

» **ENDURO2009** FR

690 ENDURO
690 ENDURO R



// 125 EXC // 200 EXC // 250 EXC // 300 EXC
250 EXC-F /// 400 EXC /// 450 EXC /// 530 EXC ///

KTM

SAISON **08**

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURO

POUR L'EMPORTER, IL FAUT FAIRE SES PREUVES À CHAQUE COURSE. DES DERNIÈRES NEIGES DU DÉBUT DE SAISON À LA CANICULE, QUELQUES PETITES SECONDES TRANCHERONT SUR LES PARCOURS D'ENDURO D'EUROPE TRÈS SÉLECTIFS. MAIS LA COULEUR NE CHANGERA PAS DE CHAMPION : ORANGE !





IVÁN CERVANTES



CHAQUE DISCIPLINE SPORTIVE A SES HÉROS. CE SONT LES CHAMPIONS, CEUX QUI FONT LE DÉSESPOIR DE LEURS ADVERSAIRES ET REDÉFINISSENT LA DONNE À CHAQUE SAISON. IVÁN CERVANTES EST DE CEUX-LÀ. LE PREMIER CHAMPION DU MONDE ESPAGNOL D'ENDURO A NON SEULEMENT REMPORTÉ DEUX FOIS LE TITRE EN E1 MAIS AISSI EN E3 EN 2007.

CERVANTES PROUVE QUE FAIRE DE L'ENDURO, C'EST PLUS QU'UN ÉTAT D'ESPRIT. IL VIT L'ENDURO, DE TOUT SON ÊTRE, DE TOUTE SON EXPÉRIENCE ... ET AVEC SA KTM.

SAISON **08**

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURO

PARTI DES VAINQUEURS DES COURSES DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURO, IL Y A TOUJOURS UNE KTM SUR LE PODIUM. ET CE DEPUIS DES ANNÉES, ÉCRIVANT À CHAQUE FOIS UN NOUVEAU CHAPITRE ORANGE.



ENDURO CHAMPIONS DE CROSS-COUNTRY

PEU IMPORTE LA CATÉGORIE. DE TOUTE MANIÈRE, LA VICTOIRE REVIENT TOUJOURS À KTM. TANDIS QUE CERTAINS NE SAVENT COMMENT SE SORTIR DE CERTAINS PASSAGES ÉPINEUX, LES ENDUROS DE KTM PASSENT HAUT LA MAIN.



SAISON **08**

COMBATS D'ENDURO »

DÈS QUE L'ON PARLE D'ENDURO, UNE CHOSE EST CERTAINE, IL S'AGIT D'UN COMBAT CONTRE LES FORCES DE LA NATURE. ELLE EST UN ADVERSAIRE CORIACE QUI NE S'AVOUE JAMAIS VAINCU ET DOIT ÊTRE CONQUIS DE HAUTE LUTTE.





VOTRE SAVOIR-FAIRE ET LA PUISSANCE DE VOTRE KTM IMPOSENT LEURS MARQUES. CAR LA NATURE NE CÈDE NI NE CONCÈDE AUCUN POUCE DE TERRAIN GRATUITEMENT. LE PRIX EN EST UNE ABSOLUE CONCENTRATION, UNE TECHNIQUE PARFAITE ET LA PUISSANCE PURE. DEVENIR CHAMPION D'ENDURO, C'EST UN CHEMIN DIFFICILE. IL FAUT DONNER LE MEILLEUR DE SOI-MÊME ET SOUMETTRE LES ÉLÉMENTS !



SAISON 08

AU-DELÀ DES LIMITES»

L'ENDURO, CELA SIGNIFIE ALLER AUX LIMITES –
ET AU-DELÀ ! POUR Y AFFRONTER D'AUTRES
LIMITES ... CELLES DE LA TECHNIQUE, DE LA
PRATICABILITÉ, DES APTITUDES HUMAINES.
POUR ÊTRE CHAMPION, IL FAUT PERSÉVÉRER,
MÊME SI ÇA USE !



RENONCER : JAMAIS !

IL EXISTE CERTAINS TERRAINS QU'IL EST DIFFICILE DE DÉCRIRE SANS EMPLOYER LES MOTS "IMPOSSIBLE", "IMPRATICABLE" OU "INHUMAIN". ET IL EXISTE TOUJOURS DES PILOTES KTM POUR FAIRE MENTIR CES ATTRIBUTS. ET DANS LES MOMENTS LES PLUS SOMBRES, IL EXISTE TOUJOURS UNE MOTO ORANGE QUI SE HISSE AU SOMMET. INFATICABLEMENT, ELLE AFFRONTERA CHAQUE PIÈGE SANS RECULER, GRÂCE À SA TECHNOLOGIE D'ENDURO PURE ET SA PUISSANCE SANS ÉGALE. CRAVACHER SA MONTURE ET S'ÉREINTER À EN TOMBER ... ELLE EST PAS BELLE LA VIE !



SAISON 08

ERZBERG

LES MONTAGNES OÙ LES HOMMES ARRACHENT À LA NATURE SON TRÉSOR DE FER DEPUIS DES MILLIERS D'ANNÉES SONT CHAQUE ANNÉE LE THÉÂTRE DE LA COMPÉTITION D'ENDURO LA PLUS FOLLE DU MONDE. PLUS DE MILLE PARTICIPANTS N'ONT QU'UN BUT : ARRIVER AU BOUT. CAR LE ERZBERG EST SYNONYME DU DÉPASSEMENT TOTAL DES LIMITES.

LES QUALIFICATIONS ONT DÉJÀ EU LIEU. IL NE RESTE PLUS QUE LES 500 MEILLEURS, QUI VONT S'AFFRONTER DANS LE RODÉO DU ERZBERG. LE HARE SCRAMBLE, C'EST 30 KM DE TERRAIN ULTRA-DIFFICILE DE CAILLOUX, D'ÉBOULLIS, DE FALAISES ET AUTRES OBSTACLES. DES GRIMPETTES QUASIMENT VERTICALES, DES TRONÇONS IMPRATICABLES OU PRESQUE ET DES CENTAINES DE PILOTES CHEVRONNÉS QUI LUTTENT POUR LEUR SURVIE DANS LE CHAOS – MATIÈRE À LÉGENDE. CAR SEULES DEUX DOUZAINES D'ENTRE EUX VOIENT LE BOUT DU CHEMIN CHAQUE ANNÉE. UNE VICTOIRE SUR LE ERZBERG EST UN TRIOMPHE ET RESTE UN RÊVE (AMER) POUR BEAUCOUP ...



