



MOTO GUZZI

and Others



MOTO GUZZI 1100 SPORT injection
MOTO GUZZI 1000 DAYTONA RS
MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA EV
MOTO GUZZI V10 CENTAURO
MAGNI 1000 AUSTRALIA
MAGNI 1100 SFIDA
GG DUETTO
GG SPARTACO



MOTO GUZZI 1100 SPORT Injection

日本のワインディング・ロード上でのスポーツ・ライディングに最適な一台です。現代的なエクイップメントと、クラシックなフィーリングを残したエンジンが醸し出す独特な走りの世界。そこにはスピード以外にも、多くの魅力が内蔵されているのです。そのポテンシャルを的確に、感じとれる大人のライダーにお勧めします。



MOTO GUZZI 1000 DAYTONA RS

一人のアメリカ人エンジニアの情熱が、モトグッチ本社を動かし、このマシンの開発が始まりました。スバルと同じ外観を持ちますが、その内容はさらにスポーツ性を高めたものとなっています。デイトナ・プロソリンで優勝したマシンのレプリカであり、アスファルト・モザールの名に恥じない、実力と素性を誇ります。



MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA EV

75年にデビューした初代カリフォルニアから数えて、5代目にあたる熟成のマシン。モトグッチの特徴である高安定性の高さが、ゆったりとしたハイウェイ・クルージングで真価を発揮します。サスペンションやブレーキの強化、質量の向上などグランド・アップされたこのEVは、昔の友として最高のモーターサイクルに仕上がっています。



MOTO GUZZI V10 CENTAURIO

縦置V型エンジンの独特の個性が、デザイン上、最も的確に表現されているのが、このマシンかも知れません。デイトナ系のハイパワー・エンジン、ハイグランドな足回り、そしてイメージ・なポジション。場所を選ばないユーザー・タイプの高さは、神話上の怪物ケンタウロスと同様に、半人半馬の生活に近づけることではない。



MAGNI 1100 SFIDA

イタリア語で挑戦という名のモーターサイクル。全てにおいて挑戦することなく仕上げられたこのマシンは、常に上質な走りを提供してくれます。クラシカルな外観とは裏腹に、インジェクションに代表される最新テクノロジーも惜しみなく投入。モーターサイクルはこうあるべきだという主張が強烈に込められています。ダブルシート仕様も選べます。



MAGNI 1000 AUSTRALIA

オーストラリアのデューラーの新装レーサーとして、開発されたマシン。それに保管品を付けた。ひとことで言うところ、当然レーシングマシン同様のハイスペックを誇ります。一言、一般乗用のマシンによって組み立てられたこのマシンのポテンシャルは、熟練のライダーなら誇って、感じられることでしょう。

MAGNIレーサーではモトグッチにとって、最大のそして最後のライバルであったM.V.アグスタ。そのレーシングチームのチームメイトだったアルトゥー・マーニ氏が、レース引退後に始めた会社です。マーニ氏が制作したスペシャルフレームに高性能エンジンを搭載するという手段で、数々の名車を世に送り出してきました。それらすべてのマシンが熟練したメカニックにより手作りで組み上げられています。設計時の理論値を目標の仕方ひとつで大きく変わります。工業用がもっとも、遠かに正確に仕事が行なわれているのです。当然、その乗り味はマニアックで造られるものとは、一線を画したのとなっています。

カルロ・グッツィの遺産を受け継ぐ末裔たち。情熱の血筋は隠せない。

1920年、今から77年前。イタリア空軍で3人の男が出会った。資産家の息子のジョルジョ・パローディ、有名なモーターサイクルレーサーのジョバンニ・ラベリ、そしてカルロ・グッツィその人である。3人に共通していたのはモーターサイクルが好きであるということだけ。当然、彼らがしたことは、モーターサイクルを造るということであった。ここからイタリアを舞台にした、映画のような物語が始まったのである。

