

157

VIBES MEETING JAPON

BROOKLYN INVITATIONAL USA

DÉCEMBRE
2014
WILD
MOTORCYCLES

WILD Motorcycles

Est. 2001



INCLUS
CALENDRIER
2015



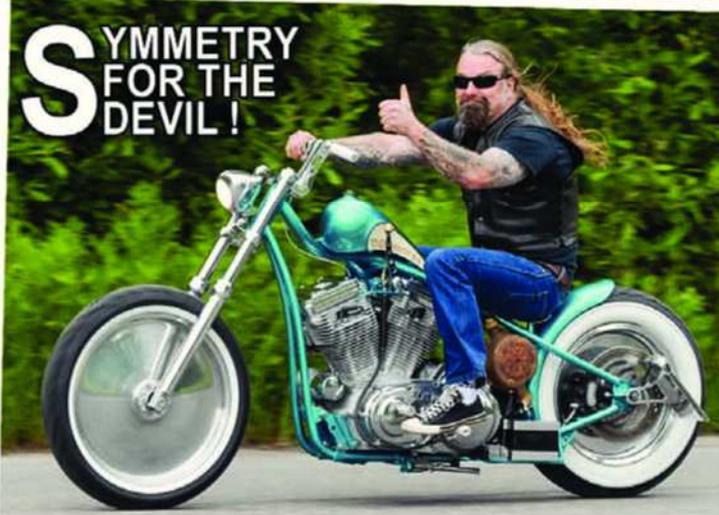
THE RACE OF GENTLEMEN
Par Carol Mittelsdorf



PURPLE HAZE

LES BELGES SE FONT
LA WEST COAST

SYMMETRY
FOR THE
DEVIL!



M 02592 - 157H - F: 5,90 € - RD



Bel/Lux 7,20 € - DOM 7,20 € - AND 6,50 € - D 6,80 € - Ita/Gc/Port (cont.) 7,50 €
ZH 12,40 FS - Tun 9,8 DT - TOM 950 P CHF - Can 512,50 - Mar 64 DT

EMBRAYAGE CENTRIFUGE EXP PERFORMANCE AUTO CLUTCH PAR REKLUSE

Remerciements à Grand Jack (www.grandjack.fr — <http://facebook.com/GRANDJACK31>) qui s'est prêté au jeu du test produit et à Bruno Salesses, (www.softlan.fr), importateur Rekluse pour la France pour le prêt de matériel.

Le but de ce petit tuto, ou test produit, est de s'interroger sur l'utilité d'installer ce genre de mécanisme qui est de plus en plus plébiscité par les Américains utilisant principalement des tourings. Mais qu'en est-il de ce côté de l'Atlantique où le tempérament latin prédomine et où les autoroutes ne représentent pas non plus des distances infinies ?

Par Broz — Photos Gilles RasKar



Pour être précis, nous allons parler d'embrayage centrifuge, et non pas automatique. En effet, le mécanisme ne permet pas de monter ni de descendre les rapports par le simple fait d'accélérer ou de

décélérer. Il s'agit d'un système permettant de passer la première sans embrayer et d'accélérer sans plus avoir à se soucier du levier d'embrayage en passant les rapports à la volée. Principalement à vocation urbaine, ce système vous facilitera les manœuvres, les approches de rond-point et la circulation dense en zone urbaine ou périurbaine.

Les embouteillages et les manœuvres à basses ou très basses vitesses vous sembleront aisés, car vous n'aurez plus à jouer avec le levier d'embrayage. Le risque de caler étant désormais totalement oublié. Là où l'on peut se poser la question de l'utilité d'un tel système est lorsque l'on prend la route. Le calage sur le régime moteur étant très bas (environ 1000 tr/min), il n'est pas possible en utilisation routière de passer les rapports à la volée lors des phases d'accélération. Il vous faudra jouer alors du levier d'embrayage comme habituellement. Cependant si vous devez appuyer un freinage d'urgence vous ferez alors tomber le régime moteur rapidement et pourrez descendre les rapports sans embrayer avec le levier. Il en sera de même si vous êtes en phase de décélération lente à l'approche d'une barrière de péage ou en prévision d'un arrêt : une fois le régime descendu vous pourrez rabattre les rapports à la volée. Vous pourrez même vous permettre la fantaisie de vous arrêter sur le rapport auquel vous rouliez, le système EXP gèrera alors le redémarrage ou la ré-accelération en faisant patiner l'embrayage et remonter le régime moteur suivant la sollicitation que vous lui imposerez.

