

ゼロ・エミッション・スクーターの コンセプトモデルを 世界で初めて発表！

KTM Sportmotorcycle AG 社では“Zero Emission Sportmotorcycle (ゼロ・エミッション・スポーツモーターサイクル=完全に無公害のスポーツバイク)”というコンセプトを、きわめて洗練されたエンジニアリング技術と、全く新しい外観によって完成させましたが、今回、都市近郊の環境下でさらにその可能性を追求する新作として、“E-SPEED”を世界で初めて、第40回東京モーターサイクルショーで披露し、3月22日から24日までの3日間、展示いたします。

オーストリアを本拠にエクストリームなモーターサイクルを製造する KTM (KTM ジャパン・03-3527-8885) は、3月22日から開催される第40回東京モーターサイクルショーにおいて、ゼロ・エミッション・スポーツモーターサイクルの最新コンセプトモデルとして、“E-speed”を世界で初めて公開、プレス向けの発表を KTM モーターサイクル AG (オーストリア本社) のステファン・ピエラとデザイナーのゲラルド・キスカが行います。

今回発表となる“E-SPEED”は、全く無公害であることはもちろん、KTMらしさに溢れた独創的な個性と、最先端の技術を駆使して作り上げられており、かつライディングの楽しみにあふれる、スクーターの未来を語るモデルです。

2010年に発表された“Freeride-E”(フリーライド-E)もまた、排気ガスによる環境汚染が全くなく、またほぼ無音に近いほどに静音なモーターサイクルですが、今回発表となる“E-SPEED”は、スポーツモーターサイクルの製造・開発に集中してきた KTM ならではのライディングプレジャーを発揮し、フリーライド-Eと同様のバッテリーおよびパワートレインを搭載したゼロ・エミッションコンセプトで、都市近郊地域でのニーズに応えられるような概念を提案したものです。

“E-SPEED”は水冷式の、最大トルク 36Nm、定格平均出力 11kw の永久磁石同期モーターを搭載し、ベルトドライブ機構を通じてリアホイールを駆動します。電力は最先端のリチウムイオン・バッテリーをパッケージ化して搭載。4.36kwh の最大容量を誇るバッテリーは、欧州標準の 220V 家庭用電源を使用して 2 時間以内に完全充電させることが可能です。電気モーターの特性に違わぬパワフルな加速力と、わずか 140kg におさめられた軽量なパッケージにより、“E-SPEED”は都市近郊の往来をきわめて敏捷に走り抜けることを可能にしつつ、その車体はほぼ無音でありまた完全に無公害に仕上げられているのです。

『‘E-SPEED’や‘Freeride-E’といった商品は、社会の中に二輪車が改めて受け入れられる時代の接近を加速することになるだろう』と Stefan Pierer は説明します。

『それはただ単に環境に対して優しいからというだけではないのです。それ以上に、これらのモデルが持つ取り扱いの簡便さや驚くべき能力、そして何よりも本質的な楽しさが、二輪車の復権に資するはずでしょう』。

E-SPEED



KTM

KTM “E-SPEED” は、一目見て受ける外観の印象からも明らかのように、スポーツ・モビリティとしての志に溢れています。KTM の力強いパートナーでもあるデザイナー、Gerald Kiska(ゲラルド=キスカ)の手による、全く個性的な技術的解決と、まさに他の追随を許さないスタイリングが、そのイメージを創り上げました。すべての KTM の車両と、それを形作る部品一点一点もが、必ず美学的な思想と構造上の機能とを兼ね備えていなくてはならない、という彼のモットーが、このモデルの隅々にまで表現されています。“E-SPEED”のシャシー構成やボディーワークは、整然としながらも偶像的ともいえる、まさに高級感あるスタイルとしてまとめ上げられています。

KTM のコンセプトモデル、“E-SPEED”は、古典的なスクーターを全く革新的なレベルに昇華させただけのデザインスタディではありません。肝心の目的は、生活空間の中にスポーツする楽しみと都市近郊型の移動手段とを兼ね備えた将来型の移動手段への期待を満たすことにあります。

