

# ENDURO COMPETITION 2010



<b>EXC</b>	<b>2-STROKE</b>	125 EXC	200 EXC	250 EXC	300 EXC		
<b>EXC</b>	<b>4-STROKE</b>	250 EXC-F	400 EXC	450 EXC	530 EXC		
<b>SIX DAYS</b>		125 EXC	250 EXC	250 EXC-F	300 EXC	450 EXC	530 EXC

# EXC

# SIX DAYS

# KTM

# ***LE BOUT DU CHEMIN ... MAIS POUR VOUS, TOUT COMMENCE ICI.***

Des routes trop escarpées pour les franchir à pied. Des flèches qui ne mènent nulle part. Ce sont des pistes que l'on dirait faites pour vous et votre EXC. Vous ne pouvez plus reculer, mais aller de l'avant uniquement. Votre but en ligne de mire, contre tous les aléas de la nature. Affirmez-vous, là où d'autres ont déjà abandonné depuis longtemps. Vous êtes seul à fixer vos limites !





2/3  
**EXC**

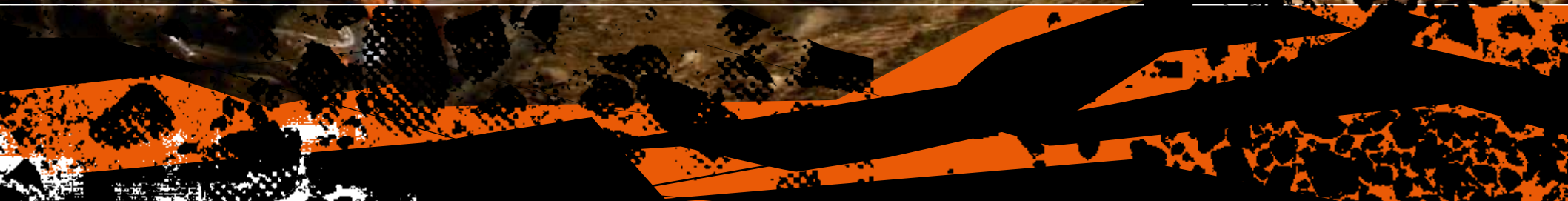
EXC

# 2010 *PLEINE VITESSE* *SUR TOUS LES TERRAINS.*

Chaque tour de roue vous mène à la victoire. Trop fort pour les autres, trop rapide pour être vrai. Vous poussez votre EXC vers l'avant et votre rythme cardiaque vers le haut. Votre adrénaline atteint des sommets et vous savez ce que vous voulez : dompter la nature et, comme toujours, terminer sur le podium.



**KTM**





## ***TOUT DONNER. JUSQU'AU DRAPEAU À DAMIERS.***

Seuls les plus solides arrivent au bout. Et seuls les meilleurs seront les premiers, comme chaque année. Encore plus de puissance, encore plus sophistiquée, encore plus affamée de victoire. La domination de l'enduro ne connaît qu'une seule couleur : orange !



**SAMULI ARO**

- MULTIPLE CHAMPION DU MONDE ENDURO
- MULTIPLE CHAMPION ISDE

# **KTM**



6/7  
**EXL**

**IVÁN CERVANTES**  
- MULTIPLE CHAMPION DU MONDE ENDURO  
- CHAMPION DU MONDE ENDURO INDOOR

**EXL**

# **125 EXC** **OUBLIEZ TOUT CE QUI EXISTAIT AVANT !**

Totalement optimisée, la 125 EXC débute la nouvelle saison. Avec son puissant moteur déjà connu, sa nouvelle géométrie de cadre et son châssis amélioré, elle affiche la couleur auprès des concurrents de catégorie E1. Un exemple fort d'une simple technologie deux temps, offrant tous les niveaux de puissance et un poids minimal. Il n'a jamais été aussi facile d'être "Ready to Race" !







## MOTEUR

Plus la cylindrée est petite, plus la puissance est importante. Et la puissance de la 125 EXC provient essentiellement de son cylindre. Avec sa puissance en quantité plus que suffisante et son maniement plus que facile, cette moto est quasiment imbattable dans sa catégorie.

## EMBRAYAGE



Pour les autres, un rêve de série chez KTM : l'embrayage hydraulique. Il assure un dosage parfait et un point de poussée toujours précis. Un levier d'embrayage FLEX pliable à 90° vers l'avant est également conçu pour s'adapter aux conditions difficiles en tout-terrain et fait parti de l'équipement de compétition haut de gamme de la 200 EXC.

## BOÎTE DE VITESSES



Une petite cylindrée exige une boîte de vitesses spécialement conçue pour les contraintes extrêmes. Ainsi, une première vitesse renforcée a été développée laquelle, laisse même les grandes habituées de l'enduro sur le carreau.

## ÉCHAPPEMENT



Tous les nouveaux modèles deux temps sont équipés, à compter de maintenant, d'un pot d'échappement en tôle renforcée, pour des meilleures performances et un poids léger.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.