先進的なアイデアをいくつも盛り込んだ。彼らのモーターサイクルはデビュー2戦目である。1921年のタルガ・フロリオで優勝を飾る。その後もモトグッチのレースに対する姿勢は積極的なものだった。'33年に登場した500ccのレーサー、ビチリンドリカ(2気筒の意)は最高速度190km/hを記録している。

第二次大戦が終わると、モトグッチのレース活動はさらに輝かしいものとなる。ここでもう一人の男、ジェリオ・セザール・カルカーノという天才エンジニアが頭角を表してくる。カルロ・グッツィが最も信頼した男である。強力なライバル、ジレラ、MVに対抗するために、カルカーノが造ったエンジンはなんとV型8気筒であった。このエンジンを積んだ車両は1957年のホッケンハイムで平均時速199km/hを記録し、世界中を驚嘆せしめたのである。

しかし、物語はひとまず、ここで終わってしまう。経営難を理由に、モトグッチはレースから完全撤退してしまうのだ。さらにモトグッチの経営が悪化するなか、'84年にはカルロ・グッチが他界してしまう。そういった厳しい状況のなか、カルカーノは困難につきながら、新しいエンジンの構想を暖め続けていた。それが現在のモトグッチの代名詞にまでなった、縦置V型2気筒エンジンなのである。ここからまた新しい物語が始まったのだ。

カルロ・グッツィのエンジニア・スピリットはカルカーノを通して、このエンジンに継承され、現在に至る。このエンジンの創りだす世界には、3人の男が出会った頃の荒々しい情熱が、ちらちらと顔を出す。ライダーはその度に勇らしさというものを、否応なく意識させられてしまう。モトグッチは今や、数少ない男のモーターサイクルなのだ。

実は3人の男のうち1人、ジョバンニ・ラベリはモトグッチの栄光の歴史を、何一つ見ること無く、事故で命を落としている。モトグッチのシンボルの翼はイタリア空軍のマークから取られているが、これはラベリの思い出に掛けられたものだということも最後に付け加えておく。



MOTO GUZZI V7 IPOGRIFO

750ccのV2エンジンを搭載したシグナチャー・マシンに仕上がった車体とモータースタイルは軽快に面を流すには最適でしょう。インジェクション・システム、スロー・カブ・カブの採用、最新の配置のワササなど上級モデルと同様の造り込みがされています。'99年10月の生産開始を予定しております。



MOTO GUZZI 1100 SPORT Injection

日本のワインディング・ロード上でのスポーツ・ライディングに最適な一台です。現代的なエクイップメントと、クラシックなフィーリングを残したエンジンが醸し出す独特な走りの世界。そこにはスピード以外にも、多くの魅力が内包されているのです。そのポテンシャルを的確に、感じとれる大人のライダーにお勧めします。



MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA EV

'75年にデビューした初代カリフォルニアから数えて、5代目にあたる熟成のマシン。モトグッチの特徴である直進安定性の高さが、ゆったりとしたハイウェイ・クルージングで真価を発揮します。サスペンションやブレーキの強化、質感の向上などグレード・アップされたこのEVは、旅の友として最良のモーターサイクルに仕上がっています。



MAGNIレースではモトグッチにとって、最大のそして最強のライバルであったM・V・アグスタ。そのレーシングチームのチーフメカニックだったアルトゥロ・マーニ氏が、レース引退後に始めた会社です。マーニ氏が制作したスペシャルフレームに高性能エンジンを搭載するという手法で、数々の名車を世に送り出してきました。それら、すべてのマシンが熟練したメカニックにより手作りで組み上げられています。設計時の理論値も溶接の仕方ひとつで大きく変わります。工業用ロボットよりも、遥かに正確に仕事が行なわれているのです。当然、その乗り味はマスプロ方式で造られるものとは、一線を画したものとなっています。

