

ニュースリリース PGJPR23-002
メディア関係者 各位

2023 年 2 月 6 日
ピアaggioグループジャパン株式会社

**アダプティブ・エアロダイナミクスや新設計エンジンを採用し、モト・グッツィの未来を解き放つ
モト・グッツィ V100 マンデッロ S / V100 マンデッロを発売**

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、アダプティブ・エアロダイナミクスを採用した市販車世界初のバイクであり、モト・グッツィ初となるセミアクティブ・サスペンション、6 軸慣性プラットフォーム、コーナリング ABS、クイックシフトを搭載した『V100 Mandello S』及び、アダプティブ・エアロダイナミクスと標準のサスペンションを搭載した『V100 Mandello』を、2023 年 2 月 6 日(月)より全国のモト・グッツィ正規販売店にて受注を開始いたします。

本モデルは、ロードスターのような乗り味と、ツアラーのような走行性を兼ね備え、コンパクトでスポーティかつ快適性を追求した全く新しいコンセプトの「オールラウンダー」モーターサイクルです。エキサイティングなパフォーマンスとモト・グッツィらしさを誇り、現代的で洗練された新型コンパクトブロックエンジンを搭載し、最新のテクノロジーを満載しています。



■ V100 Mandello S / V100 Mandello 商品概要

● V100 Mandello S

メーカー希望小売価格	:	2,640,000 円(消費税 10%込)
カラーラインアップ	:	2121 グリーン、アバンギャルドグレー
受注開始日	:	2023 年 2 月 6 日(月)
出荷時期	:	2023 年 6 月より順次

主な装備:

セミアクティブ・サスペンション, ヒーテッドグリップ, Up/Down クイックシフター, マルチメディアプラットフォーム, DRL 付きフル LED ヘッドライト, ベンディングライト, LED ウィンカー, コーナリング ABS トラクションコントロール, クルーズコントロール, ライディングモード, フルカラーTFT メーター, アダプティブ・エアロダイナミクス, 電動ウィンドスクリーン



2121 グリーン



アバンギャルドグレー

● V100 Mandello

メーカー希望小売価格	:	2,200,000 円(消費税 10%込)
カラーラインアップ	:	マグマレッド
受注開始日	:	2023 年 2 月 6 日(月)
出荷時期	:	2023 年 6 月より順次

主な装備:

DRL 付きフル LED ヘッドライト, ベンディングライト, LED ウィンカー, コーナリング ABS トラクションコントロール, クルーズコントロール, ライディングモード, フルカラー-TFT メーター, アダプティブ・エアロダイナミクス, 電動ウィンドスクリーン



マグマレッド



モト・グッツィは 2021 年に創業 100 周年を迎え、それは単なる記念すべき節目ではなく、次の 100 年の歴史を構築するための基盤として捉えています。その未来はすでに明確に描かれており、モト・グッツィはグッツィストとモト・グッツィファミリーの一員でありたいと願うすべての人々に捧げる、本物の強い個性を持ったモーターサイクルを作り続けます。魅力溢れるモダンなモーターサイクルは、楽しさと安全性の双方を保証するため最先端のテクノロジーを備え、イタリアのマンデッロ・デル・ラーリオ工場にて誇りを持って製造され、モト・グッツィの情熱の源であり続けます。この伝説的な生産拠点は、今後数年間に渡り野心的なプロジェクトによる改築、拡大し、さらに発展に向けて新たに生まれ変わり、イーグルブランドへの情熱を分かち合う、すべての人に開かれた場所となります。この新たな産業ビジョンは、環境の持続可能性と資源の有効利用というコンセプトに基づき、伝統と革新、エンジニアリングとデザインのバランスを慎重に保ちながら、本当の宝物を追求してまいります。

すでに 2121 年に向けた一歩を踏み出し、新型モト・グッツィ V100 マンデッロの完成度を考慮すると、それは未来へ向けたさらに大きなステップと言えます。今は過去のものとなった 1 世紀目の「100」は、情熱、技術、革新、そしてスポーツとコマーシャルの両面で成功を収め、世界で最も美しく、最も愛されたモーターサイクルを幾つか作り上げた時代です。2 世紀目となる「100」はまだ始まったばかり。さらに「100」は、モト・グッツィの伝統に倣って、将来発表されるであろう新世代のモーターサイクルシリーズの基盤となる、最新型エンジンのサイズを示しています。

