

MOTO GUZZI STELVIO 1200



EDIZIONI FBA MOTO ITALIANE

MOTO GUZZI STELVIO 1200



Supplemento al numero 80 della rivista
BICILINDRICA
registrata presso il tribunale di Firenze
con il n° 4999 il 18/10/2000

Direttore Responsabile: Carlo Bartoli

Testi: Ufficio Stampa Moto Guzzi, rivista Bicilindrica
Foto: Moto Guzzi

E' vietata la riproduzione e la diffusione,
anche parziale, della presente opera
senza assenso scritto dell'editore

INTRODUZIONE INTRODUCTION



Lo Stelvio è una strada tortuosa come un serpente che si avvolge all'ombra del massiccio dell'Ortles, stringendolo con 84 tornanti che congiungono, a 2758 metri di quota, la Valtellina con la Val Venosta. Per i motociclisti, e non solo per loro, questa traccia d'asfalto realizzata nel 1855 è un itinerario leggendario.

Ispirandosi a questo mitico percorso, nasce nel 2008 la Stelvio 1200 4V, moto che segna il ritorno di Moto Guzzi nel segmento delle Maxi Enduro, un concetto motociclistico sviluppatosi sull'eco della grande popolarità delle maratone africane. Moto spartane, dominate da serbatoi imponenti forzosamente integrati in carenature che si estendono fino ad occultare il motore alla vista.

Si riprende così la tradizione delle tutto-terreno Moto Guzzi, iniziata negli anni Ottanta con le TT 350 e 650, proseguita poi con la famiglia NTX prodotte in varie cilindrate (350, 650 e 750) e proseguita fino ai primi anni Novanta con l'apparizione delle maxi Quota 1000/1100.

Se le poco performanti TT non riscosero certo un buon riscontro fra gli appassionati, diverso fu il discorso per le NTX che, soprattutto nella versione 750, ebbero un discreto riscontro, anche grazie a una coppia di cerchi nelle misure di 21" e 18" che, insieme a uno scarico con uscita alta, le rendevano adatte ad affrontare ben più di un semplice sterato.

Discorso simile per la Quota 1000 che

The Stelvio Pass is a winding path that like a snake coils up shrouded by the shadow of the Ortles massif, strangling it with 84 hairpin bends that link, at an altitude of 2758 metres, Valtellina with Venosta Valley. For riders, but not only for them, this asphalt stretch built in 1855 is a legendary route

Inspired by this mythical road, the Stelvio 1200 4V, born in 2008, was the return of Moto Guzzi to the Maxi-Enduro segment, a motorcycle concept developed on the echoes of the great popularity of African marathons.

An austere motorcycle, dominated by impressive tanks strongly integrated to the fairings that extend until the engine was almost hidden.

The tradition of Moto Guzzi all-terrain motorcycles is thus resumed, a tradition that began in the 1980s with the TT 350 and 650, continued with the NTX family produced in various displacements (350, 650 and 750) and continued until the early 1990s with the appearance of the maxi Quota 1000/1100.

If the underperforming TTs did not meet with a good response from enthusiasts, the NTXs, especially the 750 version, were quite successful, thanks also to a pair of rims in sizes 21" and 18" which, together with a high outlet exhaust, made them suitable for much more than just dirt roads.

Similar speech for Quota 1000 which had to suffer a penalizing delay in mar-



Stelvio 1200 prototipo 2007

dovette scontare un penalizzante ritardo nella commercializzazione; infatti, nonostante fosse pronta da almeno tre anni, arrivò dai concessionari solo nel 1992.

Il punto di forza della Quota era il motore, il bicilindrico trasversale da un litro dotato delle teste della sportiva 850 Le Mans. La prima versione della Quota doveva ereditare anche i carburatori Dell'Orto da 36 mm, ma poi si optò per l'iniezione elettronica con la centralina P8 della Weber Marelli e un singolo iniettore per cilindro.

Nel 1998 arriva la seconda versione con motore da 1100 cc, ma ormai Moto Guzzi deve scontare la concorrenza imbattibile della nuova BMW R 1100 GS a quattro valvole.

Finisce così la difficile storia delle maxi enduro di Moto Guzzi, che riprende quindi, dopo un decennio, con l'arrivo della Stelvio 4V. Purtroppo, anche il nuovo modello ebbe un esordio abbastanza complicato, con tanti problemi tecnici che furono risolti solo negli anni, proponendo sul mercato varie versioni successive che contraddistinsero la storia di questa pur importante motocicletta.

Dopo la prima versione del 2008, infatti, già nell'anno successivo si dovettero effettuare vari interventi sul motore per ovviare a problemi di affidabilità legati alla distribuzione; prima mettendo a disposizione dei kit che non sempre risolsero in modo definitivo il problema, poi con un profondo intervento sul moto-

keting; in fact, although it had been ready for at least three years, it arrived at dealers only in 1992.

The strong point of the Quota was its engine, the transverse one-liter twin-cylinder equipped with the heads of the sporty 850 Le Mans.

The first version of the Quota had to inherit the 36 mm Dell'Orto carburetors, but then they opted for electronic injection with the P8 control unit by Weber Marelli and a single injector per cylinder.

In 1998 came the second version with 1100 cc engine, but by now Moto Guzzi has to face the unbeatable competition of the new four-valve BMW R 1100 GS.

Thus ended the difficult history of Moto Guzzi's maxi enduros, which resumed after a decade with the arrival of the Stelvio 4V. Unfortunately, even the new model had a rather complicated debut, with many technical problems that were resolved only over the years, offering on the market various subsequent versions that marked the history of this important motorcycle.

After the 2008 first version, in fact, starting from the following year it was necessary to carry out various interventions on the engine to overcome reliability problems related to the distribution; first by providing kits that did not always solve the problem in a definitive way, then with a deep intervention on the engine that also involved lambda sensors, injectors and control unit.



re che interessò anche sonde lambda, iniettori e centralina.

Interventi successivi ebbero, oltre all'affidabilità, anche lo scopo di migliorare l'erogazione del motore quattro volte che, specialmente sulle prime Stelvio, accusava una discreta carenza di coppia verso i 3500 giri.

Non mancò poi una versione dedicata ai grandi viaggiatori, la NTX che fece la sua prima apparizione nel 2009.

Fu poi la volta della Stelvio 8V, sia modello base che NTX, apparsa nel 2011, con la quale si avviò alla scarsa autonomia della moto, penalizzata fino ad allora da un serbatoio di solo 18 litri, migliorando nel contempo anche la protezione aerodinamica e altri aspetti che ne limitavano la diffusione.

Con quest'ultima versione la Stelvio giunse finalmente alla sua maturità, fatto che le permise di rimanere nel listino Moto Guzzi fino al 2016, quando definitivamente uscì di scena.

Una storia lunga e anche tormentata, quindi, ma che non scoraggiò schiere di Guzzisti che la elessero a moto ideale per i lunghi viaggi e mille avventure.

Subsequent interventions that had, in addition to reliability, also the purpose of improving the delivery of the four times engine that, especially on the first Stelvio, had a fair lack of torque around 3500 rpm.

There were also versions dedicated to the great travellers, such as the NTX which made its first appearance in 2009.

It was then the turn of the Stelvio 8V, both basic model and NTX, which appeared in 2011, with which it was possible to overcome the low autonomy of the bike, penalized by a tank of only 18 liters, while also improving the aerodynamic protection and other aspects that limited its diffusion.

With this latest version, the Stelvio finally reached its maturity, which allowed it to remain on the Moto Guzzi list until 2016, when it finally left the scene.

A long and even tormented story, therefore, but which did not discourage legions of Guzzisti who chose it as the ideal bike for long journeys and a thousand adventures.

Stelvio 1200 NTX 2011



STELVIO 1200 V4 MY 2008



Che la fretta non sia mai stata una buona consigliera è ormai ben noto, ma se qualcuno avesse dei dubbi in proposito può benissimo usare come esempio la Stelvio 1200 V4 del 2008.

Presentata al Salone di Milano l'anno precedente fu immessa sul mercato nonostante, come è noto, ci fosse il parere contrario dei suoi collaudatori; il motivo fu subito chiaro a chi partecipò al lancio stampa effettuato nei primi mesi del 2008: la moto soffriva di una discreta carenza di spinta da parte del motore ai bassi regimi.

Ma questo fu niente rispetto a quanto si sarebbe scoperto in seguito: la moto accusava un'usura precoce della distribuzione e degli alberi a camme, problema risolto poi dalla Casa con numerosi richiami e appositi kit.

Ma non solo: da segnalare anche difetti relativi alle mappature e all'iniezione per arrivare addirittura alle frequenti rotture del cavalletto laterale!

Un vero peccato, perché la base, il concetto della moto era ottimo; d'accordo, era una moto pesante, ma anche molto divertente da guidare, con una discreta potenza e tanti aspetti positivi che la resero, con i dovuti aggiustamenti, la compagna ideale per lunghi e avventurosi viaggi.

LA CICLISTICA

La Stelvio era dotata di un nuovo telaio a doppio trave superiore, in acciaio ad

The fact that haste has never been a good advisor is well known by now, but if anyone has any doubts about this, they can very well use the 2008 Stelvio 1200 V4 as an example.

Presented at the Milan Motor Show the previous year, it was put on the market despite the contrary opinion of its test riders; the reason was immediately clear to those who attended the press launch in early 2008: the bike suffered from a discrete lack of torque at low revs.

But this was nothing compared to what would be discovered later: the bike suffered from premature wear of the timing system and camshafts, a problem that the manufacturer then resolved with numerous recalls and special kits.

But that's not all: there were also defects related to mappings and fuel injection and even the frequent breakage of the side stand!

A real pity, because the base, the concept of the bike was very good; of course, it was a heavy bike, but it was also very fun to ride, with a good power and many positive aspects that made it, with the necessary adjustments, the ideal companion for long and adventurous trips.

CHASSIS

Stelvio had a new upper twin spar frame, made of high-strength steel, with 2.5mm thick directional tubes, where the engine was anchored through six con-





alta resistenza, con tubi direzionali dallo spessore di 2,5 mm, dove il motore veniva ancorato attraverso sei punti di connessione, due in più rispetto ai consueti telai, così da conferire all'insieme una discreta rigidezza ai momenti torsionali.

Le quote ciclistiche raccontano di un canotto di sterzo inclinato di 27°, un'avancorsa di 125 mm e un'importante interasse di 1535 mm.

All'avantreno vi era una forcella upside down Marzocchi con steli da 50 mm e 170 mm d'escursione, mentre il retrotreno era governato da un forcellone monobraccio con leveraggio progressivo (il noto Cardano Compatto Reattivo) che agiva su un monoammortizzatore con escursione di 155 mm, regolazione idraulica in estensione e con registro di precarico molla.

Le ruote a raggi, assemblate in Moto Guzzi con cerchi Ber e raggi Alpina, permettevano l'utilizzo di pneumatici tubeless Pirelli Scorpion con misure di 110/80 su ruota da 19 pollici all'anteriore e al posteriore l'oversize 180/55/17.

Per quanto riguarda le principali quote dimensionali, la luce a terra è di 210 mm, mentre il peso dichiarato in ordine di marcia era di 251 Kg, con una capacità del serbatoio del carburante pari a 18 litri, di cui 3,3 di riserva.

