

Motautomatique !

Ne plus vous occuper de l'embrayage, ne plus jamais caler, ça vous dit ? Grâce au système Z-Start, on peut même démonter le levier gauche... Il suffit juste de choisir le bon rapport, et... roulez ! L'efficacité dans certaines conditions est réelle. Texte : B. Simon. Photos : T. Marin.

Connu et commercialisé aux États-Unis pour presque toutes les motos deux et quatre-temps de grosse cylindrée (au moins trois marques proposent ce système), cet embrayage automatique va être en France pour les machines Gas Gas (à l'exception du 125) par l'intermédiaire de la concession Atomic Motos, à Châteauroux dans l'Indre*. Le procédé est déjà connu, c'est le système d'embrayage centrifuge (un peu comme sur un PW 80). Rien de vraiment révolutionnaire, il fallait simplement avoir l'idée de l'adapter à des motos de tout-terrain et en deviner l'utilité et les applications. Sur l'invitation d'Atomic Motos, nous sommes allés essayer ce système (qui remplace le plateau presseur et conserve noix et cloche d'origine) installé sur un 250 Gas Gas. Sébastien Dupontroué avait également apporté un 250 Gas avec son embrayage d'origine, histoire de faire la comparaison. Un pilote du team, Anthony

Teite, crossman et enduriste National 1, a également participé à cet essai, en compagnie de Jean Salesse, le jeune propriétaire de la machine sur laquelle a été monté le Z-Start. Le moteur en route, il suffit d'enclencher le premier rapport et d'accélérer. Plus besoin du levier (qui avait été retiré) : on monte et descend les six rapports du Gas à la volée. L'embrayage centrifuge s'occupe du reste et l'on peut même "s'amuser" à démarrer en six... Le Z-Start n'est évidemment pas fait pour cela, et le risque est alors grand d'user prématurément les disques. Outre l'intérêt de ne jamais caler, l'embrayage automatique offre une progressivité difficile à restituer "manuellement". Dans une spéciale, il suffit de choisir judicieusement sur quel rapport on sort du virage, de garder un filet de gaz pour éviter le phénomène de "roue libre", et de réaccélérer une fois en ligne. En observant

un pilote très agressif comme Anthony Teite, on a immédiatement l'impression d'une plus grande efficacité, un style plus propre, moins "en vrac". Un rapide comparatif au chrono est édifiant. Chaque pilote (Jean, N2 ; Anthony, N1) effectue deux tours de la spéciale avec chacune des motos. Jean (propriétaire de la Gas équipée du Z-Start) est plus vite de 4 secondes avec l'embrayage auto (1'41" et 1'45"), et son écart avec Anthony se réduit. Ce dernier améliore lui aussi son chrono (1'40" avec la Gas stock et 1'39" avec l'auto), tout en ayant eu l'impression de se "traîner" !

"Il y a moyen d'aller vite !"

Selon Anthony, "il y a moyen d'aller très vite avec cet embrayage. Mais l'idéal serait de conserver un bout de levier pour relancer un tout petit peu en sortie de virage." Sur quelques kilomètres de liaison, la "motautomatique" se révèle également séduisante. On imagine vite à quel point le système pourrait être appréciable lors d'une bonne sortie technique par exemple, dans des passages lents et délicats se négociant deux doigts en permanence sur l'embrayage... Les poignets fragiles et autres canaux carpiens susceptibles lui en seraient reconnaissants... Une montée un peu chère, un pierrier... sont autant de circonstances où le Z-Start peut se montrer salutaire. L'essai

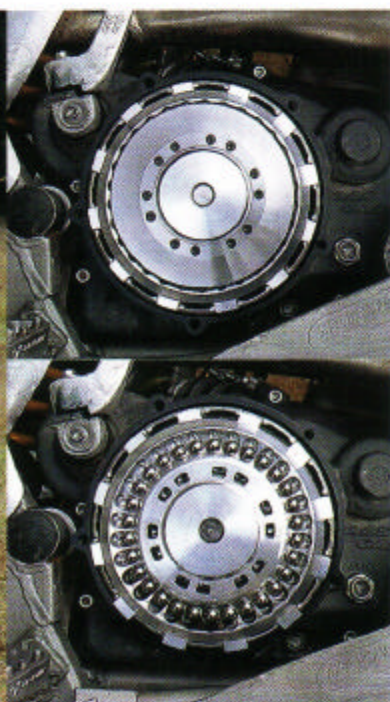
successif des deux motos, réglées de la même façon d'après Atomic Motos, a révélé une nette différence dans le caractère des moteurs : la Gas stock paraît très violente et la Z-Start ressemble presque à sa grande sœur la 300... Une chose est sûre : ce système mérite d'être essayé, mis à l'épreuve d'une course ou d'une longue rando. Il peut séduire tout autant un pilote soucieux d'améliorer son chrono que le poireau moyen plus attentif à son confort. La même plante potagère qui perdra moins de temps à redémarrer sa moto après une chute (sauf à laisser le carbu se vider !) en spéciale et fera une économie certaine de levier ! Il peut même intéresser des personnes handicapées qui ont dans ce cas une commande de moins à gérer. Le Z-Start permet de revenir dans la configuration d'origine rapidement. Même un furieux détracteur de toute avancée technique (démarrateur, mousse, etc.) trouve ça intéressant, alors...

*L'importateur européen Innteck propose le produit Z-Start de Rekluse, www.rekluse.com, pour les autres marques, www.innteck.com. Infos et contact auprès de Sébastien Dupontroué, concession Atomic Moto au 02 54 07 83 61 ou sur le <http://atomicmoto.web-moto.net/index.htm>. Prix : 590 euros.



INSTALLATION RAPIDE

Une petite heure suffit pour installer ce système qui conserve cloche et noix d'origine. On peut également revenir très facilement à la configuration d'origine. En spéciale, l'embrayage est d'une étonnante progressivité.



Comment ça marche ?

Le fonctionnement est le même qu'un embrayage centrifuge classique. Quand le moteur tourne au ralenti, les billes sont maintenues dans leur logement par le ressort de précontrainte, et dès que l'on accélère, elles sont projetées vers l'extérieur du plateau venant ainsi contraindre le ressort et plaquer les disques les uns sur les autres. Du fait de l'important diamètre de la cloche, du nombre de billes et de leur poids, on peut donc transmettre de grandes forces entre le moteur et la boîte de vitesses dès les plus bas régimes. On peut faire attaquer plus ou moins tôt l'accroche de l'embrayage, juste en jouant sur les rondelles de réglage de la précontrainte ou sur le ressort lui-même, et donc adapter le comportement de la moto au terrain (gras, franchissement, rando...) ou au pilote. On peut également conserver le levier d'embrayage en complément, si on le souhaite.

**Et hop, d'une main !
Au départ d'une spéciale,
c'est du côté de la poignée
droite que tout se passe !**

JEUNE ESSAYEUR

Jean Salesses est l'heureux propriétaire du Z-Start monté sur son 250 Gas Gas EC. Ce lycéen, qui roule pas mal du tout, voit un intérêt certain à cet embrayage auto pour des disciplines comme le cross-country.

