

TEST: LA VAL DE LORRAINE EN 250 KTM FREERIDE

1111
verte
MOTOVERTE.COM

moto

verte

MOTOVERTE.COM

ENDURO

MATCH 300/350

SHERCO, KTM OU HVA?

FACE-À-FACE 125

KTM/EVO-SET



PORTRAITS

LES « BAD BOYS » DU CROSS

INTERVIEW

ANTOINE MÉO

PILOTAGE

450 CROSS

COMMENT GARDER LE CONTRÔLE!

ESSAIS

GAMME YCF 2014

OSET ÉLECTRIQUE

STORY

BEN TOWNLEY

DES ÉTOILES ET DES BOSSES

Mensuel-MAI 2014 N°481 - France Métro : 5,95 €
Belgique : 6,50 € - Luxembourg : 6,50 € - Andorre : 5,95 € - Suisse : 10,00 chf - Canada : 10,00 \$ -
Esp/Grèce : 6,80 € - Port. Cont : 6,80 € - Maroc : 72 mad - Dom/S : 6,50 € - Dom/A : 7,10 € -
Cal/A : 1 640 xpf - Pol/A : 1 800 xpf - Cal/S : 910 xpf - Pol/S : 1 000 xpf



L 19891 - 481 - F: 5,95 € - RD



///TEST PRODUIT///



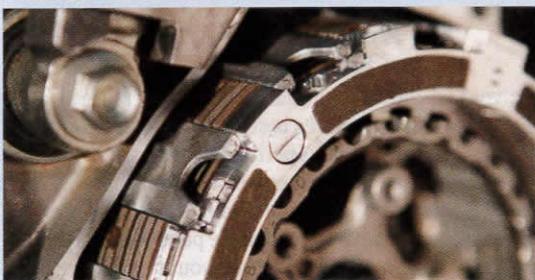
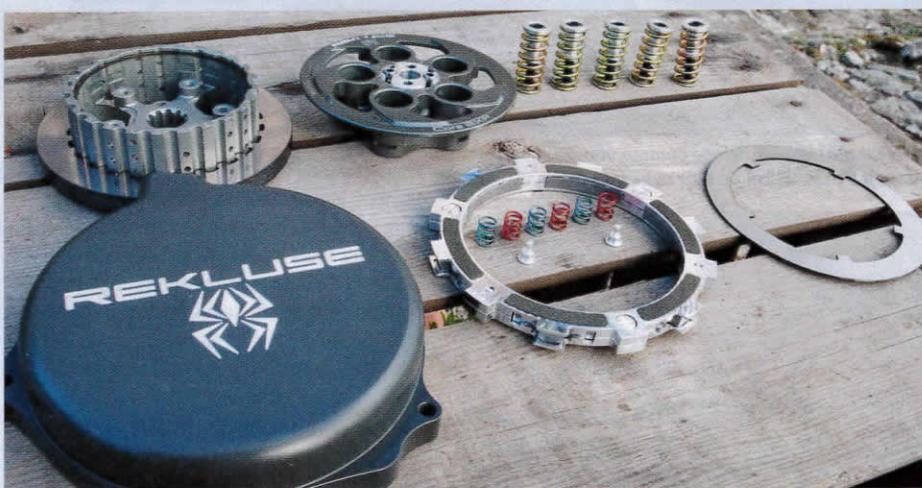
VIVE

EMBRAYAGE REKLUSE

LA M«AUTO» VERTE

Combien d'entre vous ont pesté contre leur moto à cause d'un coup de piston mal placé ? Pour éradiquer ce problème, Rekluse propose un système d'embrayage automatique qui devrait vous aider à franchir les pires difficultés. On a testé la dernière évolution du Core EXP en situation réelle. Verdict ? C'est pas mal du tout !

Par Jordan Labbé



Simple comme bonjour, le système Rekluse se monte dans la cloche d'origine. Le carter Rekluse taillé dans la masse est plus large.



Voici l'intérieur du système. Grâce à la force centrifuge, les masselottes écartent les côtés du disque. Ingénieux !

FICHE TECHNIQUE

Modèle : Rekluse Core EXP
Lieu de production : USA
Importateur français : www.rekluse.fr
Compatibilité : Beta, Gas Gas, Honda, Husqvarna, Husaberg, Kawasaki, KTM, Sherco, Suzuki, Yamaha
Prix : 898,62 euros
Disponibilité : immédiate

LES NOTES

> Franchissement :★★★★★
 > Spéciale :★★★★★
 > Chemin :★★★★★
 > Qualité/prix :★★★★★
 > Total16/20

LE VERDICT

Efficace et bien pensé, le système Rekluse Core EXP est un excellent produit qui se monte en quelques minutes et apporte des résultats spectaculaires. Un très bon investissement qui vous permettra de passer dans des endroits où vous n'osiez pas aller jusqu'à présent. Les avantages qu'il procure sont nettement supérieurs aux petits désagréments.