Una volta in sella vi era la possibilità di regolare un po' tutto: parabrezza, altezza della sella (820 o 840 mm), inclinazione manubrio, leve, pedali, oltre ai registri

necting points, two more than in usual frames, which gave high rigidity to the assembly at twisting moments.

Chassis positions had been defined to facilitate handling: headstock angle with a 27° inclination, a 125mm trail and a 1535mm wheelbase.

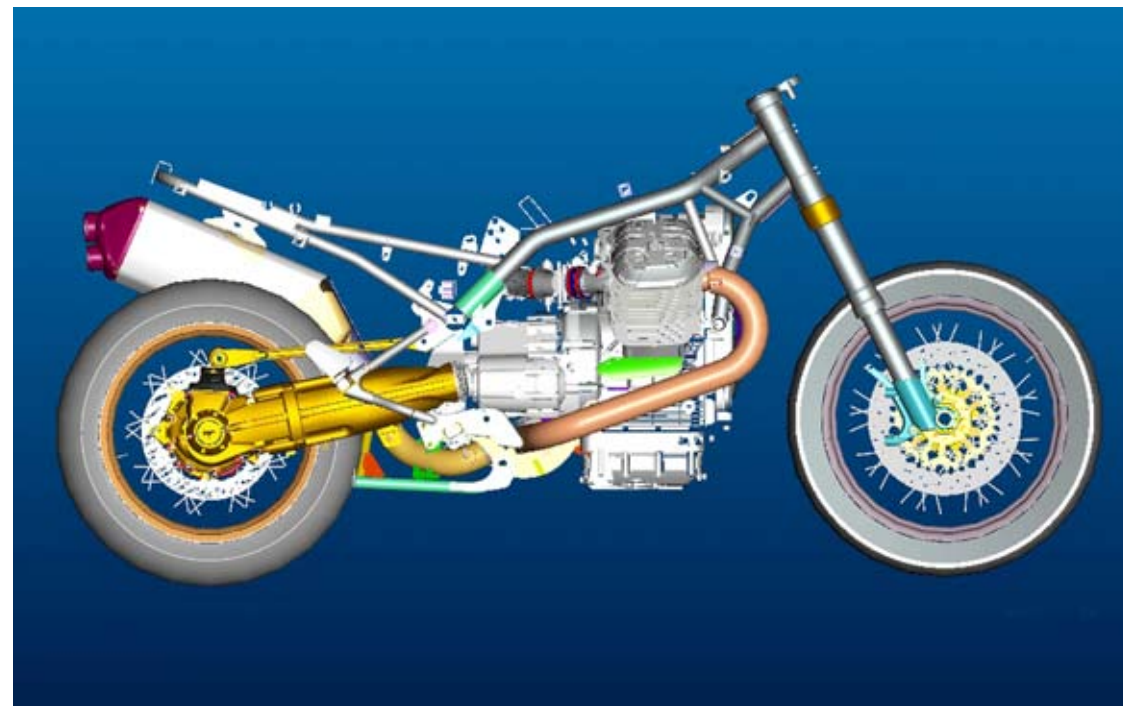
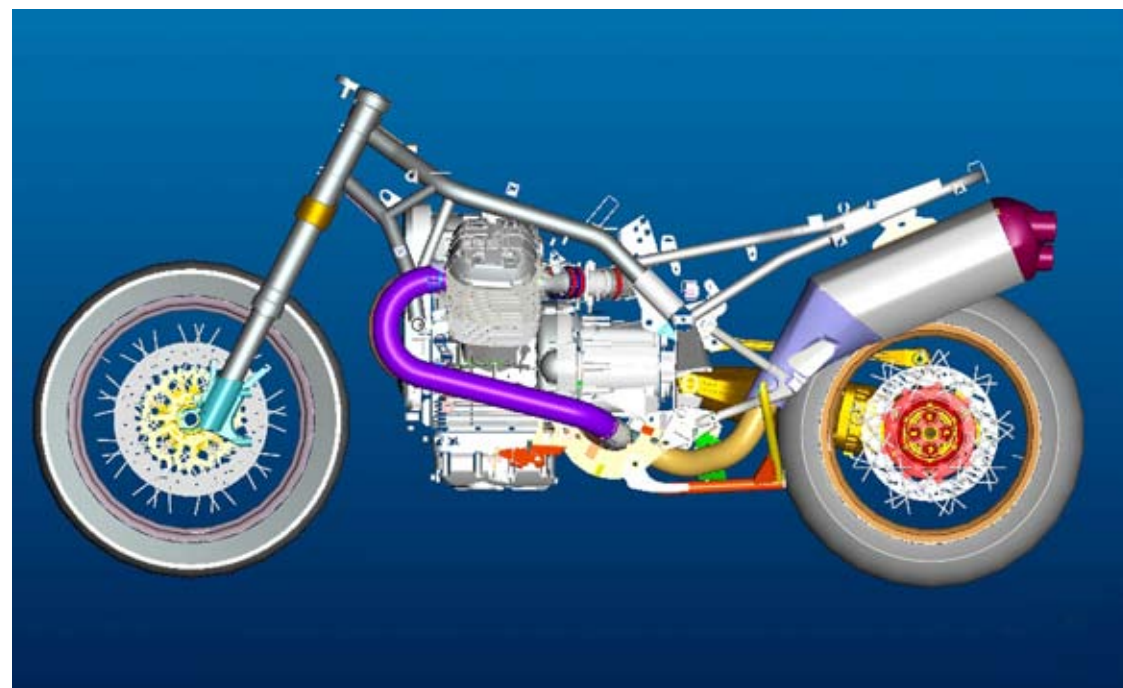
The front end was controlled by a solid upside-down Marzocchi fork, with 50mm and 170mm travel stems; at the rear, suspension kinematic mechanisms with progressive rising rate were moved by a Boge unit that worked on a 155mm stroke.

The spoke wheels, assembled with Ber rims and Alpina spokes at Moto Guzzi, were ideal for Pirelli Scorpion tubeless tyres; a 110/80, on a 19-inch front wheel, and the 180/55/17 oversize for the rear wheel.

As regards the main dimensions, the ground clearance is 210mm, while the declared weight in running order was 251kg, with a fuel tank capacity of 18 liters, of which 3.3 as reserve.

Then there was room for minor adjustments: windshield, saddle height (820 or 840mm), handlebar inclination, levers, pedals and set screws to adjust hydraulic compression/rebound damping of suspensions.

Among the most appreciated features for everyday use, there was a glove-box to the left-side of the tank that could be unlocked from the handlebar and even, if you were wearing gloves.





per il freno idraulico in compressione ed estensione delle sospensioni.

Vi era poi un vano portaoggetti, ricavato sul lato sinistro del serbatoio, la cui apertura era azionabile dal manubrio; rimanendo sul ponte di comando si può apprezzare la completa strumentazione, con contagiri a fondo bianco.

L'impianto frenate prevedeva pinze anteriori a quattro pistoncini e attacco radiale, mentre i dischi erano da 320 mm davanti e da 282 mm dietro. Un limite grave della versione 2008 è l'assenza dell'ABS, particolarmente importante su una moto di queste dimensioni e peso.

MOTORE E TRASMISSIONE

La Stelvio era spinta dal motore "Quattrovalvole", lo stesso adottato dalla Griso; si tratta di un'unità che eroga una potenza massima di 110 Cv a 7500 giri/min e una coppia di 11 Kgm a 6400 giri/min.

Caratteristica di questo motore era il suo raffreddamento ad aria, anche se l'olio, oltre a lubrificare, aveva anche il compito di asportare il calore dalle teste (valvole e camera di combustione) per poi ricadere in coppa ed essere ripescato.

Per il quattro valvole, il carter motore, anche se manteneva la classica struttura che contraddistingue le motorizzazioni Moto Guzzi, fu completamente riprogettato. L'albero a camme presente nelle versioni ad aste e bilancieri lasciava il posto a un albero intermedio che, tramite

The instrument panel featured complete and easily visible gauges with a white-background rpm indicator.

The braking system featured four-piston front calipers and radial mount, while the discs were 320 mm in front and 282 mm in back.

A serious limitation of the 2008 version was the absence of ABS, particularly important on a motorcycle of this size and weight.

ENGINE AND TRANSMISSION

The Stelvio was powered by the "Quattrovalvole" engine, the same adopted by the Griso; this unit delivered a maximum power of 110HP at 7500rpm and a torque of 11kgm at 6400rpm.

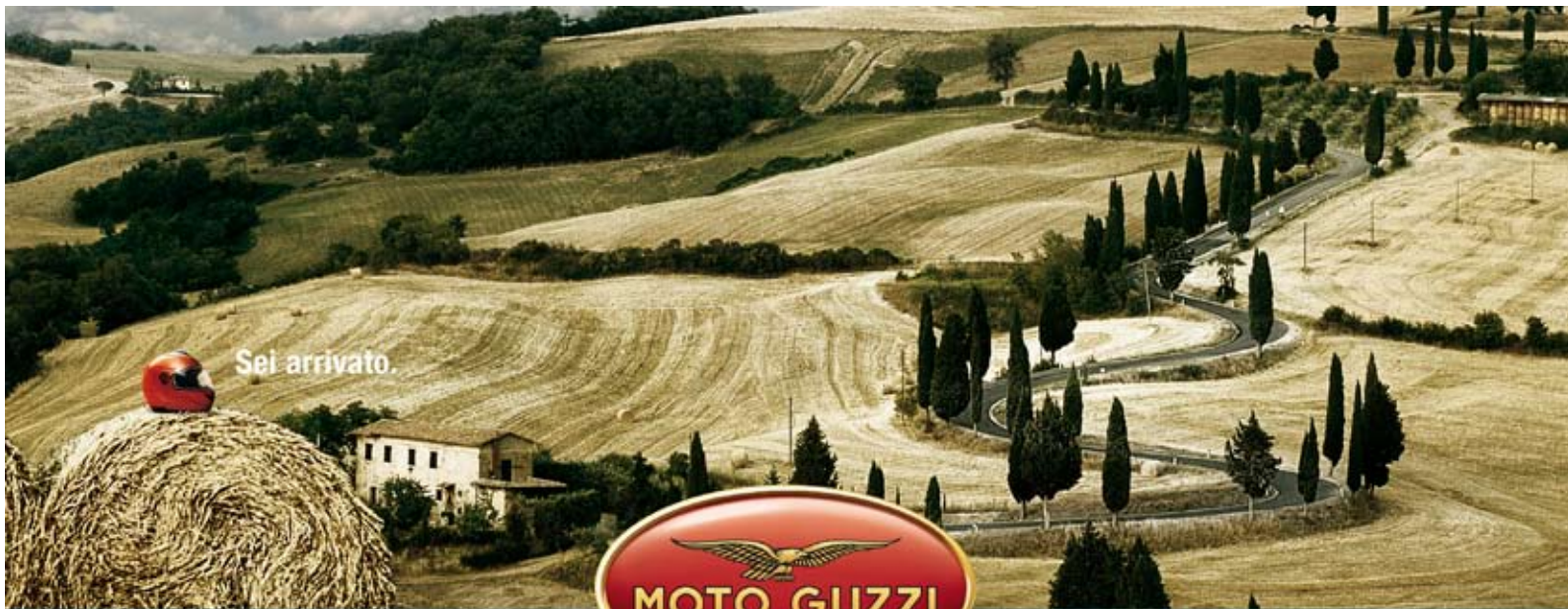
A characteristic of this engine was its air-cooling, even if the oil, as well as lubricating, also had the task of removing heat from the heads (valves and combustion chamber) and then fall back into the sump and be recovered.

