Test lecteurs

KTM 400/450/520 525 EXC

Grandes joies, petits malheurs

Deuxième épisode de notre saga « fiabilité ». Ce mois-ci, les propriétaires de 400, 450, 520 et 525 EXC nous parlent de leur « train de vie » au guidon des Autrichiennes...

Par Franck P.

Patin de bras oscillant et rotule d'amortisseur

Usure très rapide du patin protecteur du bras oscillant. Nos lecteurs conseillent également de surveiller l'usure de la rotule située à la base de l'amortisseur.

Joints spis de fourche

C'est pratiquement l'unanimité. Les joints spis de fourche sont très fragiles. Il arrive à certains de les remplacer trois fois par an ! La solution est évidemment la chaussette néoprène, mais l'esthétique en prend un coup !

Embrayage

Malgré sa commande hydraulique – ou à cause – la résistance de l'embrayage est critiquée. Parfois, c'est la résistance des disques lisses (450), parfois la conception du récepteur (400) qui sont mis en cause.

Moteur

Un seul de nos lecteurs essayeurs a rencontré un gros problème. Après quelques kilomètres, il a dû remplacer le piston et la bielle de sa 525 ! Sinon, rien de particulier à signaler. Certains ont changé les roulements d'arbres à cames, d'autres le Calorstat. Enfin, la chaîne de distribution est régulièrement remplacée au-delà de 5 000 km. Ah oui, pensez à contrôler régulièrement le jeu aux soupapes, surtout à l'issue du rodage.

Vidanges

Le rythme des vidanges s'établit autour de 600/1 000 km ou 15 heures en n'oubliant pas de changer les deux filtres et de nettoyer les deux crépines. Beaucoup déplorent l'accessibilité médiocre des éléments mécaniques lors des vidanges.

Test lecteurs : les notes

Si l'on cumule les chapitres qui recueillent des notes « moyen » ou « nul », on obtient 16,2 %. Encore une preuve que les 400/450 EXC sont des motos très réussies. L'esthétique, la position, le démarrage, la puissance, le couple, le bruit, l'absence de vibrations sont très bien notés. Par contre, quelques points sont moins satisfaisants. On pense à l'embrayage qui broute, dont on ne sent pas l'usure, dont les disques sont fragiles sur certains modèles, dont la commande hydraulique manque parfois de fiabilité. Autre point noir, la sélection jugée ferme, voire dure, et le point mort difficile à trouver. Le confort est très critiqué à cause de la mousse de selle très ferme. Et le frein arrière qui manque de progressivité. Mais les plus grosses critiques concernent la fourche. Les ressorts sont jugés trop durs et le comportement de l'avant n'est pas rassurant. Nombreux sont ceux qui ont travaillé dessus, soit en changeant les ressorts, soit en mettant plus ou moins d'huile. Seuls ceux qui sont passés par un préparateur semblent satisfaits.

Moyenne	Très bien 47,1 %	Bien 36,8 %	Moyen 14,8 %	Nul 2,2 %
Esthétique	57,9 %	40,4 %	1,8 %	0,0 %
Position	49,1 %	45,6 %	5,3 %	0,0 %
Démarrage	86,0 %	7,0 %	5,3 %	1,8 %
Embrayage	45,6 %	33,3 %	17,5 %	3,5 %
Puissance	77,2 %	21,1 %	1,8 %	0,0 %
Couple	71,9 %	24,6 %	1,8 %	1,8 %
Bruit	59,6 %	29,8 %	8,8 %	1,8 %
Vibrations	57,9 %	36,8 %	5,3 %	0,0 %
Sélection des vitesses	35,1 %	43,9 %	19,3 %	1,8 %
Fourche	28,1 %	32,5 %	37,7 %	1,8 %
Amortisseur	57,9 %	36,8 %	5,3 %	0,0 %
Maniabilité	43,0 %	48,2 %	8,8 %	0,0 %
Stabilité	29,8 %	42,1 %	26,3 %	1,8 %
Confort	29,8 %	40,4 %	28,1 %	1,8 %
Comport. en sauts	32,9 %	59,2 %	4,8 %	3,1 %
Frein avant	52,6 %	38,6 %	7,0 %	1,8 %
Frein arrière	29,8 %	50,9 %	19,3 %	0,0 %
Prix	2,6 %	30,7 %	48,2 %	18,4 %

