

Présentation KTM EXC 50

VIVE L'ENDURO



Pour qu'il n'y ait pas de jaloux, on ne pouvait pas présenter un 50 de route tout seul, comme ça dans son coin. Comme beaucoup d'entre vous habitent à la campagne, on vous a déniché un outil pour se faire la main sur et hors des sentiers battus. Après 8 jours passés en sa compagnie, on n'a pas été déçu!



On notera le sélecteur à embout repliable (magnifique), le pot monté sur silent-blocs, le carbu de 12, la superbe fonderie du moteur, la grosse boîte à clapets, la fixation basse du berceau arrière démontable.

A l'arrière, le disque ne fait pas semblant. Ajouré, la saleté n'y reste pas et la position de la pince sur le bras la protège des chocs. Le réglage de tension de chaîne s'effectue par coulisseaux externes, faciles à repérer. Un petit mot aussi pour les jantes Akront en alu: bravo.



UN REVE D'ADO

Après l'annonce d'un loi aussi stupide que celle de l'interdiction des 50 à boîte (il y a plus de 10 ans) dont on a pu mesurer l'effet néfaste sur le marché des mobs, la France s'est retrouvée dans une espèce de désert cyclomotoriste. Et pourtant, à cette époque là, déjà, l'attrait du 50, avec vitesses au pied, était vivace et faisait rêver bon nombres d'ados. La plupart de mes potes en avaient une (itom, Vap Special Monneret, Cimatti, Malaguti, etc...) et c'était une véritable fête que d'aller virer avec eux même si je n'avais qu'une 88... une bonne vieille bleue des campagnes. Le plaisir de passer les vitesses, de sentir la machine, réplique à échelle réduite des motos, ça ne s'oublie pas et ça vous forge un motard futur dans les conditions op-

Merci KTM pour ces beaux fourreaux anodisés, ce mega-disque de 240m ajouré et cette pince 4 pistons. Ça freine!

timales. C'est une expérience fantastique pour passer à plus grosse cylindrée, après. L'EXC 50 KTM ne contredira pas cet adage. Dès 96, elle sera accessible aux 14 ans comme ses concurrents. Le pied!

L'EFFET KTM

Quand on la voit pour la 1ère fois, c'est net: «vous rigolez, une 50, vous êtes sûr que vous n'avez pas simplement mis des autocs!!!». Et bien non! L'EXC est un vrai 50 bien que son gabarit en impose: 2,01m

de longueur totale, 1,19m de hauteur maxi, les chiffres parlent tout seuls.

La déco est plutôt réussie, commune à toute la gamme KTM. Il est bien difficile lorsqu'on la découvre de la différencier de la 125cc: plutôt flatteur pour le proprio.

La mono-amortisseur Paioli offre toutes les possibilités de réglages en hydraulique (molette très facilement accessible et réglable), en pré-contrainte (rondelles crantées). La suspension arrière est progressive du fait de la présence des biellettes et un réservoir à gaz séparé en achève la sophistication. Mater aussi le maître cylindre de frein arrière, sa durite blindée, son petit réservoir de Lockheed protégé dans le cadre.



Elle ne craint pas l'eau, ni les ornières, ni les bosses.

Gabarit de 125 voire de 250 pour une 50 à vitesses. Maman, c'est beau. Noter à l'arrière, sous la selle, les poignées intégrées pour la manipulation de l'EXC.



Pour le poids (87 kg) bien sûr c'est plus élevé qu'une mob habituelle mais ça se fait oublier dès la prise en mains (même poids que les scoot liquides 50cc). Tout est à l'échelle: grosse fourche de 38mm (ah qu'ils sont beaux les fourreaux anodisés) et mono-amortisseurs tout hydraulique, réglables en compression et en détente, le top du top. Les débattements respectifs 250 et 185mm (avant-arrière) donnent le ton. C'est du sérieux et c'est signé Paioli.

Continuons notre petit tour de la partie cycle: le cadre du style périmétrique, comme sur les motos, en acier chrome-molybdène. Toute la partie arrière (support, selle, pot, garde-boue...) est autonome et boulonnée de part et d'autre du cadre. Le bras oscillant a son axe très près du pignon de sortie de boîte et sa section rectangulaire en alu est imposante. Le réglage de tension de chaîne se fait sur des coulisseaux externes. Des patins situés à l'avant du bras oscillant (dessus et dessous) et un guide assurent à la chaîne un rendement optimum.

