

QUAD

180
pages

PETITES
ANNONCES
200 QUADS
D'OCCASION!

LEADER EUROPEEN DE LA PRESSE QUAD

Mensuel Avril 2007 82

QUAD

Passion Magazine



3 JOURS D'ESSAIS EN CORSE

CAN-AM 800 LEQUEL CHOISIR ?

OUTLANDER / OUTLANDER MAX / RENEGADE

L 11859 - 82 - F: 5,00 €



SPORT
MASTER QUAD



EVASION
LA SLOVENIE



ESSAI
SCRAMBLER 2x4

Il y a des produits qui, sans révolutionner notre conception du pilotage, élargissent tout de même bigrement le champ d'action de nos quads sport/loisirs préférés. Si je vous disais qu'avec 670 euros vous pouvez transformer votre bonne vieille boîte mécanique en boîte semi-auto ? Que ce soit pour les valides ou – et surtout – pour les "handis", en leur libérant une commande, le Z-Start de Rekluse est fait pour vous !

PASS D'E

PETITE MISE EN SITUATION...

Vous êtes en rando sur votre Arctic Cat 400 DVX (ou n'importe quel autre quad à boîte mécanique d'ailleurs...). Vous arrivez devant une barrière en bout de chemin. Dans ce cas précis, tout le monde s'arrête, cherche son point mort, descend du quad, ouvre le passage,

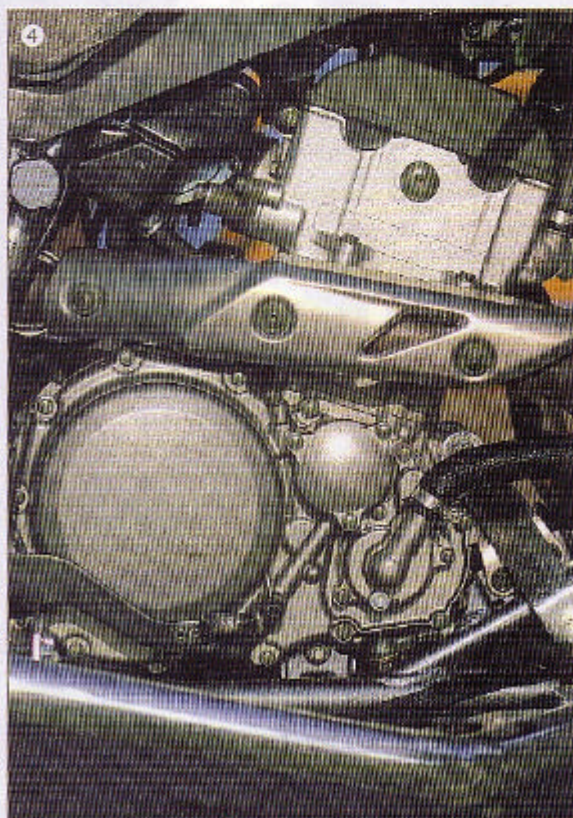
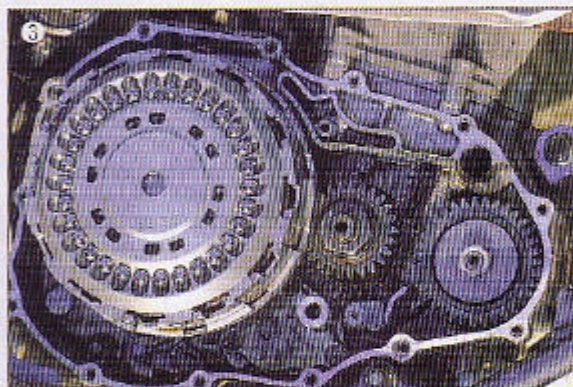
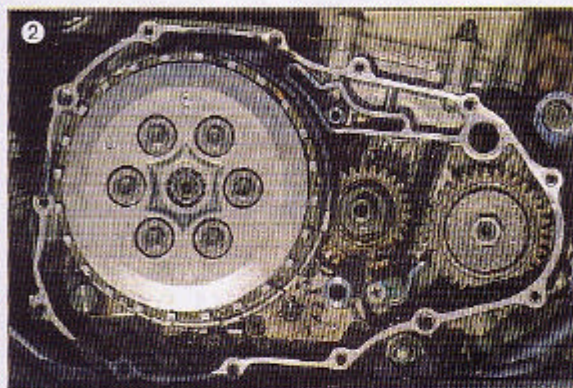
remonte sur la machine, repasse sa vitesse, avance de quelques mètres, retrouve le point mort, et va refermer la barrière pour enfin repartir à grand coup d'embrayage (pour rattraper le temps perdu !!!). Autre situation. Comme moi, vous pratiquez le quad depuis pas mal d'années, mais la différence entre nous est qu'à

la suite d'un accident, vous avez perdu l'usage de votre bras gauche... Du coup, pour des raisons physiques, vous vous limitez à n'utiliser que des quads à variateur plus accessibles, vous refusant un quad à embrayage manuel. Et bien dorénavant, les choses vont changer ! Que vous soyez un randonneur ou un competi-

EZ-VOUS DU LEVIER MBRAYAGE !



teur dans l'âme, valide ou non, le Z-Start de la société Rekluse vous apporte une solution efficace et vous ouvre de nouveaux horizons. Finis les calages intempestifs (10 jours au mauvais moment, vous l'avez remarqué aussi ?), allez enfin les performances de votre quad à boîte méca avec celle d'un "semi-auto" !