白紙の状態から、極めて自由な発想で、モト・グッツィはそのスタイルとスペックにおいて非常にモダンで、革新的かつ独特なバイクを考案し、そしてモト・グッツィの伝統的な価値観であるスポーツとトラベルを 1 台の車両に集約しました。それにより、V100 マンデッロが新しい章の幕を開け、あらゆる点において革新的な手段と新鮮なビジョンでスポーツツーリングの世界を解釈しています。最新テクノロジーとエアロダイナミクス・ソリューションの採用により、ツーリングバイクの快適性と保護性を兼ね備え、最高のロードスターの特徴であるコンパクトサイズとダイナミックなスポーツライディングを実現しています。V100 マンデッロは、妥協ではなく、これまで正反対と考えられていたカテゴリーを極限まで融合することで、どの分類にも該当しない、突出した独自性が際立っています。

2 種類のバージョンはグラフィックや仕様が異なり、モト・グッツィ V100 マンデッロが標準的な装備であるのに対し、モト・グッツィ V100 マンデッロ S はさらに高いレベルの装備やテクノロジーを搭載しています。



個性と本物志向を追求した不朽のデザイン

コンセプトやテクノロジーだけでなく、エレガントでスポーティなデザインも革新的で、シンプルさと力強さを表現しており、流行に左右されないよう設計されています。他のモト・グッツィ同様、V100 マンデッロのデザインは、ユニークで他に類を見ない**エンジンを表現しています**。しかし、この不朽のスタイルはノスタルジックとは程遠く、モト・グッツィのコミュニケーションの基盤を極めて現代風にアレンジしています。それは、ゴツゴツしたエンジンヘッドをそのまま型取ったようなタンクのフォルムや、伝説の 1976 年式ル・マン 850 を彷彿とさせるスロット入りシート下サイドパネル、1981 年式ル・マン 850III へのオマージュであるトップフェアリングからも読み取ることが出来ます。モト・グッツィは、その伝統的なスタイルからインスピレーションを得ることができる、数少ないグローバルメーカーであることを改めて立証しました。モト・グッツィのデザイナーが直面した課題は、複雑かつ興味深いものでした。V100 マンデッロを可能な限りコンパクトにし、あらゆるテクノロジーを狭い車体に収め、ライダーの保護と快適性を確保しながら全てのシステムを機能させることで、このモーターサイクルを真のツアラーに変身させることを目指しました。新型モト・グッツィのアイデンティティは、どこから見てもすぐに分かる、間違いようの無いもので、正面では LED ライトの DRL がイーグルを象り、側面は指輪にはめ込んだダイヤモンドのように際立ったエンジンデザインが、このバイクのスタイルに欠かせない要素となっています。リア周りは V85 TT で採用された航空機エンジンのアフターバーナーをモチーフにしたテールライトが目を引きまします。ディテールへのこだわり、意味深く洗練されたデザイン、そしてブランドの名声と要求レベルが高い顧客からの期待に応えているという点は一目瞭然です。そのハイレベルな仕上げはボディにとどまらず、見て、手で触れて満足できる全てのディテールから水冷エンジンに至るまで、その全貌を堪能できるようにデザインされています。ラジエーターの配置を工夫することにより、表に見えるラバーホースを排除し、電子機器もすべての配線を隠すなど、メカニカルな美しさを際立たせています。



画期的な「コンパクトブロック」ツイン

V100 マンデッロは、数多くの重要な技術的イノベーションを示しています。アダプティブ・エアロダイナミクスを採用した世界初のモーターサイクルであり、6 軸慣性プラットフォーム、コーナリング ABS、セミアクティブ・サスペンション、クイックシフトなど高度な電子制御ソリューションを搭載した最初のモト・グッツィでもあります。また、モト・グッツィとして初めて「**コンパクトブロック**」と呼ばれる新型エンジンを発表し、その技術特性はモダンで洗練されたものとなっています。当初のプロジェクトの目標は明確で、伝統的な 90° 縦置き V 型ツインの構造を尊重しつつ、その構造と性能において現代的なエンジンを設計すること、つまり、独特なトルク伝達とサウンドを実現する、唯一無二のものでした。コンパクトで軽量のエンジンは機敏でスポーティなシャーシ構成を実現し、パワフルで大胆な個性と強力なトルクはモト・グッツィの次の数十年を支えるモデルシリーズとして、ますます厳しくなる環境規制に対応できるよう設計されています。つまり、スロットルを開けるたびにワクワク感を求める一方で、燃費やメンテナンス費用にも気を配る現代のライダーたちのニーズに応えるものです。そのために技術



