



KTM EXC 450. Mimo wieku, ze względu na legendarną trwałość silnika i wyposażenie godne wyczynowca, nadal dobrze radzi sobie w ciężkim terenie.



AGRESYWNA PO



UŻYWANE

KTM-Y OCENIA


nasz ekspert

JAKUB BIGORA

CZY SUKCESY SPORTOWE KTM PRZEKŁADAŁY SIĘ NA WALORY JEZDNE I JAKOŚĆ BUDOWANYCH MOTOCYKLI, CZY TEŻ DZISIEJSZA POPULARNOŚĆ TYCH MOTOCYKLI TO BARDZIEJ WYNIK DOBREGO MARKETINGU I PROMOCJI? PRZEKONAJMY SIĘ PATRZĄC NA DWA NAJPOPULARNIEJSZE, UŻYWANE, CZTEROSUWOWE ENDURO KTM OSTATNIEGO DZIESIĘCIOLECIA.

Gdy Dornauer, Penton czy Kinigadner zwyciężali w latach 80., maszyny KTM należały do egzotycznych. Lecz firma z sukcesami pięła się w stawce. Kryzys i 6 lat przerwy w produkcji motocykli te-

renowych nie zabiły ducha sportowej walki. W 2000 roku KTM ponownie wszedł na podium: zdobył sześć tytułów mistrza świata w motocrossie i enduro. Austriacka marka do dziś wygrywa kusząc klientów hasłem „Ready to Race!” oraz agresywną, pomarańczową stylistyką.



KTM EXC-R 450. Nowszy model po modyfikacjach układu wydechowego i gaźnika potrafi zaskoczyć jeźdźca już przy starcie!

MARAŃCZA

Zdjęcia: EWELINA KOŚLAK

DOBRE SKROJONE

Motocykle, mimo swojego wieku, wyglądają atrakcyjnie. Pierwszy KTM EXC 450, poza pojemnością, nie różnił się od EXC 400. Zredukowane osłony, agresywne linie i hydrografika na baku sprawiały, że maszyna wyglądała na lekką i zwinną. EXC-R z 2008 był stylistycznie godnym następcą poprzednika.

Seria EXC jest bardzo dobrze wyposażona: kierownica o zmiennym przekroju poprawia ergonomię, wąskie zbiorniki i twarde kanapy z antypoślizgowym poszyciem ułatwiają trzymanie nogami i jazdę na stojąco. Hydrauliczne sprzęgło oraz przewody w stalowym oplocie zapewniają dobrą dozowność, hamulce Brembo – znakomitą siłę hamowania, tarcze typu wave szybko oczyszczają się z błota. Wielofunkcyjny komputer w nowszych wersjach ma m. in. podwójny tripmaster, stoper oraz mierzy czasy dwóch okrążeń (za dopłatą możemy sterować nim z kierownicy).

ZAPOMNIJCIE O KULTURZE

Obydwa motocykle odpalamy kopką lub elektrycznym rozrusznikiem. Już seryjny tłumik brzmi ładnie, a gdy wymieni się go na Akrapovica, serce po prostu drży. W obu częstą praktyką jest wymiana akumulatora YTX5L-BS na bardziej pojemny, tym samym mający wyższy współczynnik obciążenia jednostkowego – YTZ7S bądź YTZ7-BS (tylko w modelach od 2008). Hydrauliczne sprzęgło pracuje lekko. Sześciostopniowa skrzynia biegów jest precyzyjnie zestopniowana.

Przy silnikach RFS zapominamy o kulturze pracy. Mówimy raczej o oddawaniu mocy, osiągnięciach czy niezawodności. W zakresie niskich i średnich obrotów silnik ochoczo wchodzi na obroty i równie ochoczo oddaje moc. Jeżeli wykonamy śmiały ruch manetką lub silnik wejdzie na wyższe obroty – przednie koło wędruje ku niebu. Po zmianie wydechu i modyfikacji gaźnika mocy nie zabraknie.

