

« **J**e me suis envolé dans les airs avec un 4T sur la piste de Lake Elsinore. Je n'ai jamais vraiment pensé que je roulerais comme ça à nouveau, mais grâce à Ricky James et à son désir de rouler, c'est arrivé! » déclare David Bailey sur son site Web. Si la session d'Elsinore n'a pas été sans conséquences ultérieures pour le légendaire « Little Professor » (qui s'est bien secoué les organes internes et s'est même cassé des côtes sans le ressentir!) elle a été pour lui une expérience extraordinaire qui a ému le monde du MX dans son ensemble... Mais outre Rick James, ce jeune pro blessé l'an dernier dont le père a mis au point une machine de cross « handicap friendly », David peut remercier un accessoiriste US basé dans l'Idaho, Rekluse, qui a mis au point un système d'embrayage semi automatique sans lequel les choses seraient beaucoup plus compliquées pour qui n'a pas l'usage de ses jambes... Là ne s'arrête pas pour autant l'intérêt de ce produit. Alors que les 4T ont envahi les paddocks au cours des cinq dernières années, ils présentent toujours l'inconvénient majeur du redémarrage après un calage en course (n'est-ce pas Bubba?). Avec l'embrayage Rekluse, cet inconvénient n'existe plus car le calage involontaire est impossible!

Le montage

Le montage est relativement simple. Il comprend deux phases: dans un premier temps, il s'agit juste du montage des pièces. Pour cela, il suffit de suivre attentivement la notice détaillée fournie avec le kit. Ensuite vient le réglage. Pour ce faire, il faut bien respecter les cotes de réglage. Le jeu entre le plateau et les disques doit être compris en 0,89 mm et 1,14 mm selon votre désir d'obtenir un embrayage avec plus ou moins de mordant. Si vous choisissez l'option avec levier, il est important de régler la garde à 1 cm à 4500 tr/min. Suivez attentivement la notice et tout se passera bien...



Si vous êtes en sous-régime à l'accélération, l'embrayage Rekluse prend le relais et « cire » juste ce qu'il faut pour une montée en régime rapide et progressive. Mais vous avez aussi le choix d'accompagner du levier (plus mou). Quant au calage, c'est fini. Fini!

David Bailey en selle à Elsinore, grand moment d'émotion!



Notre curiosité, aiguisée par les images de Bailey, se devait de pousser plus loin la recherche et de tester ce nouveau produit dans des circonstances « ordinaires ». L'importateur allemand a donc expédié un embrayage de 250 CRF installé avec l'aide de Bud Racing sur une moto ex-Zooby. Le verdict? Ça marche!

Utilisateurs de 4T, n'essayez pas de nous faire le coup du « moi, pas de problème, je démarre à tous les coups ». En condition normale, on veut bien y croire. Mais en pleine course, avec moteur bouillant, le stress, les autres pilotes qui vous passent au ras de la gu..., les bottes éventuellement pleines de boue, etc., chacun sait que c'est une autre affaire. Une affaire qui peut ruiner votre résultat, votre santé et vos nerfs, ce qui fait tout de même beaucoup! Le premier et principal argument de l'embrayage Rekluse c'est que, pour peu que le ralenti soit convenablement réglé, vous ne pourrez effective-

motocross SPECIAL CROSS
HORS SÉRIE 2006

SX US
Grandeur et décadence...

Mega posters
MX Girl
Stewart Sunset

GP's 2006
SX Deutsch
Rob de Franco!

Free ride
Donnal's - Spot d'hommes...

« Classic »
10 fabuleux protoc d'usine!

1 800 110 110 110

Comment ça marche?

Le fonctionnement est similaire à un embrayage centrifuge classique. Le système Z-Start remplace le plateau presseur mais conserve noix et cloche d'origine. Lorsque le moteur tourne au ralenti, les billes sont maintenues dans leur logement par le ressort de précontrainte. À l'accélération, ces billes sont projetées vers l'extérieur du plateau qui vient aussi contraindre le ressort et plaque les disques les uns sur les autres. Du fait de l'important diamètre de la cloche, du nombre de billes et de leur poids, une grande force est transmise entre le moteur et la boîte de vitesses, dès les plus bas régimes. Vous pouvez ainsi faire mordre plus ou moins fort l'embrayage en jouant sur les rondelles de réglage de la précontrainte ou sur le ressort lui-même. Cela permet donc d'adapter le comportement de la moto selon les désirs de l'utilisateur et le type de terrain. Vous pouvez également choisir de conserver le levier d'embrayage si vous le souhaitez (en option).



ment plus jamais caler ! Vous entendez bien. Problème réglé. Intéressant, surtout lorsque l'on sait que Rekluse propose cet embrayage centrifuge pour une large gamme de machines de cross, d'enduro, de supermotard et même des routières !