Côté freins, ça assure: deux disques (250 et 185mm!!) ajourés plus pincés 4 pistons Grimeca, le tout hydraulique bien sûr. L'habillage est réalisé en plastique thermo-formé et sa visserie dispose de rondelles synthétiques idéales pour éviter leur dévissage intensif. Les roues affichent des dimensions motocyclistes (21 et 18 pouces) et la garde au sol de 370mm incite au tout terrain sans crainte.

LE MOTEUR

Et oui par rapport à une mob, y'a du changement: terminés le moteur flottant, le lanceur, bonjour la boîte à vitesses (6) et le moteur fixe. Ce dernier est à refroidissement liquide, avec pompe mécanique, allumage électronique, démarrage au kick uniquement. Le cylindre à 5 trans-ferts (revêtement nickasy) est tout aussi liquide que la culasse hémisphérique dotée d'un joint tonique d'étanchéité. Le tout est alimenté par un PHBN Dell'Orto de 12mm (à section ovale) via une boîte à clapets (4 lamelles) placée dans les carters. L'air passe par un filtre (cartouche mousse facilement accessible sous la selle). D'un alésage x course de 39,5 par 40mm, ce groupe délivre 6,7 cv à 1000

tr/mn, avec un couple maxi de 0,53 mkgm à 8500 tr/mn, autant dire que ça dépote. La lubrification se fait par mélange (2%) et le réservoir en plastique contient 7 litres.

Côté transmission, 6 vitesses au pied à gauche, embrayage multi-disques à bain d'huile, transmission finale par chaîne. A noter sur la couronne arrière, des entailles empêchent la boue, le sable ou autre gracieuseté de pourrir la chaîne en assurant leur évacuation rapide.

EN ROUTE

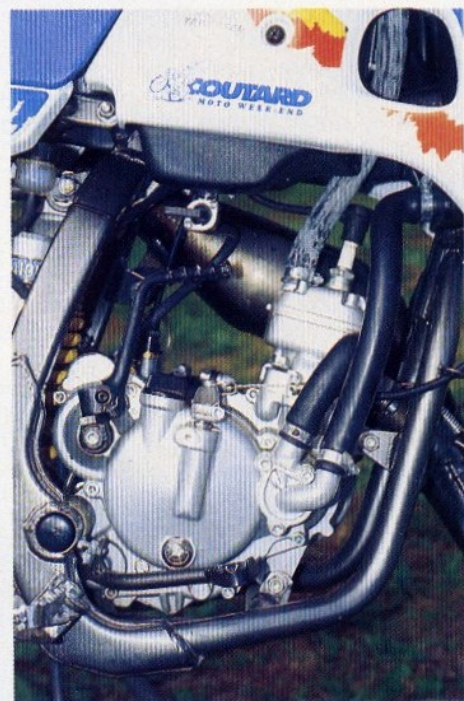
Pour démarrer, c'est pas compliqué: ouvrir l'essence (3 positions on, off, réserve tirer sur le starter placé sur le corps du carburateur, kicker et ça sonne. Bien lui éclaircir la voix, ôter le starter et c'est parti. Faire bien crier l'embrayage (très doux par ailleurs) et ne pas hésiter à prendre des tours; sous peine de caler. A partir de là, le levier d'embrayage ne sert plus à rien, que ce soit à la montée ou à la descente des vitesses. Encore faut-il ne pas laisser tomber le régime moteur! Rassurez-vous, l'habillage

taclé



Le tableau de bord est OK: compteurs kilométrique, tachymétrique et journalier (une molette permet de le remettre à zéro). Pratique à l'utilisation. La fourche possède un réglage de pré-contrainte (molette rouge à gauche) et un pour la détente hydraulique (molette bleu à droite). A l'avant, on a aussi une durite blindée pour le disque.

A l'avant du moteur, la pompe à eau mécanique, puis le boîtier d'embrayage (avec fenêtre de contrôle pour l'huile de transmission), le kick petit mais costaud. Le robinet comporte 3 positions on-off-réserve. Le cadre du type périmétrique est superbe. Il est doté d'un renfort sur le moteur, de goussets aux endroits névralgiques comme à l'axe du bras oscillants ou à la fixation supérieur d'amortisseur.



L'EXC dispose d'un radiateur pour le refroidissement du moteur. L'habillage canalise l'air à l'avant et le rejette par des ouïes latérales.

