

Modèles 2014

HUSQVARNA
repart de plus belle!Les Suédoises de KTM sur
la bonne voie**Suzuki-Valenti**

Elles déboulent en France

Honda Red Moto

Ça vient de sortir

Evo-Set XC-R

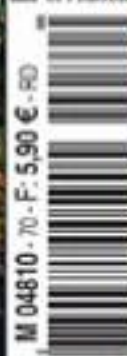
Une nouvelle marque

**Freeride 250**

Le 2-temps impressionne

132
PAGES

L'ESPRESSO

**Kawasaki KLX**
Deux bons petits trails**Duel au sommet**
KTM Freeride vs Ossa Explorer**Salminen**
Une carrière bien remplie

- **INTERVIEW**
Reinhold Zens, nouveau manager de Husky
- **EXPÉRIENCE**
Un Français à l'Australasian Safari
- **PRODUITS**
Les réservoirs grande autonomie



« Moi, je trouve que ça pardonne les erreurs qu'on quand on commence à fatiguer. »

CORE EXP



Bolo

En mode auto avec le Rekluse

L'essayer, c'est l'adopter. Voilà en conclusion ce qui ressort de l'essai terrain du dernier né des embrayages centrifuges de la marque américaine. A condition qu'il soit bien réglé.

Venus randonner dans le coin, nous voilà dans la banlieue d'Aubusson avec notre 300 Sherco, sur le parcours de l'Ent' Duo plus exactement. C'est ce haut lieu de l'enduro dur qui a été choisi pour tester l'embrayage centrifuge Rekluse de dernière génération, le déjà fameux Core EXP. Quoi de mieux, en effet, que de soumettre ce système au verdict de l'exercice, là où il est censé exceller, pour juger de son efficacité ?

Jean-Sébastien nous a rejoins avec l'objet dans le carton. Enduriste de niveau Elite et garçon sympathique, Jean a aussi, pour le coup, l'avantage d'être le fils de la maison Soillan Racing, distributeur de la marque américaine installée à une heure et demie d'ici. D'emblée, il nous annonce que le montage du Rekluse sur notre machine lui prendra encore moins de temps qu'il n'en a mis pour nous rejoindre, Richard et moi. Le fait est que, sur le papier, la chose semble d'une simplicité enfantine. Une notice très détaillée et en french est fournie avec le kit qui comprend disque, ressorts

Inter

Sauf que ce n'est pas si facile. On a déposé l'embrayage de la Sherco, purgé comme il se doit le circuit hydraulique de la commande, mais Jean galère un peu. La Sherco est nouvelle pour lui, il doit encore "se régler", et, pas de bol, il manque un joint pour le récepteur d'embrayage. Bref, le temps passe, mais on y arrive enfin. Jean nous précise que pour être complètement opérationnel, le système nécessite

site une période de rodage. Après quoi, il faut ouvrir pour resserrer les boulons. En attendant, notre Sherco est piéte et on peut y aller. Pour qui découvre le Rekluse, ça fait tout drôle au début de pouvoir s'arrêter en prise sans débrayer le moteur et de repartir. Mais on s'habitue rapidement et c'est assez plaisant. On comprend que certains enduristes ne jurent que par cet embrayage. Cela étant, on sait aussi que ce n'est pas le cas de tout le monde. Ça se conçoit : de nombreux pilotes pros ont besoin d'avoir un contrôle total sur leur mécanique pour s'exprimer et ils se servent généralement de leur embrayage comme d'un outil de précision. Celui n'exclut pas que leur machine soit équipée Rekluse, mais sous le carter estamillé, c'est plus souvent la simple cloche renforcée produite par la marque qui est installée qu'un modèle auto. ➔

**CORE EXP - 890,89 €*
www.rekluse.fr**

Composé d'éléments de bonne facture, le kit comprend :

- Plateau presseur • disque avec masselottes intégrées • jeu de ressorts rouges + jeu de ressorts bleus (tarages différents) • ressorts plateau presseur • noix d'embrayage renforcée
- huit disques lisses • joints pour noix d'embrayage • récepteur hydraulique • durit pour purger le système • carter et stickers Rekluse • notice de montage en français

* Prix pour un embrayage hydraulique.



**Bololtat aut vellore intiisi
nvendip icatem is aut
magnatia con eosapidem**

Montées, pierriers... plus besoin de stresser, la moto tracte en toutes circonstances sans qu'on ait besoin d'agir.