For the four-valve engine, the crankcase was completely redesigned, even though it maintained the classic structure that distinguishes Moto Guzzi engines.

The camshaft present in the rod and rocker arm versions was replaced by an intermediate shaft which, by means of toothed wheels and chains, controlled two camshafts, each of which was located immediately below the head area.

The rocker arms were operated by very short rods, resting on the cams with the





Sei arrivato.




STELVIO 1200 4V. ARRIVARE OVUNQUE.

Hai sempre saputo dove arrivare. Adesso sai anche come arrivarci. Moto Guzzi Stelvio può portarti ovunque: nessun limite alla tecnologia né allo stile. Assemblata con cura artigianale a Mandello del Lario. Nuovo motore 1.200 bicilindrico quattro valvole da 105 cv, coppia massima oltre 11 kgm, Euro3.

La vita è fatta di vette. Stelvio è creata per scalarle tutte. I concessionari Moto Guzzi ti aspettano per il test ride.

Scopri dove su www.motoguzzi.it

Moto Guzzi consiglia: 

ruote dentate e catene, comandava due alberi a camme, ciascuno dei quali si trovava immediatamente sotto alla zona della testa. I bilancieri venivano azionati tramite delle cortissime aste, appoggiate alle camme con l'interposizione di piccoli bicchierini.

Ognuno dei due gruppi termici era caratterizzato dalla presenza di quattro valvole, con angolo incluso molto contenuto in modo tale da realizzare una camera di combustione raccolta.

I pistoni, realizzati in alluminio forgiato, si muovono all'interno dei cilindri completamente in alluminio con alesaggio di 95 mm e compiono una corsa di 81,2 mm. La cilindrata totale era perciò di 1151 cc. Le bielle erano identiche a quelle utilizzate sul motore Moto Guzzi a due valvole con cilindrata di 850 cc.

Al posto della ben conosciuta frizione bidisco venne poi installato un gruppo monodisco con parastrappi integrato.

COME VA

All'avviamento del motore si notava subito una tonalità di scarico che, nonostante il grosso silenziatore satinato, non era certo mortificata.

La sistemazione a bordo del pilota era molto confortevole: il busto rimaneva quasi perfettamente eretto e il bacino era ben inserito, con le ginocchia né troppo piegate né troppo dritte.

Il manubrio era posto alla giusta distanza dal piano di seduta e i vari comandi

interposizione di flat tappets. Each of the two thermic groups was characterized by the presence of four valves, with a very small angle included in order to achieve a collected combustion chamber.

The pistons, made of forged aluminum, moved inside the fully aluminum cylinders with a bore of 95 mm and a stroke of 81.2 mm. The total displacement was therefore 1151 cc.

The connecting rods were identical to those used on the Moto Guzzi two-valve engine with a displacement of 850 cc.

In place of the well-known twin-plate clutch, a single-plate assembly with integrated flexible coupling was then installed.

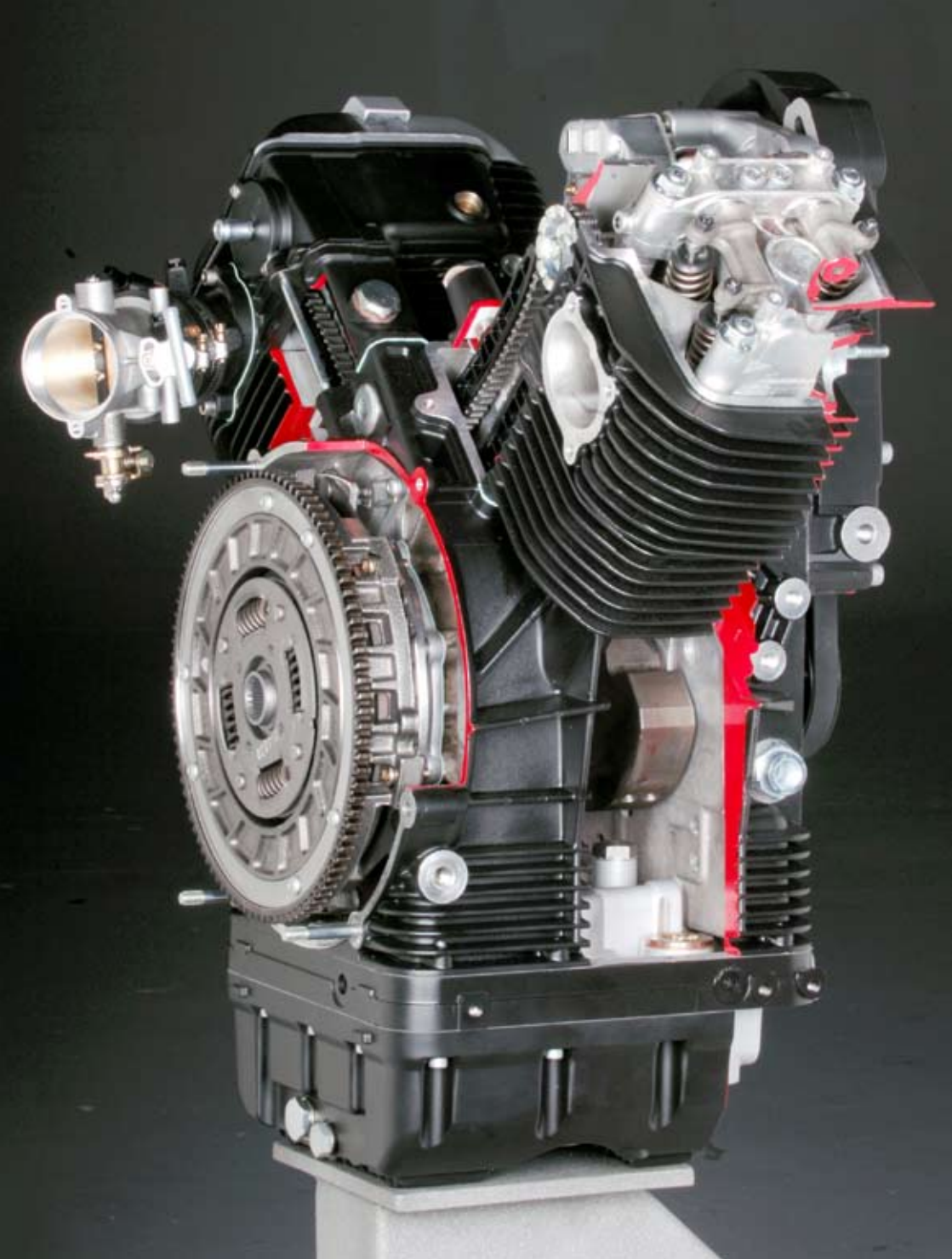
TEST RIDE

Starting the engine an exhaust tone was immediately noticed that, despite the large satin finish muffler, was certainly not mortified.

The arrangement on board for the rider was very comfortable: the torso remained almost perfectly erect and the pelvis was well inserted, with the knees neither too bent nor too straight.

The handlebar was placed at the right distance from the seat and the various controls were easily accessible.

At first glance, the imposing size of the Stelvio V4 was certainly striking, but once the first few meters had been covered, the pleasant sensation of control of the vehicle was appreciated; in fact, if





erano facilmente raggiungibili. Di primo acchito colpiva senz'altro l'imponenza della Stelvio V4, ma una volta mossi i primi metri si apprezzava la piacevole sensazione di controllo del mezzo; infatti, se da fermi e nelle manovre a bassa velocità, i 251 Kg si facevano sentire, in movimento la Stelvio si trasformava facendosi apprezzare per le sue doti dinamiche.

Soltanto nei tratti particolarmente veloci, come quelli autostradali, la maggiore altezza da terra e un'aerodinamica non favorevole ad andature particolarmente sostenute facevano sì che la moto necessitasse di una certa forza per essere accompagnata in curva, mentre nei tratti misti l'efficacia della ciclistica era assolutamente apprezzabile.

Il cambio aveva un funzionamento esemplare, rapido e preciso negli innesti, mentre la frizione era particolarmente dura da azionare.

Il doppio disco anteriore e le pinze ad attacco radiale non avevano un intervento particolarmente aggressivo, ma garantivano comunque un'azione efficace, anche in relazione alla massa del veicolo; le sospensioni erano di buon livello, con una forcella sostenuta, mentre l'ammortizzatore era un po' troppo morbido: una volta scesi in piega, tendeva a schiacciarsi troppo, innescando qualche piccolo ondeggiamento prima di ritrovare l'equilibrio dinamico.

I punti di forza della Stelvio V4 erano

when stationary and when maneuvering at low speed the 251kg could be felt, in movement the Stelvio transformed itself making itself appreciated for its dynamic qualities.

Only in particularly fast sections, such as motorways, did the greater ground clearance and aerodynamics not conducive to particularly sustained speeds mean that the bike needed a certain strength to be accompanied on bends, while in mixed stretches the effectiveness of the chassis was absolutely appreciable.

The gearbox functioned in an exemplary manner, quick and precise in engagement, while the clutch was particularly hard to operate.

The double front disc and the radial calipers did not have a particularly aggressive intervention, but still ensured an effective action, even in relation to the mass of the vehicle; the suspension was of a good level, with a sustained fork, while the shock absorber was a bit too soft: once down in the fold, it tended to squeeze too much, triggering some small sway before regaining dynamic balance.

The strengths of the Stelvio V4 were certainly the agility of the chassis and the ride comfort, while the main flaw lay in the uncertainty of the delivery, with a lack of torque at 3500 rpm.

A defect that would be remedied in later versions, as well as for the reliability problems we have already mentioned in the introduction and which concerned



sicuramente l'agilità della ciclistica e il comfort di marcia, mentre la pecca principale risiedeva nell'incertezza dell'erogazione, con una carenza di spinta in corrispondenza dei 3500 giri.

Un difetto a cui sarà posto rimedio nelle versioni successive, così come per i problemi di affidabilità di cui abbiamo già parlato nell'introduzione e che interessava la distribuzione; in pratica, a causa di un difetto nel processo di cementificazione dei materiali c'era un'usura precoce dei bicchierini e conseguentemente degli alberi a camme; a tutto ciò Moto Guzzi ovviò con appositi kit di sostituzione, ma il problema fu risolto definitivamente solo nel 2012 sostituendo le punterie a bicchiere con le più moderne punterie a rullo. Prima di questa data, fra il 2008 e il 2011, potevano essere montate indifferentemente a bicchierino o rullo.

Da chiarire che il problema non interessò tutte le Stelvio V4, in quanto ci furono esemplari che arrivarono a notevoli chilometraggi senza accusare problemi di sorta.

the distribution; in practice, due to a defect in the cementing process of the materials there was premature wear of the flat tappets and consequently of the camshafts; Moto Guzzi remedied this with special replacement kits, but the problem was resolved definitively only in 2012 by replacing the flat tappets with the more modern roller tappets.

