



INTRODUCTION2
STYLE :4
CONFORT :6
PARTIE CYCLE8
MOTEUR ET TRANSMISSION10
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES12
MOTEUR ET TRANSMISSION15
ACCESSOIRES18



INTRODUCTION

STELVIO 1200 4 V : au summum du plaisir de conduire.

La Stelvio est une route tortueuse comme un serpent qui s'enroule à l'ombre du massif de l'Ortles en le serrant par 84 tournants qui relient à 2758 mètres d'altitude la Valteline avec le Val Venosta. Pour les motocyclistes, et pas seulement pour eux, cette piste d'asphalte réalisée en 1855 est un itinéraire légendaire qui réunit les difficultés d'un parcours accidenté à la beauté d'une nature monumentale, en condensant le tout en une expérience de conduite d'une intensité extraordinaire.

Pour Moto Guzzi, c'est une histoire marquée d'essais, où il a fallu vérifier la pertinence des choix sur la partie cycle, la résistance et la puissance de décélération, la réponse du moteur, la capacité d'absorption des suspensions. Un banc d'essai habituel où la nouvelle créature de Mandello, en faisant ses premiers pas, a immédiatement suscité l'ébahissement en raison du dynamisme et du plaisir de conduite offerts. Elle l'a fait à tel point qu'il a paru spontané de rendre compte du talent déployé lors de sa conception et des formidables intuitions techniques introduites dans la nouvelle Maxi Enduro de Moto Guzzi, dans un paysage sensationnel, où le plaisir de conduire est enrichi par la sensation d'aventure, d'exploit sportif, de tourisme extrême : la Stelvio.

Du reste, la nouvelle Moto Guzzi Stelvio 1200 4 V est conçue et développée pour affronter n'importe quel objectif, dévorant les kilomètres sur route et, le cas échéant, sur toutes sortes de terrains. Cette vocation *multipurpose* est visible au premier regard. Inspirée des modèles tout-terrain, la Stelvio 1200 4V rompt avec le traditionnel aspect spartiate, typique de ce segment, insufflant de nouvelles formes d'émotion et une énergie dynamique qui rappelle l'aventure, les grands parcours, les conditions extrêmes. Svelte et effilée dans sa partie inférieure, montée sur de superbes roues rayonnées en aluminium et dominée par l'effet technologique du groupe propulseur et de la transmission finale, la Moto Guzzi Stelvio 1200 4V est compacte et musclée dans



sa partie supérieure, dévoilant l'attention portée à l'ergonomie optimale et donc au conducteur.

Les formes sculptées exaltent les nombreux détails conçus pour répondre à une utilisation active, intensive, comme la présence du puissant double groupe optique avant, le pare-brise et la selle réglable, la généreuse section des directrices du cadre, le silencieux d'échappement en aluminium, le soin apporté au confort du passager et au transport des bagages.

Un concept de design pensé pour mettre en valeur le cœur battant de la Stelvio 1200 4V, l'incomparable bicylindre transversal en V à 90° dans sa version la plus performante : « *Quattrovalvole* » (quatre soupapes). Forte, puissante, irrésistible dans l'action, la Stelvio 1200 4V file comme une flèche sur les routes européennes à partir du mois de mars sous trois différents concepts chromés : rouge Corsa pour le modèle sportif classique, noir Guzzi pour ceux qui privilégient la tradition, et blanc Lunaire, la couleur la plus *glamour* du moment .



STYLE :

Forme d'énergie dynamique.

La Stelvio 1200 4V signe le retour de Moto Guzzi sur le segment des Maxi Enduro, un concept motocycliste développé sur l'écho de la grande popularité des marathons africains. Motos spartiates, caractérisées par un réservoir imposant obligatoirement intégré dans le carénage qui s'étend jusqu'à occulter le moteur à la vue, et véhiculant une image indubitablement fascinante mais également irrationnelle lorsque l'aventure a non pas comme horizon l'équateur, mais plus simplement la traversée du centre urbain ou le parcours des artères qui mènent aux endroits de loisir pendant les week-ends ou les vacances.