## 200 EXC MODÉRÉE ...

La 200 EXC Enduro associe la facilité de manipulation d'une 125 à l'impressionnante puissance d'une 250 cm<sup>3</sup>. Une moto spécialement conçue pour tous ceux qui savent exactement ce qu'ils veulent.



**EXC**

# 250 EXC PREMIÈRE DE LA CLASSE.

Personne n'est dupe de cette enduro dans la catégorie E2.  
La 250 EXC combine tous les avantages nécessaires pour gagner :  
une machine à deux temps solide et à la fois extrêmement légère,  
qui réunit les caractéristiques de motorisation spécifiques d'une  
enduro et une maniabilité extrême. Excellente !



# 300 EXC

## LE SUMMUM DU DEUX TEMPS.

Erzberg ? Hell's Gate ? Ou les deux ? Quel que soit l'évènement d'enduro extrême, la 300 EXC est à coup sûr le bon choix ! À l'extérieur, un poids allégé optimisé dans tous les domaines, et à l'intérieur un couple prodigieux avec une puissance incroyable, qui reste toujours facilement contrôlable. Caractéristique particulière : le démarreur électrique de série. L'assistance parfaite pour la course ou les virées cross-country les plus ardues.





### OUÏES DE RADIATEUR

Un fonctionnement et une esthétique avant-gardistes, c'est ainsi que se présentent les ouïes de radiateur des derniers modèles EXC. Outre les ouvertures arrière, le Système KTM AIRFLOW alimente continuellement la boîte à filtre en air frais, tandis que les ouvertures avant assurent la parfaite évacuation d'air des radiateurs. Enfin, les graphismes intégrés, réalisés "in mould", accentuent leur résistance, qui s'ajoute à leur look distinctif.



### BOÎTE À FILTRE

Afin de protéger encore davantage le filtre à air Twin-Air de l'eau et de la saleté, la boîte à filtre a été totalement retravaillée et adaptée jusque dans les moindres détails aux exigences les plus sévères de l'enduro.



### PARTIE CYCLE

Le design révolutionnaire est un dérivé des expériences en compétition. Avec une liberté de mouvement et une ergonomie optimales comme objectif, les éléments fabriqués avec la technologie Deux Composants ouvrent une nouvelle fois la voie. Ainsi, les plaques phares et le garde-boue avant, entre autres, se distinguent par leur rigidité optimale et une esthétique de très haute qualité.

