

PRESS INFORMATION

ニュースリリース PGJPR21-010

メディア関係者 各位

2021 年 3 月 16 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 を一新し、新型 850 cc、65 馬力エンジンを搭載
“V7 STONE / V7 STONE 100 周年記念スペシャルエディション”
“V7 SPECIAL”を発売

ピアッジオグループジャパン株式会社(本社:東京都港区芝二丁目、代表取締役:ネリ・ミクラウス)は、モト・グッツィの 100 年の歴史の中で最も愛され、成功を収めたモデルの 1 つである V7 を一新し、高性能な新型 850 cc、65 馬力エンジンを搭載したベーシックモデル『V7 Stone』及び『V7 Stone 100 周年記念スペシャルエディション』と、クラシカルなデザインの『V7 Special』を 2021 年 3 月 17 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、6 月より順次出荷を開始いたします。

V7 は最も愛され、モト・グッツィを代表するモデルの 1 つです。モト・グッツィのような伝説的なブランドに向けられた期待と評価に対し、真摯に向き合い続けたことが世界的な名声に繋がりました。イタリアで初代モデルが販売された 1967 年以来、V7 はイタリアの究極のバイクを象徴する代表モデルとなり、その突出した個性とデザインから幅広い層から高い人気を集めています。



PRESS INFORMATION

初代モデルの発売から 50 年以上が経過した今、モト・グッツィはこの独自の歴史の新しい 1 ページを飾るに相応しい新型 V7 を発表します。大幅な刷新を行ったため、モデル名も変更することを決定しました。先代モデルの特徴であったローマ数字によるⅡやⅢといったナンバリングを廃止した“V7”という名称は、クラシックなシャーシ構造やエンジンに至るまで、あらゆる視点からほぼ全面的に変更されたことを物語っています。一見すると変更点が分かりづらいかもしれませんが、V7 のような伝説的なモデルを改良し、個性と信頼性を損なうことなく、時を経ても変わらない価値観を維持してきたイーグルブランドのデザイナーとマンデッロのエンジニアに与えられた最高の賛辞と言えます。モダンで最もミニマルなモデルのストーンと、クラシックでエレガントなスペシャルの 2 つのバージョンが発売されます。

■ V7 STONE 商品概要

メーカー希望小売価格	:	V7 Stone	1,188,000 円(消費税 10%込)
		V7 Stone 100 周年記念車	1,232,000 円(消費税 10%込)
カラー	:	ルビードブラック、アイスブルー、ラメオレンジ チェンテナリオ(100 周年記念車専用グラフィック)	
受注開始日	:	2021 年 3 月 17 日(水)	
出荷開始時期	:	2021 年 6 月より順次	



PRESS INFORMATION

V7 ストーンはマンデッロ発「850 cc」の最もベーシックでミニマルなバージョンです。最近の伝統を守るために、このモデルにはクロームパーツを使用せず、代わりにマットブラックのダークな塗装を採用し、パッセンジャー用のグラブストラップ付き新型シートと組み合わせています。新型フル LED ライトシステムは、モト・グッツィのイーグルをかたどった、DRL 付きの美しいヘッドランプを特徴とし、新型インストルメントパネルも同じくイーグルの形をしたデジタル式の丸型シングルメーターが目を引きます。ホイールはアルミニウム製 6 本スポークを採用し、サイドパネルには新たにロゴがあらわれています。



V7 ストーンには、ルビードブラックのカラーに加えて、魅力的なサテン仕上げの新色アイスブルーとラメオレンジの 2 色の新たなカラーラインアップ揃え、さらに 1921 年に誕生したマンデッロブランドの生誕 100 周年を記念した特別なチェンテナリオのグラフィックも加わりました。この新しいグラフィックバージョンは 1955 年に誕生し、現在でもモト・グッツィの創造性と技術力の代表作となっているオットー・チリンドリ(8 気筒)へのオマージュとなっています。グレーの燃料タンクとブラウンのシートに、サイドパネルとフロントマッドガードの見事なグリーンを組み合わせたマットなカラーリングが際立っています。また、燃料タンクのイーグルとサイドパネルのネームの特別なゴールドカラーもルックスを際立たせています。



PRESS INFORMATION


MOTO GUZZI®



PRESS INFORMATION

■ V7 SPECIAL 商品概要

メーカー希望小売価格	:	1,276,000 円(消費税 10%込)
カラー	:	フォーマルブルー、カジュアルグレー
受注開始日	:	2021 年 3 月 17 日(水)
出荷開始時期	:	2021 年 6 月より順次