Le fait est que sur le terrain, le constat est nuancé. Par exemple, il n'y a plus de garde au levier. Il n'est pas plus dur à actionner, mais reste comme "tendu". Rappelons à ce sujet qu'avec le Rekluse, l'embrayage reste tout à fait opérationnel en mode manuel, mais de manière différente. Il gagne en progressivité, mais accroche moins nettement, comme s'il patinait tout seul. C'est un peu gênant quand on aimerait qu'il entraîne fermement. Il y a en effet une vraie perte de précision sur le point de patinage, même s'il est possible de s'y adapter. On ne ressent pas aussi bien ce moment où les disques se décolent, ce petit point dur dans le levier qui n'existe plus.

AUTRES EMBRAYAGES REKLUSE

• Z-Start Pro – 623,32 €

Apparu en 2005, ce système réputé costaud a été le premier à permettre un fonctionnement manuel de l'embrayage. Contrairement au Core EXP, il utilise des billes et non des masselottes.

• EXP – à partir de 395,39 €

Alternative moins coûteuse au Core EXP, ce système fonctionne sur le même mode, mais avec des possibilités de réglages limités. Il se monte sur l'embrayage d'origine en supprimant trois à quatre disques et utilise également des ressorts différents (fournis).

• Core Manual – 514,30 €

Adopté par de nombreux pilotes officiels, il s'agit d'un kit embrayage renforcé complet. Compatible avec le disque EXP.

Alors, ce n'est pas forcément gênant en spéciale ou dans le roulant, mais ça peut l'être dans du vrai technique, quand, sur les derniers centimètres d'une grimpe chère, par exemple, il faut faire cirer les galettes pour s'en sortir. Richard voit cependant un avantage à cette perte de précision : « Moi, je trouve que ça pardonne les erreurs qu'on peut faire quand on commence à fatiguer. Si tu mets un coup d'embrayage à l'arrache, la réaction est moins violente. » Pas faux non plus. La moto est d'ailleurs plus calme à bas régimes, moins réactive. On

appréciera dans le glissant, mais pas trop quand il faut de la niac pour sauter un obstacle.

Autre point gênant et sans contrepartie avantageuse cette fois, la perte progressive de tout frein moteur dans les descentes. S'il y en a un peu au début, le phénomène finit par s'estomper et il faut alors remettre un peu de gaz pour rembrayer le moteur si l'on veut ne pas se retrouver en roue libre. Le problème, c'est que là où le frein moteur est le plus utile justement, rouvrir les gaz n'est parfois pas évident. Ouvrons un aparté pour signaler qu'à la suite de cet essai, nous avons eu l'occasion d'en parler avec le boss de SoftLan Racing (et paternel de Jean). Celui-ci nous a expliqué que Rekluse avait précisément développé le Core EXP avec le souci d'éviter ce problème. Bref, selon le même homme, le piston se serait emmêlé les pinceaux au montage, la perte de garde au levier d'embrayage (générant le patinage constaté) prouvant un réglage incorrect.

Inter

Cela ne nous aura toutefois pas empêchés de relever des points positifs. À commencer par celui-ci : on ne cale plus. Montées, pierriers... plus besoin de stresser, la moto tracte en toutes circonstances sans qu'on ait besoin d'agir. La différence en termes de perte d'énergie est conséquente. Du fait de ne pas avoir à tirer sur l'embrayage toutes les deux secondes, on se fait d'ailleurs beaucoup moins mal aux bras. Le fait que le Rekluse calme le tempérament du moteur aide aussi à passer l'adhérence au sol.

On roule donc l'esprit plus libre, ce qui laisse apte à se concentrer sur la manière de franchir un obstacle sans la crainte de caler au mauvais endroit au mauvais moment. Enfin, si malgré tout la roue avant se bloque sur une difficulté, on a toujours la possibilité de saisir le guidon par en dessous pour soulager l'avant tout en restant accéléré. Tous ceux qui ont un jour buté sur une racine glissante peuvent imaginer la scène. Alors si en plus, ce Core EXP n'a vraiment aucune influence sur le frein moteur, le seul motif qui reste valable pour s'en priver réside dans son prix : près de 900 euros. Faut pouvoir se le permettre. ■