KTM 125 EXC

MANIABLE, LÉGÈRE ET PUISSANTE. POUR LE MODÈLE 2009, UN MOTEUR ENCORE PLUS PUISSANT, UN CHÂSSIS ENCORE AMÉLIORÉ, TOUT EST FIN PRÊT POUR LA CATÉGORIE E1. POIDS-PLUME POUR UNE PUISSANCE EXCEPTIONNELLE, UN BLOC COMPÉTITION ORANGE PARFAIT. LE MEILLEUR CHOIX POUR LES ADEPTES DU DEUX TEMPS.



MOTEUR 125 EXC

SEULE COMPTE LA PUISSANCE. À PLUS FORTE RAISON SI LA CYLINDRÉE EST PETITE. ET LA MANIABILITÉ. CES DEUX COMPOSANTES ONT ENCORE ÉTÉ AFFINÉES. GRÂCE À UN NOUVEAU CYLINDRE. SOIT UNE ADAPTATION PARFAITE AU TERRAIN ET AU PILOTE.

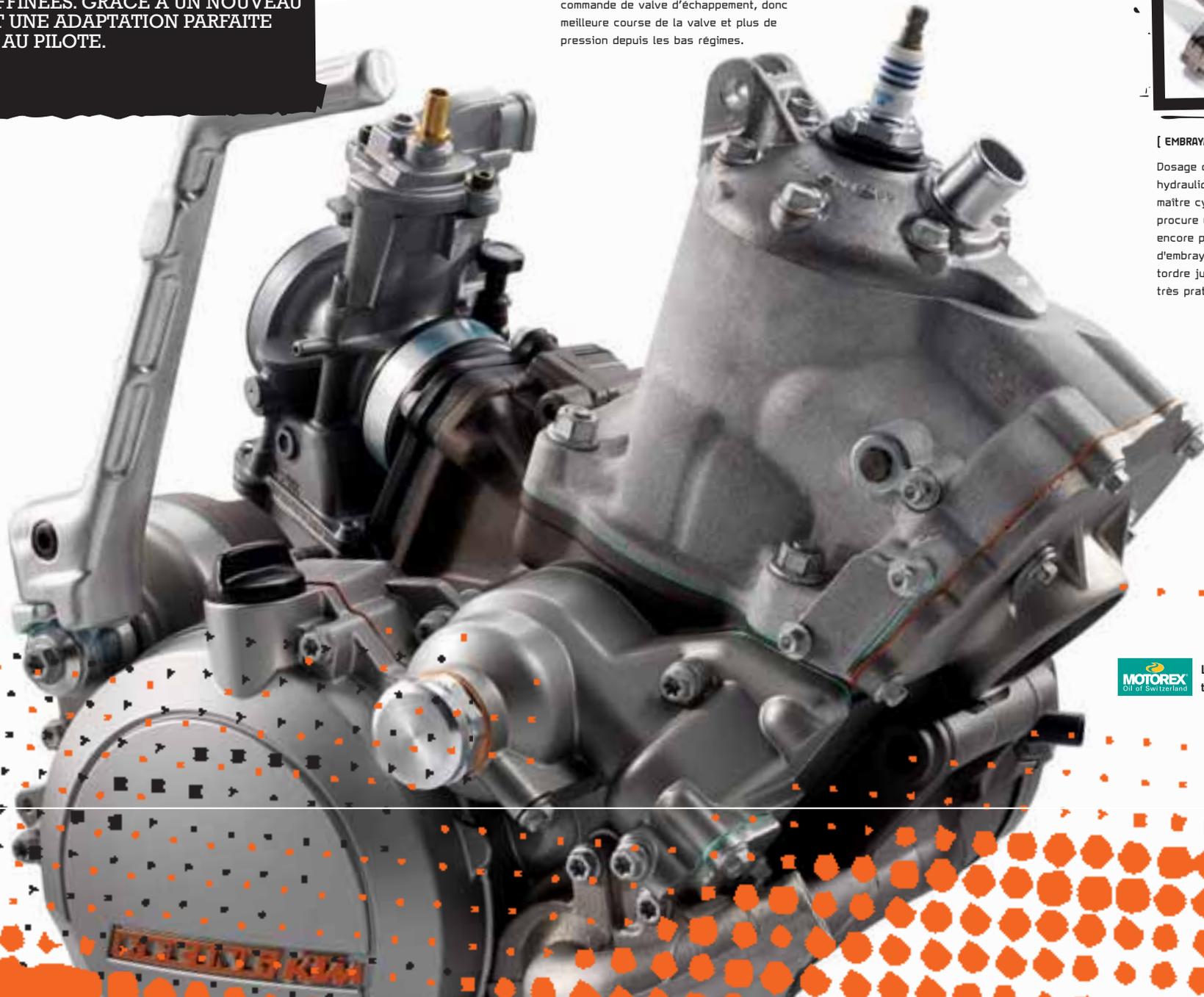
[CYLINDRE]

Nouveau cylindre avec optimisation de commande de valve d'échappement, donc meilleure course de la valve et plus de pression depuis les bas régimes.



[EMBRAYAGE]

Dosage optimal de l'embrayage hydraulique grâce au nouveau maître cylindre Magura qui procure un point de pression encore plus précis. Le levier d'embrayage FLEX peut se tordre jusqu'à 90°, ce qui est très pratique en tout-terrain.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.

KTM 200 EXC

POUR TOUS LES ENDURISTES EN QUÊTE D'EXCEPTIONNEL. LA 200 EXC ALLIE LA MANIABILITÉ DE LA 125 À UN POTENTIEL DE PUISSANCE QUI FRISE CELUI DE LA 250 EXC. CETTE MOTO NE PEUT ÊTRE CATALOGUÉE QUE DANS UNE CATÉGORIE : LA CATÉGORIE EXTRA !





KTM 250 EXC

POUR LA CATÉGORIE E2, LA 250 EXC EST INCONTOURNABLE. CE DEUX TEMPS PUISSANT MAIS LÉGER EST DOTÉ D'UNE TECHNOLOGIE SIMPLE ET FACILE D'ENTRETIEN, D'UN MOTEUR SPÉCIFIQUE À L'ENDURO ET D'UNE MANIABILITÉ ABSOLUE.



