

# **Rekluse Motor Sports**

## **The z-Startä Dual Actuated Rear Brake** **(Modèle équipés de frein Brembo)**

### **Guide d'installation**

Copyright 2002-2004 Rekluse Motor Sports  
RMS511

196-211

Manual Revision: 092705

Rekluse Motor Sports, inc.

110 E. 43<sup>rd</sup> Street

Boise, Idaho 83714

208-426-0659

[support@rekluse.com](mailto:support@rekluse.com)

Traduction ©

[www.rekluse-france.fr](http://www.rekluse-france.fr)

## Outillage nécessaire

Matériel à purger les freins	Clé allen 3mm
Clé plate 7mm	Clé allen 4mm
Clé plate 8mm	Clé allen 5mm
Clé plate 12mm	Tournevis cruciforme Phillips
Clé plate 14mm	Dot 4

## Pièces incluses dans le kit

Maître cylindre	Rondelles d'étanchéité
Durit de frein	Collier
Adaptateur de maître cylindre	Ressort 1.5" C150L2
Raccord banjo	

Le système de freinage est un élément essentiel de la sécurité d'un véhicule. Ce système de frein devrait être installé par un spécialiste moto certifié.

Utilisez exclusivement du liquide de frein Dot 4 et lisez les consignes de sécurité. Les mains et les yeux doivent être protégés pendant l'installation

## Préparation du démontage

Fermez le robinet d'essence et positionnez la mise à l'air libre du réservoir afin de ne pas avoir de fuite. Lorsque vous allez coucher la moto sur le côté, l'essence contenue dans la cuve du carburateur va s'échapper, soyez prêt à récupérer cette essence afin d'éviter un incendie

Couchez la moto sur le côté gauche, retirez la goupille de blocage de la pédale de frein arrière, dévissez l'écrou de manière à pouvoir retirer la pédale et accéder au carter d'embrayage. Retirez les vis du carter avec une clé allen puis décoller le carter d'embrayage.

Retirez les petites vis Torx de 3 afin de retirer le plateau presseur. Retirez ensuite le poussoir avec le roulement à aiguille et les rondelles ainsi que la bille située derrière le poussoir.

**Note** : Tous les modèles n'ont pas une bille derrière le poussoir.

Retirez le mécanisme de commande de l'embrayage d'origine, c'est à dire la biellette entre le maître cylindre et l'embrayage qui est située à l'intérieur de l'axe de boîte. Quelques modèles possèdent une bille juste derrière le maître cylindre, si c'est le cas, elle doit être retirée. Reférez vous au manuel d'origine.

**Sur les KTM RFS 4 temps et 250 et plus 2-temps**, pour compenser la perte de pression hydraulique au niveau du réglage de l'embrayage Rekluse, vous avez besoin d'ajuster le réglage du z-Start. Installez de préférence le ressort C200L2 (le plus épais) avec une rondelle de réglage. Référez vous à la fin de la notice pour de plus amples renseignements.

**Sur les KTM 125/200, n'installez pas le ressort C150L2**, réglez votre z-Start avec toutes les billes acier et conservez le réglage interne standard.

Remplacez le plateau presseur ainsi que le plateau supérieur comme indiqué sur la notice d'installation de votre z-sStart, terminez par le carter puis remettez la moto en position verticale.

Si vous avez un levier de starter à chaud ou un décompresseur, il est possible que vous ayez besoin de le déplacer.

Retirez le maître cylindre d'origine ainsi que la durit.

Installez la vis de 10mm x 1mm dans le trou du récepteur d'embrayage à l'endroit où la durit est fixée d'origine.

Certains modèles exigent que vous retirez les protections du maître cylindre arrière.

Retirez le réservoir d'essence ainsi que la selle pour mettre en place le nouveau circuit de frein..