MAGNI 1100 SFIDA

イタリア語で挑戦という名のモーターサイクル。全てにおいて妥協することなく仕上げられたこのマシンは、常に上質な走りを提供してくれます。クラシカルな外観とは裏腹に、インジェクションに代表される最新テクノロジーも惜しみなく投入。モーターサイクルはこうあるべきだという主張が強烈に込められています。ダブルシート仕様も選べます。



MOTO GUZZI 1000 DAYTONA RS

一人のアメリカ人エンジニアの情熱が、モトグッチ本社を動かし、このマシンの開発が始まりました。スポーツと同じ外観を持ちますが、その内容はさらにスポーツ性を高めたものとなっています。デイトナ・プロトタイプで優勝したマシンのレプリカであり、フラッグシップモデルの名に恥じない、実力と素性を持つ一台です。



MOTO GUZZI V10 CENTAURO

縦置V型エンジンの独特の個性が、デザイン上、最も的確に表現されているのが、このマシンかも知れません。デイトナ系のハイパワー・エンジン、ハイグレードな足廻り、そしてイージーなポジション。場所を選ばないユーティリティの高さは、神話上の怪物ケンタウロスと同様に、半人半馬の生活に近づけることでしょう。



MAGNI 1000 AUSTRALIA

オーストラリアのディーラーの要望でレーサーとして、開発されたマシン。それに保安部品を付けた。ひとことで言うところ、当然レーシングマシン同様のハイスピークを誇ります。一台、一台熟練のメカニックによって組み立てられたこのマシンのポテンシャルは、熟練のライダーなら誇っただけで、感じられることでしょう。

カルロ・グッツィの遺産を受け継ぐ末裔たち。情熱の血筋は隠せない。

激動の時代を、モーターサイクルに賭ける情熱をもって、駆け抜けてきた男たちの物語に終焉は無い。

1920年、今から77年前。イタリア空軍で3人の男が出会った。資産家の息子のジョルジョ・パローディ、有名なモーターサイクルレーサーのジョバンニ・ラベッリ、そしてカルロ・グッツィその人である。3人に共通していたのはモーターサイクルが好きであるということだけ。当然、彼らがしたことは、モーターサイクルを造るということであった。ここからイタリアを舞台にした、映画のような物語が始まったのである。

先進的なアイデアをいくつも盛り込んだ、彼らのモーターサイクルはデビュー2戦目である、1921年のタルガ・フロリオで優勝を飾る。その後もモトグッチのレースに対する姿勢は積極的なものだった。'33年に登場した500ccのレーサー、ピチリンドリカ(2気筒の意)は最高速度190km/hを記録している。

第二次大戦が終わると、モトグッチのレース活動はさらに輝かしいものとなる。ここでもう一人の男、ジェリオ・セザール・カルカーノという天才エンジニアが頭角を表してくる。カルロ・グッツィが最も信頼した男である。強力なライバル、ジレラ、MVに対抗するために、カルカーノが造ったエンジンはなんとV型8気筒であった。このエンジンを積んだ車両は1957年のホッケンハイムで平均時速199km/hを記録し、世界中を驚嘆せしめたのである。

しかし、物語はひとまず、ここで終わってしまう。経営難を理由に、モトグッチはレースから完全撤退してしまうのだ。さらにモトグッチの経営が悪化するなか、'84年にはカルロ・グッツィが他界してしまう。そういった厳しい状況のなか、カルカーノは閑職につきながら、新しいエンジンの構想を暖め続けていた。それが現在のモトグッチの代名詞にまでなった、縦置90度V型二気筒エンジンなのである。ここからまた新しい物語が始まったのだ。

カルロ・グッツィのエンジニア・スピリットはカルカーノを通して、このエンジンに継承され、現在に至る。このエンジンの創りだす世界には、3人の男が出会った頃の荒々しい情熱が、ちらちらと顔を出す。ライダーはその度に男らしさというものを、否応なく意識させられてしまう。モトグッチは今や、数少ない男のモーターサイクルなのだ。

