

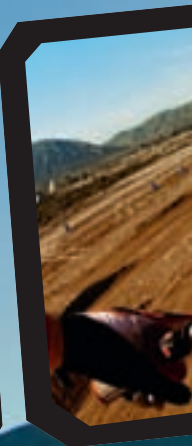
MOTO CROSS 2011

FR



SX 2-STROKE 125 SX 150 SX 250 SX
4-STROKE 250 SX-F 350 SX-F 450 SX-F

KTM



KTM SX



En 1987, Stefan Everts était simplement un pilote de motocross talentueux. Un parmi des milliers. Actuellement, il a déjà remporté 176 manches du Championnat du Monde (record du monde !), 101 Grands Prix (record du monde !) et 10 titres de champion du monde (record du monde !) : pour beaucoup, il est le meilleur que l'on a jamais connu. Qu'est-ce qui fait de lui le meilleur de tous les temps ? Le talent aide – évidemment. Mais le talent seul ne transforme personne en Stefan Everts. Ce dont il a besoin, c'est d'un objectif. Une vision. Et la volonté absolue de concrétiser sa vision...

L'AMBITION DEVANCE
LE TALENT

KTM SX

LA VISION DE STEFAN EVERTS

La vision de Stefan Everts était sa propre moto SX. Pas n'importe quelle moto sur laquelle est apposée la signature d'un champion du monde. Mais une moto qui porte sa griffe de la première esquisse à la dernière vis. Une moto que Stefan Everts prendrait plaisir à piloter. Un événement dans l'histoire du motocross qu'il faut marquer d'une pierre blanche. Avec les nouvelles motos KTM SX, Stefan Everts a concrétisé sa vision...



04:05





NE JAMAIS RECULER

Si le département Recherche et Développement du constructeur européen, leader en tout-terrain et une équipe de course extrêmement performante collaborent avec un record-man du monde, cela peut s'avérer compliqué : un tas de perfectionnistes avides de succès et de personnes très entêtées s'affrontent et luttent avec intransigeance pour la meilleure solution. Il est déjà arrivé que 34 prototypes de cadres soudés à la main finissent à la poubelle après bon nombre de tests. Ainsi on recommence depuis le début. Car même avec les logiciels de simulation les plus modernes du monde, on connaît la qualité d'un cadre seulement une fois qu'on pilote dessus. En vrai ! Mais pour une vision, il n'existe pas de solution facile. Cela fonctionne uniquement par un tour de force : apprendre grâce à ses erreurs et ses expériences. Et ne jamais abandonner...

06!07

KTM
SX

AUCUNE QUESTION DE GOÛT

Comprenons-nous bien : pour le développement de la nouvelle moto SX, il ne s'agissait pas de concevoir une moto très spéciale pour un pilote ou un circuit en particulier. Le but était de concevoir une moto unique pour tous les circuits et tous les pilotes de motocross : des pilotes amateurs aux professionnels de cette discipline. Celui qui prétend "c'est impossible" n'a pas suffisamment essayé. Car une montée en puissance optimale et une maniabilité facile ne sont pas une question de goût.



KTM
SX

CORE SHIRT 11

CORE PANTS 11

TECH 3 BOOT

CORE GLOVES 11

KTM POWERWEAR

Un équipement professionnel et de nombreux vêtements de sport, accessoires et idées cadeaux pour tous, de 0 à 99 ans. Le catalogue est disponible auprès des distributeurs officiels KTM et toutes les actualités sont sur le site www.ktm.com.



TOUT COMPTTE

Pour le championnat du Monde, ce n'est pas que le moteur, le design ou encore le châssis qui sont en jeu, tout compte en même temps. En termes de conception, la position du vilebrequin peut être décisive pour la victoire. C'est pour cela que pour toutes les motos KTM, l'équipe représente un initiateur de premier ordre et la dernière instance de contrôle. Une moto est suffisamment performante pour être produite de série uniquement si elle fait ses preuves dans la classe royale compétition. Cela la rend "Ready to Race" ...