者たちは、マンデッロで製造された従来のエンジンとは主要な構成部品をひとつも共有しない、まったく新しい設計を選択しました。

1 気筒あたり 4 つのバルブを制御する、フィンガーフォロワー式ダブルオーバーヘッドカムシャフトをチェーンで駆動する水冷 縦置き 90° V 型ツインエンジンを搭載。実際の排気量は 1042cc、ボア・ストロークは 96 × 72mm。新型クランクケースは、オイルパンをリードバルブで分離するクランク室を装備したウェットサンプ潤滑方式を採用。このシステムにより、オイルパンを更に浅くすることでエンジンをより低く配置することができ、省スペース化と低重心によりハンドリングの向上を実現しています。また、クランク室内の潤滑油を減らすことで抵抗を低減し、燃費を向上させるとともに、小型化にも貢献しています。慣性を極限まで低減し(従来の 1200 8V エンジン比で最大 50%低減)、軽量化と素早いレスポンスの両立を図っています。逆回転クランクシャフトは、90° 構造によってすでに完璧にバランスが取れている 1 次フォースのバランスを取ることが目的ではなく、加速や減速時の不要な反動を排除し、乗り心地を向上させるためのものです。また、この構成部品を追加することでクランクシャフトの小型・軽量化を実現し、ひいては全体のコンパクト化と性能向上に寄与しています。またクランクケース外側は 6ヶ所の締結部によってフレームを強化する、構造的な機能を果たすように設計されています。ライダーのフットペグもラバーパッドを挟んでクランクケースに固定され、優れたエンジンバランスにより振動を抑制しています。

新設計のエンジンは、V85 TT のスモールブロックより 103mm 短く、過去にモト・グッツィが製造した「4 バルブ」を搭載した 1200 8V より軽量化され、極めてコンパクトなエンジンを実現しました。また、これまで採用されていた乾式単板クラッチよりも堅牢で信頼性が高く、コンパクトかつ軽量で、ジャダー防止システムを搭載した新しい油圧湿式多板クラッチも重要な役割を担っています。オルタネーターも、従来の前方配置からシリンダーの V 型内側に配置を変え、より効率の良い設計となっています。

この新型ツインエンジンは、90° 回転させたシリンダーヘッドのレイアウトにより、吸気系や電子噴射システムの構成部品の配置を合理化し、尚且つ膝周辺が広がっています。2 基のスロットルボディには、より短く、よりまっすぐな高乱流マニホールドを採用することで、燃焼室への空気/燃料の混合気の供給を最適化し、出力、燃料消費、汚染ガスの排出削減といった点において明らかなメリットがあります。また、フィンガーフォロワー式ダブルオーバーヘッドカムシャフトの採用により、より積極的なバルブリフト制御が可能となり、性能の向上に加え、無駄な燃料消費を削減した理想的な燃焼を実現しています。また、ライド・バイ・ワイヤ電子制御により、スロットル開閉時にスムーズなスロットル操作を実現しています。より効率的な新しいパワートレインは、従来の 1200 8V エンジンに比べて大幅に音が静かになっています。シリンダーヘッドの向きを回転させることで、2 つの曲線的な排気マニホールドがデュアルアウトレットエキゾーストチップと合体したエキゾーストシステムの設計を実現しました。排気マニホールドには、ライダーの足元から熱風を逃がすプロテクターが装備されています。

6 速ギアボックスは、V85 TT ですでに採用されており、最初の 2 つのギアのあそびを減らす特許技術を活用することでシフトチェンジの遅れをなくし、スムーズで素早いギアチェンジを実現しています。また、低慣性で非常に素早い変速が可能のため、モト・グッツィに初めてクイックシフトの導入が実現しました。この電子デバイスは、ギアを入れたりシフトアップする時にライダーをサポートし、クラッチ操作を行わずに瞬時にシフトチェンジを可能にします。