* médiocre ** moyen *** bien **** très bien

Comment ça fonctionne ?

Les idées les plus simples sont souvent les meilleures. Le système se compose d'un disque spécial équipé de petites masselottes qui agissent grâce à la force centrifuge. À partir d'une certaine vitesse, les masselottes viennent écarter le disque et pousser le plateau de compression afin d'embrayer. Il est possible d'obtenir différents réglages en jouant sur le jeu du

plateau de compression et sur le tarage des petits ressorts du système.

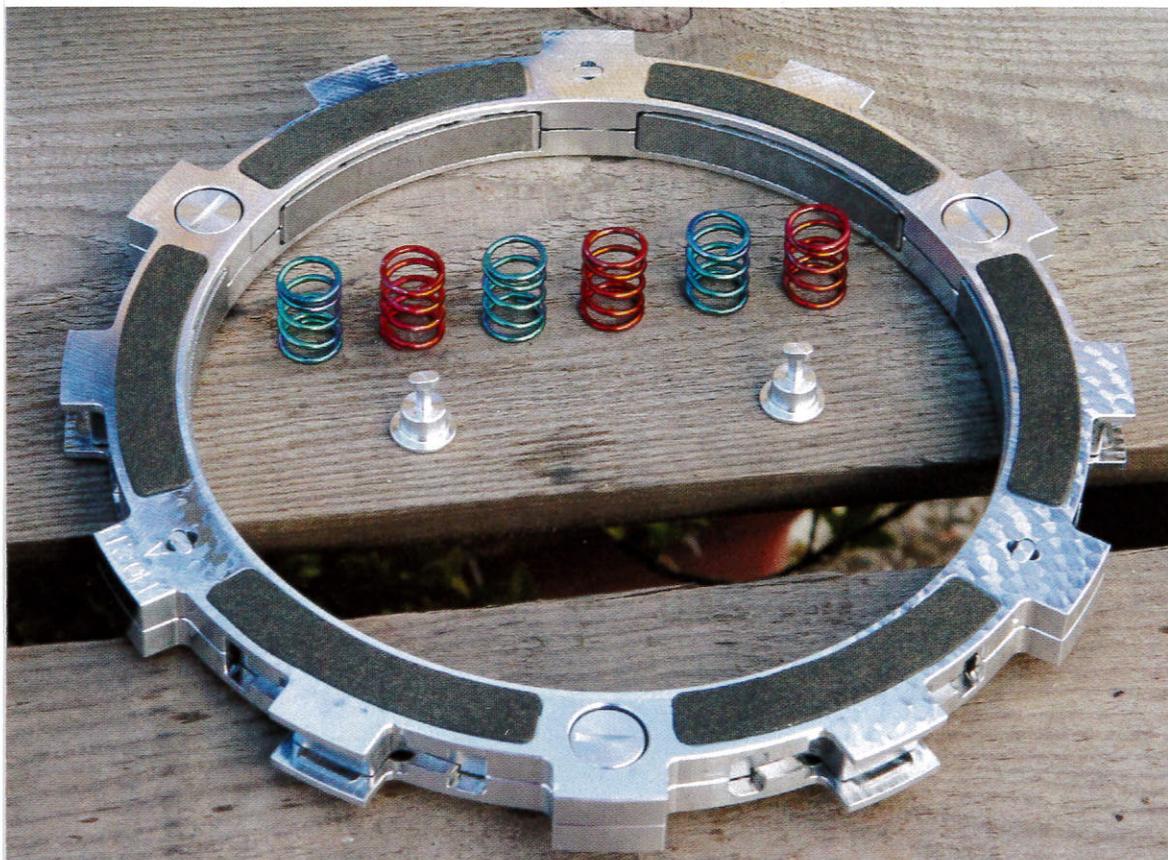
> Est-ce facile à monter ?

Assez, oui. Le montage s'effectue en remplaçant purement et simplement deux disques de l'embrayage d'origine par le disque automatique Rekluse. Le plateau de compression et la noix se montent également à la place des pièces d'origine. En moins de trente minutes, vous devriez remonter le carter

et être en mesure de rouler avec votre moto « automatique ».

> Y a-t-il des réglages à faire ?