Un best-seller

Au total, il s'est immatriculé plus de 3 500 EXC depuis 2000. On tient là la meilleure vente enduro de ces quatre dernières années. Voici le détail :

2000 : 380 (400 EXC) ; 110 (520 EXC) ; soit 490 unités.
2001 : 557 (400 EXC) ; 200 (520 EXC) ; soit 757 unités.
2002 : 568 (400 EXC) ; 314 (450 EXC) ; 132 (520 EXC) ; 108 (525 EXC) ; soit 1 122 unités
2003 : 905 (450 EXC) ; 249 (525 EXC) ; 33 (400 EXC) ; 17 (520 EXC) ; soit 1 204 unités.
Total 2000-2004, 3 573 unités

Si une moto d'enduro a marqué ces cinq dernières années, c'est bien la KTM 400 EXC. Elle annonce le renouveau de la marque autrichienne sur le front du quatre-temps. En présentant, en 2000, cette nouvelle génération de quatre-temps qui fait suite à la série LC4, KTM frappe un grand coup. La 400 EXC devient en effet une référence absolue. Véritable moto de compétition, elle est aussi d'une étonnante facilité en randonnée. La moto universelle en quelque sorte. Nombreux sont les propriétaires de 400 qui se déclarent enchantés par leur choix, au point de remplacer la 400 par la 450, voire de revenir à la 400. *« J'en suis à ma 3e KTM 4T et le 400 est vraiment un super compromis entre l'enduro compétition et la rando ? C'est une moto facile et pour l'instant sans aucun problème »* déclare Patrice. Après un an d'interruption de commercialisation et sous la pression des utilisateurs, la 400 est à nouveau proposée en 2004, aux côtés de la 450. Bien sûr, nous traiterons aussi dans ces pages de la 450, voire de la 520 et de la 525 qui partagent la même base moteur. D'ailleurs, les 520 et 525 recueillent aussi des louanges. *« Je voulais une grosse pour lever la roue avant, je ne suis pas déçu. Cette moto est géniale. On peut rouler en 3e partout ou ouvrir en grand. Là, ça calme vite. La moto idéa-*

Roulements de roues

Sous dimensionnés ! Tout le monde le dit, les roulements de roues ont été calculés un peu juste. Les remplacements sont donc fréquents, notamment quand on joue trop avec les laveurs haute pression. Le problème aurait été résolu à partir des modèles 2004.

Compteur

De nombreux compteurs ont été changés. Souvent pris sous garantie par KTM. Certains propriétaires d'EXC en sont à leur troisième…

le » s'enthousiasme Giovanni. Une moto tellement idéale qu'elle n'est pas loin de rejoindre la fameuse WRF au hit-parade des ventes enduro.

PLUS DE 3 500 EXC EN CIRCULATION

Eh oui, la EXC est un best-seller. Sur la période 2000-2004, elle devance même la Yamaha WR-F de plus de 500 unités. Une sacrée performance. Il faut dire que les deux modèles sont sensiblement au même prix et que l'absence de démarreur sur la Yamaha a nui à sa diffusion en 2001-2002.