En partant de cette considération, Moto Guzzi a développé une idée stylistique à contre-courant, exaltant l'énergie dynamique exprimée visuellement par la mécanique et par le cadre avec des volumes calculés, des coupes nettes et des lignes dures, en mesure d'imprimer au véhicule une sensation de légèreté et de puissance, dans un ensemble raffiné d'élégance et de classe. L'avant de la Stelvio 1200 4V frappe immédiatement, flanqué de deux phares dotés chacun d'une lentille convexe, créant un effet tridimensionnel en accentuant la compacité du véhicule. Elle frappe également par l'effet produit par le renfort satiné, de couleur anthracite, solution reprise également sur le garde-boue et sur le dos du réservoir, qui en plus de créer un motif esthétique original, protège les surfaces contre la pierraille, renforçant du même coup l'image du véhicule résistant aux contraintes extrêmes. Le carénage léger met en évidence les nombreux éléments prismatiques et surfaces concaves qui, à l'intersection de la bulle, dotée d'un pare-brise réglable, avec le réservoir étroit mais de grande capacité, laissent deviner une étude aérodynamique soignée. Une particularité évidente de la vue avant, caractérisée par deux collecteurs auxiliaires, mis en évidence par la peinture argentée et par les grilles métalliques, destinés à diriger le flux d'air frais vers les cylindres, est la bulle qui s'harmonise avec les paraboles du double groupe optique



pour générer une surface portante qui dévie la charge aérodynamique à hautes vitesses. La réalisation particulière du réservoir s'appuie sur la technologie *blow molding* (moulage par extrusion-soufflage) qui permet de réduire les dimensions et le poids à capacité égale (18 litres). Avantage supplémentaire, une boîte à gants géniale, à ouverture commandée depuis le guidon, surmontée de la selle, qui en enveloppant les entailles, évite le contact direct avec les jambes du pilote assurant un confort de conduite supérieur. Une fois en selle, on apprécie le dimensionnement généreux des places destinées au pilote et au passager, finement revêtues de matériau antidérapant. Le pilote a la possibilité de régler la hauteur sur deux positions, à 820 mm ou à 840 mm du sol, tandis que le passager bénéficie d'une assise de siège large et bien moulée, et peut compter sur une poignée solide et confortable.

Encore plus agressif que l'avant-train, la vue arrière se caractérise par un aspect hi-tech de l'optique arrière, avec une parabole à la surface complexe et un éclairage à DEL, et par un important silencieux d'échappement rehaussé, à double sortie et réalisé en aluminium, qui évoque solidité et puissance.



CONFORT : Sensation de bien-être intérieur.

La Stelvio 1200 4V est une voyageuse, avec des qualités dignes d'une tout-terrain et d'excellentes performances sur l'asphalte. Ce caractère ressort immédiatement, une fois en selle, tout comme le soin porté à l'ergonomie : selle, repose-pieds, guidon, forment une triangulation parfaite pour n'importe quel utilisateur. Les perfectionnistes ont également la possibilité de régler un peu tout : pare-brise, hauteur de la selle (820 ou 840 mm), inclinaison du guidon, leviers, pédales, en plus des réglages professionnels pour le frein hydraulique en compression et en extension des suspensions.

En bref, tout est à la bonne place pour pouvoir affronter n'importe quelle entreprise, de la simple circulation urbaine jusqu'aux pistes les plus impraticables de la conduite tout-terrain. En mouvement, le taux de vibrations réduit et l'efficace protection aérodynamique garantissent au pilote et au passager un confort de marche idéal pour affronter les longs parcours. Parmi les particularités les plus appréciées en usage quotidien, la présence de la boîte à gants aménagée sur le côté gauche du réservoir, dont l'ouverture est actionnable depuis le guidon, et donc réalisable même en portant des gants. Toujours sur le pont de commande, on apprécie le tableau de bord complet et bien visible, avec son compte-tours à fond blanc qui intègre des voyants de service lumineux efficaces, compris les feux de longue portée (optionnel), et un afficheur en mesure de fournir une série d'informations complètes sur le fonctionnement et le diagnostic, la présence d'un indicateur de niveau de carburant, la consommation moyenne et instantanée, la vitesse moyenne, le temps de trajet, la vitesse maximale atteinte et, pour ceux qui ont installé les poignées chauffantes disponibles sur demande, le niveau de chauffage de celles-ci.

Le rang et l'appartenance de la Stelvio 1200 4V au segment premium, fruit de l'élégante robe esthétique, s'exprime également avec de nouvelles formes qui, tout en



remplissant une fonction esthétique, établissent de nouveaux paramètres en termes d'efficacité et de sécurité.