このバージョンはオリジナルモデルの精神に最も近いものです。クラシックかつエレガントで多数のクロームパーツと鮮やかなグラフィックが特徴です。モト・グッツィ V7 スペシャルは、燃料タンクの色に合わせた配色とシート下のサイドパネルの特徴的なカラーストライプで新たな世界観を際立たせます。スポークホイールには光沢仕上げのリムとブラック塗装のハブを採用しています。アナログのインストルメントパネルは 2 眼メーターを採用し、クロームメッキのパッセンジャーグラブレールが標準装備されています。ライトシステムは LED ターンシグナルとテールライトを採用し、ヘッドランプはクラシックなハロゲンを採用しています。V7 スペシャルでは冷却フィンを機械で切削加工を施したシリンダーや専用のブラウンシートなど、クラシカルでエレガントなオリジナル性を強調するディテールが施されています。カラーバリエーションは、フォーマルブルーとカジュアルグレーの 2 色を用意しています。



PRESS INFORMATION

成熟度、性能そして快適性が向上: V7 を所有し、ライディングする喜び

新世代の V7 はモト・グッツィのエントリーモデルです。乗りやすく、サイズや重量はコンパクトでありながら、同時に他に類を見ない縦置き V ツインエンジンを強調する全てのモト・グッツィバイクの特徴である強い本物の個性を持ち合わせています。このマンデッロ生まれの新型バイクはより完成され、卓越した成熟性を示しています。リア周りを見ると大型のファイナルドライブと、よりワイドになったリアホイール、そしてより大型で高剛性な KYB 製ショックアブソーバーが目を引きまします。新型 V7 には技術的な新機能だけでなく、理念的な新機能も多く搭載しています。ここからはマンデッロ生まれの「850cc」の話になりますが、2009 年以降 750cc が採用されてきたため、このモデルが新たなエンジンサイズを採用するのは初めてのことです。これは性能そして乗り味という点から考えて画期的であり、このモデルの輝かしい歴史の中で最も高性能で高効率なエンジンを搭載していると言えます。



本物のスタイルとモダンな機能

V7 ではこのモデルのスタイル的な個性はそのままに、モト・グッツィの伝統と現代のモーターサイクルに求められる要素に影響を与えた形状と対話するデザインを特徴としています。変わらない部分としては、このカテゴリで最も大きい 21 リットルのスチール製燃料タンクで、偉大な 1971 年型 V7 スポルト のスタイルからインスパイアされています。

スタイリッシュな新要素としては、**サイドパネルと短くなったリアマッドガード**が挙げられ、そして**デザインを一新したエキゾーストシステム**と共に新型 V7 が人目を惹くルックスを演出します。V7 ストーンの最も重要なイノベーションの 1 つはスポーティな**アルミニウム製ホイール**です。リアタイヤには安定感を高め、コーナリング時のグリップ力を高める**ワイド化したタイヤ(150/70)**が装着されています。タイヤの銘柄も変更しており、濡れた路面での走行を安全かつ快適に楽しむためにダンロップ製アローマックスストリートスマートタイヤを採用しました。V7 ストーンと V7 スペシャルではよりストロークの長い**新型ショックアブソーバー**と段付きのシートにより既に高水準に達していた乗り心地がさらに向上しています。特にパッセンジャー側のクッションに厚みを持たせたため、パッセンジャーの脚への負担が軽減し、更に快適になりました。また、同じ目的で、**振動低減サポート機能付き新型ライダーフットペグ**を採用しています。

モト・グッツィ V7 ストーンには**新型のフル LED ヘッドライトシステム**を搭載しており、DRL の形状はモト・グッツィのイーグルをかたどっています。**インストルメントパネル**はミニマルなイメージを受け継いでおり、丸型のデジタル式シングルメーターにもイーグルを模した形状となっています。インストルメントは幅広い情報を提供可能で、オドメーター、トリップメーター、デイレートトリップ(電源をオフにしてから 8 時間後に自動的にリセット)、トリップタイム、瞬間及び平均燃費、気温、平均速度、MGCT(トラクションコントロール)レベル、そしてライダーが最小および最大回転数を調整できるギアチェンジインジケーターを装備しています。これにより、例えば、できるだけバイクを効率的に走らせる、あるいは燃費を最小限に抑えるために予め設定したエンジン回転数を維持するよう制御できます。ライダーは右側のスイッチボックスのボタンでインストルメントを操作します。ギアチェンジインジケーターはイーグルの形を連想させ、ディスプレイの中心が点滅します。専用アクセサリーには、スマートフォンと車

