



MOTO GUZZI APRE LE PORTE AL FUTURO CON V100 MANDELLO, ESEMPIO DI INNOVAZIONE MOTOCICLISTICA

V100 MANDELLO È RICCA DI TECNOLOGIE DA PRIMATO: LA PRIMA MOTO AL MONDO CON AERODINAMICA ADATTIVA; LA PRIMA MOTO GUZZI DOTATA DI SOSPENSIONI SEMIATTIVE, PIATTAFORMA INERZIALE, CORNERING ABS E QUICK SHIFT

UN INEDITO CONCETTO DI MOTO TOTALE, COMPATTA, SPORTIVA MA COMODA: GUIDA DA ROADSTER E VOCAZIONE AL VIAGGIO DA TOURER

DEBUTTA IL NUOVO MOTORE COMPACT BLOCK, RAFFINATO E MODERNO BICILINDRICO DALLE PRESTAZIONI ENTUSIASMANTI E DAL CARATTERE MOTO GUZZI

I cento anni compiuti nel 2021 non hanno rappresentato per Moto Guzzi solamente un prestigioso traguardo, piuttosto un punto di partenza da cui iniziare a costruire il prossimo secolo di storia. Un futuro già ben tracciato in cui Moto Guzzi continuerà a produrre magnifiche motociclette, autentiche e dal forte carattere, dedicate ai Guzzisti e a chi desidera entrare nella famiglia Moto Guzzi, moderne e ricche di fascino, con tecnologie all'avanguardia per il divertimento e per la sicurezza, orgogliosamente costruite in Italia, nello stabilimento di Mandello del Lario che continuerà a essere l'epicentro della passione per la Moto Guzzi. Un sito leggendario che assumerà una veste tutta nuova grazie all'ambizioso progetto di ristrutturazione, ampliamento e sviluppo che lo interesserà nei prossimi anni, rendendolo un luogo aperto a tutti, di condivisione dell'amore per l'aquila. Una nuova visione industriale basata su concetti di sostenibilità ambientale e uso efficiente delle risorse, capace di valorizzare quello che è a tutti gli effetti un vero e proprio tesoro, unendo con equilibrio tradizione, ingegneria e design.

Un passo avanti verso il 2121 è già stato fatto: un passo che sembra più una falcata decisa verso il futuro, data la portata della nuova Moto Guzzi V100 Mandello. "Cento" come il primo secolo di storia appena passato, fatto di passione, competenza, innovazione, successi sportivi e commerciali che hanno permesso di costruire motociclette tra le più belle e amate al mondo. "Cento" come il secondo secolo appena iniziato. "Cento" per segnare, secondo la tradizione Moto Guzzi, la cilindrata del nuovo modernissimo propulsore, alla base di una serie di motociclette di nuova generazione che vedranno la luce nei prossimi anni.

Partendo da un foglio bianco, con grande libertà di immaginazione, Moto Guzzi ha pensato una moto attualissima nello stile e nei contenuti, innovativa e inconfondibile e che unisce in un solo veicolo lo sport e il viaggio, da sempre valori della tradizione Moto Guzzi. **V100 Mandello apre così un nuovo capitolo, sotto tutti i punti di vista, interpretando in maniera innovativa e con una differente visione il mondo delle sport-touring, con una proposta dalle dimensioni compatte e dalla guida dinamica e sportiva tipica delle migliori roadster, ma capace di restituire il comfort e la protezione delle moto da viaggio, grazie alla tecnologia e alle soluzioni aerodinamiche adottate.** V100 Mandello sorprende per la sua originalità, sfuggendo ad ogni classificazione: non rappresenta un compromesso, ma la migliore sintesi di categorie fino ad oggi considerate antitetiche.



Due le versioni disponibili che differiscono per grafiche e contenuti: Moto Guzzi V100 Mandello dalla ricchissima dotazione di serie e Moto Guzzi V100 Mandello S che raggiunge un livello di equipaggiamento e di tecnologia ancora più elevato.

