



- 超軽量クロームモリブデン鋼フレームとボルトオン・アルミニウムサブフレームのコンビネーション。
- フルアジャスタブルWPサスペンションφ48mm倒立フォーク、精妙なアップデートとエンデューロに最適化されたチューニング。
- 改良型WPサスペンションPDSモノショック。スムーズネスが向上、新EXCセットアップ。
- 最新世代プレンプ・ブレーキシステム：2ピストン・フローティングキャリパー（フロント）、新型メインシリンダー。
- さらに軽量化されたエキセル・リムがハンドリングの向上に寄与。
- 新型DID 520 VT2 X-リングチェーンがサービスイターバルを延長。
- 最適化されたエアボックスデザインと新型エアフィルターが高い防塵性を実現。
- グラフィックを一新するとともに、ビビッドなシャイニーカラーを採用。
- レンサル新型グリップ。

完璧なテクノロジーで武装する軽量4ストローク

パワフルなロングディスタンス・モーターサイクルは、エンデューロE1クラスに独自のポジションを確定させた。リラックスエンデューロを楽しむ時も、世界選手権で手強いライバルと戦う時も、その性格は変わらない。250 EXC-Fは、KTMエンデューロラインナップ中、最小ながらもシャープネスとパワーを兼ね備え、圧倒的な戦闘力を誇る。それぞれ高いポテンシャルを誇るシャシーとエンジンを持つ250 EXC-Fは、2010年もピクトリーロードを疾走する。



250 EXC-F

エンジン種類: 4ストローク単気筒 総排気量: 248.6cc 始動方式: キック・セル併用式 変速機: 6速 燃料タンク容量: 約9.2リットル 半乾燥重量: 約105.7kg(燃料含まず)

- 超軽量クロームモリブデン鋼フレームとボルトオン・アルミニウムサブフレームのコンビネーション。2010年型はフレームデザインにもメスを入れ、ステアリングヘッド位置は09年比で-10mm。
- フルアジャスタブルWPサスペンションの48mm倒立フォーク、精妙なアップデートとエンデュロに最適化されたチューニング。
- 改良型WPサスペンションPDSモノショック。スムーズネスが向上、新EXCセットアップ。
- 最新世代プレンボ・ブレーキシステム：2ピストン・フローティングキャリパー（フロント）、新型メインシリンダー。
- さらに軽量化されたエキセル・リムがハンドリングの向上に寄与。
- 強化ギア。
- 新型DID 520 VT2 X-リングチェーンがサービスインターバルを延長。
- 最適化されたエアボックスデザインと新型エアフィルターが高い防塵性を実現。
- グラフィックを一新するとともに、ビビッドなシャイニーカラーを採用。
- レンサル新型グリップ。

孤高のオールラウンダー

卓越したオールラウンドクオリティを誇る400 EXCは、KTMモデルラインナップはもちろん、オフロード市場の中でももっともポピュラーなモデルと言える。2010モデルイヤーに向けていっそうのアップグレードが図られ、さらにバランスの良いモデルに成長した。たとえば、フレームは2009年型比で10mmローダウンされ、低重心化に貢献。これに合わせて、シートポジションをわずかに低下させ、フロントホイールのコントロール性を増大。フェザー級マシンを思わせる軽快なハンドリングフィールも実現された。包括的な改良が実を結び、KTMが誇るロングディスタンス・モーターサイクルは、2010年も必ずや成功を勝ち取るだろう。



400 EXC

エンジン種類: 4ストローク単気筒 総排気量: 393.4cc 始動方式: キック・セル併用式 変速機: 6速 燃料タンク容量: 約9.5リットル 半乾燥重量: 約113.9kg(燃料含まず)

- デコンプシステムを最適化。
- クラッチを最適化。潤滑ホールを拡大し、新設定のマルチディスクを採用。
- 点火特性の最適化。低回転域の燃焼特性とライダービリティ向上を狙った新型スパークプラグを装着。
- フルアジャスタブルWPサスペンションφ48mm倒立フォーク。カートリッジユニットを一新するとともに、セットアップを変更し、レスポンス性と快適性を向上。
- 改良型WPサスペンションPDSモノショック。スムーズネスが向上、新EXCセットアップ。
- フレームプロテクターを標準装備。
- インモールドテクノロジーによる新グラフィック。

隅々まで浸透するワールドチャンピオン・テクノロジー

レース直系を標榜するモーターサイクルは少なくないが、真の意味で450 EXCと肩を並べられるモデルはないに等しい。ファビオ・ファリオリ率いるレース部門が開発熟成したE2ウィニングマシンの遺伝子は、余すところなく市販バージョンの450 EXCに受け継がれた。このパワフルな4ストロークは、さまざまな改良を受けて新たなスタートラインに並ぶ。“革命的進化ではなく、累積的進歩”のモットーの下、エンジン稼働マスの低減や点火曲線の見直しなど、きめ細かなチューニングにより、ライダービリティが向上。449.3ccの排気量を持つシングルシリンダーユニットは、デコンプシステムの最適化やキャブレターセッティングの改良の結果、低温下でも優れた始動性を発揮する。クラッチ潤滑系のボアを拡大し、マルチディスクの設定を変化させ、耐摩耗特性が増大し、ブレーキパフォーマンスも向上。また、WPサスペンションコンポーネントにも新たなセットアップを採用し、ウルトラモダンなドライブトレインが伝達するパワーを、より効果的に使えるようにしている。