En témoignent les groupes optiques, d'une grande fiabilité et efficacité, réalisés avec une technologie issue du monde de l'automobile, le support des sacoches intégré aux poignées passager et le porte-bagages, éléments de design qui expriment la versatilité et la vocation aventurière et touristique de la Stelvio 1200 4V.



PARTIE CYCLE

Conçue pour les parcours non conventionnels.

Son aspect de véhicule tout-terrain de luxe ne doit pas tromper : la Stelvio 1200 4V se distingue par une efficacité de conduite supérieure à la moyenne, tout en étant équipée pour l'imprévu et en mesure de résister aux contraintes de la conduite tout-terrain.

Le secret réside dans le nouveau cadre à double poutre supérieur, en acier haute résistance, avec des tubes directionnels d'une épaisseur de 2,5 mm, où le moteur est ancré par six points de connexion, deux de plus par rapport aux cadres classiques, qui confèrent à l'ensemble une rigidité très élevée aux moments de torsion.

Les cotes de la partie cycle ont été définies en favorisant la maniabilité, avec un fourreau de direction incliné de 27° pour une chasse de 125 mm, corrigée par l'importante distance entre axes de 1 535 mm qui garantit une rigueur directionnelle irréprochable.

Les suspensions, de grande qualité de fabrication, dont la précharge tout comme la réponse hydraulique en compression et en extension sont réglables, garantissent des réponses immédiates et franches aux pressions du guidon. L'avant-train est caractérisé par une solide fourche inversée Marzocchi à tiges de 50 mm et 170 mm de débattement, tandis qu'à l'arrière, les mécanismes de la suspension à action progressive sont entraînés par une unité Boge qui travaille sur 155 mm de course.

Le raffinement des suspensions garantit toujours une assiette neutre, tant dans les sorties de virage, quand la puissance des 105 chevaux développée par le nouveau propulseur « Quattrovalvole » est sollicitée, que lors des freinages, sous l'effet de la décélération rapide produite par le dispositif de freinage Brembo, où se distingue, tant par l'efficacité que par l'esthétique, le système d'étriers à disposition radiale qui mordent une paire de disques amplement percés pour une meilleure dissipation de la chaleur.



Splendides roues rayonnées, assemblées chez Moto Guzzi avec des jantes Ber et des rayons Alpina, qui permettent d'utiliser des pneus Tubeless Pirelli Scorpion. Les dimensions de 110/80 pour la roue avant de 19 pouces et un pneu *surdimensionné* de 180/55/17 pour la roue arrière assurent à la Stelvio une surface d'appui digne d'une vraie sportive.

Même au niveau de la partie cycle, où ce qui compte est vraiment l'ensemble, la Stelvio 1200 4V ne craint pas les comparaisons.



MOTEUR ET TRANSMISSION Championne par nature.

La Stelvio s'appuie sur le nouveau « Quattrovalvole », l'évolution la plus avancée du mythique bicylindre transversal en V à 90°. Un moteur méconnaissable même pour les passionnés invétérés, qui émerveille par sa technicité et les prestations délivrées, les plus élevées de sa catégorie.

Un projet qui a totalement révolutionné la mécanique du bicylindre de Mandello, avec plus de 75 % de nouveaux composants. Au total, pas moins de 563 nouvelles pièces ont été conçues pour permettre de greffer la distribution par un arbre à cames en tête, commandant 4 soupapes par cylindre, sur le bicylindre en V à 90°.

Un exemple de grande mécanique, unique dans le monde de la moto par l'architecture et la conception brillante, obtenu grâce à l'allègement et à la fluidité des masses à mouvement alternatif, à l'étude de la thermodynamique et du circuit d'alimentation, afin de hisser les prestations, la fiabilité et la souplesse de fonctionnement à un nouveau standard de qualité.

Parmi les composants de grande qualité, se distinguent le nouveau vilebrequin allégé, les pistons matricés à 3 segments et les soupapes ultra-légères à queues de 5 mm maintenues par des ressorts à section conique éliminant les résonances et les pertes de puissance à hauts régimes.