Carattere e autenticità in un design destinato a durare nel tempo

È innovativa non solo nel concetto e nella tecnologia, ma anche nel design elegante e sportivo, che esprime essenzialità e robustezza, concepito per rimanere al di sopra delle mode di passaggio. Come tutte le Moto Guzzi, anche quello di V100 Mandello parte dalla **valorizzazione del motore**, unico e inimitabile, ma lo stile immaginato per durare nel tempo non ha nulla di nostalgico, bensì reinterpreta in chiave contemporanea i capisaldi tipici del linguaggio Moto Guzzi, come le forme del serbatoio, che sembrano sagomate direttamente dalle muscolose testate del motore, come i fianchetti sottosella le cui feritoie sono un esplicito richiamo alla mitica Le Mans 850 del 1976 e come il cupolino, omaggio alla Le Mans 850 III del 1981. Ancora una volta **Moto Guzzi dimostra di essere tra i pochi marchi al mondo a non aver bisogno di ricercare stimoli stilistici al di fuori della propria tradizione**. La sfida dei designer del Centro Stile Moto Guzzi è stata tra le più complicate e affascinanti: mantenere le dimensioni di V100 Mandello più compatte possibili, nascondendo dentro un corpo snello tutta la tecnologia di cui dispone e lasciando a quest'ultima il compito di assicurare protezione e comfort a richiesta del pilota, trasformandola in una vera tourer. L'identità della nuova Moto Guzzi è subito chiara e inconfondibile da qualsiasi punto la si osservi: frontalmente il DRL dell'impianto di illuminazione a LED disegna la sagoma dell'aquila; lateralmente il design del motore lasciato completamente a vista è parte integrante dello stile della moto, come un diamante incastonato in un anello, mentre dalla vista posteriore spicca il design del gruppo ottico, ispirato ai postbruciatori dei motori aeronautici, simile a quello utilizzato con successo su V85 TT. Un aspetto subito evidente è la **cura del dettaglio**, profonda e ricercata, all'altezza del blasone del marchio e delle aspettative del pubblico esigente a cui è dedicata. Le rifiniture di alto livello hanno interessato non solo il corpo della moto, appagante da osservare fino all'ultimo centimetro e da accarezzare con le mani, ma anche il motore raffreddato a liquido, concepito per essere ammirato nella sua totalità. Il posizionamento molto discreto del radiatore e l'assenza alla vista di tubi di collegamento in gomma, oltre al certosino lavoro realizzato sull'impianto elettrico dai cablaggi totalmente nascosti, esaltano la bellezza della pura meccanica.

Il rivoluzionario bicilindrico "compact block"

V100 Mandello porta all'esordio molte importanti innovazioni tecnologiche: è la prima motocicletta con l'aerodinamica adattiva; la prima Moto Guzzi dotata di evolute soluzioni elettroniche, come la piattaforma inerziale a sei assi, il Cornering ABS, le sospensioni semiattive e il quick shift, solo per citare le più importanti. Ed è la prima Moto Guzzi a portare al debutto il nuovo propulsore battezzato "**compact block**", dalle raffinate e moderne caratteristiche tecniche. Gli obiettivi iniziali del progetto erano chiari: doveva essere un motore modernissimo per costruzione e prestazioni, pur rispettando la tradizione dell'architettura del bicilindrico a V trasversale di 90°, unica al mondo, che garantisce un'erogazione della coppia e un sound inimitabili. **Un motore compatto e leggero per ottenere una ciclistica agile e sportiva**; potente, dal carattere forte e ricco di coppia per equipaggiare una serie di modelli e che fosse in grado di accompagnare Moto Guzzi nelle prossime decadi della sua vita, in accordo

con le sempre più stringenti normative antinquinamento; in linea con le esigenze dei motociclisti contemporanei che desiderano emozionarsi ad ogni rotazione del comando del gas, pur con una sempre maggiore attenzione ai consumi di carburante e ai costi di gestione. Per questi motivi è stata scelta una **progettazione totalmente ex novo**, tanto da non avere nemmeno un componente in comune con i precedenti propulsori costruiti a Mandello.

Si tratta di un **bicilindrico a V trasversale di 90° con raffreddamento a liquido e distribuzione a doppio albero a camme in testa con bilancieri a dito comandati da una catena e 4 valvole per cilindro**. La cilindrata effettiva è di 1042 cc, mentre i valori di alesaggio per corsa sono di 96 X 72 mm. Il nuovo basamento sfrutta una lubrificazione a carter umido, con la camera di manovella separata dalla coppa dell'olio da un pacco lamellare. Questo sistema permette di avere un motore più basso grazie a una coppa dell'olio meno profonda, risparmiando spazio e abbassando le masse a vantaggio della maneggevolezza. Inoltre, diminuendo il lubrificante nella camera di manovella, ha il vantaggio di diminuire gli attriti e quindi i consumi di carburante, oltre a contribuire al contenimento delle dimensioni. In generale è stato prodotto un grande sforzo per diminuire al massimo le inerzie (fino al 50% in meno rispetto al precedente motore 1200 8V), in modo da diminuire il peso e regalare prontezza di risposta. È previsto un albero controrotante che non ha funzione di equilibrare le forze di primo ordine, già perfettamente equilibrate grazie all'architettura di 90°, ma di diminuire la coppia di rovesciamento a vantaggio della guidabilità, eliminando qualsiasi reazione indesiderata durante le accelerazioni e le decelerazioni; l'aggiunta di questo componente inoltre ha permesso di diminuire il peso e le dimensioni dell'albero motore, a vantaggio della compattezza e delle prestazioni. I carter esterni sono stati progettati per avere una funzione strutturale di irrobustimento del telaio, i cui punti di fissaggio ad essi sono sei. Anche le pedane del pilota sono fissate sui carter con la sola interposizione di alcuni tamponi in gomma, contando sull'ottimo bilanciamento del motore per l'eliminazione delle vibrazioni.

