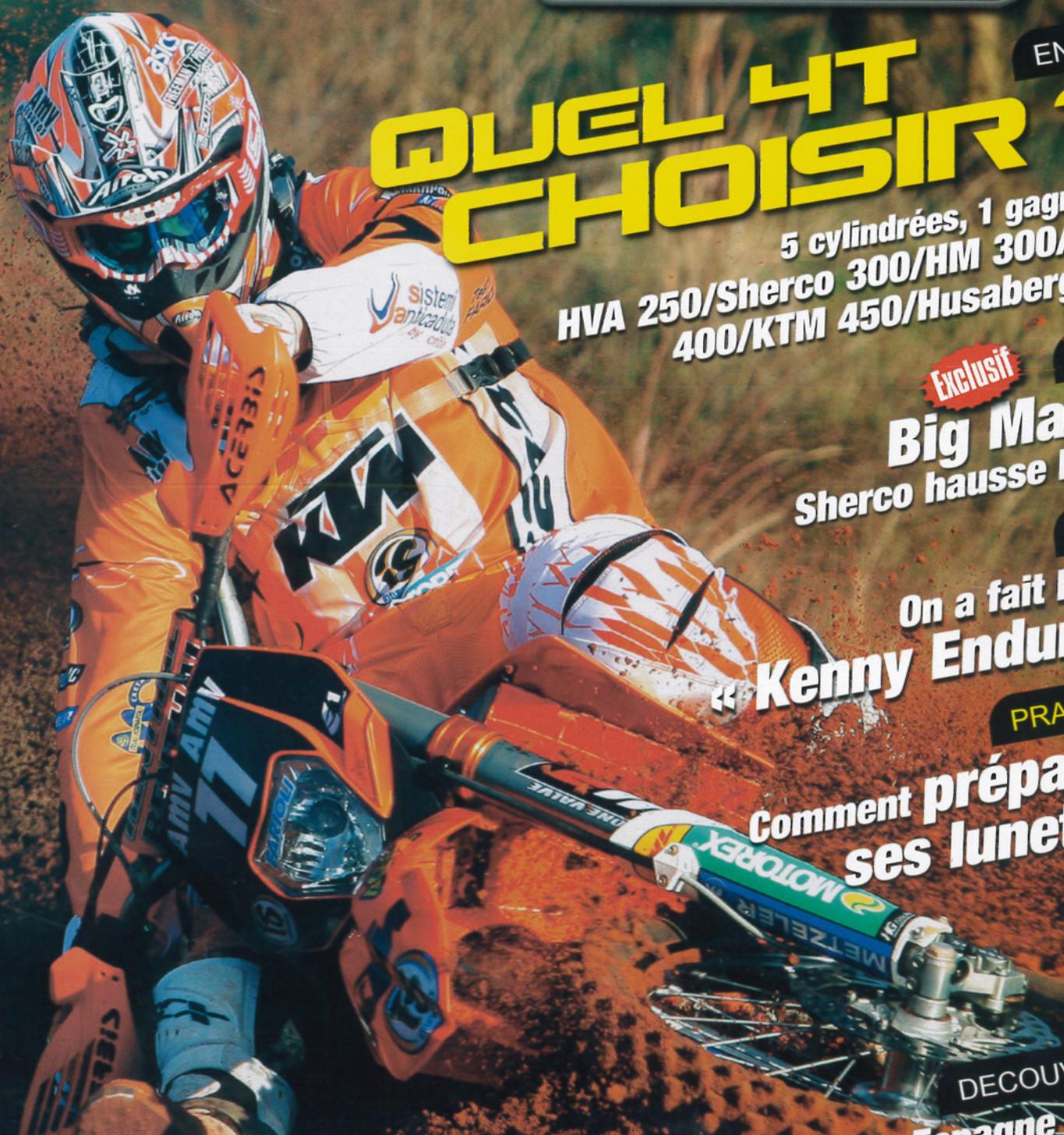


L'embrayage automatique Rekluse à l'essai

TEST LECTEURS
450 YZF
TROP EXCLUSIVE?
P.58

no1 **verte**

WWW.MOTOVERTE.COM



QUEL 4T CHOISIR ?