Before this date, between 2008 and 2011, the tappets could be either roller or flat type.

It should be clarified that the problem did not affect all the Stelvio V4, as there were some that reached considerable mileage without experiencing any problems whatsoever.







CARATTERISTICHE PRINCIPALI

DESIGN

- Duplice gruppo ottico anteriore abbagliante – anabbagliante con lenti a superficie convessa.
- Semicarenatura con convogliatori e indicatori di direzione integrati.
- Parafango anteriore con spoiler e protezione degli steli forcella integrati.
- Parabrezza regolabile manualmente.
- Serbatoio blow molding process con sovrastrutture di protezione integrate.
- Sella pilota regolabile su due posizioni con rivestimento skidproof integrata con il serbatoio.
- Sella passeggero con seduta conformata e rivestimento skidproof.
- Vano portaoggetti con comando d'apertura azionabile dal manubrio.
- Puntale di protezione sottocoppa aerodinamico.
- Paratie laterali motore con griglia metallica
- Telaio di supporto valigie integrato con gruppo maniglie passeggero e portapacchi.
- Supporti pedane tubolari.
- Powertrain "Quattrovalvole" full black.
- Silenziatore in alluminio a sezione esagonale con doppio fondello personalizzato Moto Guzzi.

MOTORE

- 1200 Bicilindrico a V di 90° "Quattrovalvole"
- Distribuzione mono-albero a camme in testa con comando valvole tramite bicchierini.
- Frizione monodisco.
- Nuovo impianto di scarico con doppia uscita elicoidale sovrapposta.
- Nuovo basamento con supporto di banco anteriore integrale con bronzina.
- Nuove valvole con stelo di diametro 5 mm.
- Nuovo albero motore irrigidito del 55%.
- Nuovi pistoni stampati Asso a 3 segmenti.
- Nuove molle valvole coniche.
- Testa con circuito di raffreddamento olio indipendente.
- Getti di raffreddamento olio al pistone.
- Nuova pompa olio di raffreddamento con valvola di sovrappressione.
- Nuova pompa olio di lubrificazione coassiale con la pompa di raffreddamento.
- Terna d'ingranaggi per il comando di pompa olio e albero distribuzione.
- Bronzine di biella di nuovo tipo.
- Catene comando alberi a camme silenziose tipo "Morse".
- Tenditori catene idraulici e pattini tensionatori.

STELVIO
1200 4V



MAIN CHARACTERISTICS

DESIGN

- Double high-/low-beam headlight assembly with convex surface lenses.
- Half-fairing with integrated air deflectors and turn indicators.
- Front mudguard with spoiler and integrated fork stems protection.
- Manually adjustable windshield.
- Blow-moulding process tank with integrated protective superstructure.
- Rider saddle adjustable to two positions with skidproof upholstery integrated to the tank.
- Passenger saddle with adapted seating and skidproof upholstery.
- Glove-box with unlocking control on the handlebar.
- Aerodynamic under-ump protection lug.
- Engine side bulkheads with metal grid
- Luggage supporting frame integrated, with passenger grab handles unit and luggage carrier.
- Tubular footrest supports.
- Full black "Quattrovalvole" powertrain.
- Aluminium hexagonally cross-sectioned silencer with Moto Guzzi customised double bottom.

ENGINE

- "Quattrovalvole", 90° V-twin, 1200
- Single overhead camshaft timing system.
- Single plate clutch.
- New exhaust system with double superimposed helical outlet.
- New crankcase with incorporated front bearing support with bushing.
- New valves with Ø 5-mm stem.
- New 55% rigid crankshaft.
- New Asso 3-ring forged pistons.
- New conical valve springs.
- Head with independent oil cooling circuit.
- Oil cooling jets to piston.
- New cooling oil pump with pressure-relief valve.
- New lubrication oil pump coaxial with the cooling pump.
- Three gears for oil pump and timing shaft control.
- New type of connecting rod bushings.
- Silent Morse type chains for camshaft control.

STELVIO
1200 4V



- Nuovo corpo farfallato diametro 50 mm.
- Nuovi iniettori tipo Marelli IWP 189
- Coperchi teste flottanti per attutire la rumorosità.
- Trasmissione a cardano reattivo compatto.
- Cambio a 6 marce.
- Euro 3
- Nuovo impianto di scarico ad alto rendimento.

CICLISTICA

- Telaio doppia culla in acciaio ad alta resistenza dotato di 6 punti d'attacco al motore.
- Forcella anteriore Upside Down con steli da 50 mm, regolabile nel precarico e nell'idraulica con piedino con attacco pinza radiale.
- Ammortizzatore regolabile nel precarico e in estensione.
- Sospensione posteriore con monobraccio ad articolazione progressiva.
- Freni anteriori con attacco radiale a 4 pistoncini contrapposti e dischi da 320mm.
- Freno posteriore con disco da 282 mm con pinza flottante a due pistoncini paralleli.
- Ruote a raggi tubeless con canale in alluminio Ber e raggi Alpina.
- Pneumatico posteriore 180/55/17 Pirelli Scorpion.
- Pneumatico anteriore 110/80/19 Pirelli Scorpion.

STELVIO
1200 4V



- Hydraulic chain tensioners and tensioning pads.
- New Ø 50-mm throttle body.
- New IWP 189 Marelli type injectors
- Floating head covers to cushion noise.
- Transmission with compact reactive cardan shaft drive.
- 6-gear gearbox.
- Euro 3
- New high performance exhaust system.

CHASSIS

- Double cradle frame of high-resistant steel with 6 points for engine connection.
- Upside-down front fork with 50-mm stems, adjustable preloading and hydraulic damping with radially-mounted caliper.
- Shock absorber with preloading and rebound adjustment.
- Rear suspension with progressive articulation single arm.
- Front brakes, radially mounted with 4 opposed pistons and 320-mm discs.
- Rear 282-mm disc brake, floating caliper with two parallel pistons.
- Tubeless spoke wheels with aluminium Ber rim and Alpina spokes.
- Rear tyre 180/55/17 Pirelli Scorpion.
- Front tyre 110/80/19 Pirelli Scorpion.

STELVIO
1200 4V



MOTORE E TRASMISSIONE.

MOTORE

Tipo	: bicilindrico a V di 90°, 4 tempi
Raffreddamento	: ad aria e olio con pompa di raffreddamento indipendente
Cilindrata	: 1.151 cc
Alesaggio e corsa	: 95 x 81,2 mm
Rapporto di compressione	: 11 : 1
Diagramma di distribuzione [a gioco di controllo 1 mm]	: apertura valvola aspirazione 36° P.P.M.S., chiusura valvola aspirazione 62° D.P.M.I., apertura valvola di scarico 58° P.P.M.I., chiusura valvola di scarico 30° D.P.M.S.
	misurati con gioco di controllo bilanciere-valvola di 1,5 mm
Potenza massima	: 77 kW [105CV] a 7.500 giri/minuto
Coppia massima	: oltre 108 Nm a 6.400 giri/minuto
Alimentazione / Accensione	: iniezione elettronica Multipoint, sequenziale, fasata Magneti Marelli IAW5A, sistema alfa-n, 2 corpi farfallati di Ø 50 mm, iniettori Weber IWP 189, sonda Lambda.
Avviamento	: Elettrico
Candele	: NGK PMR8B [Long Life]
Impianto di scarico	: in acciaio inox, del tipo 2 in 1 catalizzato a 3 vie con sonda Lambda
Omologazione	: Euro 3

TRASMISSIONE

Cambio	: 6 marce
Valore rapporti cambio	: 1° 17/38 = 1 : 2,235 : 2° 20/34 = 1 : 1,700 : 3° 23/31 = 1 : 1,348 : 4° 26/29 = 1 : 1,115 : 5° 31/30 = 1 : 0,968 : 6° 29/25 = 1 : 0,862
Trasmissione primaria	: a denti elicoidali, rapporto 26/35 = 1 : 1,346
Trasmissione finale	: Cardano Reattivo Compatto C.A.R.C.; doppio giunto di cardano e coppia conica flottante, rapporto 12/44 = 1 : 3,666
Frizione	: monodisco con parastrappi integrato

STELVIO
1200 4V



ENGINE AND TRANSMISSION.

ENGINE

Type	: 90° V-twin engine, 4-stroke
Cooling	: through air and oil and an independent cooling pump
Engine capacity	: 1,151 cc
Bore and stroke	: 95 x 81.2 mm
Compression ratio	: 11: 1
Timing system diagram [1-mm checking clearance]	: intake valve opening 36° BTDC intake valve closing 62° ABDC exhaust valve opening 58° BBDC exhaust valve closing 30° ATDC
	measured with a 1.5 mm rocker arms/valve control clearance
Maximum power	: 77 kW [105CV] at 7,500 rpm
Maximum torque	: above 108 Nm at 6,400 rpm
Fuel supply / Ignition	: Multipoint sequential electronic ignition, Magneti Marelli IAW5A phased, alfa-n system; two Ø 50mm throttle bodies, Weber IWP 189 injectors, lambda probe.
Start-up	: Electric
Spark plugs	: NGK PMR8B [Long Life]
Exhaust system	: stainless steel, 2-in-1 type, three-way catalytic converter with lambda probe
Type approval	: Euro 3

TRANSMISSION

Gearbox	: 6 gears
Gear ratio values	: 1st 17/38 = 1 : 2.235 : 2nd 20/34 = 1 : 1.700 : 3rd 23/31 = 1 : 1.348 : 4th 26/29 = 1 : 1.115 : 5th 31/30 = 1 : 0.968 : 6th 29/25 = 1 : 0.862
Primary transmission	: with helical teeth, ratio 26/35 = 1 : 1.346
Final drive	: Compact reactive cardan shaft drive system called C.A.R.C.; double joint and floating bevel gear pair, ratio 12/44 = 1 : 3.666
Clutch	: single-disc with integrated anti-vibration buffer

STELVIO
1200 4V



CICLISTICA

Telaio	: tubolare in acciaio ad alto limite di snervamento con motore portante
Interasse	: 1.535 mm
Avancorsa	: 125 mm
Inclinazione canotto di sterzo	: 27°
Angolo di sterzo	: 34°
Sospensione anteriore	: forcella a steli rovesciati Ø 50 mm completamente regolabile (precarico molla e idraulica in estensione e compressione) con piedino per pinza freni attacco radiale
Escursione ruota anteriore	: 170 mm
Sospensione posteriore	: monobraccio con leveraggio progressivo, monoammortizzatore con regolazione idraulica in estensione e registro precarico molla a pomello
Escursione ruota posteriore	: 155 mm
Freno anteriore	: doppio disco flottante in acciaio inox, Ø 320 mm, pinze radiali a 4 pistoncini contrapposti
Freno posteriore	: disco fisso in acciaio inox, Ø 282 mm, pinza flottante a 2 pistoncini paralleli
Ruote	: a raggi tubeless
Cerchio anteriore	: 2,50" x 19"
Cerchio posteriore	: 5,50" x 17"
Pneumatico anteriore	: 110/80 R19"
Pneumatico posteriore	: 180/55 R17"

