

moto

ENDURO



Match 250 4T

L'EUROPE DOMINE!

SABLE

TEST 450

YAMAHA « POTISEK »

VS HONDA « VAN HOREBEEK »

INTERVIEW

ELI TOMAC/KEN ROCZEN

LES CONQUÉRANTS

TECHNIQUE

LA BOÎTE À OUTILS

POUR ENDURER

DOSSIER

OCCASION
ACHETER/VENDRE

NOTRE GUIDE PRATIQUE!

DÉCOUVERTE

DU VTT À LA MOTO

DANS LA ROUE DE PAULINE
FERRAND-PRÉVOT

Mensuel - FEVRIER 2020 N° 550 - France Métro: 6,90 € - Bel/Lux: 7,50 € -
Dom/S: 7,90 € - CH: 12,50 FS - CAN: 12,50 CAN - Esp/Grece/Port: Cont: 8 € -
MAR: 84 MAD - POL/S: 1200 clp - N.CAL/S: 1220 clp


 L 19891 - 550 - F: 6,90 € - RD


///TEST PRODUIT///



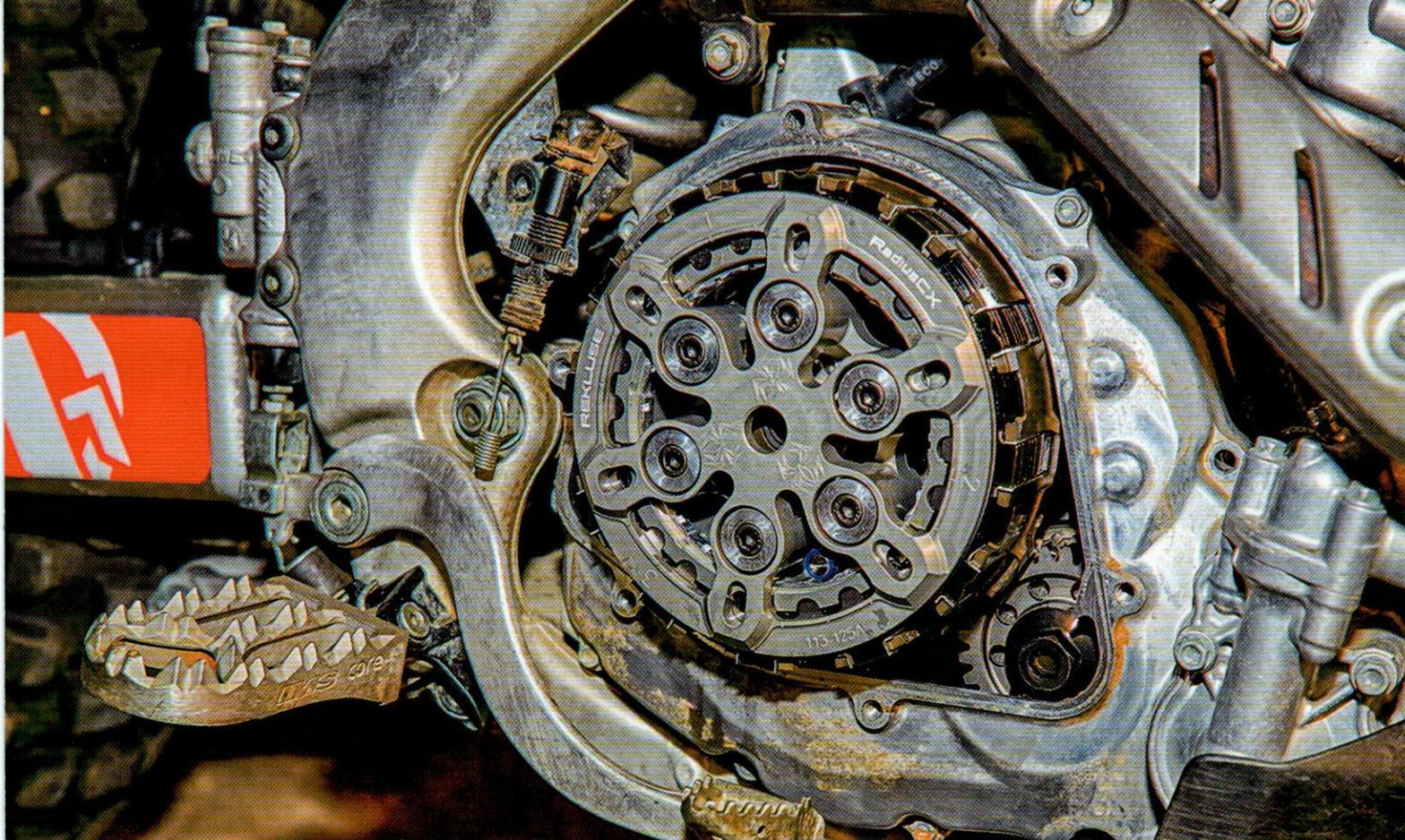


Rekluse

Radius CX

Après la visite, l'essai! Le montage d'un embrayage Rekluse Radius CX sur une Honda CRF450 a suffi pour transfigurer une moto quasi-stock en machine d'exception. Une révélation en termes de pilotage et de plaisir dans les chemins!

Par Olivier de Vouix



L'embrayage Radius CX occupe le même volume que l'origine, automatisme et augmentation de la friction en plus...

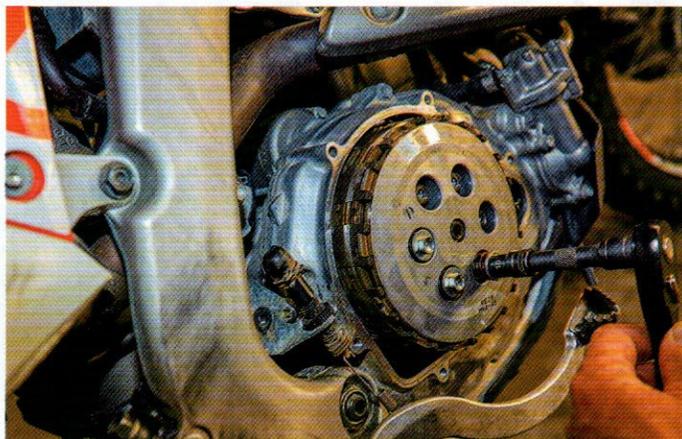
Ouvrir la boîte est déjà un plaisir des yeux : à l'intérieur, un superbe carter d'embrayage orné du logo Rekluse, une plaque de pression délicatement gravée, des ressorts anodisés rouge et or, les disques composant le système Radius CX avec leur finition argentée