EXCR 2008-2010



ZALETY

- ▶ mocny i elastyczny silnik
- ▶ atrakcyjny wygląd
- ▶ bardzo dobre, seryjne wyposażenie
- ▶ dobre prowadzenie



WADY

- ▶ problemy z podwójnym obiegiem oleju (2008)
- ▶ hałasujący napinacz rozrządu
- ▶ słabe światło przednie (tylko 35W)

Orientacyjne ceny egzemplarzy używanych w tys. zł

	z lat 2008-2010	z lat 2003-2007	
EXC-R 450	12-17 tys. zł*		*w zależności od stanu i wyposażenia
EXC 450		9-14 tys. zł*	

DANE TECHNICZNE

KTM EXC-R 450 2008-2010 (KTM EXC 450 2003-2007)

SILNIK (w nawiasach model RFS)

TYP ▶ czterosurowy, chłodzony cieczą

UKŁAD ▶ jednocylindrowy

ROZRZĄD ▶ OHC, 4 zawory na cylinder

POJEMNOŚĆ SKOKOWA ▶ 449,3 ccm (448 ccm)

ŚREDNICA X SKOK TŁOKA ▶ 95 x 63,4 mm (89 x 72 mm)

STOPIEŃ SPRĘŻANIA ▶ 11,9 : 1 (11 : 1)

MOC MAKSYMALNA ▶ 46 KM przy 8700 obr./min

ZASILANIE ▶ gaźnik Keihin FCR-MX 39

SMAROWANIE ▶ obiegowe 3 pompy rotacyjne (obiegowe 2 pompy rotacyjne)

ROZRUCH ▶ nożny i elektryczny

ZAPŁON ▶ z mikroprocesorem Kokusan digital

PRZENIESIENIE NAPĘDU

SILNIK-SKRZYŃNIA BIEGÓW ▶ koło zębate

SPRZĘGŁO ▶ mokre

SKRZYŃNIA BIEGÓW ▶ 6-stopniowa

NAPĘD TYLNEGO KOŁA ▶ łańcuch X-Ring

PODWOZIE

RAMA ▶ podwójna, zamknięta, chromowo-molibdenowa, tylny stelaż z aluminium

ZAWIESZENIE PRZEDNIE ▶ WP Upside-down 4860 MXMA PA, 48 mm, skok 300 mm

ZAWIESZENIE TYLNE ▶ WP PDS 5018 DCC, skok 335 mm (WP PDS 5018 MCC)

HAMULEC PRZEDNI ▶ tarczowy Brembo, 260 mm, zacisk dwutłoczkowy, pływający

HAMULEC TYLNY ▶ tarczowy Brembo, 220 mm, zacisk dwutłoczkowy, pływający

OPONY PRZÓD / TYŁ ▶ 90/90 R 21 / 140/80 R 18

WYMIARY I MASY

WYSOKOŚĆ SIEDZENIA ▶ 925 mm

KĄT POCHYLENIA GŁÓWKI RAMY ▶ 63,5°

MASA POJAZDU (NA SUCHO) ▶ 113,5 kg (112kg)

DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA ▶ 335 kg

ZBIORNIK PALIWA ▶ 9 l (8,5 l)

DANE OBSŁUGOWE I EKSPLOATACYJNE

PRZEGLĄD TECHNICZNY (SPRAWDZENIE/REGULACJA ZAWORÓW) ▶ co 15 mh

WYMIANA OLEJU ▶ co 15-20 mh

OLEJ SILNIKOWY ▶ SAE 10W50 JASO T903 MA 0,6 l (1,25 l)

OLEJ PRZEKŁADNIOWY ▶ SAE 10W50 JASO T903 MA 0,9 l (brak rozgraniczenia obiegów)