最高出力 115HP/8700rpm、最大トルク 105Nm/6750rpm を誇るエンジンの出力特性は、3500rpm で既に 82% の性能を発揮し、リミッターは 9500rpm 以上と、パフォーマンスはまさにスポーティそのものです。低速域からたくましい加速を実現し、新型エンジンの特性と出力は、モト・グッツィの名にふさわしいライディングエクスペリエンスを提供します。また、現代的な設計により、エンジンの燃費を抑え、点検の間隔を 12,000km とし、メンテナンス費用を軽減しています。カルダンファイナルドライブユニットにはアルミニウム製の片持ちスイングアームを採用し、車体の左側に配置されています。トランスミッションシャフトの出口を非常に低く設計し、スイングアームの縦方向の展開が大きいことから、スイングアームに反力ロッドを使用せず、スロットルをオープンした際の車体リフトをコントロールすることが可能です。これにより、加速時や減速時でもチェーン駆動のようなスムーズな走りを実現しており、さらにシャフトドライブのあらゆるメリット(メンテナンス性に優れ、お手入れが簡単)も備えています。このシステムは、スイングアームピボットのユニバーサルジョイントを 6° 傾けることで、バイクの中央部を非常にコンパクトに仕上げ、軽量化し、さらに人間工学的なメリットを活かしている点が特徴的です。また、ベベルギアを 84° に配置し(他のモト・グッツィのように 90° ではない)、スイングアームには 6 インチリムに取り付けた 190/55 のタイヤを余裕で装着できるなど、新型モト・グッツィのスポーツ志向を改めて強調しています。



シャーシ構造: スポーツとツーリングの追求

V100 マンデッロのスポーティな個性は、新型エンジンの性能だけではなく、コンパクトで扱いやすいシャーシの特性にもあります。コーナリング時のエキサイティングな走りに加え、長距離走行での優れた安定性、そして走る楽しみや喜びの代名詞である独特のフロントホイールのフィーリングを提供しています。ピアッツォグループのモーターサイクルブランドは常に注目を集め、その設計の伝統を重んじて技術的な選択を行っています。このように驚異的で充実したライディングには、エンジン構造やシート下までに広がる 17 リットルの燃料タンクによって実現した、最適な重量配分と低重心化が寄与しています。また、**スチール製チューブフレーム**の独特なレイアウトにより、**エンジンを耐荷重エレメントとして利用**し、軽量化と同時に安定性と高精度なライディングを実現する最適な剛性を備えています。1475mm のホイールベースと 24.7° のヘッドストック角が、ワインディングロードでの俊敏性とスポーツ走行性を向上させます。

また、シート高 815mm のゆったりとしたシートと、アクティブでリラックスしたライディングポジションが、ツーリングでの快適性を高めています。アルミ製ハンドルバーの形状は、このモデルのコンセプトに基づき、スポーツライディングではコントロール性を確保しつつ、ツーリングではより快適なライディングポジションを提供する、最適なものとなっています。

二人乗りをプロジェクトの基本として、パッセンジャーには大きくクッション性の高いシートや、実用的なグラブハンドルなど、快適でリラックスできるシートポジションを提供しています。さらに、オプションの**パニアケースを固定する特殊なシステム**を採用することで、特別なサポートを必要とせず、ケース未装着時の見た目もそのままに、軽量化と横方向の張り出しを最小限に抑えています。ケースの取り付けは、パッセンジャーシートを持ち上げて、ケースフックを専用ハウジングにセットするだけで完成です。

また、サスペンションとブレーキは、スポーツライディングの楽しさとコントロール性、長距離走行時の安全性と快適性を保証しています。モト・グッツィ V100 マンデッロには、リバウンドとスプリングプリロードが調整可能な KYB 製φ41mm フロントフォークを採用。リアショックも同メーカーのもので、マニュアル操作でリバウンドとスプリングプリロードを調整することができます。路面の凹凸を吸収するために、傾斜をつけたポジショニングを研究、改良し、プログレッシブな介入と感度を提供しています。モト・グッツィ V100 マンデッロ“S”バージョンには、最新の**オーリンズ製スマート EC2.0 セミアクティブ・サスペンション・システム**を採用し、アスファルトの状態を読み取り、それに応じて刻々とバイクの設定を調整します。オーリンズ製スマート EC 2.0 サスペンションを制御する ECU は、バイクのすべての電子制御システムにアクセスでき、つまりオーリンズ社とモト・グッツィが共同開発したアルゴリズムによって、すべてのライディングフェーズを認識し、フロントフォーク、リアショックアブソーバー、ステアリングダンパーの油圧の設定を行うことが可能となります。このシステムは、サスペンションの油圧の設定を刻々と効率的に調整し、あらゆるコンディションにおいて最適な設定を実現します。また、路面の凹凸を認識する機能が強化され、快適性と走る楽しみを向上させています。