KTM SX









READY TO RACE

Nous devons laisser un peu de temps à une innovation révolutionnaire. C'est ce qu'on dit. Nous prétendons le contraire : si le travail est fait correctement, du temps y est consacré auparavant. Et la moto peut prendre le départ uniquement si elle est prête. Au cours de la nouvelle saison, les nouvelles motos KTM SX ont gagné 6 sur 6 victoires possibles pour le premier Grand Prix du championnat du monde. (La toute nouvelle 350 SX-F ne semble pas être encore complètement "prête". Car au premier Grand Prix de la nouvelle saison, elle a seulement remporté la 2ème place. Par contre, elle a remporté la course suivante. Et la suivante. Et ainsi de suite ...) Au bout de 3 week-ends de championnat du monde : 9 (!) victoires de manche, 140 tours en tête (!) et les premières places du classement général des catégories MX1 et MX2 pour le pilote et le constructeur. Peu importe ce que la saison actuelle apportera encore : les nouvelles SX ont déjà prouvé leur potentiel de victoires en MXGP.



12/13

KTM
SX

125 SX

150 SX

250 SX

250 SX-F

350 SX-F

450 SX-F

350 SX-F

4-STROKE

UNE NOUVELLE ÈRE

En 2006, Stefan Everts était le champion du monde en titre (avec 14 victoires sur 15 Grand Prix) et le directeur des courses de KTM. Déjà à l'époque il identifia où l'avenir du motocross se trouvait et il reconnut en KTM un partenaire idéal pour sa vision : des performances efficaces et exploitables au maximum à partir de cylindrées plus faibles dans un ensemble parfaitement adapté aux besoins du pilote. Près de 4 ans plus tard, elle est prête : la nouvelle 350 SX-F équipée d'un nouveau moteur à injection et d'un nouveau concept global. Avec sa première victoire au Grand Prix et la reprise de la tête du classement général MX1 dès la deuxième course. Peut-être le début d'une nouvelle ère pour le motocross ...



KTM SX

Habillage

Ce qui est visible du premier coup d'œil sur tous les modèles SX-F et SX de 2011 est un habillage entièrement revu avec un contour d'ouïes de radiateur très élané. Ou bien d'innombrables détails fonctionnels comme les surfaces antidérapantes intégrées contre la poussière et thermorésistantes sur le garde-boue arrière. La zone d'appui parfaite des genoux dans la zone du réservoir, la boîte à air et le profilage latéral du cadre. Rien n'est passé inaperçu lors du premier essai. On expérimente une nouvelle dimension au cours du premier tour d'essai ...



Cadre

L'habillage des nouveaux modèles SX-F 2011 laisse deviner un tout nouveau châssis. L'acier chrome-molybdène du cadre présente de nombreux avantages de conception par rapport à l'aluminium : il offre des possibilités de construction plus flexibles, de sorte que le positionnement du réservoir ou d'autres composants ne laisse place à aucun compromis. Et si cela ne suffit toujours pas : le nouveau cadre de KTM est encore plus léger que le cadre le plus léger de la concurrence et d'une durée de vie 2,5 fois plus élevée.



125 SX

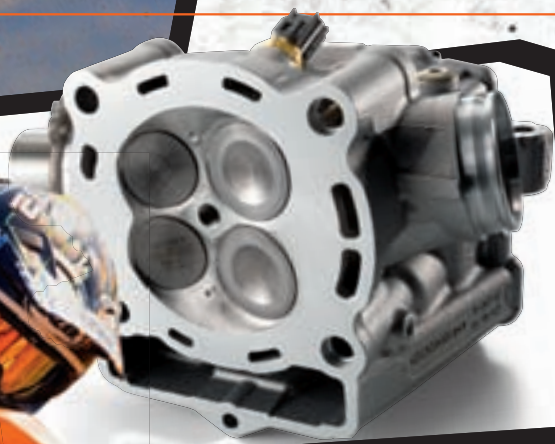
150 SX

250 SX

250 SX-F

350 SX-F

450 SX-F



Culasse DOHC

Conception précise de la distribution : quatre soupapes en titane sont ouvertes par deux arbres à cames en tête, les linguets légers (8 g) sont en DLC. Cette couche de carbone (carbone diamant) très dure minimise les frottements et ainsi l'usure : le niveau de régime atteint ainsi 13 000 tr/min.



