EMBRAYAGE Z-START

Oublier définitivement son levier d'embrayage pour se concentrer sur le pilotage, c'est la proposition du système Z-Start. Monté sur une 300 Gas Gas, cet embrayage automatique offre des résultats plutôt surprenants.

L'ENDURO EN MOBYLETTE

+
- Efficacité bluffante
- Agrément appréciable
- Calage impossible
- Montage (relativement) simple

−
- Roue libre en descente !
- Reprises plus molles
- Légère perte de puissance

PRIX : de 540 à 590 € selon modèle. Dispo pour Gas 250 et 300 ; Honda 250 et 450 CRF-X, 650 XR, 250 et 500 CR ; Husaberg ; KTM ; Kawa 250 KXF ; Suzuki 250 RMZ et 400 DR ; Yam 250 YZ, 250 et 450 WRF. Garantie 1 an.

CONTACT : Atomic Moto au 02.54.07.83.61.

SITE : www.atomicmoto.web-moto.net

Une 300 Gas transformée en vulgaire mob, vous y croyez ? C'est pourtant le cas avec l'embrayage automatique ricain Z-Start. Rien à voir avec le Rev-Loc testé dans EM n° 16, celui-ci est plus simple car constitué d'un plateau de pression à billes, de disques, d'un ressort, d'une butée et de différentes rondelles. Il n'est pas nécessaire de changer la cloche, ce qui abaisse le prix : 590 .

En gros, le principe est celui d'un variateur centifuge (cf. encadré) sauf qu'il faut encore monter et descendre les rapports. A l'usage, l'effet est surprenant. Moteur au ralenti, on enclenche la première sans toucher au levier d'embrayage et la moto décolle. On peut ainsi démarrer sur n'importe quel rapport, du premier au sixième, le Z-Start gérant par un plus ou moins grand patinage la prise de vitesse. Evidemment, démarrer tout le temps sur un rapport élevé contribuerait à une usure rapide des disques... Bien que l'importateur ait laissé la commande manuelle, on s'habitue très vite à ne plus l'utiliser.

CALAGE IMPOSSIBLE !

Dans les chemins rapides, on peut ainsi éviter de garder un doigt sur l'embrayage et tenir fermement son guidon. Premier bon point. Quand les premières difficultés arrivent, le système se fait davantage apprécier. Dans une ravine truffée de pavasses, là où vous évolueriez un doigt fébrile sur le levier gauche avec votre moto classique, vous pouvez vous concentrer sur la trajectoire car le calage est impossible. L'accélération est, en outre, rendue très linéaire, ce qui favorise la motricité. Un bonheur.

PACK COMPLET
Plateau, disques, butée, billes, roulement, ressort, le système Z-Start est assez simple.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Rien de révolutionnaire dans ce système qui est tout simplement celui d'un embrayage centrifuge, le même que l'on trouve sur un PW 80 par exemple. Le Z-Start remplace le plateau presseur mais conserve noix et cloche d'origine. Quand le moteur tourne au ralenti, les billes sont maintenues dans leur logement par le ressort de précontrainte. Quand on accélère, elles sont projetées vers l'extérieur du plateau venant ainsi contraindre le ressort et plaquer les disques les uns sur les autres. L'important diamètre de la cloche, le nombre de billes et leur poids permettent de transmettre de grandes forces entre le moteur et la boîte dès les plus bas régimes. En jouant sur les rondelles de réglage de la précontrainte ou sur le ressort lui-même, on peut faire "attaquer" plus ou moins tôt l'accroche de l'embrayage et ainsi adapter le comportement de la machine à la configuration du terrain.

Seule réserve, un léger manque de répondant face à l'obstacle. Il faut anticiper un peu plus ou alors utiliser le levier d'embrayage pour donner l'impulsion qui vous permettra de franchir un passage abrupt.
Dans les montées, la progressivité de l'accélération rassure, en revanche, si vous vous ratez dans un coin escarpé et que vous devez redescendre, chaud devant ! La moto n'étant jamais en prise, les manœuvres à l'arrêt puis la descente ne sont pas évidentes. On touche là le défaut du Z-Start : en descente, si vous ne gardez pas un filet de gaz, vous êtes comme au point mort. Pas évident à gérer quand on n'a pas l'habitude ! Ce défaut, on le retrouve dans une moindre mesure au freinage, quand vous coupez, vous êtes en roue libre. Il faut garder un poil de gaz pour que l'embrayage soit toujours en prise… En spéciale, le Z-Start reprend l'avantage. On se met en trois et on se concentre sur ses trajectoires. Les accélérations sont parfaitement dosées, donc très efficaces. Une vraie mob… avec beaucoup de chevaux !

BONNARD SUR UN 4-T

On imagine les avantages du système sur un 4-T : gommage du frein moteur, calage impossible… Les temps doivent tomber, comme l'affirme Jean Salesse, jeune enduriste qui utilise le système en X-country et nous a assuré de son efficacité et de son confort : trois heures sans toucher à l'embrayage, c'est appréciable !
Beaucoup de positif donc pour le Z-Start dont le distributeur recommande la monte sur une 250 cm³ minimum car il bouffe un peu de puissance. Sur notre 300, c'était à peine sensible. ■

SLG et Bénédicte Simon

POINT FORT DU SYSTÈME Z-START, L'IMPOSSIBILITÉ DE CALER LA MOTO

PUBLICATION PRESSE ENDURO MAG OCTOBRE/NOVEMBRE 2005