La lubrification et le refroidissement sont assurés par deux pompes montées en tandem, afin d'obtenir un encombrement réduit, activées par un train de pignons. Ces pompes acheminent le lubrifiant par une canalisation séparée de la culasse qui rejoint le conduit d'échappement, point où les températures sont les plus élevées, et vient alimenter les gicleurs de refroidissement situés sous le piston. Pour loger ces nouveaux composants, il a fallu créer un nouveau bloc, plus compact, avec un support de vilebrequin complet monté sur coussinet, tandis que le support arrière intègre une nouvelle bride et un système d'alimentation en huile plus efficace. L'objet de séduction du nouveau « Quattrovalvole » est sûrement représenté par le design moderne des



cylindres, plus compacts et dont les ailettes de refroidissement fuselées sont orientées vers l'avant. Par conséquent, les couvre-culasses ont été repensés, introduisant, indépendamment du sigle d'identification « Quattrovalvole », un système flottant qui atténue davantage l'action silencieuse du système de distribution, commandé par des chaînes « morse » et doté de tendeurs hydrauliques et de patins tendeurs. L'alimentation a également subi d'importantes innovations, avec des corps papillons de 50 mm de diamètre et de nouveaux injecteurs IWP 189.

Le « Quattrovalvole » de la Stelvio reçoit un système d'échappement inédit qui, grâce à l'augmentation de la volumétrie interne du silencieux, réalisé en aluminium, optimise le rendement du propulseur à bas et moyens régimes, délivrant une puissance maximale de 105 CV à 7 500 tr/min et un couple de 11 kgm à 6 400 tr/min, des chiffres qui donne immédiatement une idée du potentiel de la nouvelle Stelvio 1200 4V.



CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

DESIGN

- Double groupe optique avant (feu de route – feu de croisement) avec lentilles à surface convexe.
- Demi-carénage avec collecteurs et clignotants intégrés.
- Garde-boue avant avec déflecteur et protection des jambes de fourche intégrés.
- Pare-brise réglable manuellement.
- Réservoir conçu par un procédé de moulage par extrusion-soufflage (blow molding process), muni de superstructures de protection intégrées.
- Selle pilote réglable sur deux positions avec revêtement antidérapant, intégrée au réservoir.
- Selle passager avec assise de siège moulée et revêtement antidérapant.
- Boîte à gants à ouverture commandée depuis le guidon.
- Embout de protection du carter inférieur aérodynamique.
- Parois latérales du moteur munies de grille métallique.
- Cadre de support des valises intégré au groupe de poignées passager et du porte-bagages.
- Supports des repose-pieds tubulaires.
- Transmission « Quattrovalvole » totalement noire.
- Silencieux en aluminium à section hexagonale à double extrémité personnalisée Moto Guzzi.



MOTEUR

- 1200 bicylindre en V à 90° « Quattrovalvole ».
- Distribution par un arbre à cames en tête commandant des soupapes par des godets.
- Embrayage monodisque.
- Nouveau système d'échappement à double sortie hélicoïdale superposée.
- Nouveau bloc avec support de vilebrequin avant complet monté sur coussinet.
- Nouvelles soupapes avec queue de 5 mm de diamètre.
- Nouveau vilebrequin 55 % plus rigide.
- Nouveaux pistons matricés Asso à 3 segments.
- Nouveaux ressorts de soupapes coniques.
- Culasse avec circuit de refroidissement d'huile indépendant.
- Gicleur de refroidissement d'huile sous le piston.
- Nouvelle pompe à huile de refroidissement avec soupape de surpression.
- Nouvelle pompe de lubrification coaxiale avec pompe de refroidissement.
- Train de pignons de commande de la pompe à huile et de l'arbre de distribution.
- Coussinets de bielle de nouveau type.
- Chaînes de commande des arbres à cames silencieuses type « Morse ».
- Tendeurs de chaînes hydrauliques et patins tendeurs.
- Nouveau corps papillon de 50 mm de diamètre.
- Nouveaux injecteurs, type Marelli IWP 189.
- Couvre-culasse flottant pour atténuer le bruit.
- Transmission par cardan réactif compact.
- Boîte de vitesses à 6 rapports.
- Euro 3.
- Nouveau système d'échappement à haut rendement.