Démarrateur électrique

Il y a quelques années, KTM a démontré qu'un démarreur électrique n'est pas une question de confort en motocross (en vérité, "confort" n'est pas un élément décisif en motocross). Un démarreur électrique est simplement un outil utile permettant d'être plus rapide. Et pour les fétichistes du poids et les traditionalistes, nous offrons la possibilité d'installer un démarreur au kick. Si le démarreur électrique est démonté, vous gagnez 1.500 g.

350 SX-F 4-STROKE

DAVID CONTRE GOLIATH ?

L'unité courante pendant la course s'appelle le "temps au tour" et non la "cylindrée". Avec la 350 SX-F, KTM introduit une nouvelle cylindrée dans le championnat du monde de motocross : elle a déjà démontré dans les premières manches du championnat du monde pour quoi elle est conçue : pour la victoire. Le moteur de la 350 SX-F entièrement revisité est un moteur quatre temps ultra-compact avec injection électronique de carburant la plus moderne et démarreur électrique. La transmission DOHC légère à faible course (57,5 mm) et alésage de 88 mm impressionne avec sa plage de régime très étendue et sa maniabilité facile.

KTM
SX

350 SX-F



Système de gestion du moteur (EMS)

Le système de gestion du moteur de Keihin complètement revu est doté d'une injection électronique de carburant et d'un corps de papillon de 42 mm : il offre une réponse spontanée et une montée en régime puissante, ainsi que des performances maximales. Le système s'adapte automatiquement aux variations de température et à l'altitude et dispose d'un module électronique d'enrichissement de démarrage à froid. Grâce au commutateur de sélection de cartographie d'allumage en option (pièces PowerParts), des caractéristiques du moteur supplémentaires peuvent être activées. Par ailleurs, un outil de programmation de l'injection est disponible au catalogue PowerParts pour modifier individuellement la cartographie.

Arbre d'équilibrage

Chaque détail compte : l'arbre d'équilibrage du côté droit compense non seulement de manière efficace les forces inertielles, mais sert également d'entraînement pour la chaîne de distribution et la pompe à eau. Cette conception intelligente contribue largement aux dimensions compactes du moteur de la 350 SX-F.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.

125 SX

150 SX

250 SX

250 SX-F

350 SX-F

450 SX-F

350 SX-F 4-STROKE

TOUT EST DÉCISIF

Amortisseur et bras oscillant

Le nouvel amortisseur a été adapté par les spécialistes de l'amortisseur WP à la conception du cadre, plus de réglage de détente, l'amortisseur sous pression haute et basse vitesse s'adapte individuellement au circuit et au pilote. Résultat : une réponse extrêmement précise et une excellente traction.

Freins

Tous les modèles KTM SX sont équipés de série avec les modèles de freins Brembo les plus récents. Associés aux disques de freins Wave légers, ils placent la barre très haute en matière de dosage et de performances.

Silencieux arrière

Le nouveau silencieux arrière avec optique plus vaste permet également de respecter les normes sonores exigées à l'avenir. Et bien sûr sans compromis du point de vue des performances.

Bras oscillant / Bielles

Les modèles quatre temps SX de la nouvelle génération disposent d'un système de bielles développé spécialement pour la nouvelle conception du cadre. Grâce à la courbe de progression optimisée durant les essais continus sur banc d'essai et sur terrain, l'amortisseur WP maintient de manière sûre la roue arrière au sol, par exemple sur les circuits de supercross. Également : le nouveau bras oscillant en aluminium. Non seulement esthétique, mais aussi 300 g plus léger et conçu en une pièce coulée.

KTM SX

Cadre

Toute nouvelle conception de cadre : tubes profilés en acier chrome-molybdène léger avec rigidité à la torsion maximale (offrant une meilleure stabilité) pour une rigidité longitudinale réduite (ce qui est sensiblement plus confortable par rapport au cadre en aluminium). En bref : c'est le meilleur produit que nous ayons connu.

Système de refroidissement

Pensé jusque dans le moindre détail : le système de refroidissement intégré dans le cadre facilite le montage du radiateur. La circulation d'air sous le réservoir est optimum.

Fourches

Technologie spéciale compétition : fourches inversées 48 mm totalement réglables à cartouche fermée et réglage adapté. Les avantages du système à cartouche fermée sont connus : une réponse unique grâce au débattement complet et un amortissement visiblement constant dans des conditions extrêmes.

