



I N T R O D U C T I O N

SHERCO vous remercie de la confiance que vous lui avez témoignée en achetant un de ses produits

FRANÇAIS



Vous voici propriétaire d'une **SHERCO** 4,5. Tous les plaisirs de la conduite vous sont promis si vous suivez les conseils et instructions que **SHERCO** a consignés dans ce manuel, ainsi que le respect de la législation routière.

Ce manuel explique le fonctionnement, l'inspection, l'entretien de base et la mise au point de votre **SHERCO**. Si vous avez des questions à poser à propos de ce manuel ou de votre machine, vous devez prendre contact avec votre concessionnaire **SHERCO**.

Prenez soin de lire attentivement et dans son intégralité ce manuel avant d'utiliser votre machine.

Afin de conserver votre **SHERCO** dans un parfait état pendant de nombreuses années, assurez-lui tous les soins et entretiens décrits dans ce manuel.

(Le véhicule que vous avez acheté peut être légèrement différent du véhicule présenté dans ce manuel.)

SHERCO se réserve le droit de faire toutes modifications sans préavis.

S O M M A I R E


CARACTÉRISTIQUES	P5	Vérification du niveau du liquide de frein avant.....	P32
ENREGISTREMENT DES NUMÉROS		Compléter le niveau de liquide de frein avant.....	P32
D'IDENTIFICATION	P6	Vérification des plaquettes de frein à l'avant.....	P32
DESCRIPTION DU VÉHICULE	P7	Réglage de la position de la pédale de frein.....	P33
EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE	P6	Vérification du niveau du liquide de frein à l'arrière.....	P34
ORGANES DE COMMANDES	P8	Compléter le niveau du liquide de frein à l'arrière.....	P34
Levier d'embrayage.....	P8	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière.....	P34
Levier de frein à main.....	P8	Dépose et pose de la roue avant.....	P35
Compteur.....	P8	Dépose et pose de la roue arrière.....	P36
Témoins.....	P8	Pression pneus.....	P37
Commodo gauche.....	P19	Tensions des rayons.....	P37
Bouton de clignotants.....	P19	Instrument électrique.....	P38
Bouton de démarreur.....	P19	Batterie.....	P38
Bouchon de réservoir.....	P19	Fusibles.....	P39
Carburant.....	P20	Fusible compteur.....	P39
Sélecteur.....	P20	Démontage de la plaque phare.....	P40
Kick.....	P20	Remplacement d'une ampoule de phare ou de	
Réglage de la compression de la fourche.....	P21	veilleuse.....	P40
Réglage de la détente de la fourche.....	P21	Refroidissement.....	P41
Réglage de la compression de l'amortisseur.....	P22	Système de refroidissement.....	P41
Réglage de la détente de l'amortisseur.....	P22	Vidange, remplissage, purge de circuit de	
Antivol de direction.....	P23	refroidissement.....	P42
Béquille latérale.....	P23	Nettoyage de filtre à air.....	P43/44
CONDUITE	P24	Vérification de niveau hydraulique d'embrayage...P45	
CONSIGNES DE SÉCURITÉ	P25	Complément de liquide hydraulique	
Plan de graissage et entretien	P26	d'embrayage.....	P45
Entretien Annuel	P27	HUILE DE MOTEUR	
Travaux d'entretien - cycle et moteur	P28	Contrôle du niveau d'huile.....	P46
Réglage de la position de base de la poignée		Vidange moteur - remplacement du filtre.....	P47/48
d'embrayage.....	P28	Dépose du réservoir.....	P49/50
Vérification du serrage des tés de fourche et		Repose du réservoir.....	P51
réglage des roulements de direction.....	P28	Tirage de gaz.....	P52
Vis de purge de la fourche.....	P29		
Réglage de la position du guidon.....	P29		
Nettoyage des cache - poussières de la fourche.....	P29		
Modification de la précontrainte du ressort			
amortisseur arrière.....	P30		
Contrôle du jeu des biellettes.....	P30		
Chaîne tension.....	P31		
Ajustement de la tension de la chaîne.....	P31		

C A R A C T É R I S T I Q U E S

D I M E N S I O N S

Longueur hors tout	: TT : 2110 mm	SM : 2060 mm
Largeur hors tout	: 830 mm	
Hauteur	: TT : 1220 mm	SM: 1190 mm
Empattement	: 1485 mm	
Poids à sec	: 109 kg	

M O T E U R

Type	: 4 temps, monocylindre	
	refroidissement par air	
Cylindrée	: 448,6 cm ³	
Alésage x course	: 94,5 x 64	
Taux de compression	: 11,2 : 1	
Système de démarrage	: kick + démarreur électrique	
Injection électronique	: Magnetti Marelli	
Bougies	: NGK CR8EK	
Huile boîte vitesses	: 1,3 litres, SAE 10W40 R4000	

T R A N S M I S S I O N

Type	: 6 vitesses	
Embrayage	: Multidisques à bain d'huile	
Système de transmission	: Chaîne	
Rapport de réduction primaire	: 2,72 (25/68)	
Rapport de réduction secondaire	: TT : 14-48	SM : 14-42
Rapport des vitesses	1 ^a 2,46 (13/32)	4 ^a 1,14 (21/24)
	2 ^a 1,81 (16/29)	5 ^a 0,86 (23/22)
	3 ^a 1,42 (19/27)	6 ^a 0,84 (25/21)

P A R T I E C Y C L E

Marque des pneumatiques	: MICHELIN
Dimension des pneumatiques	
Avant	: TT : 90-90-21
	: SM : 120-70-17
Arrière	: TT : 140-80-18
	: SM : 150-60-17
Capacité du réservoir d'essence	: 8,5 litres, Sans plomb 95 et 98

E Q U I P E M E N T E L E C T R I Q U E

Phare	: 12 V 35/35 W
Veilleuse	: 12 V 5 W
Feux arrière / stop	: 12 V 21/5 W
Clignotant	: 12 V 10 W

TT : modèle Enduro

SM : modèle Supermotard

Caractéristiques sujettes à modifications.

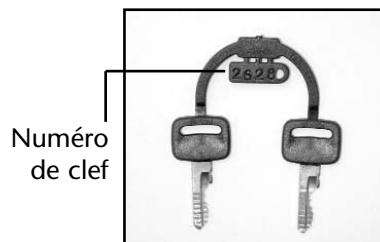
ENREGISTREMENT DES NUMEROS D'IDENTIFICATION

Enregistrer dans leurs emplacements respectifs les numéros de clef de contact, de clef de l'antivol et de série du véhicule.

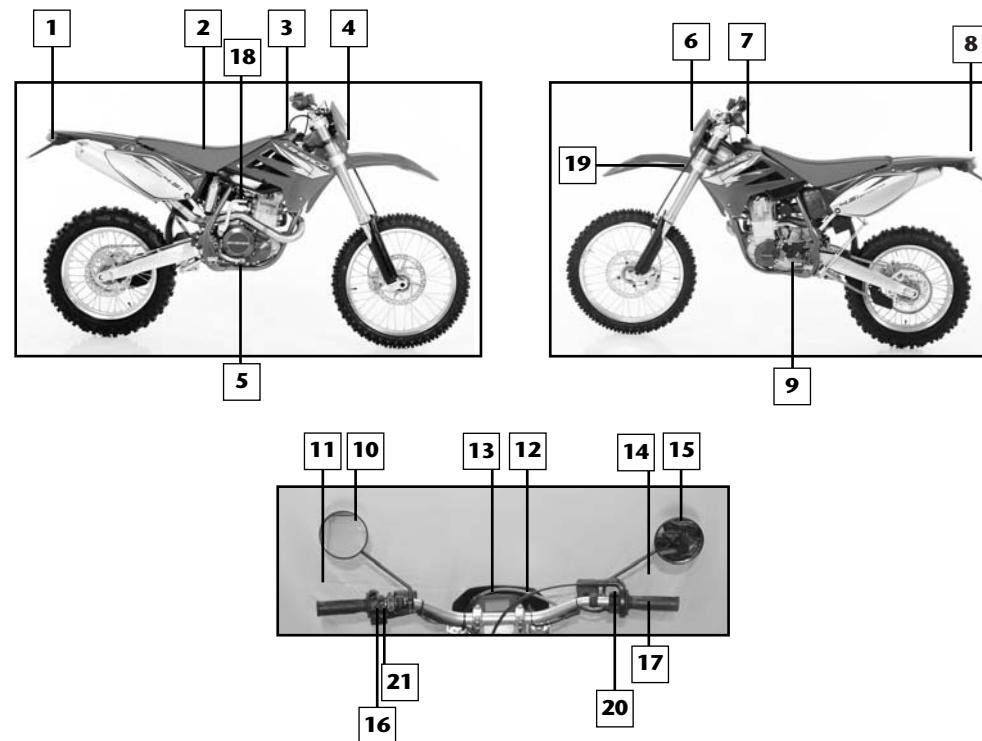
Numéro de clef de contact (voir schéma ci-contre)

Numéro de clef de l'antivol de direction (voir schéma ci-contre)

Numéro de série du véhicule



DESCRIPTION DU VEHICULE

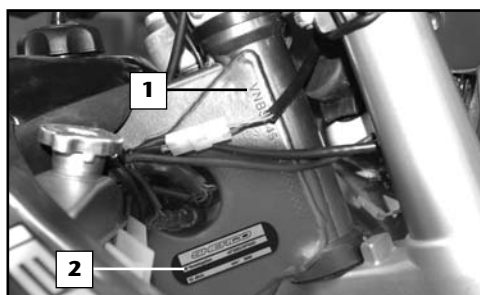


1. Clignoteur AR
2. Selle
3. Réservoir d'essence
4. Clignoteur AV
5. Pédale de frein
6. Phare
7. Bouchon réservoir d'essence
8. Feu arrière / stop / éclairage / Plaque d'immatriculation
9. Sélecteur de vitesse
10. Rétroviseur gauche
11. Levier d'embrayage
12. Contacteur à clef
13. Compteur
14. Levier de frein
15. Rétroviseur droit (optionnel)
16. Commutateur gauche
17. Poignée d'accélérateur
18. Kick
19. Antivol de direction
20. Bouton démarreur
21. Commodo du compteur

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

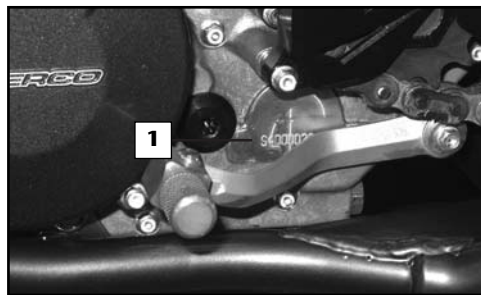
Numéro de cadre

Type et numéro de moteur



Le numéro de série du véhicule **1** est frappé sur le côté droit de la colonne de direction.

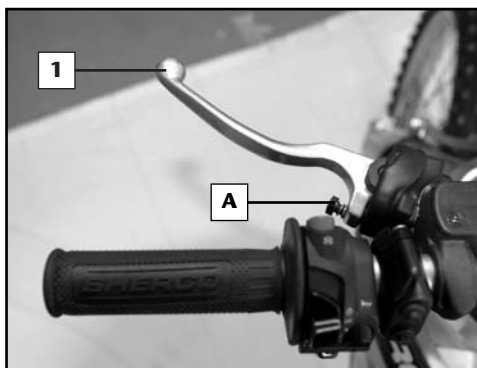
La plaque **2** réglementaire est fixée sur le côté droit du cadre. Elle indique le n° d'homologation, le n° de série du véhicule, le bruit à l'arrêt au régime moteur correspondant.



Le numéro du moteur **1** est frappé sur le côté gauche du carter

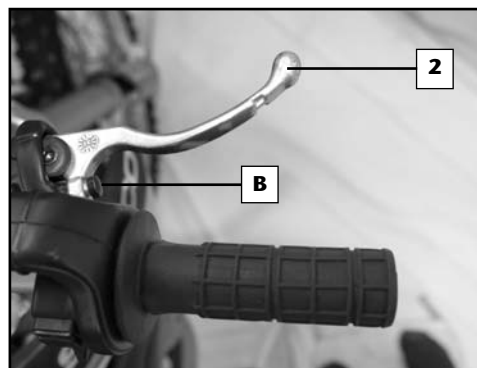
ORGANES DE COMMANDES

Levier d'embrayage



Le levier d'embrayage **1** est sur le côté gauche du guidon et dispose d'une vis de réglage **A**

Levier de frein à main



Le levier de frein **2** avant est sur le côté droit du guidon et dispose d'un vis de réglage **B**

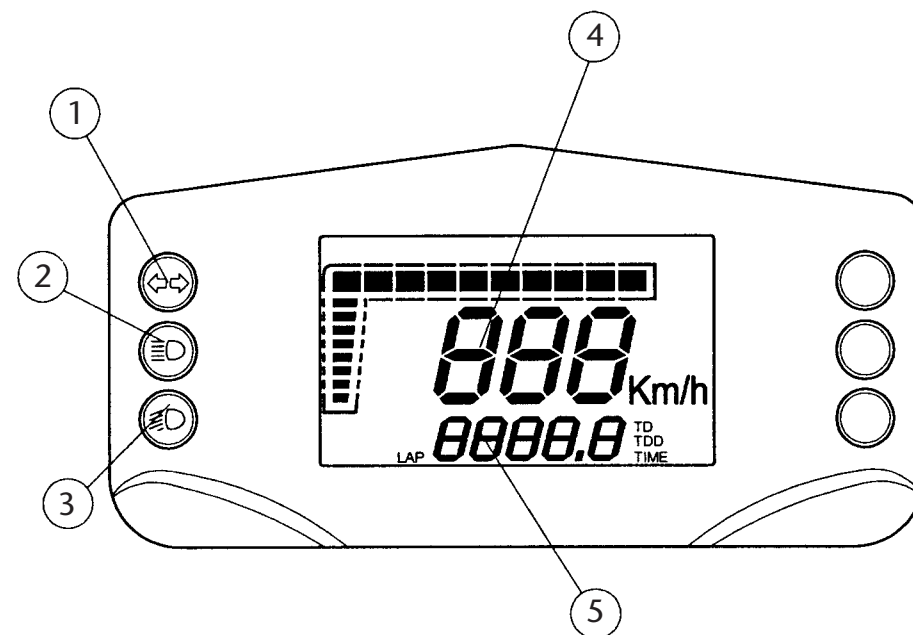
Compteur - Témoins






Bouton commande de compteur **1**



Tableau de bord



-  1. Voyant clignotants (vert)
-  2. Voyant phare (bleu)
-  3. Voyant code (bleu)
- 4. Compteur de vitesse
- 5. Totalisateur kilométrique

1.0 DÉFINITION DES COMPOSANTS

1.1 Écran LCD

1.2 Bouton-poussoir

2.0 CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES

2.1 Fonction vitesse instantanée

2.2 Fonction totalisateur (TOD)

2.3 Fonction horloge (TIME)

2.4 Fonction TRIP automatique (TD)

2.5 Fonction TRIP automatique (CountDown)

2.6 Fonction chronomètre automatique (LAP)

2.7 Modification de la circonférence de la roue, de l'unité de mesure et des impulsions de la roue

2.8 Défilement des fonctions disponibles

2.9 Fonction du bouton-poussoir

2.10 Première installation de l'instrumentation

1.0 DÉFINITION DES COMPOSANTS

L'appareil est composé de :

Une unité numérique LCD

Trois voyants de signalisation DEL

Un bouton de commande séparé est également nécessaire. Le rétroéclairage s'effectue au moyen de DEL rouges.

1.1 Écran LCD

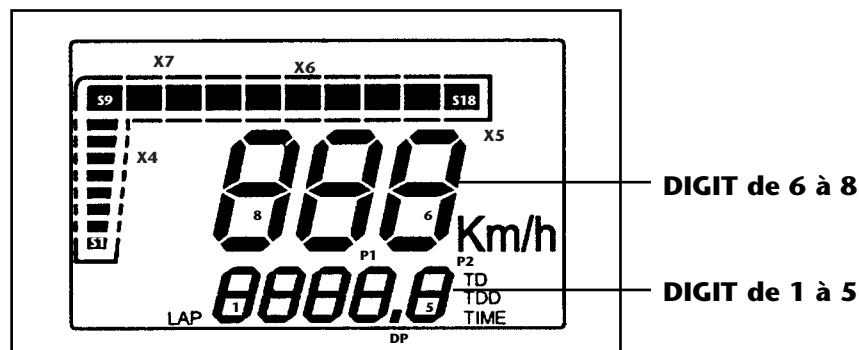


Fig.1 Vue d'ensemble de l'écran

1.2 Bouton-poussoir

Le bouton-poussoir utilisé est placé sur le guidon à côté du commodo gauche.

2.0 CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES

2.1 Fonction vitesse instantanée

Cette fonction décrit le fonctionnement/l'affichage de la vitesse instantanée. L'information est toujours affichée sur les digits 6÷8, et accompagnée d'une indication à travers la barre graphique (Fig.2) ; si l'unité de mesure sélectionnée est le km/h (valeur par défaut), le digit correspondant s'affiche. Si l'on appuie sur le bouton pour accéder au menu de Configuration, il est possible de sélectionner l'unité mph ; dans ce cas l'indication de la vitesse ne sera pas accompagnée de l'unité de mesure sélectionnée.

2.2 Fonction totalisateur (TOD)

Cette fonction décrit le fonctionnement/l'affichage du totalisateur de bord. L'information est affichée sur les digits 1÷5 et accompagnée de l'indication TOD, comme illustré sur la figure 2. Selon l'unité de mesure sélectionnée, le chiffre est indiqué en kilomètres (valeur par défaut) ou en miles. Dans des conditions normales d'utilisation de l'instrumentation, cette information ne peut pas être mise à zéro. La valeur maximale indiquée est de 99.999 km (ou miles) ; au-delà de cette valeur, le compteur se met à zéro. La résolution de l'information indiquée est de 1 km/mile.

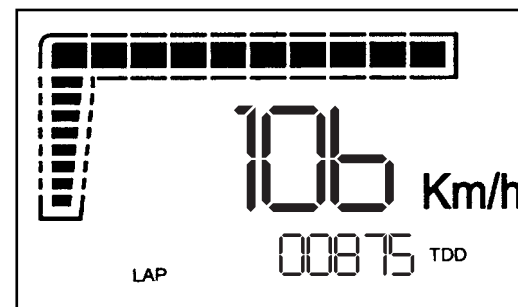


Fig.2 Fonction TOD

2.3 Fonction TD heure (TIME)

Cette fonction décrit le bon fonctionnement/l'affichage de la fonction heure. Cette fonction est toujours représentée sous le format hh:mm, et utilise les digits 1÷5, comme illustré sur la Fig.3. Le réglage de l'heure peut être effectué uniquement quand le véhicule est à l'arrêt, en appuyant sur le bouton (fonction TIME) jusqu'à ce que seuls les segments relatifs à la fonction horloge ainsi que l'indication TIME restent actifs, tous les autres segments étant éteints (Fig.4).

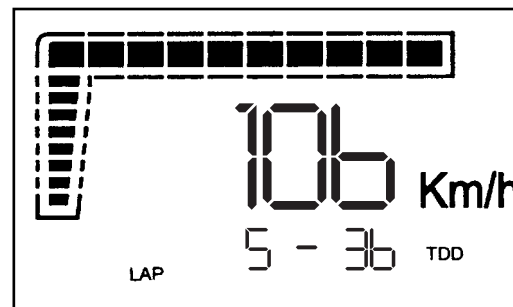


Fig.3 Fonction TIME

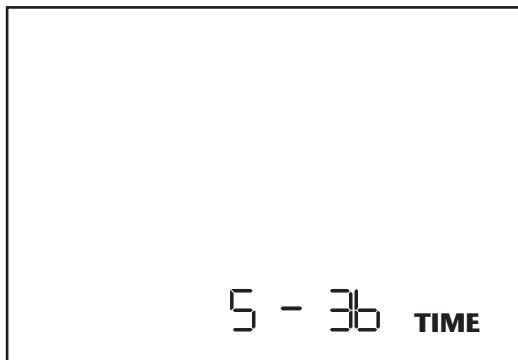


Fig.4 Réglage TIME

Il est possible de modifier successivement d'abord les heures et ensuite les minutes. Selon l'information sélectionnée (qui clignotera), une légère pression sur le bouton permettra une augmentation unitaire du paramètre sélectionné, tandis qu'une pression longue permettra de sélectionner un paramètre différent (les minutes au lieu des heures). Une fois le réglage terminé, on revient sur le mode opérationnel normal en maintenant le bouton-poussoir enfoncé pendant environ 3 sec. Le paramètre Time s'affichera sous le format 0-24 si l'unité de mesure sélectionnée est le km/h, et sous le format 0-12 si l'unité de mesure sélectionnée est le mph.

Remarque 1 : Une fois dans le menu réglages, si au bout de 20 sec. le bouton-poussoir n'a pas été enfoncé, le système passera automatiquement en mode opérationnel standard.

Remarque 2 : Une fois dans le menu réglages, si le véhicule est mis en marche (vitesse>0), le système passera automatiquement en mode opérationnel standard.

Séquence affichée :
 de 0:00 à 23:59 pour le mode 0-24
 de 0:00 à 12:59 pour le mode 0-12 Am
 de 1:00 à 11:59 pour le mode 0-12 Pm

Précision de l'horloge : $\pm 2.5''$ /jour. L'information n'est pas mémorisée.

2.4 Fonction "TRIP" automatique (TD)

Cette fonction décrit le fonctionnement/l'affichage du totalisateur partiel automatique de bord. Cette fonction est toujours représentée par les digits 2÷5 et accompagnée de l'indication TD, comme illustré dans la Fig.5. L'information affichée représente la distance parcourue par le véhicule, exprimée en miles ou en km (selon l'unité de mesure sélectionnée), avec une résolution de 0,1 (mile ou km). Ce compteur est automatique : en effet, il s'active de manière autonome avec la première impulsion provenant du capteur de vitesse. L'information n'est pas mémorisée de façon permanente. Pour ce paramètre, le compteur peut être mis à zéro en appuyant sur le bouton-poussoir (fonction TD) pendant environ 3 sec., jusqu'à ce que la valeur 000.0 apparaisse. La mise à zéro de la fonction TD, qui peut être effectuée tant lorsque le véhicule est à l'arrêt que lorsqu'il est en mouvement, entraîne également la mise à zéro de la fonction LAP. Si le chiffre dépasse 999.9, le système procède à la mise à zéro des fonctions TD et LAP, pour ensuite reprendre le comptage.

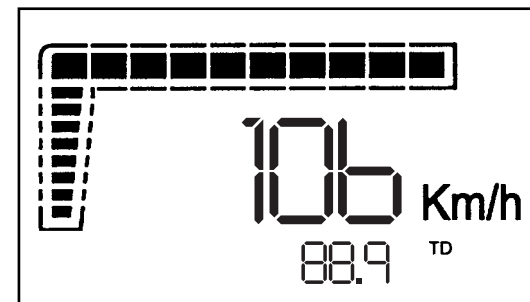


Fig.5 Fonction TD

2.5 Fonction "TRIP" compte à rebours (CountDown)

Cette fonction décrit le fonctionnement/l'affichage du totalisateur partiel de bord en compte à rebours. Elle est toujours représentée par les digits 2÷5 et accompagnée de l'indication TD clignotante (voir Fig.6). Le compteur est toujours actif et il décompte automatiquement avec une résolution de 0,1 (mile ou km, selon l'unité de mesure sélectionnée). Il est possible de modifier la valeur liée à ce paramètre en appuyant sur le bouton, fonction TD en compte à rebours, véhicule à l'arrêt, pendant environ 3 sec. jusqu'à ce que seuls les segments relatifs à la fonction countdown et l'indication TD (toujours clignotante) restent actifs, tous les autres segments étant éteints, comme indiqué dans la Fig.7.

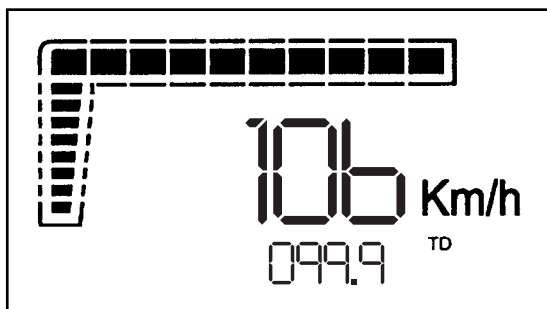


Fig.6 Fonction Countdown

Il est possible de modifier les différents chiffres qui composent le compteur, en partant du chiffre le plus significatif pour aller successivement jusqu'au chiffre le moins significatif. Selon le chiffre sélectionné (qui clignotera), une légère pression sur le bouton permettra une diminution unitaire, tandis qu'une pression longue permettra de sélectionner un paramètre différent. Une fois le réglage terminé, on revient en mode opérationnel normal en maintenant le bouton enfoncé, sur le chiffre le moins significatif, pendant environ 3 sec. Si le chiffre atteint la valeur 000.0, le système procède à son initialisation sur la valeur 999.9.

Remarque 1 : Une fois dans le menu réglages, si au bout de 20 sec. le bouton n'a pas été enfoncé, le système reviendra automatiquement en mode opérationnel standard.