PRESS INFORMATION

両を接続してツーリングに便利な情報を多数提供するマルチメディアプラットフォーム、モト・グッツィ MIA を備えています。モト・グッツィ MIA は音楽の再生やヘルメットのインカムを使って電話の発着信にも対応しています。

高品質なシャーシ構造により快適で楽しいライディングを実現

モト・グッツィは卓越したシャーシを設計する技術力で高い評価を受けています。V7 の爽快な走りの原点は遠い過去にさかのぼります。1970 年に、厳しいテストを重ねた結果、V7 ポリスは LAPD (ロサンゼルス市警) の入札を勝ち取り、ブランドの権威を示すことになりました。スチール製フレームはダブルクレードルチューブラーのレイアウトをそのままに、このモデルの近年の伝統である重量配分を採用しています。新型 V7 ではその機敏性を損なうことなく、安定性と快適性を向上させるための多くの変更が加えられています。ヘッドストック下部には**補強鋼材**を追加し、**アジャスタブルショックアブソーバー**の接続部の補強も改善しています。ショックアブソーバーは、より前傾した位置に取付けられ、より大きくなりストロークも長くなっています。リアサスペンションの改良によって、特に凸凹した路面から生じる衝撃を吸収する能力が高まり、快適性が飛躍的に向上しました。また、パッセンジャーを乗せていても、どのような状況でも、より俊敏なレスポンスを実現しています。一新したシャーシ構造を完成させるために、新型エンジンの増大したトルクをより適切に管理することができる新型ベベルギアが特徴の**大型スイングアーム**を新たに採用しています。既に最適化されているシート・ハンドルバー・フットレストのトライアングルはそのままに、シートを下げ、アルミニウム製フットペグの適切な位置によって、どのような身長ライダーにも対応可能です。



新型モト・グッツィ「850cc」の高い性能と際立つ個性

世界には数多くの 2 気筒エンジンがありますが、**縦置き V 型エンジン**はモト・グッツィのツインのみです。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、まるで本物の現代美術の彫刻のように、バイクのデザインに欠かすことができない独自のシリンダー構造が特徴です。

新型モト・グッツィエンジンが V7 で登場します。**V85 TT「オールテレイン」**を成功に導いたエンジンの派生モデルです。このエンジンは、モト・グッツィが開発した最新のドライブユニットであり、最大限の走る喜び、楽しさ、信頼

PRESS INFORMATION

性を提供するために、さらに高い性能と総合的な効率性を実現しています。このエンジンは、現在生産されている全てのモト・グッツィバイクの独自の構造を受け継いでおり、マンデッロが誇る OHV、シリンダーごとに 2 バルブの空冷縦置き型 90° V ツインエンジンです。84 x 77 mm のボアストローク比により、853 cc のエンジン排気量を実現しています。V7 III の「750cc」と比較すると、最大出力が 25%増加し、従来の 6200 rpm で 52 馬力から 6800 rpm で 65 馬力となりました。最大トルクも 4250 rpm で 60 Nm から 5000 rpm で 73 Nm まで飛躍的に増加し、3000 rpm では既に最大トルクの 80%以上を発生させています。新型「850 cc」では低回転域からの立ち上がりがスムーズで、極めて低い振動で素早く加速します。