Réservoir

Le réservoir SX élégant en polyéthylène léger d'une capacité de 7,5 litres est doté d'une pompe à essence compacte pour les modèles 250/350 SX-F. Le bouchon de réservoir à baïonnette s'ouvre "en un éclair" d'un quart de tour et dispose d'une sécurité. Le bouchon est déverrouillé très facilement en appuyant sur le segment intérieur orange.

Boîte à air

Un exemple de la facilité d'entretien sans précédent d'une KTM : changement du filtre à air en 15 secondes sans outil.

Roues

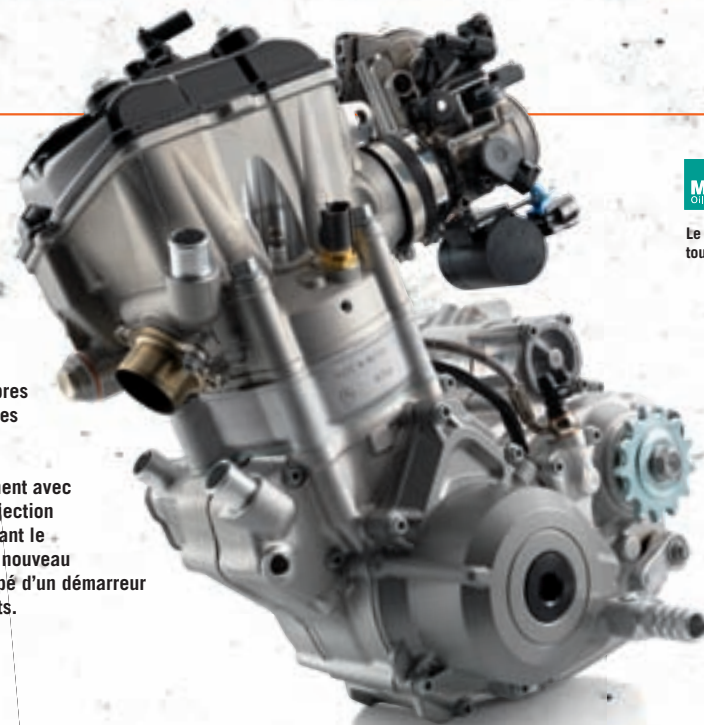
Les meilleures et les plus chères de série : moyeux usinés CNC et jantes EXCEL de pointe avec nouveaux écrous de rayon, à résistance élevée et finition brillante des rayons. Encore une fois 200 g de moins par roue pour une maniabilité accrue.



Moteur

Grâce à son caractère plus coupleux et sa puissance, tout le monde s'accorde pour dire que la 250 SX-F pose les jalons dans la gamme quatre temps en quart de litre. Pour le nouveau millésime avec injection : nouveaux arbres à cames, canal d'admission optimisé et nombreuses améliorations des détails.

Le moteur 250 SX-F est équipé de série uniquement avec un kick. Le nouveau condensateur associé à l'injection permet de renoncer à la batterie et facilite pourtant le démarrage du moteur à tout moment. De plus, le nouveau moteur offre également la possibilité d'être équipé d'un démarreur électrique de la gamme d'accessoires PowerParts.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.

Systeme d'allumage! alternateur

Le nouveau moteur 250 SX-F dispose d'un alternateur plus puissant, qui trempe désormais dans un bain d'huile. Il fournit l'énergie nécessaire pour l'injection de carburant récemment développée.

Culasse

La pièce maîtresse du moteur extrêmement compact de la 250 est une culasse conçue avec deux arbres à cames en tête et des linguets en DLC. La nouvelle culasse permet une circulation 10% supérieure dans le canal d'admission, ce qui offre des performances visiblement plus élevées. Les arbres à cames revisités offrent un meilleur remplissage du cylindre et ainsi une vaste courbe de couple.

Systeme de gestion du moteur

Le nouveau système de gestion du moteur de Keihin développé pour la 250 SX-F dispose de toutes les caractéristiques de la 350 SX-F, comme la compensation thermique d'altitude ou le module électronique d'enrichissement de démarrage à froid. Le commutateur de sélection de cartographie d'allumage (pièces PowerParts) est également disponible, ainsi que l'outil de réglage utilisateur pour une configuration individuelle par ordinateur (voir page 17).



