

ESSAI 4T MID-SIZE

300-350-400



MAXI

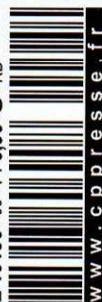
2 Comparatifs

Les best-sellers et les 125 sur le grill

ESSAI 2T
125



L 16136 - 95 - F: 6,90 € - RD



www.cpresse.fr

GRUPE
CPRESSE

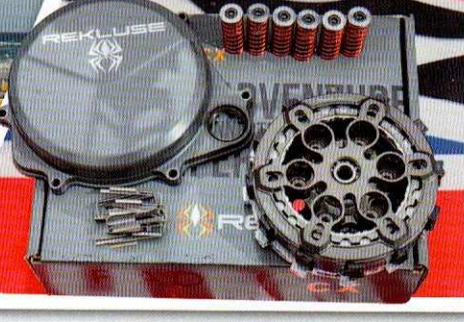
HONDA CRF 250 R ENDURO

RAID EN AFRIQUE

TECHNIQUE



**Essai
EXCLUSIF**



NOUVEAUTÉ 250 4T : ÇA VALAIT LE COUP D'ATTENDRE !

SÉNÉGAL : UN MINI DAKAR EN AJP

MONTAGE : LE NOUVEAU REKLUSE RADIUS CX



La RX EN **mode auto**

Quoi de mieux que la 400 CRF RX avec sa 1^{ère} longue comme talon d'Achille pour révéler pleinement le potentiel du Radius CX, la dernière génération d'embrayage automatique de chez Rekluse, ainsi que le maître-cylindre hydraulique Magura ? Et comme on fait bien les choses, c'est Christophe, le chef d'atelier de chez Euroboost, qui s'est occupé du montage et du réglage et vous délivre sa science. Flippez pas, c'est simple.

Texte **Pierre Pallut et Rodo** // Photos **Frank Paul et constructeurs**

Premier tour de la spéciale, premier constat : le Radius CX a réellement franchi un cap en agrément de pilotage par rapport à son prédécesseur, le Core EXP. Un modèle que j'avais pu expérimenter sur une 450 CRF R et qui, à part bien sûr l'avantage de ne pas caler, affichait quelques lacunes déplaisantes. La première résidait dans le fait que la moto passait en roue libre trop souvent au freinage, donnant lieu à des situations où il me fallait réaccélérer pour faire reprendre le frein moteur. De quoi me donner quelques chaleurs sur certaines descentes. La deuxième se présentait comme un manque de feeling avec l'embrayage, le point de patinage variant selon le régime moteur.

Rekluse, ça fuse

Des problèmes appartenant au passé avec le Radius CX. La moto descend bas en régime sans passer en roue libre. Une

réelle évolution qui change complètement la donne puisque le pilotage n'est plus perturbé. Sur la boucle technique du comparo 300-350-400, il me fallait jouer avec précision sur le levier gauche de la Honda pour ne pas caler. Je me surprends désormais à réaliser toute cette partie sans même apposer un doigt sur l'embrayage. Attention tout de même dans les montées prononcées. Il faut vite prendre l'habitude de rester accéléré légèrement en cas d'échec et freiner en même temps, et lorsque cela ne suffit pas, se mettre en travers de la pente lorsque l'on s'arrête. Sans cela, la moto partira rapidement en marche arrière comme si vous faisiez un point mort.

Autre point positif, le système semble avoir calmé légèrement la moto en lui donnant un peu plus d'inertie moteur. Un avantage pour la Japonaise sur une utilisation enduro qui rend désormais accessible la courbe moteur la plus méchante. Cela s'explique sans doute par le fait que, par rapport à son ancêtre, le Core EXP avec lequel on conser-

vait les disques d'origine Honda, le CX utilise ses propres disques Torq Drive présents en nombre plus important. Plus de poids sur l'embrayage et donc plus de force moteur, mais aussi moins de problèmes de surchauffe.