La progettazione *ex novo* ha permesso di ottenere un **propulsore davvero compatto**, 103 mm più corto dello small block di V85 TT e più leggero rispetto al 1200 8V, ultimo quattro valvole prodotto da Moto Guzzi. Un contributo importante è dato dalla nuova frizione multidisco in bagno d'olio con comando idraulico e dotata di sistema antisaltellamento, più robusta, affidabile, compatta e leggera della soluzione a monodisco a secco fino ad ora adottata. Anche l'alternatore ha trovato una nuova e più vantaggiosa posizione, non più frontalmente, ma all'interno della V dei cilindri.

Si distingue da tutti i recenti motori costruiti a Mandello del Lario anche per le **teste ruotate di 90 gradi**, scelta che permette di aumentare lo spazio per le gambe e di razionalizzare la posizione dei componenti della linea di aspirazione e dell'iniezione elettronica. I due corpi farfallati hanno infatti condotti ad alta turbolenza più corti e dritti, capaci di ottimizzare l'apporto di miscela aria/carburante nelle camere di combustione, con evidenti benefici sulla potenza, sulla regolarità di erogazione e sui consumi, a fronte di una minore emissione di gas inquinanti. La scelta della distribuzione a doppio albero a camme in testa con bilancieri a dito ha permesso di ottenere leggi di alzata delle valvole più aggressive a vantaggio delle prestazioni, ma anche una perfetta combustione, eliminando gli sprechi di carburante. A questo contribuisce il comando elettronico Ride by wire, che assicura una fine gestione del gas, senza alcun tipo di effetto on-off nell'apri/chiudi. La nuova e più efficiente catena cinematica è anche sensibilmente più silenziosa di quella dei precedenti motori 1200 8V. La rotazione delle teste ha permesso di progettare un sistema di scarico con i due collettori dall'andamento sinuoso che confluiscono in un terminale a doppia uscita. I collettori hanno protezioni dal design studiato per deviare i flussi di aria calda dalle gambe del pilota.



Il **cambio a sei marce** sfrutta la tecnologia brevettata dei primi due rapporti a giochi ridotti, già utilizzata su V85 TT, che elimina i ritardi e nel cambio marcia, per cambiate veloci e senza strappi, ma è completamente nuovo essendo stato progettato specificamente per questo motore. Ed è proprio grazie alla sua prontezza di risposta permessa dalle basse inerzie e dalla notevole velocità nelle cambiate che è stato possibile introdurre per la prima volta su un motore Moto Guzzi il **quick shift**, il cambio elettronico sia negli innesti sia in scalata che assicura cambiate fulminee senza l'utilizzo del comando della frizione.

Le prestazioni sono dichiaratamente sportive, grazie ad una potenza massima di **115 CV a 8.700 giri/min** e una coppia massima di **105 Nm a 6.750 giri/min**, con **l'82% disponibile già da 3.500 giri/min** e il limitatore fissato a ben 9.500 giri/min. Dati che presentano bene il carattere e la forza del nuovo motore, grintoso dalla grande spinta fin dai bassi regimi, per consentire un'esperienza di guida all'altezza del blasone Moto Guzzi. Tuttavia, la moderna progettazione ha anche consentito di ottenere un motore dai **consumi contenuti (4,7 l/100 km)** e dai costi di gestione favorevoli, con un **intervallo dei tagliandi fissato ogni 12.000 km**. La trasmissione finale ad albero cardanico si avvale di un **monobraccio in alluminio** posizionato ora sul lato sinistro. L'uscita dell'albero di trasmissione, molto più bassa e lo sviluppo longitudinale molto elevato del forcellone ha permesso di contenere del tutto l'effetto di innalzamento alla prima apertura del gas senza la necessità di utilizzare aste di reazione sul forcellone rendendo la guida fluida sia in accelerazione sia in rilascio come in presenza di una trasmissione finale a catena, ma con tutti i vantaggi del cardano (minore manutenzione e maggiore pulizia). Una delle particolarità di questo sistema è di avere un solo giunto cardanico sul fulcro del forcellone inclinato di 6° in modo da mantenere la zona centrale della moto molto stretta, riducendo il peso e avvantaggiando l'ergonomia e al contempo di avere una coppia conica posizionata a 84° (e non a 90° come su tutte le altre Moto Guzzi), per permettere al forcellone di ospitare un pneumatico di generosa sezione 190/55, calzato su un cerchio da 6 pollici, che evidenziano ancora una volta il carattere sportivo della nuova Moto Guzzi.