250 SX-F

4-STROKE

UNE MOTO AUX PERFORMANCES REMARQUABLES

Si l'on possède une moto telle que la 250 SX-F – qui domine depuis des années le championnat du monde MX2 – on pourrait simplement se reposer sur ses lauriers et continuer ainsi. Mais heureusement la compétition ne fonctionne pas ainsi et KTM non plus. C'est pour cela que nous présentons la nouvelle génération 2011 équipée d'un châssis entièrement remanié, d'un nouvel habillage (voir page 18/19) et du prochain stade de développement de moteurs à injection.

Tés de fourche

Les tés de fourche sont usinés sur CNC dans un bloc d'aluminium et sont exclusivement brevetés par KTM. Ils améliorent sensiblement le comportement.

125 SX

150 SX

250 SX

250 SX-F

350 SX-F

450 SX-F

450 SX-F

4-STROKE

ON NE DOT PAS, MAIS ON PEUT

Si quelqu'un a besoin de la puissance brutale d'une 450 SX-F ? Bien sûr – nous n'allons pas discuter d'en "avoir vraiment besoin" dans le sens de "sans, c'est impossible". Mais nous pouvons tout à fait comprendre que l'on puisse souhaiter cette force. Car chevaucher un boulet de canon présente un certain potentiel de dépendance. Qui pourrait mieux le comprendre que nous ? En tout cas, nous avons également conçu la 450 SX-F avec un nouvel habillage et un nouveau châssis (voir page 18/19). Et même grâce au moteur à carburateur, un peu plus de puissance est fournie.



KTM
SX

450 CV-F



Collecteur d'échappement

Les collecteurs d'échappement ultra-légers en titane et le "Header Pipe Resonator System" (HPRS) innovant en association avec le nouveau silencieux permettent de fournir plus de puissance tout en réduisant le niveau de bruit.



Démarrateur électrique

Pourquoi démarrer au kick si le moteur peut être démarré simplement par bouton-poussoir ? Si jamais vous appuyez simplement sur le petit bouton du démarreur dans le feu de l'action, vous ne pourrez plus vous en passer. Les pilotes vraiment rapides appuient déjà dessus alors qu'ils sont seulement sur la ligne de départ ...





De très bonnes raisons existent pour l'usage du deux temps : un poids par unité de puissance unique conforme à la conception, une maniabilité sans pareil, une construction simple et facile à comprendre pour de faibles coûts d'acquisition et d'entretien.

De nombreuses raisons existent pour choisir les nouveaux modèles SX 2011.





**KTM
SX**

**2-STROKE 2011
PLUS QUE JAMAIS**



KTM SX



Nous n'avons pas souvent perfectionné nos modèles 2 temps de façon aussi importante. Tous les modèles SX de la nouvelle génération disposent du nouveau design et d'un contour d'ouïes de radiateur très élané ainsi que d'une conception de cadre récemment développée avec bras oscillant des modèles SX-F. Egalement du point de vue de la puissance, nous avons apporté des améliorations à toutes les cylindrées.



125 / 150 / 250
SX TWO-STROKE

125 SX

150 SX

250 SX

250 SX-F

350 SX-F

450 SX-F

125 SX



125 SX 2-STROKE

À LA RECHERCHE DE LA VICTOIRE

Quiconque recherche une moto victorieuse pour le championnat du monde junior est vivement motivé pour passer sur la 125 SX. Grâce au silencieux et à la boîte à clapets améliorés en fonction de la circulation entre le filtre et le carburateur, la 125 SX est encore plus puissante. Car celui qui surveille l'une ou l'autre moto 4 temps doit veiller à ce qu'un jeune champion avide de victoire ne double avec sa 125 SX.

KTM
SX

150 SX

150 SX 2-STROKE L'ALLIANCE PARFAITE

L'alliance parfaite : la maniabilité facile d'une 125 avec une puissance quasiment identique à une 250. En plus de l'habillage entièrement nouveau de tous les modèles 2 temps, la 150 SX possède un nouveau silencieux, une nouvelle boîte à air et une boîte à clapets optimisée entre le filtre et le carburateur. Elle offre ainsi encore plus de puissance visible avec ses 143,6 cc.



