

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

2 TEMPS

1.25
2.5
2.9

Moteur	Monocylindre 2 temps. Conception Sherco		
Cylindrée	124,7 cc	249,7 cc	272 cc
Alésage et course	56 x 50,7 mm	72,8 x 60 mm	76 x 60 mm
Cylindre	Traité Nikasil		
Lubrification	Par mélange à 2% d'huile		
Alimentation	Carburateur Dell'Orto PHBL Ø26		VHST Ø28
Refroidissement	Liquide "water intake"		
Démarrage	Kick		
Echappement	Tube en acier inoxydable, silencieux en aluminium		
Transmission	Primaire par engrenages, secondaire par chaîne. Boîte 5 vitesses avec système de sécurité prévenant les faux rapports		
Embrayage	Hydraulique, multidisques à bain d'huile		
Allumage	CDI Leonelli CDI Leonelli progressif à double courbe		
Cadre	Section tubulaire en acier au chrome-molybdène		
Réservoir	En Ergal, pompe à essence intégrée dans le réservoir		
Freins	Hydrauliques à disques AJP, Ø185 mm avant, Ø145 mm arrière		
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique Ceriani ajustable en précompression et détente, tubes traités micro chrome. Diamètre 38 mm, course 185 mm		
Suspension arrière	Système progressif mono amortisseur Olle réglable. Course 175 mm		
Roue avant	Jante aluminium Morad 21" anodisée or et moyeu en aluminium. Pneu Michelin avec chambre		
Roue arrière	Jante aluminium Morad 18" anodisée or et moyeu en aluminium. Pneu Michelin avec chambre		
Poids	66 kg	68 kg	
Empattement	1 322 mm		
Garde au sol	310 mm		
Hauteur de selle	645 mm		

4 TEMPS

3.2

Moteur	Monocylindre 4 temps 4 soupapes DOHC entraîné par chaîne		
Cylindrée	317 cc		
Alésage et course	82 x 60 mm		
Cylindre	Traité Nikasil		
Lubrification	Par carter humide		
Alimentation	Carburateur Ø28 avec SPS (Sherco Prompt System)		
Refroidissement	Liquide "water intake"		
Démarrage	Kick		
Echappement	Tube en acier inoxydable, silencieux en aluminium		
Transmission	Primaire par engrenages, secondaire par chaîne. Boîte 5 vitesses avec système de sécurité prévenant les faux rapports		
Embrayage	Hydraulique, multidisques à bain d'huile		
Allumage	CDI Leonelli progressif à double courbe		
Cadre	Section tubulaire en acier au chrome-molybdène		
Réservoir	En Ergal, pompe à essence intégrée dans le réservoir		
Freins	Hydrauliques à disques AJP, Ø185 mm avant, Ø145 mm arrière		
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique Ceriani ajustable en précompression et détente, tubes traités micro chrome. Diamètre 38 mm, course 185 mm		
Suspension arrière	Système progressif mono amortisseur Olle réglable. Course 175 mm		
Roue avant	Jante aluminium Morad 21" anodisée or et moyeu en aluminium. Pneu Michelin avec chambre		
Roue arrière	Jante aluminium Morad 18" anodisée or et moyeu en aluminium. Pneu Michelin avec chambre		
Poids	71 kg		
Empattement	1 322 mm		
Garde au sol	310 mm		
Hauteur de selle	645 mm		

SHERCO

AUTHORIZED DEALER

Nouveautés Sherco ST 2011 :

- Carters moteurs en aluminium injecté sous pression
- Boîte à clapets
- Système de refroidissement intégré « water intake »
- Lever et maître-cylindre d'embrayage
- Réservoir de carburant fabriqué en Ergal
- Couvercle de filtre à air avec clip de serrage
- Tubulure d'admission
- Pompe à essence
- Radiateur
- Butées de direction amovibles
- Carburateur Dell'Orto VHST à boisseau plat (sur les modèles 290cc)

SHERCOcommunication - Photos studio - Miquel ROVIRA

DEFYGRAVITY®

2011 serie



SHERCO



Efficacité et beauté s'unissent sur la nouvelle Sherco 2011

Les nouvelles Sherco 2011 reçoivent un moteur complètement nouveau sur lequel les carters ont été redessinés de façon à intégrer le système de refroidissement « Water Intake » supprimant les durits externes et gagnant de ce fait à la fois en fiabilité et en réduction de l'entretien. Les nouveaux carters fabriqués en fonderie d'aluminium sous pression et usinés en une seule opération garantissent une précision maximale des fixations et des usinages. Le nouveau dessin du moteur a permis de modifier profondément la boîte à clapets, avec une nouvelle orientation réduisant l'encombrement extérieur du moteur. L'embrayage reçoit un nouvel ensemble levier maître-cylindre ainsi qu'une durite plus fine.



Le réservoir de carburant a été redessiné de façon à pouvoir être fabriqué en alliage d'aluminium Ergal. Son bouchon étanche est dorénavant centré, juste au milieu du garde-boue arrière, facilitant les opérations de remplissage. Il est aussi beaucoup mieux protégé. Comme cela a été introduit sur les modèles précédents, l'alimentation en essence du carburateur se fait par l'intermédiaire d'une pompe. En dotant la nouvelle Sherco d'une pompe à double circuit interne, le flux constant du carburant est garanti quelles que soient les circonstances. Le moteur 290cc est équipé d'un carburateur Dell'Orto VHST à boisseau plat.

Le châssis tubulaire conserve les mêmes cotes, mais reçoit de petites retouches sur la partie avant dues au repositionnement du nouveau radiateur, comme c'est le cas de ses fixations. Des butées de directions amovibles ont été ajoutées le long de la colonne de direction. Le châssis et la carrosserie reçoivent une nouvelle et belle décoration basée autour des couleurs institutionnelles de la marque, bleu et jaune sur le châssis blanc.



Le boîtier de filtre a aussi fait l'objet de modifications, consistant en une nouvelle canalisation et un nouveau dispositif de couvercle à clip qui améliore le serrage et l'étanchéité du filtre. Ces changements n'ont pas influé sur le temps d'accès au filtre ni à son entretien. D'autant qu'il a été démontré que sa position sur la partie avant du châssis permet de maintenir la moto plus longtemps dans les conditions optimales. Le moteur reçoit de l'air beaucoup plus frais et la capacité de franchissement des gués est meilleure que celle de n'importe quelle autre moto de trial. La tubulure d'admission a subi quelques retouches pour améliorer la fluidité de la veine d'air jusqu'au carburateur.

Defy Gravity®

MINERVA OIL
Lubrifiant

MICHELIN

SKF

Leonelli®