OLEJ TELESKOPOWY ▶ SAE 5W

LUZ ZAWOROWY PRZY ZIMNYM SILNIKU (200C) ▶ zawory ssące - 0,10-0,15 mm, regulacja płytkami (0,12 mm regulacja śrubkami); zawory wydechowe - 0,12-0,17 mm, regulacja płytkami (0,12 mm, regulacja śrubkami)

ŚWIECE ZAPŁONOWE ▶ NGK LKAR 8A-9 (NGK DCPR8E)

ODSTĘP ELEKTROD ŚWIEC ZAPŁONOWYCH ▶ 0,8-0,9 mm (0,6 mm)

CIŚNIENIE W OGUMIENIU ▶ 1 bar z przodu i z tyłu

W obu modelach mieszankę dostarcza popularny gaźnik Keihin MXFCR39 – tak, ten, w którym pękała blaszka przepustnicy (warto ją obejrzeć raz w sezonie). Jest on sprzężony z kontrolującym mapy zapłonu czujnikiem położenia przepustnicy TPS (po jego odłączeniu motocykl staje się narowisty).

W silniku RFS luz zaworowy jest regulowany co 1000 km śrubkami. Przy jeździe amatorskiej producent zalecał wymianę oleju i filtrów co 10-15 motogodzin (mh), świecy – co 60 mh, tłoka, łożysk korbowych i zaworów – co 90 mh. Nie byłoby nic dziwnego w przedłużeniu – przy amatorskiej jeździe – interwałów serwisowych o 10-30%, ale... KTM chyba nie docenił swojego dzieła: na oryginalnych częściach, przy regularnych wymianach oleju, użytkownicy pokonują przebiegi nawet po 300-400 mh do pierwszej wymiany tłoka. Bywa, że szybciej kończy się możliwość regulacji luzu zaworów i należy je wymienić (przy czym zawsze wymieniamy też ich sprężyny i zabezpieczenia).

PROBLEMY Z OLEJEM

Montowany od 2008 roku XC4 – następca RFS – to zupełnie inny silnik. Regulacja zaworów wykonuje się płytkami, co nieznacznie podnosi koszty. Interwały wymian są te same, ale zużycie elementów w opinii użytkowników następuje szybciej niż w poprzedniku.

XC4 pracuje spokojniej, moc jest oddawana bardziej linowo. Cieniem na całą serię rzuciło się zużycie oleju w pierwszych rocznikach – 2008-2009. Teoretycznie powinna wystarczyć wymiana pierścieni i uszczelniaczy zaworowych, ale czasami problem tkwił gdzie indziej: olej przepływał



ZADBANY RFS nie zawiedzie. Jeżeli tylko właściciel da radę, rumuńskie Karpaty to pestka!

ze skrzyni do silnika lub odwrotnie i nie wracał, a to kończyło się katastrofą. W pierwszych latach produkcji niektórzy posiadacze XC4 na stałe łączyli dwa obiegi i zakładali mechaniczne napinacze rozrządu. Uważano, że hydrauliczny napinacz rozrządu jest wadliwy i należy go wymienić, bo przez kilka sekund po starcie silnika słychać charakterystyczny klekot. Tymczasem ten odgłos powinien niepokoić tylko, jeżeli utrzymuje się dłużej. Powodem może być zużycie łańcuszka, stosowanie za rzadkiego oleju lub zły montaż oryginalnego napinacza. Nigdy nie prowadzono akcji wymiany seryjnych napinaczy, ale w nowszych modelach firma wróciła do bezpieczniejszego rozwiązania ze sprężyną i jednym obiegiem oleju.

DOSTOSOWANE DO POTRZEB

KTM EXC jest motocyklem bardzo zwrotnym, ale w opinii większości zawodników przednie zawieszenie WhitePower pierwszych wersji przegrywało z Yamahą WR czy Hondą CRF. Zmiany w EXC-R od 2008 były wyczuwalne na tyle, że w pierwszych latach produkcji EXCR fanatycy adaptowali sprawdzone silniki RFS (miało to też związek ze wspomnianymi problemami XC4) do nowej ramy. Oczywiście, jak w każdym wyczynowym motocyklu terenowym, w EXC możemy zmiekczyć podwozie na potrzeby amatora, przygotować go do jazdy po torze motocrossowym czy hard enduro.