ENDURO

5 cylindrées, 1 gagnante
HVA 250/Sherco 300/HM 300/Beta
400/KTM 450/Husaberg 570

Exclusif

TRIAL

Big Match

Sherco hausse le ton

VECU

On a fait le 1^{er}

« Kenny Enduro »

PRATIQUE

Comment préparer
ses lunettes

DECOUVERTE

Une semaine en Espagne avec
Musquin et Aubert

INTERVIEWS

Renet chez KTM
Paulin aux USA

Mensuel-MARS 2010 N° 431
France Métro : 6,70 € - Belgique 7,60 € - Luxembourg 7,60 € - Andorre
6,70 € - Suisse 13,00 FS - Canada 9,75 \$CAD - Esp/Grèce 7,60 € -
Port. Cont 7,00 € - Maroc 80 MAD - Dom/S 7,60 € - Tom/A 1 850 CFP -
Cal/S 1 000 CFP - Pol/S 1 050 CFP

L 19891 - 431 S - F: 6,70 € - RD



TEST
PRODUIT

L'ENDURO COMME AVEC UNE MOB!

HM et KTM proposent pour le marché hexagonal des motos d'enduro équipées du fameux embrayage automatique US, le Rekluse Z-Start Pro de dernière génération. En bon nostalgique d'une enfance rythmée par les virées en mob bleue à Variomatic, nous n'avons pu résister à l'envie d'aller tester le produit et, oh surprise, ça marche carrément fort et bien!

KTM 400 EXC-R « Fully Reklused » Originale et géniale!



Une cloche d'embrayage Rekluse, ça donne ça. Disques, ressorts, joints et visserie sont livrés avec.

La Katoche automatique que nous avons essayée n'est en fait pas vendue telle quelle en magasin mais si vous en voulez une, sachez que votre concessionnaire pourra vous la préparer puisque les pièces sont disponibles au catalogue Parts de KTM. Petits veinards!

Cette 400 EXC-R était bien sûr équipée de l'embrayage automatique Rekluse mais histoire de tester la capacité d'adaptation de notre cortex cérébral fatigué face à des situations peu habituelles, KTM avait aussi équipé cette moto du kit frein arrière au guidon à la place du levier d'embrayage. Quels farceurs! Pratiquement, cela se traduit par le fait qu'il n'y a pas de pédale de frein et qu'il



Pour éviter que ça cabre trop fort, on oublie le pied droit, tout se passe dorénavant à la main gauche avec le kit frein.



UNE KTM « REKLUSE » EN BREF

Prix des pièces

■ Kit embrayage Rekluse: 646,83 euros

■ Kit frein arrière Rekluse: 218,83 euros

NB: il faut rajouter 3 heures de main-d'œuvre pour faire monter tout ça, soit en gros un prix d'achat supérieur de près de 1 000 euros pour cette version automatique.

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE REKLUSE

faut « débrayer » pour freiner de l'arrière. Autant vous dire que durant les premiers mètres, on n'a pas fait trop les malins et qu'on est resté plutôt poli avec la poignée de gaz vu qu'au premier freinage, on n'a pas manqué de chercher désespérément une pédale de frein inexistante puisque transformée en levier au guidon. Je vous laisse imaginer les freinages tardifs auxquels on a eu droit! Pourtant, force est de constater, après être sorti un peu ébouriffés des buissons dans lesquels on a loupé notre dernier freinage, qu'on a pris assez vite l'habitude de ce curieux montage, qualifié de « commandes VTT inversées ». On a apprécié notamment de pouvoir enfin freiner des deux freins dans les descentes trop raides qui nécessitent impérativement de sortir les pieds de chaque

côté et aussi en spéciale, lorsque dans les virages à droite, on a sorti « la jambe qui freine ». Nul doute qu'avec plus de pratique, ce système ne peut présenter que des avantages, outre celui indéniable d'être garant de bons moments de rigolade avec les copains quand vous prêtez votre moto.

De plus, si l'embrayage automatique s'était avéré déjà très convaincant sur la petite HM Honda 250 R-Easy (voir plus loin!), sur la 400, c'est carrément le parrain.

On apprécie la finition soignée du maître-cylindre Rekluse, la pédale de frein arrière a disparu.

La Mid Size autrichienne repart comme une balle sur tous les rapports. Ça pousse fort et ça cabre sur un coup de gaz sans avoir à actionner l'embrayage... Puisqu'il n'y en a pas! Dans le technique, même constat, c'est que du bonheur. On ne sait même plus caler et on se prend pour un vrai champion de course extrême. Pour l'avoir comparée sur différents tests d'accélération départ arrêté avec une autre moto équipée d'un embrayage classique, on peut même vous garantir que la « Reklusée » part au moins aussi vite si ce n'est pas plus, notamment en conditions d'adhérence précaire.

Hormis le prix forcément assez conséquent de cette version automatique, resterait à avoir plus de recul dans le temps pour savoir comment se comporte cet embrayage à long terme sur une saison complète. Les disques de l'embrayage s'usent-ils plus vite? La moto a-t-elle davantage tendance à chauffer? À qui puis-je revendre ma pédale de frein arrière? N'ayez crainte, nous nous attellerons prochainement au dossier. Cependant, il ne nous semble pas prématuré de promettre d'ores et déjà un bel avenir à l'enduro en moto automatique!