スマート EC 2.0 セミアクティブ・サスペンション・システムの特許技術により、フロントフォークとリアショックアブソーバーの設定を簡単にカスタマイズすることができ、セミアクティブとマニュアルの 2 種類のモードをハンドルバーのボタン操作で選択することが可能です。コンフォートとダイナミックの 2 つのマップが異なる設定でサスペンションを調整し、セミアクティブの介入度を選択します。コンフォートモードは、走行中の快適性を最大限に高めるための設定で、路面の凹凸を吸収する能力に優れているため、日常的なライディングにも適しています。ダイナミックモードは、公道でのスポーツライディングをサポートするための設定で、バイクの挙動を高いレベルで制御し、またワインディングロードを楽しむのに最適なモードです。

一方、マニュアルモードでは従来の調整可能なサスペンションシステムの動作と同じ方法で、2 つのマップが、セミアクティブのアシスト介入のない、あらかじめ設定された 2 種類の設定を備えています。セミアクティブとマニュアルの両モードでは、この 2 つのロジックマップごとにユーザーは個人の好みやライディングスタイルに応じてサスペンションの設定を微調整することができます。モト・グッツィ V100 マンデッロ S に搭載したカラー-TFT メーターに表示される OBTi (オブジェクティブ ベースト チューニング インターフェース: 目的に基づいたチューニングインターフェース) により、直感的なセッティングが可能となります。OBTi の動作ロジックは、全てのライディングフェーズにおいてライダーが達成したい目標に基づいています。例えば、NIX フロントフォークのボトムング制御が必要な場合はブレーキング時にアシスト介入し、スロットルを開けた時に TTX リアショックアブソーバーのアシストが必要な場合は加速時にアシスト介入します。また、リアショックアブソーバーとフロントフォークのスプリングプリロードをマニュアルで調整することも可能です。

フロントにはブレンボ製ブレーキシステムを搭載し、ラジアルマウントキャリパーとダブルの $\phi 320\text{mm}$ フローティングスチールディスクを組み合わせています。ブレーキマスターシリンダーとクラッチマスターシリンダーもラジアルタイプを採用 (いずれもハンドルバーからの距離が調整可能なレバーを装備)。リアブレーキは $\phi 280\text{mm}$ のディスクに 2 ピストンキャリパーを装備しています。モト・グッツィ V100 マンデッロの両バージョンには、ピレリ製エンジェル GT II タイヤが装着されています。



世界初、アダプティブ・エアロダイナミクスを搭載

モト・グッツィのテクノロジーは、快適性とエアプロテクション機能の向上に貢献し、速度や選択したライディングモードに応じて、燃料タンクの両側にあるディフレクターの高さを自動的に調整するアダプティブ・エアロダイナミクスシステムを世界に先駆けて採用しています。二輪車の分野では未開拓の技術を、誰もが利用できるようにするための未来に向けた一歩であり、全体のサイズを抑え、そしてライダーが必要とする時にだけ風圧からの保護と快適性を提供します。電動調整式トップスクリーンとフルオープン時のディフレクターは、ライダーにかかる空気圧を 22% 低減し、V100 マンデッロを、大型でスポーティさに欠けるツーリングモデルのエアプロテクション機能のレベルへと近づけています。これは、CFD (コンピューティショナル・フリユード・ダイナミクス: 数値流体力学) の計算ソフトを利用したシミュレーションや風洞実験、そして実走行によって微調整を何百時間もかけて行った成果です。