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione impianto	: 12 V
Batteria	: 12 V - 18 Ah
Alternatore	: 12 V - 550 W

DIMENSIONI

Lunghezza	: 2250 mm
Larghezza	: 1025 mm
Altezza	: 1475 mm (parabrezza posizione alta)
Altezza sella	: 840 mm
Altezza minima da terra	: 210 mm
Peso a secco	: 214 kg
Peso in ordine di marcia	: 251 kg
Capacità serbatoio carburante	: 18 litri
Di cui di riserva	: 4,5 litri

STELVIO
1200 4V



CHASSIS

Chassis	: tubular in high-strength steel with integrated engine
Wheelbase	: 1,535 mm
Trail	: 125 mm
Headstock angle	: 27°
Steering angle	: 34°
Front suspension	: fork with Ø 50mm inverted stems, fully adjustable (spring preload and hydraulic compression and rebound damping) with radially-mounted brake calliper
Front wheel travel	: 170 mm
Rear suspension	: single arm with rising-rate leverage, single shock absorber with hydraulic rebound damping adjustment and knob spring preloading set screw
Rear wheel travel	: 155 mm
Front brake	: double stainless steel floating disc, Ø 320 mm, radial calipers with 4 opposed pistons
Rear brake	: fixed stainless steel disc, Ø 282 mm, floating caliper with 2 parallel pistons
Wheels	: Tubeless with spokes
Front rim	: 2.50" x 19"
Rear rim	: 5.50" x 17"
Front tyre	: 110/80 R19"
Rear tyre	: 180/55 R17"

ELECTRICAL SYSTEM

System voltage	: 12 V
Battery	: 12 V - 18 Ah
Alternator	: 12 V - 550 W

DIMENSIONS

Length	: 2250 mm
Width	: 1025 mm
Height	: 1475 mm (windshield high position)
Saddle height	: 840 mm
Minimum height from ground	: 210 mm
Dry weight	: 214 kg
Kerb weight	: 251 kg
Fuel tank capacity	: 18 litres
Reserve	: 4,5 litres

STELVIO
1200 4V

STELVIO 1200 NTX MY 2009



Nel 2009 arriva la versione NTX sulla quale, oltre alle modifiche che analizzeremo in seguito, iniziano subito i primi aggiustamenti sul motore e non solo, con lo scopo di ovviare sia alla carenza di coppia ai medi regimi che dell'affidabilità della distribuzione.

Modifiche che interessano anche la Stelvio 1200 V4 e che si concretizzano in un diverso profilo delle camme, una nuova configurazione della centralina (con gestione dell'elettronica ottimizzata con due sonde lambda), nonché un air-box di volume maggiore e scarico modificato.

Un intervento ancora non definitivo e risolutivo, in quanto la coppia massima veniva comunque raggiunta a regimi troppo alti, a quasi 6000 giri.

Si preferì far così per non mortificare troppo il dato della potenza finale (105 Cv contro i 110 Cv del modello dell'anno precedente), ma nel suo utilizzo su strada si avvertiva un motore poco pronto proprio nel range di utilizzo più frequente del motore, anche se la situazione era notevolmente migliorata rispetto a prima.

Infatti, il valore di picco della coppia salì a 11,5 Kgm a 5800 giri, contro gli 11 Kgm a 6400 giri di prima.

Altro miglioramento importante riguardò la frizione, diventata più morbida da azionare grazie a una molla dal carico ridotto e ad alcuni ritocchi nella zona dello spingidisco.

The NTX version arrived in 2009 with which Moto Guzzi immediately try to remedy the problems inherent in the lack of torque at mid-range and the reliability of the distribution.

These changes also interested the Stelvio 1200 V4 and take the form of a different cam profile, a new ECU configuration (with optimized electronic management using two lambda probes), as well as a larger air-box and a modified exhaust.

An intervention that was not yet definitive and decisive, as the maximum torque was in any case reached at too high revs, at almost 6000rpm.

It was preferred to do so in order not to mortify too much the final power figure (105hp against the 110hp of the previous year's model), but in its use on the road it was felt an engine not very ready just in the range of most frequent use, even if the situation was greatly improved compared to before.

In fact, the peak torque value rose to 11.5Kgm at 5800rpm, against 11Kgm at 6400rpm previously.

Another important improvement concerned the clutch, which became softer to operate thanks to a spring with a reduced load and some retouches in the pressure plate area.

To the detriment of the first buyers of the bike, due to the substantial nature of the changes made by Guzzi technicians, it was impossible to develop a



Stelvio 1200 TT prototipo 2008



A scapito dei primi acquirenti della moto, proprio per il carattere sostanziale delle modifiche effettuate dai tecnici Guzzi, ci sarà l'impossibilità di mettere a punto un kit con il quale offrire loro un'effettivo upgrade.

Sul fronte della distribuzione e dei relativi problemi di affidabilità, Moto Guzzi invece metterà a disposizione dei proprietari del modello 2008 kit di sostituzione di punterie e camme ottenibili in una sorta di garanzia a vita anche dopo molti anni. Poi, in modo graduale, che diventerà definitivo solo a partire dal 2012, l'azienda monterà sulla Stelvio distribuzioni con più moderne punterie a rullo al posto di quelle a bicchiere.

Come abbiamo detto, nel 2009 arriva la Stelvio NTX che ha in dote un pack d'accessori pensati per i grandi viaggiatori e disponibili come optionals anche per chi già è alla guida di una maxi enduro by Mandello.

Il corredo si compone di paracoppa, paramotore e borse laterali in alluminio, protezione cilindri, protezione trasmissione finale CA.R.C., paramani integrali, fari supplementari e, per i più avventurosi, un kit aggiuntivo di pneumatici tassellati con il posteriore nella misura 150/70 R17 montato su specifica ruota da 4,25 pollici.

Inoltre, la Stelvio era disponibile in pronta consegna nell'allestimento dotato di sistema di frenata ABS realizzato in collaborazione con Brembo.

kit with which to offer them an effective upgrade.

Instead, on the front of the distribution and related reliability problems, Moto Guzzi made available to owners of the 2008 model a replacement kit for tappets and cams that could be obtained in a sort of lifetime warranty even after many years.

Then, gradually, which will only become definitive starting in 2012, the company installed distributions on the Stelvio with more modern roller tappets instead of the flat ones.

As we have said, in 2009 the Stelvio NTX arrived with a pack of accessories designed for big travelers and available as optionals even for those who were already riding a maxi enduro by Mandello.

The kit consisted of sump guard, engine guard and side bags in aluminum, cylinder protection, final transmission protection CA.R.C, integral hand guards, additional headlights and, for the more adventurous, an additional kit of tires with knobby rear tires in size 150/70 R17 mounted on specific 4.25-inch wheel.

In addition, the Stelvio was available also in the version equipped with the ABS braking system developed in collaboration with Brembo.



Stelvio 1200 V4 ABS 2009



COME VA

Con la sua dotazione completa, la Stelvio NTX diventa una perfetta soluzione turistica, pronta ad affrontare lunghe trasferte autostradali, grazie al parabrezza regolabile e alla posizione di guida estremamente comoda, nonché personalizzabile tramite l'adeguamento dell'altezza della sella (da 820 a 840 mm da terra), aspetto fondamentale in una moto di questa mole.

Rispetto alla prima versione, poi, le vibrazioni sono ridotte, a tutto vantaggio del comfort generale; sotto questo aspetto, anche il passeggero ha un'ampia porzione di seduta, con una buona ergonomia generale e un comodo maniglione posteriore a cui fare riferimento: le ampie possibilità di settaggio delle sospensioni, poi, fanno il resto, adeguandole alle diverse situazioni di carico.

Ottimo è il contributo delle sospensioni al comfort e alle prestazioni generali, con la forcella completamente regolabile e il mono che ha il registro del precarico regolabile tramite un pratico pomello a portata di mano.

Il cambio si dimostra qui lontano anni luce da quanto proposto da Moto Guzzi nei modelli precedenti in quanto a dolcezza di funzionamento e rapidità negli innesti.

Un capitolo a parte se lo meritano i freni, performanti e modulabili, con in più l'innegabile vantaggio dell'ABS,

All'altezza della situazione sono le varie

TEST RIDE

With its full range of equipment, the Stelvio NTX was a perfect touring solution, ready to face long freeway journeys, thanks to the adjustable windscreen and extremely comfortable riding position, as well as customizable by adjusting the saddle height (from 820 to 840mm from the ground), a fundamental aspect on a motorcycle of this size.

Compared to the first version, then, the vibrations were reduced to the benefit of overall comfort; in this respect, even the passenger had a large portion of the seat, with good general ergonomics and a comfortable rear handle to refer to: the wide range of suspension settings, then, did the rest, adapting them to different load situations.

Excellent was the contribution of the suspension to comfort and overall performance, with the fork fully adjustable and the mono that had preload adjuster adjustable via a handy knob.

The gearbox proved to be light years away from what Moto Guzzi offered in previous models in terms of smoothness of operation and speed of engagement.

The brakes, high-performance and modular, with the undeniable advantage of ABS, deserve a separate chapter.

Also the various finishes were up to the task, as well as the assembly of the details.

As a whole, the Stelvio was an imposing motorcycle, which almost made you





finiture, così come curato è l'assemblaggio dei particolari.

Nel suo complesso, la Stelvio è una moto imponente, che quasi mette timore a guardarla, ma una volta in movimento ci si trova perfettamente a proprio agio.

Un progetto originale, quindi, che si proponeva come valida alternativa, anche estetica e di personalità, al predominio nello specifico settore della Bmw GS.

afraid to look at it, but once in motion you were perfectly at ease.

An original project, therefore, which was proposed as a valid alternative, also for aesthetic and personality, to the dominance in the specific sector of the Bmw GS.



STELVIO 1200 8V
STELVIO 1200 NXT



8V
Stelvio **1200**

STELVIO
1200

Stelvio ha riportato Moto Guzzi tra le protagoniste delle maxi enduro. Una moto apprezzata che finalmente nel 2011 raggiunge la sua completa maturazione sul piano tecnico-funzionale grazie alle modifiche e ai perfezionamenti introdotti con le 1200 8V e NTX.

Tutto inizia dallo stile, reso più moderno addolcendo i volumi del serbatoio e integrandoli con la leggera carenatura, caratterizzata da linee più regolari e morbide confluenti con il doppio gruppo ottico anteriore.

Quest'ultimo, un elemento distintivo del design della Stelvio, era l'unico dettaglio ereditato dalla versione precedente.

Erano del tutto inediti il cupolino, il parabrezza e la semicarenatura con indicatori di direzione integrati, tutti elementi che contribuivano a donare al frontale della Stelvio 8V un'espressione più aggressiva e dinamica.

Ne derivò uno stile originale, ma soprattutto più funzionale e versatile, attributi che su questa tipologia di modelli rivestono una particolare importanza.

Da un punto di vista oggettivo lo stile delle nuove superfici portò con sé due fondamentali progressi rispetto alla versione precedente: una più efficiente protezione aerodinamica, grazie al nuovo cupolino, e un'autonomia quasi raddoppiata grazie al nuovo serbatoio dalla capacità record di 32 litri.