エンジンは V7 III と比較して、完全な新開発エンジンとなっています。さらに新設計により、クランクケースの剛性を高めています。潤滑にはセミドライサンプを採用し、2 台の同軸ポンプ（1 台はオイル供給用、もう 1 台はオイル回収用）を備え、優れた潤滑性を確保し、オイルラジエーターを取り除きました。セミドライサンプを採用することで、サンプ自体がこの機能を果たすため、外付けのオイルタンクを必要とせず、ドライサンプエンジンのあらゆるメリットを備えています。主なメリットとしては、クランクドライブとオイルの相互作用による摩擦によるパワーロスが少ない、オイルの最高温度が下がる、潤滑トラブルを回避しながらより大きなリーン角やピッチ角に到達するためバイクの自由度が高くなる、それによってポンプがどのような状況でも正しいドラフトを確保するために必要な潤滑油の量を減らすことができることが挙げられます。モト・グッツィのアイデンティティを守るために、システムや使用する素材は一新していますが、シリンダーごとに 2 バルブ（スチール製）搭載した OHV はそのまま維持しています。シリンダーは高さを抑え、効率的なオイル通路と補強したクランクケースの固定システムが堅牢性と信頼性を確保しています。ヘッドでは専用のミックスエントリーダクトとリンクを採用しています。モト・グッツィエンジンの特徴の 1 つは、アルミニウム製ローラーカムとロッカーアームプッシュロッドを備えたエンジン構造です。さらに、直径 20 mm のピンを備えた軽量ピストンを採用しています。エンジン制御は、伝統的な機械式スロットルコントロールを備えた直径 38 mm のマレリ製スロットルボディが担っています。新しいモト・グッツィエンジンはそのパワーをロスする部品が少なく（OHV の機構がパワーロスに対して最も簡潔）、冷却回路ポンプも長いカムチェーンやベルトもないため、低燃費を実現しています。そのため、従来の V7 エンジンよりもパワフルでクリーンなパフォーマンスを実現しています。

従来のモデルと比較して、トランスミッションも刷新され、より流動的で精密なものになっています。乾式クラッチは、クラッチプレートの下に補強ディスクと高性能クラッチディスクを採用しています。さらに、ギアのノイズとギアボックスの遊びを最小限に抑えるトリプルスロットタイプの新しいシンクロ機構を採用し、特に 1 速ギアの遊びを最小限に抑えています。ファイナルトランスミッションは、大きなサイズとベベルギアによって補正されたダブルジョイントドライブシャフトに支えられ、ツインエンジンから供給されるパワフルなトルクを確実にコントロールします。

ABS と MGCT により安全性を実現

V7 には ABS システムとキャンセル及び調整可能な MGCT（モト・グッツィトラクションコントロール）システムが標準装備されています。ABS システムはホールロックを防ぐコンチネンタル製 2 チャンネルシステムで、MGCT は加速時にリアホイールのスピンを防ぐシステムです。MGCT システムは 2 段階の感度調整が可能で、濡れたアスファルトや滑りやすいアスファルトでグリップ力が低下した場合に最適な、制御が控えめなものと、乾いた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たものがあります。MGCT システムのもう 1 つの特徴は、トラクションコントロールを常時正確に介入させるために、リアタイヤの周長を再測定し、純正タイヤとは異なる銘柄の使用や、摩耗による変化に対して補正することができます。

PRESS INFORMATION

モト・グッツィ MIA: バイクに搭載されたコンピューター

V7 では、革新的なモト・グッツィ MIA マルチメディアシステムがオプションとして用意しています。このシステムはバイクとスマートフォンを接続させることができます。App Store や Google Play から無料でダウンロードできる専用アプリにより、スマートフォン(iPhone もしくは Android)とインターネットを繋ぐ、洗練された多機能なオンボードコンピューターとなります。

Bluetooth にて接続することで、スマートフォンの画面上で同時に 5 つのパラメーターを確認することができ、スピードメーター、Rev カウンター、瞬時の出力、瞬時のトルク、瞬時または平均の燃費、平均速度、バッテリー電圧、縦加速度、拡張したトリップコンピューターをはじめとする膨大な情報メニューから選択することが可能です。「エコライド」機能は、走行中に獲得したデータをすぐに評価して、燃費を制限し、エコに配慮した走行に役立ちます。走行情報を記録し、パソコンやスマートフォンで確認したり、走行経路を分析し、地点ごとに車両の操作パラメーターを表示することができます。また、システムがスイッチを切った位置を自動的に保存するため、見知らぬ場所に駐車した際にも、ライダーは簡単に車両を見つけることができます。※

V7 ストーンのデジタルインストルメントパネルはモト・グッツィ MIA と完全に融合しているため、通話だけでなく、スマートフォンのマルチメディアコンテンツを管理することができます。再生中の楽曲のタイトルや発信者番号がインストルメントディスプレイに表示され、電話の音声アシスタントの起動を含め、ハンドルバーコントロールを使用して全ての操作を管理することができます。

また、車載モジュールの高度な管理機能により、2 つの共通の Bluetooth ヘッドセットを使用することで、専用システムを別途購入しなくても、ハンドルバーで操作可能なインカム機能を利用することができます。