このシステムは、パフォーマンスと燃料消費を正確にコントロールするライド・バイ・ワイヤ電子制御スロットル、高度な計算速度を誇るマレリ製 11MP ECU、そして 6 軸慣性プラットフォームなど、最先端のエレクトロニクスパッケージの一部です。6 軸慣性プラットフォームは加速度計とジャイロスコープにより、路面に対するバイクの状態を認識し、ライディングからの入力情報を記録・処理し、制御パラメーターを効率的に調整する ECU にデータを送ります。6 軸プラットフォームがコンチネンタル社と共同開発したコーナリング ABS のポテンシャルを最大限に引き出し、路面での安全性を最大限確保します。このシステムは、横加速度やフロントブレーキにかかる圧力、リーン角、ピッチ角、ヨー角などのさまざまなパラメーターを常に監視し、また減速度と安定性の比率の信頼を高めるためにブレーキ動作を調整する、特殊なアルゴリズムによってコーナリング時のブレーキ操作と ABS 介入を最適化しています。



4 つのライディングモード: Tour、Rain、Road、Sport。4 つのライディングモードでは、3 種類のエンジンマッピング、4 段階のトラクションコントロール、2 段階のエンジンブレーキ、サイドディフレクターの高さを制御します。さらに V100 マンデッロ S バージョンでは、オーリンズ製スマート EC 2.0 セミアクティブ・サスペンションの調整まで行うことが可能です。

モト・グッツィのテクノロジーは、安全でエキサイティングな走りを実現するとともに、快適な乗り心地の向上を目指しています。ライダーは、自分のライディングスタイルに合ったライディングモードを選択するだけで、電子パラメーターによる最適な自動調整を利用でき、また、カスタマイズすることで、すべてのライダーが好みの設定を見つけることができます。

Tour: 長距離を走破するために設計されたライディングモード。エンジンブレーキの介入 (MGFM) が大きく、スロットルを閉じることで減速をアシスト、パワーデリバリー (MGCM) はプログレッシブ (3 段階のうちレベル 2)、トラクションコントロール (MGCT) は 4 段階のうちレベル 3 に設定されています。このモードを選択すると、70km/h を超えた時点で側面のディフレクターがフルオープンとなります (閾値を別の速度に設定することも可能)。V100 マンデッロ S のオーリンズ製スマート EC 2.0 サスペンションの設定は、レベル 2 (コンフォート) に調整されています。

Rain: 悪天候に効率よく対応するため、すべての電子制御の介入を調整します。エンジンブレーキを多用し、パワーデリバリーは非常に穏やかで (3 段階のうちレベル 3)、トラクションコントロールは加速時の安全性を確保するために最大レベルに設定されています。このモードでは、どの速度でも雨を最大限防ぐため側面のディフレクターが開いた状態になります。V100 マンデッロ S のオーリンズ製スマート EC 2.0 EC 2.0 サスペンションの設定は、レベル 2 (コンフォート) に調整されています。



Road: 介入ロジックは公道での走行に適しています。エンジンブレーキを多用し、パワーデリバリー (MGCM) はプログレッシブ (3 段階のうちレベル 2)、トラクションコントロール (MGCT) は 4 段階のうちレベル 2 に設定されています。このモードでは、側面のディフレクターは閉じた状態ですが、ライダーが指定した速度で開くように設定することが可能です。V100 マンデッロ S のオーリンズ製スマート EC 2.0 サスペンションの設定は、レベル 1 (ダイナミック) に調整されています。

Sport: 最高のスポーツライディングを楽しむために、電子制御を調整します。エンジンブレーキの介入は最小限、パワーデリバリー (MGCM) はよりダイレクトでスポーティ (3 段階のうちレベル 1)、トラクションコントロール (MGCT) の介入は最小レベル (4 段階のうちレベル 1) に設定されています。このモードでは、側面のディフレクターは閉じた状態ですが、ライダーが指定した速度で開くように設定することが可能です。V100 マンデッロ S のオーリンズ製スマート EC 2.0 サスペンションの設定は、レベル 1 (ダイナミック) に調整されています。

側面のディフレクターを開くための閾値は、30~95km/h の範囲内で、デフォルト設定されている 70km/h 以外の速度に調整することが可能です。ディフレクターは走行速度が 20km/h もしくは閾値以下になると自動的に閉じるため、渋滞時や閾値速度前後で走行している場合に、開閉が繰り返されることはありません。また、**電動調整式トップスクリーン**により、十分なエアプロテクション性能を備えています。左側のハンドルバースイッチにあるボタンを操作することで、ライダーは最大 90mm までトップスクリーンを上げることができます。ライディングモードとは別に機能するため、ライダーはそれぞれの体格やニーズに合わせて調整することができます。