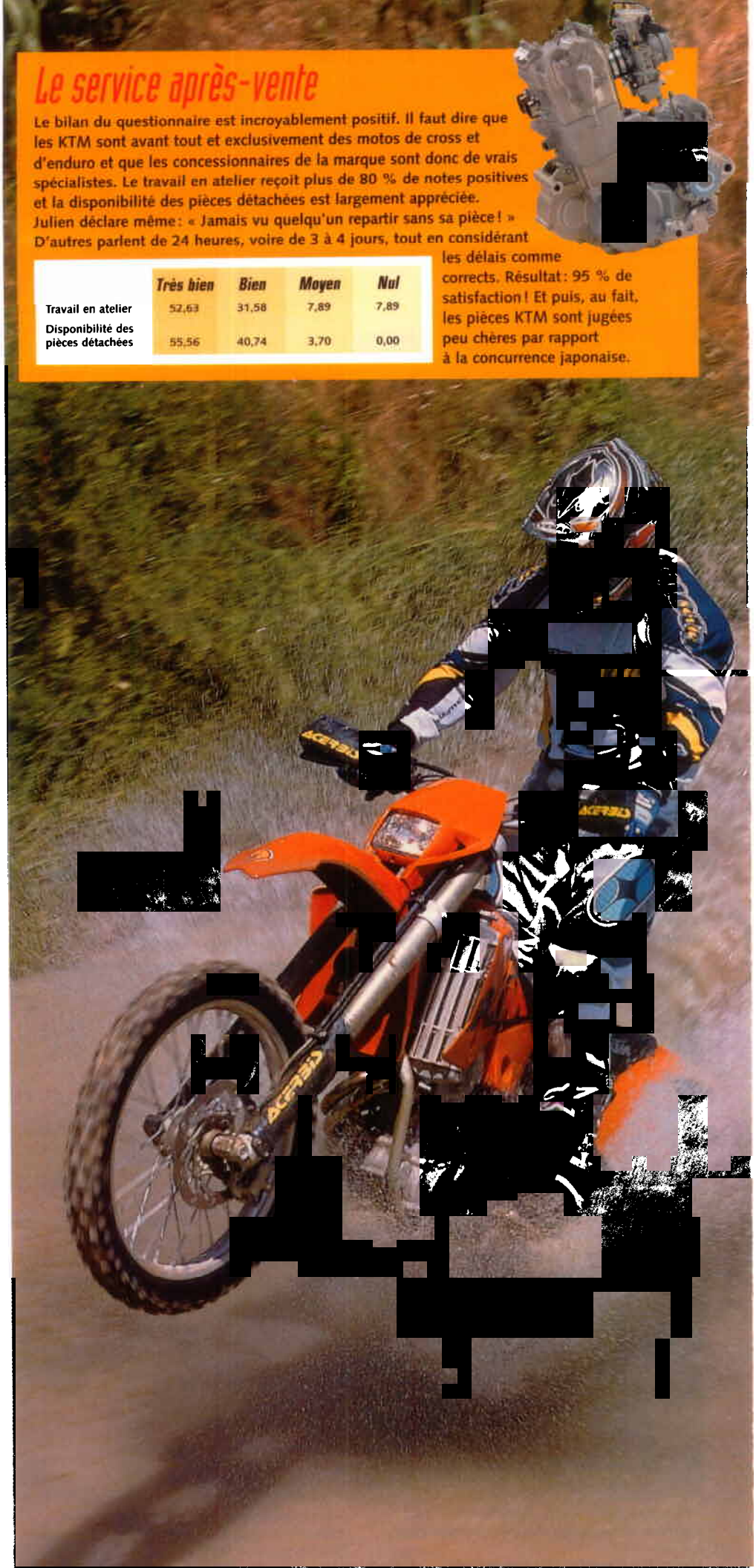
Et puis, au niveau du comportement dynamique, la KTM est une totale réussite. Le seul reproche se destine à la fourche, un peu trop ferme, qui a tendance à rendre la moto instable de l'avant. Sinon, c'est un concert d'éloges. « *Moteur très souple. Un bon tracteur. Facile et idéale pour un amateur* » déclare Samuel. « *Si je dois la changer, c'est pour reprendre la même* », Christophe. « *Rien à dire d'une moto qui ne cause aucun souci. Parfaite pour tout le monde. J'ai vendu ma 400 en octobre pour racheter une 450 2005, encore mieux !* », Angel.

Et comme, à l'exception des joints spis de fourche, c'est une moto très fiable, il ne faut pas se priver d'un tel plaisir…

Le service après-vente

Le bilan du questionnaire est incroyablement positif. Il faut dire que les KTM sont avant tout et exclusivement des motos de cross et d'enduro et que les concessionnaires de la marque sont donc de vrais spécialistes. Le travail en atelier reçoit plus de 80 % de notes positives et la disponibilité des pièces détachées est largement appréciée. Julien déclare même : « Jamais vu quelqu'un repartir sans sa pièce ! » D'autres parlent de 24 heures, voire de 3 à 4 jours, tout en considérant les délais comme corrects. Résultat : 95 % de satisfaction ! Et puis, au fait, les pièces KTM sont jugées peu chères par rapport à la concurrence japonaise.

