

Nouvelle Formule!

PRATIQUE

- > GUIDE D'ACHAT : Les modèles 2012
- EMBRAYAGE REKLUSE

SPORT

- > INTERVIEWS Barcia, Germain
- > L'ENDURO À L'ESPAGNOLE

DÉCOUVERTE

- > CHEZ HM HONDA
- > BALADE DANS LA DRÔME



L'EMBRAYAGE REKLUSE L'automatique, c'est fantastique!

TEXTE Vincent Boudet PHOTOS D.R. PRIX · Core EXP seul: 419,62 C Kit complet : mécanisme d'embrayage manuel rentorcé + mécanisme automatique Core EXP + carter + pièces d'usure : 945,49 € · Pour japonaises et européennes · Montage: I heure max Sottlan 02 54 43 34 02 www.rekluse-shop.ir

y a vingt numéros, soit près de deux ans, nous essayions sur une Honda 250 CRF homologuée le système Rekluse Z-Start Pro qui permettait de se passer de l'embrayage grâce au montage d'un plateau presseur spécifique agissant comme un embrayage automatique. Un essai plus que concluant entre un montage un poil technique, mais accessible à tout à chacun, et une efficacité étonnante dans le franchissement. Malgré sa boîte crosset son moteur rugueux, la nipponne avait gravi des montagnes de roches avec une facilité qu'on ne lui connaissait pas, son système d'embrayage automatique permettant de ne pas avoir à gérer l'embrayage et garantissant une motricité phénoménale. Nous avions juste pointé quelques cétauts tels qu'une sensibilité variable du levier d'embrayage, une obligation de soulager la bo'te d'une lichette d'embrayage en pleine charge et l'obligation de sélectionner tout de même le bon rapport pour préserver les pianons de baite.

POURQUOI FAIRE COMPLIQUÉ QUAND ON PEUT FAIRE SIMPLE ?

Deux ans plus tard, en ce début 2012 donc, pas mal de choses ont changé chez Rekluse. El notamment le cœur de leur système dembrayage automatique (attention, pour éviter toute confusion, il est utile de préciser qu'il ne s'agit pas d'une boîte de vitesses automatique. le choix du bon rapport est encore à votre charge!). Rekluse a décidé de faire les choses simplement. Exit l'ancien mécanisme qui reposait sur le céplacement de billes logées dans un plateau presseur usiné qui, sous l'effet de la force centrifuge, solidarisait vilebrequin et arbre primaire de boîte. Dorénavant, tout passe par un gros disque garni en deux parties dont l'épaisseur varie selon le mouvement de masselottes de forme biseautée placées en son milieu. Plus la force centrifuge est élevée, plus elles s'écartent du centre du disque et désolidarisent les deux pièces, ce qui exerce une pression sur les disques et engage l'embrayage...

Chose bien, le système est aussi facile à installer que difficile à décrire : il suffit de démonter le couvercle et le plateau presseur de votre embrayage, un à deux disques garnis, installer le disque garni Core EXP ainsi que le plateau presseur Rekluse inclus dans le kit, le règler en ajustant la position de son ècrou central, remonter le couvercle du kit un poil plus large que l'origine et c'est à peu près tout. Durée de l'opération sur notre Suzuki RM-Z, une petite heure en comptant le temps d'ajuster le système et de bien le graisser...

TOUJOURS AUSSI BLUFFANT

Ce qui ne change pas en revanche, c'est l'efficacité du système, toujours s surprenante. À l'arrêt, moteur en marche, il suffit d'appuyer sur le sélecteur pour sentir la vitesse s'endencher. Et un léger coup de gaz suffit à vous faire déceller... Comme sur un Yamaha PW. Et la manip marche que l'on soit en première ou en cinquième. Mais le plus étonnant, c'est encore une fois de mesurer son efficacité dans une grimpette délicate; grasscuillette de surcroit. De laisser le moteur mourir pour repartir en plaçant un gros coup de gaz. Sans le moindre à-coup ni bruit suspect, la 450 Suz se propulse en haut de la colline sans sourciller. Imparable car sans débrayages intempestifs, la motricité est optimale! Rien de plus qu'avec l'ancien Z-Start, vous allez dire? Een si, désormais, en sens nverse, en descente, vous pouvez profiter du frein moteur car le système fonctionne aussi lorsque le moteur n'est pas en charge. C'est même réglable. Comme sont réglables l'attaque et la progressivité du mécanisme. Il suffit de changer les ressorts du disque gami, ce qui modifie le moment où le mécanisme se déclenche et son attaque. De quoi compléter un tableau déjà séduisant. Surtout que l'on peut continuer à utiliser l'embrayage de façon « classique », avec le levier, ce qui permet de disposer d'une réserve de puissance pour notamment délester un obstacle. Et l'on n'a pas observé de changement de tension dans le câble, comme avec le Z-Start...



VERDICT

Bien plus simple que son prédécesseur, l'embrayage automatique Core EXP nous a bluffé par sa simplicité de montage et son efficacité sidérante, notamment en franchissement. À tel point que l'on ne voit pas bien comment les adeptes de l'endure hard pourront s'en passer, comme les enduristes débutants ou à la condition physique incertaine. C'est une aide précieuse au pilotage, d'autant qu'il peut se régler précisément. Pour le cross traditionnel en revanche, hormis quelques conditions de roulage spécifiques, comme la boue, son efficacité est mesurée, surtout qu'il tend à assagir énormément le caractère moteur. Reste à savoir si ce mécanisme ne contraint pas trop les pignons de boîte dans les conditions extrêmes. On ne saurait trop d'ailleurs vous conseiller d'acheter le kit complet avec embrayage renforcé.