WORLD CHAMPION 2009



450 EXC

エンジン種類: 4ストローク単気筒 総排気量: 449.3cc 始動方式: キック・セル併用式 変速機: 6速 燃料タンク容量: 約9.5リットル 半乾燥重量: 約113.9kg(燃料含まず)

- 超軽量クロームモリブデン鋼フレームとボルトオン・アルミニウムサブフレームのコンビネーション。2010年型はフレームデザインにもメスを入れ、ステアリングヘッド位置は09年比で-10mm。
- フルアジャスタブルWPサスペンションの48mm倒立フォーク、精妙なアップデートとエンデューロに最適化されたチューニング。
- 改良型WPサスペンションPDSモノショック。スムーズネスが向上、新EXCセットアップ。
- 最新世代プレンボ・ブレーキシステム：2ピストン・フローティングキャリパー（フロント）、新型メインシリンダー。
- さらに軽量化されたエキセル・リムがハンドリングの向上に寄与。
- 強化ギア。新型DID 520 VT2 X-リングチェーンがサービスインターバルを延長。
- 最適化されたエアボックスデザインと新型エアフィルターが高い防塵性を実現。
- グラフィックを一新するとともに、ビビッドなシャイニーカラーを採用。
- ハンドリング向上をもたらす新コントロールタイム。
- チェーンテンショナー、レール、窒化コート・ピストンリングを改良。
- デコンプシステムの最適化。

エンデューロのマスターピース

全回転域で圧倒的なパワーを提供する一方で、車両重量はクラス最軽量に抑えられている。すべての基礎となるのは、第一級のシャシー。KTM EXCファミリーの長兄、530 EXCの特徴を凝縮したフレーズである。シリーズ最強のモデルは、単にピークパワーを追求するのではなく、あらゆる回転域においても調和の取れたパフォーマンスを提供するようデザインされている。わずか約113kgの車両重量が抜群のコントロールを保証。KTMファクトリーライダーのイヴァン・セルヴァンテス（スペイン）が、2009年エンデューロE3クラスチャンピオンシップを獲得したことからも、マシンポテンシャルがわかるだろう。シワリとスロットルを開けた場合であれ、一気にフルスロットルにした時であれ、530 EXCの4ストローク単気筒エンジンは、つねにライダーのニーズに応える。2010年型は、隅々まで改良のメスを入れ、いっそうのパワーアップを実現。その走り、まさに“Ready for Victory”。

WORLD CHAMPION 2009



530 EXC

エンジン種類：4ストローク単気筒 総排気量：510.4cc 始動方式：キック・セル併用式 変速機：6速 燃料タンク容量：約9.5リットル 半乾燥重量：約113.9kg（燃料含まず）

- 125 EXC、250 EXC-F、450 EXC、530 EXCに設定されたスペシャルエディション。
- 削り出しトリプルクランプ、19mmオフセット。
- フルアジャスタブルWPサスペンションφ48mm倒立フォーク、ブリードバルブ付。
- PHDSダンパー付ハンドルバーマウント、ハンドルバーパッド付。
- 最新世代のプレンボ・ブレーキシステム。
- エンジンプロテクターとハンドガード。
- 一体型マップホルダーを備えるシート。
- 専用Six Daysグラフィック。

レースの遺伝子を持つマルチタレント

1913年、イングランド北西部で始まったオフロードモーターサイクル競技は、やがて世界最高の2輪イベントへと成長する。KTMは、このエンデュロイベントにおいてもつねに先頭を走ってきた。そんなメーカーにとって、1947年以来、オフロードライダーを魅了して止まないエンデュロのオマージュとして、Six Daysスペシャルを作るのは当然の成り行きである。専用装備品リストには、レースに勝つための技術と経験が活かされている。たとえば、透明燃料タンク、WPフォークのベントバルブ、大型エンジンプロテクターやリアブレーキライニングのクイックチェンジボルトなど、ひとつひとつのディテールには相応の理由がある。Six Days専用グラフィックを施し、視覚的にもスペシャルエディションであることが強調されている。