	Très bien	Bien	Moyen	Nul
Travail en atelier	52,63	31,58	7,89	7,89
Disponibilité des pièces détachées	55,56	40,74	3,70	0,00



« *Moto fiable. Un peu haute pour les moins de 1,80 m. Modèle 2000 = suspension AR et fourche à adoucir. Moteur exceptionnel (puissance et couple).* »
Frédéric Alm (42 ans - 400 EXC 2000 - 9600 km)

« *La 400 EXC est une moto facile, fiable, maniable et performante. La fourche est perfectible et le moteur chauffe dans le technique.* »
Philippe Candaille (39 ans - 400 EXC 2004 - 2100 km)

« *Moto fiable et coupleuse. Idéale pour la rando rapide. Un peu exigeante pour mes vieux muscles...* »
Jack Duran (56 ans - 450 EXC 2003 - 2600 km)

« *La meilleure moto que j'ai eue jusqu'ici. Puissance et couple du 300 Gas et agrément du TTR (démarreur, bruit, consommation).* »
Emmanuel Dandrieux (28 ans - 400 EXC 2004 - 2600 km)

« *Ravi d'avoir franchi le pas pour cette moto qui demande un temps d'adaptation (ça pousse fort) mais procure des sensations top.* »
Gilles Grut (31 ans - 450 EXC 2004 - 260 heures)

« *Organisateur de randos, cette moto me donne envie de rouler tous les jours. J'ai changé les roulements d'ACT à 6000 km sur les conseils de mon concessionnaire.* »
Christian Alibert (42 ans - 450 EXC 2003 - 9600 km)

« *Super moto. Je reprendrai la même la prochaine fois. Je regrette un peu la patate du 2T, mais le couple du 4T c'est tellement bon dans les grosses montées* »
Vincent Langlois (35 ans - 400 EXC 2004 - 2100 km)

« *Je suis vacciné KTM. À consommer sans modération. Pas photo niveau équipement et facilité d'utilisation avec mes potes qui roulent en WRF.* »
Olivier Cadinot (37 ans - 450 EXC 2004 - 2500 km)

« *C'est une super "chiotte", mais elle est trop haute de 5 cm ! Je vais déjà bien m'éclater avec la 400 et en 2005, je prendrai une 450...* »
Bruno Generet (40 ans - 400 EXC 2004 - 2000 km)

« *C'est ma "maltresse" préférée. Et elle ne dérange pas ma femme. Seul le bruit de ferraille au ralenti me surprend. Est-ce normal ?* »
Jean-Jacques Righini (45 ans - 525 EXC 2003 - 4500 km)

« *Super moto pour mon niveau. Très exploitable. Super puissance moteur. Aussi maniable que mon ancien 300 KLX. Frein AR trop brutal, difficile à doser...* »
Thierry Campa (45 ans - 400 EXC 2004 -1100 km)

« *Un peu violente lorsqu'on veut rouler dans les tours, mais très fun. Facile en conduite coulée. La fourche est difficile à régler sans préparation du concessionnaire.* »
Philippe Raymond (39 ans - 450 EXC 2003 - 5000 km)

« *Excellente, facile, lourde. Moto équilibrée, sauf fourche et démarreur qui devraient être impeccables à ce prix-là.* »

« *Ligue boueuse dans les Ardennes, rando, cross, endurance et rallye de Tunisie 04 (1er en production 450). Aucun souci. Je l'aime et elle me le rend bien...* »

« *J'ai eu trois 400 XR et j'ai changé le piston à chaque fois car il était usé et me bouffait de l'huile. La KT est encore plus fiable que le XR. Je vais acheter la 2005.* »

« Voilà un des plus petits ou le plus petit avec ses 1,61 m qui avait une 400 WRF et qui donne ses impressions sur sa nouvelle 450 EXC 2004 rabaissée de 5 cm. »
Dominique Bourdin (43 ans - 450 EXC 2004 - 650 km)

« Bonne moto. Fiable. Très bon rapport couple/puissance. Idéale pour l'enduro et le supermotard. »
Mathieu Massaïa (21 ans - 400 EXC 2001 - 18 000 km)

« Super moto. Maniable, un couple fou et des Watts si l'on tourne la poignée. »
Éric Doneux (42 ans - 450 EXC 2004 - 3 650 km)

« Excellente, légère, chère à l'achat neuve, mais très bon produit. Je suis très KTM dans l'âme ! »
Frédéric Giner (34 ans - 400 EXC 2004 - 820 km)