La ciclistica: per lo sport e per il viaggio

L'attitudine sportiva di V100 Mandello non è dovuta soltanto alle prestazioni del nuovo motore, ma anche alle qualità della ciclistica compatta e maneggevole, capace di restituire emozioni in curva e grande stabilità nei trasferimenti, caratterizzata da un grande feeling con la ruota anteriore, sinonimo di divertimento e piacere di guida. Scelte tecniche che sono il frutto di una cultura progettuale che contraddistingue da sempre i brand motociclistici del Gruppo Piaggio. Il merito di una guida così deliziosa e appagante va ascritto innanzitutto all'ottimale distribuzione dei pesi e all'abbassamento delle masse, permesso dall'architettura del motore e dal serbatoio del carburante da 17 litri che prosegue sotto la sella. Ma anche al particolare layout del **telaio in tubi di acciaio che sfrutta il motore come elemento portante**, ottenendo così una corretta rigidità a garanzia di stabilità e precisione di guida, oltre a ridurre il peso. L'interasse di 1475 mm e l'inclinazione del canotto di sterzo di 24,7°, regalano agilità e piglio sportivo nelle strade ricche di curve.

L'attitudine da viaggiatrice è garantita dall'elevato comfort permesso dalla generosa sella posta a soli 815 mm di altezza da terra e dalla posizione di guida attiva e decontratta. La scelta del singolo manubrio in alluminio a sezione variabile è in linea con la filosofia del modello, perfetto per avere controllo nello sport e al contempo una posizione di guida rialzata e più rilassata nel turismo.



I viaggi in coppia sono alla base del progetto: il passeggero può contare su una porzione di sella ampia e ben imbottita e su comode maniglie d'appiglio, con una postura che permette piacevoli e rilassanti trasferimenti. **Molto ingegnoso è il sistema di ritenuta delle valigie** (presenti nel ricco catalogo di accessori dedicati) che non necessita di alcun supporto ulteriore, lasciando così il look della moto inalterato quando non vengono utilizzate, risparmiando peso e contenendo gli ingombri laterali. Per fissarle è sufficiente sollevare la sella del passeggero e posizionare gli agganci delle valigie nelle sedi previste.

Anche sospensioni e freni garantiscono controllo e divertimento nella guida sportiva e al contempo sicurezza e comfort nei viaggi più lunghi. Moto Guzzi V100 Mandello dispone di una forcella Kayaba con steli di 41 mm, regolabile nell'idraulica in estensione e nel precarico della molla; dello stesso costruttore è anche l'ammortizzatore, regolabile nell'idraulica in estensione e nel precarico della molla attraverso il comodo comando manuale. Il suo posizionamento inclinato è stato studiato e messo a punto per regalare progressività di intervento e sensibilità nell'assorbimento delle asperità del manto stradale. Moto Guzzi V100 Mandello S dispone invece del più evoluto **sistema di sospensioni semiattive Öhlins Smart EC 2.0**, in grado di leggere l'asfalto e adeguare istante per istante il setup della moto. La centralina che governa le sospensioni Öhlins Smart EC 2.0 ha accesso a tutti i sistemi elettronici presenti sulla moto ed è quindi in grado di riconoscere tutte le fasi della guida, adattando di conseguenza la taratura dell'idraulica di forcella e ammortizzatore grazie alla messa a punto di un algoritmo specifico frutto della collaborazione tra Öhlins e Moto Guzzi. Il sistema provvede quindi a regolare istante per istante al meglio la taratura dell'idraulica delle sospensioni, a garanzia del miglior setup possibile in ogni condizione. Inoltre, la loro superiore capacità di copiare le asperità dell'asfalto risulta essere determinante per il comfort e il piacere di guida.