PARTIE CYCLE

- Cadre à double berceau en acier haute résistance doté de 6 points de fixation du moteur.
- Fourche avant inversée munie de jambes de 50 mm, précharge et réponse hydraulique en compression et en extension réglables à travers un pied fixé par étrier radial.
- Amortisseur réglable en précharge et en extension.
- Suspension arrière monobras à articulation progressive.
- Freins avant munis de fixation par étrier radial à 4 pistons opposés et disques de 320 mm.
- Freins arrière munis de disques de 282 mm et étrier flottant à deux pistons parallèles.
- Roues rayonnées Tubeless avec jantes en aluminium Ber et rayons Alpina.
- Pneu arrière 180/55/17 Pirelli Scorpion.
- Pneu avant 110/80/19 Pirelli Scorpion.



MOTEUR ET TRANSMISSION

MOTEUR

Type	: Bicylindre en V à 90°, 4 temps.
Refroidissement	: Par air et par huile, avec pompe de refroidissement indépendante.
Cylindrée	: 1 151 cm ³
Alésage et course	: 95 x 81,2 mm
Taux de compression	: 11 : 1
Diagramme de distribution (jeu de contrôle : 1 mm)	: Ouverture de la soupape d'aspiration à 36° AVPMH. Fermeture de la soupape d'aspiration à 62° APPMB. Ouverture de la soupape d'échappement à 58° AVPMB. Fermeture de la soupape d'échappement à 30° APPMH. Mesurées avec un jeu de contrôle culbuteur-soupape de 1,5 mm.
Puissance maximale	: 77 kW (105 CV) à 7 500 tr/min
Couple maximal	: Plus de 108 Nm à 6 400 tr/min.
Alimentation et allumage	: Injection électronique multipoint, séquentielle, phasée Magneti Marelli IAW5A, système alpha-n ; 2 corps papillon de Ø 50 mm, injecteurs Weber IWP 189, sonde lambda.
Démarrage	: Électrique
Bougies	: NGK PMR8B (Long Life)
Système d'échappement	: En acier inox, type 2 en 1, catalysé à 3 voies avec sonde lambda.
Homologation	: Euro 3.

TRANSMISSION

Boîte de vitesses	: 6 rapports
Valeurs des rapports de la boîte de vitesses	: 1e 17/38 = 1 : 2,235 : 2e 20/34 = 1 : 1,700 : 3e 23/31 = 1 : 1,348 : 4e 26/29 = 1 : 1,115 : 5e 31/30 = 1 : 0,968



	: 6e 29/25 = 1 : 0,862
Transmission primaire	: À dents hélicoïdales, rapport 26/35 = 1 : 1.346
Transmission finale	: Cardan réactif compact (CA.R.C.) ; double joint de cardan et couple conique flottant, rapport 12/44 = 1 : 3,666
Embrayage	: Monodisque avec antivibration intégré.

PARTIE CYCLE

Cadre	: Tubulaire en acier à haute limite élastique avec moteur porteur.
Distance entre axes	: 1 535 mm
Chasse	: 125 mm
Inclinaison du fourreau de direction	: 27°
Angle de braquage	: 34°
Suspension avant	: Fourche à tiges inversées Ø 50 mm, complètement réglable (précharge du ressort et réglage hydraulique en extension et en compression) avec pied pour étrier de frein à fixation radiale.
Débattement de la roue avant	: 170 mm
Suspension arrière	: Monobras avec biellettes progressives, monoamortisseur à réglage hydraulique en extension et molette de réglage de la précharge du ressort.
Débattement de la roue arrière	: 155 mm
Frein avant	: Double disque flottant en acier inox, Ø 320 mm, étriers radiaux à 4 pistons opposés.
Frein arrière	: Disque fixe en acier inox, Ø 282 mm, étrier flottant à 2 pistons parallèles.
Roues	: Rayonnées Tubeless.
Jante avant	: 2,50" x 19"
Jante arrière	: 5,50" x 17"
Pneu avant	: 110/80 R19"
Pneu arrière	: 180/55 R17"



INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Tension de l'installation	: 12 V
Batterie	: 12 V – 18 Ah
Alternateur	: 12 V – 550 W

DIMENSIONS

Longueur	: 2 250 mm
Largeur	: 1 025 mm
Hauteur	: 1 475 mm (pare-brise en position haute)
Hauteur à la selle	: 840 mm
Garde au sol	: 210 mm
Poids à sec	: 214 kg
Poids en ordre de marche	: 251 kg
Capacité du réservoir de carburant	: 18 litres
Dont réserve	: 4,5 litres



ACCESSOIRES

L'importance des détails.