DESIGN ET TECHNOLOGIE



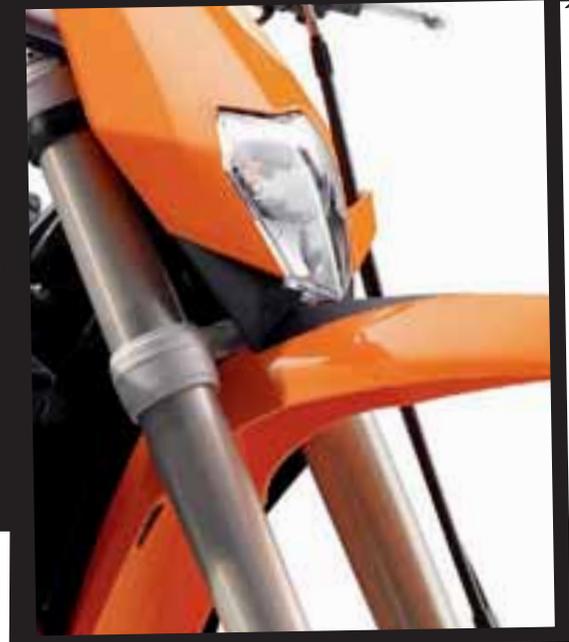
[OUÏES DE RADIATEUR]

Les ouïes ont été réduites de 10 mn au niveau de la partie avant pour une meilleure ergonomie. Les trous avant permettent d'envoyer de l'air vers les radiateurs, ceux de l'arrière envoient de l'air froid vers la boîte à air grâce au système AIRFLOW. La déco "in mould" est résistante.



[PROTECTIONS DE CADRE]

Pour une protection efficace du revêtement thermolaqué de grande qualité du cadre, des protections en plastique sont désormais livrées de série.



[PLASTIQUES]

Ergonomie parfaite et look très futuriste. La technologie "deux composants" garantit une rigidité optimale et un effet des plus réussis pour la plaque-phare, le guide-chaîne et le garde-boue avant.



KTM 300 EXC

AVEC SA 300 EXC, KTM PRÉSENTE L'ASSOCIATION IDÉALE DE POIDS RÉDUIT ET DE COUPLE PUISSANT, ASSORTIE DU DÉMARREUR ÉLECTRIQUE. UN PAQUET DE MUSCLES QUI N'ASPIRE QU'À SE MESURER AUX DÉFIS LES PLUS RUDES EN ENDURO PUR ET DUR COMME LE ERZBERG OU LE HELL'S GATE. AVEC TOUTES SES APTITUDES, ELLE EST TOUJOURS À LA HAUTEUR. LE TOP DU DEUX TEMPS !