Remarque 2 : Une fois dans le menu réglages, si le véhicule est mis en marche (vitesse>0), le système passera automatiquement en mode opérationnel standard.

Séquence affichée: de 999.9 à 000.0

L'information n'est pas mémorisée.

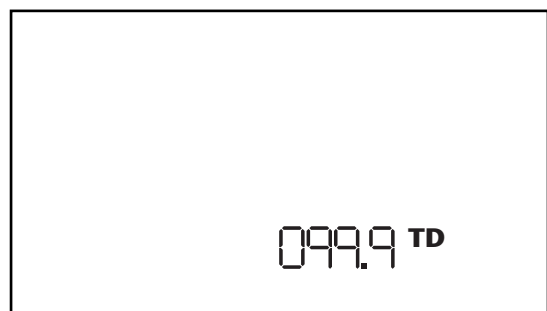


Fig.7 Réglage Countdown

2.6 Fonction chronomètre automatique (LAP)

Cette fonction décrit le fonctionnement/l'affichage du chronomètre associé à la fonction TD. L'information s'affiche sur les digits 1÷5 et est accompagnée de l'indication LAP, comme illustré dans la Fig.8. Le chiffre représente le temps effectif de parcours du véhicule (sous le format mm:ss si heures=0 et sous le format hh:mm si heures>0), associé au paramètre TD. Il s'agit donc d'un compteur automatique, qui s'active de manière autonome avec la première impulsion provenant du capteur de vitesse (quand la fonction LAP est opérationnelle, le digit qui sépare les heures des minutes ou les minutes des secondes, s'affiche en clignotant ; quand la fonction LAP n'est pas opérationnelle, le digit s'affiche en fixe), et il s'arrête 3 sec. après la réception de la dernière impulsion qui provient toujours du capteur de vitesse). L'information n'est pas mémorisée de façon permanente. Il est possible de mettre à zéro le compteur pour ce paramètre en appuyant sur le bouton, fonction LAP, pendant environ 3 sec., jusqu'à ce que la valeur 00'00" apparaisse. La mise à zéro de la fonction LAP, qui peut être effectuée que le véhicule soit à l'arrêt ou en mouvement, entraîne également la mise à zéro de la fonction TD.

Si le chiffre dépasse la valeur 23-59 (c'est-à-dire 23h59'59"), le système procède à la mise à zéro des fonctions LAP et TD, pour ensuite reprendre le comptage.

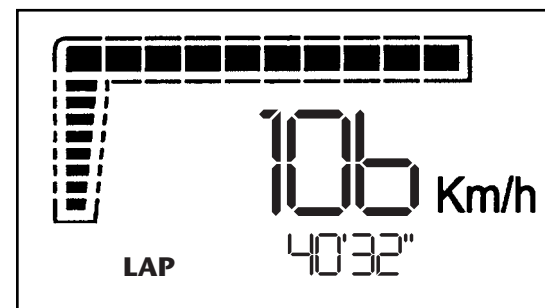


Fig.8 Fonction LAP

2.7 Modification de la circonférence de la roue, de l'unité de mesure et du nombre d'impulsions de la roue

La modification de la circonférence de la roue, de l'unité de mesure et du nombre d'impulsions de la roue peut être effectuée uniquement quand le véhicule est à l'arrêt, en maintenant le bouton enfoncé, fonction TOD, jusqu'à ce que la seule information affichée sur l'écran (digits 2÷5) soit la circonférence de la roue, tous les autres segments étant éteints (voir Fig.9).

Il est possible de modifier les différents chiffres qui constituent la valeur de la circonférence de la roue, en partant du chiffre le plus significatif pour aller vers le chiffre le moins significatif. Selon le chiffre sélectionné (qui clignotera), une légère pression sur le bouton permettra une augmentation unitaire, alors qu'une pression longue permettra de sélectionner un chiffre différent.

Remarque 1 : Plage de réglage (circ. roue) : de 1.000 mm à 2.500 mm avec des intervalles de 1 mm.

Remarque 2 : Si la circonférence de la roue sélectionnée est >2.500 mm, le système procède automatiquement à la sélection de la valeur par défaut (2.091 mm).

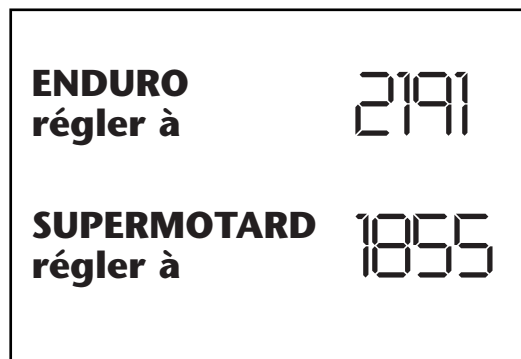


Fig.9 Réglage de la circonférence de la roue

Une fois terminé le réglage de la circonférence de la roue, il est possible de modifier l'unité de mesure en maintenant le bouton enfoncé pendant environ 3 sec. sur le chiffre le moins significatif. À cette étape, l'écran affichera les deux indications km/h et mph et, initialement, la valeur sélectionnée clignotera. La modification de ce paramètre s'effectue conformément aux indications précédemment décrites. Le changement de l'unité de mesure implique l'effacement irréversible des fonctions TD et LAP.



Fig.10 Réglage de l'unité de mesure

En appuyant sur le bouton de mode pendant environ 3 sec. sur l'unité de mesure sélectionnée (qui clignotera), le nombre d'impulsions de la roue peut être modifié. Ce paramètre exprime le nombre d'impulsions que le renvoi électronique transmet à l'instrument à chaque tour de roue. L'intervalle de réglage possible est compris entre 1 impulsion minimum pour chaque tour de roue, jusqu'à 6 impulsions maximum pour chaque tour de roue.

Remarque 3 : Notre capteur reçoit 4 impulsions par tour de roue.

En appuyant sur le bouton de mode pendant environ 3 sec., sur la valeur sélectionnée, il est possible de retourner au mode opérationnel standard.



Fig.11 Réglage des impulsions pour chaque tour de roue

Remarque 4 : Les informations relatives à la valeur de circonférence de la roue sélectionnée, à l'unité de mesure choisie et au nombre d'impulsions pour chaque tour sont mémorisées.

Remarque 5 : Une fois dans le menu de réglage, si au bout de 20 sec. le bouton n'a pas été enfoncé, le système passera automatiquement en mode opérationnel standard.

Remarque 6 : Une fois dans le menu de réglage, si le véhicule est mis en marche (vitesse>0), le système passera automatiquement en mode opérationnel standard.

2.8 Défilement des fonctions représentées

Le défilement des fonctions est toujours possible, que le véhicule soit à l'arrêt ou en mouvement, en appuyant sur le bouton-poussoir, selon la séquence indiquée dans le tableau suivant

Bouton-poussoir



TIME	LAP	TOD	TD	COUNTDOWN
------	-----	-----	----	-----------

2.9 Fonction Bouton-poussoir

La fonction du bouton varie selon la fonction affichée, comme indiqué dans le tableau suivant.

Fonction	MODE
TIME	Si $T \geq 3''$ et Vitesse=0 : on entre dans la fonction de programmation de l'heure Si $T < 3''$ ou Vitesse > 0 : défilement des fonctions
LAP	Si $T \geq 3''$ reset des fonctions LAP et TD Si $T < 3''$ défilement des fonctions
TOD	Si $T \geq 3''$ et Vitesse=0 : on entre dans la fonction de réglage de la circonférence, de l'unité de mesure et du nombre d'impulsions pour chaque tour de roue Si $T < 3''$ ou Vitesse > 0 : défilement des fonctions
TD	Si $T \geq 3''$ reset des fonctions LAP et TD Si $T < 3''$ défilement des fonctions
COUNTDOWN	Si $T \geq 3''$ et Vitesse=0 : on entre dans la fonction de réglage countdown Si $T < 3''$ ou Vitesse > 0 : défilement des fonctions

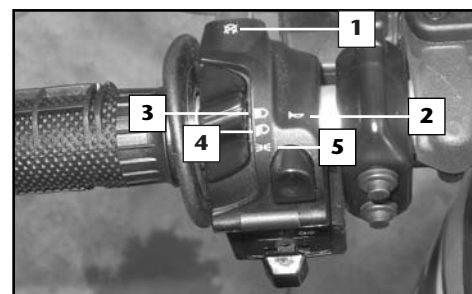
2.10 Première installation de l'instrumentation






La valeur de circonférence programmée par défaut est de 2.091 mm, l'unité de mesure est le km/h pour la vitesse et le km pour les distances. Le système, toujours par défaut, peut recevoir 1 impulsion par tour de roue. Pour modifier un de ces paramètres, quel qu'il soit, il est nécessaire de suivre les indications contenues dans les paragraphes précédents.

Toujours lors de la première installation de l'instrument, l'écran affiche pendant environ 2 secondes les versions et les données du logiciel utilisé.

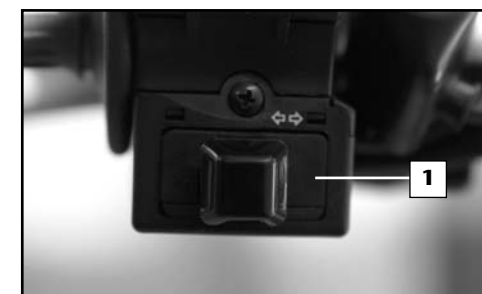
Une fois effectué le contrôle de l'écran, de l'affichage de la circonférence de la roue pré-réglée et du nombre d'impulsions par tour de roue, le système vient se placer en mode opérationnel standard.

Commodo gauche



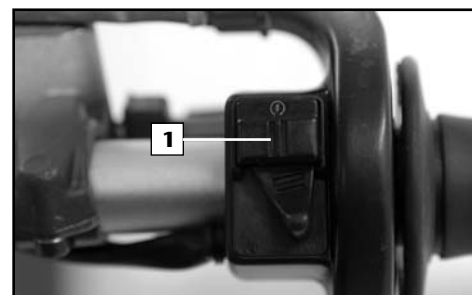
-  1. Non branché
-  2. Avertisseur sonore
-  3. Feu de route (Phare)
-  4. Feu de croisement (Code)
-  5. Veilleuse

Bouton de clignotants



-  1. Clignotant droit
-  2. Clignotant gauche

Bouton de démarreur




Appuyer sur le bouton **1** pour démarrer

Bouchon de réservoir



Ouverture : Tourner le bouchon **1** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Fermeture : Tourner le bouchon **1** dans le sens des aiguilles d'une montre.

 **NOTE**: Ne pas remplir jusqu'au bord l'essence augmente de volume en se chauffant.

Carburant



Utiliser seulement supercarburant sans plomb d'un indice d'octane d'au moins 95

Sélecteur

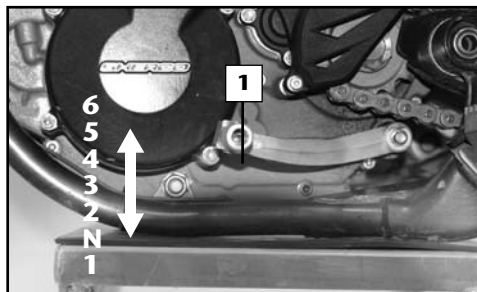
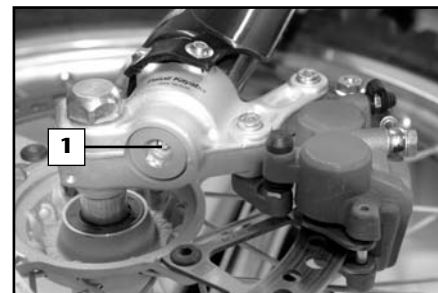


Schéma d'actions sur le sélecteur **1** pour le passage des vitesses.

Réglage de la compression de la fourche



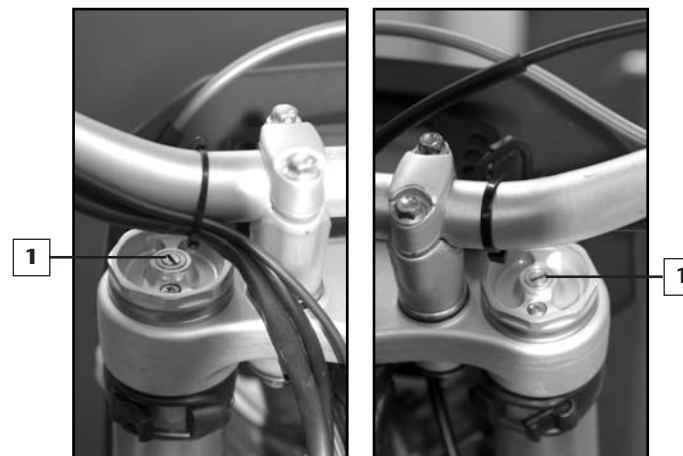
Les vis **1** déterminent le comportement de la fourche quand elle se comprime. Les tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente le frein hydraulique (et vice-versa) Réglage de série : tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée puis revenir en arrière de 9 crans - 21 crans sont disponibles

Kick



Le kick **1** est situé du côté droit, il se déploie pour l'utilisation

Réglage de la détente de la fourche



Les vis **1** déterminent le comportement de la fourche lorsqu'elle se détend. Les tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente le frein hydraulique (et vice-versa). Réglage de série : tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée puis revenir en arrière de 9 crans - 32 crans sont disponibles

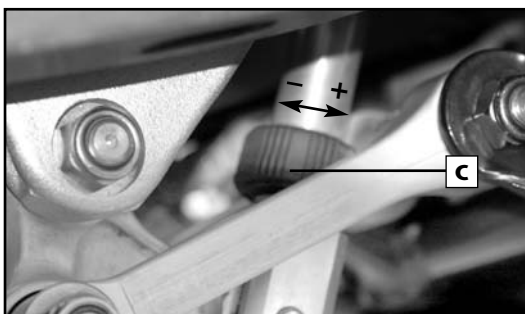
Réglage de la compression de l'amortisseur



La vis **A** influe sur les compressions rapides (gros chocs).
La vis **B** influe sur les compressions lentes (sensibilité).
Chaque vis a 25 crans, Les tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente le frein hydraulique (et vice-versa)

Réglage de série : **A** - Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée puis revenir en arrière de 10 crans .
B - Idem

Réglage de la détente de l'amortisseur



Le réglage de la détente se fait avec la bague noire à la base de l'amortisseur **C** : Il y a 25 possibilités de réglage.
Si vous désirez une détente plus libre, vous pouvez tourner dans le sens de la flèche (-).
Si par contre vous voulez une détente plus freinée vous tourner dans le sens de la flèche (+)

Réglage de série : **C** - Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée puis revenir en arrière de 9 crans .

Antivol de direction



L'antivol est placé sur la colonne de direction.
En tournant le guidon à gauche, introduire la clé, la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, l'enfoncer, la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et l'enlever.

Béquille latérale



Enlever le caoutchouc de sécurité **1**, appuyer le pied sur la béquille et la maintenir dépliée jusqu'à ce qu'elle supporte tout le poids de la moto.

⚠ Attention : La béquille dispose d'un système de sécurité qui la replie automatiquement dès que la moto perd la verticalité.

⚠ Attention : La béquille est conçue pour supporter la moto seule.

Démarrage moteur à froid :

1. Mettre le contacteur à clef en position marche (à droite).
2. Mettre le sélecteur de vitesse au point mort.
3. Démarrer le moteur en appuyant sur le bouton démarreur, sans accélérer.
4. Laisser chauffer le moteur quelques minutes.

Démarrage moteur à chaud :

Suivre les instructions précédentes sans l'étape 4. Donner un léger coup d'accélérateur au moment de démarrer.

Se familiariser avec toutes les commandes et leurs fonctions avant d'utiliser le véhicule.

Changement de vitesse :


Les positions du sélecteur de vitesse sont indiquées. Pour trouver le point mort appuyer sur le sélecteur, lorsqu'on arrive en première (une résistance se fait sentir), relever légèrement le sélecteur.

1. Fermer les gaz tout en débrayant.
2. Engager la vitesse inférieure.
3. Ouvrir partiellement les gaz tout en embrayant.

Stationnement :

Arrêter le moteur en enlevant la clef de contact.

- Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.
- Porter un casque homologué lors de l'utilisation du véhicule.
- Garder une machine en bon état de marche et l'entretenir correctement accroît sa fiabilité et la sécurité lors de son utilisation.
- L'essence est inflammable, faire le plein d'essence moteur à l'arrêt.
- Les fumées d'échappement sont toxiques, il ne faut jamais mettre en marche le moteur dans un local fermé.
- Toujours stationner le véhicule sur un sol dur et plat, ne pas stationner le véhicule en pente ou sur un sol mou. Contrôler toujours l'équilibre du véhicule.
- Vérifier quotidiennement avant de prendre la route les points suivants :
 - Pneumatiques : usure et pression
 - Huile moteur : niveau (voir chapitre **Entretien et Réglages**)
 - Essence : Niveau + Absence de fuites
 - Chaîne de transmission : flèche (voir chapitre **Entretien et Réglages**)
 - Direction : pas de blocage
 - Freins : fonctionnement, jeu, pas de fuite du liquide de frein, usure des plaquettes (voir chapitre **Entretien et Réglages**)
 - Poignée de gaz : jeu (voir chapitre **Entretien et Réglages**)
 - Embrayage : jeu (voir chapitre **Entretien et Réglages**)
 - Equipement électrique : fonctionnement de l'avertisseur sonore et des feux (voir chapitre **Entretien et Réglages**)
 - Serrage (écrou, boulons...) : vérifier que tous les composants du véhicule sont bien fixés

Si au cours de ces contrôles vous constatez une anomalie, consulter le chapitre **Entretien et Réglages** de ce manuel ou adressez-vous à un concessionnaire 

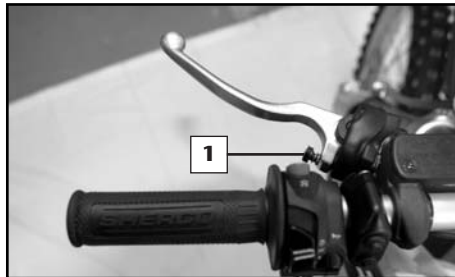
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN		1 ^{ère} révision après 5 heures	Après / tous les 20 heures
MOTEUR			
Vidanger moteur, changer filtre, nettoyer préfiltre et changer si nécessaire			
Nettoyer aimant du bouchon de vidange			
Remplacer bougie (après 50 heures)			
Vérifier jeu aux soupapes, régler			
Vérifier serrage vis fixation moteur			
INJECTION			
Nettoyer venturi			
ACCESSOIRES			
Vérifier étanchéité circuit de refroidissement			
Vérifier étanchéité et fixation échappement			
Vérifier état, souplesse et position du câble, régler, graisser			
Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage			
Nettoyer filtre à air et boîtier			
Vérifier état et position des fils électriques			
Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, commodos)			
FREINS			
Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques			
Vérifier état et étanchéité durites de frein			
Vérifier état, course à vide pédale et levier de frein, régler			
Vérifier serrage vis circuit de frein et disques			
PARTIE - CYCLE			
Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur			
Nettoyer les cache-poussière			
Purger les bras de fourche			
Vérifier serrage général de la viserie			
Vérifier / régler les roulements de direction			
ROUES			
Vérifier tension des rayons et voile des jantes			
Vérifier état et pression des pneus			
Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides, tension chaîne			
Graisser la chaîne			
Vérifier le jeu des roulements de roue			

ENTRETIEN ANNUEL

Travaux d'entretien importants recommandés pouvant être demandés en supplément		Au moins 1x par an
Fourche		▪
Amortisseur		▪
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches		▪
Remplacer la fibre de verre du silencieux		▪
Traiter les raccords et contracteurs électriques avec un aérosol Protecteur 3 IPONE		▪
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique		▪
Remplacer le liquide de frein		▪
Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote		
Niveau d'huile		Avant chaque utilisation
Vérifier niveau liquide de frein		▪
Vérifier état des garnitures de frein		▪
Vérifier fonctionnement de l'éclairage		▪
Vérifier fonctionnement de l'avertissement sonore		▪
Graisser câbles / gaz		▪
Purger régulièrement les bras de fourche		▪
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer		▪
Nettoyer chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		▪
Nettoyer filtre à air et boîtier		▪
Vérifier état des pneus et pression		▪
Vérifier niveau liquide de refroidissement		▪
Vérifier étanchéité durites d'essence		▪
Vérifier état de toutes les commandes		▪
Vérifier freinage		▪
Passer anticorrosion Protecteur 3 IPONE sur pièces nues (excepté freins et échappement)		▪
Mettre Protecteur 3 IPONE sur contacteur / antivol de direction et bouton éclairage		▪
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers		▪
Après chaque lavage		▪

**EN USAGE COMPETITION IL FAUT FAIRE LA REVISION DES 20 HEURES APRES CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DEPASSER LA REVISION DE PLUS DE 2 HEURES.
LES REVISIONS DANS LES ATELIERS SHERCO NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!**

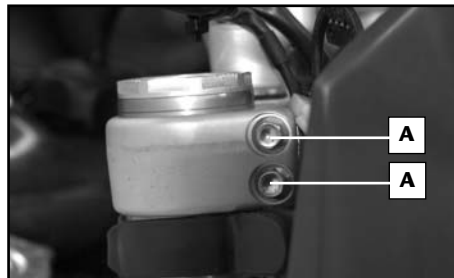
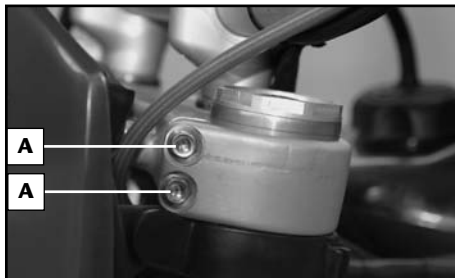
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage



Avec La vis **1** on peut adapter la position du levier à son ergonomie.
Si on la tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier s'éloigne.
Si on la tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on rapproche le levier.

⚠ Attention ! Au repos la vis ne doit pas être en pression sur le piston.
Laisser une garde minimum de 1 mm.

Vérification du serrage des tés de fourche et réglage des roulements de direction

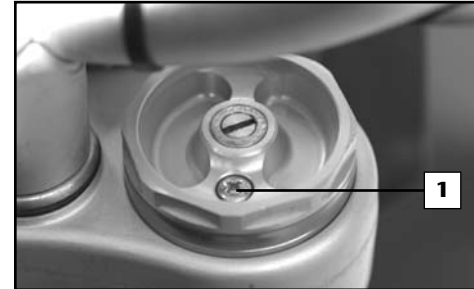


⚠ Attention : Il est nécessaire de vérifier souvent le jeu de la direction pour votre sécurité.

- Pour ce faire, dévisser toutes les vis **A**
- Serrer l'écrou **B** jusqu'à éliminer le jeu, sans arriver au blocage pour ne pas abîmer les roulements ou bloquer la direction.
- Resserrer toutes les vis **A** (couple de serrage 24 Nm) et finir pour le blocage de l'écrou **B**

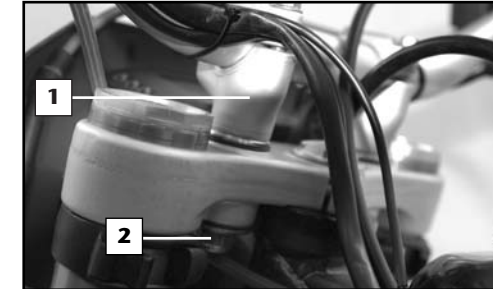
⚠ NOTE: Les roulements doivent être graissés au moins une fois par an avec la graisse **IPONE**

Vis de purge de la fourche



Après quelque temps de fonctionnement, de l'air sous pression s'accumule dans la fourche.
Toutes les 5 à 10 heures d'utilisation (selon l'intensité), il faut procéder à la purge :
A froid, fourche complètement détendue, retirer puis resserrer les vis **1** sur chaque bouchon de fourche.

Réglage de la position du guidon



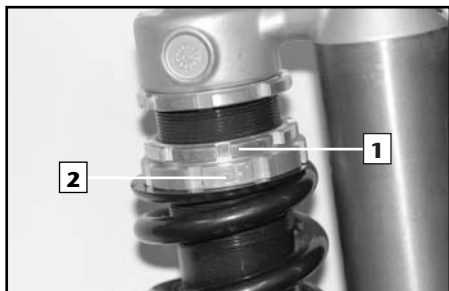
Les pontets inférieurs **1** sont asymétriques - On a donc 2 positions de guidon possibles. La moto est livrée d'origine avec le guidon en position avancée. Pour obtenir la position reculée, débloquer l'écrou **2** et tourner le pontet de 180°. (après avoir enlevé le guidon)

Nettoyage des cache-poussières de la fourche



A l'aide d'un tourne vis plat, dégager avec précaution le cache poussière **A**. Nettoyer méticuleusement et remonter.

Modification de la précontrainte du ressort amortisseur arrière



Pour modifier la précontrainte du ressort, débloquer le contre écrou **1**, agir sur l'écrou **2**, rebloquer **1**

Contrôle du jeu des biellettes

Moto sur trépied, exercer des pressions alternatives de bas en haut sur roue arrière. Si du jeu est décelé, se rapprocher du réseau *SHERCO*



Attention :

Lors du nettoyage avec un jet haute pression, ne pas le diriger directement sur les cache- poussières.