La particolare tecnologia del sistema di sospensioni semiattive Smart EC 2.0 permette la calibrazione, semplice e personalizzabile, di forcella e ammortizzatore con due modalità di intervento: **modalità semiattiva e modalità manuale**, entrambe facilmente selezionabili attraverso i pulsanti al manubrio. Sono presenti **due mappe** che regolano in maniera differente le sospensioni e adottano il contributo semiattivo: **Comfort e Dynamic**. La prima è studiata per restituire il massimo comfort durante i viaggi ed è anche indicata per la guida quotidiana, grazie alla maggiore capacità di assorbimento delle imperfezioni stradali. La mappa Dynamic invece è stata messa a punto per supportare il pilota nella guida sportiva stradale, garantendo un comportamento sempre molto controllato e ideale per divertirsi nei percorsi ricchi di curve amati dai motociclisti.

Nella modalità manuale invece le due mappe offrono altrettanti tipi di tarature predefinite, senza l'assistenza semiattiva, alla stregua quindi di sospensioni convenzionali pluriregolabili. Sia nella modalità semiattiva, sia in quella manuale, viene lasciata comunque all'utente, all'interno di ognuna delle suddette due logiche, la possibilità di personalizzare finemente la taratura delle sospensioni in dipendenza dei propri gusti e dello stile di guida. L'interfaccia OBTi (Objective Based Tuning Interface), visibile sulla strumentazione TFT a colori di Moto Guzzi V100 Mandello S, rende le operazioni di settaggio intuitive. La logica di funzionamento dell'OBTi è basata sugli obiettivi che il pilota vuole raggiungere in ogni fase della guida: ad esempio maggiore supporto in frenata se si desidera un affondamento della forcella **NIX** più controllato, oppure maggiore supporto in accelerazione se si desidera un maggior sostegno dell'ammortizzatore **TTX** quando si apre il gas. Rimane anche la possibilità di regolare



manualmente il precarico molla di ammortizzatore (attraverso il comodo comando manuale) e forcella.

L'impianto frenante Brembo si avvale all'avantreno di una coppia di dischi in acciaio flottanti da 320 mm su cui agiscono pinze ad attacco radiale. Anche la pompa al manubrio è radiale, così come lo è quella della frizione (entrambe hanno le leve regolabili nella distanza con manubrio). Il freno posteriore conta su un disco da 280 mm servito da una pinza a doppio pistoncino. Entrambe le versioni di Moto Guzzi V100 Mandello sono equipaggiate con pneumatici Pirelli Angel GT II.

La prima al mondo con aerodinamica adattiva

La tecnologia Moto Guzzi interviene ad aumentare il comfort e la protezione dall'aria con l'adozione, per la prima volta al mondo, di un sistema di aerodinamica adattiva che **regola automaticamente la posizione dei deflettori presenti ai lati del serbatoio** in dipendenza della velocità e del Riding Mode selezionato. È uno sguardo verso il futuro per mettere a disposizione di tutti una tecnologia fino ad ora inesplorata nel settore delle due ruote che consente di mantenere contenute le dimensioni generali, offrendo protezione e comfort solo quando necessario e richiesto dal pilota. Il cupolino regolabile elettricamente e i deflettori completamente aperti riducono la pressione dall'aria al pilota del 22%, avvicinando V100 Mandello alla protezione concessa dalle più voluminose e certamente meno sportive tourer. Questo risultato è il frutto di centinaia ore spese tra simulazioni con software di calcolo CFD (Computational Fluid Dynamics) e sedute in galleria del vento, oltre naturalmente alla messa a punto terminata su strada.

Il sistema è parte di una dotazione elettronica di primo ordine, che prevede l'acceleratore elettronico **Ride by wire** per una fine gestione delle prestazioni e dei consumi, l'evoluta **centralina di controllo Marelli 11MP** e la **piattaforma inerziale a 6 assi**. Quest'ultima, grazie agli accelerometri e ai giroscopi contenuti al suo interno, è in grado di riconoscere la condizione della moto rispetto alla strada; registra e processa gli input derivanti dalla guida e invia i dati alla centralina che interviene al meglio sui parametri di controllo. La piattaforma a sei assi permette di sfruttare tutte le potenzialità del **Cornering ABS**, sviluppato in collaborazione con Continental, per garantire la massima sicurezza su strada. Il sistema è in grado di ottimizzare la frenata e l'intervento dell'ABS in curva, grazie ad un algoritmo specifico che tiene costantemente sotto controllo differenti parametri come l'accelerazione laterale, la pressione esercitata sulla leva del freno anteriore, l'angolo di piega, di beccheggio e di imbardata, modulando l'azione dei freni a garanzia del miglior rapporto tra decelerazione e stabilità.