WINNER SIX DAYS 2009



EXC SIX DAYS MODELS

250 EXC-F

400 EXC

450 EXC

530 EXC



エンジン	250 EXC-F	400 EXC	450 EXC	530 EXC
エンジン種類	水冷4ストローク単気筒	水冷4ストローク単気筒	水冷4ストローク単気筒	水冷4ストローク単気筒
総排気量	248.6cc	393.4cc	449.3cc	510.4cc
内径/行程	76/54.8mm	95/55.5mm	95/63.4mm	95/72mm
圧縮比	12.8:1	11.1:1	11.9:1	11.9:1
始動方式	キック・セル併用式	キック・セル併用式	キック・セル併用式	キック・セル併用式
変速機	6速	6速	6速	6速
燃料供給方式	ケイヒン FCR-MX 39	ケイヒン FCR-MX 39	ケイヒン FCR-MX 39	ケイヒン FCR-MX 39
制御方式	DOHC 4/バルブ フィンガーフォロワー	OHC 4/バルブ ロッカーレバー	OHC 4/バルブ ロッカーレバー	OHC 4/バルブ ロッカーレバー
潤滑方式	2個のオイルポンプによるオイル圧送式	3個のオイルポンプによるオイル圧送式	3個のオイルポンプによるオイル圧送式	3個のオイルポンプによるオイル圧送式
変速機オイル	—	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50
エンジンオイル	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50
減速比(1次/2次)	22:68/14:38(13:50)	33:76/15:45(13:52)	33:76/15:45(13:52)	33:76/15:45(13:50)
クラッチ形式	湿式多板、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式
シャシー	250 EXC-F	400 EXC	450 EXC	530 EXC
全長/全幅/全高	2236/786/1259mm	2236/786/1259mm	2236/786/1259mm	2236/786/1259mm
フレーム	クロームモリブデン鋼セントラルダブルクレードル	クロームモリブデン鋼セントラルダブルクレードル	クロームモリブデン鋼セントラルダブルクレードル	クロームモリブデン鋼セントラルダブルクレードル
サブフレーム	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム
ハンドルバー	アルミニウムφ28/22mm(ネケン)	アルミニウムφ28/22mm(ネケン)	アルミニウムφ28/22mm(ネケン)	アルミニウムφ28/22mm(ネケン)
フロントフォーク	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm
リアサスペンション	WP-PDSショックアブソーバー	WP-PDSショックアブソーバー	WP-PDSショックアブソーバー	WP-PDSショックアブソーバー
サスペンションストローク F/R	300/335mm	300/335mm	300/335mm	300/335mm
ブレーキ F/R	ディスクブレーキφ260/220mm	ディスクブレーキφ260/220mm	ディスクブレーキφ260/220mm	ディスクブレーキφ260/220mm
リム F/R	1.60×21";2.15×18"(エキセル)	1.60×21";2.15×18"(エキセル)	1.60×21";2.15×18"(エキセル)	1.60×21";2.15×18"(エキセル)
タイヤ F/R	90/90×21";120/90×18"	90/90×21";140/80×18"	90/90×21";140/80×18"	90/90×21";140/80×18"
サイレンサー	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム
ステアリングヘッド角	63.5°	63.5°	63.5°	63.5°
軸間距離	1475±10mm	1475±10mm	1475±10mm	1475±10mm
最低地上高(無負荷)	380mm	380mm	380mm	380mm
シート高(無負荷)	985mm	985mm	985mm	985mm
燃料タンク容量	約9.2L	約9.5L	約9.5L	約9.5L
半乾燥重量	約105.7kg(燃料含まず)	約113.9kg(燃料含まず)	約113.9kg(燃料含まず)	約113.9kg(燃料含まず)
乗車定員	1名	1名	1名	1名
生産国	オーストリー	オーストリー	オーストリー	オーストリー
保証期間	30日間	30日間	30日間	30日間
メーカー希望小売価格(車両本体価格)	99万9600円(95万2000円)	110万2500円(105万円)	120万7500円(115万円)	126万円(120万円)

HARD ENDURO



- ダイナミズムを極めるLC4単気筒4ストロークエンジン。バランスシャフト、APTCアンチホッピング・クラッチ、6速トランスミッション。最高出力: 63ps (46kW)
- ステンレス・エグゾーストシステム、触媒コンバーター。
- 超軽量スチール・トレリスフレーム、セルフサポーティングテールタンク。
- フルアジャスタブルWPサスペンションコンポーネント。ストローク(フロント/リア): 250mm
- プレミアムクオリティ・ブレンボ・ブレーキシステム。
- 魅力溢れる新ペイントワーク。
- 改良型スピードメーター、新設計ダイヤル。

ハードエンデューロ兼オールラウンダー

さまざまなオフロードレースやエンデューロイベントで経験と実績を積み重ねるKTM。690 Enduroは、その豊富な経験と実績、ノウハウに基づいてこの世に生を受けた。LC4ファミリーの一員であるこのマシンは、最先端のハードエンデューロに必要なものすべてを備える。2008モデルイヤーにデビューして以来、全世界のエンデューロファンを魅了し続ける理由のひとつは、ハードコアモデルでありながら、日常使用にも十分対応するフレキシビリティ。690 Enduroは、非常に軽量化に仕上げられており、過酷なオフロードに柔軟に対応する一方で、オンロードでも快適なロングツーリングプレジャーを提供する。こうした懐の深さは、精妙なデザインが施された超モダンなパワーユニット、LC4に拠るところが大きい。軽量コンパクトなシングルシリンダーは、63ps (46kW)のハイパワーを発揮。強烈なパワーにもひるまないよう格子構造を持つスチール・トレリスフレームには、フルアジャスタブルのWPサスペンションコンポーネントと、パワフルなブレンボ・ブレーキシステムが組み合わされる。改良型マルチファンクション・スピードメーターがダイナミックデータの視認性を向上させる。一新されたペイントワークは、見る者を魅了しながら、この690 Enduroが2010モデルイヤーの最新型であることを力強くアピールする。



690 ENDURO

エンジン種類: 4ストローク単気筒 総排気量: 654cc 始動方式: セル式 変速機: 6速 燃料タンク容量: 約12.0リットル 半乾燥重量: 約138.5kg(燃料含まず)

- ダイナミズムを極めるLC4単気筒4ストロークエンジン。バランスシャフト、APTCアンチホッピング・クラッチ、6速トランスミッション。最高出力: 63ps (46kW)
- ステンレス・エグゾーストシステム、触媒コンバーター。
- 超軽量スチール・トレリスフレーム、セルフサポーティングテールタンク。
- フルアジャスタブルWPサスペンションコンポーネント。ストローク(フロント/リア): 250mm
- プレミアムクオリティ・ブレンボ・ブレーキシステム。
- 魅力溢れるスポーティーなペイントワーク。
- 改良型スピードメーターと新設計ダイヤルを採用する軽量コックピット。