## Trajet de la nouvelle durit de frein.

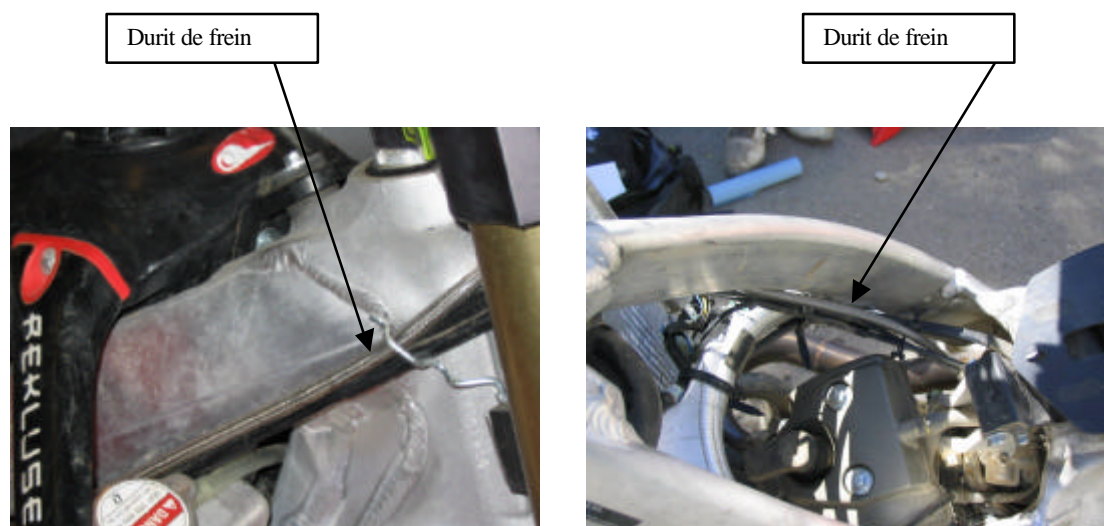
**Note:** L'extrémité de la durit en pas de vis doit être raccordée au maître cylindre situé au guidon et le banjo va se connecter à l'étrier de frein arrière.

Suivez le cheminement du câble d'accélérateur, continuez sur le cote droit du cadre vers le bras oscillant jusqu'à l'étrier arrière.

Utilisez sur le bras oscillant les fixations de la durit d'origine, certains modèles de moto nécessitent de placer un collier vers la position d'origine du maître cylindre arrière.

Attention: Veillez à ce que la durit de frein ne vienne pas en contact avec le système d'échappement.

**Cf photos ci-dessous**



## Modification du maître cylindre

En utilisant une clé de 21mm, retirez le couvercle du bocal du maître cylindre et le diaphragme en caoutchouc. Attention aux fuites possibles de liquide de frein.

**Cf photos ci-dessous**



Retirez ensuite les vis de fixation du maître cylindre le reliant au cadre, cela rend ensuite l'installation du joint torique plus facile.

Placez ensuite le joint torique au fond du réservoir, forcez éventuellement avec un tournevis plat. Enfoncez ensuite l'adaptateur fourni par Rekluse jusqu'au contact du joint torique et serrez le avec une clé de 17mm.

**Cf photos ci-dessous**



Insérez le joint torique



Un second joint torique est fourni si vous détruisez le premier.

**Attention** : Une mauvaise installation du joint torique ne permettra pas un bon fonctionnement du système par les fuites occasionnées. Vérifiez bien que le joint est au fond du réservoir.

Fixez la durit de frein sur l'adaptateur Rekluse grâce au raccord banjo fourni dans le kit. Utilisez de nouveaux joints d'étanchéité.

## Installation du maître cylindre

En utilisant une clé allen de 4 fixez le maître cylindre au guidon.

Cf photos ci-dessous



Maître cylindre arrière au guidon

## Connexion des extrémités

Avec une clé plate de 14, vissez l'extrémités de la durit dans le maître cylindre, serrez modérément aux alentours de 15-20nm.

Cf photos ci-dessous



## Purge du circuit de frein

Utilisez l'option Rekluse ou bien une seringue avec un bout de durit fixée à son extrémité pour remplir le système de Dot 4 en chassant l'air.

**Note:** Retirez le couvercle du maître cylindre situé au guidon avec un tournevis cruciforme.

**Attention:** Lisez bien les recommandations d'utilisation du liquide Dot 4 et en particulier la protection des yeux et des mains.

