは、燃料消費量を減らした縦置き 90° V ツインと素晴らしいシャシー安定性によって、優れたスピード性能を成し遂げ、すぐさま他メーカーからの注目を集めました。1980 年と 1981 年にも再び競技に参加しましたが、最も有名なのは 1985 年と 1986 年でした。強い情熱を持った Claudio Torri と呼ばれるグッツィスタの建築家が、極めて特殊な V65 TT を作り上げ、マンデッロのテスト部門にそれを委ねました。エンジンは V65 をベースに 55 HP までチューンされ、フレームは大幅に補強。サスペンションはオフロード走行用に特別に構成されていました。燃料タンクは 50 リッター容量のアルミ製に換装され、スイングアームはスポーティナル・マン 1000 から移植されました。バイクはうまく性能を発揮したため、次のシーズンにプライベートライダーに販売するために、フランスのインポーターから 16 台の注文が入ります。同時にそのインポーターは、モト・グッツィにより高性能な 4 バルブの V75 をベースにしたニューモデルの開発を要請しました。V75 TT は 62 HP を発生し、170 km/h を超える最高速度を可能にしました。その両モデルは、マンデッロ・デル・ラーリオのモト・グッツィ博物館にコレクションされている 150 台以上の一部として展示されています。



PRESS INFORMATION

モト・グッツィが設計、製作した多彩なアクセサリーパーツ

V85 TT には、この冒険的エンデューロのツーリング適性を増強する多彩な純正アクセサリーが用意されています。

すべてのアクセサリーはモト・グッツィによって企画、設計、製造されています。それらは、耐久性に優れる高品質な製品であることを保証するために、他の純正パーツと同様の厳しいテストをクリアした後に製品化されます。

サイドパニアセット：1.5 mm 厚のアルミニウム製で、優れた耐久性と広い収納スペースを備えています（左パニア：33 リッター、右パニア：39 リッター）。優れた耐久性を長期間維持するために、パニアには粉体塗装が施されています。専用のセーフティキーを使用してバイクに固定することができ、わずか数秒で簡単に取り外すことができます。41 リットルケースも1本のキーでできるように、追加のロックが用意されています。荷物の積載が容易な上開き式です。キットにはステンレス製サポートが含まれています。

41 リッターアルミケース：1.5 mm 厚のアルミニウム製で、優れた耐久性と広いスペースを備えています。優れた耐久性を長期間維持するために、ケースには粉体塗装が施されています。専用のセーフティキーを使用してバイクに固定することができ、わずか数秒で簡単に取り外すことができます。ステンレス製固定プレートが付属されます。

大型ウインドスクリーン：ロングツーリングで優れたウインドプロテクションを提供します。耐衝撃性、耐スクラッチ性に優れるポリカーボネート製で、透明度と光沢を長期間維持しながら安全性を確保しています。

センタースタンド：さまざまな気象条件に耐える電着粉体塗装鋼を使用し、厳しい安全基準と耐性基準を満たすよう設計されています。

大型スタンドベース：さまざまな気象条件に耐える陽極酸化鋼を使用し、不整地で大きな接地面積を確保できるよう設計されています。

Ohlins 製ショックアブソーバー：

コンプレッション/リバウンドダンピングとスプリングプリロードの調整が可能で、あらゆる状況下で最高の快適性と安全性を提供します。

Arrow 製エグゾースト：ヒートプロテクションカバー、サポートクランプ、カーボン製エンドキャップを備えたチタン製の認証エグゾーストです。重量を低減し、個性的でアグレッシブなサウンドを奏でます。

