

## KTM 300 EXC FACTORY EXTREM - ÉLITE MOTO

# Radicale

ÉLITE MOTO S'EST ENCORE LÂCHÉ  
AVEC CETTE PRÉPARATION TRÈS  
POUSSÉE SUR BASE KTM 300 EXC TPI.  
UNE MACHINE AUSSI À L'AISE EN  
SPÉCIALES QU'EN FRANCHISSEMENT  
AVEC SON KIT ATILA ET SES  
SUSPENSIONS ÖHLINS. PRISE  
DE CONTACT D'UN PHÉNOMÈNE.

PAR LA POUGE





Kit déco original, jantes dorées, suspensions Öhlins, la KTM 300 EXC by Élite Moto montre une fière allure au moment d'aller jouer dans les chemins.

#### LE KIT ATTILA PAR AXENDP

- Un jeu de clapets carbone avec un tressage de la fibre permettant des temps de réaction rapides à l'ouverture des gaz.
- Une vis de réglage ralenti permettant de fermer totalement la vis d'air servant à l'origine à gérer le ralenti.
- Une vis de réglage trois positions de base  
Soft : ouverture complète des valves à +/- 7 200 tr/min  
Médium : ouverture complète des valves à +/- 7 900 tr/min  
Hard : ouverture complète des valves à +/- 8 200 tr/min
- Un venturi qui se place à l'arrière du corps d'injection, sans usinage, le montage est de type serré.



Échappement et silencieux Scalvini, housse de selle antidérapante crossX.



Jantes dorées en accord avec la couleur des suspensions. Juste pour le plaisir...



Clapets, venturi, vis de réglage de ralenti et de valve d'échappement du kit Attila viennent modifier le comportement de la 300 Tpi.



L'échappement Scalvini donne un côté racing pas négligeable.

Fait pas les choses à moitié M. Élite Moto ! Jacques Delbert et son équipe aiment bien se lancer sur de belles prépas haut de gamme qui fleurent bon la compétition. Des machines « vitrine » comme ils les appellent. Bourrées de pièces spéciales et toujours réglées aux petits oignons, des machines qui donnent des idées à la clientèle. Rares sont les acheteurs qui ont près de 20 000 euros à mettre dans une moto d'enduro. Mais rien n'empêche de s'inspirer de telle ou telle moto pour s'offrir un kit suspensions que l'on gardera d'un millésime à l'autre. Ou un échappement, un boîtier de cartographie,

des disques de frein... etc. Comme un véritable catalogue roulant. Une philosophie qui semble coller à la demande actuelle avide de motos « tunées » et/ou originales. Après une série de deux-temps destinées au franchissement (voir Enduro by MV n° 26), Élite Moto s'est fendu d'une KTM 300 TPI plus versatile. Une machine qui, avec un minimum de réglages et une monte de pneus spécifiques, peut passer des chronos à l'extrême. Une KTM injection au fonctionnement abouti avec des suspensions irréprochables, faisant confiance à Öhlins dont le distributeur français se trouve également à Aurillac (le fief d'Élite Moto),

la TPI est équipée d'une monte fourche et amortisseur TTX. Des éléments qui nécessitent un réglage précis mais qui nous ont plusieurs fois convaincus lors d'essais précédents. Côté moteur, les techniciens d'Élite ont souhaité essayer le kit Attila (voir descriptif). Sans toucher à la cartographie, le kit permet déjà d'optimiser le fonctionnement du deux-temps injecté en jouant sur le flux du mélange air-essence et le flux des gaz d'échappement via une vis de réglage de la valve. S'ajoutent un échappement complet Scalvini à la finition très racing, un sabot AXP Xtrem, une déco originale soulignée par une paire de roues

dorées qui s'accordent à la couleur des suspensions, un guidon Scar et une housse de selle CrossX. C'est superbe à regarder et ça donne très envie de l'enjamber. Ça tombe bien, mes collègues de Moto Verte partent en essai sur la rando Moto Verte avec les 350 quatre-temps d'un comparatif (voir MV n° 571). On va pouvoir s'amuser un peu...

#### > CONFORT ET EFFICACITÉ

Bon, à première vue, on est sur du connu. Malgré le look et le guidon, la prise en main de cette 300 Tpi n'est guère perturbante. Même les suspensions offrent une souplesse assez similaire aux WP d'origine. Coup de

pouce et ça craque instantanément dans un bruit assez feutré mais plus métallique que le pot d'origine. Dans les premiers kilomètres, deux choses sautent à la gueule : le fonctionnement des suspensions et celui du moteur. Côté châssis, le duo Öhlins s'avère rapidement une pure merveille. Confortables, la fourche comme l'amortisseur n'en restent

« Avec les suspensions Öhlins, c'est du velours et ça trace droit! »

pas moins incroyablement efficaces sur ce terrain glissant et parfois défoncé à cause des pluies récentes. Plusieurs fois surpris par des ravines profondes et cassantes ou quelques rochers apparents, je n'ai pu qu'apprécier la sécurité offerte par les éléments suédois. Les suspensions encaissent l'énergie du choc mais ne la restituent pas. Pas d'à-coups



« Le bloc se révèle d'une douceur incroyable. »



Le sabot AXP Xtrem amène un net gain en protection tandis que la fourche Öhlins apparaît comme une merveille sur un terrain défoncé.