Retour sur un terrain plus technique, marécage et grosses touffes d'herbes. Une fois de plus, même à l'arrêt ou comme c'est le cas ici à basse vitesse, on peut oublier le levier d'embrayage.



1 Voici l'ensemble des pièces qui constituent l'embrayage Z-Start. Rassurez-vous, tout rentre dans le carter d'origine ! N'oubliez pas de respecter les consignes de montage afin d'assurer le bon réglage, l'efficacité et la durée de vie du kit en dépendent.

2 Le carter d'embrayage enlevé laisse apparaître le plateau de pression d'origine et ses six vis qui retiennent les ressorts.

3 Tout le système repose sur ces trente billes en acier, dont 10 en Tungstène. Sous l'effet de la force centrifuge, elles vont plaquer les disques et permettre au quad d'avancer. Le placage peut être instantané ou progressif, tout dépend de votre "coup de gaz".

4 Rien ne laisse supposer qu'il y a moins de deux heures, ce quad était encore équipé uniquement d'une boîte de vitesses mécanique...

L'EMBRAYAGE ?

AH, OUI, LE TRUC À GAUCHE !

Les quads dits sportifs, qu'il soient typés randonnée ou plus axés compétition, sont, dans 9 cas sur 10, équipés d'une boîte de type "mécanique" dans un but de performance. S'il est conseillé de débrayer en actionnant le levier à gauche au guidon pour passer les vitesses en roulant, il est par contre obligatoire, sous peine d'un calage inévitable, d'actionner aussi le même levier pour démarrer et prendre un minimum de vitesse ou encore d'avoir un doigt dessus lors de passages techniques.

C'est là que le Z-Start intervient. Ce système d'embrayage automatique est installé en remplacement de votre embrayage traditionnel. Une fois monté, rien ne peut trahir sa présence de l'extérieur. Tout est enfermé dans le carter... Ce système issu de la moto existe pour la plus grande partie des quads à boîte, du Predator en passant par les 400 Kawa/Suz (et donc cet Arctic Cat !) jusqu'au nouveau Suzuki LT-R450 !

USINE À GAZ ?

Non pas du tout, le fonctionnement est assez simple, mais comme toujours, il fallait y penser... En fait, le Z-Start remplace "tout simplement" votre embrayage d'origine. De l'ancien, vous ne garderez que vos disques garnis et la cloche d'embrayage. Une nouvelle noix, les disques lisses, le poussoir et surtout le plateau de pression (un "couvrete" où se cache vraiment la mécanique du Z-Start) sont fournis dans l'emballage et remplaceront les éléments d'origine enlevés.

Sur un embrayage traditionnel, en actionnant le levier au guidon (via un câble ou une commande hydraulique), vous agissez sur un poussoir qui, lui-même, déplace le plateau de pression et "décolle" les disques naturellement plaqués les uns aux autres par de puissants ressorts. Sur le Z-Start, plus de ressorts, mais 30 billes en acier (dont 10 au tungstène) logées au creux de petites gorges situées dans le "double fond" du couvrete Rekluse. Du coup, à l'inverse de l'origine, le nouvel embrayage n'est pas "plaqué" au repos. Il va en fait embrayer automatiquement lorsque le moteur atteindra un régime de X tr/min, grosso modo 1500 tours pour un usage rando/enduro et environ 3000 tours pour le cross.

Les billes, un peu comme les galets d'un variateur, vont être déplacées vers l'extérieur par la force centrifuge. Dès lors, elles collent les disques les uns contre les autres et hop, votre quad avance... Inversement, dès que le régime ralentit, et quelle que soit la vitesse enclenchée, votre moteur se débraye automatiquement. Vous vous retrouvez donc avec une boîte "semi-automatique" comme on peut en trouver sur certains quads utilitaires. Dernier point d'importance, vous pouvez conserver le levier d'embrayage. Il peut vous être utile lors d'une relance en sortie de virage ou pour passer les vitesses afin de ménager sa boîte au maximum.

MONTAGE : PAS POUR LE PREMIER VENU...