日常性も兼ね備えるエクストリームスポーツ

“R”のひと文字がこのモデルのキャラクターを端的に表現している。オリジナルの690 Enduroよりスポーティーでエクストリーム。654cc、単気筒のLC4は、690 Enduroと同一ながらも、“R”バージョンはサスペンションストロークが25mmも延長されるとともに、足下にはハードなダートにも対応するビレリMT21スタッドタイヤを装着する。KTMのコルポレートカラー、ビッドオレンジを纏うトレリスフレームは、非常に高い剛性を実現。ひと目見ただけでも、690 Enduro Rがオフロードアスリートのサラブレッドであることに気づかされる。パワフルなブレンボ・ブレーキシステムにより、パワーに見合った制動力が確保されている。見るからにパワフルなフロントマッドガード、超軽量仕立てのコックピット、魅力的なフロントマスク。基本骨格からディテールに至るまで、すべての要素にこのマシンが持つダイナミズムが息づく。690 Enduro Rは、確かにエクストリームスポーツだが、同時に日常使用にも完璧に対応し、その魅力がいっそう高まっている。スポーティーなペイントワークと改良型マルチファンクション・スピードメーターを備える2010年型には、ハードコアエンデュロのカリスマの呼び名が似つかわしい。



690 ENDURO R

エンジン種類: 4ストローク単気筒 総排気量: 654cc 始動方式: セル式 変速機: 6速 燃料タンク容量: 約12.0リットル 半乾燥重量: 約138.5kg (燃料含まず)

690 ENDURO

690 ENDURO R



エンジン

エンジン種類	水冷4ストローク単気筒	水冷4ストローク単気筒
総排気量	654cc	654cc
内径/行程	102/80mm	102/80mm
最高出力	63ps(46.3kW)/7500rpm	63ps(46.3kW)/7500rpm
最大トルク	64Nm/6000rpm	64Nm/6000rpm
圧縮比	11.8:1	11.8:1
始動方式	セル式	セル式
変速機	6速	6速
燃料供給方式	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション(EPT)	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション(EPT)
制御方式	OHC 4バルブ ローラーロッカーレバー	OHC 4バルブ ローラーロッカーレバー
潤滑方式	2個のオイルポンプによるオイル圧送式	2個のオイルポンプによるオイル圧送式
変速機オイル	—	—
エンジンオイル	モトレックス SAE 10W-60	モトレックス SAE 10W-60
減速比(1次/2次)	36:79/15:45	36:79/15:45
クラッチ形式	APTCスリッパクラッチ、油圧操作式	APTCスリッパクラッチ、油圧操作式

シャシー

全長/全幅/全高	2283/830/1265mm	2283/830/1265mm
フレーム	クロームモリブデン鋼トリスフレーム(パウダーコート)	クロームモリブデン鋼トリスフレーム(パウダーコート)
サブフレーム	セルフサポート・プラスチックタンク	セルフサポート・プラスチックタンク
ハンドルバー	アルミニウムφ28/22mm	アルミニウムφ28/22mm
フロントフォーク	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm
リアサスペンション	WPモノショック・プロレバーリンク	WPモノショック・プロレバーリンク
サスペンションストローク F/R	250/250mm	275/275mm
ブレーキ F/R	ディスクブレーキφ300/φ240mm	ディスクブレーキφ300/φ240mm
リム F/R	1.85×21"・2.50×18" (アルミニウム)	1.85×21"・2.50×18" (アルミニウム)
タイヤ F/R	90/90×21"・140/80×18"	90/90×21"・140/80×18"
サイレンサー	ステンレススチール(調整機構付触媒式コンバーター)	ステンレススチール(調整機構付触媒式コンバーター)
ステアリングヘッド角	63.0°	63.0°
軸間距離	1498±15mm	1498±15mm
最低地上高(無負荷)	300mm	320mm
シート高(無負荷)	910mm	930mm
燃料タンク容量	約12.0L/2.5Lリザーブ	約12.0L/2.5Lリザーブ
半乾燥重量	約138.5kg(燃料含まず)	約138.5kg(燃料含まず)
乗車定員	2名	2名
生産国	オーストリー	オーストリー
保証期間	24ヶ月	24ヶ月

VI SLUFRÆSTUR ER AÐINS EINN SLARHRINGUR

YNDIFNI HEFUR VERT SKILA OG VI SENDUM
T LAND SEM ER.

ERU SGILT, HRIFARKT OG SKEMMTELEGT
STAKI SEM HENTAR VEL TIL KYNNINGAR OG
ARUPPBYGGINGAR.