Novità importanti vennero effettuate anche sul cockpit di guida, con una

Stelvio had launched Moto Guzzi back among the maxi enduro world. An appreciated bike that had reached a coming of age at a technical-functional level in 2011, thanks to the updates and final tweaking undergone by the 1200 8V and NTX.

It all started with style, even more attractive rounding off the fuel tank by integrating it within the lightweight fairing, which highlights a clearly smooth streamlined effect which flowed into the double front headlight assembly.

The latter feature was a distinctive element of the Stelvio design, and the only detail inherited from the previous version.

The top fairing, windshield and the half-fairing with integrated turn indicators were all brand elements that combine to give the front-end of the Stelvio 8V a cutting-edge, more aggressive and dynamic look. It had an original design, but it was above all more functional and versatile, features that were of uppermost importance on models of this type.

From an objective standpoint, the style of the new surfaces emphasised two fundamental project milestones compared to the previous version: more efficient aerodynamic protection, thanks to the new top fairing, and practically twice fold range capacity thanks to the outstanding new fuel tank with a 32 litre record capacity.

This Stelvio had an air of complete ren-





strumentazione rinnovata nella grafica e dotata di un nuovo indicatore del livello carburante di maggior scala.

Cuore pulsante di questa granturismo era sempre il bicilindrico trasversale a V di 90° della serie “Quattrovalvole”, al tempo il più prestazionale tra i propulsori prodotti a Mandello di Lario.

In questa versione, dotata di sistema di antipattinamento ATC, era stata particolarmente curata la silenziosità e la regolarità di funzionamento intervenendo sulla gestione elettronica, sulla distribuzione e sul raffreddamento.

La nuova centralina integrata di accensione e iniezione sfruttava ora i segnali di due sonde lambda al fine di garantire un'accurata alimentazione lungo tutto il ciclo di combustione, migliorando la risposta al comando del gas, l'erogazione ai regimi intermedi oltre a consumi ed emissioni nocive.

Questo propulsore ora esprimeva una coppia massima superiore a 113 Nm erogati a solo 5800 giri/min e raggiungeva un picco di potenza superiore a 105 cavalli, il tutto a un regime di rotazione massimo di 7250 giri/min.

La NTX, versione “avventurosa” della Stelvio, condivideva tutte le caratteristiche tecniche della versione base e si differenziava da questa per la robusta “corazza” che l'avvolgeva, composta da paracoppa, paramotore, protezione cilindri, paramani integrali e parabrezza migliorato, per preservare il pilota e la moto

ovation about it, fine examples being the cockpit with brand new graphs on the on-board control panel, a new increased scale fuel indicator.

The heart that beat inside this touring bike was the V-shaped 90° transverse twin-cylinder “Four valve” engine, the highest performer among all the families of engines manufactured at Mandello del Lario at the time.

This latest version could boast the careful attention paid to achieve a more silent and smooth running of the engine, whilst tweaking the electronic control, timing system and cooling system.

The brand new integrated ignition and injection ECU exploited the signals sent by the two lambda probes to guarantee adequate feeding throughout the entire combustion cycle, improving response to the throttle control, low-to-mid-range power delivery further to consumptions and emissions.

The ECU also included the ATC system to prevent sliding: this system controlled ignition advance and injection to cut torque delivery whenever a sudden loss of grip was detected so as to help the rider to remain in control under extreme, unexpected conditions. The system could be deactivated, just like ABS.

The engine boasted a maximum torque of over 113Nm delivered at a mere 5,800 rpm and easily reaches a peak in output of over 105HP.

The NTX was the more “adventurous”





Moto Guzzi con
eni
carburanti e
lubrificanti

MOTO GUZZI
100-1000
ANNI

Publicità 2011
Advertising 2011

STELVIO 1200 NTX
**CERCHIAMO UOMINI CHE VANNO NELLA DIREZIONE GIUSTA
ANCHE SE SONO FUORI STRADA**



IL RITORNO DEI MOTOCICLISTI VERI

È per uomini così che abbiamo progettato Stelvio 1200 NTX. Motore bicilindrico a V di 90° e un'anima off-road. Stelvio 1200 NTX è pronta ad affrontare ogni tipo di percorso e di terreno: serbatoio da 32 litri per un'autonomia sulle grandi



WWW.MOTOGUZZI.IT

distanze, elevata capacità di carico, massima protezione aerodinamica per pilota e passeggero, per viaggiare sempre in totale comfort. Per chi ha il coraggio di uscire dagli schemi senza rinunciare al piacere di guida. Da vivere senza sosta.

dalle insidie di qualsiasi percorso.

Non mancavano, in una moto dedicata ai grandi viaggiatori, le valigie in alluminio e i fari alogeni supplementari.

Una dotazione che era ulteriormente incrementabile attingendo al catalogo degli optional che comprendono il navigatore GPS, le manopole riscaldate, la protezione al CA.RC (Cardano Reattivo Compatto).

Le Stelvio erano disponibili nei colori Nero Guzzi e Bianco Lunare e Terra di Siena, mentre per la NTX vi era un inedito concetto cromatico su base nera opaca (Nero Lava).

COMFORT

Le Stelvio 1200 8V e NTX erano grandi viaggiatrici, con qualità da fuoristrada e prestazioni d'eccellenza su asfalto.

Questo carattere emergeva immediatamente una volta in sella, dove la percezione di una buona ergonomia era immediata: sella, pedane, manubrio, formavano una triangolazione perfetta per qualsiasi utente.

Inoltre, vi era la possibilità di regolare un po' tutto: parabrezza, altezza della sella (820 o 840 mm), inclinazione manubrio, leve, pedali, oltre ai registri per il freno idraulico in compressione ed estensione delle sospensioni.

In breve, tutto era al posto giusto per affrontare il traffico urbano così come la guida in fuoristrada.

In movimento, un ridotto tasso di vibra-

version of the Stelvio, and had all the technical features of the base version, plus some new fixtures, i.e. the sturdy "armour" that embraced it and comprised the oil sump guard, engine guard, cylinder guard, full cover hand-guards and extra large windshield with additional wind deflectors to protect the rider and his bike against the hidden dangers throughout his trip.

A bike dedicated to long haul travellers naturally needed luggage space, hence the spacious aluminium panniers and additional halogen lights.

The Stelvios were available in Guzzi Black, Moon White and Sienna colour schemes, while for the NTX there was a brand new colour concept on a black satin finish base (Lava Black).

COMFORT

Stelvio 1200 8V and NTX were great tourers that could also be used off-road, but with excellent performance on asphalt. These characteristics emerged immediately once you were seated on the bike, where the perception of carefully-designed ergonomics could be felt straightaway: saddle, footrests and handlebar form a perfect triangle for all users.

Moreover, there was still room for minor adjustments: windshield, saddle height (820 or 840 mm), handlebar inclination, levers, pedals, as well as race-style adjusters for hydraulic compression/





zioni e l'efficiente protezione aerodinamica del nuovo cupolino e parabrezza e i deflettori laterali garantivano al pilota e al passeggero un buon comfort di marcia ideale per affrontare lunghe percorrenze.

Importanti novità vi erano anche sul ponte di comando, con una plancia che comprendeva una presa corrente da 12V, un nuovo vano portafusibili e un cockpit della strumentazione rinnovato nella grafica del contagiri e nel display con un indicatore carburante a cinque tacche che s'integrava alle altre funzioni fornite dal computer di bordo quali consumi medi e istantanei, velocità media, tempo di percorrenza, punta massima di velocità raggiunta e diagnostica.

Sempre dal display era possibile controllare il livello di calore delle manopole riscaldate (disponibili in opzione) e attivare il dispositivo antipattinamento ATC, di serie su entrambe i modelli.

CICLISTICA

Le Stelvio 1200 8V e NTX avevano un'efficacia di guida superiore a molte moto stradali: il segreto stava nel telaio a doppio trave superiore, in acciaio ad alta resistenza, con tubi principali dallo spessore di 2,5 mm, dove il motore era ancorato attraverso sei punti di connessione, due in più rispetto ai consueti telai Moto Guzzi, così da conferire all'insieme una elevata rigidità ai momenti torsionali.

Le quote ciclistiche erano state definite favorendo la maneggevolezza: canotto

rebound damping. In a few seconds, everything was at the right place to face any challenge, from city traffic to off-road paths.

In motion, reduced vibration and the efficient aerodynamic protection offered by the new top fairing and windshield and original side wind deflectors (dedicated for NTX) ensured riding comfort for rider and passenger as well, ideal to tackle long trips.

Major improvements were also found in the controls, with a new dashboard including a 12V power outlet, a new fuse box compartment, cockpit and instrument panel with new rpm indicator graphics and a dash display with six-mark fuel indicator that integrated with on-board computer functions such as average and current consumption, average speed, trip time, maximum speed peak reached and diagnostics.

The display also let you control hand grip heating (option) and activate the ATC system, fitted as standard on both models.

CHASSIS, SUSPENSION AND BRAKES

The Stelvio 1200 8V and NTX feature driving effectiveness superior to many road motorcycles: the secret was the upper twin spar frame, made of high-strength steel, with 2.5mm thick directional tubes, where the engine was anchored through six connecting points, two more than in usual frames, which



di sterzo inclinato di 27°, avancorsa di 125 mm e un importante interasse di 1535 mm.

A rendere piacevole la guida contribuivano sospensioni di qualità, regolabili sia nel precarico sia nella risposta idraulica in compressione ed estensione.

L'avantreno vedeva una forcella upside down Marzocchi con steli da 45 mm e 170 mm d'escursione, mentre al posteriore i cinematismi della sospensione ad azione progressiva erano mossi da un'unità Sachs con 155 mm di corsa.

Il comparto sospensioni garantiva un assetto neutro, sia in uscita di curva, quando si richiedeva l'azione dei 105 cavalli erogati dal propulsore "Quattrovalvole", sia in frenata, sotto la pronta decelerazione generata dalla terna frenante Brembo coadiuvata dall'azione dell'ABS Continental disinseribile, di serie su NTX e in opzione su Stelvio 8V.

Su entrambe vi era anche una nuova coppia di dischi anteriori da 320 mm caratterizzati da una nuova flangia di supporto mentre rimaneva inalterato il disco posteriore da 282 mm.

Novità anche sul fronte ruote con un set di cerchi in lega di nuovo disegno per la versione 1200 8V con pneumatico posteriore 150/70-17, prima esclusiva della NTX che era equipaggiata di serie con ruote assemblate con cerchi Ber e raggi Alpina.

gave high rigidity to the assembly at twisting moments.

Chassis positions had been defined to facilitate handling: headstock with a 27° inclination, 125mm trail and 1535-mm wheelbase.

Good quality suspension, whose adjustable preload and hydraulic response during compression and rebound, combined to ensure smooth response to pressure on the handlebar.

The front end was controlled by an upside-down Marzocchi fork, with 45mm stanchions and 170mm travel, whereas at the rear, suspension kinematic mechanisms with progressive rising rate were moved by a Sachs unit that worked on a 155mm stroke. The suspension department guaranteed a neutral setting at all times. When going out of a bend, and the action of the 105 horsepower generated by the new "Quattrovalvole" engine was requested, or when braking, under the quick deceleration generated by the three-disc Brembo braking system supported by the deactivatable Continental ABS, fitted as standard on NTX and Stelvio 1200 8V.