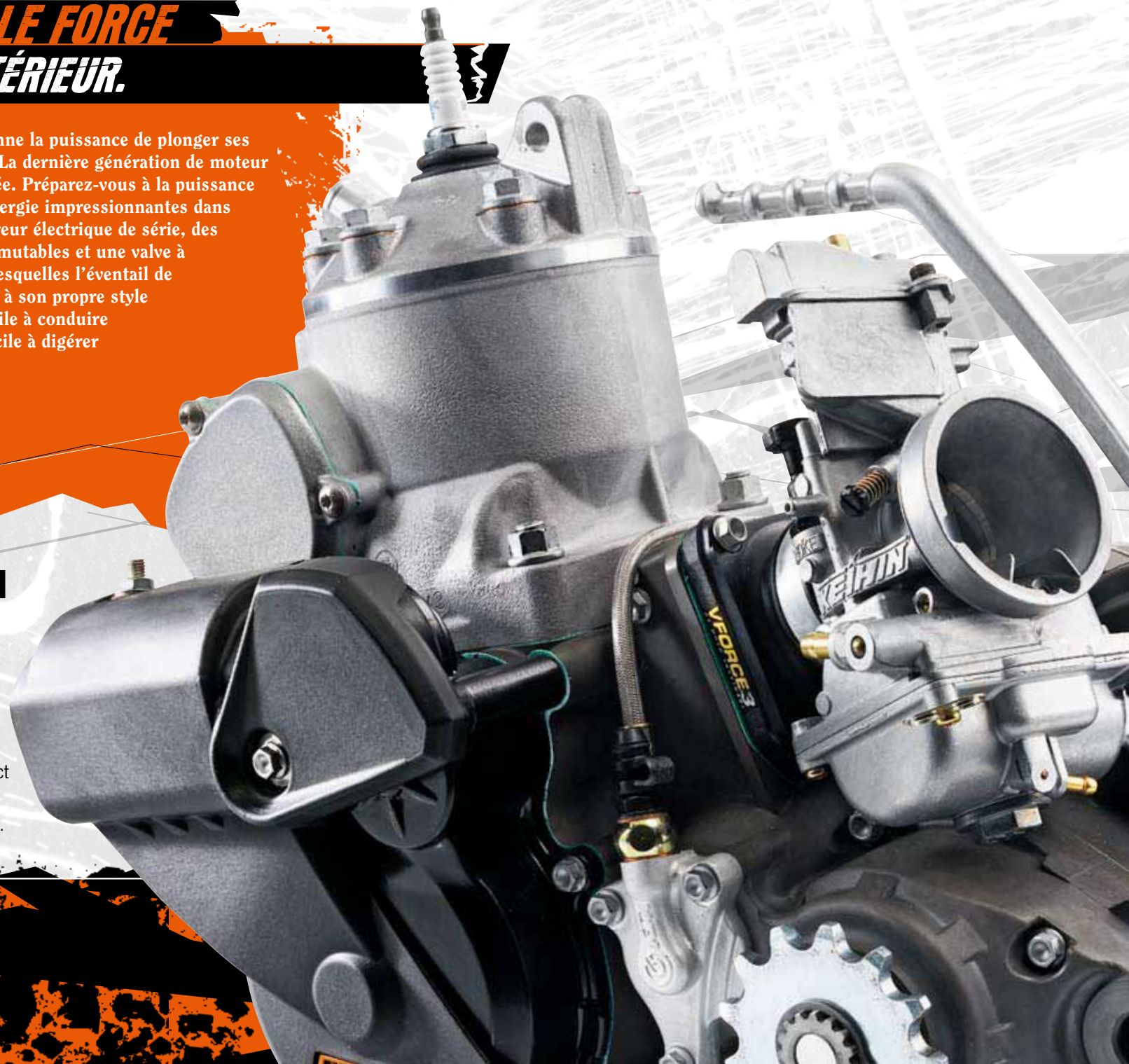


# LA VÉRITABLE FORCE VIEN DE L'INTÉRIEUR.

Le cœur de la 300 EXC lui donne la puissance de plonger ses adversaires dans le désespoir. La dernière génération de moteur KTM attend juste d'être utilisée. Préparez-vous à la puissance maximum, à des réserves d'énergie impressionnantes dans tous les domaines : un démarreur électrique de série, des cartographies d'allumage commutables et une valve à l'échappement réglable, avec lesquelles l'éventail de performances peut être adapté à son propre style de conduite. Extrêmement facile à conduire pour vous. Extrêmement difficile à digérer pour la concurrence !

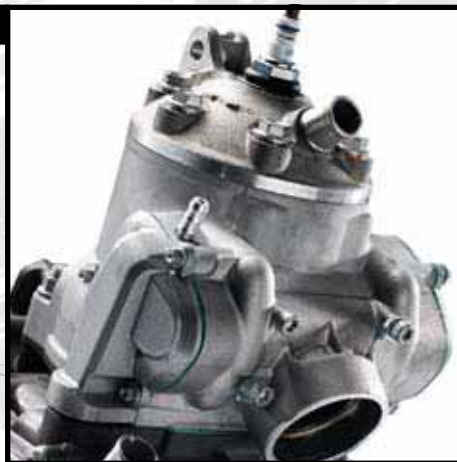
## DÉMARREUR ÉLECTRIQUE

Prendre le dessus dès le départ. La 300 EXC est l'unique moto à avoir cette caractéristique pour une enduro sportive 2 temps : le système de démarrage breveté par KTM avec un surpoids minimal. Dans un bon état de protection, le démarreur électrique compact attend d'être actionné, ce qui garantit un avantage avant les compétitions et autres.



## VALVE À L'ÉCHAPPEMENT

Grâce à un réglage spécial, la réponse de la valve à l'échappement peut être réglée individuellement. Deux ressorts fournis de différentes duretés donnent à chaque pilote la possibilité de choisir l'éventail de puissance de sa 300 EXC en une seconde sur "douce" ou "agressive".



## CULASSE

Afin de garantir avec la 300 EXC comme avec les 250 cm<sup>3</sup> une résistance maximale même dans des conditions extrêmes, la culasse a été renforcée sur les nouveaux modèles.



## ALLUMAGE

Pour un réglage parfait des caractéristiques du moteur aux pistes et au pilote, il existe, outre la cartographie d'allumage réglée en usine, une autre variante plus douce. Elle peut être aisément activée à l'aide d'un contacteur disponible dans la gamme PowerPart, ou en ouvrant/fermant un connecteur à fiches.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.

2010

# CHAQUE SITUATION EST SOUS VOTRE CONTRÔLE.

Vous ne faites qu'un avec votre EXC. Testée des centaines de fois en entraînement, même couchée dans le prochain virage. La prochaine côte déjà dans le champ de vision, les pensées déjà loin devant. Vous savez ce dont vous êtes capable et vous connaissez la puissance de votre EXC. C'est l'heure de pousser vos limites. Une seule chose compte : être le premier !



EXC  
**KTM**





EXF

16/17





**2010** ***VOTRE TECHNIQUE. SA PUISSANCE.  
VOTRE PROGRESSION.***

Une technique supérieure, une puissance impressionnante et de solides performances : tel est le bois dans lequel les vrais champions d'enduro sont taillés. Et cela vaut aussi bien pour votre EXC que pour vous ! Sur les rochers, les cailloux, les galets ou à travers champs, pour vous il n'y a aucune limite.



18 | 19

**EXC**

**KTM**

# **250 EXC-F** **LA PUISSANCE MAISON.**

Le plus petit moteur quatre temps montre, sans pitié, ce qu'il a dans le ventre : Une technologie quatre soupapes des plus modernes. Une musculature légère et extrêmement agile qui fait grosse impression dans la petite catégorie, et pas seulement en Championnat du Monde.