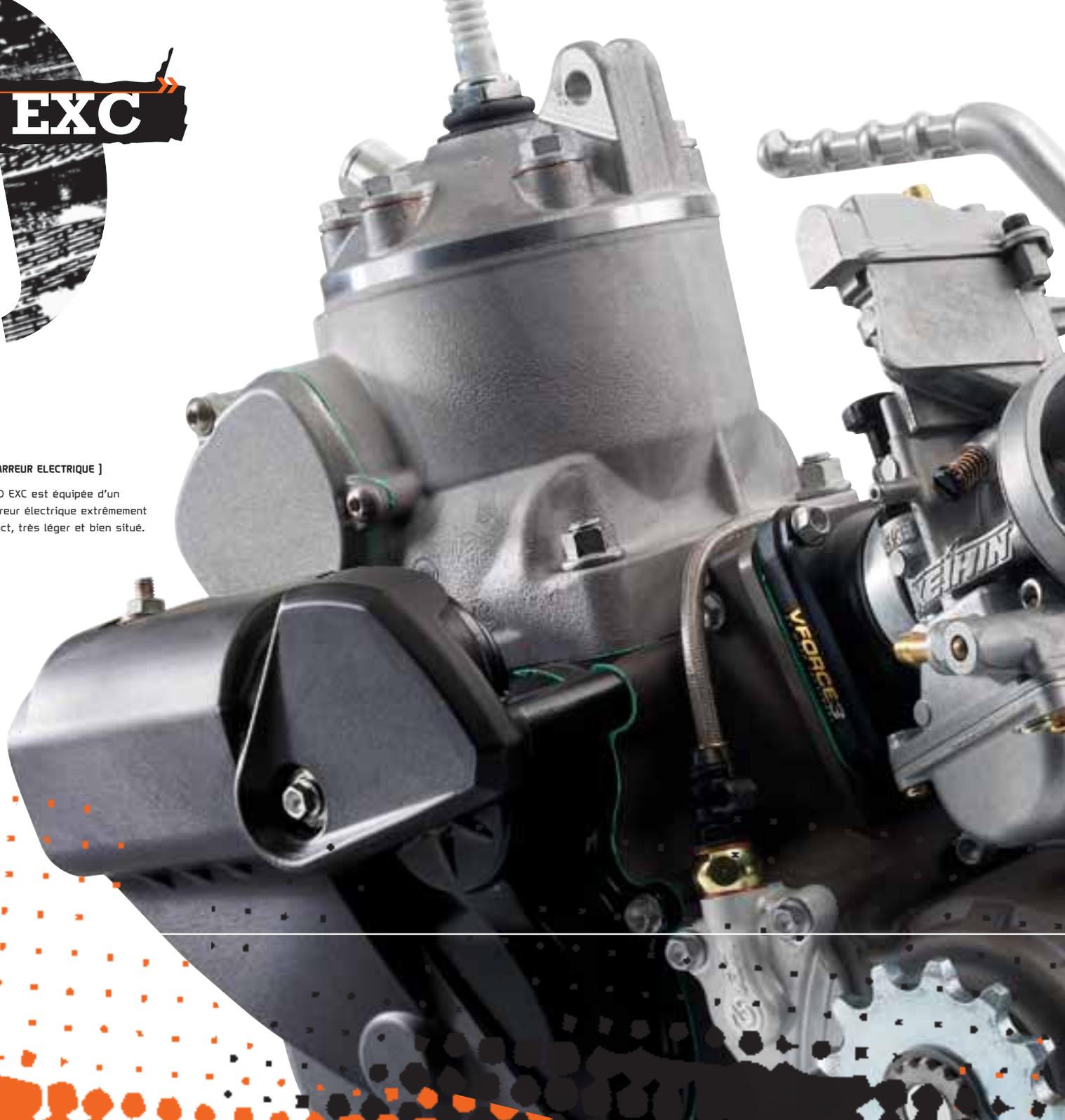


MOTOR 300 EXC

LE MOTEUR 2T IDÉAL POUR ÊTRE UN CRAN AU-DESSUS DES CONCURRENTS. UNE TECHNOLOGIE DE POINTE DANS LE MOINDRE DÉTAIL ET UN ÉQUIPEMENT EXCEPTIONNEL, DÉMARREUR ÉLECTRIQUE DE SÉRIE, PUISSANCE EXTRAORDINAIRE ET RÉSERVE DE PUISSANCE À TOUS LES RÉGIMES. LES AUTRES POINTS FORTS SONT : DES COURBES D'ALLUMAGE RÉGLABLES, LA COMMANDE DE VALVE D'ÉCHAPPEMENT RÉGLABLE POUR ADAPTER LE DÉVELOPPÉ DE PUISSANCE AU STYLE DU PILOTE. RÉSULTAT : UN DEUX TEMPS TRÈS PUISSANT ET TRÈS MANIABLE.

[DÉMARREUR ÉLECTRIQUE]

La 300 EXC est équipée d'un démarreur électrique extrêmement compact, très léger et bien situé.



» TECHNOLOGIE MOTEUR



[COMMANDE DE VALVE D'ÉCHAPPEMENT]

La commande de la valve d'échappement peut être dosée au moyen de deux ressorts de dureté différente. Un équipement spécial qui permet de jongler entre développé de puissance "soft" ou "hard".



[ALLUMAGE]

Deux courbes d'allumage permettent d'adapter la caractéristique du moteur au pilote et au terrain. Commande au guidon disponible au catalogue PowerParts.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.

KTM 250 EXC-F

LA NOUVELLE 250 EXC-F EST SANS CONTESTE LE PREMIER PRÉTENDANT AU TITRE DE CHAMPION DU MONDE, AVEC DES PERFORMANCES ENCORE AMÉLIORÉES ET UN NOUVEAU CHÂSSIS. UNE TECHNOLOGIE 4T TRÈS MODERNE QUI ASSURE UNE BONNE POUSSÉE DÈS LES BAS RÉGIMES. LÈGÈRE ET TRÈS AGILE, EN SOMME : IMPERTINENTE !



TECHNOLOGIE ET DESIGN



[RÉSERVOIR / SYSTÈME AIRFLOW]

L'accent a été mis sur l'ergonomie du réservoir, pour un contact optimal avec la moto. Les orifices des ouïes alimentent la boîte à air qui est positionnée plus à l'arrière.



[BOUCHON DE RÉSERVOIR]

Le bouchon du réservoir est doté d'une sécurité supplémentaire avec une nouvelle fermeture à clip et un nouveau clapet anti-retour. L'orifice ne peut être déverrouillé qu'en appuyant sur le petit segment orange à l'intérieur – sécurité maximum !



MOTEUR 250 EXC-F

LE 4T QUI A DÉJÀ MANTES FOIS FAIT SES PREUVES A ENCORE ÉTÉ PERFECTIONNÉ. VOILÀ UN POTENTIEL EXCEPTIONNEL DANS SA CATÉGORIE, AVEC DES INNOVATIONS TECHNIQUES QUI LUI DONNENT DE L'AVANCE POUR REMPORER DE NOUVEAUX TITRES EN ENDURO.



[SOUPAPES]

Les objectifs : masses en mouvement minimales, course de soupape maximale, résistance optimale. Des soupapes en titane ultraléger avec nouveaux ressorts et nouveaux guides de soupape, nouveaux leviers d'entraînement optimisés.



[BOÎTE DE TRANSMISSION]

Un pignon renforcé entre la 3e et la 4e, et un pignon baladeur optimisé pour la 3e. Résultat : fiabilité accrue pour la boîte.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.



» TECHNOLOGIE MOTEUR



[CARTERS]

Un nouveau revêtement optimisé pour une meilleure résistance, et un nouveau logo pour un look exceptionnel.

[COMMANDE DE SOUPEPE]

Nouveaux arbres à cames avec des temps de commande optimisés, donc meilleure réponse et plus de puissance dans les bas régimes.

TECHNOLOGIE ET DESIGN

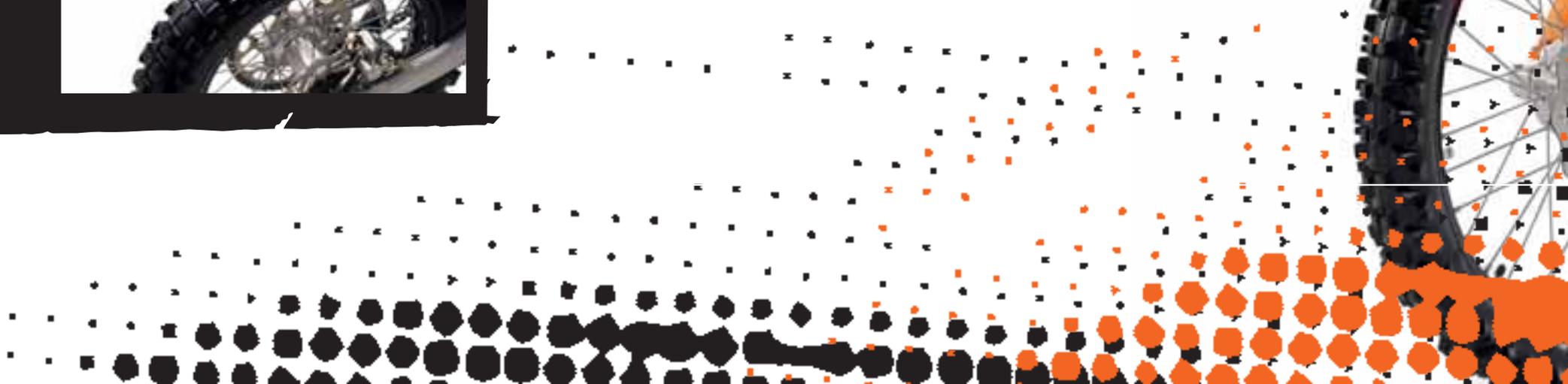


[GUIDON]

Guidon en aluminium conique de grande qualité. Quatre positions de réglage possibles.