Both sported a new couple of 320mm front brake discs with a new holder flange, while retaining a 282mm brake disc at the rear.

Innovation also for the wheels which boasted a cutting-edge designed set of light alloy rims with 150/70-17 rear tyre, new on the 1200 8V version, previously



MOTORE E TRASMISSIONE.

La Stelvio 1200 8V e NTX erano motorizzate con l'ultima evoluzione del propulsore "Quattrovalvole", nato nel 2006.

Era caratterizzato da un sistema di distribuzione monoalbero a camma rialzata azionato da catene "morse" dotate di pattini tensionatori comandati idraulicamente, da pistoni stampati a 3 segmenti, raffreddati da getti d'olio posti sul carter, da valvole con steli da 5 mm con le molle valvole a sezione conica che eliminavano risonanze e perdite di potenza ad alti regimi di rotazione.

Lubrificazione e raffreddamento erano assicurati da due pompe coassiali ed erano attivate da una terna d'ingranaggi che mettevano in circolo il lubrificante in una canalizzazione separata della testata per raggiungere le sedi valvole di scarico, punto dove si sviluppava la temperatura più elevata.

Particolare era il design dei cilindri con l'alettatura di raffreddamento rastremata verso il senso di marcia, mentre i coperchi valvole, sui quali campeggiava la scritta "Quattrovalvole" erano dotati di un sistema flottante che attutiva la rumorosità meccanica.

Sul fronte dell'alimentazione, il motore "quattrovalvole" aveva introdotto l'impiego dei nuovi iniettori Marelli IWP 189 posti sul condotto d'alimentazione dei corpi farfallati, dal diametro di 50 mm, mentre la nuova centralina integrata di accensione e iniezione sfruttava i segnali

esclusivamente montati sulla NTX, che venne standardizzata con ruote a raggi senza pneumatici (patentato sistema STS Alpina).

ENGINE AND TRANSMISSION.

The Stelvio 1200 8V and NTX boasted the latest evolution of the "Quattrovalvole" engine, introduced in 2006.

It had raised cam profile single camshaft timing system driven by silent "Morse" type chains with hydraulic chain tensioners, the forged pistons with three rings cooled by oil jets in the crankcase, the ultra-light valves in special alloy steel with 5mm stems, and the conical valve springs that eliminated resonance and power loss at high engine speeds.

Lubrication and cooling were ensured by two coaxial pumps that circulate lubricant through a separate duct in the head up to the exhaust valve seats, where the highest temperatures developed.

The cylinders featured a particular design, with the cooling fins tapered toward the front of the cylinders, while the valve covers - which proudly flaunt the "Quattrovalvole" moniker - featured a floating mounting system to reduce mechanical noise.

As far as the fuel system goes, the "Quattrovalvole" engine premiered the new Marelli IWP 189 injectors located on the intake ducts of the sizeable 50mm throttle bodies, whereas the brand new integrated ignition and injection ECU exploited the signals sent by the two



di due sonde lambda al fine di garantire un'accurata alimentazione lungo tutto il ciclo di combustione, migliorando la risposta al comando del gas, l'erogazione ai regimi intermedi oltre a consumi ed emissioni.

Rimanendo nell'ambito della componentistica elettronica le Stelvio 1200 8V e NTX portarono al debutto il sistema di antipattinamento ATC, un aiuto prezioso per trarsi d'impaccio in situazioni di scarsa aderenza.

COME VA

Con il MY 2011 la Stelvio giunse finalmente alla sua completa maturità con la completa risoluzione di tutti i problemi che avevano contraddistinto le versioni precedenti.

La Stelvio così rappresentò un'ottima scelta per chi era alla ricerca un prodotto onesto, ben curato e offerto a un prezzo competitivo: una reale alternativa per gli amanti del settore delle enduro stradali.

La Stelvio si dimostrò una soluzione adatta a ogni tipo di utilizzo e di percorso, una moto versatile, oltretutto disponibile in due distinte versioni che la rendevano ideale per il viaggiatore, per chi ama il fuoristrada leggero e le strade bianche o per chi la voleva sfruttare come mezzo divertente e sicuro da guidare.

La Stelvio si presentava con una posizione di guida perfetta, con le braccia ben distese, con un parabrezza e un cupolino che consentiva una buona pro-

lambda probed to guarantee adequate fuel metering throughout the entire combustion cycle, improving response to the throttle control, mid range power delivery further to consumptions and emissions.

In terms of electronic components, the Stelvio 1200 8V and NTX debuted the ATC system to prevent sliding, an invaluable help in keeping out of trouble in poor grip conditions.

TEST RIDE

With the 2011 MY, the Stelvio reached its full maturity with the complete resolution of all the problems that had marked the previous versions.

Finally, the Stelvio was an excellent choice for those looking for an honest, well-finished product offered at a competitive price: a real alternative for those who choose bikes in the maxi enduro sector.

The Stelvio proved to be a solution suitable for every type of use and route, a versatile bike, moreover available in two distinct versions that made it ideal for the traveler or for those who wanted to exploit it as a fun and safe way to ride.

The Stelvio presented itself with a perfect driving position, with arms well stretched out, with a windscreen and a fairing that provided good aerodynamic protection, so as to ensure that you arrived at your destination without getting tired even in the case of long motorway transfers.



tezione aerodinamica, tanto da garantire di arrivare a destinazione senza affaticarsi anche in caso di lunghi trasferimenti autostradali.

Sempre sul fronte del turismo a lungo raggio, poi come non sottolineare l'incredibile aumento della capienza del serbatoio, che passò da solo 18 litri a ben 32! Incremento che fu definito "incredibile" perché ottenuto senza modificare l'aspetto esterno del serbatoio, ricavando quindi al suo interno quel volume che faceva la differenza rispetto alla precedente versione.

Ne conseguiva che, anche sul fronte della frequenza dei rifornimenti, la Stelvio si rivelò un'ottima compagna di viaggio, soprattutto per chi intendeva mantenere elevate medie giornaliere di percorrenza.

Stesso discorso per la capacità di carico, soprattutto per la versione NTX: le borse di serie, proprio grazie alla forma rettangolare, erano molto capienti, mentre la struttura stessa della moto permetteva una facile installazione del bauletto posteriore e della borsa da serbatoio.

Per quanto riguarda la prova su strada, la versione NTX, che era più pesa e ingombrante per tutta la sua dotazione di borse, protezioni e fari, si dimostrò meno a suo agio sui tornanti e sulle curve strette, mentre la 8V si dimostrò perfettamente a suo agio anche in questo contesto.

E' vero però che, da un punto di vista estetico, era la versione NTX quella che più affascinava: il suo look evocava le

Still on the long-range tourism front, then how can we fail to underline the incredible increase in the capacity of the tank, which had gone from just 18 liters to as many as 32!

Increase that we defined as "incredible" because it was obtained without changing the external appearance of the tank, thus obtaining inside it the volume that makes the difference compared to the previous version.

It followed that, also in terms of the frequency of refueling, the Stelvio presented itself as an excellent travel companion, especially for those who intended to maintain high daily mileage averages.

The same for the load capacity, especially for the NTX version: the standard panniers, thanks to their rectangular shape, were very roomy, and the structure of the bike allowed easy installation of the rear top box and tank bag.

During the road test, the NTX version, which was heavier and bulkier for all its equipment of bags, protections and headlights, proved to be less at ease on hairpin bends and tight curves, while the 8V proved to be perfectly at ease even in this context.

It is true, however, that from an aesthetic point of view the NTX version was the one that most fascinates: its look evoked long distances, African journeys, the very presence of the many dedicated accessories evoked large spaces and freedom.



lunghe distanze, i viaggi africani, la stessa presenza dei tanti accessori dedicati richiama ampi spazi e libertà.

La Stelvio, comunque, rientrava perfettamente nel contesto del grande successo che il settore enduro ebbe in tutta Europa: moto che rispondevano bene alla necessità di evadere dal quotidiano, che offrivano una grande versatilità, valide per l'enduro leggero, per le cavalcate della domenica, ma anche per il lungo viaggio turistico.

Anche se per potenza (oppure proprio per questo?) non era un prodotto al top del settore, questo modello offriva un ottimo equilibrio dinamico dovuto all'efficace ciclistica, ma anche e finalmente alle doti del motore ora caratterizzato da una coppia perfetta, con un buon tiro ai bassi, il motore sempre pronto a riprendere giri e un buon spunto in alto.

Tutto ciò era dovuto anche al fatto che il motore 8 valvole era stato dotato di un nuovo controllo elettronico, con doppia sonda Lambda per gestire in modo differenziato i due cilindri, una soluzione utile soprattutto quando il gas veniva parzializzato, come nel traffico cittadino: in questo contesto, infatti, il propulsore aveva un carattere molto più dolce, agile nel riprendere giri a tutti i regimi.

L'impianto frenante aveva una risposta pronta e perfettamente modulabile, con in più la sicurezza dell'Abs (optional sulla Stelvio 8V), mentre per le sospensioni era da sottolineare la presenza della forcella

The Stelvio, however, fitted perfectly into the context of the great commercial success of the enduro sector throughout Europe: motorcycles that responded to the need to escape from everyday life, that offered great versatility: enduro riding, Sunday rides, but also long tourist trips.

Even if for power (or just for this?) it was not a top product, this model offered an excellent dynamic balance due to the excellent chassis, but also and finally to the qualities of the engine now characterized by a perfect torque and with a good shot at the lows.

All this was also due to the fact that the 8-valve engine had been equipped with a new electronic control, with a double Lambda probes to manage the two cylinders in a differentiated way, a useful solution especially when the throttle was partial, as in city traffic: in this context, in fact, the engine had a much sweeter character, agile in restarting at all rpm.

The braking system had a prompt and perfectly modular response, plus the safety of the ABS (optional on the Stelvio 8V), while for the suspensions we noted the presence of the Marzocchi fork fully adjustable and the mono adjustable in the preload and rebound: both of good workmanship and sensitive to adjustments, which was important for a model that was asked to travel in very different load conditions.

The ATC antispin system on the Stelvio



Marzocchi con steli da 45 mm, completamente regolabile e il mono regolabile nel precarico e in estensione: entrambi di buona fattura e sensibili alle regolazioni, dato importante per un modello a cui era chiesto di viaggiare in condizioni di carico molto diverse.

Il sistema di antispin ATC presente sulla Stelvio era qui in versione semplificata, in quanto non regolabile, rispetto a quello montato sui modelli sportivi Aprilia.

Altro punto di vantaggio della Stelvio era sicuramente il suo prezzo d'acquisto senz'altro all'altezza della qualità dei componenti e delle finiture; insomma, un modello veramente valido, soprattutto nella versatilità e nell'anima guzzista, ovvero di moto più che sincera e appagante nella guida.

was here in a simplified version, as it was not adjustable, compared to that mounted on the Aprilia sports models.

Another advantage of the Stelvio was certainly its purchase price, absolutely in line with the quality of the components and the finishes.

A truly valuable model, especially in terms of versatility and Guzzi's soul, a bike that was sincere and satisfying to ride.