標準装備として、DRL 付きフル LED ライトクラスターや「**ベンディングライト**」システム (コーナー全体を照らし、車体を傾けた際の視認性を高めるパラボラ式補助ライト)、パッセンジャーシート下の収納スペースに装備した **USB ポート**、**クルーズコントロール**が含まれます。**5 インチ TFT カラーインストルメント**は、燃料レベル、気温、冷却液の温度、選択したギア、残りの航続距離、瞬間燃費などのデータを表示する充実した内容となっています。また、スマートフォンとインストルメントを Bluetooth 接続して機能を拡張する**モト・グッツィ MIA** マルチメディアプラットフォームが S バージョンに装備されています。モト・グッツィ MIA には、直感的なハンドルバー操作で音声アシストや通話、音楽を管理するインフォテインメントシステムが搭載されています。※日本では機能しない内容が一部含まれます

バージョンとカラーバリエーション

V100 マンデッロでは、2 種類のバージョンを取り揃えています。

上位バージョンは **V100 マンデッロ S** と称され、オーリンズ製スマート EC 2.0 セミアクティブ・サスペンション、クイックシフト、ハンドグリップヒーター、モト・グッツィ MIA システムなどを含む、より豪華な装備が特徴的です。

2121 グリーンは、世界で最も有名なモト・グッツィのレーシングマシンであるオート・チンドリに採用されたグリーンとグレーを取り入れた象徴的なものであり、**アバンギャルドグレー**は、最もスポーティでトレンドを取り入れたカラーを纏っています。両バージョンともマットブラックで塗装したホイールを装備しています。

モト・グッツィ V100 マンデッロには、DRL 付きフル LED ライトシステムやアダプティブ・エアロダイナミクスなど、最先端エレクトロニクスを数多く標準装備しています。KYB 製サスペンションは機械的な調整が可能です。専用カラーは 鮮やかなレッドにマットゴールドのホイールを組み合わせた**マグマレッド**を導入します。



あらゆるニーズに対応する充実のアクセサリー

モト・グッツィは V100 マンデッロの快適性、安全性、機能性を高めるべく、極めて完成度の高い洗練されたアクセサリーシリーズを取り揃えています。

パニアケース: バイクへの取付けに追加のサポートは不要で、ペイントを施したパネル付き。ケースの容量は、左 30 リットル、右 29 リットル。いずれもフルフェイスヘルメットが収納でき、イグニッションキーで開閉が可能です。

トップボックス: サイドケースとマッチしたカバー付きのトップボックス。容量 37 リットル、シートと同素材のバックレストが付属。

リアラゲッジラック: 最大 12kg までの荷物の積載やトップボックスの取付けに使用。耐久性に優れたパウダーコーティングが施されています。

ハイウインドスクリーン: 風洞実験により優れたエアプロテクション性能を実証。標準と比べ、表面積が 35% 拡大しています。

コンフォートヒートッドシート: 寒冷地でのライディングに欠かせないヒートッドシート。ハンドルバー上のスイッチ操作で 3 段階の温度調節が可能。3D ネット素材のインサート付きで快適性も抜群。20mm 高いハイバージョンと 15mm 低いローバージョンを取り揃えています。

パッセンジャーコンフォートシート: 3D ネット素材のパッドを装備し、走行時の快適性を高めます。

ハンドグリップヒーター (V100 マンデッロ S には標準装備): 冬季のライディングに欠かせないハンドグリップヒーター。3 段階の温度調節が可能。

エンジンガード: フレームと同色で、耐久性に優れるパウダーコーティングが施されたプロテクションバー。転倒時にエンジンを保護します。

ヘッドプロテクター: ビレットアルミニウム製。転倒による衝撃からシリンダーヘッドを保護します。

センタースタンド: 安定した駐車をサポート。バイクのメンテナンス時にも便利です。

補助ライトキット: LED ライトによるフォグランプ。

USB ポート: 標準装備のポートに加え、追加で複数のデバイスの充電が可能になります。

モト・グッツィ MIA: スマートフォンとインストルメントパネルを Bluetooth 接続して、機能を拡張するマルチメディアプラットフォーム (V100 マンデッロ S には標準装備)。

