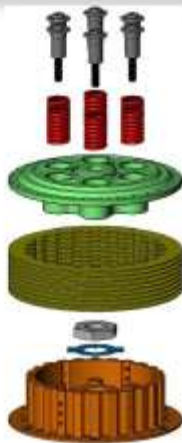


LA NUOVA PIATTAFORMA EXP

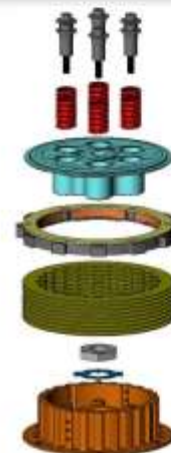
In che cosa consiste la nuova piattaforma EXP?

La Rekluse introduce un nuovo tipo di frizione che può essere configurata in due diversi modalità di funzionamento: tradizionale (manuale) oppure anti-stallo motore. La Rekluse CORE consiste in un tamburo centrale, un set di dischi condotti, molle ed uno spingidisco manuale. La Rekluse EXP consiste negli stessi componenti della CORE con l'aggiunta del disco EXP con relativo piatto spingidisco e carter frizione Rekluse ricavato dal pieno. Entrambe utilizzano sia i dischi guarniti di serie oppure quelli Rekluse. Uno dei benefici primari è la possibilità di passare da funzionamento manuale ad automatico (o viceversa) in pochi minuti.



Rekluse CORE (Manuale)

La Piastra spingidisco manuale Rekluse è ingegnerizzata per fornire le migliori prestazioni e durata in sostituzione dei componenti originali tipicamente in fusione.



Rekluse EXP (Automatica)

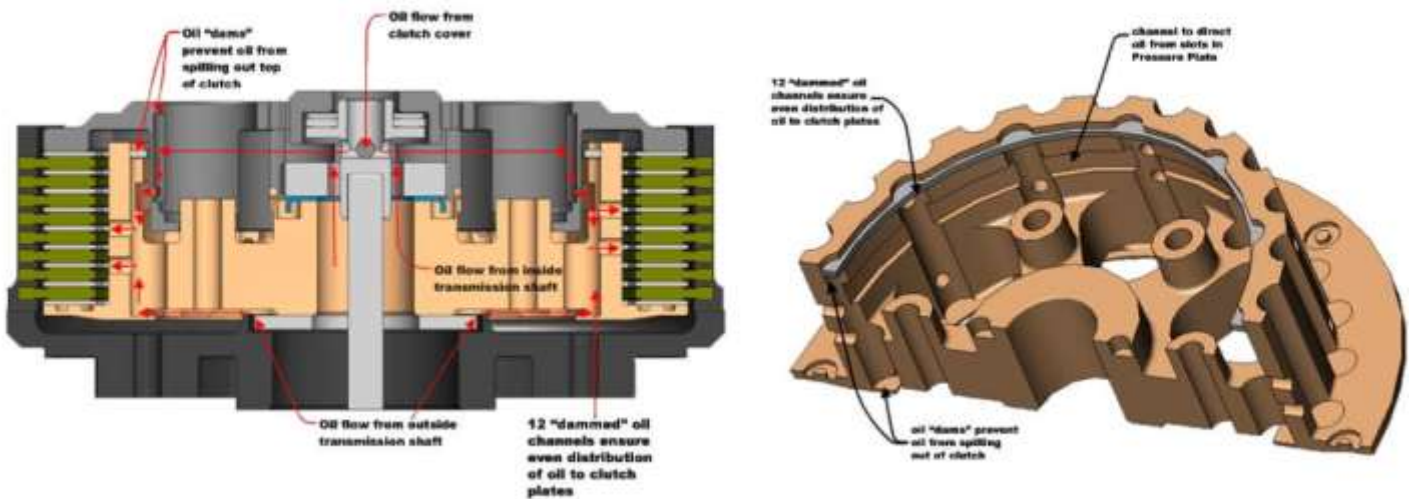
Piatto Spingidisco, Carter maggiorato in Ergal, Anello EXP, 6 molle. Più robusta del gruppo originale.