CARATTERISTICHE PRINCIPALI

DESIGN

Nuovo cupolino
Nuovo serbatoio da 32 litri
Nuovo parabrezza
Nuovo rivestimento sella

MOTORE

1200 Bicilindrico a V di 90°
“Quattrovalvole”
Distribuzione mono-albero a camme
in testa migliorata nella silenziosità del
comando valvole
Doppia sonda lambda
Alberi a camme di nuovo profilo
Radiatore dell’olio maggiorato
Frizione monodisco
Nuovo Impianto di scarico
Trasmissione a cardano reattivo com-
patto
Cambio a 6 marce
Euro 3

CICLISTICA

Telaio doppia trave superiore in acciaio
ad alta resistenza
Forcella anteriore con steli da 45 mm,
regolabile nel precarico e nell’idraulica
dotate di un nuovo set molle ad azione
progressiva
Ammortizzatore regolabile nel precarico
e in estensione dotato di una nuova
molla maggiormente precaricata
Sospensione posteriore con monobraccio
ad articolazione progressiva

MAIN CHARACTERISTICS

DESIGN

New headlight fairing
New 32 litre fuel tank
New windshield
New saddle lining

ENGINE

1200 90° V-shaped Twin-cylinder
“Four Valve”
Single overhead camshaft timing system
with decreased valve control noise level
Two lambda probes
New profile camshafts
Single plate clutch
New exhaust system
Transmission with compact reactive
cardan shaft drive
6-gear gearbox
Euro 3

CHASSIS

High tensile steel upper dual beam
frame
Front fork with 45 mm legs, adjustable
spring preloading and hydraulics fitted
with a new set of progressive action
springs
Shock absorber with adjustable preload
and rebound fitted with a new more
preloaded spring
Rear suspension with progressive artic-
ulation single arm
4 horizontally opposed piston front
brake system with new 320 mm discs,



Freni anteriori a 4 pistoncini contrapposti e nuovi dischi da 320 mm, sistema ABS disinseribile
Freno posteriore con disco da 282 mm con pinza flottante a due pistoncini paralleli
Sistema ABS disinseribile
Pneumatico posteriore ZR 150/70/17
Pneumatico anteriore ZR 110/90/19

DOTAZIONE

ABS Continental di ultima generazione disinseribile (In opzione su 1200 8V)
Nuova strumentazione con indicatore livello carburante di maggior scala
Predisposizione manopole riscaldate
Predisposizione navigatore satellitare

ALLESTIMENTO NTX:

Valigie in alluminio
Paracoppa in alluminio
Paramotore in acciaio
Paracardano in acciaio
Paramani in integrali
Fari supplementari
Ruote a raggi
Parabrezza maggiorato
ABS di serie

deattivabile ABS.
Rear 282-mm disc brake, floating caliper with two parallel pistons
Deactivatable ABS
Rear tyre 150/70-17
Front tyre 110/90-19

STELVIO 1200 STANDARD EQUIPMENT

ABS
ATC traction control
Alloy rims

NTX STANDARD EQUIPMENT

ABS
ATC traction control
Black satin-finish aluminium side panniers
Cylinder guard
Long-range lights
Aluminium sump guard
Hand guards
Spoked wheels
Extra large windshield with side wind deflectors



SCHEDA TECNICA MOTO GUZZI STELVIO 1200 8V (NTX)

MOTORE

Tipo: bicilindrico a V di 90°, 4 tempi
Raffreddamento: ad aria e olio con pompa di raffreddamento indipendente
Cilindrata: 1.151 cc
Alesaggio e corsa: 95 x 81.2 mm
Rapporto di compressione: 11 : 1
Diagramma di distribuzione: apertura valvola aspirazione 36° P.P.M.S.
chiusura valvola aspirazione 62° D.P.M.I.
apertura valvola di scarico 58° P.P.M.I.
chiusura valvola di scarico 30° D.P.M.S.
Potenza massima: 77 kW (105CV) a 7.250 giri/minuto
Coppia massima: oltre 113 Nm a 5.800 giri/minuto
Alimentazione / Accensione: iniezione elettronica Multipoint, sequenziale, fasata
Magnet Marelli IAW5A, sistema alfa-n; 2 corpi farfallati di Ø 50 mm, iniettori Weber IWP 189, doppia sonda Lambda.
Avviamento: Elettrico
Candele: NGK PMR8B (Long Life)
Impianto di scarico: in acciaio inox, 2 in 1 catalizzato a 3 vie con sonda Lambda
Omologazione: Euro 3

TRASMISSIONE

Cambio: 6 marce
Trasmissione primaria: a denti elicoidali, rapporto 26/35 = 1: 1.346
Trasmissione finale: Cardano Reattivo Compatto CA.R.C.; doppio giunto di cardano e coppia conica flottante, rapporto 12/44 = 1 : 3,666
Frizione: monodisco con parastrappi integrato

CICLISTICA

Telaio: tubolare in acciaio ad alto limite di snervamento con motore portante
Interasse: 1.535 mm
Avancorsa: 125 mm
Inclinazione canotto di sterzo: 27°
Angolo di sterzo: 34°
Sospensione anteriore: forcella a steli rovesciati Ø 45 mm completamente regolabile

MOTO GUZZI STELVIO 1200 8V (NTX) - TECHNICAL SPECIFICATIONS

ENGINE

Type: 90° V-twin engine, 4-stroke
Cooling: through air and oil and an independent cooling pump
Engine capacity: 1,151 cc
Bore and stroke: 95 x 81.2 mm
Compression ratio: 11: 1
Timing system diagram: intake valve opens 36° BTDC
intake valve closes 62° ABDC
exhaust valve opens 58° BBDC
exhaust valve closes 30° ATDC
Maximum power: 77 kW (105HP) at 7,250 rpm
Maximum torque: above 113 Nm at 5,800 rpm
Fuel supply / Ignition: Multipoint sequential electronic ignition, Magneti Marelli IAW5A phased, alfa-n system; two Ø 50mm throttle body, Weber IWP 189 injectors, two lambda probes.
Starter: Electric
Spark plugs: NGK PMR8B (Long Life)
Exhaust system: stainless steel, 2-in-1 type, three-way catalytic converter with lambda probe
Type approval: Euro 3

TRANSMISSION

Gearbox: 6-speed
Primary drive: with helical teeth, ratio 26/35 = 1: 1.346
Final drive: Compact reactive cardan shaft drive system called CA.R.C.; double cardan joint and floating bevel gear seat, drive ratio 12/44 = 1: 3.666
Clutch: single-disc with integrated anti-vibration buffer

CHASSIS

Chassis: High yield strength tubular steel with integrated engine
Centre to centre distance: 1,535 mm
Trail: 125 mm
Headstock angle: 27°
Steering angle: 34°

(precarico molla e idraulica in estensione e compressione) con piedino per pinza freni attacco radiale

Escursione ruota anteriore: 170 mm

Sospensione posteriore: monobraccio con leveraggio progressivo, monoammortizzatore con regolazione idraulica in estensione e registro precarico molla a pomello

Escursione ruota posteriore: 155 mm

Freno anteriore: doppio disco flottante in acciaio inox, Ø 320 mm, pinze radiali a 4 pistoncini contrapposti

Freno posteriore: disco fisso in acciaio inox, Ø 282 mm, pinza flottante a 2 pistoncini paralleli

Ruote (NTX): In lega leggera (A raggi tubeless)

Cerchio anteriore: 2,50" x 19"

Cerchio posteriore: 4,25" x 17"

Pneumatico anteriore: 110/80 R19"

Pneumatico posteriore: 150/70 R17"

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione impianto: 12 V

Batteria: 12 V – 18 Ah

Alternatore: 12 V – 550 W

DIMENSIONI

Lunghezza: 2250 mm

Larghezza (NTX): 920 mm (1050 mm)

Altezza (NTX): 1430 mm (1480 mm)

Altezza sella: 820-840 mm (regolabile)

Altezza minima da terra: 210 mm

Peso in ordine di marcia. (NTX): 257 kg (272 Kg)

Capacità serbatoio carburante: 32 litri

Di cui di riserva: 7 litri

Front suspension: completely adjustable fork (spring preload and hydraulic compression and rebound damping) with 45 mm diam. upside down stanchions and caliper mounting for radial brake calipers

Front wheel travel: 170 mm

Rear suspension: single arm with progressive linkage, monoshock with adjustable hydraulic rebound damping and spring preload adjuster knob

Rear wheel travel: 155 mm

Front brake: dual 320 mm stainless steel floating discs, radial calipers with 4 horizontally opposed pistons

Rear brake: 282 mm stainless steel fixed disc, floating caliper with 2 parallel pistons

Wheels (NTX): Light alloy (tubeless, spoked)

Front wheel rim: 2.50" x 19"

Rear wheel rim: 4.25" x 17"

Front tyre: 110/80 R19"

Rear tyre: 150/70 R17"

ELECTRICAL SYSTEM

System voltage: 12 V

Battery: 12V - 18 Ah

Alternator: 12 V - 550 W

SIZES

Length: 2250 mm

Width (NTX): 920 mm (1,050 mm)

Height (NTX): 1,430 mm (1,480 mm)

Saddle height: 820-840 mm (adjustable)

Minimum ground clearance: 210 mm

Kerb weight. (NTX): 257 Kg (272 Kg)

Fuel tank capacity: 32 litres

Reserve: 7 litres

FINAL EDITIONS

Stelvio 1200 8V NTX 2014



Con le ultime versioni della Stelvio, l'ABS di serie arriva anche sulla 8V.

Ci sono poi novità anche sul fronte ruote con un set di cerchi in lega di nuovo disegno per la versione 1200 8V con pneumatico posteriore 150/70-17, prima esclusiva della NTX; quest'ultima viene equipaggiata di serie con ruote a raggi tubeless (sistema STS brevettato Alpina).

Nel 2012 diviene poi definitiva la modifica della distribuzione con la scomparsa delle punterie a bicchiere in favore delle più moderne punterie a rullo.

L'avvento nel 2016 della normativa antinquinamento Euro 4 sancisce la fine della produzione della Stelvio, in quanto il vecchio bicilindrico quattro valvole raffreddato ad aria non è certo in grado di rispettare i nuovi parametri, o almeno sarebbe troppo costoso e controproducente procedere in questo senso.

Ora che è stato presentato il nuovo e moderno motore della V100 Mandello è senz'altro lecito aspettarsi l'arrivo di una nuova versione della Stelvio!

With the Stelvio latest versions the standard ABS arrived also for the 8V.

There were also innovations on the wheel front with a set of newly designed alloy wheels for the 1200 8V version with rear tire 150 /70-17, previously exclusive to the NTX; the latter is equipped as standard with tubeless spoked wheels (STS system patented by Alpina).

In 2012, the modification of the distribution became definitive with the disappearance of the flat tappets in favor of the more modern roller tappets.

The advent of the Euro 4 anti-pollution legislation in 2016 sanctioned the end of the production of the Stelvio, as the old air-cooled eight-valve twin cylinder was certainly not able to meet the new parameters, or at least it would be too expensive and counterproductive to proceed in this direction.

Now that the new and modern V100 Mandello engine has been presented, it is certainly reasonable to expect the arrival of a Stelvio new version!



Stelvio 1200 8V NTX 2015

Stelvio 1200 8V 2015