[ARRIÈRE]

Partie arrière monobloc moderne avec feu arrière à LED très résistant pour l'enduro. Le support de plaque minéralogique avec éclairage de plaque et clignotants s'enlève en un clin d'œil.





» **KTM 400 EXC**

AVEC SA NOUVELLE 400 EXC, KTM MET EN SCÈNE L'UNE DES MOTOS LES PLUS POLYVALENTES DU SEGMENT DE L'ENDURO. UN NOUVEAU MOTEUR, UN CHÂSSIS TRÈS LÉGER, ET SURTOUT, UNE COMBINAISON PARFAITE DE CARACTÉRISTIQUE MOTEUR EFFICACE ET DE MANIABILITÉ AISÉE.

KTM 450 EXC

UNE FOIS CHAMPION.
TOUJOURS CHAMPION.
SI UNE MOTO A BIEN "LE
TRUC EN PLUS" POUR GA-
GNER EN SÉRIE DANS LA
CATÉGORIE E2, C'EST LA
450 EXC. IL DOIT EN ÊTRE
AINSI ! LES TECHNOLOGIES
LES PLUS MODERNES LUI
ONT ÉTÉ CONSACRÉES,
DU CHÂSSIS AU MOTEUR
SOHC SUPERPUISSANT.
LE RÉSULTAT EST UNE
MOTO DE COMPÉTITION
HAUTE TECHNOLOGIE
TRÈS LÉGÈRE, AGILE ET
INCROYABLEMENT PUIS-
SANTE, À RENDRE JALOU-
SES SES RIVALES.



DESIGN ET TECHNOLOGIE



[BOÎTE À FILTRE]

Grande boîte à filtre à air pour plus de puissance et contour extérieur ergonomique. Le filtre "Twin Air" est très accessible et peut être remplacé sans outil.



[FOURCHE]

Une fourche entièrement recomposée avec de nombreux réglages permettant de l'adapter au pilote et au terrain. Réglage en compression et détente ainsi qu'en pré-tension des ressorts – nouveaux éléments de réglage très pratiques en forme d'étoile.

MOTEUR 450 EXC

DEPUIS DES ANNÉES, LES 4T DE KTM DOMINENT LA SCÈNE DU TOUT-TERRAIN EN CATÉGORIE E2 ET E3. LA MOUTURE 2009 DE CES MOTEURS ULTRAMODERNES ATTEINT ENCORE LE SUMMUM. DE CONCEPTION SPÉCIALEMENT DÉDIÉE À L'ENDURO, LE MOTEUR AVEC ARBRES À CAMES EN POSITION HAUTE EST GARANT D'UN EXCELLENT DÉVELOPPÉ DE PUISSANCE LINÉAIRE ET D'UNE DURABILITÉ EXTRÊME. CARACTÉRISTIQUE MOTEUR TRÈS SOUPLE ET PEU GOURMANDE. LE SCOOP : LE DÉMARREUR ÉLECTRIQUE DE SÉRIE !



[CULASSE]

L'arbre à cames en position haute actionne les quatre soupapes d'admission en titane via des leviers d'entraînement ultralégers et sert également de centrifugeuse pour la ventilation du moteur. Le système d'auto-décompression optimisé améliore le démarrage et le couvercle en magnésium en biseau favorise l'accessibilité aux soupapes pour le réglage.



[VILEBREQUIN]

Un vilebrequin compact et très rigide s'occupe des pistons forgés très légers et entraîne un balancier. Les poids sont déportés, puisque placés latéralement hors du carter du vilebrequin.



Le premier plein de tous les moteurs KTM.



» TECHNOLOGIE MOTEUR

[CARBURATEUR]

Le carburateur KEIHIN de 39 mm utilise une pompe de reprise et un capteur de position pour une meilleure réponse pour les 4 temps. L'optimisation du réglage de démarrage à froid améliore les démarrages à basse température.



[EMBRAYAGE]

La commande d'embrayage hydraulique de Brembo établit une nouvelle référence en terme de dosage. L'embrayage lui-même avec lamelles optimisées a désormais une lubrification supplémentaire. D'où réduction de la température et donc de l'usure.



[ALLUMAGE]

Courbe d'allumage optimisée et nouvelles bougies, au profit d'une excellente maniabilité surtout à bas régime.

STRIPPED 450 EXC

[ÉCHAPPEMENT]

Silencieux spécial en aluminium au design parfait. Performance optimale pour un poids minimum et un niveau de bruit très bas.

[SUSPENSION PDS]

Amortisseur WP-PDS optimisé avec réglage en traction et en compression des niveaux "high" et "low" speed. Adaptation optimale à toutes les conditions possibles et suspension extrêmement confortable.

[BRAS OSCILLANT]

Bras oscillant en alu moulé très léger avec amortisseur PDS à articulation directe. Flexibilité optimale et donc bonne traction et super-confort.

[BOUCLE ARRIÈRE DE CADRE]

Des profils larges en aluminium de grande qualité : stabilité optimale et poids-plume.

[BOÎTE À AIR]

Boîte à filtre volumineuse garantissant une belle puissance. Remplacement très simple et rapide du "Twin Air" sans outil.

[CADRE]

Cadre EXC en chrome-molybdène avec tubes ovales massifs surdimensionnés pour les boucles latérales. C'est l'un des plus stables et des plus légers du marché. Protection efficace du revêtement thermolaqué grâce aux protections de cadre en plastique de série.





[EMBRAYAGE]
L'embrayage hydraulique est un standard chez KTM, toujours de série. Il garantit un contrôle optimal pour un minimum d'effort et il est facile d'entretien.

[FOURCHE]
Fourche WP-USD de 48 mm à réglage intégral avec nouveaux tubes intérieur et fourreau, cartouche entièrement nouvelle et mise au point affinée, bagues de guidage optimisées. Le résultat : que du superlatif en termes de réactivité et de confort.

[SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT]
Système de refroidissement intégré (de la culasse directement jusqu'aux radiateurs, à travers le triangle de cadre via un raccord en T). Résultat : montage simple du radiateur, meilleure circulation de l'air et plus de place sous le réservoir.



[FREINS]
La référence absolue question freinage, c'est, bien évidemment, Brembo. À l'avant, un étrier flottant double piston très puissant et à l'arrière un étrier à un piston, avec disques Wave ultra-légers.