125 SX

150 SX

250 SX

250 SX-F

350 SX-F

450 SX-F

250 SX

2-STROKE

MOTEUR DEUX TEMPS MX1

Outil de précision pour la compétition avec poids par unité de puissance inégal.
Pour le millésime 2011: puissance de pointe et couple améliorés grâce au remaniement complet du bloc moteur.

Il n'a jamais été plus simple de monter sur le podium de la catégorie MX1.



PDS

Tous les modèles KTM 2 temps possèdent le même concept révolutionnaire de châssis que les modèles 4 temps (voir page 18/19). Seul le logement supérieur de l'amortisseur au niveau du cadre et le bras oscillant ont été adaptés à l'amortisseur PDS. Nous considérons l'amortisseur articulé directement sur le bras oscillant comme une solution idéale pour les modèles deux temps extrêmement légers. Le système amortisseur PDS éprouvé fonctionne en harmonie avec les caractéristiques de conduite nerveuse des motos deux temps. Grâce à son amortissement progressif en fonction du débattement, le PDS offre une stabilité et une traction optimales. Par ailleurs, le PDS offre un avantage du point de vue du poids pour les motos deux temps. Pour le nouveau millésime, nous avons conçu un amortisseur PDS 7 mm plus long, ce qui offre une progression améliorée grâce à la géométrie modifiée.



Moteur

Remarquable contrôle à la sortie des virages : nouveaux cylindres développés avec de nouveaux pistons et un système d'échappement adapté, une nouvelle boîte à air et une boîte à clapets adaptée à la circulation entre le filtre et le carburateur. Ce n'est pas une nouveauté, mais elle est toujours appréciable : construction simple, entretien à faible coût et extrêmement simple.



Le premier plein de
tous les moteurs KTM.

KTM SX

KTM

MOTOCROSS
2011

SX



125 SX 2-STROKE



150 SX 2-STROKE



250 SX 2-STROKE

DO
TEC

MOTORISATION

MOTEUR	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps
CYLINDRÉE	124,8 cc	143,6 cc	249 cc
ALÉSAGE/COURSE	54/54,5 mm	56/58,4 mm	66,4/72 mm
COMPRESSION	-	-	-
DÉMARRAGE/BATTERIE	Kick	Kick	Kick
BOÎTE	6 vitesses	6 vitesses	5 vitesses
CARBURATEUR	Keihin PWK 38S AG	Keihin PWK 38S AG	Keihin PWK 36S AG
DISTRIBUTION	Commande de valve d'échappement	Commande de valve d'échappement	Commande de valve d'échappement TVC
GRAISSAGE	par mélange 1:40	par mélange 1:40	Par mélange 1:60
GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES 2T	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50
HUILE DE MOTEUR	-	-	-
TRANSMISSION PRIMAIRE	23:73	23:73	26:72
TRANSMISSION SECONDAIRE	13:50	14:50	13:48
REFROIDISSEMENT	Liquide	Liquide	Liquide
EMBRAYAGE	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
ALLUMAGE	Kokusan	Kokusan	Kokusan

PARTIE CYCLE

CADRE	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4
PARTIE ARRIÈRE DU CADRE	Aluminium	Aluminium	Aluminium
GUIDON	Renthal, Aluminium, Ø 28/22 mm	Renthal, Aluminium, Ø 28/22 mm	Renthal, Aluminium, Ø 28/22 mm
SUSPENSION AVANT	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm
SUSPENSION ARRIÈRE	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS
DÉBATTEMENT AVANT/ARRIÈRE	300/336 mm	300/336 mm	300/336 mm
FREINS AVANT/ARRIÈRE	Freins à disque 260/220 mm	Freins à disque 260/220 mm	Freins à disque 260/220 mm
JANTES AVANT/ARRIÈRE	1,60 x 21"; 2,15 x 19" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 19" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 19" Excel
PNEUS AVANT/ARRIÈRE	80/100-21"; 100/90-19"	80/100-21"; 100/90-19"	80/100-21"; 110/90-19"
CHAÎNE	Chaîne 5/8 x 1/4"	Chaîne 5/8 x 1/4"	Chaîne 5/8 x 1/4"
POT D'ÉCHAPPEMENT	Aluminium	Aluminium	Aluminium
ANGLE DE LA COLONNE DE DIRECTION	63,5°	63,5°	63,5°
EMPATTEMENT	1.480 ± 10 mm	1.480 ± 10 mm	1.495 ± 10 mm
GARDE AU SOL	395 mm	395 mm	385 mm
HAUTEUR DE SELLE À VIDE	992 mm	992 mm	992 mm
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	env. 7,5 litres	env. 7,5 litres	env. 7,5 litres
POIDS (EN ORDRE DE MARCHÉ)	env. 88,8 kg (sans essence)	env. 88,8 kg (sans essence)	env. 93,8 kg (sans essence)