Une force me permettant de me jeter dans les ornières un rapport au-dessus. Ce que le bloc de la CRF RX accepte sans broncher et je sens que le Radius travaille à ma place en faisant cirer de manière très linéaire la moto. Idem dans le technique. Le système accroche en douceur et je repars en montée avec une progressivité bluffante. Pour ceux qui aiment jouer de l'embrayage, dont je fais partie, on sent une amélioration de la précision de la commande, avec tout de même une légère perte de doigté par rapport à l'origine. Rien d'alarmant cependant tant l'apport positif est conséquent.

Pas de craintes à avoir donc pour les plus fins techniciens, vous ne risquez pas de transformer votre moto en Piaggio à vario. Cette option révèle pleinement les capacités de la 400 CRF RX au point de transformer la moto. Une métamorphose qui a un coût de 1 175 euros chez l'importateur Softlan. La bonne nouvelle pour ceux n'ayant pas déjà fait l'acquisition de leur moto, c'est qu'Euroboost propose d'équiper ses modèles du Radius CX pour 1 000 euros pour les versions standard et 800 pour les modèles ESP. Avec, en plus, l'avantage de garantir un montage et un réglage parfaits.

Magura, plus de tracasseries

Pour ce qui est de la commande hydraulique Magura Hymec 167 (réf. 877227 chez Bihl), son principal avantage réside dans le fait de conserver une garde constante dans le technique. Quasi-indispensable pour la moto d'origine avec laquelle il faut fréquemment se servir de l'embrayage dans les sections les plus lentes. Il m'arrive parfois en effet de sentir la garde se décaler et de me faire un peu emmener par

Le Radius CX a réellement franchi un cap par rapport à son prédécesseur, le Core EXP

la moto. Le Magura gomme parfaitement ce phénomène en venant rattraper la garde à chaque fois que je relâche la pression du levier. Son montage apporte cependant moins une fois le Radius CX en place. Pour la simple raison que j'utilise beaucoup moins l'embrayage, le système faisant "cirer" le moteur à ma place.

En définitive, le dernier-né de chez Rekluse prend tout son sens sur ce genre de moto. Il rend ainsi accessible au grand public des machines un peu plus réservées jusque-là aux pilotes possédant un bon bagage technique. Moins pertinent selon moi sur des Européennes qui, par leur étagement des rapports et leur comportement moteur, acceptent très bien les descentes en régime. Pour ceux dont l'usage ou la moto ne nécessiteraient pas le montage d'un système automatique, le Magura Hymec apporte un plus non négligeable pour un investissement moindre de 335 euros. ■

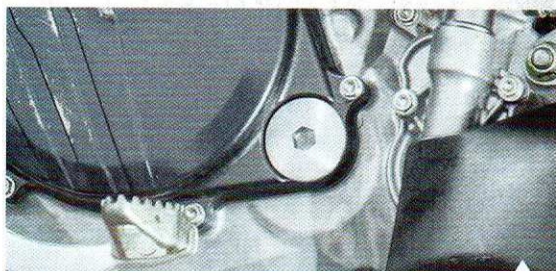
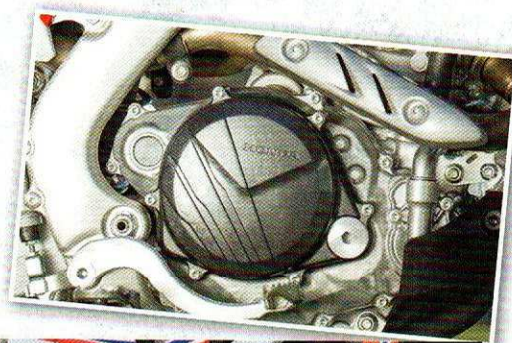


HYDRO - La commande hydraulique Magura Hymec apporte un petit plus au système Rekluse qui gomme déjà à lui seul le seul point noir de la Honda.



Le démontage

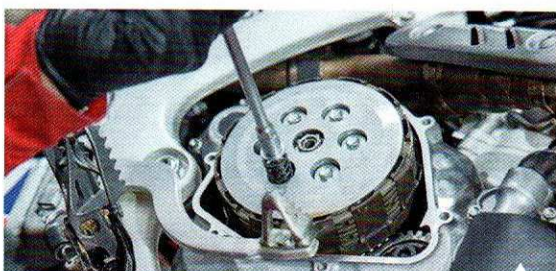
Le démontage de l'embrayage Honda ne réclame ni vidange, ni dépose préalable de la pédale de frein. Anticiper le fait que si votre cloche est usée, il faut la commander avec le kit Radius CX...