et un mode d'emploi papier. La finition tient plus de l'horlogerie que de la simple ingénierie ! Mais le plus important réside dans les promesses de ce kit. En effet, remplacer le système de disques d'origine par cet ensemble « *made in USA* » est censé apporter l'automatisme et, cerise sur le gâteau, une nette augmentation de la puissance passée à la roue arrière. Mieux, ces prouesses ne reposent sur aucune intervention électronique, toute

la magie du Radius CX tenant en effet dans ses éléments mécaniques. Les disques garnis, plus fins que ceux d'origine, sont recouverts d'un matériau différent, similaire à du papier de verre, tandis que les disques lisses sont en acier et donc moins sujets à la dilatation que l'aluminium. La combinaison des deux garantit une réduction des glissements et donc du patinage de l'embrayage lors des remises de gaz. C'est de là qu'est censée venir l'augmentation de la puissance passée à la roue arrière. Mais c'est le gros anneau argenté qui attire l'œil lors du déballage. Cet ensemble métallique au cœur de la technologie EXP 3.0 va apporter l'automatisme en étant capable de s'écarter de lui-même en fonction de la rotation du moteur. À bas régimes, le système sera débrayé et inversement,

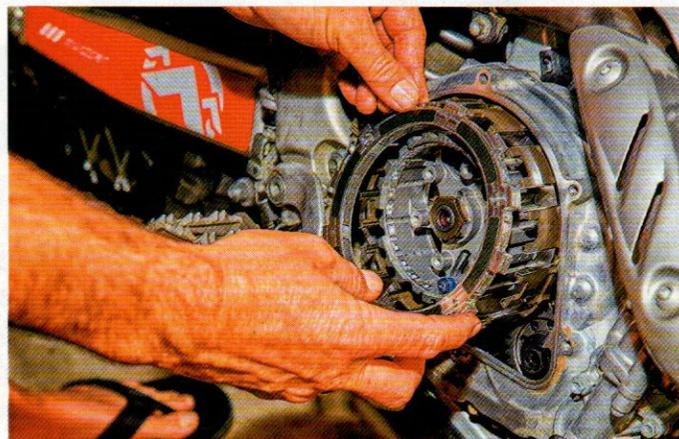
s'enclenchera de lui-même passé 5 000 tours minutes.