« Excellente moto pour le débutant comme pour le pilote confirmé. Aussi bien en balade qu'en spéciale. La selle est dure pour la randonnée. »
Sébastien Watrelot (36 ans - 400 EXC 2001 - 2 500 km)

« C'est une très bonne moto. Un bon comportement dans le sable. Objectif : Le Touquet où l'on va vraiment tester sa fiabilité pendant trois heures dans le sable. »
Damien Blanchard (21 ans - 450 EXC 2004 - 25 heures)

« C'est une moto très agréable, facile à piloter. Mais coûte plus chère à l'entretien que la XR 400. »
Frédéric Levasseur (32 ans - 400 EXC 2002 - 1 000 km)

« Aucune casse. Mon concessionnaire déclare que le moteur est en béton – comme la selle – et conseille de ne pas exagérer avec la maintenance. »
Geoffroy Gaviau (48 ans - 400 EXC 2002 - 2 500 km)

« C'est une histoire d'Amour entre nous. »
Jacques Doriet (45 ans - 400 EXC 2001 - 3 500 km)

« Excellente moto. Jamais eu de problèmes. Elle me va parfaitement et tracte sans souci mes 85 kg à chaque obstacle. J'en suis vraiment super content et très fier... »
Julien Souris (22 ans - 450 EXC 2003 - 3 600 km)

« Super moto une fois que l'on s'y est habitué. Seuls problèmes, la fourche et l'usure du pneu arrière. Beaucoup disent : "trop puissante", mais c'est plaisant. »
Jacques Payen (40 ans - 520 EXC 2002 - 2 500 km)

« Je voulais une grosse pour lever la roue avant. Je ne suis pas déçu. Cette moto est géniale. On peut rouler pépère en 3 partout et si l'on est énervé, on ouvre et ça calme. En plus, elle pardonne beaucoup. La moto idéale... »
Giovanni Peca (47 ans - 520 EXC 2002 - 105 kg)

« Très très content de mon achat. J'espère la garder quatre ans et rester fidèle à KTM si la fiabilité perçue jusqu'à aujourd'hui perdure. »

« C'est ma 3e KTM 4T et le 400 est vraiment un super compromis entre l'enduro compétition et le rando. C'est une moto facile et pour l'instant sans problème. »

« Trop sportive pour la rando ! »
Benoît Juchat (43 ans - 400 EXC 2000 - 15 000 km)

Les conseils de Freddy

Freddy roule en enduro depuis quelques années et a successivement possédé deux 400 EXC 2001-2002 et deux 450 EXC 2003-2004 ! Voici de judicieux conseils :

› *« Sur la 450 EXC 2004, j'ai eu des soucis de frein arrière (surchauffe). J'ai monté un bocal de frein des modèles précédents et modifié le couvercle de maître-cylindre de frein arrière pour y fixer la durit reliant le bocal au maître-cylindre. La quantité de liquide de frein est plus importante, donc il monte moins vite en température.*

› *L'ampérage de la batterie a été diminué en 2004 (3 Ah). J'ai installé une batterie 2003 (5 Ah) en modifiant légèrement l'implantation du boîtier.*
› *Le pneu arrière touche l'intérieur du silencieux d'échappement. En intercalant des entretoises sur les fixations d'échappement, on diminue le contact sans le supprimer totalement.*
› *Sur les 450 EXC 2003 et 2004, les dysfonctionnements de la fourche sont souvent dus aux bagues de friction.*
› *Sur ma 400 EXC 2002, l'intérieur de mon récepteur d'embrayage s'est détérioré. Je n'ai pas trouvé la cause.*
› *Un bouton de coupe circuit "Yamaha" est plus fiable que le Commodo "bouton de démarreur/coupe-circuit" d'origine.*
› *Il faut souvent contrôler le serrage des cosses de batterie, sécher le relais de démarreur après lavage et asperger les contacts électriques avec un produit adapté.*
› *On peut monter un disque de frein arrière plein sur les modèles antérieurs à 2004. Le freinage est plus progressif et les plaquettes s'usent moins vite.*
› *Sur tous les modèles, il faut :*
- Nettoyer la commande de pompe de reprise du carburateur
- Contrôler la rotule d'amortisseur
- Contrôler les roulements de roue arrière
- Contrôler les câbles de gaz (surtout le câble de retour au niveau du carburateur)
- Contrôler le jeu aux soupapes trois ou quatre fois par an
- Contrôler rayons et jantes
- Vidanger le liquide de frein tous les deux mois et le liquide d'embrayage (LHM) trois fois par an
- Monter des chaussettes néoprène sur la fourche
- Raccourcir la démultiplication secondaire
- Le frein avant n'est pas terrible. J'ai essayé pas mal de choses, mais le mieux est de remplacer le maître-cylindre de frein par un modèle Honda. »

Qu'est-ce qu'on dit ?
Merci Freddy.