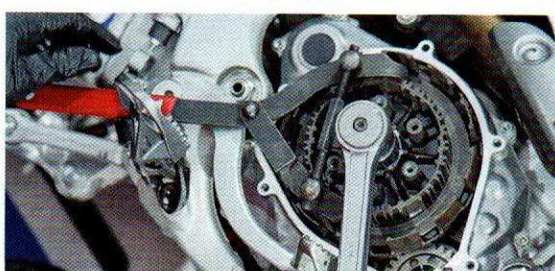
01. Le démontage peut se réaliser moto couchée ou sur la béquille. Le niveau d'huile permet cette seconde option. Dévissez le bouchon de visite du carter, il faudra le replacer sur le couvercle Rekluse.



05. A l'aide d'un marteau et d'un tournevis large et plat, détendez la rondelle frein. Il faudra en principe la remplacer par une neuve au remontage. Déposez la rondelle frein.



02. Dévissez les ressorts en croix petit à petit. L'un puis l'autre en face et quelques tours par quelques tours pour ne pas mettre le plateau en porte-à-faux. Déposez le plateau presseur et la butée centrale.



06. A l'aide d'une clé à choc ou d'une clé à douilles et d'un outil spécial pour bloquer la noix d'embrayage, libérer cette dernière. N'essayez pas de la bloquer avec un tournevis, ça va casser !



03. Libérez les disques garnis et lisses. Tous ensemble ou les uns après les autres. Stockez les dans un sac type congélation à fermeture étanche, une bonne astuce.



07. La noix peut à présent être libérée. Rien à signaler, elle sort toute seule !



04. Originalité Honda, un mini disque lisse se cache sous le combo de disques classiques. Rekluse préconise son remontage, Christophe prend le parti de ne pas suivre cette indication. Dégage !



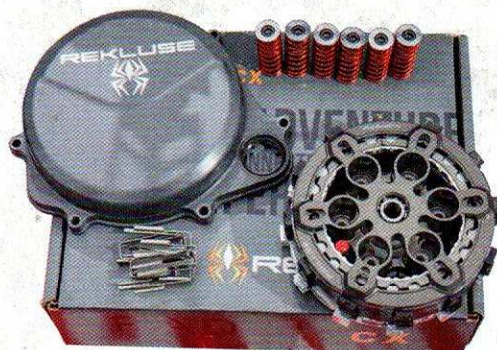
08. Christophe la soulève juste pour la montrer. La rondelle doit rester en place sur la cloche, ne la sortez pas. C'est le moment de vérifier l'état des cannelures. Ne laissez pas une cloche marquée !

Outils nécessaires :

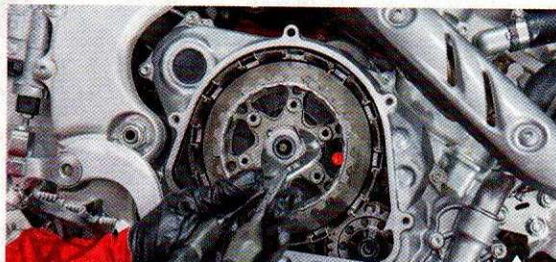
- Tés de 8 et 10
- Marteau
- Tournevis plat et gros
- Clé à choc avec douille ou clé cliquet à douille plus outils spécial bloc noix d'embrayage

Le montage

Réputé difficile à régler au montage, le nouveau Radius CX va faire taire la rumeur. Si vous suivez nos explications, ça va marcher à coup sûr !



01 Une notice de montage et des vidéos sur le site Rekluse.fr existent. Ne vous laissez pas impressionner, juré, c'est facile !