Le poste de pilotage au look racing reçoit un guidon Scar au galbe parfait debout comme assis.



violents, de ruades du train arrière ou de mauvais rebonds de la fourche. C'est bluffant, surtout à certaines vitesses qui tiennent plus de la spéciale en ligne chronométrée que

### CE QUI CHANGE

#### KTM 300 EXC Factory Extrem - Élite Moto

- » Fourche Öhlins TTX:..... 3 350 €
- » Amortisseur Öhlins TTX Flow:..... 1 850 €
- » Kit déco Factory:..... 230 €
- » Kit Attila: ..... 315 €
- » Échappement Scalvini HP Race:..... 299 €
- » Silencieux Scalvini:..... 164 €
- » Roues: ..... 1 407 €
- » Guidon Scar: ..... 110 €
- » Housse de selle:..... 70 €
- » Sabot Xtrem AXP:..... 149 €
- » KTM 300 EXC Tpi 2021 (promo):.. 9 499 €
- Total moto + pièces:..... 17 443 €**

de la rando entre potes. C'est du velours et ça file droit ! Dans le technique à basse vitesse, même constat, racines et cailloux glissants semblent comme effacés sous la roue avant. Bluffant. Et l'arrière colle au sol, moins volage qu'avec l'amortisseur WP PDS, offrant une bien meilleure traction. L'ensemble s'assoit également facilement en virage, en appui comme à plat, sans plonger n'importe comment au freinage. Résultat, je me surprends à remettre pas mal de gaz dans la roue de Yann Guédard, lui-même dans la roue de Jordan Curvalle, le manager Sherco toujours aussi leste entre les arbres... Et du gaz, je n'en manque pas. Un 300 cm<sup>3</sup> deux-temps est souvent synonyme de catapulte et de gros coffre. Parfois un poil violent avec les réglages d'origine. Sur cette KTM, le kit Attila réglé Soft me donne une tout autre

vision de cette cylindrée. Le bloc est d'une douceur incroyable. Dans toutes les parties techniques, à aucun moment je ne me fais surprendre par un trop-plein de chevaux. Mais dès que le chemin s'élargit, ça file. Le fonctionnement du deux-temps est juste parfait malgré les conditions très humides et fraîches. Des plus bas régimes aux plus hauts, ça « carbure » parfaitement. Entre les deux, ça tourne encore plus rond. Aucun trou à la remise des gaz et pas de sensations de moteur pauvre quand on roule sur les hauts régimes. Mieux, en descente, plus aucun « ping-pong » de poussée une fois les gaz coupés. Le phénomène, déjà bien atténué par l'injection d'origine, est ici carrément absent. L'impression de rouler sur un moteur électrique qui délivrerait sa puissance et son couple dans une courbe parfaite. Ennuyeuse

cette Tpi ? Absolument pas. Au contraire, son efficacité m'a permis de me concentrer sur mon pilotage et de parfois garder la roue arrière de mon collègue en vue. En tant que grand amateur de quatre-temps, j'ai pourtant pris un pied d'acier avec cette 300 Tpi Élite Moto. Une machine aussi facile et efficace qu'un moteur à soupapes avec de l'inertie et quelques kilos en moins. Non négligeable en fin de rando comme j'ai pu m'en apercevoir. Évidemment, le prix total de la préparation a de quoi rebuter le néophyte. 17 500 euros pour se rouler dans la boue, ça fait réfléchir ! Mais la pertinence de chaque équipement est justifiée après essai. L'ensemble Öhlins est démoniaque, on en a une nouvelle preuve. Et l'on ne saurait trop vous conseiller de tester le kit Attila si vous êtes fâché avec le fonctionnement de votre Tpi. ❖

Notre équipe de recherche et développement ne laisse rien au hasard dans la quête de la performance. Exploiter tout le potentiel d'une moto, c'est notre métier. Notre ADN est d'extraire et de développer chaque élément de puissance et de couple qu'une moto peut fournir. Le résultat : un son et une expérience qui sont incomparables.

Performance depuis 1954. Fabriqué aux USA.

**YOSHIMURA**

Découvrez toute la collection [myBihr.com](http://myBihr.com)