ADVENTURE



- パワフルな4ストローク、Vツイン、LC8エンジン。電子制御フューエルインジェクション、バルブサーシャフト、油圧制御湿式多板クラッチ、6速トランスミッション。
- 最高出力: 106ps (78kW)、最大トルク: 100Nm
- デュアルチューブ・エグゾーストシステム、触媒コンバーター。
- トレリスフレーム、エンジンを構造支持体として利用。
- フルアジャスタブル・フロント/リア・サスペンションコンポーネント。
- スウィングアーム、サブフレーム、フットレストマウント、ブレーキキャリパーなどにブラックコーティング。
- 一体型マルチファンクション・コックピット。
- ロック付収納コンパートメント(燃料タンク間)。
- イモビライザーおよびハザードライト。
- ダイヤルデザインを一新したスピードメーター。
- 魅力的なペイントワーク。

パワー、快適性、アドベンチャーの完璧なブレンド

2003年、KTMは、ツーリング愛好家に新たな提案を行った。950 Adventureと名付けられたモーターサイクルは、KTMとして初めて長距離ツーリングをターゲットとすると同時に、路面にかかわらずライディングプレジャーを提供することを目標に開発されたモデル。その後、マッティングホーヘンのエンジニアリングチームは、このモーターサイクルを正常進化させ、2009年には最新世代の990 Adventureがデビューする。LC8ファミリーのトップセラーは、パワーが強化された反面、エンジンバイブレーションが低減されている。現行型Vツインは、106psの最高出力と100Nmの最大トルクを発揮、スポーツマシンにふさわしいパフォーマンスに磨きがかけられている。剛性の高いトレリスフレーム、フルアジャスタブル・フロント/リア・サスペンションコンポーネント、パワフルなブレーキシステム、解除機構付アンチロックブレーキなど長距離ツーリングにうってつけの装備は、もちろん短距離移動でも十分に威力を発揮する。さらに、実用的な収納コンパートメント、イモビライザー、ハザードライト、オンボード・プラグインソケットを備える。



990 ADVENTURE

エンジン種類: 4ストローク75°Vツイン 総排気量: 999cc 始動方式: セル式 変速機: 6速 燃料タンク容量: 約19.5リットル 半乾燥重量: 約209.0kg (燃料含まず)

- パワフルな4ストローク、Vツイン、LC8エンジン。電子制御フューエルインジェクション、バルブサーシャフト、油圧制御湿式多板クラッチ、6速トランスミッション。
- 最高出力: 115ps(84.5kW)、最大トルク: 100Nm
- デュアルチューブ・エグゾーストシステム、触媒コンバーター。
- トレリスフレーム、エンジンを構造支持体として利用。
- フルアジャスタブル・フロント/リア・サスペンションコンポーネント。
- スウィングアーム、サブフレーム、フットレストマウント、ブレーキキャリパーなどにブラックコーティング。
- 一体型マルチファンクション・コックピット。
- ロック付収納コンパートメント(燃料タンク間)。
- イモビライザーおよびハザードライト。
- ストレートなラインを描くシートに2トーンのカラリングを採用。
- スポーティな魅力溢れるペイントワーク、KTM R専用グラフィック、オレンジ・パウダーコート・フレーム。
- ダイアルデザインを一新したスピードメーター。

エクストリームアドベンチャー、究極の快適性

オレンジのパウダーコートが施されたフレーム。ただそれだけで、このモデルがKTM“R”ファミリーの一員だと認識できる。990 Adventure Rは、2009年のデビュー早々、マッティングホーヘンのモデルポートフォリオのハイライトとなった。軽量コンパクトのLC8 Vツインは、115psの強力なパワーを発生。圧巻の剛性を誇るシャシーには、プレミアムクオリティのサスペンションコンポーネントを組み合わせる。これに精妙なチューニングを施し、フロント/リアともに265mmのロングストロークを確保した。タンク間にロック付収納コンパートメントを配置し、実用面に配慮。イモビライザーやハザードライトなど安全面の抜かりもない。軽量、堅牢、信頼性のすべてを提供するデザインは、ベテランツーリングライダーさえも驚かす充実ぶり。その圧倒的なクオリティにより、長距離ツーリングの頼れる相棒となる。



990 ADVENTURE R

エンジン種類:4ストローク75°V型ツイン 総排気量:999cc 始動方式:セル式 変速機:6速 燃料タンク容量:約19.5リットル 半乾燥重量:約207.0kg(燃料含まず)

- 国内および国際レベルのラリー出場に理想的なベースモデル。プレミアムクオリティのラリーパーツを標準装備。
- パワフルな645cc、単気筒、LC4ユニットを搭載。φ41mmケイヒン・フラットサイドキャブレター、バルンサーシャフト、6速トランスミッション。
- 最高出力:72ps(53kW)
- 軽量・高剛性スチール・トレリスフレーム、可変ジオメトリー。
- 約162kgの超軽量。
- フルアジャスタブルφ48mm WP倒立フォーク(フロント)、フルアジャスタブルWPレーシングサスペンション・ショックアブソーバー(リア)。
- スポーティーなデザインに貢献するスペシャルタンク/シートユニット。
- 燃料タンク容量:約36リットル

過酷な要求にも応えるラリーレプリカ

ラリーの過酷なニーズに応えるとともに、ファクトリーマシンのエッセンスをプライベートに提供する1台。最新世代の654cc、LC4単気筒エンジンには、ラリーユースを考慮して、φ41mmのケイヒン・フラットサイドキャブレターを採用し、72psのハイパワーを実現する。約36リットルの大容量を誇る燃料タンクや、300mm(フロント)と310mm(リア)のサスペンションストローク、980mmのシート高も、ラリーユースを考慮した結果である。KTM開発エンジニアの工夫はこれだけにとどまらない。シートジオメトリーを入念にチューニング、卓越したコントロールビリティを約束する。第一級のシャシーコンポーネント、プレミアムクラスのブレーキシステムのほか、ラリーニーズに対応した数々のパーツで武装するにもかかわらず、車両重量は約162kgにとどめられた。世界各国のラリーチャレンジに挑む690 Rally Replicaに、これ以上何を望むと言うのだろうか？