L'installation de ce système, sans être compliqué, demande tout de même un bon niveau technique. La précision de l'ensemble et la méthodologie d'installation impose de la rigueur. Si vous n'êtes jamais allé plus loin que le changement d'une bougie ou la vidange périodique sur votre quad, ne vous lancez pas dans l'installation du Z-Start. Adressez-vous à votre concessionnaire, qui sera plus à même de mettre tout en place sans que ça déborde du carter !

Pour les autres, la notice en français est, et c'est tant mieux, impressionnante de clarté. Tout y est bien expliqué, avec, en bonus, de bonnes astuces. L'importateur français, qui connaît bien son produit, est à même de vous conseiller par téléphone si vous rencontrez des difficultés. L'entretien préconisé par le fabricant est de

faire des vidanges régulières et de vérifier l'ensemble au bout de 100 heures. La durée de vie va dépendre, comme d'habitude, de l'utilisateur. Hormis le montage et le réglage précis, il ne faudra pas oublier d'éviter de démarrer trop souvent en troisième... Avec un embrayage automatique, on devient vite feignant ! Le risque est une usure prématurée du système, comme lorsque l'on fait "carrer" l'embrayage sur une version manuelle de série.

LES PLUS ET LES MOINS

L'avantage, vous l'avez compris est de conserver les performances de votre quad (même en compétition) tout en évitant des calages intempestifs. Vous pouvez démarrer à 2 km/h comme

partir en roue arrière ! Sur ce point, rien ne change. Pour les personnes handicapées, le fait de supprimer l'embrayage peut être déterminant si vous souhaitez utiliser un quad à vitesses, mais aussi libérer la place pour vous permettre d'installer une commande de frein à la place du levier d'embrayage. Rekluse propose à ce titre des leviers de frein hydraulique – équipés ou non d'un mini levier d'embrayage – pour supprimer la pédale de frein arrière... Cette option pourra aussi intéresser les valides, en changeant les habitudes il est vrai, le toucher du frein arrière devenant plus fin au guidon que sous des bottes en "44 fillette" ! Le retrait du frein au pied peut être aussi un avantage lorsque l'on se déhanche côté gauche, la pédale devenant parfois, pour "les courts sur pattes", inaccessible !



Excès de zèle de mon pilote-essayeur ! Faut dire qu'il n'y a pas cinq minutes, il n'avait jamais tenté de wheelie. Même à la verticale, une vitesse enclenchée et le levier gauche lâché, le quad ne cale pas. Miracle !



❶ Thierry, quad à l'arrêt et sans toucher au levier gauche, met un coup de gaz précis et franc : aussitôt la machine se cabre. C'est bien la preuve que le Z-Start, bien réglé, ne génère pas de patinage parasite...

❷ Pour les septiques, le 400 cm³ de notre essai a bien gardé son tempérament de quad loisir sportif. Il envoie la silice comme si de rien était...

de kick, ne pourra être démarrée à la poussette. Cela n'arrive pas tous les jours, je vous l'accorde, mais il faut bien exposer tous les cas de figure...

C'EST "OUI",

POUR CEUX QUI VEULENT !

C'est indéniable, si le Z-Start n'est pas nouveau dans le milieu de la moto, il méritait d'être plus connu chez les quadeurs. Si son fonctionnement n'apporte pas réellement un plus dans le sens de la performance pour des pilotes de bon niveau, il peut offrir bon nombre d'avantages pour une utilisation courante. Pour certaines personnes handicapées, cette technologie devrait leur amener encore plus de plaisir en leur facilitant l'accès aux quads à boîte mécanique et ce, à seulement 670 euros.

Dernière astuce et pas négligeable, lors de départs en ligne, main gauche sur le casque... Avec le Z-Start, votre vitesse de départ est déjà enclenchée avant le coup de fusil... Les petits malins du fond de la classe m'ont déjà compris ! De leur côté, les défauts sont plus simples à cerner. Le moteur débraye dès qu'il chute en-dessous d'un certain régime. Donc, en descente à basse vitesse, vous pouvez vous retrouver en roue libre...

L'astuce consiste à mettre un "filet de gaz" afin de garder le moteur enclenché et profiter de son frein moteur, comme cela est également le cas sur certains quads à variateur. Idem dans les sauts (mais là, c'est pour l'élite), afin d'équilibrer la machine en l'air il faudra tenir compte de ce "débrayage automatique" inopportun. Enfin, le point noir qui nous gênera le plus, est que la machine, en cas de panne du démarreur électrique ou du système

CONTACT

REKLUSE France / SOFT-LAN
Tél. 02 54 47 44 97 / www.rekluse.fr

Remerciements

à Pascal, d'Agrivision pour le prêt de cet Arctic Cat 400 DVX. Pour info, ce quad d'occasion homologué est à vendre dans les Pyrénées-Atlantique. Contact : Agrivision - 95 ave Martyn du pont long - 64140 LONS ou Sébastien au 06 07 66 08 69