L'EXC peut aller sur la route (avec ses feux et son klaxon) sans problème même si ce n'est pas sa vocation première. Les pneus à tétine permettent des fantaisies sans arrière-pensée, le freinage est d'une puissance redoutable, les suspensions procurent un bon confort. L'EXC s'acquiesce de cet exercice sans faille, et pour autant qu'on ne laisse pas chuter le régime moteur, celui-ci ne craint ni les côtes, ni les faux plats: usage de la boîte conseillé. Bien vite on ne peut plus y résister, et l'EXC non plus. A nous, les chemins forestiers, l'évasion dans les champs, loin de toute bande bitumée. Et là, c'est le pied intégral la méthode, rester avec le plus de vitesse de passage possible. On

passé alors dans un autre monde où l'EXC donne l'étalage de ses capacités de franchissement. Ça passe de partout, et ornières, divers, succession de vaguelettes, passage en rivière, bref c'est l'éclate avec un grand E.

On songe alors que KTM a bien fait de monter des suspensions à grand débattement, réglables dans tous les sens, de privilégier une position enduro, d'avoir sciemment conçu une machine sans pompe à huile, sans démarreur, sans batterie, sans clignotant pour gagner en poids et en efficacité, d'avoir pensé aux gripsters sur les jantes, aux durites blindées pour les freins, à la selle très remontée sur le réservoir, aux cale-pieds repliables crantés, à la béquille latérale suffisante. Et pour ceux que la balade branche, le totalisateur journalier est très pratique d'emploi, ne serait-ce que pour surveiller la conso, assez basse il est vrai.

Le modèle que nous vous présentons est un pré-homologation et



vient très vite, la boîte se révélant un modèle de douceur et de précision. Le débattement du sélecteur est juste comme il faut et son extrémité est repliable: en cas de chute, pas de dégâts à prévoir de ce côté là.



Une seule béquille, latérale et stable, le bras oscillant en alu et la chaîne avec ses guides. Une vraie moto dont la garde au sol offre de sacrées possibilités en tout terrain.

REMERCIEMENTS À

- Coutard Moto Week-end à Vienne (38)
- Marc Fontan et Royal Moto France - Importateurs
- KTM - Tél: 25.71.28.00. Fax: 25.75.54.12.
- Kenny Equipements
- Bieffe

sans doute quelques détails comme le bavolet arrière, l'optique de phare entre autres risquent de changer. Mais pour le reste, ce sera du même tonneau.

On espère que vous avez passé un bon moment à découvrir cette machine mais il vous faudra patienter encore un peu, les gars, pour l'enfourcher pour de bon. N'empêche, il y en a déjà certains qui vont avoir du mal à trouver le sommeil, n'est ce pas?



Le terrain de prédilection de l'EXC les chemins forestiers, l'enduro. Mais elle se comporte aussi bien sur la route.

FICHE TECHNIQUE EXC 50

MOTEUR

KTM monocylindre 2 temps 5 transferts nickasyl
Piston 2 segments fins

Alésage x course: 39,5 x 40 mm

Taux de compression: 14 à 1

Puiss. maxi: 6,7 cv à 10.000 tr/mn

Couple maxi: 0,53 kgm à 8500 tr/mn

Allumage: électronique Ducati 12 V - 85 W

Refroidissement liquide

Pompe à eau mécanique

boîte 6 rapports

Embrayage multi disques à bain d'huile

Alimentation: mélange 2%

Carburateur: PHBN 12 mm B5 section ovale

Admission dans les carters par clapets 4 lamelles

Filtre à air: cartouche mousse

PARTIE CYCLE

cadre périmétrique acier chrome mobyldène, partie arrière démontable

Empattement: 1320 mm

Longueur maxi: 2010 mm

Largeur maxi: 805 mm

Hauteur maxi: 1190 mm

Hauteur de selle: 930 mm

garde au sol: 370 mm

Poids à sec: 87 kg

Réservoir: 7 litres

Fourche hydraulique =

mono amortisseur hydraulique:

réglables détente compression Paioli

Débattement AV: 250 mm

Débattement AR: 185 mm

Freins AV: 240 mm

Freins AR: 185 mm

Pincés AV: 4 pistons

Pincés AR: 2 pistons

Pneu AV: 250 x 21

Pneu AR: 350 x 18

Prix: non défini