Tension de la chaîne



Moto sur trépied.



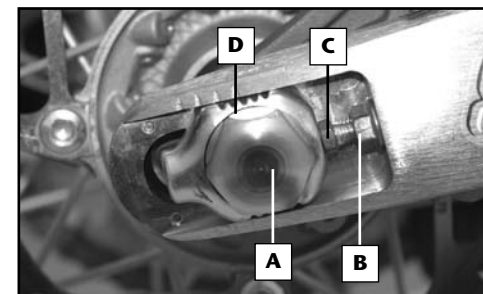
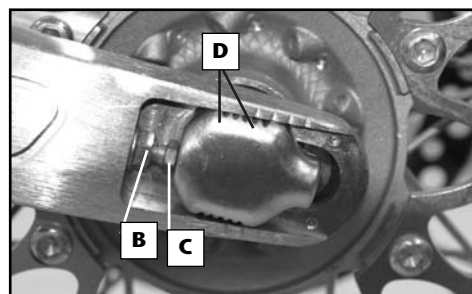
Relever la chaîne au milieu du brin supérieur.
Régler à la cote de 50 mm à l'aplomb de l'arrière du patin de chaîne.



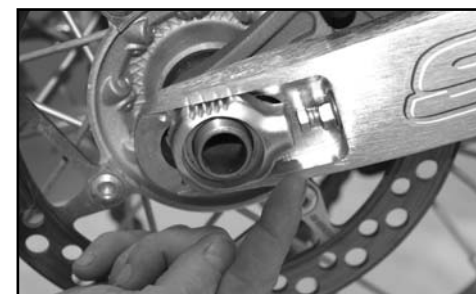
Attention :

Une mauvaise tension de la chaîne peut provoquer des dégats mécanique.

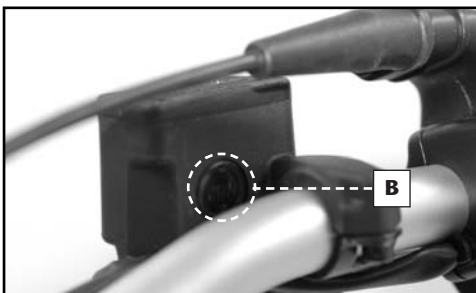
Ajustement de la tension de la chaîne



Pour ajuster la tension de la chaîne, il faut dévisser les écrous **A** et **B** puis dévisser les vis **C** jusqu'à avoir la tension correcte de la chaîne. Contrôler la symétrie des deux côtés du bras à l'aide des marques **D**. Visser les écrous **B** et revisser l'écrou **A**. La pièce glissante est dessinée pour s'adapter à des chaînes plus longues en la tournant de 180°.



Vérification du niveau du liquide de frein avant

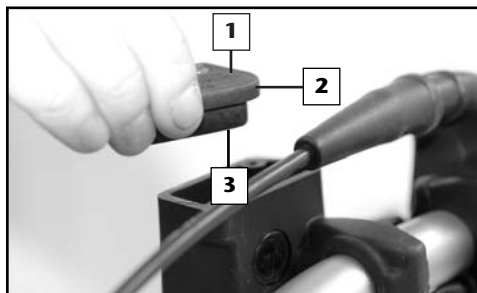


Voyant **B** pour contrôle de liquide hydraulique.
Il faut mettre le bocal en position horizontale, et voir le niveau (entre les deux flèches) qui est le plus proche de la flèche haute.

Schéma :



Complément de liquide de frein à l'avant



- Dévisser les deux vis **1**.
- Déposer le couvercle **2** et sa membrane **3**.
- Remplir le bocal avec du liquide **IPONE** DOT4.
- Reposer la membrane **3**, le couvercle **2** et les deux vis **1**.



Attention :

- Le liquide hydraulique est très corrosif ; il peut être dangereux pour la peau.
- Lire attentivement les recommandations sur l'emballage.

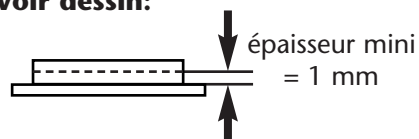
Vérification des plaquettes de frein à l'avant



Attention :

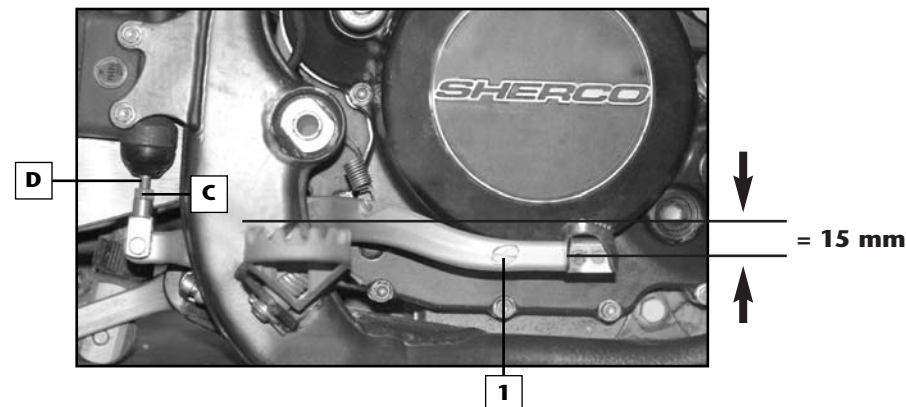
L'usure des garnitures des plaquettes de frein doit être très contrôlée pour votre sécurité.
En tout cas leur épaisseur ne doit jamais être inférieure à un millimètre.

Voir dessin:



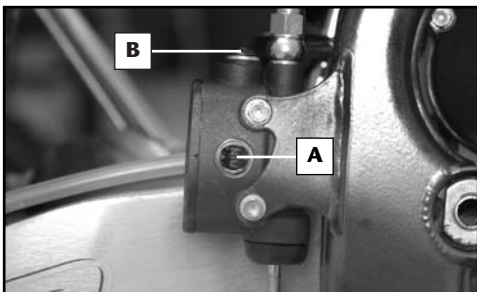
Si le remplacement est nécessaire, adressez - vous à un concessionnaire **SHERCO**

Réglage de la position de la pédale de frein



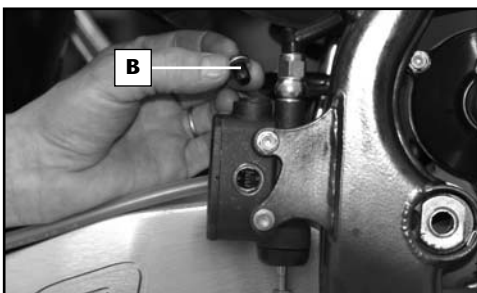
- La position repos de la pédale de frein **1** se règle comme suit : débloquer le contre écrou **B** puis visser ou dévisser la vis **A** afin de trouver la position désirée. Rebloquer le contre écrou **B**.
- L'extrémité supérieure de la pédale de frein doit être située à 15 mm environ au-dessous de la partie supérieure du repose-pied.
- Il faut ensuite procéder au réglage de la garde **E**, course libre de la pédale en bout : 3mm minimum. Pour cela, débloquer le contre écrou **C**, tourner la tige **D** jusqu'à obtention du résultat, rebloquer le contre écrou **C**

Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière



Vérifier par le voyant **A** que le niveau ne soit jamais en dessous du bord supérieur du voyant.

Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière



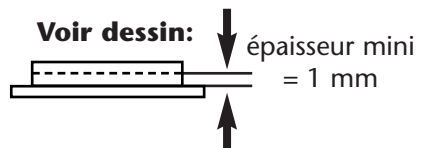
S'il faut remplir dévisser la vis **B** et remplir avec le liquide **IPONE** DOT 4. Puis resserrer la vis **B**

Vérification des plaquettes de frein à l'arrière



Attention :

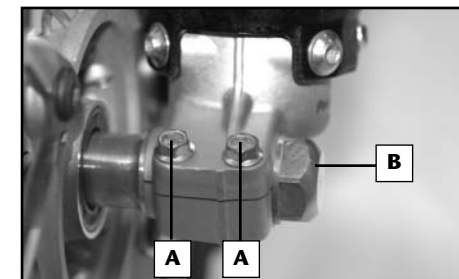
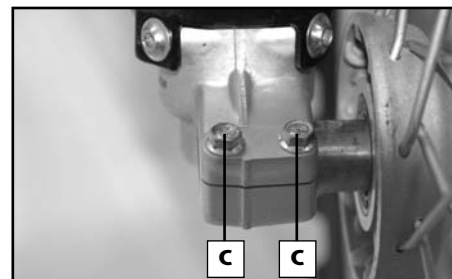
L'usure des garnitures des plaquettes de frein doit être très contrôlée pour votre sécurité. En tout cas leur épaisseur ne doit jamais être inférieure à un millimètre.



Si le remplacement est nécessaire, adressez - vous à un concessionnaire

SHERGO.

Dépose et pose de la roue avant



- Pour déposer la roue avant

- Dévisser les 2 vis **A** et l'écrou **B**
- Dévisser les 2 vis **C**
- Extraire l'axe par le côté droit et enlever la roue.
- **Pour remonter la roue procéder à l'inverse en appliquant de la graisse **IPONE** sur l'axe**

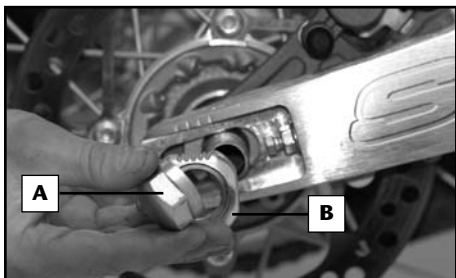


Attention : Contrôler de bien visser l'écrou **B** et les vis **A** et **C**

- Dégraisser le disque avec le dégraissant **IPONE**
- Repomper sur le frein

NOTE : couple de serrage se rapporter au tableau

Dépose et pose de la roue arrière



Pour déposer la roue arrière:

- Dévisser l'écrou **A** et extraire la pièce glissante **B**
- Taper l'axe **C** avec un marteau nylon, le sortir,
- Déplacer la roue le plus en avant possible,
- Extraire la chaîne et la roue.

Pour remonter la roue arrière:

- Procéder à l'inverse en appliquant de la graisse **IPONE** sur l'axe.



Attention : Contrôler de bien visser l'axe de roue arrière en poussant vers l'avant.

- Dégraisser le disque avec le dégraissant **IPONE** Brake cleaner
- Repomper sur le frein.

NOTE : couple de serrage se rapporter au tableau



Pression pneus



Pour votre sécurité et le bon comportement de votre moto, il est nécessaire :

Avant chaque utilisation :

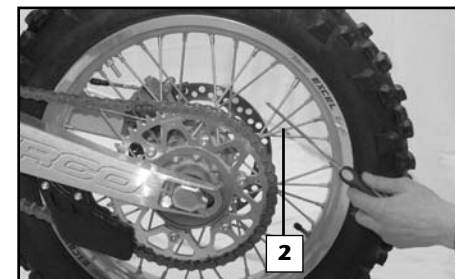
- Le contrôle de l'état et de la pression de vos pneus.
- Le contrôle visuel des coupures, clous, objets pointus.

Obligatoire:

- Contrôle régulier de la pression des pneus à froid. (voir le tableau)
- Utilisation d'un manomètre "réglementaire"

TABLEAU		
Tout terrain	Avant	Arrière
		1,0 bar
Route	1,5 bar	2,0 bar

Tension des rayons



Ne négligez pas le contrôle et la tension des rayons:

Attention : Une bonne tension assure stabilité et sécurité de pilotage.

Faites une vérification avant et après chaque utilisation de votre moto, plus particulièrement si elle est neuve ou en cas de remplacement des rayons.

- Avec un tournevis, frapper légèrement sur chaque rayon **2**.

Le son doit être clair.

- S'il est sourd faire retendre les rayons chez un concessionnaire **EMERCO**

Instrument électrique



Attention :

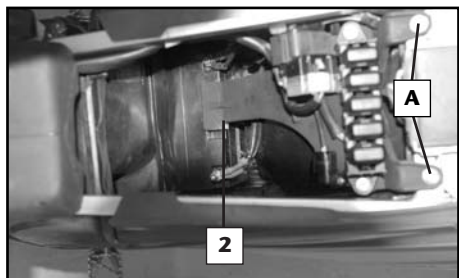
- Manipuler la batterie avec la plus grande attention ; porter gants et lunettes de protection.

En cas de recharge de batterie:

- Veiller à ce que la pièce soit suffisamment aérée.
- Utiliser un chargeur spécifique "batterie sans entretien" délivrant 0,5 A/H.

NOTE : Pour protéger l'environnement déposer la batterie usagée dans un centre de collecte.

Batterie



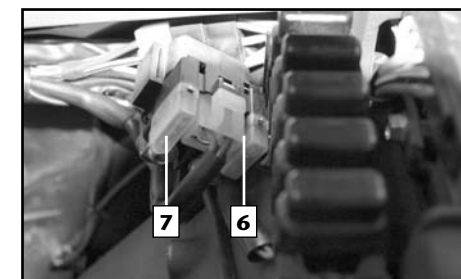
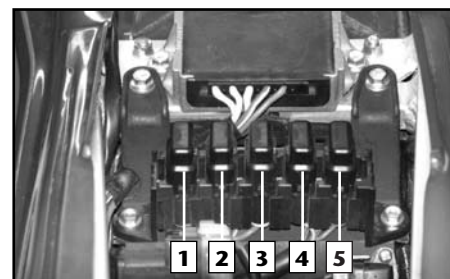
- Pour accéder à la batterie, déposer la selle et le filtre à air. Voir page 43
- La batterie est placée au fond du boîtier du filtre et maintenue par le support des composants électriques **2**.
 - Devisser les deux vis **A** et déposer le support.
 - **Toujours commencer par débrancher la borne masse (-).**
 - Vérifier la tension de la batterie au repos et avec un voltmètre.
 - La tension doit être supérieure à 12,7 V.
 - Si elle est inférieure, recharger la batterie à 0,5 AH pendant 10 h maximum.
 - **Ne pas dépasser 14,4 Volt.**
 - Pour la repose de la batterie, procéder dans le sens inverse de la dépose.



Attention : N'inversez pas le sens des bornes. Cela pourrait endommager le circuit électrique

NOTE : Utilisez toujours une batterie d'origine **SHERCO** celle-ci étant équipée d'une protection spécifique.

Fusibles



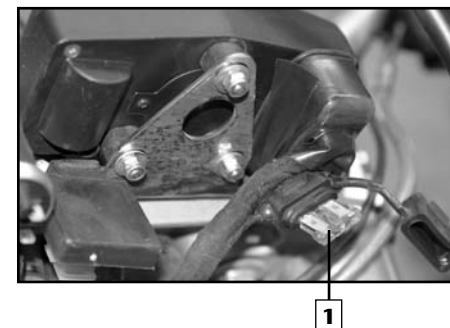
Respecter la puissance des fusibles

1 - 30A	Général
2 - 15A	Pompe à essence
3 - 5A	Boîtier d'injection
4 - 10A	Clignotant
5 - 20A	Eclairage
6 - 30A	Fusible principal

7 - Emplacement pour le fusible de réserve

Si un fusible grille à répétition, adressez-vous à votre concessionnaire **SHERCO**

Fusible de compteur



Pour accéder au fusible :
Démonter la plaque phare avant.
(voir page 40)

1 - 5A

Démontage de la plaque phare



Le démontage de la plaque phare se fait très rapidement. Il suffit de dégraffer les caoutchoucs droit et gauche de chaque bras de fourche **1**

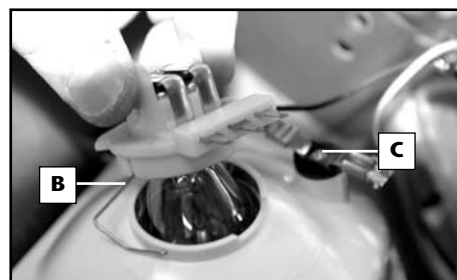
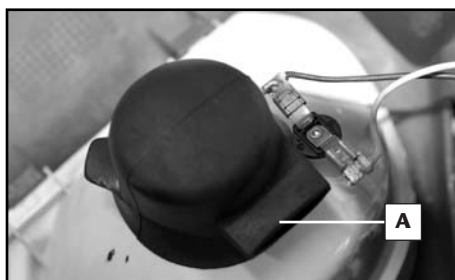


Dégager la plaque phare vers le haut.

Remontage de la plaque phare

Procéder en sens inverse du démontage. Assurez-vous de bien placer les pions **1** de la plaque phare, dans les trous **2** du garde boue avant.

Remplacement d'une ampoule de phare ou de veilleuse



- Retirer la protection caoutchouc **A**.
- Faire basculer l'épingle **B**,
- Sortir l'ensemble du phare.
- Appuyer légèrement sur l'ampoule à baïonnette, tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre et sortir l'ampoule de sa douille.
- Procéder dans le sens inverse pour le remontage.
- La veilleuse **C** se remplace simplement en retirant la douille du réflecteur.



Attention :

- Respecter la puissance des ampoules.

Refroidissement



Attention :

Effectuer les opérations de contrôle et de remplissage du liquide de refroidissement moteur froid : le liquide chaud peut provoquer de graves blessures.

- Le liquide de refroidissement est nocif:

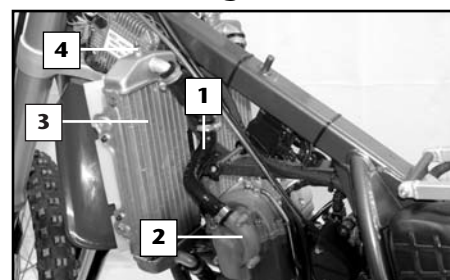
En cas de contact avec la peau ou les yeux, ou d'ingestion, ou des blessures occasionnées par le liquide chaud : **CONSULTEZ UN MEDECIN**

- Utiliser des gants de protection.
- Utiliser du liquide de refroidissement **IPONE** Radiator Liquid Ref: 500
- Ne pas remplacer le liquide de refroidissement par de l'eau ou de l'antigel : cela pourrait endommager votre moteur.

NOTE : Pour protéger l'environnement déposer le liquide vidangé dans un centre de collecte.

Système de refroidissement

Côté gauche



- 1 Thermostat
- 2 Pompe
- 3 Radiateur
- 4 Vis de purge radiateur

Contrôle du niveau:

Assurez-vous que votre moto soit bien verticale et sur sol horizontal.

Déposer le bouchon de radiateur **5**

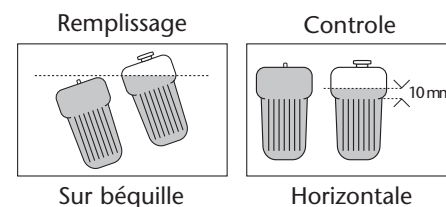
- Vérifier que le liquide de refroidissement est environ 10 mm au dessus des lamelles du radiateur.

Côté droit



- Pour effectuer un complément de liquide:
- Mettre la moto sur béquille latérale (incliné sur la gauche)
 - Dévisser la vis de purge **4**
 - Remplir jusqu'à ce que le liquide sorte sans air.
 - Remettre la vis **4**
 - Serrer (Voir tableau couple serrage)
 - Reprendre l'opération ci dessus pour contrôler le niveau.
 - Remettre le bouchon **5** et vous assurer de sa bonne position.

Schéma :



Attention : Il est important de respecter cette méthode. Le manque de liquide ou poche d'air dans le radiateur gauche pouvant entrainer des dommages graves au moteur

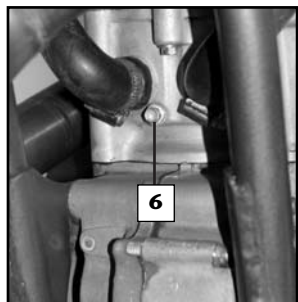
Vidange, remplissage, purge du circuit de refroidissement



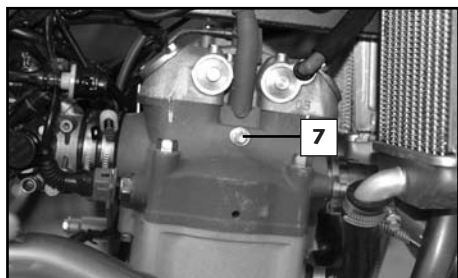
Attention :

Assurez-vous que votre moto soit bien verticale et sur sol horizontal.

Vidange



- Placer un récipient sous la moto
- Retirer le bouchon **5** page 41 et la vis **6**
- Laisser couler le liquide
- Remettre la vis **6** avec un joint neuf
- Serrer à 8 Nm



Remplissage

- Retirer la vis de purge **7** de la culasse
- Retirer la vis de purge **4** page 41 du radiateur gauche

Verser par l'orifice du bouchon **5** le liquide de refroidissement neuf
IPONE Radiator Liquid Ref: 500 .

- Dés que le liquide coule par la vis **7** sans bulle,
- Remettre la vis avec un joint neuf et serrer à 8 Nm.
 - Continuer le remplissage.

Une fois le niveau atteint : (Environ 1,1 litres)

- Remettre la moto sur sa béquille latérale et reprendre les opérations décrites page précédente.

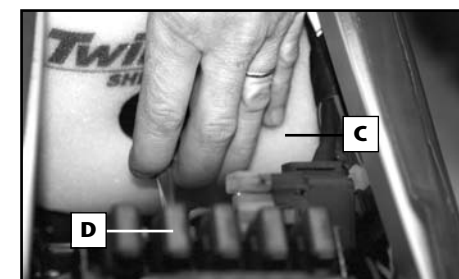
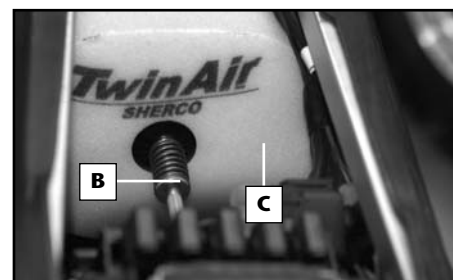
Nettoyage du filtre à air

Le filtre à air est un élément vital pour le bon fonctionnement de votre moto ; son entretien est donc primordial. Un filtre à air encrassé diminue la performance de votre moto, augmente la consommation d'essence et, au pire, des impuretés peuvent passer dans le moteur et provoquer une usure prématurée.



Pour accéder au filtre à air :

- Déverrouiller d'un quart de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre la vis **1** de la selle.
- Déposer la selle vers l'arrière de la moto.



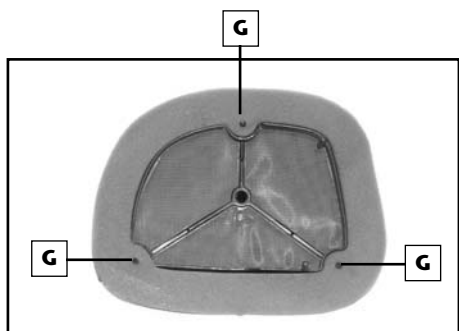
Exercer une pression de la pièce **B** vers le filtre **C** pour extraire la pièce **B** du support des composants électriques **D**



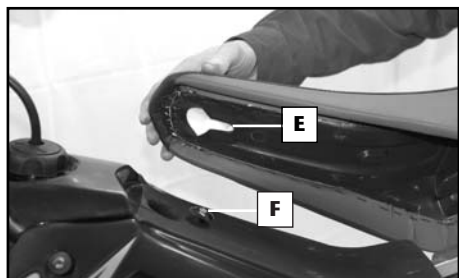
- Sortir le filtre avec son support.
- Séparer le filtre de son support.
- Nettoyer la mousse de filtre avec un détergent approprié. (NEUTRE)

Ne pas utiliser de solvant, ni d'essence !

- Sécher l'élément filtrant.
- Impregner le filtre d'AIR FILTER **IPONE** jusqu'à coloration bleu uniforme.



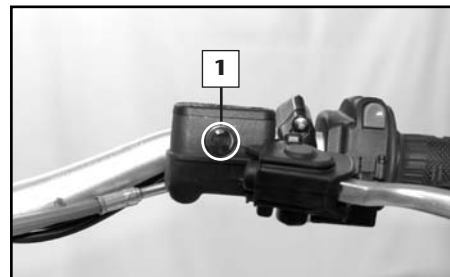
- Re-positionner l'élément filtrant sur son support avec précaution. Veiller à bien l'engager sur les 3 ergots **G**.
- Appliquer une pellicule de graisse **IPONE** sur le joint du filtre à air.
- Nettoyer si nécessaire avec un chiffon l'intérieur de la boîte à air.
- Réinstaller le filtre avec son support en prenant un soin particulier à son centrage.
- Remettre la pièce de blocage **B** page 43 en l'insérant d'abord dans l'élément filtrant puis dans le support **D** page 43.



Reposer la selle vers l'avant en vous assurant que la gorge **E** est engagée dans le plot **F** du réservoir et la languette sous le réservoir.

