

Enfin du neuf !

Sur le marché des accessoires moto, peu de produits se démarquent réellement par leur aspect novateur et utile. Un produit qui modifie fondamentalement notre façon de piloter une moto est assez rare. L'embrayage automatique Rekluse n'a donc rien d'un gadget.

De quoi s'agit-il ? Le Rekluse Z-Start est un kit adaptable sur la grande majorité des motos tout-terrain afin de pouvoir se dispenser totalement de l'usage du levier d'embrayage.

Que ce soit lors du démarrage ou lors du changement des rapports, mais aussi lors des évolutions lentes dans les portions techniques ou en franchissement, il n'est plus possible de caler le moteur. Si le levier d'embrayage demeure et peut rester utile dans certains cas, il ne faut pas plus d'un quart d'heure pour apprendre à s'en passer.

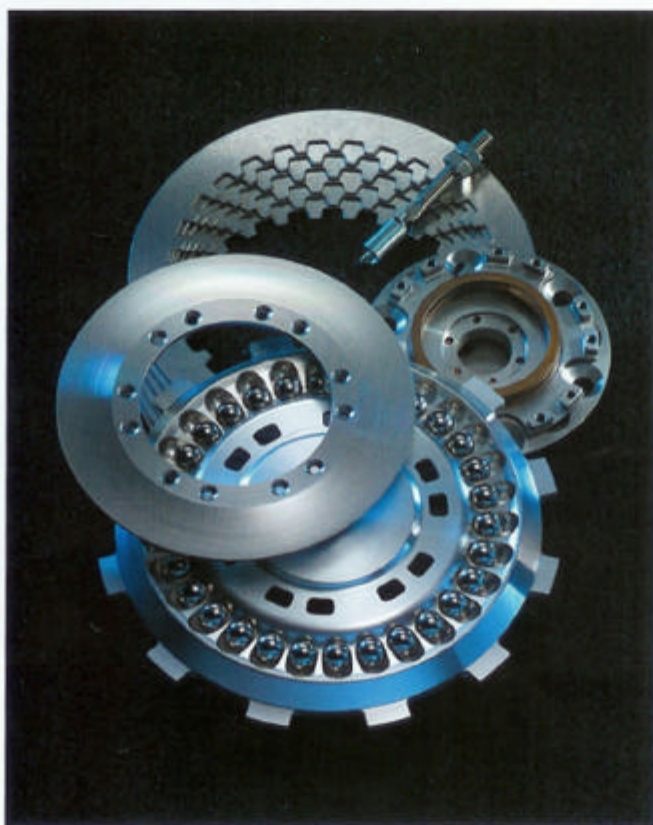
Le dispositif est mécaniquement très simple. Le Z-Start impose de remplacer le plateau de pression et les ressorts de l'embrayage d'origine par la pièce principale du kit. Celle-ci est composée de deux plateaux dont le supérieur est fixé au centre de la noix d'embrayage et dont l'inférieur peut coulisser vers le bas. Entre ces deux plateaux prennent place une cinquantaine de billes d'acier qui peuvent chacune se déplacer sur une rampe inclinée.

Lorsque le régime moteur est suffisant, les billes soumises à la force centrifuge montent dans leurs rampes et écartent les deux plateaux.

L'inférieur, seul à être mobile, se déplace vers le bas et compresse l'empilement des disques lisses et garnis. L'embrayage est alors verrouillé en prise. Si le régime moteur chute, les billes retournent à leur position initiale et un ressort rapproche les deux plateaux, libérant les disques et permettant le débrayage.

Quand la poignée d'embrayage est actionnée, le mécanisme rapproche également les deux plateaux et permet donc de débrayer ou de « cirer » de façon tout à fait conventionnelle. Différents poids de billes et duretés des ressorts permettent de modifier les régimes d'engagement, selon une utilisation typée Cross, Supermoto ou plutôt Enduro et franchissement.

Le montage du kit demande du soin, mais n'est pas complexe. En outre, la documentation fournie est détaillée et complète. Enfin, la transformation est totalement ré-



L'ensemble des composants du kit où l'on aperçoit clairement les billes logées dans leurs rampes sur le plateau inférieur.

versible et il est très facile de remettre la moto en configuration d'origine. La qualité de fabrication de cet embrayage automatique originaire des USA est sans reproche et les matériaux de très bonne qualité...

Voyons ça...

Distributeur Rekluse pour la Belgique, la société SportIntox, située dans la région de Malmedy, avait mis une KTM SXF 250 à notre disposition ainsi qu'un petit circuit de cross fort sinueux.

Moteur tournant au ralenti, j'engage le premier rapport sans poser une main sur le guidon et rien ne se passe... Un peu de gaz et la KTM s'élance, sans violence ni à-coup, mais de façon vive...

En piste, j'apprécie l'agrément procuré par le Z-Start : toutes les courbes serrées et les enchaînements techniques peuvent être abordés avec un maximum de concentra-

tion portée sur la trajectoire et l'adhérence. Plus la moindre crainte de caler sur un coup de piston ! Si la relance manque de punch, pas de problème, la commande manuelle est toujours disponible, mais l'effort à effectuer est moindre vu la suppression des ressorts d'embrayage. Pour rétrograder, j'ai trouvé plus efficace de recourir parfois à la commande manuelle afin mieux doser le frein moteur et respecter davantage la transmission. Attention, Z-Start sera également une arme redoutable pour faire le hole-shot !

Séduisant...

En Enduro, les évolutions à très basse vitesse (comme l'épreuve du contrôle technique !) font apparaître l'avantage de disposer du Rekluse, tout comme les arrêts brefs aux contrôles de passage où il n'est plus nécessaire de chercher le point mort ! En spéciale, pouvoir se concentrer sur autre chose que le dosage de l'embrayage est un atout certain. Plus de crainte de rentrer dans une épingle sur un rapport supérieur et de voir le moteur vous planter là !

Bien sûr, il ne s'agit pas d'une boîte automatique et le rapport idéal est toujours de rigueur pour obtenir une bonne accélération, au risque de voir l'embrayage Rekluse cirer sur une longue distance pour tirer la moto hors du virage.

En liaison, les côtes bien "hard" s'abordent aussi avec un surcroît d'efficacité. Dans les descentes vertigineuses, le frein moteur est disponible comme à l'origine, mais il est parfois nécessaire de recoller l'embrayage avec un petit coup de gaz.

Que du mieux donc ? Oui, même s'il est un peu plus difficile de cabrer la moto à l'approche des obstacles à moyenne et haute vitesse. En outre, l'usure des disques d'embrayage pourrait s'avérer un peu plus rapide, mais cela n'a pas été vérifié.

Disponible pour la grande majorité des machines de Cross, d'Enduro et de Supermoto ainsi que pour certains Quads, le Rekluse est proposé au prix de 600 EUR.

Infos : Sport Intox au 080/44.49.28.

Frédéric Daveloose ☐