Komu standardowa wersja nie wystarcza, może kupić odmianę SixDays, inne sprężyny, kute półki czy zestaw zawieszek SXS, stosowany przez KTM na off-roadowych mistrzostwach świata (ok. 8000 zł za wnętrze przednich amortyzatorów i tyle samo za amortyzator tylny), a nawet przednie zawieszenia WP Cone Valve. Dodatki PowerParts potrafią nawet trzykrotnie podnieść wartość motocykla. Felgi firmy Excel są doskonale znane i cenione, wytrzymują wiele. Tego samego nie da się napisać o piastach w starszych modelach KTM. Pękały często, dlatego na rynku to poszukiwana część. Przy wymianie zębatego lub tarczy warto stosować odpowiedni moment siły dokręcania. To samo dotyczy przykręcania wysprzęglika – to droga część, a łatwo ją uszkodzić.

RACHUNEK ZA TRWAŁOŚĆ

Seria EXC to bardzo dobrze wyposażone, wyczynowe motocykle, nie odbiegające od japońskiej konkurencji z tych samych lat nawet po uwzględnieniu bolączek XC4 i RFS. Należy zaznaczyć, że silniki RFS są niezawodne, o ile były regularnie serwisowane, użytkownicy kontrolowali w nich luzy zaworowe (i regulowali je), stan cylindra i tłoka i – jeśli zaszła taka potrzeba – wymieniali te elementy na oryginalne.

Znalezienie używanej, zadbanej sztuki z pewnym, niskim przebiegiem graniczy z cudem nie tylko dlatego, że EXC rzadko bywa sprzętem do spokojnej jazdy. Częściej dlatego, że ze względu na uznaną trwałość, RFS często kupowane są przez leni wyznających zasadę: „jeździ, więc



KTM EXCR 450. Model z lat 2008-2010 to propozycja dla tych, którzy ponad niezawodność stawiają dobre prowadzenie i nowoczesną stylistykę.

nie dotykam”. W przypadku XC4 działa z kolei inny mechanizm. Użytkownicy działają pochopnie: „słychać rozrząd, to zakładam mechaniczny napinacz, aż przestanie być słyszalny”, a nie sprawdzają oleju ani stanu łańcuszka rozrządu.

Jeżeli jeździmy bardziej technicznie, warto zainwestować w lepsze zawieszenie lub nowszy model XC4 (przy czym warto samemu zrobić kompletny przegląd i remont silnika). Warto zwrócić uwagę na wersje limitowane: SixDays, produkowaną od 2006 roku oraz Factory. W starszym EXC dodatki w wersji SixDays obejmowały: okleinę, osłonę silnika, lepsze siodło, inną iglicę i ustawienia gaźnika, kute półki i aluminiowo-stalową, lżejszą zębatkę tylną. W EXCR dodatkowo otrzymywaliśmy przezroczysty zbiornik paliwa oraz osłony dłoni, a w wersji Factory – lepszy amortyzator przedni (z pełną regulacją) oraz tytanową końcówkę tłumika Akrapovic. Jak widać było i nadal jest "Ready to Race!". Zasłużona popularność i kusząca propozycja na rynku używanych enduro. ■

EXC 2003-2007



ZALETY

- ▶ **mocny, bardzo wytrzymały i prosty w serwisie silnik**
- ▶ **bardzo dobre wyposażenie fabryczne**
- ▶ **tanie części eksploatacyjne (bardzo duża dostępność części używanych)**



WADY

- ▶ **trudne prowadzenie (nie dla początkujących)**
- ▶ **pękające piasty kół**
- ▶ **dźwięk silnika (hałasujący kosz sprzęgłowy)**
- ▶ **słabe światło przednie (tylko 35W)**