Verrouiller la vis d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

Vérification du niveau hydraulique d'embrayage



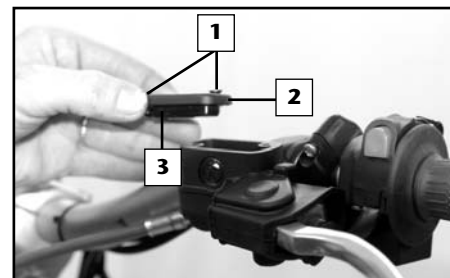
- Positionner le maître-cylindre horizontalement.
- Vérifier le niveau par la fenêtre **1**.

Le niveau doit se situer entre les deux flèches. Ajuster le niveau si nécessaire.

Schéma :



Complément de liquide hydraulique d'embrayage



- Dévisser les deux vis **1**
- Déposer le couvercle **2** et sa membrane **3**
- Remplir le bocal avec du liquide **IPONE** DOT4
- Reposer la membrane **3**, le couvercle **2** et les deux vis **1**.



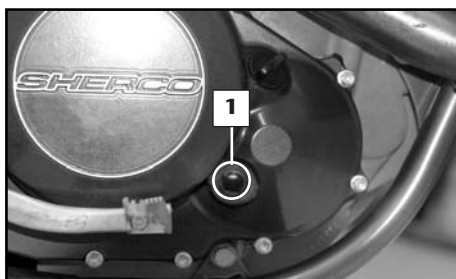
Attention :

- Le liquide hydraulique est très corrosif ; il peut être dangereux pour la peau.
- Lire attentivement les recommandations sur l'emballage.

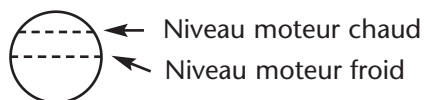
Huile Moteur

Contrôle du niveau d'huile

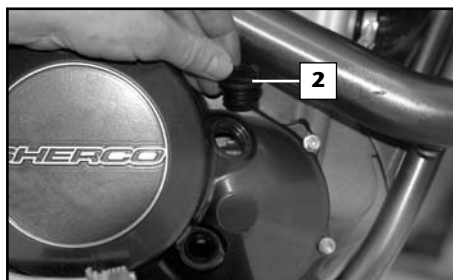
Assurez-vous que votre moto soit sur ses 2 roues, bien verticale et sur sol horizontal.



Par le fenêtre du carter embrayage, vérifier le niveau de d'huile moteur comme indique au schéma **1**



Si nécessaire ajuster le niveau




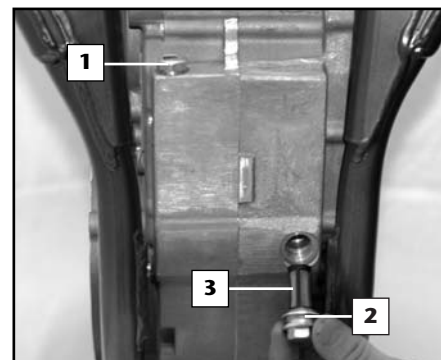
- Dévisser le bouchon de remplissage **2** d'huile moteur du carter embrayage,
- Compléter le niveau avec de l'huile moteur **IPONE** R4000 préconisée par **SHERCO**

Un mauvais niveau d'huile peut endommager votre moteur.
Ne pas utiliser votre moto si le niveau est en dessous du minimum.

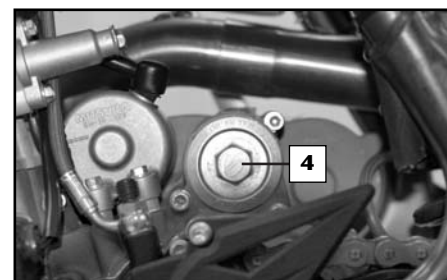
Vidange moteur - Remplacement du filtre

La vidange moteur doit s'effectuer moteur chaud.

 **Attention** : Utiliser des gants de protection.



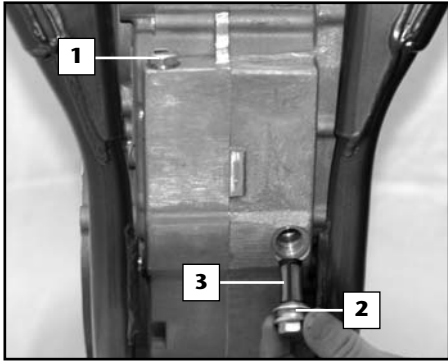
- Positionner la moto verticalement, sur sol horizontal.
- Placer un récipient sous la moto pour récupérer l'huile usagée.
- Dévisser le bouchon de vidange **1**
- Dévisser le bouchon de vidange **2**
- Retirer le préfiltre **3**
- Laisser couler l'huile



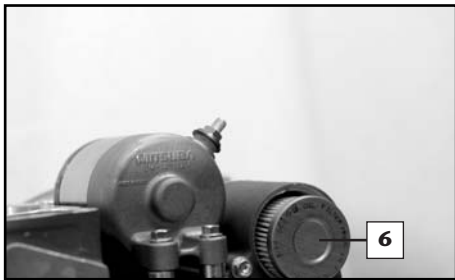
- Dévisser le bouchon du filtre à huile **4**
- Déposer le filtre à huile
- Laisser couler l'huile

Nettoyer les bouchons **1 - 2 - 3** avec un dégraissant **IPONE**
Nettoyer et inspecter le préfiltre **3**, la changer si nécessaire

 **Attention** : Il est impératif de remonter les bouchons avec des joints neufs.



- Reposer le bouchon **1** et visser à 22 Nm
- Reposer le préfiltre **3** et le bouchon **2** comme sur la photo
- Serrer le bouchon **2** à 35 Nm



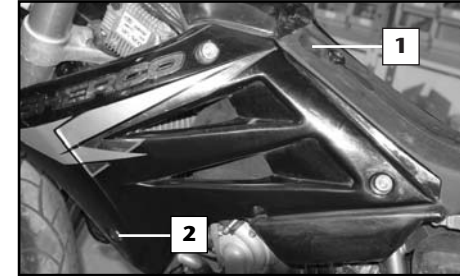
- Reposer un filtre à huile neuf, dans le bon sens, comme sur la photo.
- Reposer le bouchon avec un joint torique neuf et serrer à 15 Nm

NOTE : Le filtre **6** doit être remplacé à chaque vidange.

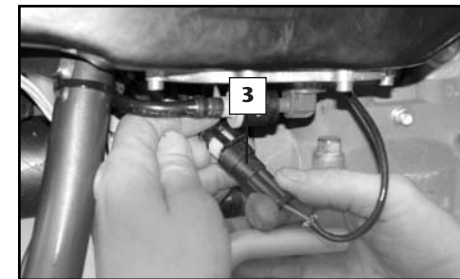
Dévisser le bouchon de remplissage d'huile moteur repère **2** page 46
 Verser environ 1,3l d'huile **IPONE** R 4000 préconisée par le constructeur.
 Vérifier le niveau d'huile par la fenêtre comme expliqué page 46.
 Compléter le niveau si nécessaire

Attention :
 Pour protéger l'environnement, les huiles et filtres usagés doivent être déposés dans un centre de collecte et non pas dans les égouts ou dans la nature.

Dépose du réservoir



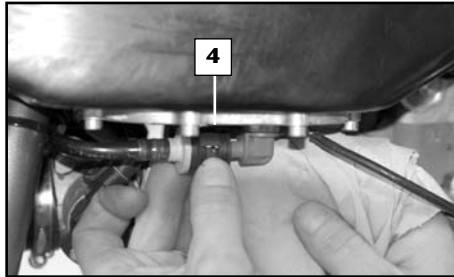
- Dévisser la vis centrale **1** du réservoir, les vis inférieures **2** des ouies droite et gauche



Débrancher la broche **3** du faisceau de pompe à essence

Repose du réservoir

Effectuer les opérations inverse au démontage



- Appuyer sur les deux languets du connecteur de durite **4**
- Retirer la durite

Cette opération doit être effectuée moteur froid



Attention :

Utiliser des lunettes, des gants de protection et un chiffon



- Dans le chiffon, faire couler le reste d'essence.
- Retirer le réservoir vers le haut.

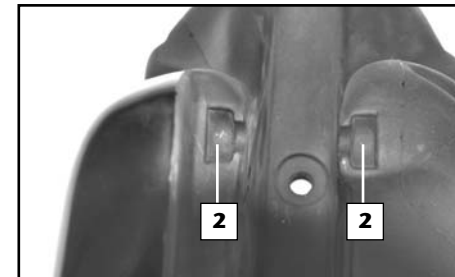


Attention :

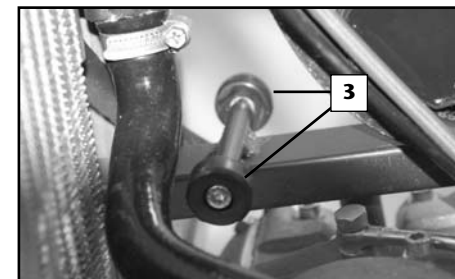
En cas de projection dans les yeux ou d'ingestion d'essence,
CONSULTEZ UN MEDECIN.



Assurez vous du bon cheminement du cable de gaz et de la durite embrayage, tel que montrés sur la photo **1**



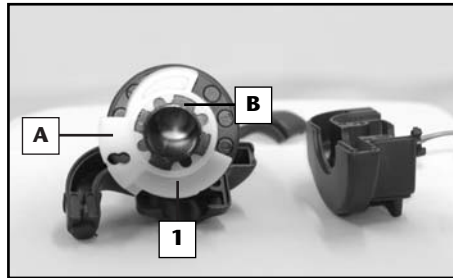
Les deux gorges du reservoir **2** doivent se loger sur les silent blocks **3** du cadre.



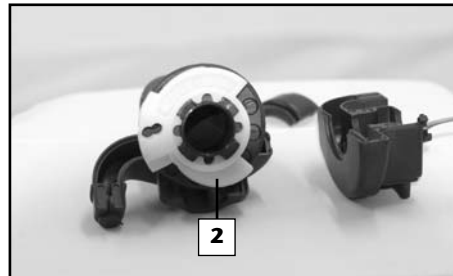
- Reconnecter la durite d'essence
- Assurez-vous d'entendre le clic du connecteur
- Rebrancher le faisceau de pompe à essence
- Mettre les 3 vis et reposer la selle

Tirage de gaz

La commande de gaz a deux positions de tirage : direct ou progressif



Pour modifier ce tirage, il suffit d'inverser le tire-cable **A** sur le tube de gaz **B**



Position **1** : tirage direct
Position **2** : tirage progressif

COUPLES DE SERRAGE

FREIN FILET

Bouchon de vidange magnétique	22 Nm	
Bouchon de vidange avec préfiltre	35 Nm	
Couvercle de filtre à huile	15 Nm	
Bougie (appliquer de la graisse au cuivre)	15 Nm	
Vis de purge de liquide de refroidissement	8 Nm	
Vis de vidange de liquide refroidissement	8 Nm	
Ecrou de roue AR	120 Nm	
Vis de fixation de berceau AR	24 Nm	x
Ecrou de roue AV	25 Nm	
Vis de pincement de bas de fourche / axe M6	12 Nm	
Vis d'axes de plaquettes de frein	8 Nm	x
Vis de pincement de tés de fourche M8	24 Nm	
Vis de crépine d'aspiration d'huile M6	6 Nm	x
Vis d'axe de pignon fou de démarreur M6	6 Nm	x
Vis de culasse M10 (appliquer de la graisse)	50 Nm	
Ecrou de rotor d'allumage	70 Nm	x
Ecrou de noix d'embrayage	150 Nm	x
Ecrou de pignon de sortie de boîte	150 Nm	x
Ecrou de transmission primaire / vilebrequin	150 Nm	x
Vis de capteur de tours M6	10 Nm	x
Vis / écrou butée de décompresseur automatique M5	7Nm	x

COUPLES DE SERRAGE STANDARD

M5	6 Nm
M6	12 Nm
M8	24 Nm
M10	40 Nm

NOTE : du frein filet normal doit être appliqué sur toutes les vis interne du moteur



INTRODUCTION

**Thank you for the confidence you have shown
in SHERCO by buying one of our products**

ENGLISH



Congratulations! You are now the owner of a 4.5i **SHERCO** Motorcycle. You will enjoy many miles or riding pleasure if you follow the instructions in this manual and obey the local vehicle codes.

This manual explains the operation, inspection, basic maintenance and upkeep of your **SHERCO**. Should you have any questions on the content of this manual or on your bike, please contact your **SHERCO** dealer.

We recommend that you read and understand everything in this manual before you ride your motorcycle.

In order to keep your **SHERCO** in perfect condition it is necessary that you follow the maintenance procedures described in this manual.

(The vehicle you have bought may differ slightly from the vehicle shown in this manual).

SHERCO reserves the right to make any modifications without prior notification.

CONTENTS


SPECIFICATIONS	P57	Drive chain adjustment.....	P83
RECORDING THE IDENTIFICATION NUMBERS	P58	Checking the front brake fluid level.....	P84
VEHICLE DESCRIPTION	P59	Topping up the front brake fluid.....	P84
LOCATION OF SERIAL NUMBERS	P58	Checking the front brake pads.....	P84
CONTROLS	P60	Adjusting the brake pedal position.....	P85
Clutch lever.....	P60	Checking the rear brake fluid level.....	P86
Front brake lever.....	P60	Topping off the rear brake fluid.....	P86
Speedometer.....	P60	Checking the rear brake pads.....	P86
Indicators.....	P60	Removing and replacing the front wheel.....	P87
Left hand control.....	P71	Removing and replacing the rear wheel.....	P88
Turn signal switch.....	P71	Tire pressure.....	P89
Electric starter button.....	P71	Spoke tension.....	P89
Fuel tank cap.....	P71	Electrical components.....	P90
Fuel.....	P72	Battery.....	P90
Gear shift lever.....	P72	Fuses.....	P91
Kick starter lever.....	P72	Speedometer fuse.....	P91
Fork compression adjustment.....	P73	Removing the headlight plate.....	P92
Fork rebound adjustment.....	P73	Replacing a headlight or driving light bulb.....	P92
Shock absorber compression adjustment.....	P74	Cooling.....	P93
Shock absorber rebound adjustment.....	P74	Cooling system.....	P93
Steering lock.....	P75	Emptying, filling and bleeding the cooling system.....	P94
Side stand.....	P75	Cleaning the air filter.....	P95/96
RIDING	P76	Checking clutch hydraulic fluid level.....	P97
SAFETY RECOMMENDATIONS	P77	Topping off the clutch hydraulic fluid level.....	P97
Maintenance	P78	ENGINE OIL	
Maintenance	P79	Checking oil level.....	P98
Maintenance - frame and engine	P80	Oil change – replacing filter.....	P99/100
Clutch lever adjustment.....	P80	Removing the fuel tank.....	P101/102
Checking the fork: Tightening and adjusting the steering bearings.....	P80	Replacing the fuel tank.....	P103
Fork air purge screw.....	P81	Throttle control.....	P104
Handlebar position adjustment.....	P81		
Cleaning the fork dust seal.....	P81		
Pre-load adjustment of the rear shock absorber spring.....	P82		
Checking play in link rods.....	P82		
Drive chain tension.....	P82		

SPECIFICATIONS

DIMENSIONS

Overall length	: TT : 2110 mm (83.07 in.)	SM : 2060 mm (81.10 in.)
Overall width	: 830 mm (32.67 in.)	
Height	: TT : 1220 mm (48.03 in.)	SM: 1190 mm (46.85 in.)
Wheelbase	: 1485 mm (58.46 in.)	
Shipping weight	: 109 kg (240 lb.)	

ENGINE

Type	: 4 stroke, single cylinder air cooled
CC	: 448,6 cm ³
Bore x stroke	: 94,5 x 64
Compression ratio	: 11,2 : 1
Ignition system	: Kick start + electric start
Electronic injection	: Magnetti Marelli
Plugs	: NGK CR8EK
Gear box oil	: 1,3 litres, SAE 10W40 R4000 

TRANSMISSION

Type	: 6 speed
Clutch	: Multi-disk in oil bath
Transmission system	: Chain
Primary reduction ratio	: 2,72 (25/68)
Secondary reduction ratio	: TT : 14-48
Gear ratio	1 ^a 2,46 (13/32) 4 ^a 1,14 (21/24)
	2 ^a 1,81 (16/29) 5 ^a 0,86 (23/22)
	3 ^a 1,42 (19/27) 6 ^a 0,84 (25/21)

FRAME

Make of tires	: MICHELIN
Tire size	
Front	: TT : 90-90-21
	: SM : 120-70-17
Back	: TT : 140-80-18
	: SM : 150-60-17
Fuel tank capacity	: 8.5 litres, (2.25 gal.) Lead free 95 and 98

ELECTRICAL EQUIPMENT

Headlight	: 12 V 35/35 W
Drive light	: 12 V 5 W
Rear light / stop	: 12 V 21/5 W
Indicators	: 12 V 10 W

TT: Enduro model
 SM: Supermotard model
 Specifications subject to change.

RECORDING THE IDENTIFICATION NUMBERS

Record the numbers of the ignition key, theft lock and vehicle serial numbers in the appropriate places.

Ignition key number (see diagram overleaf)

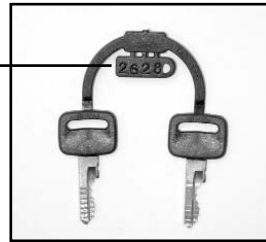
Steering lock key number (see diagram overleaf)

Vehicle serial number

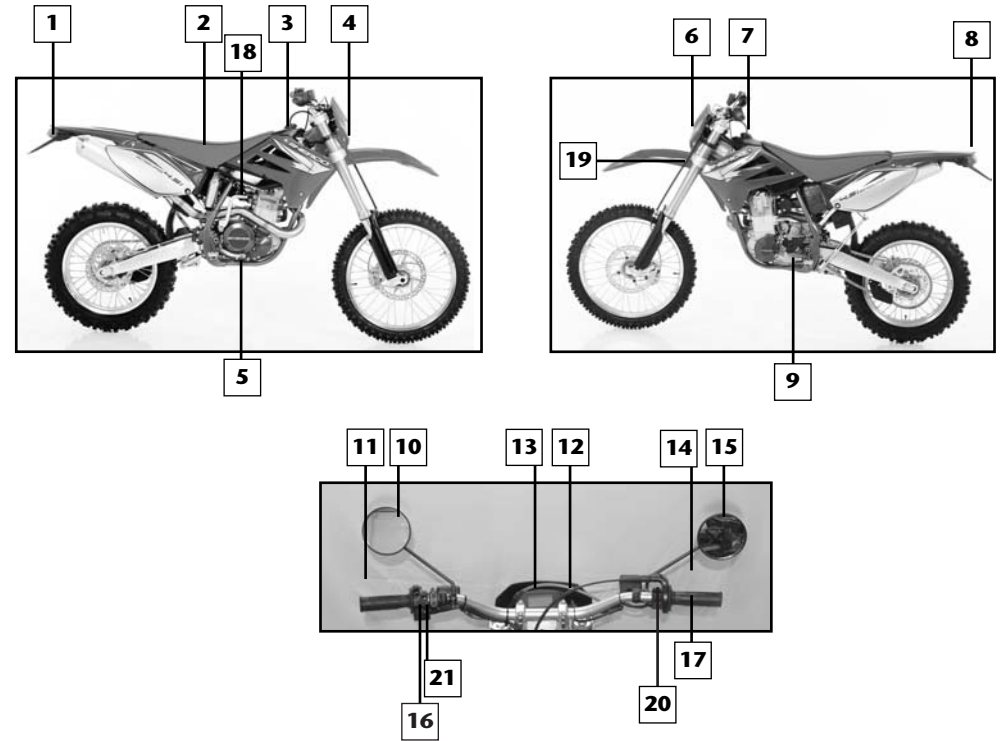
Key Number



Key Number

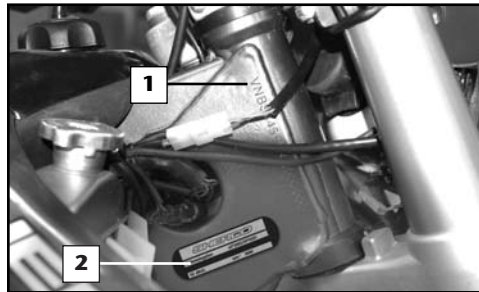


VEHICLE DESCRIPTION



LOCATION OF SERIAL NUMBERS

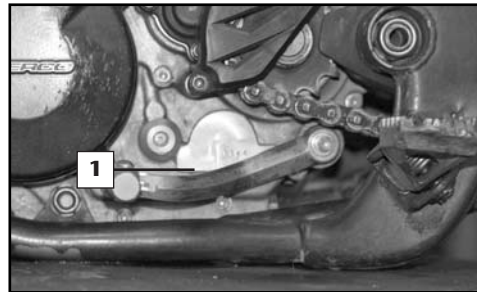
Frame number



The vehicle serial number **1** is stamped on the right hand side of the steering column.

The regulatory plaque **2** is affixed on the right side of the frame. It shows the accreditation No., the serial No. of the vehicle, the noise level at stop for the corresponding engine speed.

Engine type and number

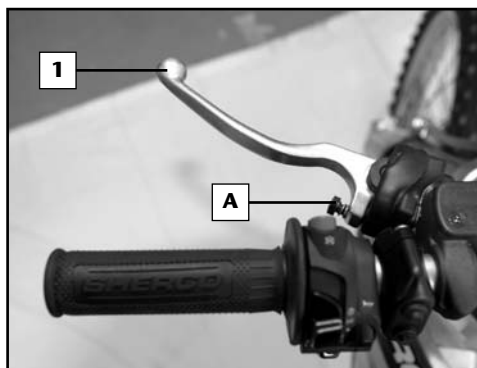


The engine number **1** is stamped on the left side of the oil sump

1. Rear turn signal
2. Seat
3. Fuel tank
4. Front turn signal
5. Rear brake pedal
6. Headlight
7. Fuel tank cap
8. Tail light / brake light / license plate light
9. Gear shift lever
10. Left rear view mirror
11. Clutch lever
12. Main electrical switch
13. Speedometer
14. Front brake lever
15. Right hand rear view mirror (optional)
16. Left handlebar control switch (Lights, horn, engine stop button)
17. Accelerator grip
18. Throttle
19. Steering lock
20. Electric start button
21. Speedometer panel

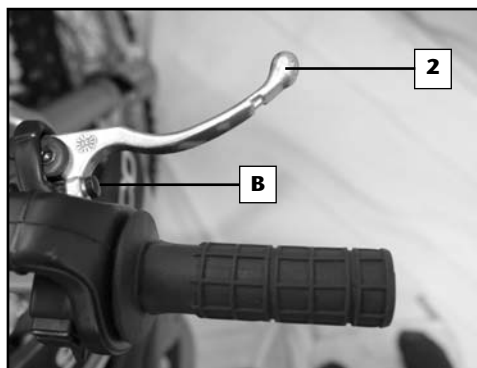
CONTROLS

Clutch Lever



The clutch lever **1** is on the left side of the handlebars and has an adjustment screw **A**

Front brake lever



The front brake lever **2** is on the right side of the handlebars and has an adjustment screw **B**

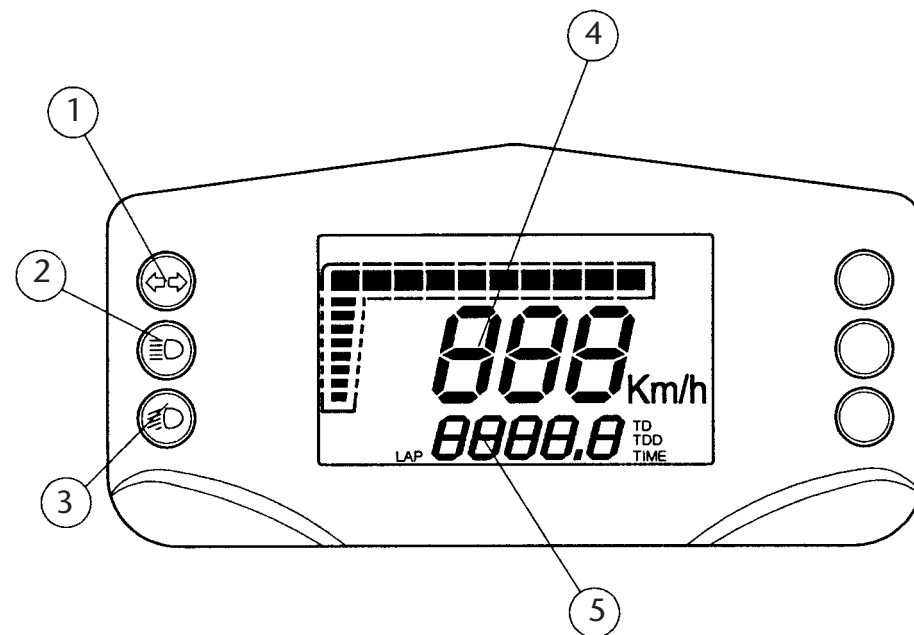
Speedometer - Indicators






Speedo command **1**



Dashboard



-  1. Turn lights
-  2. High beam
-  3. Low beam
- 4. Speedometer
- 5. Total milage

1.0 DEFINITION OF COMPONENTS

1.1 LCD crystal

1.2 Pulsator

2.0 FUNCTIONS AND FEATURES

2.1 Current speed function

2.2 Total distance function (TOD)

2.3 Clock function (TIME)

2.4 Automatic trip function (TD)

2.5 Automatic trip function (CountDown)

2.6 Automatic chronometer function (LAP)

2.7 Modification to wheel circumference, units of measurement and wheel impulses

2.8 Succession of functions shown

2.9 Button function

2.10 Initial installation of instrument

1.0 DEFINITION OF COMPONENTS

The unit comprises:

A digital LCD display

Three LED indicators

A separate control pulsator is also required. Backlighting is effected using red LEDs.