> Montage facile

La première partie du travail consiste à démonter l'embrayage d'origine. Si ôter le carter, la plaque de pression, les ressorts et les disques se fait rapidement, dévisser l'écrou central peut poser problème en l'absence d'outillage adéquat. Après avoir déplié les languettes métalliques de blocage de l'écrou, on se rend compte qu'il bouge avec l'embrayage, rendant son dévissage impossible. Il faudra soit opter pour une clé spéciale qui entoure la noix et permet de la bloquer, soit utiliser une visseuse pneumatique. Nous avons opté pour la seconde option... Passé cette étape, le reste de l'installation n'est qu'une formalité ne



Enlever l'embrayage d'origine est facile, mais il faudra un outil spécifique ou une dévisseuse pneumatique pour enlever la noix.



Ce gros disque argenté est au cœur du mécanisme automatique et se glisse au milieu des autres disques...

nécessitant aucune pièce spécifique. Juste un peu d'attention. La cloche d'origine reçoit douze petites barrettes métalliques fournies par Rekluse qui s'insèrent une à une sur les côtés afin de la protéger des disques qui seront glissés un à un dans l'ordre indiqué sur le mode d'emploi. Le plateau pression est installé une première fois, avec les ressorts, et une goupille de blocage à quart de tour déjà en place est déverrouillée pour laisser tourner un disque interne de réglage, spécifique au Rekluse. On le dévisse jusqu'à ce qu'il se bloque sur le plateau pression, et l'on fait un trait au marqueur pour indiquer sa position. Le plateau est alors enlevé, et ce même disque ajusté à la main suivant les indications du manuel. Dans le cas de la Honda, il suffisait de le dévisser encore d'un tour, de décaler notre marque de deux crans, et de reverrouiller la goupille. Cela n'a rien de difficile et ne prend qu'une minute... Le plateau est ensuite remis en place pour de bon, les ressorts serrés, le carter vissé. Suspens, cela va-t-il marcher ? Le levier d'embrayage a le même jeu qu'avant, c'est bon signe. Un coup de démarreur, on enclenche la première avant d'enlever la main gauche. La moto ne cale pas, le moteur tourne impassible au ralenti. Une légère rotation de la poignée d'accélérateur suffit pour que la CRF s'ébroue et avance. Un premier freinage, sans embrayage, ça ne cale pas. On recommence, en seconde, démarrage, freinage, ça ne cale toujours pas, magique ! Il est temps de charger la belle dans le pick-up et d'aller voir ce que ça donne une fois sur les pistes...

> **Transfigurée**

Notre boucle d'essai fait 60 km, avec un

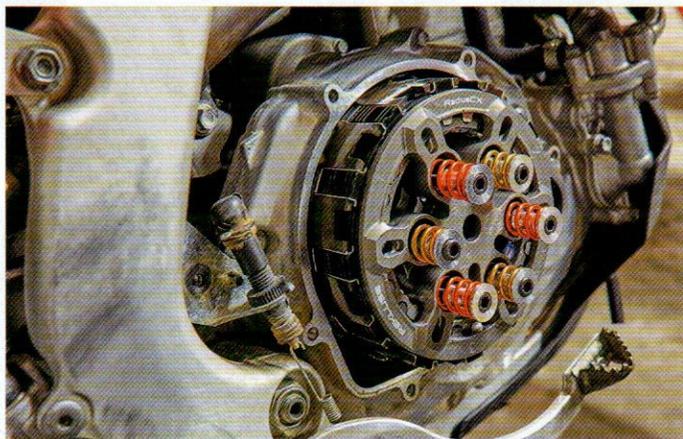
terrain souple voire légèrement sablonneux et une grande variété de chemins. Dès les premiers mètres, on se trouve en confiance grâce au démarrage facile et au passage ultra-moelleux des vitesses. Il faut toujours bouger la botte et jouer du sélecteur, c'est l'embrayage qui est automatique, pas la boîte ! S'il faut un peu se forcer à ne pas toucher l'embrayage lors des freinages précédant les premiers virages, on s'y fait vite. Mieux, on se rend rapidement compte que l'on néglige aussi de jouer du levier de vitesses. Les sorties de courbes sont vigoureuses quel que soit le rapport engagé et il est évident que rouler un rapport au-dessus est plus facile et efficace que jamais. La moto semble avoir gagné quelques centimètres cubes et se comporte presque comme une 500... Arrivent les premières montées techniques. On vise les ornières les plus défoncées. La moto tracte non-stop, et les remises de gaz sans élan en pleine pente se font sans appréhension. Il n'y a jamais cette sensation de coup de piston inhérente aux grosses cylindrées, ni cette propension à caler de manière inopinée qui pouvait se manifester aux pires moments sur la CRF450 2019 d'origine. Les montées les plus raides n'en sont que plus plaisantes, la moto et son pilote semblant se jouer des obstacles. Un excès d'optimisme rappelle à la dure réalité si l'on sort de l'ornière : si la moto ne cale pas, elle peut se coucher ! Il faut alors utiliser le coupe-circuit pour stopper le moteur qui bien évident n'a pas calé, redresser la moto et remonter en selle. Certains pilotes utilisant les embrayages automatiques montent un levier de frein arrière à la main gauche de manière à pouvoir redresser la moto dans la pente sans risque de reculer. Un accessoire pas