KTM は電動のモーターサイクルが軽量で、敏捷さを兼ね備えつつ、ライディングの楽しみを損なわないことを改めて世に示し、その将来性を明るく照らし出しています。電動のパワートレインとライディングの楽しみ、環境問題への真摯な対応は、私たちが掲げる“Ready to Race”というポリシーとの間に何の矛盾も起こしません。私たちは今後もこのような全く新しいコンセプトを発表、実現し、モーターサイクルを通したエキサイティングな提案をし続けて参ります。



>参考



【電動スポーツバイク】FREERIDE E

2010年、同じ東京モーターサイクルショーで、KTMとして初めての電動モーターサイクル、“Freeride-E(フリーライド-E)”がオフロード・バージョンおよびスーパーモト・バージョンの2種類のスタイリングで披露されました。この2機種のモデルは、当時まだプロトタイプとしての発表でしたが、世界中のファンに熱狂を持って迎えられました。翌2011年、このコンセプトモデルはオーストリア運輸相によって“State Prize Mobility”(移動手段に対する国家表彰)として表彰され、2012年には、そのオフロードバージョンが“Freeride-E”としてマッティグホーフェンの製造ラインから旅立っています。KTMではマッティグホーフェンの本社からほど近い場所に専用のオフロードパークを開設。コンセプトモデルは実際の市場導入に向けて今もなお試験運用とテストが行われています。

■主要諸元

最高速度	85km/h
航続可能距離	60km
定格出力	11kW
最大トルク	36Nm
エンジン形式	永久磁石同期モーター
冷却方式	水冷
出力装置	ベルト駆動、二次減速装置付き
最終減速比	8,6:1 (出力軸:リアホイール)
スロットル操作	『ライド・バイ・ワイヤ』機構
バッテリーレイアウト	高電圧リチウムイオンバッテリー、バッテリーマネジメントシステム (BMS) 内蔵。空冷式格納機 (格納外殻は車体骨格の一部をなす)。
シャーシ	複数の素材による複合構造。パイプフレームによるフロントエンド、バッテリーハウジング兼用のメインフレーム部分、リアエンド部分
軸距	1395mm
車輻全高	1058mm
シート高	830mm
フットプレート部	325mm
フロントサスペンション	片持ち式、単筒式
フロントサスペンショントラベル	90mm
リアサスペンション	片持ち式スイングアーム、リンク機構付ショックアブソーバー
リアサスペンショントラベル	90mm
リアサスペンション減衰機構	プログレッシブ・ダンパー
フロントホイール	3,50"x14" アルミ 鋳造
フロントタイヤ	120/70 R14
リアホイール	4,50"x14" アルミ 鋳造
リアタイヤ	160/60 R14
車輻重量	約 140kg
フロントブレーキディスク	シングル・ディスク、220mm
フロントブレーキキャリパー	P2x34 ラジアルマウントタイプ
フロントブレーキマスターシリンダー	10x16 リザーバータンク一体式
リアブレーキディスク	220mm
リアブレーキキャリパー	P2x34 ラジアルマウントタイプ
リアブレーキマスターシリンダー	11x17,7 リザーバータンク一体式
操作方法	フットレバーなし (前ブレーキは右ハンドルバーに、後ブレーキは左ハンドルバーに)
ABS 機構	前後独立式
回生ブレーキ	エンジン/ECU 制御による回生システムを搭載
座席	2人乗り



メディア関係者各位

この件に関するお問い合わせ： **KTM JAPAN** 株式会社 担当：野口
〒135-0063 東京都江東区有明 2-5-7 TOC 有明ウエストタワー9F
TEL: 03-3527-8885 FAX: 03-3527-8890 HP: <http://www.ktm-japan.co.jp/>

The KTM logo is displayed in a bold, italicized, black font. It is centered within a solid orange square that occupies the bottom right corner of the page.