**KTM**



## RÉSERVOIR / SYSTÈME AIRFLOW

Adapté aux exigences de l'enduro et idéal d'un point de vue ergonomique : un réservoir parfaitement conçu qui garantit un contact optimal avec la moto. Également dissimulés sous les ouïes de radiateur : les canaux du système KTM AIRFLOW, qui alimente la boîte à filtre en air frais à profusion.



## BOUCHON DU RÉSERVOIR

Une fermeture à baïonnette avec sécurité supplémentaire involontaire quasiment impossible. Le bouchon peut notamment être déverrouillé en poussant le bouton intérieur orange. On ne plaisante pas avec la sécurité !



# **MOTEUR** **LA VÉRITABLE PUISSANCE.**

Les ingénieurs de KTM ne s'en sont pas remis au hasard lors de la création du dispositif quatre temps haute-technologie pour la nouvelle saison du Championnat du Monde. Le moteur vainqueur maintes fois éprouvé a été amélioré de façon déterminante et enthousiaste par un potentiel de performances inégalé dans sa catégorie. Avec ses innovations techniques supplémentaires, le robuste cœur de la 250 EXC-F est également un gage de succès pour l'enduro en série.

## **PISTON**

Les contraintes les plus extrêmes exigent des matériaux parfaits. Des segments de piston encore plus durs prolongent la résistance et réduisent ainsi les dépenses d'entretien pour le monstre de performances quatre temps.



## DISTRIBUTION

Des soupapes ultra-légères en titane ainsi que des culbuteurs revêtus en carbone DLC assurent une minimisation des masses en mouvement, une course de soupape maximale et une résistance imbattable. Le système de décompresseur optimisé garantit en outre un comportement parfait au démarrage.



Le premier plein de  
tous les moteurs KTM.



KTM

## **450 EXC** **LA CHAMPIONNE NÉE ...**

En qualité de moto enduro la plus couronnée de succès au cours des dernières années, il n'existe pour la 450 EXC cette année encore qu'un seul objectif dans la catégorie E2 : le titre de Champion du Monde. Nouvelle conception du cadre, des réglages perfectionnés et une transmission SOHC née d'une technologie hyper-moderne placent la barre encore un peu plus haute pour la concurrence. Extrêmement légère, super agile et dotée d'une puissance infinie : c'est ainsi que se caractérise une championne en 2010 !







### BOÎTE À FILTRE

Respirez à fond ! Avec la boîte à filtre davantage améliorée qui protège encore plus efficacement le nouveau filtre à air Twin-Air de l'encrassement ... Également standard chez KTM : le changement de filtre à air en une seconde, sans aucun outil !



### SUSPENSION

Plus de confort et une meilleure traction : voilà ce qu'offre le nouveau réglage du châssis. Totalement ajustable, cela garantit une adaptation optimale aux caractéristiques du terrain et aux envies du pilote.

## ... POUR LES CHAMPIONS-NÉS.

**Johnny Aubert**  
France – 450 EXC – E2

Vainqueur incontesté d'une série de victoires dans la catégorie E2, depuis son passage en KTM.



# 400 / 450 / 530 EXC LES TROIS BÊTES DE MUSCLES.

On ne devient pas la première marque d'enduro avec des à peu près. Derrière ce succès, se cachent des décennies de développement et de prouesses techniques. Les motos KTM sont modelées comme aucune autre selon les besoins spécifiques de l'enduro et garantissent une avance confortable. Dans le domaine du quatre temps, ceci est avant tout dû au concept de moteur spécialement développé pour l'enduro. Des dispositifs légers, compacts et performants avec un arbre à cames en tête, qui vous convaincront grâce à leur vaste éventail de puissance linéaire et leur excellente durabilité. Équipé de caractéristiques telles que le démarreur électrique de série, chaque moteur participe individuellement à la garantie de l'impressionnante domination de KTM sur l'univers de l'enduro. Hier, aujourd'hui et demain !



Le premier plein de  
tous les moteurs KTM.

# EXC



### CIRCUIT D'HUILE

Afin de protéger les pièces sensibles des nuisances de la boîte de vitesse et de l'embrayage, deux circuits d'huile séparés ont été mis en place, un pour le carter villebrequin et un pour la boîte de vitesse. De plus, un tendeur de chaîne de distribution hydraulique remanié équipé de nouvelles glissières assure un fonctionnement encore plus silencieux du moteur.

### CULASSE

L'arbre à cames en tête assure deux fonctions essentielles : il actionne, d'une part, les quatre soupapes (soupapes d'admission en titane) par le biais des culbuteurs ultra-légers, et, d'autre part, il sert également de centrifugeur très efficace pour la ventilation du moteur. Les diagrammes de distribution ont également été optimisés sur l'EXC 530, pour un pilotage plus souple et un éventail de puissance plus large. Sur la 400 EXC le décompresseur automatique remanié assure un meilleur démarrage.

### ALLUMAGE

Pour l'EXC 530, les techniciens KTM ont encore optimisé la cartographie d'allumage. Associée au nouvel arbre à cames, elle a ainsi permis d'améliorer encore énormément le pilotage, même en bas régime.