MADE IN AUSTRIA

ANNÉES TECHNIQUES



250 SX-F 4-STROKE



350 SX-F 4-STROKE



450 SX-F 4-STROKE

MOTORISATION

MOTEUR	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps
CYLINDRÉE	248,6 cc	349,7 cc	449,3 cc
ALÉSAGE/COURSE	76/54,8 mm	88/57,5 mm	97/60,8 mm
COMPRESSION	13,2:1	13,5:1	12,5:1
DÉMARRAGE/BATTERIE	Kick	Démarrateur électrique/12 V 3 Ah	Démarrateur électrique/12 V 3 Ah
BOÎTE	6 vitesses	5 vitesses	5 vitesses
CARBURATEUR	Corps d'injection Keihin EFI 42 mm	Corps d'injection Keihin EFI 42 mm	Keihin FCR-MX 41
DISTRIBUTION	4 soupapes/DOHC avec linguets	4 soupapes/DOHC avec linguets	4 soupapes/DOHC avec linguets
GRAISSAGE	Sous pression avec 2 pompes à huile	Sous pression avec 2 pompes à huile	Sous pression avec 3 pompes à huile
GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES 2T	-	-	-
HUILE DE MOTEUR	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50
TRANSMISSION PRIMAIRE	22:68	24:73	29:74
TRANSMISSION SECONDAIRE	13:48	14:50	14:52
REFROIDISSEMENT	Liquide	Liquide	Liquide
EMBRAYAGE	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
ALLUMAGE	Keihin EMS	Keihin EMS	Kokusan

PARTIE CYCLE

CADRE	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4
PARTIE ARRIÈRE DU CADRE	Aluminium	Aluminium	Aluminium
GUIDON	Renthal, Aluminium, Ø 28/22 mm	Renthal, Aluminium, Ø 28/22 mm	Renthal, Aluminium, Ø 28/22 mm
SUSPENSION AVANT	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm
SUSPENSION ARRIÈRE	WP-Monoshock avec biellettes	WP-Monoshock avec biellettes	WP-Monoshock avec biellettes
DÉBATTEMENT AVANT/ARRIÈRE	300/330 mm	300/330 mm	300/330 mm
FREINS AVANT/ARRIÈRE	Freins à disque 260/220 mm	Freins à disque 260/220 mm	Freins à disque 260/220 mm
JANTES AVANT/ARRIÈRE	1,60 x 21"; 2,15 x 19" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 19" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 19" Excel
PNEUS AVANT/ARRIÈRE	80/100-21"; 100/90-19"	80/100-21"; 110/90-19"	80/100-21"; 110/90-19"
CHAÎNE	Chaîne 5/8 x 1/4"	Chaîne 5/8 x 1/4"	Chaîne 5/8 x 1/4"
POT D'ÉCHAPPEMENT	Aluminium	Aluminium	Aluminium
ANGLE DE LA COLONNE DE DIRECTION	63,5°	63,5°	63,5°
EMPATTEMENT	1.495 ± 10 mm	1.495 ± 10 mm	1.495 ± 10 mm
GARDE AU SOL	375 mm	375 mm	371 mm
HAUTEUR DE SELLE À VIDE	992 mm	992 mm	992 mm
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	env. 7,5 litres	env. 7,5 litres	env. 7,5 litres
POIDS (EN ORDRE DE MARCHÉ)	env. 99,9 kg (sans essence)	env. 103,9 kg (sans essence)	env. 106,9 kg (sans essence)