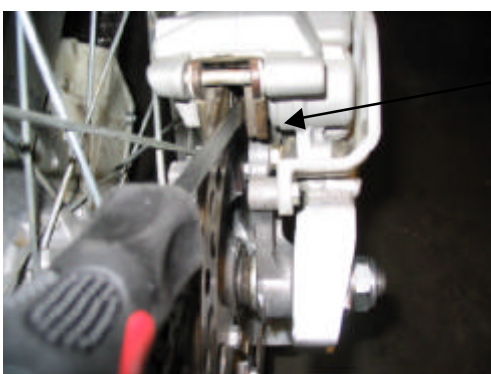
Commencez par remplir la seringue de Dot 4, secouez la afin de favoriser la propagation des bulles vers le haut, patientez quelques instants puis poussez sur le piston de la seringue afin d'éliminer toutes les bulles d'air.

**Cf photos ci-dessous**



Utilisez un gros tournevis plat de façon à écarter et bloquer au maximum les plaquettes arrières. Le piston de l'étrier doit être rentré au maximum dans son logement

**Cf photos ci-dessous**



Tournevis plat pour écarter les plaquettes

Retirez le cache poussier de la vis de purge et glissez le bout de durit en caoutchouc sur la vis de purge en faisant attention a ne pas faire pénétrer de l'air.

**Cf photos ci-dessous**



**Attention:** Utilisez des protections en papier ou tissu afin de pas faire couler du Dot 4 sur les plaquettes de frein, si tel était le cas, les plaquettes devraient être changées.

Avec une clé de 8, ouvrez la vis de purge d'environ 1/2 à 1 tour. Poussez alors sur le piston de la seringue jusqu'à ce que le liquide de frein ressorte au niveau du maître cylindre. Attention à bien bloquer la durit sur la seringue avant de presser sur celle-ci.

**Astuce:** Avoir une personne qui tapote sur la durit de frein permet d'éliminer plus facilement les bulles d'air lorsque vous remplissez le circuit.

Le réservoir doit être maintenant plein, il vous reste maintenant à repousser les plaquettes de frein. Pour cela vous devez actionner le maître cylindre avec la main gauche. Serrez le levier plusieurs fois, vous devrez normalement avoir besoin de remettre du liquide dans le réservoir. Attention à ne pas faire rentrer d'air dans le circuit sinon il faudrait recommencer toutes les opérations.

## Phase finale

Utilisez du nettoyant à frein pour nettoyer l'ensemble des pièces. Attendez le séchage avant de vous servir des freins.

**Astuce :** Un collier en plastique serrant le levier de frein contre le guidon et ce pendant une nuit complète permet de mettre le circuit en pression et de faire remonter les bulles d'air dans le réservoir.

## Réglage du levier

Lorsque vous réglez la garde, veillez à ce qu'elle soit suffisante sinon une usure prématurée des plaquettes risqué de survenir

Après une utilisation , vous risquez d'avoir besoin de régler la garde de nouveau.

Cf photos ci-dessous



Ecrou de 10 et vis BTR permettant le réglage de la garde.

Vis de 3mm permettant le réglage du levier..

**Attention :** Le freinage est un élément primordial de la sécurité en moto, n'utilisez ce système que lorsque vous êtes absolument sûr de pouvoir le maîtriser. Il n'est pas instinctif de freiner de l'arrière en se servant de la main gauche. Vous risquez de mettre un peu de temps à acquérir tous les réflexes nécessaires.

## Réglages de base

Utilisez les valeurs suivantes comme point de départ pour vos réglages, souvenez vous cependant que beaucoup de facteurs peuvent jouer d'une moto à l'autre. Vous pouvez également modifier le régime du ralenti.

### Ressort interne

### Embrayage

Ressort CS200L1	1 rondelle plate	Bas
Ressort C200L2	0 rondelle plate	Bas
Ressort C200L2	1 rondelle plate	Moyen bas
Ressort C200L1	2 rondelle plate	Moyen haut
Ressort C200L2	ressort C150L2	Haut