### BOÎTE DE VITESSES

La boîte 6 vitesses éprouvée, spécifiquement conçue pour les terrains les plus difficiles a été encore renforcée pour offrir une sécurité maximale même dans les situations d'enduro les plus extrêmes.



# 450 EXC

## QUALITÉS INTÉRIEURES.

### ÉCHAPPEMENT

Le pot d'échappement en aluminium à l'esthétique impressionnante est également très efficace. Un élément directeur, créé pour fournir des performances optimales et un poids minimal tout en offrant un niveau de bruit exceptionnellement faible.

### AMORTISSEUR PDS

L'amortisseur PDS de WP a également été perfectionné. Avec un amortissement de retour et ajustable en compression "rapide" et "lente" Pour une adaptation parfaite aux conditions les plus diverses et pour des qualités d'amortissement extrêmement confortables.

### BRAS OSCILLANT

Un bras oscillant en fonte d'aluminium léger, qui s'associe avec l'amortisseur PDS en prise directe. Pour un amortissement optimal en traction et en confort.

### PARTIE ARRIÈRE DU CADRE

Les larges profilés se composent d'aluminium de qualité supérieure et garantissent une stabilité optimale ainsi qu'un poids minimal.

### CADRE

Le cadre idéal pour des succès en enduro : réalisé à partir du meilleur acier chrome-molybdène avec des tubes ovales latéraux. Il est en même temps le plus léger et le plus stable du marché. Un autre point fort : la nouvelle géométrie dans la zone de la colonne de direction, pour une direction nettement améliorée de la roue avant.



# KTM

## EMBRAYAGE

L'embrayage hydraulique est standard chez KTM. Il assure des efforts minimes et nécessite que d'un minimum de maintenance un meilleur dosage et il ne demande quasiment pas de maintenance.

## FOURCHE

Réglable et complètement revue en setting, la fourche inversée de 48 mm WP garantit une sensibilité encore meilleure, d'amortissement optimales et de confort accrus.

## SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Restez frais sans complication ... avec le système de refroidissement intégré qui va directement de la culasse aux radiateurs, en passant par une pièce en T via le triangle de colonne de direction. Aussi, une circulation efficace du liquide de refroidissement est garantie, également un montage aisé des radiateurs et davantage de place sous le réservoir. Tous les modèles sont en outre équipés d'un bouchon de radiateur 1,8 bars, pour un maintien plus stable de la température dans les conditions les plus difficiles sur terrains extrêmes.

## FREINS

La technologie Brembo la plus moderne garantit un freinage des plus performants. Un nouvel étrier avant flottant à deux pistons plus léger. Cela réduit les forces nécessaires et optimise la performance de freinage, associée avec les disques Wave ultra-légers.



# **400 EXC** **UN GÉNIE TOUS TERRAINS.**

Avec la 400 EXC KTM place une nouvelle fois de nouveaux jalons en matière d'universalité. L'alliance d'un moteur efficace et aisément pilotable à un maniement parfait en font un tous terrains idéal pour toutes les exigences du offroad.



# 530 EXC

## IL N'Y A PAS MIEUX QUE L'EXC.

Pour tous ceux qui n'en ont jamais assez, la nouvelle 530 EXC prend cette année le départ avec un châssis totalement remanié. Une machine de combat insatiable qui ne se laisse pas impressionner par les défis d'enduro les plus ardues. Et un bourreau de travail absolu, qui poursuit sa route, imperturbable, robuste et fiable. Alimentée par un gros moteur SOHC, elle développe une grande puissance et convainc également grâce à un éventail de puissance plus doux, lorsque les circonstances l'exigent.





**ISDE? SIX JOURS DE  
COMPÉTITION D'ENDURO EXTRÊME !**

**2010**

ISDE – Ces quatre lettres signifient “International Six Days Enduro” (Six jours internationaux d’enduro). Elles représentent également six journées de compétition harassante de cross-country pour pilotes expérimentés. La compétition par équipe déjà légendaire : évènement annuel incontournable pour tous les passionnés d’Enduro, qui se tiendra cette année à Figueira da Foz au Portugal.



## **EXC SIX DAYS DES MOTOS DE CHAMPIONS ! »**

Les vainqueurs de la Six days Cup (Coupe des 6 jours) vous diront que la KTM EXC SIX DAYS c'est une victoire à coup sûr ! Ils ne jurent que par cette machine taillée pour la course, qui vous offrira toujours le maximum, quoi que vous lui demandiez. Un engagement clair pour le sport, la performance et la qualité !