CARATTERISTICHE COMUNI PIATTAFORMA EXP

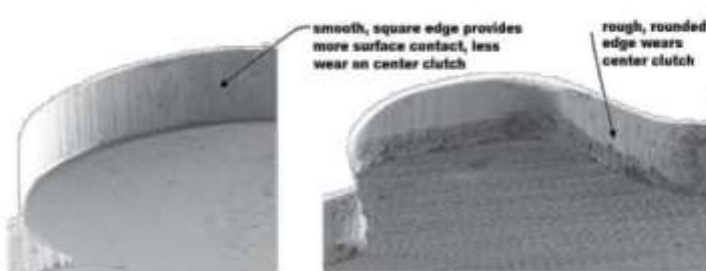
Flussi Olio ottimizzati

Per massimizzare l'effetto raffreddante sulla frizione, l'olio deve essere spinto dall'interno tamburo verso i dischi. Il tamburo Rekluse raccoglie l'olio e lo convoglia verso il pacco dischi. Apposite "dighe" interne garantiscono l'accumulo interno al tamburo dell'olio senza che quest'ultimo venga perso prima di aver raggiunto il pacco dischi. Queste caratteristiche garantiscono, rispetto ai componenti originali, un comportamento lineare della frizione in qualsiasi modalità d'uso ed una durata maggiore dei suoi componenti.



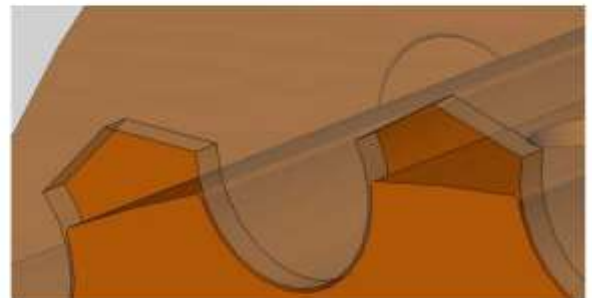
Dischi Condotti Rekluse tagliati al laser CNC

La maggior parte dei dischi condotti originali o di ricambio sono stampati. Pur se lo stampaggio ha costi industriali più bassi, produce dischi condotti meno precisi rispetto al taglio laser. I dischi Rekluse, tagliati al laser, garantiscono tolleranze migliori e quindi una maggiore durata ed un minor effetto "martello" sul tamburo aumentando la durata. Inoltre, lo speciale disegno sferico a pieno raggio, garantisce una maggiore superficie di contatto nello scaricare la coppia al cambio. Nuovamente meno usura dei componenti e miglior flusso olio grazie alla "camera" ricavata sulle asole.



Rekluse CNC Laser-Cut Drive Plate Tooth

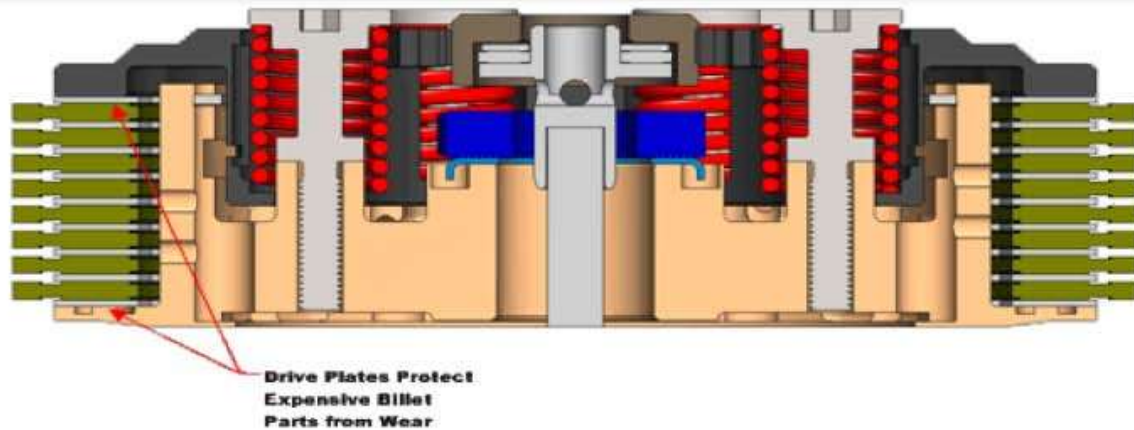
Stock Stamped Drive Plate Tooth





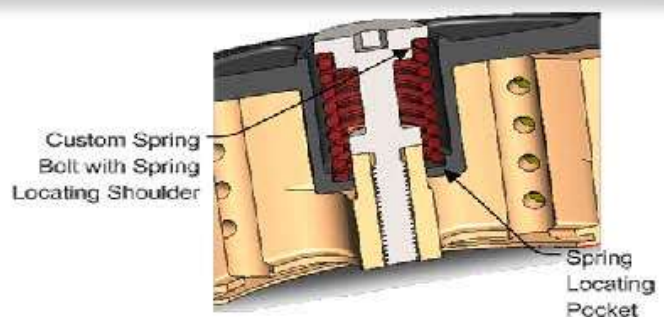
Dischi Condotti ad Inizio e Fine Pacco dischi