1.1 LCD (liquid crystal display)

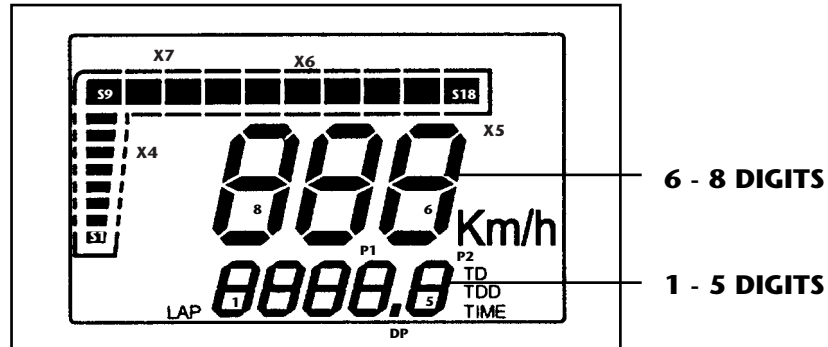


Fig.1 Overall view of the LCD display

1.2 Pulsator

The impulse switch is on the left side of the handle-bar near the combination switch.

2.0 FUNCTIONS AND FEATURES

2.1 Current speed (speedometer) function

This function describes the function/display of current speed. The information is always displayed on the 6-8 digits, accompanied by an indication through the use of the graphic bar (Fig. 2); if the measurement unit selected is k.p.h. (default value), the relative digit is displayed; by pressing the button and gaining access to the Set-Up menu, it is possible to select m.p.h.; in this case, the speed indication will not be accompanied by any text showing the unit of measurement selected.

2.2 Total distance function (TOD)

This function describes the function/display of the total distance traveled.

The information is displayed on the 1-5 digits accompanied by the letters TOD, as shown in figure 2; depending on the unit of measurement selected, the figure is shown in kilometres (default value) or miles. In normal conditions of use of the instrument, it is not possible to zero this information. The maximum figure that can be displayed is 99,999 km. (or miles); once this is exceeded, the counter is reset to zero. The figure shown increases by integer values of 1 km./mile.

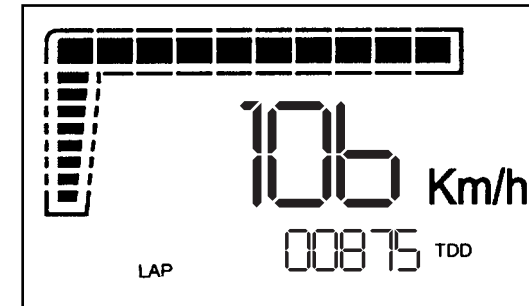


Fig.2 TOD function

2.3 Clock function (TIME)

This function describes the correct operation/display of the clock function. This function is always displayed in an hh:mm format, using digits 1-5, as shown in Fig.3. The time may be adjusted only when stationary by pressing the button (under the TIME function) until only the segments relative to the clock function and the letters TIME are active, while all the other segments are switched off (Fig.4).

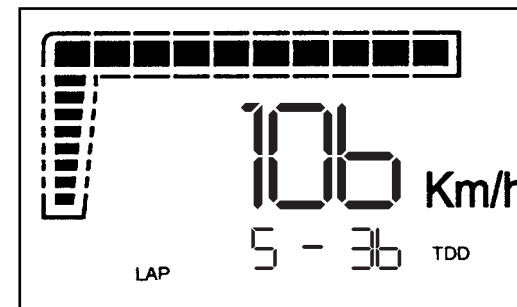


Fig.3 TIME function

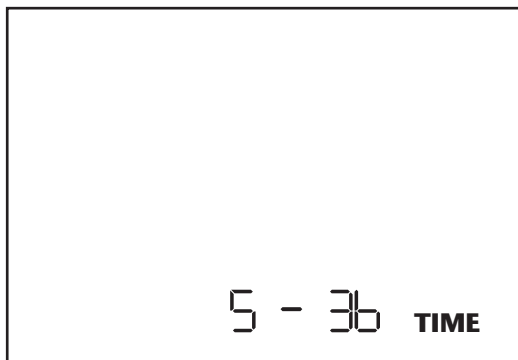


Fig.4 TIME adjustment

It is possible to adjust first the hours and then the minutes, depending on the digit selected (which will be shown flashing with $f=1\text{Hz}$, $\text{Duty}=50\%$); briefly pressing the button will increase the parameter selected by one, while longer pressure will enable another parameter to be selected (minutes rather than hours). Once the adjustment has been effected, normal operation is resumed by holding the button depressed for about 3 seconds. The Time parameter will be visualised in a 24h format if the unit of measurement selected is k.p.h., and in the 12h format if the unit of measurement selected is m.p.h.

Note 1 Once into the adjustment menu, the system will return to normal operation mode if 20 seconds pass without the button being pressed.

Note 2 Once into the adjustment menu, if the bike starts to move (speed>0), the system will automatically return to normal operation mode.

Sequence displayed: from 0:00 to 23:59 in 0-24h format
 from 0:00 to 12:59 in 0-12h a.m. format
 from 1:00 to 11:59 in 0-12h p.m. format

Precision of the clock: $\pm 2.5''/\text{day}$. The information is not saved to memory.

2.4 Automatic trip function (TD)

This function describes the function/display of the unit's automatic trip function. This function is always shown using the 2-5 digits and is accompanied by the letters TD, as shown in Fig.5; the figure shown represents the distance run by the bike expressed in kilometres or miles (depending on the unit of measurement selected), with a resolution of 0.1 (kilometres or miles); this counter is automatic: it is activated by the first impulse from the speed sensor. The figure is not saved permanently. It is possible to zero the counter associated with this parameter by pressing the button (below the TD function) for about 3 seconds until the value 000.0 appears. The zeroing of the TD can be effected both while stationary and whilst moving, and also zeroes the LAP function. If the figure exceeds 999.9, the system will automatically zero the TD and LAP, and will then restart the trip.

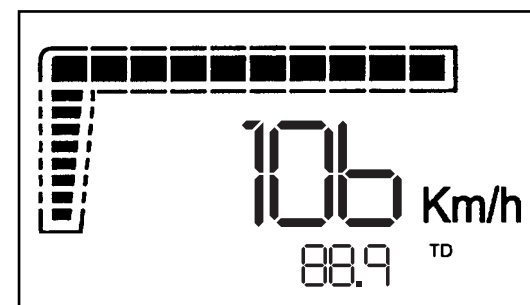


Fig.5 TD function

2.5 Automatic trip function (CountDown)

This function describes the function/display of the unit's countdown trip function. This function is always shown using the 2-5 digits and is accompanied by the flashing letters TD (see Fig.6); the counter is always active and counts down with a resolution of 0.1 (kilometres or miles depending on the unit of measurement selected). It is possible to modify the value associated with this parameter by pressing the button (below the TD function and whilst stationary) for about 3 seconds until only the segments relative to the countdown function and the letters TD (still flashing) are active, while all the other segments are switched off, as shown in Fig.7.

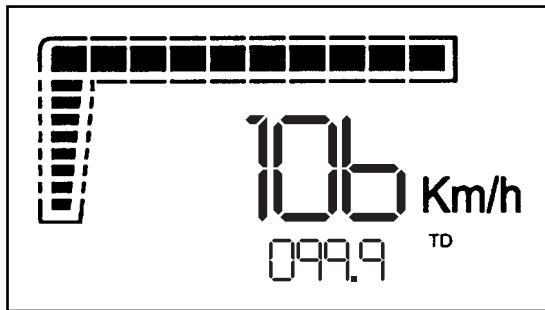


Fig.6 Countdown function

It is possible to modify the different figures in the counter, starting with the largest figure and moving successively to the lesser one; depending on the data selected (shown flashing with $f=1\text{Hz}$, $\text{Duty}=50\%$), a brief pressure on the button will decrease the figure by one, while a longer pressure will enable the selection of a different parameter. Once the adjustment has been finished, normal operation mode is activated by pressing the button for about 3 seconds while the lesser figure is selected. If the figure counts down to 000.0, the system will Re-initialize the value at 999.9.

Note 1 Once into the adjustment menu, the system will return to normal operation mode if 20 seconds pass without the button being pressed.

Note 2 Once into the adjustment menu, if the bike starts to move ($\text{speed}>0$), the system will automatically return to normal operation mode.

Sequence displayed: from 999.9 to 000.0
The information is not saved to memory

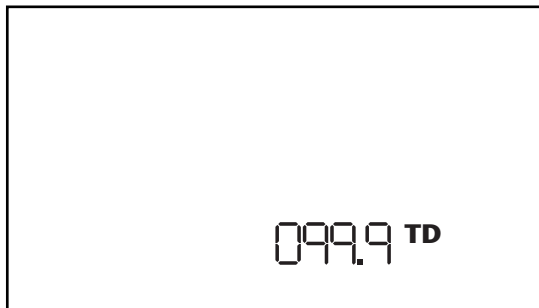


Fig.7 Countdown adjustment

2.6 Automatic chronometer function (LAP)

This function describes the function/display of the chronometer associated with the TD. The information is displayed on digits 1-5 and accompanied by the letters LAP, as shown in Fig.8. The figure displays the time lapse of the bike (in mm:ss format if hours = 0, and in hh:mm format if hours > 0), associated with the TD parameter; it is therefore an automatic counter: it is automatically activated with the first impulse from the speed sensor (when LAP is operative, the digit separating hours and minutes, and minutes and seconds, flashes, and is displayed fixed when LAP is not operative), and stops 3 seconds after reception of the last impulse sent by the speed sensor. The data is not saved permanently to memory. It is possible to zero the counter associated with this parameter by pressing the button (below the LAP function) for about 3 seconds until the value 00'00" appears. The zeroing of the LAP can be effected both while stationary and whilst moving, and also zeroes the TD function. If the figure exceeds 23-59 (that is 23 hours 59 minutes and 59 seconds), the system will automatically zero the LAP and TD, and will then restart the trip function.

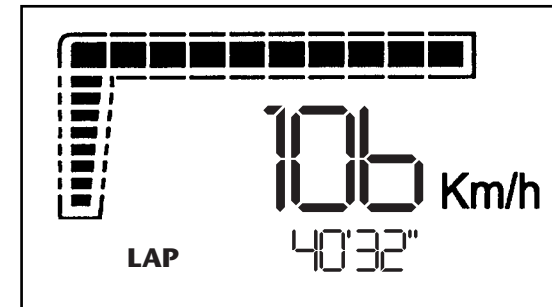


Fig.8 LAP function

2.7 Modification to wheel circumference, units of measurement and wheel impulses

The modification to the wheel circumference, units of measurement and number of wheel impulses can only be effected while stationary, maintaining the button pressed under the TOD function until the only information displayed (in the 2-5 digits) is the wheel circumference and all the other segments are off (see Fig.9).

It is possible to modify the various figures constituting the value for the wheel circumference, starting with the largest figure and moving successively to the lesser one; depending on the digit selected (shown flashing with $f=1\text{Hz}$, $\text{Duty}=50\%$), a brief pressure on the button will increase the figure by one, whilst a longer pressure will enable the selection of a different figure.

Note 1 Adjustment interval (wheel circumference): from 1,000mm to 2,500mm with steps of 1mm.

Note 2 If the wheel circumference selected is >2,500mm, the system will automatically set the default value (2,091mm).

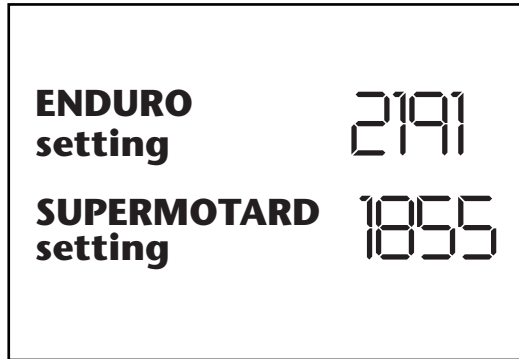


Fig.9 Adjustment of wheel circumference

Once the wheel circumference has been adjusted, it is possible to modify the unit of measurement by holding the button depressed for about 3 seconds while the lesser figure is selected; at this point, the display will show the letters 'km/h' and 'Mph', with the unit selected initially shown flashing (f=1Hz, Duty=50%). This parameter is modified in the same way as described above. The change in unit of measurement will irreversibly cancel the TD and LAP.



Fig.10 Adjustment of units of measurement

By holding the button depressed for about 3 seconds while the unit of measurement is selected (shown flashing with f=1Hz, Duty=50%), it is possible to modify the number of wheel impulses. This parameter expresses the number of impulses the electronic sensor sends to the instrument for each complete turn of the wheel. The adjustment interval permitted ranges from a minimum of 1 for each complete turn of the wheel to a maximum of 6.

Note 3 The impulses may also NOT have equal lapses of time between them.

By holding the button depressed for about 3 seconds while the value is selected, it is possible to return to standard operating mode.



Fig.11 Adjustment of impulses for each complete turn of the wheel

Note 4 The information concerning the values for the wheel circumference, unit of measurement and number of impulses for each turn of the wheel selected, are saved to memory.

Note 5 Once into the adjustment menu, the system will return to normal operation mode if 20 seconds pass without the button being pressed.

Note 6 Once into the adjustment menu, if the bike starts to move (speed>0), the system will automatically return to normal operation mode.

2.8 Succession of functions shown

Scrolling through the functions is always possible, whether stationary or moving, by pressing on the button in accordance with the sequence shown below:



2.9 Button function

The function of the button varies depending on the function displayed, as shown in the table below.

Function	MODE
TIME	If $T \geq 3''$ and Speed = 0, the time-setting function is activated If $T < 3''$ or Speed > 0, the functions may be scrolled through
LAP	If $T \geq 3''$ LAP and TD are reset If $T < 3''$ the functions may be scrolled through
TOD	If $T \geq 3''$ and Speed > 0, the circumference, unit of measurement and number of impulses per turn of the wheel function is activated If $T < 3''$ or Speed > 0, the functions may be scrolled through
TD	If $T \geq 3''$ LAP and TD are reset If $T < 3''$ the functions may be scrolled through
COUNTDOWN	If $T \geq 3''$ and Speed > 0, the countdown setting function is activated If $T < 3''$ or Speed > 0, the functions may be scrolled through

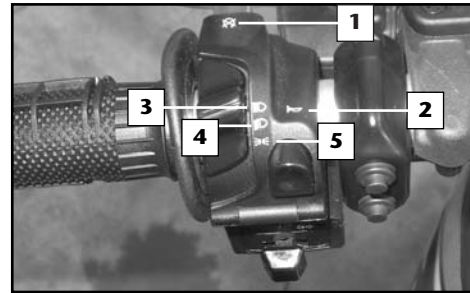
2.10 Initial installation of instrument






The default value of the wheel circumference is 2,091mm, and the unit of measurement is k.p.h. for the speed and kilometres for distance; again by default, the system is set to receive 1 impulse for each complete turn of the wheel. To modify any of these parameters, it is necessary to proceed as per the instructions above.

During the initial installation of the instrument, the display will Visualize the version and date of the software installed for about 2 seconds.

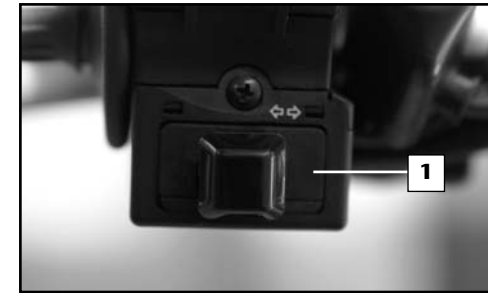
Immediately after the display's Check, and the visualisation of the pre-set wheel circumference and number of impulses for each turn of the wheel, the system activates the standard operating mode.




Left handlebar control switch



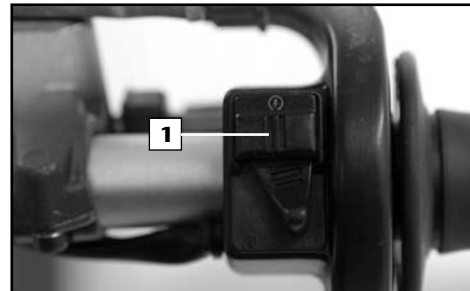
-  1. Engine stop button
-  2. Horn button
-  3. Headlight (high beam)
-  4. Headlight (low beam)
-  5. Side lights

Turn signal switch



-  1. Right hand turn switch
-  2. Left hand turn switch
-  3. Push in to cancel

Electric start button




Press on button **1** to start

Fuel tank cap



Opening: Turn the cap **1** counterclockwise
Closing: Turn the cap **1** clockwise

 **NOTE:** Do not fill to the brim as fuel increases in volume as it gets hotter.

Fuel



Only use unleaded fuel with an octane index of at least 95.

Gear shift lever

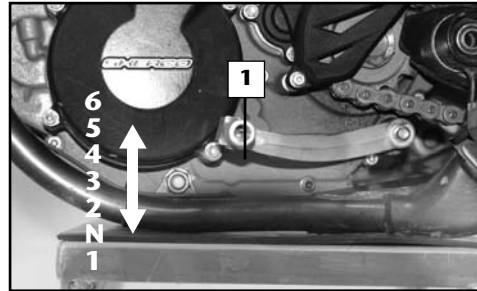
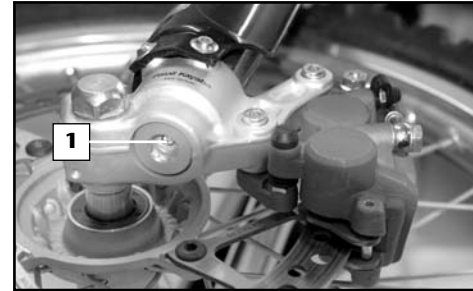


Diagram showing the gear positions.

Fork compression adjustment



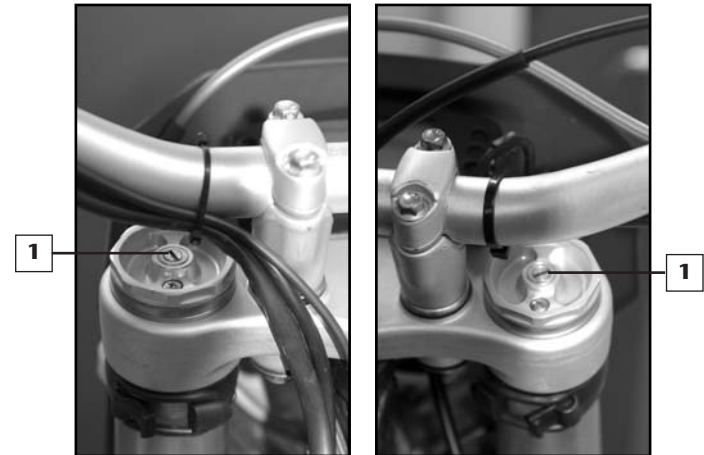
The screws **1** determine the behaviour of the fork when compressed. Turning them clockwise increases the compression and vice-versa. Standard adjustment: turn clockwise to the stop, then back off 9 clicks - there are 21 clicks available.

Kick starter lever



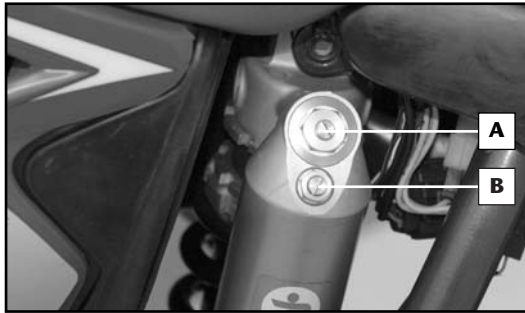
The kick starter lever **1** is located on the right hand side and folds out for use.

Fork rebound adjustment



The screws **1** determine the behaviour of the forks in the rebound mode. Turning them clockwise increases the rebound and vice-versa. Standard adjustment: turn clockwise to the stop and then back off 9 clicks - there are 32 clicks available.

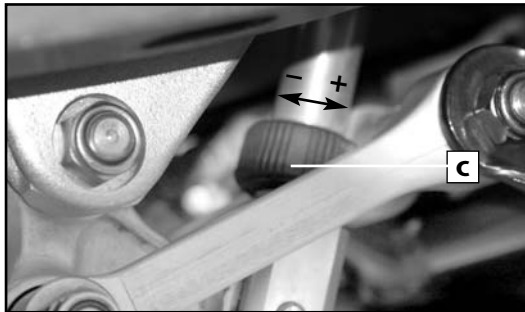
Shock absorber compression adjustment



Screw **A** controls fast compression (major impacts).
Screw **B** controls slow compression (sensitivity).
Each screw has 25 clicks, turning them clockwise increases the compression and vice-versa.

Standard adjustment : **A** - Turn clockwise to the stop and then back off 10 clicks
B - The same

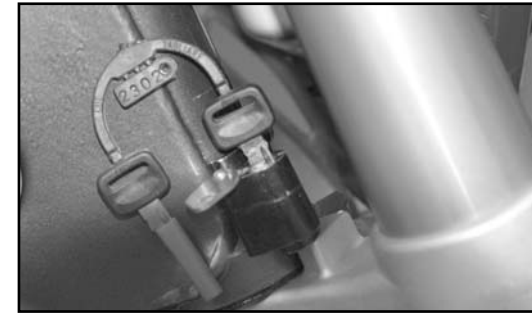
Shock absorber rebound adjustment



The rebound is adjusted by turning the black ring at the base of the shock absorber **C**: There are 25 adjustment possibilities. If you require a softer rebound, turn the black ring in the direction of the arrow marked (-). If you require a firmer rebound, turn the black ring in the direction of the arrow marked (+).

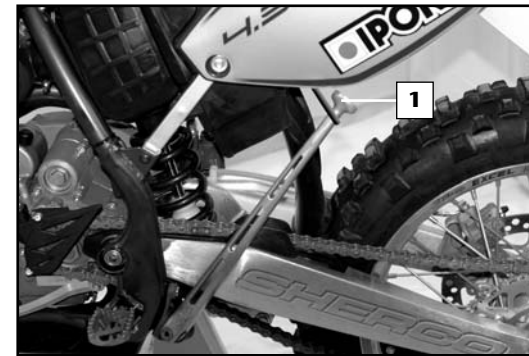
Standard adjustment : **C** - Turn clockwise to the stop and then back off 9 clicks

Steering lock



The steering lock is on the steering column. Turn the handlebars to the left, insert the key, turn it counter-clockwise, push in, turn clockwise and remove.

Side Stand



Remove the safety rubber **1**, press on the stand with your foot, and keep in this position until stand supports full weight of bike.

! WARNING : The side stand has a safety system that automatically folds it back as soon as the bike is moved into the upright position.

! WARNING : The side stand is designed to support the motor bike alone.

Cold start:

1. Turn the ignition key to start position (on the right).
2. Using the gear shift lever place the transmission in neutrel
3. Start the motor by pressing on the start button, without accelerating.
4. Let the engine warm up for a few minutes.

Warm start :

Follow the previous instructions but omit step 4. Accelerate the engine slightly after it starts.

Give yourself time to learn the controls and their functions before using the vehicle.

Changing gears:

The gear shift lever positions are shown. To find neutral, push down on the pedal until it is in first gear (you will feel a resistance to further movement). Lift up slightly on the pedal.


1. Close the throttle and pull in the clutch lever.
2. Step on the gear shift lever and place the transmission into first gear.
3. Smoothly open the throttle and slowly release the clutch lever. Once you have reached the proper speed, shift into the next higher gear.

Parking :

Stop the engine and remove key.