05 Repliez la rondelle frein à l'aide d'une pince multiple.



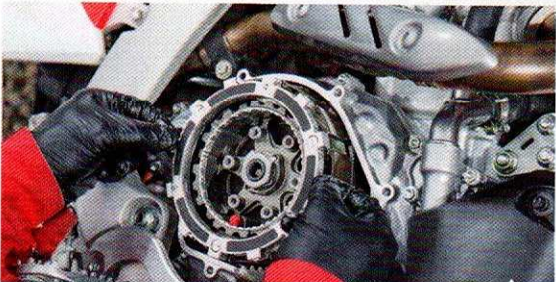
02 Glissez les guides de disques garnis spécifiques Rekluse dans les encoches de la cloche. Les portées des disques Rekluse sont plus fines et donc plus agressives, d'où ces renforts.



06 Empilez les disques Rekluse en commençant par un disque lisse. Gardez un lisse et un garni de côté. Ces disques n'ont pas de côté recto ou verso. Lubrifiez-les au montage avec de l'huile moteur.



03 Remplacez la noix, il n'y a aucune position spéciale à respecter. Placez la rondelle frein Rekluse et approchez l'écrou.



07 Après avoir baigné le système EXP dans de l'huile moteur 10W30 ou 10W40 (Motul V300 préconisée par Euroboost) dans un sachet prévu à cet effet, positionnez-le. Aucun sens à respecter.



04 Serrez l'écrou à la clé à choc ou avec une clé à douille et un outil de blocage noix d'embrayage. Reportez-vous au manuel de votre moto pour le couple de serrage.



08 C'est à présent qu'il faut recouvrir l'EXP d'un disque lisse puis d'un disque garni. Lubrifiez-les eux aussi.

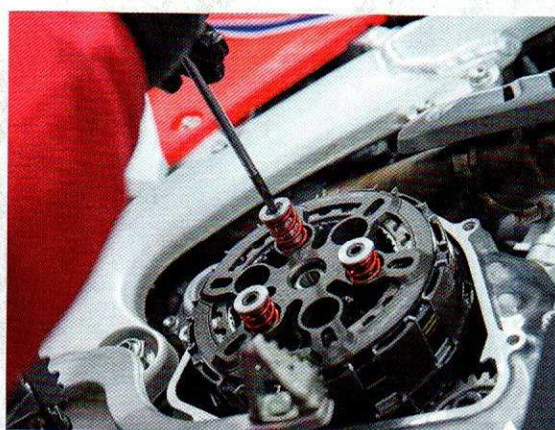
Outils nécessaires :

- Même outils que pour le démontage, mais même muni d'une clé à choc, l'outil spécial de blocage de noix sera nécessaire à l'étape 17

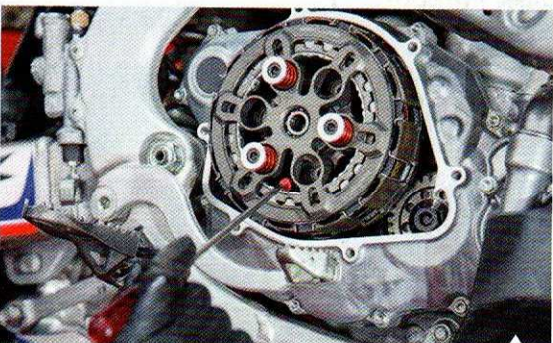
Le montage (suite)



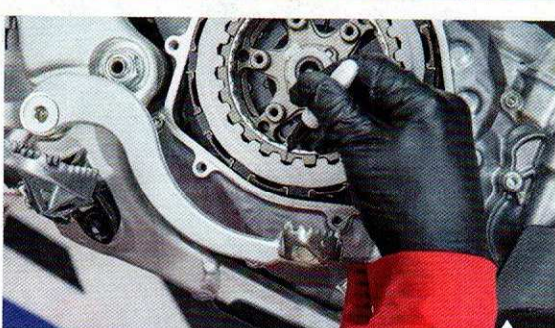
09. Placez la butée centrale puis le plateau presseur Rekluse et engagez trois ressorts en croix pour mettre le plateau en pression. Trop serré, vous ne pourrez pas réaliser l'étape 12.