Molte frizioni originali o aftermarket hanno dischi guarniti a contatto diretto sia con lo spingidisco e/o il tamburo centrale interno. Questo causa usura precoce di questi componenti anche se hanno la superficie trattata, costringendo l'utente all'inevitabile sostituzione del pezzo. La frizione Rekluse, utilizzando un disco condotto a contatto con tamburo e spingidisco ne garantisce una durata pressochè illimitata. Inoltre, il primo disco condotto sotto lo spingidisco, isola quest'ultimo dalla coppia torsionale generata dal primo disco guarnito, trascinato dalla campana. Questo è sinonimo di un aggancio/sgancio frizione più lineare sotto forti carichi.



Sistema a 6 molle

La Rekluse utilizza un set di molle di precisione in acciaio indurito a caldo. Questo tipo di lavorazione garantisce una migliore durata delle prestazioni della molla stessa anche dopo innumerevoli cicli di riscaldamento cui sono sottoposte all'interno del motore. Inoltre la piastra pressione Rekluse implementa sedi molle specifiche e viti con contro sede molla al fine di auto-centrare la molla tenendola lontano dalle pareti dello spingidisco. Maggiore durata dei componenti e funzionamento più preciso.



Piatto spingidisco pressochè universale

L'implementazione del registro centrale per la ralla spingidisco, rende di fatto il piatto adattabile a qualsiasi moto nell'ambito delle cilindrata grandi (da 250cc 2T a 450/500cc 4T). Il registro infatti compensa rapidamente al montaggio tutte quelle piccole differenze di quote esistenti tra i vari modelli.

CARATTERISTICHE EXP AUTOMATICA

La EXP è stata progettata con lo scopo di abbinare ai vantaggi di una frizione automatica con un "feeling" leva frizione perfetto per il pilota professionista. Con la EXP montata, la leva frizione sarà sempre consistente a qualsiasi regime motore. Il pilota può scegliere se lasciar gestire all'automatismo oppure intervenire in casi particolari quali ad esempio un rapporto completamente sbagliato in rapporto all'ostacolo da superare.

Il motore non si spegne causa bloccaggio ruota posteriore:

La EXP automaticamente stacca la frizione quando il motore torna al regime minimo. Bloccate la ruota posteriore con il freno a qualsiasi velocità e rapporto ed il motore non si spegne. Anche in caso di caduta la moto non si spegne e rimane con la marcia inserita.

Leva frizione consistente a qualsiasi regime motore.

Rispetto alle versioni precedenti la EXP garantisce la funzionalità leva eguale o migliore rispetto all'originale manuale. Questo in qualsiasi condizione o regime motore.

Modulazione manuale della frizione eguale o migliore dell'originale.

Rispetto alle versioni precedenti la EXP utilizza un piatto spingidisco con 6 molle esattamente come i gruppi originali. Il gruppo automatico (Anello EXP) lavora in combinazione con lo spingidisco che è azionato dalle 6 molle. La leva quindi, agisce solo su quest'ultimo garantendo una sensazione leva perfetta indipendentemente dalla posizione/stato del gruppo automatico.

Modulazione aggressiva

Rispetto alle versioni precedenti la EXP ha un'attacco frizione molto più aggressivo per garantire il massimo delle prestazioni su terreni ad alta aderenza lasciando al pilota la possibilità di modulare a bassi regimi. E' disponibile un kit opzionale affinché la EXP fornisca anche maggior controllo slittata a bassi regimi.

Trasformabile in manuale in pochi minuti

Acquistando la piastra pressione manuale, si può convertire la frizione in manuale in pochi minuti tramite la rimozione dell'anello automatico e l'inserimento della nuova piastra manuale.

Manutenzione ridotta e rapidissima

Non ci sono più sfere, né dischi condotti di vario spessore per compensare l'usura del pacco frizione. I dischi sono tutti della stessa altezza e l'usura si regola senza smontare la frizione. Si apre il carter frizione, si allentano i 3 grani e muovendo il registro centrale secondo la scala graduata, si compensa l'usura rapidamente ed in pochi secondi.

Stesse caratteristiche univoche della versione manuale