Quattro sono i Riding Mode: Turismo, Pioggia, Strada e Sport, ognuno dei quali gestisce 3 tipi differenti di mappe motore, 4 livelli di traction control, 2 livelli di freno motore, l'apertura dei deflettori laterali e nella versione V100 Mandello S, anche la taratura delle sospensioni semiattive Öhlins Smart EC 2.0. La tecnologia Moto Guzzi non ha solo l'obiettivo di rendere la guida sicura ed entusiasmante, ma anche quello di facilitare la vita a bordo: al pilota è richiesto soltanto di selezionare il Riding Mode che interpreta meglio la sua esigenza di guida per ottenere automaticamente la migliore regolazione dei parametri elettronici gestiti, che comunque possono essere personalizzati, permettendo ad ognuno di trovare i propri settaggi preferiti.

Turismo: è il Riding Mode studiato per i trasferimenti. L'intervento del freno motore (MGFM) è molto presente, per aiutare la decelerazione con la sola chiusura del gas; l'erogazione della potenza (MGCM) è progressiva (livello 2 su 3); il controllo di trazione (MGCT) è al terzo livello su quattro. Selezionando questa modalità i deflettori laterali si aprono completamente superando la soglia dei 70 km/h (la soglia può essere regolata diversamente). Il setup delle sospensioni Öhlins Smart EC 2.0 di V100 Mandello S è regolato a livello 2 (Comfort).

Pioggia: tutti gli interventi elettronici sono regolati per affrontare al meglio le situazioni meteorologiche difficili. Il freno motore è molto presente; l'erogazione della potenza è molto dolce (livello 3 su 3); il controllo di trazione è al massimo livello per una totale sicurezza in accelerazione. Con questa modalità i deflettori laterali rimangono sempre aperti per massimizzare la protezione dall'acqua a qualsiasi velocità. Il setup delle sospensioni Öhlins Smart EC 2.0 di V100 Mandello S è regolato a livello 2 (Comfort).

Strada: le logiche di intervento privilegiano la guida su strada. Il freno motore è molto presente; l'erogazione della potenza (MGCM) è progressiva (livello 2 su 3); il controllo di trazione (MGCT) è al secondo livello su quattro. Con questa modalità i deflettori laterali rimangono chiusi, ma il pilota può deciderne l'apertura a una determinata velocità. Il setup delle sospensioni Öhlins Smart EC 2.0 di V100 Mandello S è regolato a livello 1 (Dynamic).

Sport: le regolazioni elettroniche sono messe a punto per garantire la migliore esperienza di guida sportiva. Il freno motore è poco presente; l'erogazione della potenza (MGCM) è più diretta e sportiva (livello 1 su 3); il controllo di trazione (MGCT) è il meno invasivo (primo livello su quattro). Con questa modalità i deflettori laterali rimangono chiusi, ma il pilota può deciderne l'apertura a una determinata velocità. Il setup delle sospensioni Öhlins Smart EC 2.0 di V100 Mandello S è regolato a livello 1 (Dynamic).

La **soglia di apertura dei deflettori laterali** può essere regolata dal pilota anche a una velocità differente dai 70 km/h previsti originariamente, in un range che va dai 30 ai 95 km/h. La loro chiusura automatica è prevista quando la velocità scende di 20 km/h sotto la soglia di apertura, evitando così la continua apertura e chiusura, ad esempio nel traffico o quando si viaggia esattamente alla velocità della soglia.

La protezione dall'aria è garantita anche dal **cupolino regolabile elettricamente**: attraverso un comodo pulsante sul blocchetto elettrico sinistro è possibile sollevarlo con un'escursione massima di ben 90 mm. Il suo funzionamento è svincolato dai Riding Mode, per lasciare ad ognuno la possibilità di regolarlo in dipendenza della propria statura e delle proprie esigenze.

Completano la dotazione di serie l'impianto di illuminazione **full LED con DRL**, il sistema "**bending lights**" (la coppia di fari supplementari presenti nelle parabole illumina l'interno della curva, aumentando la visibilità in piega), la **presa USB** situata nel vano portaoggetti sotto la sella del passeggero e il **cruise control**. La **strumentazione TFT a colori da 5 pollici** è completissima di informazioni, tra cui figurano livello del carburante, temperatura dell'aria e del liquido refrigerante, indicatore della marcia inserita, autonomia residua e consumo istantaneo. Attraverso la **Moto Guzzi MIA**, la piattaforma multimediale che permette di collegare lo smartphone alla strumentazione via bluetooth estendendo le sue funzioni. Moto Guzzi MIA include sia il sistema di infotainment per la gestione di assistente vocale, telefonate e musica tramite gli intuitivi comandi al manubrio, sia la funzione di



navigazione, con la quale è possibile, una volta impostata sullo smartphone la destinazione del proprio viaggio, visualizzare le indicazioni direttamente sulla strumentazione.