En compagnie, sur les longues sections d'autoroute, en hiver, en montagne, sur ou en-dehors des routes, c'est toujours la solution qui s'impose pour bénéficier d'une protection supérieure, d'une plus grande capacité de chargement ou d'un brin d'élégance supplémentaire.

Solutions pour la protections des parties mécaniques :

Kit de protection du moteur

La protection spéciale du moteur est réalisée en acier traité et verni et garantit une protection efficace du moteur en cas de chute à faible vitesse. Il est préparé pour le montage, en option, d'un support de feux supplémentaires et d'un pare-carter en aluminium.

Kit de protection du carter en aluminium

Le pare-carter en aluminium est réalisé avec un alliage de haute résistance de 3 mm d'épaisseur, pour assurer une protection efficace au carter huile face à des chocs ou des pierrailles enlevés par la roue avant, en plus d'un refroidissement efficace du moteur. Il peut être monté aussi en présence du pare-moteur.

Kit de protection du CA.R.C.

La protection du cardan réactif compact (CA.R.C.) est réalisée en acier traité verni et protège la transmission contre les éventuels chocs accidentels.

Solutions pour le transport des bagages.

Valises latérales

Le kit de valises spéciales pour la Moto Guzzi Stelvio est caractérisé par la peinture de la même teinte que la carrosserie et par un volume de 60 litres. La paire de valises a été réalisée en accordant une attention maximale à l'aspect fonctionnel et à la finition. Le système de fixation à la moto a été étudié de façon à s'intégrer parfaitement à la ligne de la moto, grâce aux supports de sacoches spécifiques, intégrés dans la bavette, et à la clé unique qui les rend pratiques et fonctionnels.



Kit sacoche de réservoir

Le kit sacoche de réservoir se compose d'un protège-réservoir spécifique muni de fixations au cadre, et d'une sacoche de réservoir spécialement façonnée. La sacoche peut être facilement retirée ou soulevée pour faire le plein, grâce à un système de détachement rapide. Elle est pourvue d'un porte-carte et de 2 poches latérales. Sur le protège-réservoir, il est possible de monter, en alternative à la sacoche, une banane optionnelle très pratique.

Banane du réservoir

Banane pratique à accrocher au protège-réservoir fourni avec la sacoche du réservoir. Elle permet de ranger de petits objets en alternative à la sacoche.

Solutions pour augmenter le confort et la sécurité de conduite.

Kit d'installation du système de navigation

Le support spécial de montage du système de navigation TomTom Rider 2 est réalisé en aluminium fraisé directement d'un bloc, et il est fourni avec les vis spécifiques. L'installation électrique de la moto prévoit le montage d'un connecteur d'alimentation spécifique.

Antivol électronique

Il est doté d'un double système de blocage du moteur et d'un capteur inertiel à 3 axes, avec double radiocommande à code variable, entièrement résiné et auto alimenté. La pré installation rend le montage sur le support spécifique simple et rapide.

Kit de feux supplémentaires

Grâce à un faisceau lumineux large et puissant (110 W), ils permettent d'affronter les parcours les plus sauvages avec un maximum de visibilité. Ils sont réalisés en alliage de magnésium et sont prêts à être montés grâce à la pré installation de l'installation électrique. Ils se fixent sur des supports spéciaux, réalisés en acier peint en poudre. Ils sont homologués pour l'utilisation sur route.

Kit de poignées chauffantes

Même pas le froid arrête le désir de voyager de la STELVIO 1200 4V. Le kit poignées chauffantes permet de choisir la température plus appropriée, parmi les trois niveaux disponibles, en appuyant sur un bouton très pratique. Les informations relatives à l'état (allumé / éteint) et au niveau de température sélectionné apparaissent sur l'afficheur.



STYLE DE VIE

Pour ceux qui non seulement conduisent, mais vivent chaque jour la Stelvio, une tenue technique est disponible, conçue pour garantir un maximum de confort et de sécurité dans toutes les situations de conduite.

Tenue Stelvio

Ensemble veste et pantalon en Cordura® réalisé en collaboration avec Dainese. Doublure imperméable en D-Dry et doublure thermique amovible. Protections composites sur les épaules, coudes, genoux et tibias, inserts en cuir glacé, pré installation pour protège-dos. Col, taille et poignets réglables, logo Moto Guzzi en métal et points de piqûre sur dos et cuisse.

Disponible en versions homme et femme en tailles 40 à 58.