KTМ 530 EXC

QUAND ON PILOTE UNE 530 EXC, ON SAIT À QUOI ON DOIT S'ATTENDRE : LE SUPERLATIF DE LA GAMME. LE GROS MOTEUR SOHC DÉGAGE UN GROS COUPLE, TOUT EN PROCURANT UN DÉVELOPPÉ DE PUISSANCE DOUX SUR DES SENTIERS SÉLECTIFS. LE TOUT EMBALLÉ DANS UNE PARTIE CYCLE ENTièrement REVISITÉE, VOILÀ LA NOUVELLE 530 EXC, LE PREMIER CHOIX POUR CEUX QUI EN VEULENT TOUJOURS PLUS.





2 STROKE

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

MODEL

MODEL

MODEL

MODEL

125 EXC

200 EXC

250 EXC

300 EXC



MOTORISATION

MOTEUR	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps	Monocylindre, 2 temps
CYLINDRÉE	124,8 cc	193 cc	249 cc	293,2 cc
ALÉSAGE/COURSE	54/54,5 mm	64/60 mm	66,4/72 mm	72/72 mm
DÉMARRAGE/BATTERIE	Kick	Kick	Kick	Kick et démarreur électrique / 12 V 3 Ah
BOÎTE	6 vitesses	6 vitesses	5 vitesses	5 vitesses
CARBURATEUR	Keihin PWK 36 S AG			
DISTRIBUTION	Commande de valve d'échappement	Commande de valve d'échappement	Commande de valve d'échappement TVC	Commande de valve d'échappement TVC
GRAISSAGE	Par mélange 1:60	Par mélange 1:60	Par mélange 1:60	Par mélange 1:60
GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES 2T	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50	Motorex, SAE 15W-50
TRANSMISSION PRIMAIRE	23:73	23:73	26:72	26:72
TRANSMISSION SECONDAIRE	14:42 (13:50)	14:42 (14:48)	13:40 (14:50)	13:40 (14:50)
REFROIDISSEMENT	Liquide	Liquide	Liquide	Liquide
EMBRAYAGE	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique			
ALLUMAGE	Kokusan	Kokusan	Kokusan	Kokusan

PARTIE CYCLE

CADRE	Simple berceau dédoublé 25CrMo4			
PARTIE ARRIÈRE DU CADRE	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
GUIDON	Neken, Aluminium Ø 28/22 mm			
SUSPENSION AVANT	WP-USD Ø 48 mm			
SUSPENSION ARRIÈRE	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS	Amortisseur WP-PDS
DÉBATTEMENT AVANT/ARRIÈRE	300/335 mm	300/335 mm	300/335 mm	300/335 mm
FREINS AVANT/ARRIÈRE	Freins à disque Ø 260/220 mm			
JANTES AVANT/ARRIÈRE	1,60 x 21"; 2,15 x 18" Excel			
PNEUS AVANT/ARRIÈRE	90/90-21"; 120/90-18"	90/90-21"; 120/90-18"	90/90-21"; 140/80-18"	90/90-21"; 140/80-18"
CHAÎNE	Chaîne X-Ring 5/8 x 1/4"			
POT D'ÉCHAPPEMENT	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
ANGLE DE LA COLONNE DE DIRECTION	63°	63°	63,5°	63,5°
EMPATTEMENT	1.471 ± 10 mm	1.471 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm	1.475 ± 10 mm
GARDE AU SOL	390 mm	390 mm	385 mm	385 mm
HAUTEUR DE SELLE À VIDE	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres	env. 9,5 litres
POIDS (EN ORDRE DE MARCHÉ)	env. 97 kg (sans essence)	env. 97 kg (sans essence)	env. 100,8 kg (sans essence)	env. 103,1 kg (sans essence)

250 EXC-F 400 EXC 450 EXC 530 EXC



MOTORISATION

MOTEUR	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps
CYLINDRÉE	248,6 cc	393,4 cc	449,3 cc	510,4 cc
ALÉSAGE/COURSE	76 / 54,8 mm	95 / 55,5 mm	95 / 63,4 mm	95 / 72 mm
COMPRESSION	12,8 : 1	11,1 : 1	11,9 : 1	11,9 : 1
DÉMARRAGE/BATTERIE	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
BOÎTE	6 vitesses	6 vitesses	6 vitesses	6 vitesses
CARBURATEUR	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39
DISTRIBUTION	4 soupapes / DOHC avec leviers d'entraînement	4V / OHC avec culbuteurs	4V / OHC avec culbuteurs	4V / OHC avec culbuteurs
GRAISSAGE	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
HUILE DE MOTEUR	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50	Motorex, SAE 10W-50
TRANSMISSION PRIMAIRE	22:68	33:76	33:76	33:76
TRANSMISSION SECONDAIRE	14:38 (13:50)	15:45 (13:52)	15:45 (13:52)	15:45 (14:52)
REFROIDISSEMENT	Liquide	Liquide	Liquide	Liquide
EMBRAYAGE	Multidisque à bain d'huile, commande hydraulique			
ALLUMAGE	Kokusan	Kokusan	Kokusan	Kokusan

PARTIE CYCLE

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

ENDURO ELBADORADO

LA 690 ENDURO EST LA RÉFÉRENCE EN TERME DE TRAIL ENDURO. ELLE SAIT TOUT FAIRE : DE LA PORTION D'AUTOROUTE POUR FINIR SUR UN TRIP AU MAROC AVEC PASSAGER ET BAGAGES ! NATIONALES, PISTES AVENTUREUSES, SENTIERS – LA 690 ENDURO EST PARTOUT À L'AISE.



690 ENDURO



690 ENDURO

UNE POUR TOUT. »

LA 690 ENDURO NE SE CONTENTE PAS D'ÊTRE UN COMPAGNON IDÉAL SUR LES CHEMINS. C'EST UN OUTIL MULTIFONCTIONS À LA HAUTEUR DE TOUTES LES SITUATIONS. CONDUITE CONFORTABLE SUR LE BITUME, MAIS ÉGALEMENT À L'AISE EN TOUT-TERRAIN. SI VOUS ENTENDEZ L'APPEL D'UNE BELLE BALLADE "AU VERT" - RÉPONDEZ-Y ET LAISSEZ FAIRE VOTRE KTM 690 ENDURO.