Versioni e colori

Sono due le versioni disponibili di V100 Mandello che si distinguono per i diversi allestimenti.

Moto Guzzi V100 Mandello offre di serie un allestimento molto ricco, che comprende l'impianto di illuminazione full LED con DRL e tutta l'elettronica descritta fino ad ora, inclusa l'aerodinamica adattiva. Le sospensioni sono Kayaba regolabili meccanicamente. Le proposte cromatiche dedicate sono: **Bianco Polare** che prevede una elegante tinta bianca accoppiata a cerchi oro entrambi opachi e **Rosso Magma** che propone un più acceso colore rosso agli stessi cerchi.

A queste si aggiunge la magnifica **V100 Mandello Aviazione Navale**, in edizione limitata di 1913 esemplari e numerata, celebrativa del profondo legame lungo oltre un secolo che unisce Moto Guzzi e la Marina Militare. L'aquila ad ali spiegate, emblema inconfondibile di Moto Guzzi sin dalla fondazione nel 1921, trae infatti origine dalla comune militanza dei fondatori Carlo Guzzi e Giorgio Parodi nel Servizio Aeronautico della Regia Marina durante la Prima Guerra Mondiale. Proprio durante il conflitto i due amici, insieme al pilota Giovanni Ravelli decisero di dedicarsi, a guerra finita, alla costruzione di motociclette. Ravelli però non poté coronare il suo sogno perché vittima di un incidente nel 1919. Guzzi e Parodi scelsero l'Aquila come simbolo anche per ricordare l'amico. Questa esclusiva versione vanta una livrea dedicata, ispirata ai caccia F-35B in dotazione alla Marina. Le grafiche ricalcano fedelmente quelle del velivolo, con le insegne su entrambi i lati del cupolino, movimentato anche dalle tipiche strisce *jet intake* che segnalano le prese d'aria dei jet. La livrea è inoltre arricchita dalla coccarda tricolore a bassa visibilità ai lati del serbatoio, dallo stemma dell'Aviazione Navale e dal logo del Gruppo Aerei Imbarcati.

L'equipaggiamento di serie comprende il **sensore di pressione pneumatici TPMS** e le **manopole riscaldabili**, mentre sul *riser* del manubrio è inciso al laser il numero di serie. A corredo di ogni esemplare viene fornito un **telo coprimoto dedicato** e una **targa celebrativa**.

La versione premium si chiama **V100 Mandello S** ed è caratterizzata da un allestimento ancor più sontuoso che include le sospensioni semiattive Öhlins Smart EC 2.0, il quick shift, le manopole riscaldabili, il TPMS (l'indicatore della pressione dei pneumatici) e la Moto Guzzi MIA. Le varianti cromatiche ad essa dedicate sono due: **Verde 2121** è la più iconica e riprende il verde il grigio utilizzati sulla Otto Cilindri, la più famosa motocicletta da corsa al mondo; **Grigio Avanguardia**, la colorazione più sportiva e moderna. Entrambe le varianti adottano cerchi verniciati in nero opaco.

Una vasta gamma di accessori per tutte le esigenze

Moto Guzzi ha messo a punto una serie di accessori di ottima fattura in grado di aumentare il comfort, la protezione e la funzionalità di V100 Mandello.

Valigie laterali rigide: si installano sulla moto senza l'aggiunta di alcun supporto e hanno una cover verniciata. Quella di sinistra è di 30 litri; quella di destra è di 29 litri:

sono entrambe in grado di ospitare un casco integrale e si aprono con la chiave di avviamento della moto.

Bauletto: dotato di cover in tinta con le valigie, ha una capacità di 37 litri ed è dotato di schienalino dello stesso tessuto della sella.

Portapacchi posteriore: utile per il trasporto di oggetti (fino a 12 kg) e per il fissaggio del bauletto. Resistente e verniciato a polvere.

Parabrezza alto: studiato in galleria del vento per assicurare una maggiore protezione, presenta una superficie aumentata del 35%.

Sella riscaldabile comfort: un aiuto indispensabile per affrontare i climi più freddi. È regolabile attraverso i comandi al manubrio su tre diversi livelli di temperatura. Dotata di un inserto 3D Net che la rende molto confortevole. Disponibile anche in versione più alta di 20 mm e più bassa di 15 mm.

Sella comfort passeggero: è dotata di un'imbottitura 3D Net in grado di garantire più comfort nei viaggi.

Manopole riscaldabili (di serie su V100 Mandello S): fondamentali per affrontare l'inverno, non necessitano di comandi elettrici aggiuntivi e sono regolabili su tre livelli di temperatura.