Statistiques

Voici quelques statistiques sur les lecteurs qui ont répondu à notre questionnaire, leurs caractéristiques et celles de leur moto :

400/450/520/525
› 50,9 % possèdent une 400 › 42,1 % possèdent une 450 › 5,3 % possèdent une 520 › 1,8 % possède une 525

Millésimes
› 8,8 % de modèles 2000 › 10,5 % de modèles 2001 › 21,1 % de modèles 2002 › 22,8 % de modèles 2003 › 35,1 % de modèles 2004 › 1,8 % de modèles 2005

Neuve-occasion
› 80,7 % ont acheté leur EXC neuve
› 19,3 % ont acheté leur EXC d'occasion

Utilisation
› 56,1 % font de la compétition (et de la randonnée)
› 43,8 % font exclusivement de la randonnée
› 5 lecteurs font aussi du cross et/ou de l'endurance et 1 du supermotard.

Kilométrage
› Kilométrage moyen : 4524 km › Le plus élevé : 18000 km › Le plus faible : 650 km
› 17,6 % ont fait moins de 2000 km › 47,1 % ont entre 2000 et 5000 km
› 25,5 % ont fait entre 5000 et 10000 km › 9,8 % ont fait plus de 10000 km

Précédente marque
› 42,1 % avaient déjà une KTM › 22,8 % avaient une Honda (souvent une XR 400)
› 10,5 % avaient une Yamaha › 7,0 % avaient une Suzuki
Ensuite, on note quelques Gas Gas (200/250 EC), 2 HVA, 2 Kawasaki, 1 Husaberg et pour deux lecteurs, la EXC est leur première moto (heureux hommes !).

Niveau de pilotage
La KTM EXC est aussi une moto de compétition. Ça se voit sur les réponses concernant le niveau de pilotage. 15,8 % avoue un niveau National, 28 % un niveau ligue. Évidemment, 56,1 %, soit la majorité, sont de purs amateurs, niveau loisir.

Âge
L'âge moyen est de 39,3 ans › le plus âgé a 61 ans › le plus jeune 21 ans

Taille
La taille moyenne est de 1,80 m › le plus grand mesure 1,97 m › le plus petit 1,61 m

Poids
Le poids moyen est de 80,5 kg › le plus lourd pèse 105 kg › le plus léger 58 kg

Les malheurs d'Éric

Éric a eu tellement de problèmes avec ses KTM qu'on se demande si ses motos n'ont pas été maraboutées. Enfin, voici la synthèse de son courrier adressé à KTM France en septembre 2003 :

« Fidèle client depuis plus de 10 ans chez KTM, j'ai acheté plusieurs KTM pour mon plus grand plaisir. Depuis l'achat d'une 400 EXC 2002, je suis confronté à plusieurs problèmes récurrents m'obligeant à passer beaucoup de mauvais week-ends.
KTM 400 EXC 2002 achetée neuve : allumage, coupure moteur, embrayage…
KTM 450 EXC 2003 achetée neuve en juillet 2002 : allumage (3 fois !), embrayage
KTM 450 EXC 2003 achetée neuve en mai 2003 : ce week-end, après 800 km, piston, segments, cylindre, distribution.
Mon coéquipier propriétaire d'une 450 EXC 2003 : 6 sorties, 2 pistons, 4 segments.
Mon concessionnaire m'a précisé que KTM France ne prenait rien en garantie. Je suis surpris de cette décision. Je vous demande alors que doit-on faire au-delà de l'investissement financier important pour l'achat d'une machine neuve, du suivi entretien fait chez un spécialiste et concessionnaire KTM pour que les motos fonctionnent correctement et ne transforment pas nos week-ends en week-ends de cauchemar. Merci de bien vouloir me répondre. »