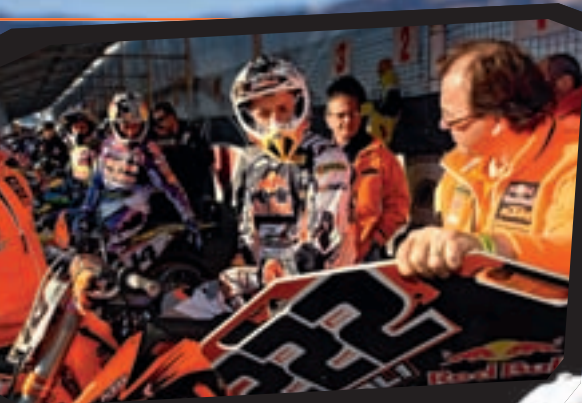


32 | 33

SX

2-STROKE
4-STROKE

125 SX 150 SX 250 SX
250 SX-F 350 SX-F 450 SX-F



KTM ADVENTURE TOURS

Plus on fait les choses bien, plus on y prend du plaisir. Avec KTM Adventure Tours, tout le monde prend plus de plaisir : peu importe si vous êtes un homme ou une femme, un débutant ou un expert ambitieux. Au cours des camps SX parfaitement organisés, tout le monde améliore son pilotage sous la direction de moniteurs professionnels. Toute la liste des KTM Adventure Tours (journées de roulage, week-ends à moto et voyages plus lointains, se trouvent actuellement sur le site www.ktmadventuretours.ch.

ORANGE

BIEN PLUS QU'UNE MOTO

Le service de KTM ne s'arrête pas à l'achat d'une moto. Il montre aussi son engagement : pour nos clients, nous proposons des services d'assistance lors d'événements, nous assistons les clubs de motocross, nous favorisons la génération montante, etc. Il ne s'agit pas seulement de motos oranges – il s'agit de tout un univers !

KTM POWERPARTS

Si une moto est déjà équipée de série comme une KTM, il n'est pas nécessaire d'y ajouter quoi que ce soit pour monter sur le podium. Vous pouvez ainsi économiser des accessoires "normaux" car ils sont déjà installés de série. Cependant, pour une adaptation personnalisée à vos goûts personnels, vous trouverez ce que vous cherchez dans la gamme de pièces PowerParts de KTM. Le catalogue est disponible auprès du distributeur, et toutes les actualités sur le site www.ktm.com.

Factory Wheel set 21" - 19"

X-Seat

KTM POWERPARTS



ARE YOU "READY TO RACE"?»

» www.ktm.com/mx

Votre vie est la compétition et la boue votre thérapie ? Une seule option est alors possible. Jusque dans les moindres détails, les modèles SX sont conçus pour piloter et positionner tous les compétiteurs à leur place sans compromis. Avec des performances et une maniabilité inégalables, ils sont prêts à se plonger dans l'action chez votre distributeur KTM.

NOUS DÉCLINONS TOUTE RESPONSABILITÉ
INTERDICTION DE CIRCULATION SUR LES VOIES OUVERTES AU PUBLIC

- Exemple à ne pas suivre.
Les motards présentés sont des pilotes professionnels. Les images ont été prises soit sur circuit, soit sur route fermée. KTM recommande à tous les motards de respecter le Code de la Route, de porter l'équipement de protection prescrit et de circuler de manière responsable et respectueuse des autres usagers.

Lors de l'achat d'une moto, il est indispensable d'observer les consignes et les avertissements de danger du manuel d'utilisation. Les motos présentées en photo sont pour certaines équipées d'options spéciales en supplément de prix. Toutes les indications sur le volume de livraison, l'aspect, les performances, les dimensions et les poids des motos correspondent aux catalogues autrichiens de KTM à la date de leur édition et représentent une information sans engagement. Sous toutes réserves de modifications. Veuillez noter que les spécifications des modèles peuvent varier d'un pays à l'autre.

KTM
AUTHORIZED DEALER



KTM POWERPARTS

KTM POWERWEAR

KTM ADVENTURE TOURS



KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen, Austria
www.ktm.com

ART. NR. : 3.212.314FR

Photos : rédève, R. Archer, H. Mitterhauer, R. Schiedl

www.kiska.com