690 RALLY REPLICА

エンジン種類:4ストローク単気筒 総排気量:654cc 始動方式:セル式 変速機:6速 燃料タンク容量:約36.0リットル 半乾燥重量:約162.0kg(燃料含まず)

990 ADVENTURE



990 ADVENTURE R



690 RALLY REPLICA



エンジン

エンジン種類	水冷4ストローク75°V型2気筒	水冷4ストローク75°V型2気筒	水冷4ストローク単気筒
総排気量	999cc	999cc	654cc
内径/行程	101/62.4mm	101/62.4mm	102/80mm
最高出力	106ps(78kW)/8250rpm	115ps(84.5kW)/8750rpm	N/A
最大トルク	100Nm/6750rpm	100Nm/6750rpm	N/A
圧縮比	11.5:1	11.5:1	11.8:1
始動方式	セル式	セル式	セル式
変速機	6速	6速	6速
燃料供給方式	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション	ケイヒン FCR-MX 41
制御方式	DOHC4バルブ	DOHC4バルブ	OHC 4バルブ ローラロッカーレバー
潤滑方式	オイル圧送式	オイル圧送式	2個のオイルポンプによるオイル圧送方式
エンジンオイル	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-60
減速比(1次/2次)	35:67/16:42	35:69/16:42	36:79/14:42(16:44)
クラッチ形式	湿式多板、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式

シャシー

全長/全幅/全高	2250/860/1445mm	2250/860/1500mm	—
フレーム	クロームモリブデン鋼(パウダーコート)	クロームモリブデン鋼(パウダーコート)	クロームモリブデン鋼トレスフレーム(パウダーコート)
サブフレーム	アルミニウム	アルミニウム	セルフサポート・プラスチックタンク
ハンドルバー	アルミニウムφ28/22mm	アルミニウムφ28/22mm	アルミニウムφ28/22mm
フロントフォーク	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm
リアサスペンション	油圧プリロード機構付WP-PDSショックアブソーバー	油圧プリロード機構付WP-PDSショックアブソーバー	WPモノショック・プロレバールリンク
サスペンションストローク F/R	210/210mm	265/265mm	300/310mm
ブレーキ F/R	ディスクブレーキφ300/240mm	ディスクブレーキφ300/240mm	ディスクブレーキφ300/240mm
リム F/R	2.15×21"・4.25×18"	2.15×21"・4.25×18"	1.60×21"・2.50×18"
タイヤ F/R	90/90×21";150/70R 18"	90/90×21";150/70R 18"	90/90×21";130/80×18"
サイレンサー	ツインステンレススチール	ツインステンレススチール	ツインステンレススチール
ステアリングヘッド角	63.4°	63.4°	62.5°
軸間距離	1570±10mm	1570±10mm	1535±10mm
最低地上高(無負荷)	261mm	316mm	320mm
シート高(無負荷)	860mm	915mm	980mm
燃料タンク容量	約19.5L/4リザーブ	約19.5L/4リザーブ	約36.0L
半乾燥重量	約209.0kg(燃料含まず)	約207.0kg(燃料含まず)	約162.0kg(燃料含まず)
乗車定員	2名	2名	—
生産国	オーストリー	オーストリー	オーストリー
保証期間	24ヶ月	24ヶ月	—



SUPERMOTO

- 450 RF4 DOHCエンジン、APTCアンチ-ホッピングクラッチ、エレクトリックスターター、5速トランスミッション。
- 超軽量クロームモリブデン鋼フレームとボルトオン軽合金サブフレームのコンビネーション。
- スーパーモトのキャラクターに合わせて、軽合金鋳造スウィングアームを短縮。
- フルアジャスタブルWPサスペンションコンポーネント。
- 16.5インチの先進フロントホイール。
- ダンロップスリックタイヤ。
- ラジアルマウント・マグラ4ピストンレーシングブレーキとφ310mmウェーブ・フォーム・ディスクで構成されるフロントブレーキ。
- インモールドテクノロジーによる新グラフィック。
- 新スピードメーターダイヤル。

すべての妥協を排除したトップクラスのスーパーモト

450 SMRIは、2007年のデビュー以来、数々の国内モータースポーツシリーズで優勝を勝ち取っただけでなく、スーパーモト世界選手権では、バーンド・ヒマー – 華麗なライディングにちなんで“アスファルトサーファー”のニックネームを持つ – のライディングも手伝って、ファンの注目を一身に集めた。車両重量約111kgの軽量モデルは、レースフィールドからそのまま飛び出してきた、と言っても過言ではない。450 SX-Fモトクロスと同一のDOHC、単気筒ユニットが、パワフルな加速の原動力。KTMは、パワーユニットにスライディングタイプの5速トランスミッションとエレクトリックスターターを採用し、ボルトオン軽合金サブフレームを持つクロームモリブデン鋼フレームに搭載する。堅牢なシャシーは、プレミアムクオリティのWPサスペンションコンポーネントと相まって、圧倒的な安定性と俊敏なハンドリングを実現。フロントにはφ48mmの倒立フォーク、リアには高速ダンピングサポートが追加されたレーシングショックアブソーバーを採用する。ダンロップスリックも標準装備だ。2010年モデルには、グラフィックが一新されるとともに新型スピードメーターダイヤルが装着されている。