Très utilisé en compétition d'enduro en France et en Europe, et par les gros rouleurs américains, l'embrayage centrifuge EXP tente de se faire une place dans nos villes. Est-ce qu'il y arrivera ? De cela, vous en serez seuls juges.



Grand Jack a ouvert son précieux colis et découvre ici les pièces qu'il va devoir installer. Il tiens en main le fameux système centrifuge qui embraye tout seul. Cette pièce est fournie avec deux jeux de ressorts de tarage différent.



Rien de bien difficile à installer ce nouvel embrayage Rekluse. Dans un premier temps on vidange la transmission primaire, on enlève le carter et on attaque le désassemblage du mécanisme d'embrayage.

Enlever le plateau de pression, les disques garnis et les lisses et les disques "ressorts" au fond de la cloche. Bien les ranger car aucun élément, mis à part l'écrou de tension au mécanisme d'embrayage (pour un embrayage par câble comme ici, dans le cas d'un embrayage hydraulique un nouveau système de tension/pression est fourni avec le kit) et le plateau de pression, ne seront à utiliser en configuration Rekluse.



Avant de commencer à remonter, bien prendre soin de baigner les disques garnis et les lisses avec de l'huile de transmission.

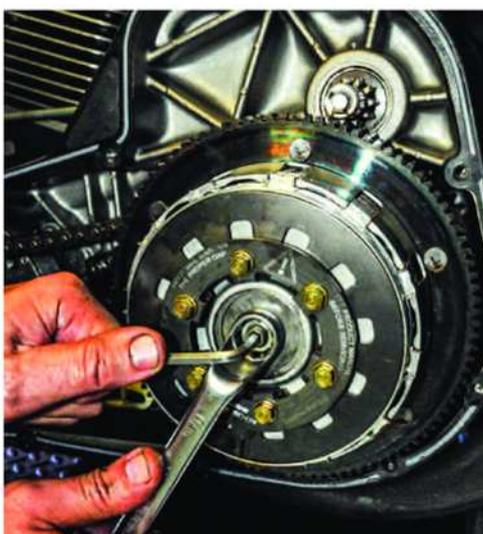
À droite on voit bien les clips à placer dans chaque encoche de la cloche d'embrayage. Les taquets sur les disques garnis de cet embrayage Rekluse sont légèrement plus petits.

On peut maintenant remonter les garnitures fournies dans le kit EXP dans la cloche, en commençant par un disque garni, puis un disque lisse et ainsi de suite... Attention toutefois à bien aligner les disques garnis, un taquet sur deux présente une encoche à sa tête et il faut impérativement que tous les disques soient positionnés à l'identique. Encoche avec encoche, plat avec plat.





Maintenant on place le mécanisme centrifuge. Pas d'envers ni d'endroit à prendre en compte mais les taquets sur sa circonférence comportent les mêmes encoches que les disques garnis. Il faut impérativement les aligner en les plaçant dans la cloche d'embrayage. Remettez ensuite votre plateau de pression d'origine, puis le diaphragme et mettez en place le disque de maintien fourni avec ce kit.



Serrez au couple les six vis du disque de maintien, puis réglez votre garde au mécanisme d'embrayage, puis à la poignée de la même manière qu'un embrayage traditionnel.



Refermer le tout en mettant un beau joint de carter neuf, puis remplir d'huile de transmission. Vous n'avez plus qu'à parfaire vos réglages une fois la moto sur ses roues. Une vidéo tutorielle sur le site www.rekluse.com vous aidera dans la manière de régler le mécanisme d'embrayage à chaque rapport, mais c'est en Anglais et non sous-titré...

Les avis sont très partagés sur la véracité à utiliser un tel système, même chez les professionnels du custom. Une chose est sûre, pour vraiment mesurer l'impact positif de l'EXP il faut être confronté aux embouteillages et autres manœuvres quotidiennes comme on en rencontre dans les grandes villes avec leur cortèges de bouchons aux heures critiques de la journée... À vous de juger!