※日本国内では一部機能しない内容が含まれています。



モト・グッツィの純正アクセサリ: あらゆるニーズに対応する総合的なラインアップ

前モデルの成功を受けて、モト・グッツィのカスタマイズに対する哲学は新型 V7 でも引き継がれています。多くのアクセサリが用意されており、楽しく安全にバイクをカスタムすることで本当の特注品を手にすることができます。全てのアクセサリはモト・グッツィが考案、設計、製造したもので、車両の他の純正パーツと同様に、品

PRESS INFORMATION

質と耐久性を保証するために厳しい管理テストを受けています。モト・グッツィが考案しチューニングしているため、純正パーツと完全に互換性があり、簡単にバイクを元の構成に戻すことができます。また、全ての承認を受けており、完全な「公道仕様」となっています。

以下、V7 シリーズ専用カタログに掲載されている主なアクセサリーの一部をご紹介します。

レッドシリンダーヘッドカバー: 特殊な加工パターンを施し、レッドに塗装されたシリンダーヘッドカバー

チューブラーエンジンガード: 車両のラインに沿ったデザインが特徴で、エンジンとライダーの脚を保護します。クロームまたはブラックの 2 色を取り揃えています。

燃料タンクカバー: 柔らかいゴム製の 2 個のガードで、ライダーの膝があたる燃料タンクの側面に取付け、乗り心地を向上させます。

センタースタンド: 頑丈な素材でできており、安全にバイクを駐車することができます。

スポーツハンドルバーとセミハンドルバー: より前傾でスポーティなライディングポジションを実現します。

ウィンドシールド: V7 の魅力的な美しさを損なうことなく、防風効果を高めるように設計されています。最も厳しい基準 (DOT と TUV) に適合しており、モト・グッツィのテストライダーによって全天候下でのロードテストが行われています。クロームロッドとブラックロッドの 2 つのバージョンがあります。

アルミニウム製ブレーキとクラッチレバー: アルミビレット製でスタイリッシュなデザインを採用しています。コントロール性を高めます。

グリップヒーター: 強さのレベルが調整調節するため、寒い季節でもバイクに乗ることができます。

レザー、キャンバス、ツーリングのサイドパニア: クイックリリース機能を備えたフレームにより、V7 では様々なタイプのサイドパニアを装着することができます。モト・グッツィのアクセサリーでは、モト・グッツィのロゴがあしらわれたスチール製のバックルが付いた上品なハンドクラフトレザー製のパニア、どんな旅のコンディションにも耐えられる頑丈なテクニカルファブリック製のツーリング用パニア、大きくてエレガントな防水キャンバス製パニアを取り揃えています。特殊な盗難防止ロックシステムは、意図しないクリッククイックリリースを防止することができます。

ラゲッジキャリア: このアイテムは 2 つの重要な役割を果たします。1つはラゲッジラックとして、もう1つは 2 つの一体型ハンドルにより、グラブハンドルの役割も果たします。

シート: モト・グッツィの V7 用シート には 6 つのバージョンとバリエーションがあり、あらゆる快適性とデザインのニーズに対応しています。すべてのシートは完全防水で、最高の快適性とバイクのルックスに完璧にマッチする独自の美しさを際立たせるために高級な素材を使用しています。

バイクカバー: このカバーはブラックのスクラッチプルーフ素材で作られており、両サイドにモト・グッツィのロゴが入っていることで特別感が引き立ちます。

伝説的な V7 のオリジン

大量生産車の成功がオートバイ市場を席巻したのは 1961 年のことでした。異的な設計能力を持つモト・グッツィは、配送用の 3 輪車から農業機械、特殊車両、さらには自動車に至るまで、新しい市場を開拓することで、この不利な状況に対応しました。その後、天才設計者のジュリオ・チェザーレ・カルカーノ氏がフィアット 500 のスポーツバージョン向けに最高速度時速 140 km に達する**空冷 90 度 V ツインエンジン**を設計します。フィアットは新しいエンジンを気に入りましたが、ヴィットリオ・バッレッタ氏が要求した年間生産量がマンデッロ・デル・ラーリオ工場の生産能力を超えていたため、契約の合意には至りませんでした。