450 SMR

エンジン種類:4ストローク単気筒 総排気量:449.3cc 始動方式:セル式 変速機:5速 燃料タンク容量:約8.2リットル 半乾燥重量:約111.5kg(燃料含まず) 登録:公道走行不可

- 強靱な4ストローク単気筒LC4エンジン、電子制御フューエルインジェクション、APTCアンチホッピングクラッチ、エレクトリックスターター、6速トランスミッション。
- 最高出力:63ps(46.3kW)
- ステンレス・エグゾーストシステム、触媒コンバーター。
- 軽量スチール・トレリスフレーム、革新的な铸造スウィングアーム、セルフサポート・プラスチックタンク。
- フルアジャスタブルWPサスペンションコンポーネント。サスペンションストローク(フロント/リア):275mm/265mm
- プレミアムクオリティ・ブレンボ4ピストン・ブレーキシステム。
- KTM独自開発の新チューブレスホイール。
- 約139kgの超軽量。
- 新スピードメーターダイヤル。
- 新ペイントワーク。

ウィナーのためのシングルシリンダー

690 SMCは、LC4ファミリーのスーパーモト第1号モデルとして、2008モデルイヤーに投入された。プラスチック製自立燃料タンクを備えるハイテックプラットフォームは、690 Enduroからの流用だが、スーパーモト特有のニーズに合わせて改良が施されている。690 SMCは、ベースとなった690 SMよりスポーティー。ただし、450 SMRのようなピュアレーサーよりもはるかに現実的な特徴を有しており、言わずもがなではあるが、ロードモデルとしてのホモロゲーションを取得している。63ps(46kW)のハイパワーと約139kgの軽量が「抜群のパワーウェイトレシオ」を実現。スチール・トレリスフレームは、軽量化に貢献しながら高い剛性を約束する。プレミアムクオリティのWPサスペンションコンポーネントは、フルアジャスタブルとし、ドリフト時にも圧倒的なコントロール性を提供する。チューブレスホイールを新規に採用。これに伴い、チューブレスタイヤの装着が可能になっただけでなく、1本あたり約500g近い軽量化を達成、加速特性、アジリティ - 俊敏性 -、サスペンションパフォーマンスのすべてにおいて、さらなる高みを追求する。新たなペイントワークと新型スピードメーターダイヤルが、さりげなく旧型との差別化を図る。



690 SMC

エンジン種類:4ストローク単気筒 総排気量:654cc 始動方式:セル式 変速機:6速 燃料タンク容量:約12.0リットル 半乾燥重量:約139.5kg(燃料含まず)

- パワフルな999cc、Vツイン、4ストローク、LC8ユニット。ケイヒン電子制御フューエルインジェクション、ツイン・スロットルバルブ、バルンサーシャフト、油圧制御湿式多板クラッチ、6速トランスミッション。
- 最高出力:116ps(85kW)
- フルアジャスタブル・サスペンションコンポーネント(フロント/リア)。
- φ48mm WP倒立フォーク、TiAlNiコート。サスペンションストローク:160mm
- WPショックアブソーバー、TiAlNiコート・ピストンロッド。サスペンションストローク:180mm
- プレンボ・ラジアルマウント・モノブロック4ピストンキャリパー、φ305mmフローティングディスク(フロント)。
- 非対称フューエルファイラーキャップ。燃料タンク容量:約15リットル
- KTM "R"専用グラフィック。
- 新スピードメーターダイヤル。

究極のスーパーモトスポーツ

モデル名の最後に追加された“R”の文字は、一切の妥協を排除したスポーツパフォーマンスの証。スーパーモトセグメント最速にしてみてもっともパワフルなマシンに属することには、何ら疑いはない。パネ下重量の低減に寄与する超軽量マルケジーニ・ホイールなど、各部の精妙なりファインにより、あらゆる速度域でライディングプレジャーを提供するハンドリングが実現されると同時に、加減速においても圧倒的なポテンシャルが確保されている。さらに、効率的かつ安全な制動のため、フロントにはプレミアムクオリティのプレレンボ・モノブロック4ピストンキャリパーとφ305mmのフローティングディスクを採用。専用スポーツセットアップやカーボンファイバー・ヒートシールドなどのディテールが相まって、990 SM Rはセグメント内でも独自のポジションを築いている。



990 SM R

エンジン種類:4ストローク75°V型ツイン 総排気量:999cc 始動方式:セル式 変速機:6速 燃料タンク容量:約15.0リットル 半乾燥重量:約189.0kg(燃料含まず)

- パワフルな999cc、Vツイン、4ストローク、LC8ユニット。ケイヒン電子制御フューエルインジェクション、ツイン・スロットルバルブ、バルンサーシャフト、油圧制御湿式多板クラッチ、6速トランスミッション。
- 最高出力:116ps(85kW)
- フルアジャスタブル・サスペンションコンポーネント(フロント/リア): φ48mm WP倒立フォーク(ストローク:160mm)、ショックアブソーバー(ストローク:180mm)。
- プレンボ・ラジアルマウント・モノブロック4ピストンキャリパー、φ305mmフローティングディスク(フロント)。
- フレームマウント・フロントマスク、ウィンドシールド、一体型マルチファンクション・コックピット。
- 快適性を追求したステップシート、ラゲージキャリアシステム、ハンドプロテクター。
- 新スピードメーターダイヤル。
- ホワイトスポイラー(オプション)。