indispensable mais qui peut s'avérer pratique... Ceci dit, une fois remis en selle, repartir à l'arrêt dans du raide n'a jamais été aussi simple. Dans les zones trialisantes, même constat : la moto survole les rochers, ne se bloque jamais, et en l'absence de levier à manipuler, les avant-bras ne durcissent pas. Que du bonheur ! En sous-bois, dans des single tracks à peine assez larges pour nos pneus à tétines, on se concentre sur les trajectoires, la moto avançant presque seule. C'est efficace mais aussi bien plus rapide que d'habitude : il faut rester concentré, cette CRF modifiée ne demande qu'à accélérer... Au retour, avec un parcours plus descendant, on remarque que le frein moteur déjà faible sur la Honda stock n'est pas amélioré. La bécane semble en roue libre en on utilise pas mal les freins. Jusqu'au moment où l'on réalise qu'on roule en fait en 4 ou en 5 partout, là où on aurait utilisé la 2 et la 3 en temps ordinaire. La traction améliorée de la moto fait des merveilles et il faut presque se faire violence pour rétrograder. Dans ces conditions, on retrouve un frein moteur tout à fait normal, ouf ! Une moto plus facile, plus performante, capable de littéralement ruiner le moral de vos partenaires de roulage, ça ressemble fort à l'arme absolue ! ■

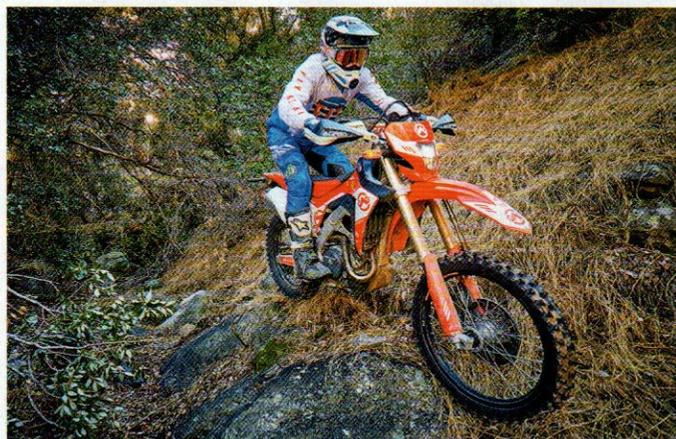
➤ **RADIUS CX EN BREF**

Marque: Rekluse
Technologies: TorqDrive, Core et EXP 3.0
Distributeur pour la France: Softlan Racing
Site Web: www.rekluse.fr
Prix France: 1198,34 euros
Compatibilité Radius CX: 61 versions pour Honda, Kawasaki, Yamaha, Suzuki, KTM, HVA, Beta, Gas Gas. Autres versions d'embrayage Rekluse avec ou sans automatisme à partir de 410 euros

Le Rekluse remplace l'embrayage d'origine et métamorphose la CRF450...



Les ressorts sont montés en alternant les couleurs pour répartir les forces. Le montage ne demande aucune compétence mécanique particulière.



Plus de calage possible, couple en hausse, la CRF devient plus facile et plus performante...