クイックシフト: クラッチ操作を行わずに、ギアチェンジ (UP/DOWN) が可能な電子システム (V100 マンデッロ S には標準装備)。

■ V100 Mandello S / V100 Mandello 主要諸元

V100 MANDELLO S - TECHNICAL SPECIFICATIONS	
形式	水冷 縦置き 90° V 型 2 気筒 DOHC 4 バルブ
総排気量	1.042 cc
ボア×ストローク	96 x 72 mm
最高出力	115 Hp @ 8.700 rpm
最大トルク	105 Nm @ 6.750 rpm
燃料供給方式	電子制御フューエルインジェクション ライド・バイ・ワイヤ
駆動方式	シャフトドライブ
クラッチ	湿式多板油圧クラッチ
トランスミッション	6 速
フレーム	チューブラースチールフレーム
スイングアーム	アルミ製, 片持ちスイングアーム
フロントサスペンション	Ø43 mm 倒立 Öhlins Smart EC2.0 フォーク, セミアクティブ コンプレッション・リバウンドダンピングフルアジャスタブル 130 mm ホイールトラベル
リアサスペンション	Öhlins TTX Smart EC2.0 モノショック セミアクティブ コンプレッション・リバウンドダンピングフルアジャスタブル 130 mm ホイールトラベル
フロントブレーキ	Ø320 mm ダブルディスク, Brembo 製 4-ピストンモノブロックラジアルキャリパー、ラジアルマスターシリンダー コーナリング ABS
リアブレーキ	Ø280 mm ディスク, Brembo 製 2-ピストンキャリパー コーナリング ABS
フロントホイール	120/70 R17 アルミ製キャスト 17" x 3.5"
リアホイール	190/55 R17 アルミ製キャスト 17" x 6"
シート高	815 mm
ホイールベース	1.475 mm
燃料タンク容量	17 L
車両重量	233 Kg ※走行可能状態（燃料は 90% 搭載時）
装備品	DRL 付きフル LED ヘッドライト, ベンディングライト, LED ウィンカー, コーナリング ABS トラクションコントロール, クルーズコントロール, ライディングモード, フルカラー-TFT メーター, アダプティブ・エアロダイナミクス, 電動ウィンドスクリーン, ヒートグリップ, Up/Down クイックシフター, Moto Guzzi マルチメディアプラットフォーム

V100 MANDELLO - TECHNICAL SPECIFICATIONS	
形式	水冷 縦置き 90° V 型 2 気筒 DOHC 4 バルブ
総排気量	1.042 cc
ボア×ストローク	96 x 72 mm
最高出力	115 Hp @ 8.700 rpm
最大トルク	105 Nm @ 6.750 rpm
燃料供給方式	電子制御フューエルインジェクション ライド・バイ・ワイヤ
駆動方式	シャフトドライブ
クラッチ	湿式多板油圧クラッチ
トランスミッション	6 速
フレーム	チューブラースチールフレーム
スイングアーム	アルミ製, 片持ちスイングアーム
フロントサスペンション	KYB 製 Ø41 mm 倒立フォーク、プリロード・リバウンドダンピング調整式、130 mm ホイールトラベル
リアサスペンション	KYB 製モノショック プリロード、リバウンドダンピング調整式 130 mm ホイールトラベル
フロントブレーキ	Ø320 mm ダブルディスク, Brembo 製 4-ピストンモノブロックラジアルキャリパー、ラジアルマスターシリンダー、コーナリング ABS
リアブレーキ	Ø280 mm ディスク, 2-ピストン Brembo 製キャリパー、コーナリング ABS
フロントホイール	120/70 R17 アルミ製キャスト 17" x 3.5"
リアホイール	190/55 R17 アルミ製キャスト 17" x 6"
全長／全幅	2,125 mm / 835 mm
シート高	815 mm
ホイールベース	1.475 mm
燃料タンク容量	17 L
車両重量	233 Kg ※走行可能状態（燃料は 90% 搭載時）
装備品	DRL 付きフル LED ヘッドライト, ベンディングライト, LED ウィンカー, コーナリング ABS トラクションコントロール, クルーズコントロール, ライディングモード, フルカラー-TFT メーター, アダプティブ・エアロダイナミクス, 電動ウィンドスクリーン

◇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 1 階

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