ASPHALTE

PISTE





PIERRES

KTM 690 ENDURO

EN TOUT-TERRAIN, IL N'Y A PAS DE DEMI-MESURE. CE QUI COMPTE ICI, C'EST LA FIABILITÉ. EN TOUT ET PARTOUT : DANS LA MANIABILITÉ, LE MOTEUR, LA PERFORMANCE ET L'ENDURANCE. LA KTM 690 ENDURO ALLIE DES APTITUDES EN TOUT-TERRAIN AVEC DES QUALITÉS DE ROUTIÈRE. UNE VÉRITABLE POLYVALENTE POUR CEUX QUI VEULENT TOUT FAIRE.



TECHNIQUE



[CADRE]

Le cadre treillis chrome molybdène est des plus riches et des plus légers. Il offre une extrême stabilité.

[CHÂSSIS]

La fourche et les amortisseurs WP sont complètement réglables. L'absorption des chocs est optimale et offre un grand confort de conduite.



STRIPPED 690 ENDURO

[COQUE ARRIÈRE]

Coque arrière "monobloc" autoporteuse en PVC robuste sans renforts métalliques, avec pompe à essence intégrée et réservoir de 12 litres. Repose-pieds et poignées passager livrés avec la moto.



[BOUCHON DE RÉSERVOIR]

Bouchon de réservoir verrouillable positionné derrière la selle.

[BRAS OSCILLANT]

Bras oscillant monobloc en aluminium moulé très léger. Suspension monoshock "Pro-Lever" positionné de manière à augmenter la capacité du réservoir.

[BOÎTE À FILTRE À AIR]

Boîte gros volume logée dans le cadre en treillis tubulaire au-dessus du cylindre. Performance au top, et réduction efficace du bruit grâce à un tube d'aspiration long. La cartouche type "papier" de bonne dimension offre une filtration efficace.



690 ENDURO



[TABLEAU DE BORD]

Pratique et complet : compteur numérique compact look racing à voyants intégrés.

[FREINS]

Freinage exceptionnel avec, à l'avant, un étrier flottant 2 pistons combiné à un disque de 300 mm et à l'arrière un étrier flottant 1 piston combiné à un disque de 240 mm.

ENDURO **R**



690 ENDURO R POUR DU FUN EN ITALIE



PRENEZ LA 1ÈRE BIFURCATION ET ÉVADEZ-VOUS EN PLEINE NATURE AU GUIDON DE LA 690 ENDURO R. ELLE EST PARFAITE POUR L'ACTION D'ENDURO LOISIR.

ELLE A LES MEILLEURS ATOUTS POUR AFFRONTÉ LES FORCES DE LA NATURE : PUISSANCE, MANIABILITÉ ET POLYVALENCE. AUSSI DURE QUE PUISSE ÊTRE LE PARCOURS – ENSEMBLE, VOUS ARRIVEZ AU BOUT !

690 ENDURO R



DESIGN ET TECHNOLOGIE



[GARDE-BOUE]

Garde-boue avant spécialement développé pour protéger optimalement le pilote. Des fentes supplémentaires dans la zone arrière assurent un excellent écoulement de l'air.



[PLAQUE PHARE]

Look très sportif grâce à la nouvelle plaque phare très affinée et un phare plus petit doté d'une vitre en plastique anti-éraflures. Il protège un nouveau compteur numérique très compact.

[DESIGN]

Nouvelle déco et cadre orange pour un look exclusif.





» **KTM 690 ENDURO R**

LORSQUE L'ON PARLE ENDURO CHEZ KTM, ON DOIT MENTIONNER LE MOTEUR LC4, QUI A TOUJOURS IMPOSÉ SES MARQUES DANS SA CATÉGORIE. UN POIDS MINIMUM POUR DES PERFORMANCES MAXIMUM, UNE EXPERTISE EN TOUT-TERRAIN ÉPROUVÉE ET UN TRÈS HAUT NIVEAU DE FIABILITÉ. LA NOUVELLE ERGONOMIE, LES SUSPENSIONS À LARGE DÉBATTEMENT ET LES PNEUS MIXTES FONT DE LA 690 ENDURO R LA VERSION SPORTIVE DE LA 690 ENDURO. TRÈS POLYVALENTE ELLE EST À L'AISE SUR ROUTE MAIS OFFRE ÉGALEMENT DES PERFORMANCES EXCLUSIVES EN TOUT TERRAIN.

MOTEUR 690 LC4

PUISSANCE INCROYABLE (HOMOLOGUÉE) ET GESTION MOTEUR ULTRAMODERNE AVEC INJECTION ÉLECTRONIQUE ET SYSTÈME EPT IMPOSENT DE NOUVELLES MARQUES EN TERMES DE PUISSANCE, DE PERFORMANCE ET DE FIABILITÉ.

[CARTOGRAPHIE MOTEUR]

Cartographie moteur innovante avec injection électronique et système EPT (Electronic Power Throttle) – commande électronique de la position du papillon en complément de la commande mécanique à la poignée des gaz. On obtient ainsi un développement de puissance très homogène qui peut être modifié par le sélecteur de cartographie sous la selle entre "soft" ou "hard". Position supplémentaire du sélecteur pour carburant à bas indice d'octane (jusqu'à 80 octanes et moins).



Le premier plein de
tous les moteurs KTM.



690 ENDURO

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

MODEL

MODEL

690 ENDURO

690 ENDURO R



MOTORISATION

MOTEUR	Monocylindre, 4 temps	Monocylindre, 4 temps
CYLINDRÉE	654 cc	654 cc
ALÉSAGE/COURSE	102/80 mm	102/80 mm
DÉMARRAGE/BATTERIE	Démarrateur électrique / 12 V 8,6 Ah	Démarrateur électrique / 12 V 8,6 Ah
BOÎTE	6 vitesses, commande à crabots	6 vitesses, commande à crabots
CARBURATEUR	Keihin EFI avec EPT (Electr. Power Throttle)	Keihin EFI avec EPT (Electr. Power Throttle)
DISTRIBUTION	4 V / OHC avec culbuteur double à galets	4 V / OHC avec culbuteur double à galets
GRAISSAGE	Lubrification par circ. sous pression avec 2 pompes Eaton	Lubrification par circ. sous pression avec 2 pompes Eaton
GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES 2T	Motorex, entièrement synthétique, SAE 10W-60	Motorex, entièrement synthétique, SAE 10W-60
TRANSMISSION PRIMAIRE	36:79	36:79
TRANSMISSION SECONDAIRE	15:45	15:45
REFROIDISSEMENT	Vloestofgekoeld	Vloestofgekoeld
EMBRAYAGE	Embrayage APTC anti-dribble à commande hydraulique	Embrayage APTC anti-dribble à commande hydraulique
ALLUMAGE	Keihin EMS	Keihin EMS