Protezioni motore: resistenti tubolari di protezione verniciati a polvere nello stesso colore del telaio. Salvaguardano il motore in caso di caduta.

Protezioni teste: realizzate in alluminio ricavato dal pieno, proteggono le teste dagli urti accidentali.

Cavalletto centrale: solido appoggio in parcheggio, utile anche per la manutenzione della moto.

Kit luci ausiliarie: faretto LED aggiuntivo in grado di aumentare il fascio luminoso.

Preso USB: si aggiunge a quella presente di serie per caricare più di una device esterna.

TPMS: indica sulla strumentazione la pressione dei pneumatici (di serie su V100 Mandello S).

Moto Guzzi MIA: la piattaforma multimediale che permette di collegare lo smartphone alla strumentazione via bluetooth estendendo le sue funzioni (di serie su V100 Mandello S).

Quick shift: il cambio elettronico che permette di inserire e scalare marcia senza utilizzare il comando della frizione (di serie su V100 Mandello S).

Antifurto elettronico: si installa sull'impianto elettrico originale senza modifiche. Dotato di comando a distanza.

Moto Guzzi V100 Mandello [e Mandello S]: scheda tecnica

MOTORE

Tipo	Bicilindrico trasversale a V di 90° raffreddato a liquido. Distribuzione a doppio albero a camme in testa con bilancieri a dito e quattro valvole per cilindro
Cilindrata	1042 cc
Alesaggio e corsa	96 x 72 mm
Rapporto di compressione	12,6 : 1
Potenza massima	115 CV (84,6 kW) a 8.700 giri/min
Coppia	105 Nm (10,7 kgm) a 6.750 giri/min
Alimentazione	Iniezione elettronica; doppio corpo farfallato Ø 52 mm e gestione Ride by wire
Capacità serbatoio carburante	17 litri (riserva 3,5 litri)
Omologazione	Euro 5
Consumi (ciclo WMTC)	4,7 l/100 km
Emissioni CO2 (ciclo WMTC)	118 g/km

TRASMISSIONE

Frizione	Multidisco in bagno d'olio con antisaltellamento e comando idraulico
Cambio	6 marce [6 marce con sistema elettronico quick shift]
Trasmissione primaria	A ingranaggi a denti dritti e parastrappi integrato, rapporto di trasmissione: 31/48 (1,548)
Trasmissione secondaria	Ad albero cardanico: Rapporto di trasmissione: 12/38 (3.166)
Gestione controlli	3 mappe motore (MGCM), 2 livelli di controllo freno motore (MGFM), 4 livelli di controllo di trazione (MGTC), cruise control. 4 Riding Mode (Turismo, Pioggia, Strada, Sport), [quick shift]

CICLISTICA

Telaio	Tubolare in acciaio ad alta resistenza
Sospensione anteriore	Forcella telescopica idraulica a steli rovesciati, Ø 41 mm, regolabile nel precarico molla e nell'idraulica in estensione [forcella semiattiva]

	Öhlins Smart EC 2.0, a steli rovesciati Ø 43 mm con trattamento superficiale TIN, completamente regolabile]
Escursione ruota anteriore	130 mm
Sospensione posteriore	Monobraccio in alluminio con monoammortizzatore laterale sinistro, regolabile nel precarico molla con manopola e nell'idraulica in estensione [monoammortizzatore semiattivo Öhlins Smart EC 2.0 completamente regolabile e dotato di regolazione del precarico molla con manopola]
Escursione ruota posteriore	130 mm
Freni	Ant: doppio disco flottante in acciaio inox, Ø 320 mm, pinze Brembo ad attacco radiale a 4 pistoncini contrapposti e tubo in treccia metallica Post: disco in acciaio inox, Ø 280 mm, pinza Brembo flottante a 2 pistoncini ABS Continental con funzione cornering
Ruote	In lega di alluminio
Cerchio anteriore	3,5" x 17"
Cerchio posteriore	6,0" x 17"
Pneumatico anteriore	Radiale tubeless 120/70 - R17"
Pneumatico posteriore	Radiale tubeless 190/55 - R17"

IMPIANTO ELETTRICO

Generatore A/C	550 W
Tensione impianto	12 V
Batteria	12 V – 12 Ah

DIMENSIONI

Lunghezza	2.125 mm
Larghezza	835 mm
Interasse	1475 mm
Altezza sella	815 mm (accessori: sella bassa 800 mm; sella alta 835 mm)
Inclinazione canotto di sterzo	24,7°
Avancorsa	104 mm
Peso a secco	212 kg
Peso in ordine di marcia*	233 kg



** Peso con moto pronta all'uso, con tutti i liquidi di esercizio e 90% di carburante*