# ISIDE PORTUGAL



**MODEL RANGE**  
**KTM SIX DAYS**

**4-STROKE**



**250 EXC-F**



**530 EXC**



**450 EXC**

PATRIA

ESTA É

34/35

2-STROKE

300 EXC

125 EXC

250 EXC

FIRST ON THE TRACK  
FIRST IN DESIGN

# CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 2-STROKE

## MODEL 125 EXC SIX DAYS



## MODEL 200 EXC



## MODEL 250 EXC SIX DAYS



## MODEL 300 EXC SIX DAYS



<b>MOTORISATION</b>				
<b>MOTEUR</b>	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps
<b>CYLINDRÉE</b>	124,8 cc	193 cc	249 cc	293,2 cc
<b>ALÉSAGE/COURSE</b>	54/54,5 mm	64/60 mm	66,4/72 mm	72/72 mm
<b>COMPRESSION</b>	—	—	—	—
<b>DÉMARRAGE/BATTERIE</b>	Kick	Kick	Kick	Kick et démarreur électrique / 12 V 3 Ah
<b>BOÎTE</b>	6 vitesses	6 vitesses	5 vitesses	5 vitesses
<b>CARBURATEUR</b>	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
<b>DISTRIBUTION</b>	Commande de valve d'échappement	Commande de valve d'échappement	Commande de valve d'échappement TVC	Commande de valve d'échappement TVC
<b>GRAISSAGE</b>	Par mélange 1:60	Par mélange 1:60	Par mélange 1:60	Par mélange 1:60
<b>GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES 2T</b>	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50
<b>HUILE DE MOTEUR</b>	—	—	—	—
<b>TRANSMISSION PRIMAIRE</b>	23:73	23:73	26:72	26:72
<b>TRANSMISSION SECONDAIRE</b>	14:42 (13:50)	14:42 (14:45)	13:40 (14:50)	13:40 (14:50)
<b>REFROIDISSEMENT</b>	Liquide	Liquide	Liquide	Liquide
<b>EMBRAYAGE</b>	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique
<b>ALLUMAGE</b>	Kokusan	Kokusan	Kokusan	Kokusan
<b>PARTIE CYCLE</b>				
<b>CADRE</b>	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4
<b>PARTIE ARRIÈRE DU CADRE</b>	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
<b>GUIDON</b>	Neken, Aluminium Ø 28/22 mm	Neken, Aluminium Ø 28/22 mm	Neken, Aluminium Ø 28/22 mm	Neken, Aluminium Ø 28/22 mm
<b>SUSPENSION AVANT</b>	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm
<b>SUSPENSION ARRIÈRE</b>	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS
<b>DÉBATTEMENT AVANT/ARRIÈRE</b>	300/335 mm	300/335 mm	300/335 mm	300/335 mm
<b>FREINS AVANT/ARRIÈRE</b>	Freins à disque Ø 260/220 mm	Freins à disque Ø 260/220 mm	Freins à disque Ø 260/220 mm	Freins à disque Ø 260/220 mm
<b>JANTES AVANT/ARRIÈRE</b>	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel
<b>PNEUS AVANT/ARRIÈRE</b>	90/90-21"; 120/90-18"	90/90-21"; 120/90-18"	90/90-21"; 140/80-18"	90/90-21"; 140/80-18"
<b>CHAÎNE</b>	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"
<b>POT D'ÉCHAPPEMENT</b>	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
<b>ANGLE DE LA COLONNE DE DIRECTION</b>	63,5°	63,5°	63,5°	63,5°
<b>EMPATTEMENT</b>	1.471 ± 10 mm	1.471 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm
<b>GARDE AU SOL</b>	390 mm	390 mm	385 mm	385 mm
<b>HAUTEUR DE SELLE À VIDE</b>	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm
<b>CAPACITÉ DU RÉSERVOIR</b>	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres
<b>POIDS (EN ORDRE DE MARCHÉ)</b>	env. 97 kg (sans essence)	env. 97 kg (sans essence)	env. 100,8 kg (sans essence)	env. 103,1 kg (sans essence)