HM Honda 250 R-Easy

La cross homologuée à portée de tous!

UNE HM HONDA 250 « EASY » REKLUSE EN BREF

■ Prix : 7 990 euros

■ Disponibilité :
immédiate

NB : il est aussi possible de se procurer auprès d'Euroboost tous les embrayages automatiques Rekluse compatibles avec les Honda et HM, toutes cylindrées et années de sorties confondues mais aussi pour les autres marques auprès du distributeur de Rekluse pour la France (voir la liste sur www.rekluse.fr).

Euroboost, distributeur HM pour la France, propose actuellement une 250 4-temps, baptisée R-Easy qui n'est autre que la 250 CREF-R 2009 (oui, celle-là même que Julien Gauthier utilisait l'année dernière sur le WEC!), agrémentée de quelques accessoires comme un sabot moteur et des protège-mains mais surtout équipée de l'embrayage Rekluse.

Première prise de contact, la Easy démarre au kick. Pas très « easy » me direz-vous mais comme nous le faisait justement remarquer Christophe de chez HM : « Avec l'embrayage automatique, vu que la moto ne peut plus caler, si tu veux, la Easy, tu ne la démarres qu'une fois le matin pour toute la journée ! » Bon, alors un coup de kick et c'est parti. Moteur au ralenti, on passe la première, on tourne la poignée et comme une vulgaire mob, ça part sauf que là, c'est le rageur moulif de la 250 Honda cross qui vous propulse méchamment en avant. Ahhhhh! Du coup, le reproche récurrent de ces motos de cross homologuées avec une première trop longue n'a plus lieu d'être et c'est même presque un avantage pour la Easy qui allonge agréablement. Un peu de temps d'adaptation et on passe les rapports à la volée avec une bonne surprise lorsqu'on rétrograde à la première descente, ouf... La moto a bien du frein moteur!



Le petit sticker Easy et un joint épais au carter permettent de distinguer la CREF-R classique de l'automatique.



« Transformée, la 250 CREF-R, devient une redoutable franchisseuse. »

En spéciale, si on se régale et qu'on peut vraiment attaquer sans arrière-pensée, on apprécie par contre que HM ait quand même gardé le levier d'embrayage qui permet de donner un « petit coup de gâchette » au moment où le moteur manque un peu de coffre pour pouvoir repartir comme une balle sur le deuxième rapport.

Mais où l'enduriste lambda ne manquera pas de laisser exploser sa joie, c'est lorsqu'il se mettra inconsciemment en tête l'idée saugrenue de vouloir s'attaquer à une remontée ultra-technique truffée de cassures, de cailloux et autres dalles glissantes. Tous ces trucs pernicious mis sciemment par la nature devant votre roue dans un seul dessein : vous faire caler. Perfide nature ! Avec la Easy, on se frise. Blazusiak n'a qu'à bien se tenir. En première, on ne s'occupe plus que de rester en équilibre debout sur les repose-pieds pour garder l'adhérence et si par hasard, malgré l'incroyable finesse de son pilotage, l'avant serait amené à se planter bêtement dans une marche, « No Sous-sai », Mister Rekluse s'occupe de tout et la moto s'arrête sagement au ralenti, prête à repartir. C'est, avouons-le, impressionnant, diablement efficace et surtout très économique en termes de dépense énergétique du dit enduriste lambda ! Il faut juste s'habituer à anticiper le coup de gaz, un peu moins réactif et incisif qu'un embrayage classique.

Totalement transformée par l'adjonction de cet embrayage automatique, la 250 CREF-R devient comme par enchantement une redoutable « franchisseuse » accessible et efficace, qui surtout profite de l'excellentissime partie-cycle des Honda cross. Outre un niveau sonore un poil élevé (mais les deux silencieux de notre moto d'essai semblaient fatigués !) et le fait qu'on ne peut pas la démarrer à la poussette en descente vu que moteur arrêté, la moto est forcément débrayée, le seul reproche à émettre serait un cinquième rapport trop court notamment sur les portions de route mais ainsi « automatisée », on devrait pouvoir faire tirer la belle Easy peut-être plus long sans que cela gêne dans le franchissement. Alors les randonneurs, on dit merci qui ? ■

Par Jean Nerva. Photos Jean-Marie Pouget

CONTACTS

■ Rekluse France/SoftLan Racing :
02 54 47 34 02 ; www.rekluse.fr

■ Euroboost :
05 53 28 28 39 ; www.euroboost.fr