シャフトドライブプロテクター：肉厚のスチールチューブ製で、クラッシュ時にシャフトドライブを保護します。

エンジンガードバー：肉厚のスチールチューブ製で、主としてエンジンとライダーの脚を保護します。

コンフォートシート：特殊な 3D インサートにより、シート全面に渡って快適性を高めています。3 種類の高さが選択できます。

クラッチ/ブレーキレバー：無垢材からの削り出しで、4 段階調整機構により操作性を向上させます。

追加 LED ライト：アルミボディのコンパクトサイズで、消費電力も抑えられています。バイクに完全にフィットし、夜間走行時の視認性と安全性を向上させます。

折り畳み式ミラー：ハンドルバーに向かって折り畳むことができ、オフロード走行時の張り出しを減らします。

マッドシールド：注入プラスチック材製で、シャフトドライブに取り付けることで石や水からエンジンを保護します。

PRESS INFORMATION

スポーツアドベンチャータイヤ: プレミアムグラフィックバージョンの標準装着となる Michelin Anakee Adventure タイヤ。

ハイグリップブレーキペダル: 耐久性の高い素材で、レーザーカットと高強度の塗装が施されています。過酷な状況でも高いグリップを約束します。

MIA: スマートフォンをバイクに接続し、マルチメディアプラットフォームとして使用する新しいデバイスです。

ライトプロテクター: 耐衝撃性、耐スクラッチ性に優れるポリカーボネート製です。衝撃や偶発的なダメージからライトを保護します。

ツールバッグ: 革製で、ラゲッジラックにボルトで固定できます。緊急修理に必要な工具を収納できる実用的なツールバッグです(工具は含まれません)。

燃料タンクカバー: 接着による 3D 素材で、ライダーとの緩衝によるキズからタンク表面を保護します。



PRESS INFORMATION

モト・グッツィ V85 TT: 主要諸元

エンジン形式	空冷 4 ストローク 縦置き 90° V 型 2 気筒 2 バルブ OHV
総排気量	853 cc
ボア × ストローク	84 × 77 mm
圧縮比	10.5: 1
最高出力	80 HP (59 kW) / 7,750 rpm
最大トルク	80 Nm / 5,000 rpm
燃料供給システム	電子制御インジェクション、φ 52 mm シングルスロットルボディ、 ライド・バイ・ワイヤ
燃料タンク容量	21 リッター (リザーブ 5 リッターを含む)
クラッチ	乾式単板
トランスミッション	6 速
ギアレシオ	1 速 16/39= 1:2.437 2 速 18/32= 1:1.778 3 速 21/28= 1:1.333 4 速 24/26= 1:1.083 5 速 25/24= 1:0.960 6 速 27/24= 1:0.889
フレーム	高張力鋼管製フレーム
フロントサスペンション	41 mm 油圧テレスコピック倒立フォーク、スプリングプリロードおよびリバウンドダンピング調整
フロントホイールトラベル	170 mm
リアサスペンション	アルミボックスタイプ両持ちスイングアーム、右サイドシングルショック、スプリングプリロードおよびリバウンドダンピング調整
リアホイールトラベル	170 mm
フロントブレーキ	φ 320 mm ステンレススチール製フローティングダブルディスク、 Brembo 製対向 4 ピストンラジアルマウントキャリパー
リアブレーキ	φ 260 mm ステンレススチール製ディスク、2 ピストンフローティングキャリパー
ホイール	スポーク
フロントホイールリム	2.50 × 19 インチ
リアホイールリム	4.25 × 17 インチ
フロントタイヤ	110/80 -19
リアタイヤ	150/70 -17
シート高	830 mm
乾燥重量	208 kg
車両重量	229 kg 走行可能状態 (燃料 90% 搭載時)

PRESS INFORMATION

◇お客様お問い合わせ先:

ピアaggioコール 03-3453-3903

◇報道関係者お問い合わせ先:

ピアaggioグループジャパン株式会社

〒108-0073 東京都港区芝 2-12-10 タカナミビル1F

○ PR/マーケティング: 河野 僚太 (こうのりょうた)

E-Mail press@piaggio.co.jp

代表電話 03-3454-8880 FAX 03-3454-8868