**4-STROKE**

MODEL

**250 EXC-F****SIX DAYS**

MODEL

**400 EXC**

MODEL

**450 EXC****SIX DAYS**

MODEL

**530 EXC****SIX DAYS**

36/37

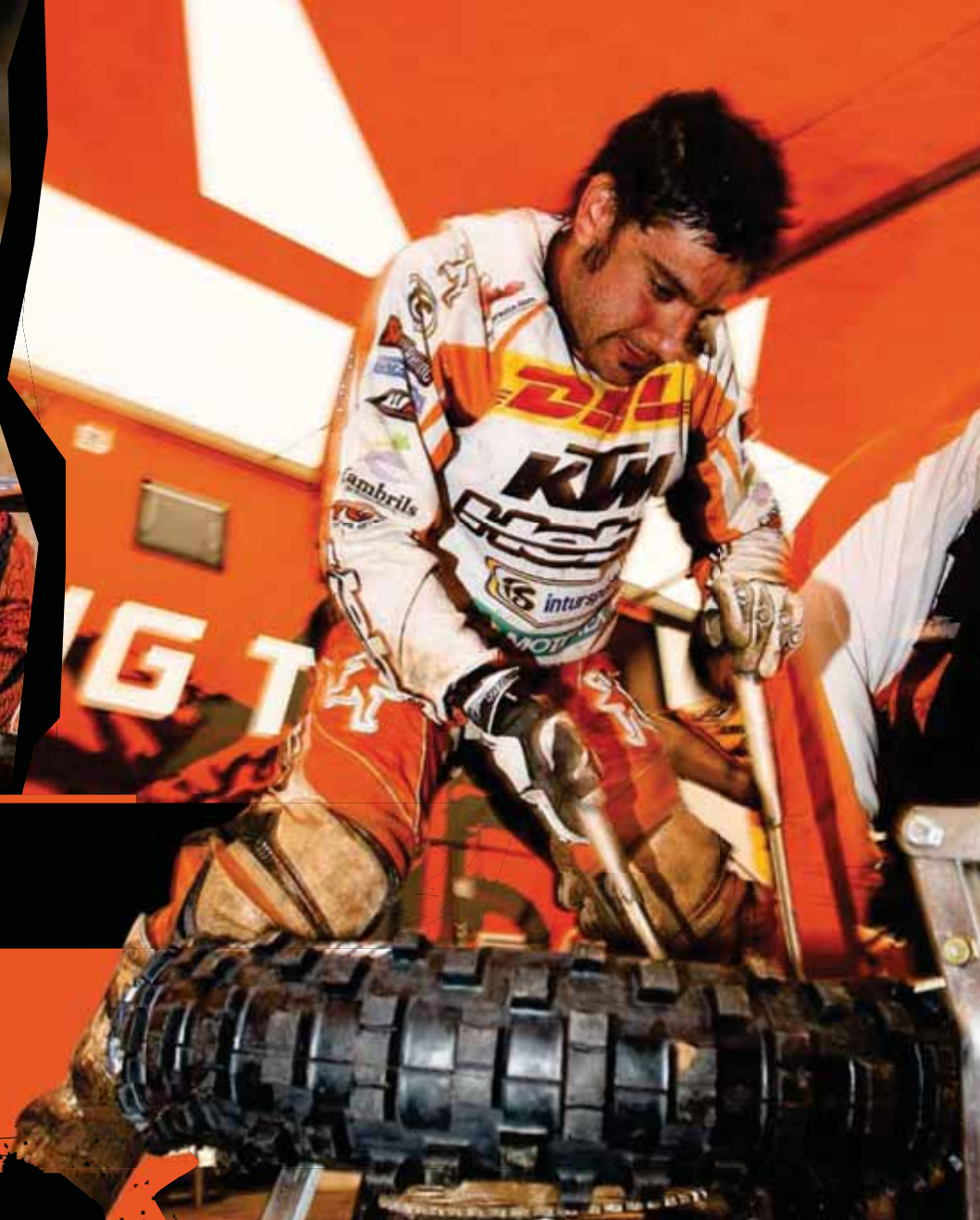
**MOTORISATION**

<b>MOTEUR</b>	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps
<b>CYLINDRÉE</b>	248,6 cc	393,4 cc	449,3 cc	510,4 cc
<b>ALÉSAGE/COURSE</b>	76 / 54,8 mm	95 / 55,5 mm	95 / 63,4 mm	95 / 72 mm
<b>COMPRESSION</b>	12,8 : 1	11,1 : 1	11,9 : 1	11,9 : 1
<b>DÉMARRAGE/BATTERIE</b>	Kick et démarreur électrique / 12 V 4 Ah	Kick et démarreur électrique / 12 V 4 Ah	Kick et démarreur électrique / 12 V 4 Ah	Kick et démarreur électrique / 12 V 4 Ah
<b>BOÎTE</b>	6 vitesses	6 vitesses	6 vitesses	6 vitesses
<b>CARBURATEUR</b>	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39
<b>DISTRIBUTION</b>	4 V / DOHC avec leviers d'entraînement	4 V / OHC avec culbuteurs	4 V / OHC avec culbuteurs	4 V / OHC avec culbuteurs
<b>GRAISSAGE</b>	Sous pression avec 2 pompes à huile	Sous pression avec 3 pompes à huile	Sous pression avec 3 pompes à huile	Sous pression avec 3 pompes à huile
<b>GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES 2T</b>	-	-	-	-
<b>HUILE DE MOTEUR</b>	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50
<b>TRANSMISSION PRIMAIRE</b>	22 : 68	33 : 76	33 : 76	33 : 76
<b>TRANSMISSION SECONDAIRE</b>	14 : 38 (13 : 50)	15 : 45 (13 : 52)	15 : 45 (13 : 52)	15 : 45 (13 : 50)
<b>REFROIDISSEMENT</b>	Liquide	Liquide	Liquide	Liquide
<b>EMBRAYAGE</b>	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique
<b>ALLUMAGE</b>	Kokusan	Kokusan	Kokusan	Kokusan