生まれながらの駿馬

2009モデルイヤーに追加された最新のロングディスタンス・スーパーモト。もっとも得意とするのは長距離ツーリングだが、さまざまな路面に対応する順応性も持ち合わせている。入念な解析に基づくフェアリングがライダーを悪天候から効果的に保護し、ステップシートがライダーとパッセンジャーに同レベルの快適性を提供する。標準装備のラゲージキャリアシステムには、小旅行はもちろん、長距離ツーリング用のアイテムも搭載可能。高回転型Vツインは、115psのハイパワーでリラックスしたクルージングを実現する。エンジンを支持するシャシーは高い剛性を誇り、WPサスペンションはスポーツツーリングのニーズに合わせてテラーメイド -- 高い快適性とスポーツポテンシャルを両立 -- されている。スピードメーターダイヤルをリファイン、ホワイトスポイラーをオプション設定する点も、2010年型の特徴である。トラベルツアラーにとって非常に魅力的な990 SM Tが、さらに進化し、その魅力を高めている。

990 SM T

エンジン種類:4ストローク75°V型ツイン 総排気量:999cc 始動方式:セル式 変速機:6速 燃料タンク容量:約19.0リットル 半乾燥重量:約196.0kg(燃料含まず)

450 SMR

690 SMC

990 SM R

990 SM T

登録-公道走行不可



エンジン	450 SMR	690 SMC	990 SM R	990 SM T
エンジン種類	水冷4ストローク単気筒	水冷4ストローク単気筒	水冷4ストローク75°V型2気筒	水冷4ストローク75°V型2気筒
総排気量	449.3cc	654cc	999cc	999cc
内径/行程	97/60.8mm	102/80mm	101/62.4mm	101/62.4mm
最高出力	N/A	63ps(46.3kW)/7500rpm	116ps(85kW)/9000rpm	116ps(85kW)/9000rpm
最大トルク	N/A	64Nm/6000rpm	97Nm/7000rpm	97Nm/7000rpm
圧縮比	12.5:1	11.8:1	11.5:1	11.5:1
始動方式	セル式	セル式	セル式	セル式
変速機	5速	6速	6速	6速
燃料供給方式	ケイヒン FCR-MX 41	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション(EPT)	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション	ケイヒン電子制御フューエルインジェクション
制御方式	DOHC4バルブ	OHC4バルブ	DOHC4バルブ	DOHC4バルブ
潤滑方式	3個のオイルポンプによるオイル圧送式	2個のオイルポンプによるオイル圧送式	2個のオイルポンプによるオイル圧送式	2個のオイルポンプによるオイル圧送式
エンジンオイル	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-60	モトレックス SAE 10W-50	モトレックス SAE 10W-50
減速比(1次/2次)	29:74/14:48	36:79/16:42	35:67/17:41	35:67/17:41
クラッチ形式	APTCスリッパークラッチ、油圧操作式	APTCスリッパークラッチ、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式	湿式多板、油圧操作式
シャシー	450 SMR	690 SMC	990 SM R	990 SM T
全長/全幅/全高	N/A	2224/830/1230mm	2177/789/1236mm	2177/840/1340mm
フレーム	クロームモリブデン鋼セントラルダブルクレードル	クロームモリブデン鋼(パウダーコート)	クロームモリブデン鋼(パウダーコート)	クロームモリブデン鋼(パウダーコート)
サブフレーム	アルミニウム	セルフサポート・ガンリソタンク兼用	アルミニウム	アルミニウム
ハンドルバー	アルミニウムφ28/22mm	アルミニウムφ28/22mm	アルミニウムφ28/22mm	アルミニウムφ28/22mm
フロントフォーク	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm	WP倒立フォークφ48mm
リアサスペンション	WP-PDSモノショック	WPモノショック・プロレバークリンク	WPモノショック	WPモノショック
サスペンションストローク F/R	280/310mm	275/265mm	160/180mm	160/180mm
ブレーキ F/R	ディスクブレーキφ310/220mm	ディスクブレーキφ320/240mm	ディスクブレーキφ305/240mm	ディスクブレーキφ305/240mm
リム F/R	3.50×16.5";5.00×17"	3.50×17";5.00×17"	3.50×17";5.00×17"	3.50×17";5.00×17"
タイヤ F/R	125/80R 420;170/55R 17	120/70ZR 17;160/60ZR 17	120/70ZR 17;180/55ZR 17	120/70ZR 17;180/55ZR 17
サイレンサー	アルミニウム	ステンレススチール	ツインステンレススチール	ツインステンレススチール
ステアリングヘッド角	63.5°	63°	65.6°	65.6°
軸間距離	1475±10mm	1480±15mm	1505±15mm	1505±15mm
最低地上高(無負荷)	300mm	290mm	195mm	195mm
シート高(無負荷)	920mm	900mm	875mm	855mm
燃料タンク容量	約8.2L	約12.0L/2.5Lリザーブ	約15.0L/3.7Lリザーブ	約19.0L/3.7Lリザーブ
半乾燥重量	約111.5kg(燃料含まず)	約139.5kg(燃料含まず)	約189.0kg(燃料含まず)	約196.0kg(燃料含まず)
乗車定員	1名	2名	2名	2名
生産国	オーストリー	オーストリー	オーストリー	オーストリー
保証期間	30日間	24ヶ月	24ヶ月	24ヶ月