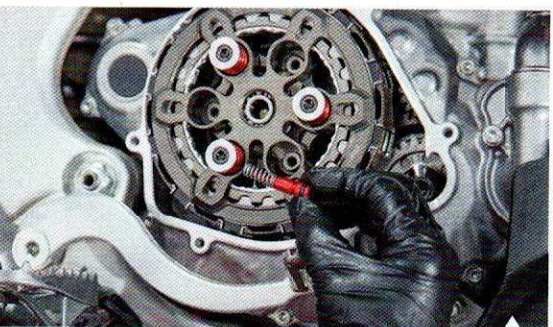
13. Marche arrière ! Couronne au contact du plateau, on va extraire ce dernier. Dévissez les trois ressorts et libérez le plateau presseur. On arrive au fameux réglage...



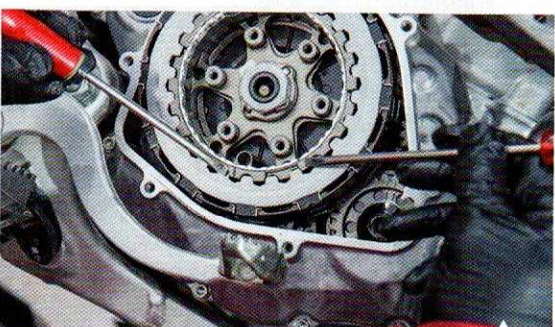
10. Libérez la vis 1/4 de tour rouge de blocage de la couronne de réglage. On entre dans le hard ! Poussez sur le tournevis et desserrez d'un quart de tour. La vis remonte.



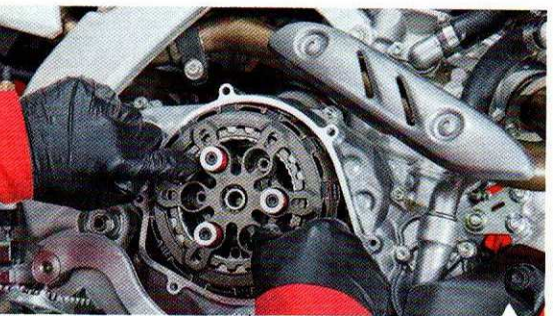
14. A l'aide du feutre fourni à cet effet, marquez sur leurs tranches la couronne et la noix. C'est à partir de ces repères que l'on va décaler la couronne pour donner du jeu à l'EXP.



11. On vous montre la vis de blocage de la couronne de réglage. C'est elle qui fait peur à tout le monde ! Elle a pas l'air comme ça... D'ailleurs, elle est inoffensive, continuons...



15. Dévissez la couronne d'un tour plus 4 graduations (Rekluse en recommande 3). C'est dans cette quatrième encoche en demi-lune qu'il faut remettre en place la vis rouge de blocage. Le réglage est fait !

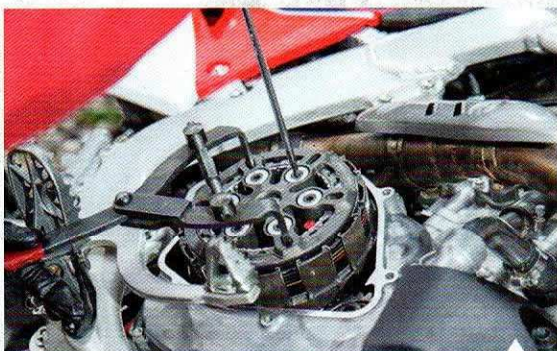


12. Dévisser la couronne de réglage pour venir la coller au contact du plateau presseur. Si la bague ne tourne pas, c'est que vous avez trop serré les ressorts en phase 9. Desserrez-les un peu.



16. Remplacez la butée centrale. Vous venez de réaliser le réglage du Radius CX, vous devriez être radieux dans votre atelier. Souriez, vous avez réussi !

Rekluse Radius CX
1 175 euros
www.rekluse.fr



17 Remplacez le plateau presseur et serrez en croix les ressorts. L'outil de blocage de noix sert à bloquer le plateau qui, contrairement à un système d'embrayage normal... tourne. Blocage obligé avec l'outil.



18 Un joint à coller est fourni avec le couvercle Rekluse. Vous pouvez aussi utiliser le joint d'origine Honda récupéré sur le couvercle d'origine.



19 Replacer le couvercle de carter d'embrayage Rekluse.



20 Finissez par la mise en place et le serrage du bouchon de visite. Faites chauffer le moteur et allez essayer votre nouvelle moto !