Oui, et c'est là qu'il faut être minutieux car on peut s'y perdre. La bonne méthode est de « rôder » son embrayage en roulant quelques minutes et en faisant des tests de départ. Si votre système est mal réglé, vous détruirez votre embrayage en moins de temps qu'il ne



Il existe différents tarages de ressorts pour régler votre embrayage Rekluse comme vous le souhaitez. Pour changer les ressorts, il suffit de dévisser les trois vis 1/4 de tour avec un tournevis plat.



faut pour le dire. Pour effectuer le réglage, un bracelet en caoutchouc vous aidera à tarer votre système. Respectez bien la notice, plutôt bien fichue, et ne partez pas en balade tant qu'il n'est pas parfaitement ajusté.

> Est-ce que cela fonctionne ?

Oui, et c'est assez surprenant dans un premier temps. Pour partir, contentez-vous de passer la première, la deuxième ou même la troisième sans toucher à l'embrayage, la moto reste sur place. Il vous suffit de tourner la poignée de gaz pour avancer comme sur un scooter. En action, votre embrayage manuel fonctionne toujours et vous pouvez relancer le moteur en sortie de virage si l'envie vous en prend. Pour

vous arrêter, même principe, l'embrayage décroche automatiquement à l'arrêt quel que soit le rapport engagé.

> Est-ce efficace en franchissement ?

Très efficace même ! Enclenchez la deuxième ou la troisième et lancez-vous à l'assaut des pires grimpettes. Il suffit de gérer les gaz en douceur pour que l'embrayage fasse son boulot et vous apporte

toute la motricité nécessaire. C'est un avantage indéniable pour un pilote qui n'a pas une grosse technique et qui permet d'aller plus loin et plus haut sans forcer. Pour la descente, c'est une autre paire de manches. Le système efface toute notion de frein moteur et vous vous retrouvez en roue libre lorsque le moteur n'est pas en charge. Pas toujours simple à gérer car on a tendance à bloquer la roue arrière et tirer tout droit. Impossible d'avoir le beurre et l'argent du beurre !

> En spéciale, ça donne quoi ?

Lorsqu'il s'agit de chatouiller le chrono sur une belle banderolée, le système demande une certaine adaptation de son pilotage. En effet,

sur les gros freinages, le système décroche et met la moto en roue libre à l'approche des entrées de virage. Le frein moteur, bien utile pour placer sa machine dans l'ornière, est alors inexistant. Il faut donc gérer le freinage d'une manière différente. Avec un bon réglage, on atténue le phénomène mais il découle du principe de fonctionnement du système et il est impossible de le supprimer complètement. La seule solution est de conserver toujours un filet de gaz pour maintenir l'embrayage en appui. Pas simple. En sortie de virage, le Rekluse enlève un peu de réactivité au moteur mais il assure en revanche une motricité optimale.

> Est-il quand même possible de caler ?

Oui. Nous avons poussé le Rekluse dans ses derniers retranchements en abordant

un pierrier à l'arrêt, en 5°. Au bout de quelques mètres, le moteur s'engouffre en sous régime et le système avoue ses limites. Le moteur finit par caler mais nous l'avions bien cherché. En 2° ou 3°, il est pratiquement impossible de caler le moteur. La bonne façon d'utiliser le Rekluse est de piloter sur un rapport normal et de laisser l'embrayage travailler à votre place. À noter que si vous calez dans une montée, vous partirez en marche arrière car à l'arrêt, même avec un rapport engagé, le moteur est parfaitement libre !

> Au final, faut-il acheter un Rekluse ?

Plus votre niveau de pilotage sera élevé, moins vous en aurez besoin. Au contraire, il peut presque vous perturber. En revanche, si vous avez des lacunes techniques et que vous aimez malgré tout faire le sanglier dans les bois, que vous êtes friand de petits singles serrés ou que vous souhaitez vous lancer dans du franchissement copieux tout en suivant vos potes qui vous attendent généralement en haut d'une grimpette, le Rekluse sera votre meilleur allié. Fini les galères, les lunettes pleines de buée (zut, c'est vrai, il y a les Airflaps!!!) et les coups de piston dans les pierriers. Le Rekluse vous permet de transformer votre cross homologuée en un véritable tracteur capable de grimper n'importe où. À noter qu'il est aussi possible de n'acheter que le disque centrifuge pour 498 euros. Il permet d'avoir le système automatique mais offre moins de possibilités de réglages et donc un feeling moins bon que le système complet Core EXP vendu pour 898 euros qui comprend un plateau de compression réglable. ■