実は3人の男のうち1人、ジョバンニ・ラベッリはモトグッチの栄光の歴史を、何一つ見ること無く、事故で命を落としている。モトグッチのシンボルの鷲はイタリア空軍のマークから取られているが、これはラベッリの思い出に捧げられたものだということを最後に付け加えておく。



MOTO GUZZI V7 IPOGRIFO

750ccのVツインを搭載したシティクルーザー。軽量化に仕上がった車体とモダンなスタイルは軽快に街を流すには最適でしょう。インジェクションやチューブレース・スポークホイールの採用、斬新な配置のリヤサスなど上級モデルと同様の盛り込みがされています。'98年10月の生産開始を予定しております。

MOTO GUZZI & MAGNI

SPECIFICATION

	SPORT Inj	CALIFORNIA EV	SFIDA	DAYTONA RS	VIO CENTAURO	AUSTRALIA
ENGINE TYPE	Air cooled V-twin 4 stroke	←	←	Air cooled V-twin 4 stroke	←	←
VALVE SYSTEM	Over head valve	←	←	Over head Camshaft	←	←
BORE and STROKE	92mm X 80mm	←	←	90mm X 78mm	←	←
DISPLACEMENT	1,064cc	←	←	992cc	←	←
COMPRESSION RATIO	9.5:1	←	←	10.5:1	←	←
FINAL DRIVE RATIO	4.125:1	←	←	←	←	←
MAXIMUM POWER	90ps/7,800rpm	74ps/6,400rpm	90ps/7,800rpm	102ps/8,400rpm	95ps/8,200rpm	102ps/8,400rpm
MAXIMUM TORQUE	9.7kg-m/6,000rpm	9.6kg-m/5,000rpm	9.7kg-m/6,000rpm	9kg-m/6,600rpm	9kg-m/5,800rpm	9kg-m/6,600rpm
LUBRICATION	Wet sump	←	←	←	←	←
STARTER	Electric starter	←	←	←	←	←
CLUTCH	Single dry plate	←	←	←	←	←
TRANSMISSION	Refun 5 speed	←	←	←	←	←
SUSPENSION F	Up side down	Telescopic	Up side down	←	←	←
	R	Swinging arm	←	Swinging arm	←	Parallelogrammo
BRAKE	F	Double disk 320φ	←	←	←	←
	R	Single disk 282φ	←	←230φ	←	←230φ
TYRE	F	120/70ZR17	110/90VB18	120/70ZR17	←	←
	R	160/70ZR17	140/80VB17	180/55ZR17	←	←
WHEEL	F	3.50 X 17	2.50 X 18	3.50 X 17	←	←
	R	4.50 X 17	3.50 X 17	5.50 X 17	←	5.50 X 17
FRAME	Single steel beam	Doble-loop	Single steel beam	←	←	←
OVERALL LENGTH	2,125mm	2,355mm	2,080mm	2,125mm	2,180mm	2,050mm
OVERALL WIDTH	690mm	815mm	720mm	690mm	790mm	720mm
OVERALL HEIGHT	1,095mm	1,150mm	1,190mm	1,095mm	1,100mm	←
WHEELBASE	1,475mm	1,560mm	1,450mm	1,475mm	←	1,450mm
SEAT HEIGHT	810mm	770mm	720mm	810mm	780mm	760mm
DRY WEIGHT	221kg	251kg	195kg	223kg	224kg	220kg
FUEL TANK CAPACITY	19L	19L	20L	19L	18L	30L
OIL CAPACITY	3L	3L	3L	3L	3L	3L
PRICE	¥1,480,000	¥1,560,000	¥2,200,000(S-SEAT)	¥1,880,000	¥1,580,000	¥2,400,000
			¥2,230,000(W-SEAT)			

GG

グリッタープラスグート。その顔文字をとってGG。この会社はそもそも、モトグッチのディーラーであり、そのカスタムに力をいれていました。現在では、その設備と技術力を生かし高級サイドカーメーカーとして有名です。もちろんモトグッチベースのカスタムマシンも、素晴らしいフィニッシュをもって生産されています。"特別"であることを目指して造られたと公言するだけに、すべてのパーツが一分の隙もない見事な仕上がりです。