PRESS INFORMATION

しかし、カルカーノ氏は諦めることはありませんでした。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「3x3」に使用するため、**2気筒エンジンの排気量を754 ccに増やしました**。時を同じくして、10万キロの走行距離を維持しながら、最も低コストで走行できる車両を対象とした高速道路警察用の二輪車の入札が開始されました。これはカルカーノ氏の2気筒エンジンを全面的に刷新した**モト・グッツィV7**に搭載する絶好の機会でした。競合他社にとって未知のレベルの快適性と手頃な価格、そして車両の信頼性を組合わせた革新的なプロジェクトであり、ロサンゼルスをはじめとする海外の警察組織も関心を寄せました。**新型V7 700の受注は1964年に始まりました**。このバイクでは**40馬力、703.3 ccエンジン**を採用し、車両重量は230 kgで、1966年に警察署や海外市場向けに量産が開始されました。翌年**V7 700**はドイツやイギリスのライバル車よりも遥かに競争力のある**725,000 リラ**という価格で、**イタリアで販売が開始されました**。

リノ・トンティ氏による進化

ジュリオ・チェザーレ・カルカーノの傑作は1967年にモト・グッツィに加わったデザイナー、**リノ・トンティ氏**によって完成されました。フォルリ出身でモンディアル、ビアンキ、そしてジレラなどの競合他社で多くの経験を積んだトンティ氏は**ゼネラルマネージャーであるロモーロ・ステファニ氏**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が登場したタイミングで、自動車のコンフォーミズムの反動として、バイクが人気を取り戻し、市場は特に革新を待ち望んでいました。

トンティ氏はまず初めに、**エンジン排気量を757 ccに増やし45馬力にパワーアップし、V7 700よりも速く、より洗練されたエレガントなV7スペシャルを1969年に発表しました**。その後、彼はまずアメリカ市場向けに**V7アンバサダーとカリフォルニア**を開発し、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・トンティ氏の傑作と言われる**V7 スポーツ**です。トンティ氏は明確なアイデアを持ち、マンデッロ生まれのスポーツバイクに**時速200キロ、200 kg、5速ギア**という3つの目標を設定しました。この目標を達成するために、彼はエンジンにいくつかの変更を加え、**排気量を748.3 cc、出力を52馬力**に向上させ、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、最初の**200台分をレッドに塗装**し、パロディ57番地の経験豊富な部署によって直接組み立てられました。このバイクは1971年にデビューし、同年6月には「**モンツァ 500 km**」レースに参戦し、**レイモンド・リーパのライディングで3位を獲得**しました。これを皮切りに、ル・マン24時間耐久レースやリエージュレース等で好成績を収め、**ビットリオ・ブランビッラ**といったスターライダーと共に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 世代へのシフト

モト・グッツィV7 スポーツで達成した技術的な進化は、数シーズンの間に他のモデルにも受け継がれました。V7 スポーツに導入された新型フレーム、4パッドフロントブレーキ、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**の大きな革新を象徴するものであり、1973年に登場した**V7 スペシャルの引退を示唆**するものとなりました。スポーツもまた従来の英数字を使った名称から1974年に**モト・グッツィ750S**に変わりました。栄誉ある英数字の名前を冠した最後のモデルは**V7 850 カリフォルニア**で1976年の新型**V7 850T カリフォルニア**までそのバトンは引き継がれませんでした。

PRESS INFORMATION

■ モト・グッツィ V7 Stone / V7 Special 主要諸元

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	853.4cc
ボア × ストローク	84 mm × 77 mm
最高出力	48 kW (65 HP) / 6,800 rpm
最大トルク	73 Nm / 5,000 rpm
燃料供給方式	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 トラベル量: 130mm
リアサスペンション	ダイキャストアルミ製スイングアーム 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 トラベル量: 120mm
フロントブレーキ	320 mm径ステンレスフローティングディスク 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径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
フロントタイヤ	100/90-18" Stone: 軽量アルミキャストホイール / Special: ワイヤースポークホイール
リアタイヤ	150/70-17" Stone: 軽量アルミキャストホイール / Special: ワイヤースポークホイール
全長/全高	2,165 mm / 1,100 mm
シート高	780 mm
ホイールベース	1,450 mm
燃料タンク容量	21ℓ
乾燥重量	Stone : 198 Kg / Special : 203Kg
車両重量	Stone : 218 Kg / Special : 223Kg ※走行可能状態(燃料は90%搭載時)
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

PRESS INFORMATION

◇モト・グッツィジャパンオフィシャル HP:

<https://motoguzzi-japan.com/>

◇新型 V7 シリーズ製品プレゼンテーション動画:

<https://youtu.be/qP8QNnaCM6w>

◇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