

ENDURO

www.enduromag.fr

LE BIMESTRIEL
100 % RANDO
ENDURO • RAID
RALLYE • N°61
AVRIL-MAI 12
6,90 €

MAGAZINE

KTM FREERIDE 350

UN POTENTIEL ÉNORME

Légère, efficace, discrète...

GAS GAS 250

À l'épreuve
de la Val de Lorraine

VOYAGE

De Paris à Dakar
en trail



ELLE ARRIVE !

Gas Gas 450
à moteur Yamaha



SEURAT PUISSANCE 3

La roue tourne !



FIGURE

Marco Raymondin,
pilote d'usine vintage



FACE À FACE

Husaberg et TM,
deux 125 opposées



REPORTAGE

PLANET
ET CURVALLE
Avec les
Sherco boys
en Hollande

CPRESSE

M 04810 - 61 - F. 6,90 € - RD





REKLUSE CORE EXP

Le kit inclut une noix d'embrayage en aluminium T6, un plateau presseur usiné en aluminium T6, des ressorts en acier inoxydable trempé, des disques lisses et un carter d'embrayage en aluminium T6. Disponible pour la plupart des machines enduro. Tarif : 945,49 €. www.rekluse-shop.fr

EVOLUTION
Sous ce carter, le dernier-né des embrayages Rekluse.

LE REKLUSE À L'ESSAI

Notre virée dans l'Aveyron nous a permis de tester le Core EXP, dernière génération du système d'embrayage semi-auto proposé par Rekluse. Convaincant.

La 450 Suzuki RMZ utilisée au cours de notre virée est la machine de Jean Salesse, fils de l'importateur Rekluse, les fameux embrayages semi auto. Elle a pour particularité d'être équipée du système Core EXP proposé par la marque américaine. Personnellement, je n'étais pas franchement convaincu pour avoir

QUE DU BON !
A l'usage, plus de calages à craindre et le frein moteur reste présent.

essayé une version antérieure du système, mais Jean y tenait : « Tu vas voir, ça a bien progressé ! » Le Core EXP est composé d'un disque spécifique qui appuie sur le plateau presseur, avec des masselottes et des ressorts à l'intérieur. Pas besoin de débrayer pour passer la première. Le levier d'embrayage reste présent, mais sert surtout à

relancer la mécanique en offrant un feeling assez proche de l'origine, même s'il revient un peu vers la main quand on monte en régime.

Pilotage plus facile

En plus d'éviter les calages intempestifs, le Core ajuste de lui-même le "cirage" d'embrayage nécessaire, autorisant, par exemple, de partir sur le 4^e rapport. De plus, le système donne une plus grande linéarité à la machine en faisant mieux passer la puissance au sol. Le frein moteur est moins marqué qu'avec l'embrayage standard, mais il reste présent, ce qui n'était pas le cas avec les systèmes précédents. Un gros avantage dans les longues descentes.

A l'usage, le Rekluse n'offre donc que des avantages : pilotage facilité, pas de calage, meilleure adhérence... Seule une légère perte de puissance est à déplorer, ce qui est négligeable sur une 450. Notez également que les masselottes et ressorts inclus dans le disque existent en plusieurs duretés, permettant une "attaque" plus ou moins tardive de l'embrayage. Seul un prix conséquent, près de 1 000 €, pourra en refroidir certains. ■