- Never ride after drinking alcohol.
- Wear an approved helmet when riding.
- Keeping your machine in good working order and maintaining it correctly increases its reliability and safety during use.
- Petrol is inflammable, fill the fuel tank when the engine is not running.
- Exhaust fumes are toxic, never run the engine in an enclosed area.
- Always park the vehicle on a hard flat surface, do not park on a slope or soft surface. Always check that the bike is balanced.
- Before taking to the road each day, please check the following :

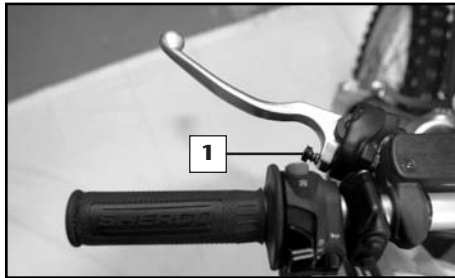
- Tires	: wear and pressure
- Engine oil	: level (see chapter on Maintenance and Adjustments)
- Fuel	: Level + Absence of leaks
- Primary drive chain	: tightness (see chapter on Maintenance and Adjustments)
- Steering	: not blocked
- Brakes	: proper operation, play, no brake fluid leaks and that the brake pads are serviceable (see chapter on Maintenance and Adjustments)
- Throttle control	: play (see chapter on Maintenance and Adjustments)
- Clutch	: play (see chapter on Maintenance and Adjustments)
- Electrical equipment	: operation of horn and lights (see chapter on Maintenance and Adjustments)
- Fixings (nuts, bolts, etc.)	: check that all vehicle components are well secured

If, during these checks, you find a fault, consult the **Maintenance and Adjustments** Chapter in this manual or contact your deal 

MAINTENANCE		1- service after 5 hours	After / every 20 hours
ENGINE			
Change oil, change filter and clean prefilter (change if necessary)		▪	▪
Clean drain plug magnet		▪	▪
Replace spark plug (After 50 hours)		▪	▪
Check and adjust valve clearance		▪	▪
Check engine mounting bolts for tightness		▪	▪
CARBURETOR			
Clean carburetor manifold		▪	▪
ADD - ON PARTS			
Check cooling system for leaks, check quantity of anti-freeze		▪	▪
Check exhaust system for leaks and fitment		▪	▪
Check cables for damage, smooth operation and bends adjust and lubricate		▪	▪
Check fluid level of the clutch master cylinder		▪	▪
Clean air filter and filter box		▪	▪
Check electric wires for damage and bends		▪	▪
Check function of electric systems (low, high beam, break light, indicator lamps, speedometer illumination, emergency OFF switch or button)		▪	▪
BRAKE			
Check brake fluid, lining thickness, brake lining		▪	▪
Check brake lines for damage and leaks		▪	▪
Check / adjust smooth operation and free travel of handbrake / foot brake lever		▪	▪
Check tightness of brake system screws and leaks		▪	▪
CHASSIS			
Check shock absorber and fork for leaks and function		▪	▪
Clean dust bellows		▪	▪
Bell fork legs		▪	▪
Check tightness of general bolt and screw		▪	▪
Check / adjust steering head bearings		▪	▪
WHEELS SPOKE			
Check joint tension and rim join		▪	▪
Check tyres and air pressure		▪	▪
Check chain, rear sprockets and chain guides for wear, fit and tension		▪	▪
Lubricate chain		▪	▪
Check clearance of wheel bearings		▪	▪

Maintenance		At least once a year
IMPORTANT! THE FOLLOWING CHECKS SHOULD BE CARRIED OUT ONCE A YEAR !		
Fork		▪
Absorber		▪
Clean and grease steering head bearings and gasket elements		▪
Replace glass fibre yarn filing of the exhaust main silencer		▪
Treat electric contacts and switches with contact spray Protector 3 IPONE		▪
Change hydraulic clutch fluid		▪
Change brake fluid		▪
IMPORTANT CHECKS AND MAINTENANCE TO BE CARRIED OUT BY THE RIDER		
Check oil level	Before each start	After every cleaning
Check brake fluid level	▪	▪
Check brake pads for wear	▪	▪
Check lights for function	▪	▪
Check horn for function	▪	▪
Lubricate and adjust cables / gaz	▪	▪
Bleed fork legs regularly	▪	▪
Remove and clean dust bellows regularly	▪	▪
Clean and lubricate chain, cheque tension and adjust if necessary	▪	▪
Clean air filter and filter box	▪	▪
Check tyres for pressure and wear	▪	▪
Check cooling fluid level	▪	▪
Check fuel lines for leaks	▪	▪
Check all control elements for smooth operation	▪	▪
Check brake performance	▪	▪
Treat bare metal parts Protector 3 IPONE (with the exception of brake and exhaust system)	▪	▪
Treat and steering locks and light switches with contact spray Protector 3 IPONE	▪	▪
Check tightness of screws, nuts and hose clamps regularly	▪	▪
SERVICE SHOULD BE DONE EVERY 20 HOURS IF MOTORCYCLE IS USED FOR COMPETITION THE SERVICE SHOULD BE CARRIED OUT AFTER EVERY RACE !		
SERVICE INTERVALS SHOULD NEVER BE EXCEEDED BY MORE THAN 2 HOURS.		
MAINTENANCE WORK DONE BY SHERCO AUTHORIZED WORKSHOPS IS		
NOT A SUBSTITUTE OF CARE AND CHECKS DONE BY THE RIDER!		

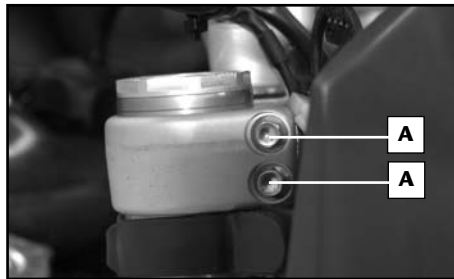
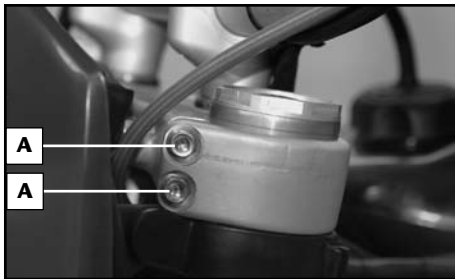
Clutch lever adjustment



The screw **1**, allows you to adjust the position of the lever.
If you turn it clockwise the lever moves away from the grip.
If you turn it counter clockwise the lever moves closer to the grip.

Warning : At rest the screw should have in pressure on the piston.
Leave free play (movement) minimum of 1 mm.

Checking the fork: Tightening and adjusting the steering bearings



Warning : You will need to check the steering frequently for your safety.

- To do this, loosen all of the bolts marked **A**.
- Tighten the steering stem nut **B** until there is no more play in the bearings. The steering should still turn freely and not bind. Do not tighten so much that the steering will not turn freely.
- Re-tighten all of the **A** bolts (torque 24Nm, 18 lbft) Finish by tightening nut **B**

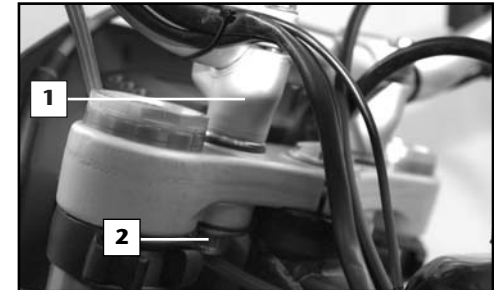
NOTE: The bearings must be lubricated at least once a year with grease **IPONE**

Fork air purge screw



After a period of operation, air pressure builds up in the fork. Every 5 to 10 hours of use (depending on intensity), you will need to bleed the air. With the forks cold, fully extend the fork, remove and then replace and tighten each screw **1** on both fork caps.

Handlebar position adjustment



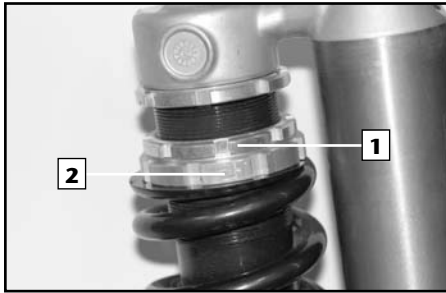
The handlebar clamps **1** are asymmetrical - There are two possible handlebar positions. The bike comes with the handlebars in the forward position. To change to the rear position, loosen bolt **2** and turn the clamps around. (after first removing the handlebars)

Cleaning the fork dust seal



Using a flat bladed screwdriver, carefully remove the dust seal **A**. Clean thoroughly and replace.

Pre-load adjustment of the rear shock absorber spring



To adjust the rear shock absorber spring pre-load, loosen bolt 1, then turn bolt 2, re-tighten 1

Checking play in link rods

With the bike supported by a suitable stand, press the top and bottom of the back wheel. If any play is found, please contact your **SHERCO** dealer.



Warning : When cleaning with a high pressure jet, never direct the jet directly on the dust seal.

Drive chain tension



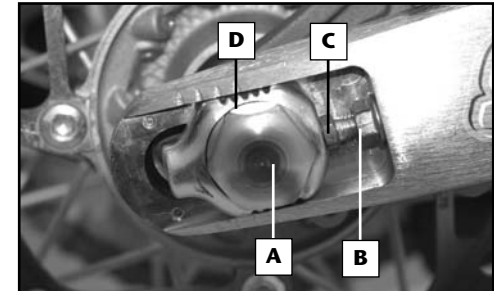
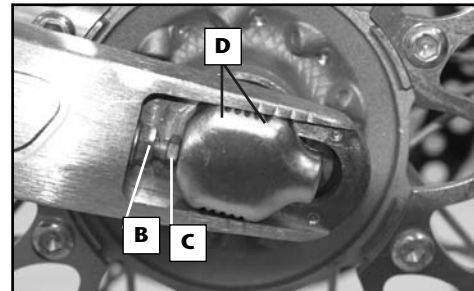
Set the bike on a suitable stand so the the rear wheel is off of the ground.



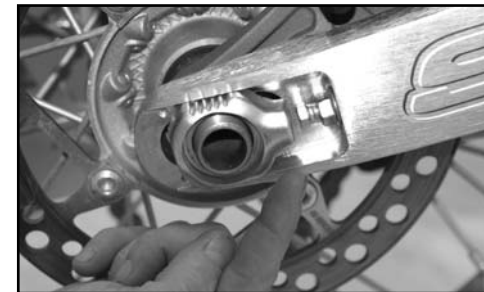
Lift the chain as shown. The chain slack should be 50mm (2 inches) when measured perpendicular to the swing arm as shown. If it is greater or less than this dimension then the chain tension should be adjusted.

Warning : Poorly adjusted chain tension can lead to mechanical damage.

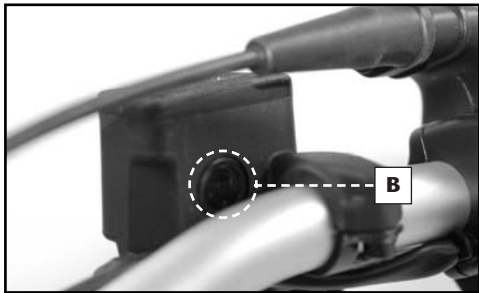
Drive chain adjustment



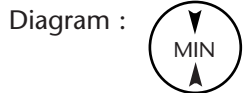
To adjust the chain tension, you should loosen bolts **A** and **B** and then loosen the screws **C** until the chain is correctly tensioned. Check the symmetry on either side of the arm using the marks **D**. Tighten the bolts **B** and tighten the bolt **A**. The sliding part is designed to adapt to the longest chains by turning it through 180°.



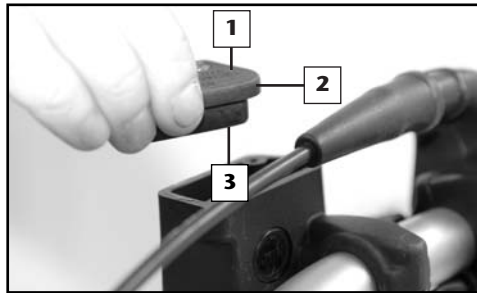
Checking the front brake fluid level



With the brake reservoir in a horizontal position, the brake fluid should be able to be seen in the observation window. The fluid should be between the two arrows as shown in the diagram below. It should be nearest to the upper arrow.



Topping up the front brake fluid



- Loosen the two screws **1**.
- Remove the cap **2** and its diaphragm **3**.
- Fill the reservoir with **IPONE** DOT 4 brake fluid
- Replace the diaphragm **3**, the cap **2** and the two screws **1**.



Warning :

- Hydraulic fluid is highly corrosive, it can be harmful to the skin.
- Please read the recommendations on the container carefully.

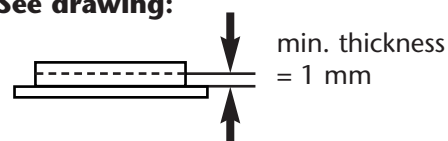
Checking the front brake pads



Warning :

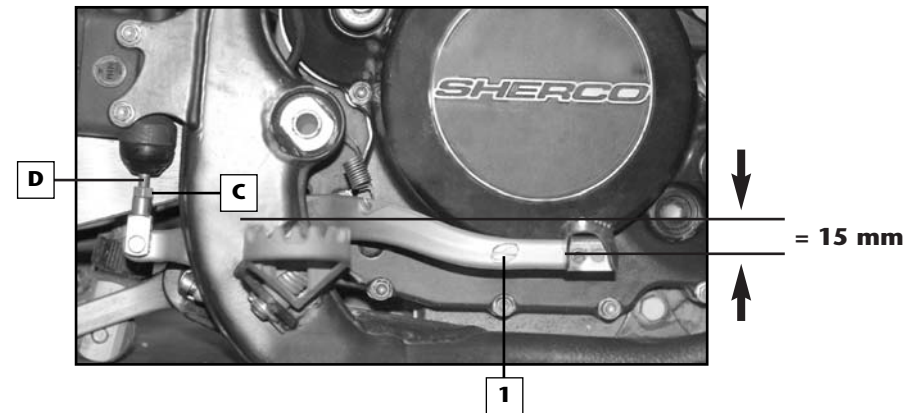
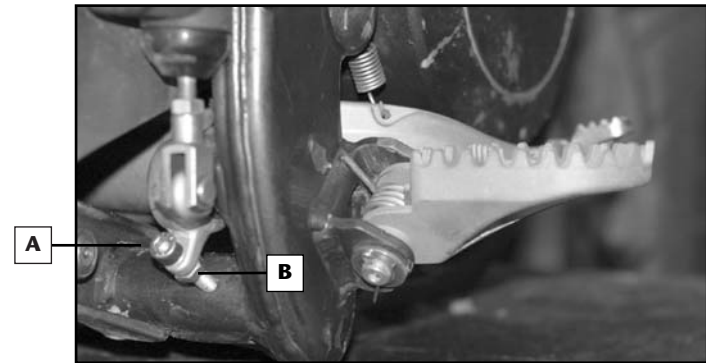
Wear on brake pads should be checked regularly for the sake of your safety. Under no circumstances should it be less than one millimetre thick.

See drawing:



If you need to change them – contact your **SHERCO** dealer.

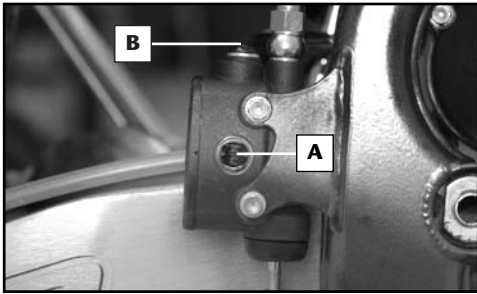
Adjusting the brake pedal position



- The static position of the brake pedal **1** can be adjusted as follows: loosen the locknut **B**, then tighten or loosen the screw **A** in order to achieve the required position. Re-tighten the locknut **B**.
- You should then adjust the guard **C**, with a free movement of 3mm minimum. To do this, loosen the locknut **C**, turn the stem **D** until you achieve the desired result, then tighten the locknut **C**.

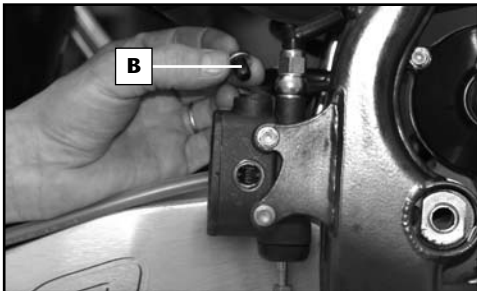
The upper extremity of the brake pedal should be located at approximately 15 mm below the upper part of the footrest.

Checking the rear brake fluid level



Use the indicator **A** to check that the level is never below the top edge of the indicator.

Topping off the rear brake fluid



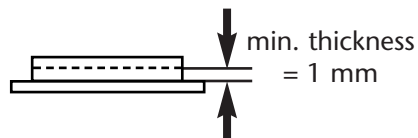
if you need to top off the reservoir, unscrew **B** and fill with **IPONE** DOT 4 brake fluid. Then re-tighten screw **B**

Checking the rear brake pads



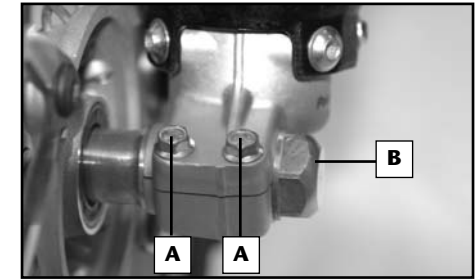
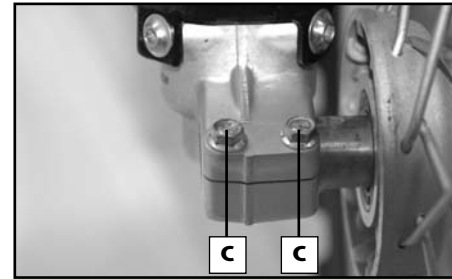
Warning :
Wear on brake pads should be checked regularly for the sake of your safety. Under no circumstances should it be less than one millimetre thick.

See drawing:



If you should need to replace it please approach your **SHERCO** dealer.

Removing and replacing the front wheel



- **To remove the front wheel**
- Unscrew the 2 screws **A** and nut **B**
- Loosen the two screws **C**
- Remove the axle from the right side and remove the wheel
- **To replace the front wheel - Reverse the procedure.**
- greasing the axle, with **IPONE** grease.

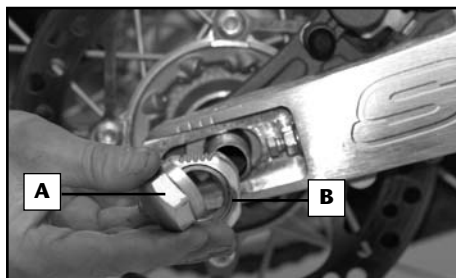


Warning : Check that the screws **A** and **C** and the nut **B** are fully tightened **C**

- Degrease the disc with **IPONE** solvent
- Prime the brake

NOTE : for torque setting refer to table

Removing and replacing the rear wheel



To remove the rear wheel :

- Unscrew nut **A** and remove the sliding part, **B**
- Tap the axle **C** with a nylon mallet, and remove it,
- Move the wheel as far forward as possible,
- Remove the chain and the wheel.

To replace the rear wheel :

- Reverse the procedure, greasing the axle, with **IPONE** grease.



Warning : Check and make sure that you have properly tightened the rear axle by pushing it forward. Degrease the disc with **IPONE** solvent Brake cleaner

- Prime the brake

NOTE : for torque setting refer to table



Tire pressure



For your own safety and to ensure that your bike behaves correctly, you should:

Every time before use:

- Check the state and pressure of your tires.
- Make a visual check for cuts, nails, sharp objects.

Mandatory:

- Regular tire pressure checks while cold. (see table)
- Use a calibrated pressure gauge.

TABLE		
	Front	Rear
Off road	1,0 bar (15 psi)	1,0 bar (15 psi)
Road	1.5 bar (22 psi)	2.0 bar (30 psi)

Spoke tension



Do not forget to check the tension of the spokes:

Warning : Correct tension ensures stability and safe riding.

Carry out a check before and after each time you use your bike, especially when it is new or if any of the spokes have been changed.

- Using a screwdriver, gently tap each spoke **2**. The sound should ring clear.
- If the sound is flat, you will need to get your spokes tensioned at a **SHERCO** dealership.

Electrical components



Warning :

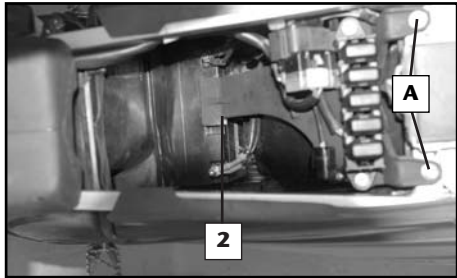
- Handle the battery with extreme caution, wear gloves and eye protection.

In the event of charging the battery:

- Check that the room is adequately ventilated.
- Use a specific "maintenance free battery" charger providing 0.5 A/H.

NOTE : To protect the environment deposit your old batteries at a collection center.

Battery



- To access the battery, remove the seat and the air filter. See page 95
- The battery is housed at the bottom of the filter box and is held by the electrical component support **2**.
 - Unscrew the 2 screws **A** and remove the support.
 - **Always start by disconnecting the earth terminal (-).**
 - Check the battery voltage when idle using a voltmeter.
 - The voltage should be higher than 12.7 V.
 - If it is less, recharge the battery at 0.5 AH for a maximum of 10 hours.
 - **Do not exceed 14.4 Volts.**
 - Replace the battery by reversing the procedure.

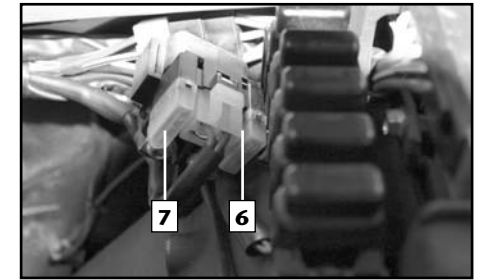
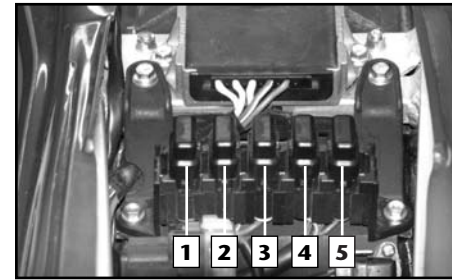


Warning :

Do not cross over the terminals.
This can damage the electrical circuit

NOTE : Always use the battery that is recommended by the manufacturer.
It is specifically equipped by **SHERCO** with special protection.

Fuses

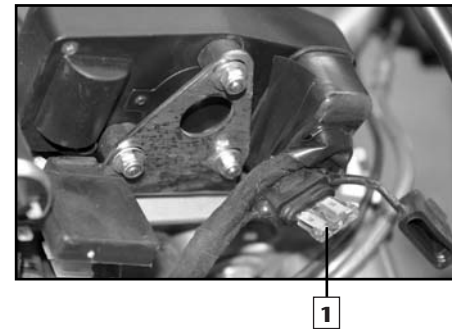


Always use fuses with the right amperage

1 - 5A	Injection unit
2 - 15A	Fuel pump
3 - 30A	General
4 - 10A	Flasher unit
5 - 20A	Lighting
6 - 30A	Main fuse

7 - Slot for spare fuse

If a fuse repeatedly blows, please consult your **SHERCO** dealer.



Speedometer fuse

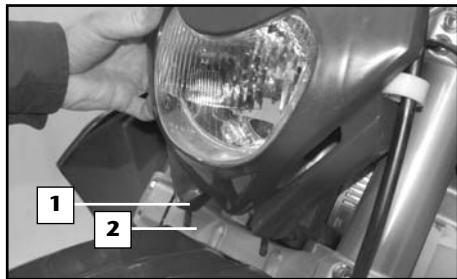
To access this fuse:
Remove the front headlight plate.
(See page 92)

1 - 5A Speedometer

Removing the headlight plate



The headlight plate can be removed very quickly. Just unclip the left and right rubbers either side of the forks **1**.

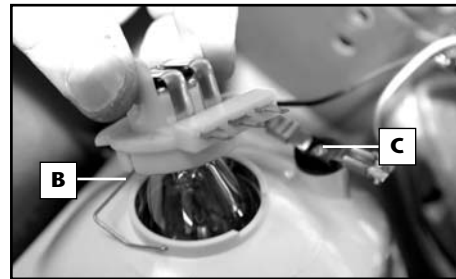
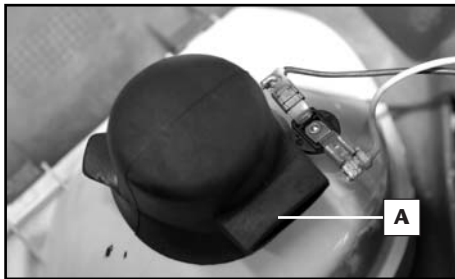


Release the headlight plate upwards.

Reassembling the headlight plate

Reverse the removal procedure. Make sure that the lugs **1** on the headlight plate are securely in the holes **2** in the front mud guard.

Replacing a headlight or driving light bulb



- Remove the rubber protection **A**.
- Turn the pin **B**,
- Withdraw the headlight unit.
- Press lightly on the bayonet bulb, and turn counter clockwise to remove.
- Reverse the procedure to re-assemble.
- The driving light **C** is easily replaced by removing the bulb holder from the reflector.



Warning :

- Always use bulbs with the right wattage.

Cooling



Warning :

With the engine cold check the cooling fluid level and top up if necessary. Do not check when the engine is hot as the hot liquid can cause severe injuries.

- Cooling liquid is poisonous:

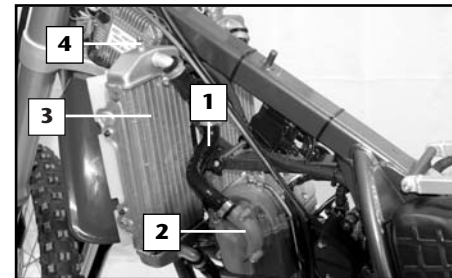
In the event of contact with the skin or the eyes, or ingestion, or injuries caused by hot liquid: **CONSULT A DOCTOR**

- Use protective gloves.
- Use cooling liquid **IPONE** Radiator Liquid Ref: 500
- Always use pre-mixed coolant.