DUETTO エンジン形式：直列4気筒DOHC、総排気量：1092cc、最大出力：100ps/7500rpm、最大トルク：10.9 kg-m/5500rpm、乾燥重量：390kg、燃料タンク容量：38L、価格：¥6,400,000/¥6,900,000



SPARTACO エンジン形式：縦置90度V型2気筒OHV、総排気量：1064cc、最大出力：90ps/7800rpm、最大トルク：9.7kg-m/6000rpm、乾燥重量：212kg、燃料タンク容量：18L、価格：未定

MOTO GUZZI 取扱店

岩手県／盛岡市 ●ライディングビレッジ 0196-37-3950
 山形県／東田川町 ●サイクルハウス・ツェーロン 0235-66-4650
 福島県／福島市 ●株屋本舗商会 0249-22-1784
 福島市 ●サインポスト 0245-46-1188
 茨城県／水戸市 ●ウィンドワーズ 0292-41-3191
 栃木県／宇都宮市 ●株屋本舗商会 0286-34-8198
 群馬県／前橋市 ●株屋本舗商会 0272-62-8770
 高崎市 ●株屋本舗商会 0273-62-8770
 埼玉県／所沢市 ●モトワイング我來 所沢店 0429-44-1102
 狭山市 ●モトワイング我來 狭山店 0429-54-7467
 越谷市 ●株屋本舗商会 0489-64-0001
 三郷市 ●金城サイクル 0489-56-2780
 東京都／台東区 ●長田モーターズ 03-3871-2221
 渋谷区 ●株屋本舗商会 03-3378-0181
 中野区 ●株屋本舗商会 03-3388-1635
 練馬区 ●南ナベ 03-3559-1137
 足立区 ●山田オート販売 株屋本舗 03-3857-0818
 神奈川県／横浜市中区 ●グッツィ・スポーツ 045-943-2891

横浜市 ●インターブルー 045-845-5711
 新潟県／柏崎市 ●株屋本舗商会 0257-24-8969
 上越市 ●株屋本舗商会 0255-23-2349
 石川県／石川郡 ●カメイリペアー&サービス 07619-3-5657
 静岡県／静岡市 ●オメガ 0542-84-2526
 沼津市 ●モトワイング 0559-24-7192
 庵原町 ●戸川商会 0545-81-0352
 愛知県／豊橋市 ●南オートショップナカムラ 0532-31-1204
 春日井市 ●株屋本舗商会 0568-81-0775
 一宮市 ●モトワイング みまきか 0586-81-0151
 岐阜県／岐阜市 ●亜細亜商会 0582-52-2659
 三重県／鈴鹿市 ●ササキスポーツクラブ 0593-86-5600
 鈴鹿市 ●デ・ライト 0593-70-3528
 多気郡 ●ラ・バード 05983-9-3511
 京都府／京都市 ●株屋本舗商会 075-641-3064
 京都市 ●株屋本舗商会 075-622-0225
 大阪府／大阪市 ●株屋本舗商会 06-923-2345
 大阪市 ●モトワイング・モリソン 06-672-4668

東京都／大田区 ●大西モーターズ 0729-85-3480
 岡山県／岡山市 ●阿部オート商会 08634-2-2417
 玉野市 ●ガレージフランク 0863-51-1345
 倉敷市 ●オートショップカメイ 086-475-1144
 愛媛県／松山市 ●バイクハウス阿部 0899-53-0616
 今治市 ●モトハウス アベ 0898-31-9955
 福岡県／大野城市 ●南ビッグアップル 092-503-8116
 宮崎県／宮崎市 ●モトショップ ワイリー 0985-27-7785

MOTO GUZZI 総輸入元
FUKUDA
 motors

〒151 東京都渋谷区笹塚1-50-15 Tel.03-3468-6841 Fax.03-3468-6844