PARTIE CYCLE

CADRE	Cadre treillis en chrome-molybdène, peinture Epoxy	Cadre treillis en chrome-molybdène, peinture Epoxy
PARTIE ARRIÈRE DU CADRE	Coque autoporteuse avec réservoir intégré	Coque autoporteuse avec réservoir intégré
GUIDON	Aluminium conique Ø 28/22 mm	Aluminium conique Ø 28/22 mm
SUSPENSION AVANT	WP-USD Ø 48 mm	WP-USD Ø 48 mm
SUSPENSION ARRIÈRE	WP-Monoshock avec direction Pro-Lever	WP-Monoshock avec direction Pro-Lever
DÉBATTEMENT AVANT/ARRIÈRE	250/250 mm	275/275 mm
FREINS AVANT	Brembo à étrier flottant deux pistons, Ø 300 mm	Brembo à étrier flottant deux pistons, Ø 300 mm
FREINS ARRIÈRE	Brembo à étrier flottant à 1 piston, Ø 240 mm	Brembo à étrier flottant à 1 piston, Ø 240 mm
JANTES AVANT/ARRIÈRE	Roues rayons, jantes alu 1,85 x 21" / 2,50 x 18"	Roues rayons, jantes alu 1,85 x 21" / 2,50 x 18"
PNEUS AVANT/ARRIÈRE	90/90-21"; 140/80-18"	90/90-21"; 140/80-18"
CHAÎNE	X-Ring 5/8 x 1/4"	X-Ring 5/8 x 1/4"
POT D'ÉCHAPPEMENT	Silencieux en acier inox avec catalyseur à régulation	Silencieux en acier inox avec catalyseur à régulation
ANGLE DE LA COLONNE DE DIRECTION	63°	63°
EMPATTEMENT	1.498 ± 15 mm	1.498 ± 15 mm
GARDE AU SOL	300 mm	320 mm
HAUTEUR DE SELLE À VIDE	910 mm	930 mm
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	env. 12 litres / réserve 2,5 litres	env. 12 litres / réserve 2,5 litres
POIDS (EN ORDRE DE MARCHÉ)	ca. 138,5 kg (sans essence)	ca. 138,5 kg (sans essence)

690 ENDURO R

POWERWEAR

QUE L'ON S'INTÉRESSE AUX PERFORMANCES TECHNIQUES, À LA MANIABILITÉ OU AU LOOK, LES CATALOGUES POWERPARTS ET POWERWEAR DE KTM OFFRENT D'INNOMBRABLES POSSIBILITÉS POUR ÉQUIPER MOTO ET PILOTE.

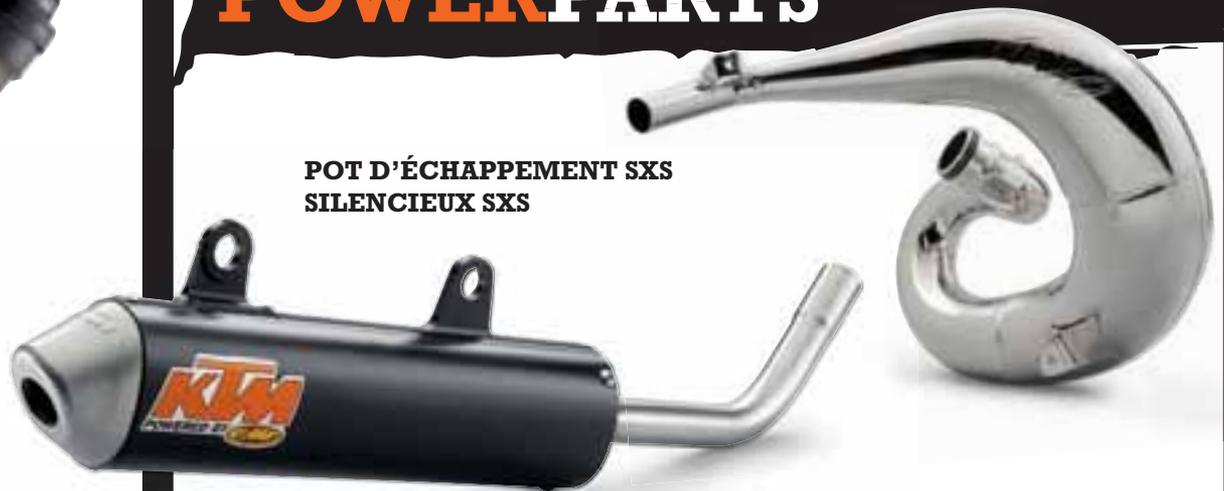
RACING PRO HELMET 09
KTM NECKBRACE
KTM RACETECH SHIRT 09
KTM RACETECH GLOVES 09
KTM RACETECH PANTS 09
TECH 8 BOOT



» POWERPARTS



AMORTISSEUR SXS



POT D'ÉCHAPPEMENT SXS
SILENCIEUX SXS

ADVENTURE TOURS

VOUS AIMEZ L'AVENTURE ? ALORS ALLEZ DÉCOUVRIR LE CATALOGUE ADVENTURE TOURS CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR KTM ! DU STAGE DE PILOTAGE AU SÉJOUR À L'AUTRE BOUT DU MONDE EN PASSANT PAR UN WEEK-END PRÈS DE CHEZ VOUS, VOUS TROUVEREZ FORCÉMENT L'AVENTURE QU'IL VOUS FAUT.



WWW.KTMADVENTURETOURS.CH



ARE YOU "READY TO RACE"??»

» www.ktm.com

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 1 8 5 F R

KTM
AUTHORIZED DEALER

© 2008, KTM-Sportmotorcycle AG



KTM POWERPARTS

KTM POWERWEAR

KTM ADVENTURE TOURS



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

www.kisladesign.com

ART. NR.: 3.212.185FR
Foto: reidays, H. Mitterbauer, R. Schedl, P. Friedl, T. Franke, J. Sauer, GEPA pictures