Bon, arranger le problème numéro un des 4T c'est top mais comment l'embrayage se comporte-t-il en situation de départ, en sortie de virage, au freinage ? Qu'en est-il de l'adhérence ? Avant d'en arriver là, il faudra que vous l'installiez et là, attention. Supposé aisé, le montage ne nous a pas paru évident pour qui n'est pas mécano de GP. Il faut suivre attentivement les consignes de la notice pour « éviter la prise de tête ». Ensuite, une fois l'embrayage monté, vous serez peut-être conduits à le démonter à nouveau pour ajuster les réglages en changeant le nombre de rondelles...

SUR LA PISTE

En pratique donc, première surprise, le levier d'embrayage n'est plus obligatoire mais il reste utilisable et même réglable (kit de réglage externe vendu séparément). Si vous décidez de garder le levier (bien sûr conseillé), vous verrez que la commande d'embrayage devient totalement molle mais toujours utilisable pour prendre des départs et relancer en sortie de virage. Moteur en

marque, au passage de la première vitesse sans toucher à l'embrayage, rien ne se passe, le système s'occupe de débrayer à votre place. Dès que vous accélérez, la boîte de vitesses est en prise. C'est un peu étonnant au début, mais cela permet beaucoup de choses. En effet, plus besoin de rétrograder en 1^{re} ou en 2^{de} pour prendre un virage serré. La 3^e vitesse suffit pour ressortir du virage et le fait d'une manière très progressive et très efficace !

Ce système est surprenant pour plusieurs raisons : tout d'abord cette possibilité de rouler en changeant moins souvent de rapport. Le calage impossible même en bloquant la roue arrière est aussi frappant. Enfin, le Z-Start permet de prendre des départs en faisant passer toute la puissance de votre moteur au sol. Si l'adhérence est optimale à l'accélération, on distingue une légère perte de réactivité du moteur à bas régimes. Une efficacité à double tranchant : adhérence accrue mais reprise légèrement plus molle. Autre point marquant, la diminution du frein moteur à la décélération et au rétrogradage. Cet embrayage centrifuge corrige donc bon

nombre des imperfections typiques aux machines 4T.

Ne comporte-t-il pour autant que des avantages ? Presque, mais il demande tout de même un certain temps d'adaptation avant d'en tirer le meilleur parti. Car lors d'un gros freinage par exemple, un 4T aura tendance à vous embarquer du fait du frein moteur moindre. Ce système demande un peu d'habitude, mais offre un vrai confort d'utilisation et présente un véritable potentiel. Plus de motricité, moins de frein moteur, pas de calage, une légère perte de puissance probable, voilà les impressions de notre prise de contact avec Z-Start ! Si ce produit paraît idéal pour les enduristes ou les supermotards (d'ailleurs des tops l'utilisent en Mondial dans les deux disciplines), rien ne dit cependant qu'il trouvera sa place dans les parcs de MX plutôt « traditionalistes ». Le crossman aime pouvoir utiliser la totalité des commandes, dont l'embrayage est une des principales, avec un maximum de feeling, or l'automatisme gomme forcément une part de feeling.

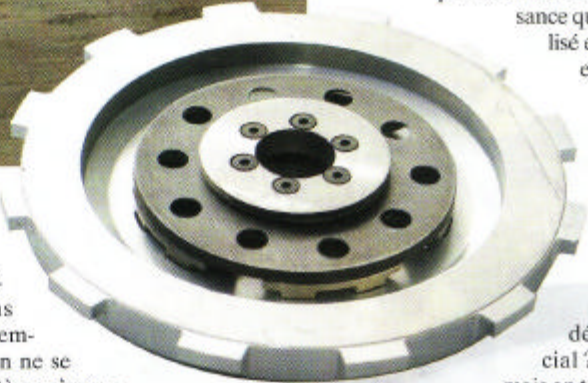
Par ailleurs, nous ne pouvons nous prononcer sur sa fiabilité à long terme. Plus l'utilisateur se montrera fainéant, pilotant en sous-régimes, se reposant sur l'embrayage, plus vite bien sûr les disques s'useront. Mais le produit a bonne réputation aux US et la qualité de fabrication est bien là. Des teams de GP

(Rinaldi, de Groot...) s'intéressent à ce produit mais on n'a pas connaissance qu'ils l'aient déjà utilisé en course.

Séguy l'a essayé, il a adoré mais a connu un problème de boîte au même moment. Le Rekluse restera-t-il donc une de ces bonnes idées qui ne trouvent pas de débouché commercial ? Difficile à dire, mais en tout cas, selon nous,

cet accessoire n'est pas un gadget.

Plutôt une option novatrice, qui mérite que chacun l'essaie au moins une fois avant de l'écarter. Il y a quinze ans, l'idée même d'automatisme était incompatible avec une voiture de sport et aujourd'hui, c'est devenu la norme !



Distribution :

Rekluse Deutschland

(Europa Vertrieb)

Two Wheel Distribution

GmbH & Co KG

Im Sträße 6

D-71706 Markgröningen

Tél. 07145 93 62 13, Fax: 07145 93 62 79

e-mail : info@2wheel-distribution.com

Tarifs :

Le système d'embrayage : de 499 à 750 €

Carter d'embrayage : 169 € pour toutes les motos sauf pour la 450 KTM (449 €).

Kit de réglage externe pour le levier à 110 €.