**PARTIE CYCLE**

<b>CADRE</b>	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4	Simple berceau dédoublé 25CrMo4
<b>PARTIE ARRIÈRE DU CADRE</b>	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
<b>GUIDON</b>	Neken, Aluminium Ø 28 / 22 mm	Neken, Aluminium Ø 28 / 22 mm	Neken, Aluminium Ø 28 / 22 mm	Neken, Aluminium Ø 28 / 22 mm
<b>SUSPENSION AVANT</b>	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm
<b>SUSPENSION ARRIÈRE</b>	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS
<b>DÉBATTEMENT AVANT/ARRIÈRE</b>	300 / 335 mm	300 / 335 mm	300 / 335 mm	300 / 335 mm
<b>FREINS AVANT/ARRIÈRE</b>	Freins à disque Ø 260 / 220 mm	Freins à disque Ø 260 / 220 mm	Freins à disque Ø 260 / 220 mm	Freins à disque Ø 260 / 220 mm
<b>JANTES AVANT/ARRIÈRE</b>	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel
<b>PNEUS AVANT/ARRIÈRE</b>	90/90-21"; 120/90-18"	90/90-21"; 140/80-18"	90/90-21"; 140/80-18"	90/90-21"; 140/80-18"
<b>CHAÎNE</b>	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"
<b>POT D'ÉCHAPPEMENT</b>	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
<b>ANGLE DE LA COLONNE DE DIRECTION</b>	63,5°	63,5°	63,5°	63,5°
<b>EMPATTEMENT</b>	1.475 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm
<b>GARDE AU SOL</b>	380 mm	380 mm	380 mm	380 mm
<b>HAUTEUR DE SELLE À VIDE</b>	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm
<b>CAPACITÉ DU RÉSERVOIR</b>	env. 9,2 litres	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres
<b>POIDS (EN ORDRE DE MARCHÉ)</b>	env. 105,7 kg (sans essence)	env. 113,9 kg (sans essence)	env. 113,9 kg (sans essence)	env. 113,9 kg (sans essence)





***L'ENDURO C'EST UNE PASSION.  
DÉCOUVREZ-LE PAR VOUS MÊME !***

La lutte contre les éléments. L'Homme et la technique contre la nature. Les Enduros Orange comme partenaires solides des pilotes les plus émérites. Une course sans podium ? Impossible ! Une saison sans champion KTM ? Seulement dans les rêves de vos adversaires !

**KTM**



38/39  
**EXC**



# 2010 D'EXCELLENTE POWERPARTS – POUR LA MOTO ...

Quel que soit le bolide orange pour lequel vous optez, KTM vous offre tous les niveaux d'équipement haut de gamme afin de rendre votre moto encore plus légère, encore plus puissante et encore plus attractive.



**AKRAPOVIC 2 TEMPS**



**LEVIERS ORANGES**

**EMBRAYAGE AUTOMATIQUE**







**PRO RACE HELMET**



**KTM RACETECH GLOVES 10**

**OFFROAD HELMET DARK PIN LTD**

**KTM NECK BRACE**

**KTM RACETECH SHIRT 10**

**... UN ÉQUIPEMENT POWERWEAR  
FONCTIONNEL POUR LE PILOTE.**

Avec l'équipement KTM PowerWear, vous aurez l'équipement parfait pour les conditions offroad les plus difficiles et les moments de détente. Demandez à votre revendeur !



**KTM RACETECH PANTS 10**

**TECH 8 BOOT WHITE**



# 2010 EXCELLENTS ET INDIVIDUELS : LES KTM ADVENTURE TOURS.

De l'entraînement au pilotage et des premières aventures offroad aux expéditions en moto au bout du monde, en passant par des excursions en terres hostiles et des épreuves d'enduro : les KTM Adventure Tours ne laissent aucun désir inassouvi. Des guides et des instructeurs expérimentés vous accompagnent tout au long de votre route vers des aventures d'enduro extrêmes. Cliquez ci-dessous :

[www.ktmadventuretours.ch](http://www.ktmadventuretours.ch)





**DES AVENTURES  
EXCITANTES.**

Perfectionner vos connaissances, découvrir les pistes les plus extrêmes ou se fixer de nouveaux défis... Avec les KTM Adventure Tours, vous pouvez vous préparer à des aventures enduro des plus magiques !

ARE YOU "READY TO RACE"?» [www.ktm.com](http://www.ktm.com)

# TOUTES LES ATTENTES ONT UNE FIN ! LES NOUVEAUX MODÈLES EXC SONT ARRIVÉS !

Courrez chez votre distributeur KTM ! Il a reçu les nouveaux modèles EXC que vous attendiez. Les machines de combat ultimes pour la prochaine saison. Plus de puissance, des performances haute-technologie absolues et une esthétique forte vous garantissent la victoire!

#### NOUS DÉCLINONS TOUTE RESPONSABILITÉ

– 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.

Les motos présentées dans cette brochure doivent être utilisées en conditions de circulation normales et en version homologuée.

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.



\* 3 2 1 2 2 8 4 F R \*

**KTM**  
AUTHORIZED DEALER



**KTM** POWERPARTS

**KTM** POWERWEAR

**KTM** ADVENTURE TOURS



KTM-Sportmotorcycle AG  
5230 Mattighofen, Austria  
[www.ktm.com](http://www.ktm.com)

[www.kiskadesign.com](http://www.kiskadesign.com)

Photos: R. Schedl, P. Maitis, H. Mittenbauer, KTM

ART-NR.: 3.212.284FR

© 2009, KTM-Sportmotorcycle AG