NOTE : To protect the environment, deposit your purged liquid at a collection center.

Cooling system:

Left hand side



- 1** Thermostat
- 2** Pump
- 3** Radiator
- 4** Radiator bleed screw

Checking the level:

Make sure that your bike is vertical and on a horizontal surface.

Right hand side

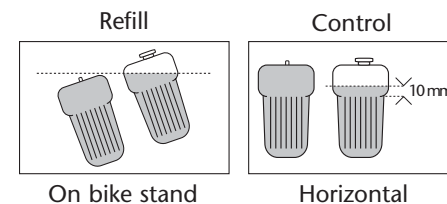


Remove the radiator cap **5**
- Check that the cooling liquid level is approximately 10mm above the radiator tubes.

To top up the coolant:

- Place the bike on the side stand
- Loosen the bleed screw **4**
- Adjust the level
- Replace screw **4**
- Tighten (see torque table)
- Replace the cap **5** and make sure it is seated correctly

Diagram :



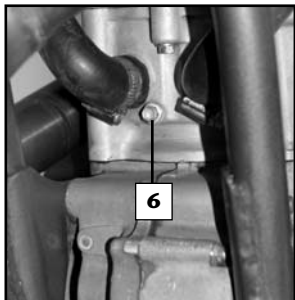
Warning : It is extremely important to follow these instructions carefully. Incorrect coolant levels can cause serious damage to the engine.

Emptying, filling and bleeding the cooling system

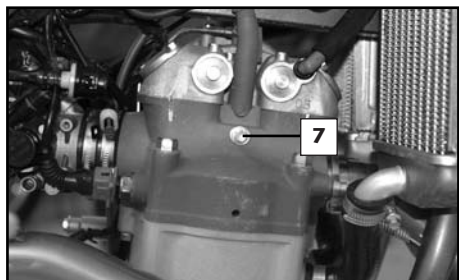
Emptying



Warning : Make sure that your bike is vertical and on a horizontal surface.




- Place a container under the bike
- Remove the cap **5** (See page 93) and the screw **6**
- Let the liquid flow out
- Replace the screw **6** with a new washer
- Tighten to 8 Nm



filling

- Loosen the bleed screw **7** from the cylinder head
- Loosen the bleed screw **4** (See page 93) on the left radiator

Pour new coolant through the radiator filler **5**

 Radiator Liquid Ref : 500 .

As soon as liquid runs through the screw **7** without bubbles

- Replace the screw with a new washer and tighten to 8 Nm
- Continue filling

Once the level is reached (approx. 1.1 litres)

Put the bike standing on the side stand and recover the operations described in the previous page.

Cleaning the air filter

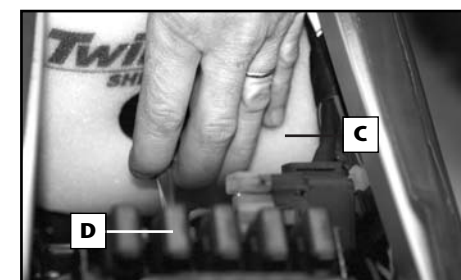
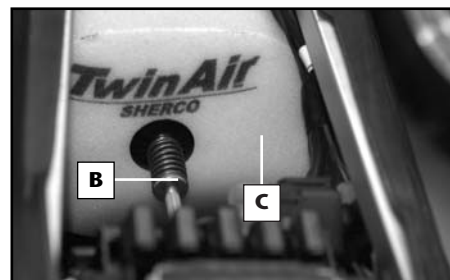


Warning :

The air filter is vital to the correct operation of your bike, so it is important to take good care of it. A clogged air filter reduces the performance of your bike, increases fuel consumption and at the worst, dirt can enter into your engine and cause premature wear and tear.



- To access the air filter:
- Loosen screw **1** on the seat by a quarter turn counter clockwise.
- Pull the seat back towards the back of the bike.



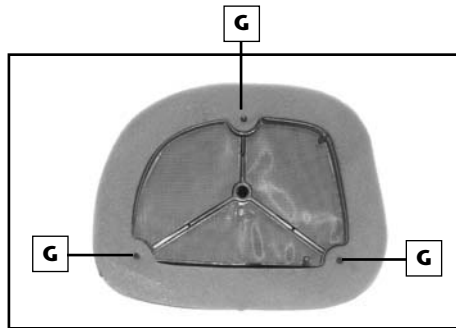
Press part **B** towards the filter **C** to remove part **B** from the electrical component support **D**.



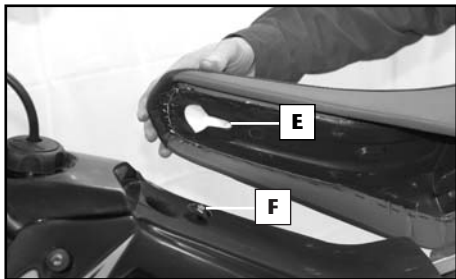
- Remove the filter with its housing.
- Separate the filter from its housing.
- Clean the filter foam with a suitable detergent. (NEUTRAL)

Do not use solvent or petrol !

- Dry the filter element.
- Spray the air filter with **IPONE** AIR FILTER oil until it achieves a uniform blue color.



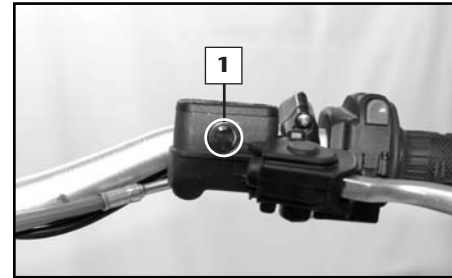
- Replace the filter element in its housing with care. Make sure that the three lugs **G** are properly located.
- Apply a thin film of **IPONE** grease to the air filter seal.
- If necessary clean the inside of the air chamber with a cloth.
- Replace the filter and its housing, taking care to centre it correctly.
- Replace the blocking part **B** (See page 95) by inserting it first into the filter assembly and then into the support **D** (See page 95).



Replace the seat forwards, making sure that the recess **E** is located in the tab **F** of the tank and the tongue is under the tank.

Lock the screw by turning it one quarter turn clockwise.

Checking clutch hydraulic fluid level



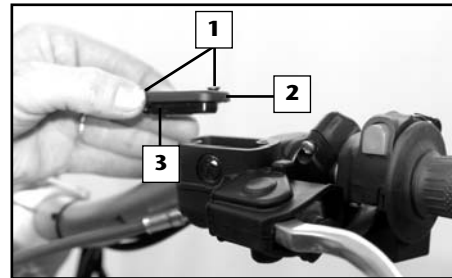
- Place the master cylinder horizontally.
- Check the level through window **1**.

The level should be between the two arrows. Adjust the level if necessary.

Diagram :



Topping off the clutch hydraulic fluid level



- Loosen the two screws **1**
- Remove the cap **2** and its diaphragm **3**
- Fill the reservoir with **IPONE** DOT 4 brake fluid.
- Replace the diaphragm **3**, the cap **2** and the two screws **1**.



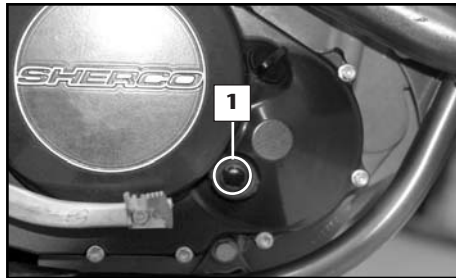
Warning :

- Hydraulic fluid is highly corrosive, it can be harmful to the skin.
- Please read the recommendations on the container.

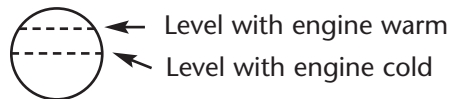
Engine oil

Checking oil level

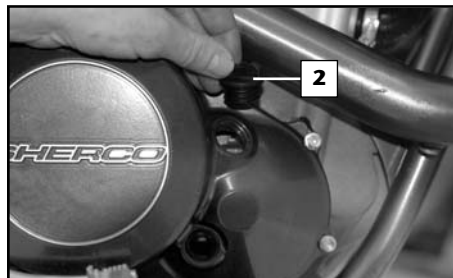
Make sure that your bike is on its two wheels, vertical and on a horizontal surface.



Through the clutch sump window, check the level of engine oil as shown in diagram 1



Adjust the level if necessary



Warning :

- Unscrew the filler cap **2** on the clutch engine oil sump,
- Top up using **IPONE** engine oil R4000 recommended by:
SHERCO .

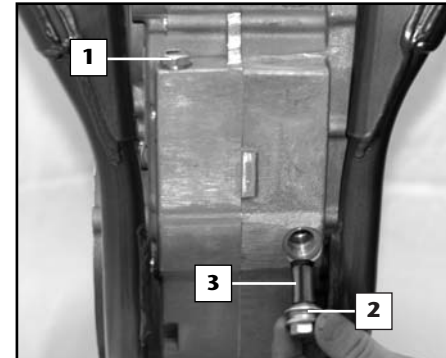
The wrong level of oil can damage your engine.
Do not use your bike if the level is below the minimum.

Oil change – replacing filter

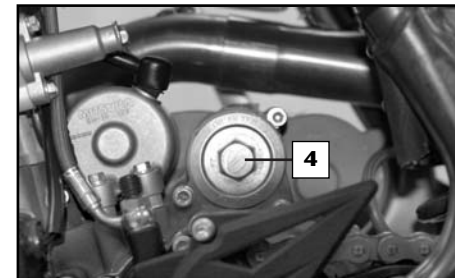
The oil should be changed when the engine is warm.



Warning : Use protective gloves.



- Position the bike vertically on a horizontal surface.
- Place a container under the bike to catch the old oil.
- Unscrew the drain plug **1**
- Unscrew the drain plug **2**
- Remove the pre-filter **3**
- Let the oil flow out



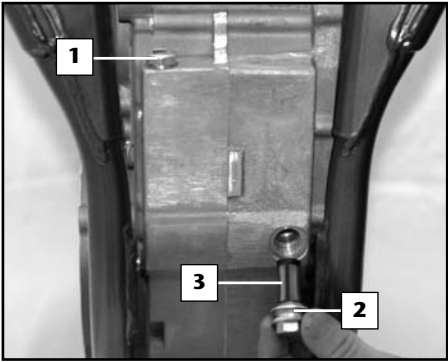
- Unscrew the oil filter cap **4**
- Remove the oil filter
- Let the oil flow out

Clean the plugs **1 – 2** with solvent **IPONE**
Clean and inspect the pre-filter **3** and change it if necessary

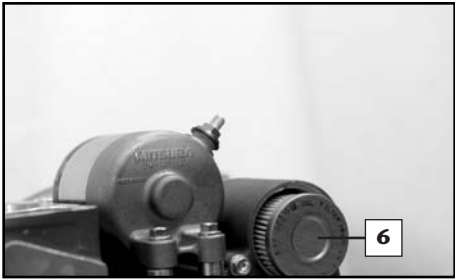


Warning : The plugs must have new seals when they are replaced.

Fuel tank removal




- Replace the plug **1** and screw to 20 Nm
- Replace the pre-filter **3** and the plug **2** as shown on photo.
- Tighten the plug to 35 Nm

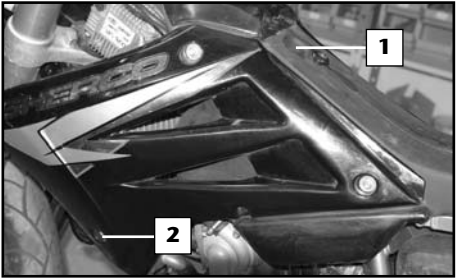


- Fit a new oil filter, in the correct direction, as shown on photo.
- Replace the cap and screw to 15 Nm

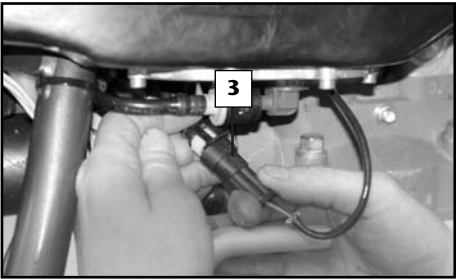
NOTE : The filter **6** must be replaced after every oil change.

Unscrew the engine oil filler cap . page 98, **2**
 Pour in approx. 1.3 litres of **IPONE** oil R4000 recommended by the manufacturer.
 Check the level of oil through window as explained on page 98.
 Top up the level if necessary

 **Warning** : To protect the environment, old oil and filters should be deposited at a collection center.



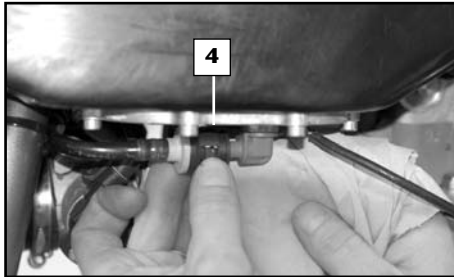
- Unscrew the tank's central screw **1**, and the right and left lower inlet screws **2**



Disconnect the fuel pump's wiring harness pin **3**

Fuel tank replacement

Reverse the removal procedure



This operation should be performed when the engine is cold

Warning :

Wear appropriate eye protection, gloves and use a cloth

- Loosen the two hose clamps securing the fuel supply hose **4**.
- Disconnect the fuel supply hose.



- Drain any remaining fuel into the cloth.
- Lift the tank upwards.

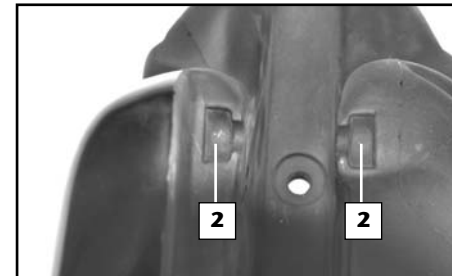


Warning :

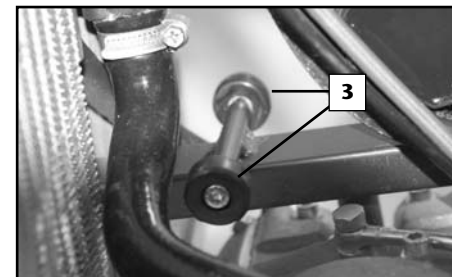
In the event of fuel being splashed into the eyes or swallowed
CONSULT YOUR DOCTOR.



Make sure that the throttle and clutch cables are correctly located, as shown in photo **1**



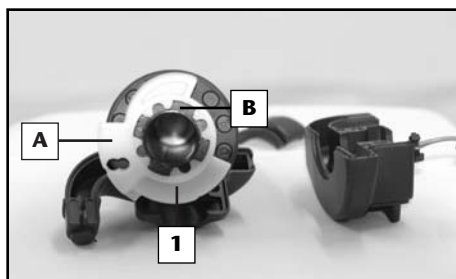
The two recesses in the fuel tank **2** should fit over the silent blocks mounted on the frame **3**.



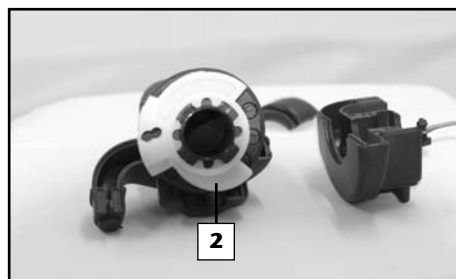
- Reconnect the fuel supply line.
- Make sure you hear the connector click into place
- Reconnect the fuel pump's wiring harness.
- Replace the 3 screws and refit the seat

Throttle control

The throttle control has two settings: slow action (SA) or quick action (QA) or progressive



To change the setting, all you do is reverse the cable position **A** on the throttle twist grip **B**



Position **1** : QA
Position **2** : SA

TIGHTENING TORQUES

LOCTITE

Magnetic drain plug	22 Nm	
Drain plug with prefilter	35 Nm	
Oil filter cover	15 Nm	
Spark plug (with copper grease)	15 Nm	
Bolt for bleeding cooling system	8 Nm	
Drain bolt for cooling system	8 Nm	
Rear wheel axle nut	120 Nm	
Aluminium sub frame bolts	24 Nm	x
Front wheel axle nut	25 Nm	
Front fork/axle bolts	12 Nm	
Brake pad bolt	8 Nm	x
Triple clamp bolts	24 Nm	
Hexagon collar screw oil screen M6	6 Nm	x
Allan head screw free electric starter sprocket	6 Nm	x
Cylinder head bolt M10 (with grease)	50 Nm	
Hexagon flywheel nut	70 Nm	x
Hexagon clutch nut	150 Nm	x
Hexagon engine sprocket nut	150 Nm	x
Hexagon primary gear, free wheel nut	150 Nm	x
Allan head screw R.P.M sensor M6	10 Nm	x
Stop screw autodecompression M5	7 Nm	x

STANDARD TIGHTENING TORQUES

M5	6 Nm
M6	12 Nm
M8	24 Nm
M10	40 Nm

Note : Apply loctite on all screws inside the engine.



INTRODUCCION

SHERCO desea agradecerle la confianza depositada al comprar uno de nuestros productos

ESPAÑOL



Acaba usted de adquirir una **SHERCO** 4,5. Esperamos que disfrute de todos los placeres de la conducción, siguiendo todos los consejos e instrucciones que le ofrece este manual, así como el respeto del código de circulación vigente.

En el manual se explican el funcionamiento, la revisión, el mantenimiento básico y la puesta a punto. Si tiene preguntas sobre este manual o sobre la motocicleta, no dude en ponerse en contacto con su concesionario **SHERCO**.

Le recomendamos lea con atención y completamente este manual antes de utilizar su motocicleta.

Con el fin de conservar su **SHERCO** en un perfecto estado durante muchos años, trátela con cuidado y realice el mantenimiento tal y como se indica en este manual.

(Es posible que el vehículo que acaba de comprar sea ligeramente diferente del que se presenta en este manual).

SHERCO se reserva el derecho de introducir cualquier modificación sin previo aviso.

Í N D I C E


CARACTERÍSTICASP109	Verificación del nivel del líquido de freno delantero.....P136
REGISTRO DE LOS NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓNP110	Completar el líquido de freno delantero.....P136
DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULOP111	Verificación de las pastillas de freno delantero.....P136
UBICACIÓN DE LOS NÚMEROS DE SERIEP110	Reglaje de la posición del pedal de freno.....P137
ÓRGANOS DE MANDOP112	Verificación del nivel de líquido de freno trasero..P138
Palanca de embrague.....P112	Completar el nivel de líquido de freno trasero.....P138
Palanca de freno.....P112	Verificación de las pastillas de freno trasero.....P138
Testigos.....P112	Desmontaje y montaje de la rueda delantera.....P139
Conmutador izquierdo intermitentes.....P123	Desmontaje y montaje de la rueda trasera.....P140
Botón de los.....P123	Presión de los neumáticos.....P141
Botón de arranque.....P123	Tensión de los radios.....P141
Tapón del depósito.....P123	Instrumentos eléctricos.....P142
Carburante.....P124	Batería.....P142
Selector.....P124	Fusibles.....P143
Pedal de arranque.....P124	Fusible del cuentakilómetros.....P143
Reglaje de la compresión de la horquilla.....P125	Desmontaje de la placa del faro.....P144
Reglaje de la extensión de la horquilla.....P125	Cambio de una lámpara de faro o de luz de posición.....P144
Reglaje de la compresión del amortiguador.....P126	Refrigeración.....P145
Reglaje de la extensión del amortiguador.....P126	Sistema de refrigeración.....P145
Antirrobo de dirección.....P127	Vaciado, llenado, y purga del circuito de refrigeración.....P146
Caballote lateral.....P127	Limpieza del filtro de aire.....P147/148
CONDUCCIÓNP128	Verificación del nivel hidráulico del embrague.....P149
MEDIDAS DE SEGURIDADP129	Completar el líquido hidráulico del embrague.....P149
Tabla de mantenimientoP130	ACEITE MOTOR
Mantenimiento anualesP131	Control del nivel de aceite.....P150
Trabajos de mantenimiento - ciclo y motoP132	Vaciado del motor – cambio del filtro.....P151/152
Reglaje de la posición inicial de base de la palanca de embrague.....P132	Desmontaje del depósito.....P153/154
Verificación del apriete de las pletinas y reglaje de los rodamientos de dirección.....P132	Montaje del depósito.....P155
Tornillo de purga de la horquilla.....P133	Tiro del gas.....P156
Reglaje de la posición del manillar.....P133	
Limpieza de los guardapolvos de la horquilla.....P133	
Modificación del pretensado del muelle amortiguador trasero.....P134	
Control del juego de bielas.....P134	
Tensión de la cadena.....P135	
Ajuste de la tensión de la cadena.....P135	

C A R A C T E R Í S T I C A S

D I M E N S I O N E S

Longitud total	: TT : 2110 mm	SM : 2060 mm
Anchura total	: 830 mm	
Altura	: TT : 1220 mm	SM: 1190 mm
Distancia entre ejes	: 1485 mm	
Peso en seco	: 109 kg	

M O T O R

Tipo	: 4 tiempos, monocilindro refrigeración por aire	
Cilindrada	: 448,6 cm ³	
Diámetro x carrera	: 94,5 x 64	
Relación de compresión	: 11,2 : 1	
Sistema de arranque	: Pedal de arranque + Motor arranque	
Inyección electrónica	: Magnetti Marelli	
Bujías	: NGK CR8EK	
Aceite caja de velocidades	: 1,3 litros, SAE 10W40 R4000 	

T R A N S M I S I Ó N

Tipo	: 6 velocidades	
Embrague	: Multidisco en baño de aceite	
Sistema de transmisión	: Cadena	
Relación de reducción primaria	: 2,72 (25/68)	
Relación de reducción secundaria	: TT : 14-48	SM : 14-42
Relación de velocidades	1ª 2,46 (13/32)	4ª 1,14 (21/24)
	2ª 1,81 (16/29)	5ª 0,86 (23/22)
	3ª 1,42 (19/27)	6ª 0,84 (25/21)

B A S T I D O R

Marca de los neumáticos	: MICHELIN
Dimensión de los neumáticos	
Delantero	: TT : 90-90-21
	: SM : 120-70-17
Trasero	: TT : 140-80-18
	: SM : 150-60-17
Capacidad del depósito de gasolina	: 8,5 litros, Sin plomo, 95 y 98

E Q U I P O E L É C T R I C O

Faro	: 12 V 35/35 W
Luz de posición	: 12 V 5 W
Luz trasera / freno	: 12 V 21/5 W Intermitente
	: 12 V 10 W

TT: modelo Enduro

SM: modelo Supermotard

Características susceptibles de modificación.

REGISTRO DE LOS NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN

Anotar en las casillas respectivas los números de la llave de contacto, de la llave antirrobo y de serie del vehículo.

Número de la llave de contacto (Ver esquema adjunto)

Número de la llave antirrobo de dirección (Ver esquema adjunto)

Número de serie del vehículo

Número de llave



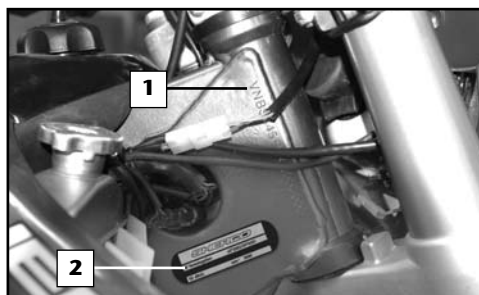
Número de llave



UBICACIÓN DE LOS NÚMEROS DE SERIE

Número de bastidor

Tipo y número de motor



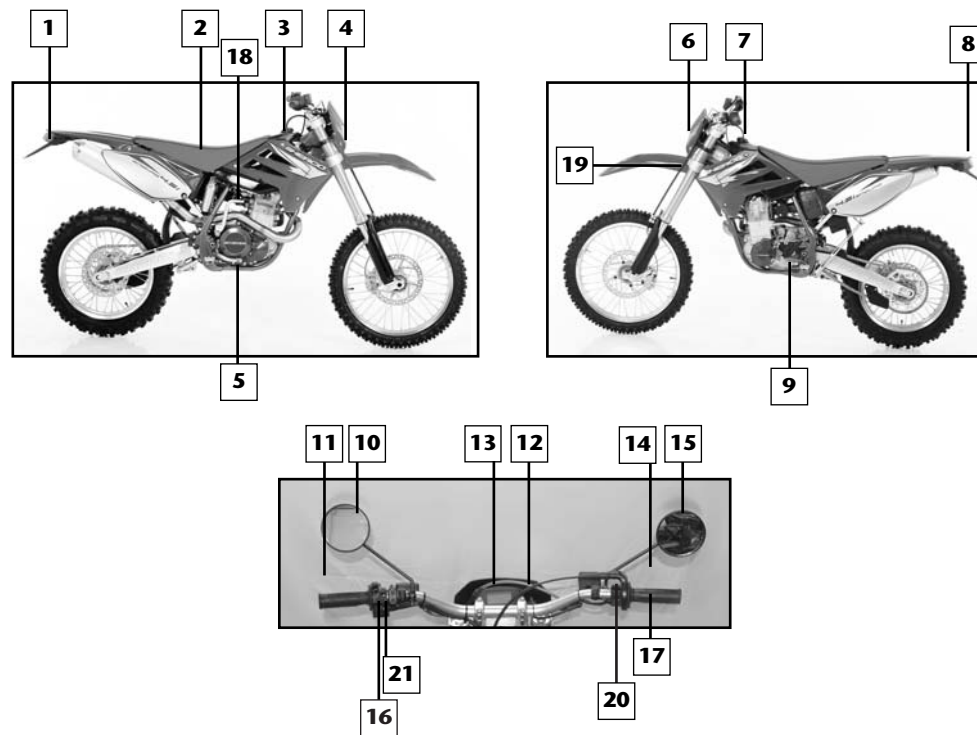
El número de serie del vehículo **1** está marcado en el lado derecho de la columna de dirección.

La placa **2** reglamentaria está fijada en el lado derecho del bastidor. Indica el n.º de homologación, el n.º de serie del vehículo, el ruido en parado con el régimen de motor correspondiente.



El número de motor **1** está marcado en el lado izquierdo del bastidor

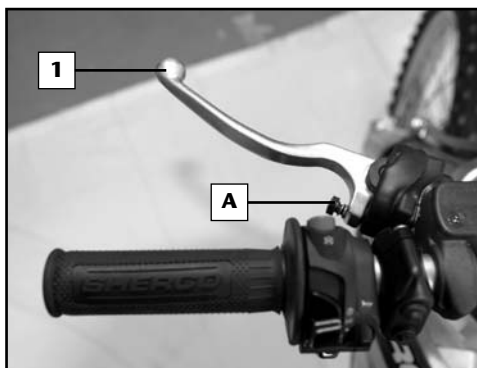
DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO



1. intermitente trasero
2. Sillín
3. Depósito de gasolina
4. intermitente delantero
5. Pedal de freno
6. Faro
7. Tapón del depósito de gasolina
8. Luz trasera / freno / iluminación / Placa de matrícula
9. Selector de velocidades
10. Retrovisor izquierdo
11. Palanca de embrague
12. Interruptor de arranque
13. Cuentakilómetros
14. Palanca de freno
15. Retrovisor derecho (opcional)
16. Conmutador izquierdo
17. Acelerador
18. Pedal de arranque
19. Antirrobo de dirección
20. Botón de arranque
21. Conmutador del cuentakilómetros

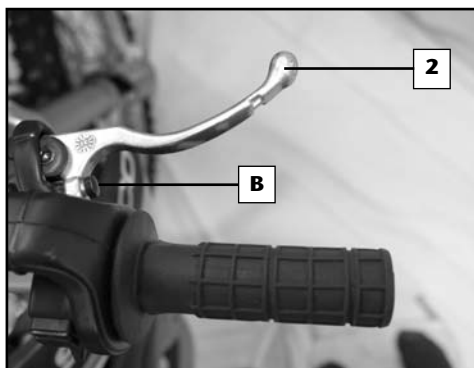
ORGANOS DE MANDO

Palanca de embrague



La palanca de embrague **1** está en el lado izquierdo del manillar y posee un tornillo de reglaje **A**

Palanca del freno



La palanca de freno delantero **2** está en el lado derecho del manillar y posee un tornillo de reglaje **B**

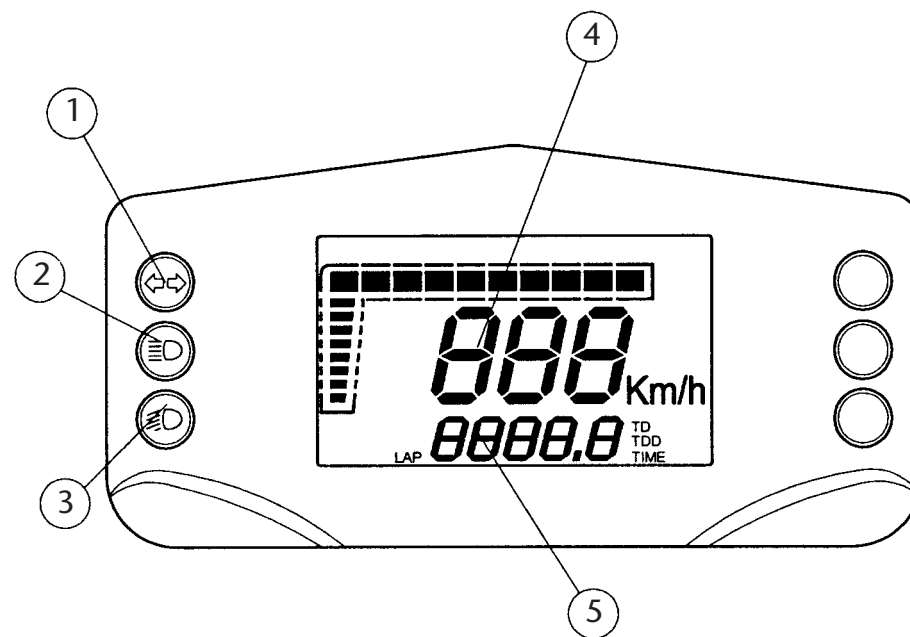
Cuentakilometros - Testigos






Boton mando cuenta km **1**



Tablero de a bordo



-  1. Chivato intermitentes
-  2. Chivato largas
-  3. Chivato cortas
- 4. Cuenta kilometros
- 5. Totalizador

1 DEFINICIÓN DE COMPONENTES

1.1 Cristal LCD

1.2 Pulsador

1.0 CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES

2.1 Función velocidad instantánea

2.2 Función totalizador (TOD)

2.3 Función reloj (TIME)

2.4 Función relé automático (TD)

2.5 Función relé automático (Cuenta Inversa)

2.6 Función cronómetro automático (LAP)

2.7 Cambio circunferencia rueda, unidades de medición e impulsos rueda

2.8 Sucesión de funciones representadas

2.9 Función pulsador

2.10 Primera instalación de la instrumentación

1.0 DEFINICIÓN DE COMPONENTES

El conjunto se compone de:

Unidad digital LCD

Tres mirillas de señalización realizadas en Led

También se exige la presencia de un pulsador de mando aparte. La retroiluminación se obtiene mediante el empleo de Led rojos.

1.1 Cristal LCD

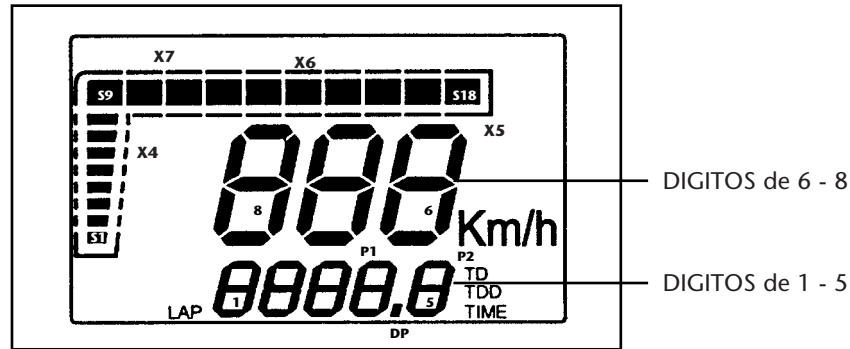


Fig.1 Vista de conjunto del cristal.

1.2 Pulsador

El pulsador utilizado está situado en el manillar al lado del conmutador izquierdo

2.0 CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES

2.1 Función velocidad instantánea

Esta función describe el funcionamiento / visualización de la velocidad instantánea. La información se visualiza siempre en los dígitos 6÷8, acompañada de una indicación mediante el uso de la barra gráfica (Fig.2); si la unidad de medición seleccionada son Km./h (valor por defecto), se visualiza el dígito correspondiente; accionando el pulsador y accediendo al menú Set-Up es posible seleccionar MPH; en este caso, la indicación de la velocidad no irá acompañada de ningún rótulo que indique la unidad de medición seleccionada.

2.2 Función totalizador (TOD)

Esta función describe el funcionamiento / visualización del totalizador de a bordo. La información se visualiza en los dígitos 1÷5 acompañada del rótulo TOD, tal y como se muestra en la figura 2; según la unidad de medición seleccionada, el dato se representa en kilómetros (valor por defecto) o bien en millas. En condiciones de empleo normal de la instrumentación, no es posible borrar tal información. El valor máximo representable es de 99.999 km. (o millas); superado dicho valor, el contador se borra. La resolución del dato representado es 1 km. /milla.

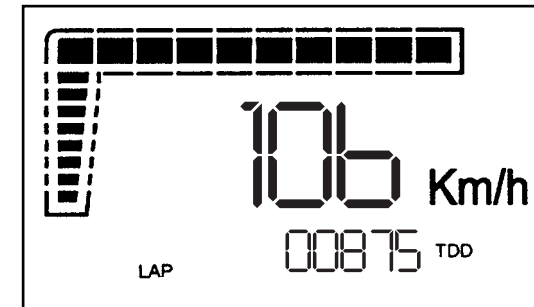


Fig.2 Función TOD

2.3 Función TD hora actual (TIME)

Esta función describe el correcto funcionamiento / visualización de la función hora actual. Dicha función se representa siempre en el formato hh:mm, haciendo uso de los dígitos 1÷5, tal y como aparece en la figura 3. La regulación de la hora sólo puede realizarse con el vehículo parado y presionando (mientras aparece la función TIME) el pulsador hasta que sólo permanezcan activos los segmentos relativos a la función reloj y el rótulo TIME, mientras que todos los demás segmentos se apagan (Fig.4).

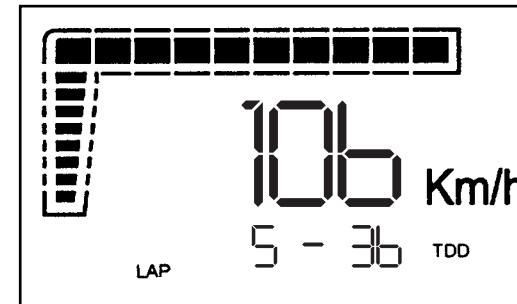


Fig.3 Función TIME



Fig.4 Regulación TIME

Es posible modificar sucesivamente, primero las horas y después los minutos; según el dato seleccionado (que aparecerá relampagueante); una presión breve del pulsador permitirá un incremento unitario del parámetro seleccionado, mientras que una presión larga permitirá seleccionar un parámetro diferente (minutos antes que horas). Una vez efectuada la regulación, se vuelve a la modalidad operativa normal manteniendo apretado el pulsador durante unos 3 segundos. El parámetro Time se visualizará en el formato 0-24 si la unidad de medición seleccionada son Km./h, mientras que aparecerá en el formato 0-12 si la unidad de medición seleccionada son MPH.

Observación 1: Una vez introducidos en el menú de regulación, si transcurren 20 segundos sin apretar el pulsador, el sistema pasará automáticamente a la modalidad operativa normal.

Observación 2: Una vez introducidos en el menú de regulación, si el vehículo se pone en marcha (vel. > 0), el sistema pasará automáticamente a la modalidad operativa normal.

Secuencia visualizada: de 0:00 a 23:59 para la modalidad 0-24
 de 0:00 a 12:59 para la modalidad 0-12 AM
 de 1:00 a 11:59 para la modalidad 0-12 PM

Precisión del reloj: ± 2.5 /día. La información no se guarda en la memoria.

2.4 Función contador automático (TD) (cuenta hacia adelante)

Esta función describe el correcto funcionamiento / visualización del totalizador parcial automático de a bordo. Dicha función se representa siempre utilizando los dígitos 2÷5 y va acompañada del rótulo TD, tal y como aparece en la figura 5; el dato visualizado representa la distancia recorrida por el vehículo expresada en millas o en km. (según la unidad de medición seleccionada), con resolución de 0,1 (millas o km.); dicho contador es automático: en efecto, se activa automáticamente con el primer impulso proveniente del sensor de velocidad. El dato no se memoriza de forma permanente. Es posible borrar el contador vinculado a este parámetro presionando (mientras aparece la función TD) el pulsador durante unos 3 segundos, hasta que aparezca el valor 000.0. El borrado del TD, que es posible esté el vehículo parado o en movimiento, produce también el borrado del LAP. Si el dato supera la cifra 999.9 el sistema facilita el borrado del TD y el LAP, para reanudar después la cuenta.

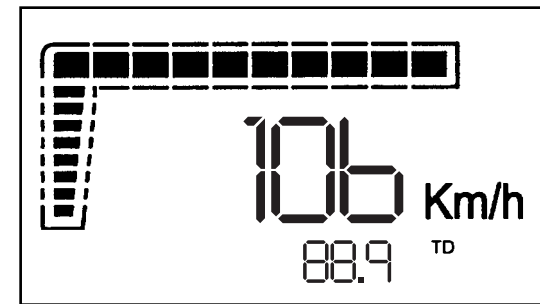


Fig.5 Función TD (cuenta hacia adelante)

2.5 Función contador con decrecimiento (Cuenta Inversa)

Esta función describe el funcionamiento / la visualización del totalizador parcial con decrecimiento de a bordo. Dicha función se representa siempre utilizando los dígitos 2÷5 y va acompañada del rótulo TD que aparece relampagueante (ver Fig. 6); el contador está siempre activo y decrece automáticamente con resolución 0,1 (millas o kilómetros, según la unidad de medición seleccionada). Es posible modificar el valor vinculado a este parámetro presionando, mientras aparece la función TD de decrecimiento y con el vehículo parado, el pulsador durante unos 3 segundos, hasta que queden activos sólo los segmentos relativos a la función de cuenta inversa y el rótulo TD (que siempre aparece relampagueante), mientras que todos los demás segmentos se apagan, tal y como aparece en la figura 7.

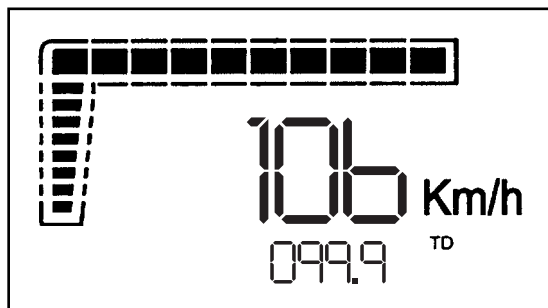


Fig.6 Función de Cuenta Inversa

Es posible modificar las diversas cifras de que se compone el contador, partiendo de la cifra más significativa y moviéndose en sucesión hacia la cifra menos significativa; según el dato seleccionado (que aparecerá relampagueante), una breve presión del pulsador permitirá un decrecimiento unitario de las mismas, mientras que una presión prolongada permitirá seleccionar un parámetro distinto. Una vez efectuada la regulación, se vuelve a la modalidad operativa normal manteniendo presionado el pulsador durante unos 3 segundos mientras aparece la cifra menos significativa. Si el dato alcanza el valor 000.0 el sistema facilita su inicialización en el valor 999.9.

Observación 1: Una vez introducidos en el menú de regulación, si transcurren 20 segundos sin apretar el pulsador, el sistema pasará automáticamente a la modalidad operativa normal.

Observación 2: Una vez introducidos en el menú de regulación, si el vehículo se pone en movimiento (vel.>0), el sistema pasará automáticamente a la modalidad operativa normal.

Secuencia visualizada: de 999.9 a 000.0

La información no se guarda en memoria.

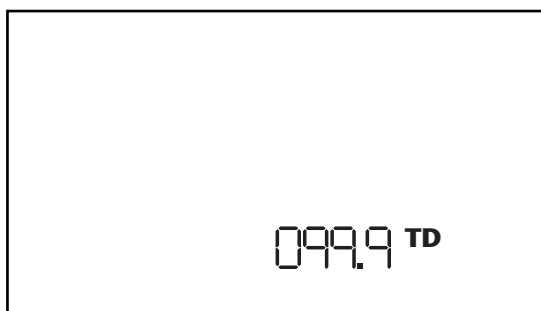


Fig.7 Regulación Cuenta Inversa

2.6 Función cronómetro automático (LAP)

Esta función describe el funcionamiento / la visualización del cronómetro asociado al TD.

La información se visualiza en los dígitos 1÷5, acompañada del rótulo LAP, tal y como aparece en la figura 8. El dato representa el tiempo efectivo del recorrido del vehículo (en el formato mm:ss si las horas =0 y en el formato hh:mm si las horas >0), asociado al parámetro TD; es, además, un contador automático: se activa automáticamente con el primer impulso proveniente del sensor de velocidad (cuando el LAP está operativo, el dígito que separa horas de minutos o minutos de segundos, se muestra relampagueante, mientras que se visualiza fijo cuando el LAP no está operativo), y se detiene 3 segundos después de la recepción del último impulso, proveniente siempre del sensor de velocidad. El dato no se memoriza permanentemente. Es posible borrar el contador vinculado a este parámetro presionando, mientras aparece la función LAP, el pulsador durante unos 3 segundos, hasta que aparezca el valor 00'00".

El borrado del LAP, que es posible cuando esté el vehículo parado o en movimiento, produce también el borrado del TD.

Si el dato supera el valor 23-59 (es decir, 23h 59' 59"), el sistema facilita el borrado del LAP y el TD, para reanudar después la cuenta.

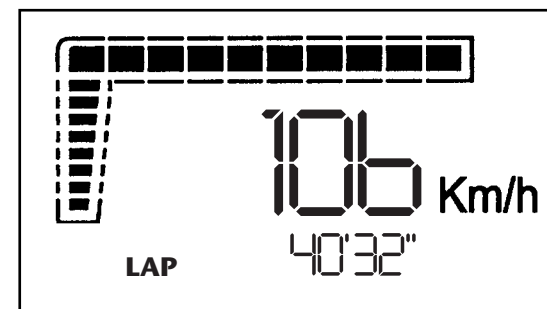


Fig.8 Función LAP

2.7 Modificación de circunferencia de rueda, unidades de medición y número de impulsos de rueda

La modificación de la circunferencia de rueda, de la unidad de medición y del número de impulsos de rueda es posible sólo con el vehículo parado, manteniendo presionado el pulsador mientras aparece la función TOD hasta que la única información visualizada en la pantalla (mientras aparecen los dígitos 2÷5) resulte ser la circunferencia de rueda, mientras que todos los demás segmentos se apagan (ver figura 9).

Es posible modificar las diversas cifras de que se compone el valor de la circunferencia de rueda, partiendo de la cifra más significativa y moviéndose en sucesión hacia la cifra menos significativa; según el dato seleccionado (que aparecerá relampagueante), una presión breve del pulsador permitirá un incremento unitario del mismo, mientras que una presión larga permitirá seleccionar una cifra distinta.

Observación 1 Intervalo de regulación (circ. rueda): de 1.000mm a 2.500mm con intervalos de 1mm.

Observación 2. Si la circunferencia de rueda seleccionada resulta >2.500 mm, el sistema facilita automáticamente la selección del valor por defecto (2.091mm).

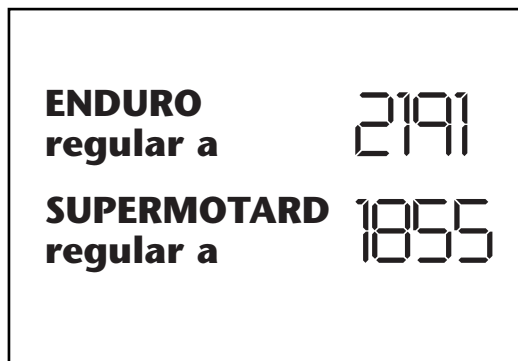


Fig.9 Regulación de circunferencia de rueda para modelo enduro y supermotard

Una vez efectuada la regulación de la circunferencia de rueda, es posible modificar la unidad de medición manteniendo presionado el pulsador durante unos 3 segundos mientras aparece la cifra menos significativa: en este punto, aparecerán en la pantalla los dos rótulos Km./h y MPH, e, inicialmente, aparecerá relampagueante el valor seleccionado. La modificación de dicho parámetro se produce a semejanza de cuanto se describe anteriormente. El cambio de la unidad de medición determina la cancelación irreversible del TD del LAP.



Fig.10 Regulación de unidad de medición

Presionando el pulsador de modo durante unos 3 segundos mientras aparece la unidad de medición seleccionada (que aparecerá relampagueante con, será posible modificar el número de impulsos de rueda. Dicho parámetro expresa el número de impulsos que el retorno electrónico envía a la instrumentación para cada giro de rueda. El intervalo de regulación permitido va desde un mínimo de 1 impulso por cada giro de rueda, a un máximo de 6 impulsos por cada giro de rueda.

Observación 3: Nuestro vehículo recibe 4 impulsos por giro de rueda.

. Presionando el pulsador de modo durante unos 3 segundos mientras aparece el valor seleccionado, será posible volver a la modalidad operativa normal.



Fig.11 Regulación de impulso por cada giro de rueda para enduro y supermotard siempre (4)

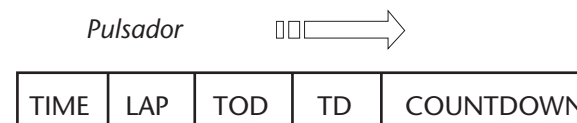
Observación 4: Las informaciones relativas al valor de la circunferencia de la rueda seleccionada, a la unidad de medición escogida y al número de impulsos por cada giro se guardan en la memoria.

Observación 5: Una vez introducidos en el menú de regulación, si transcurren 20 segundos sin presionar el pulsador, el sistema pasará automáticamente a la modalidad operativa normal.

Observación 6: Una vez introducidos en el menú de regulación, si el vehículo se pone en movimiento (vel. > 0), el sistema pasará automáticamente a la modalidad operativa normal.

5.8 Sucesión de funciones representadas

Siempre es posible mostrar las funciones mediante desplazamiento vertical, esté el vehículo parado o en movimiento, accionando el pulsador, según la secuencia indicada en el cuadro inferior



2.9 Función Pulsador

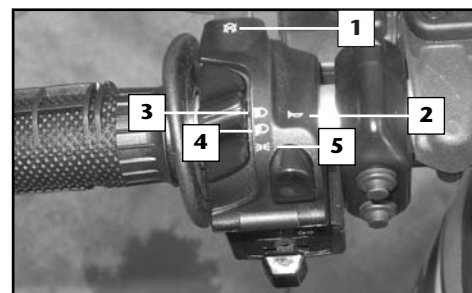
La función del pulsador varía en relación a la función visualizada, tal y como se describe en el cuadro inferior.






Función	MODO
TIME	Si $T \geq 3''$ y $Vel.=0$, se entra en la función de fijación de hora Si $T < 3''$ o bien $Vel > 0$, desplazamiento vertical de las funciones
LAP	Si $T \geq 3''$ puesta a cero de LAP y TD Si $T < 3''$ desplazamiento vertical de las funciones
TOD	Si $T \geq 3''$ y $Vel=0$, se entra en la función de fijación de circunferencia, unidad de medición y número de impulsos por cada giro de rueda Si $T < 3''$ o bien $Vel > 0$, desplazamiento vertical de las funciones
TD	Si $T \geq 3''$ puesta a cero de LAP y TD Si $T < 3''$ desplazamiento vertical de las funciones
COUNTDOWN	Si $T \geq 3''$ y $Vel=0$, se entra en la función de fijación de cuenta inversa Si $T < 3''$ o bien $Vel > 0$, desplazamiento vertical de las funciones

2.10 Primera instalación de la instrumentación.

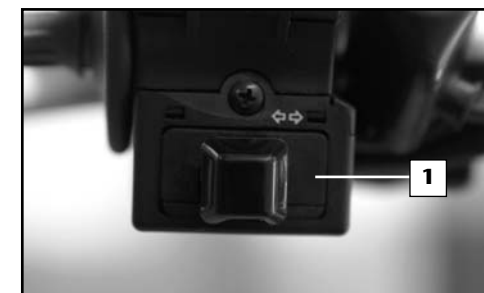
El valor de circunferencia establecido por defecto es de 2.091 mm, la unidad de medición son Km./h para la velocidad y Km. para la distancia; el sistema, siempre por defecto, está habilitado para la recepción de 1 impulso por cada giro de rueda. Para modificar uno cualquiera de estos parámetros es necesario proceder como se indica en los párrafos anteriores. Siempre durante la primera instalación de la instrumentación, la pantalla visualiza durante unos 2 segundos la versión y datos del software en producción. Inmediatamente después de la comprobación de la pantalla, la visualización de la circunferencia de rueda preestablecida y el número de impulsos por cada giro de rueda, el sistema se posiciona en la modalidad operativa normal.



Conmutador izquierdo intermitentes



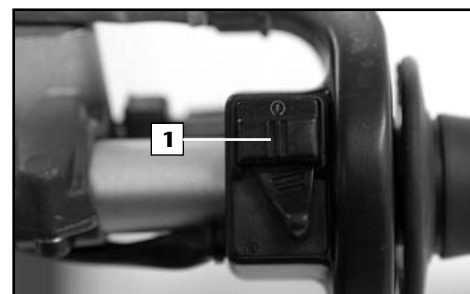
-  1. No conectado
-  2. Bocina
-  3. Luz de carretera (Faro)
-  4. Luz de cruce (Luz de código)
-  5. Luz de posición

Botón de los



-  1. Intermitente derecho
-  2. Intermitente izquierdo

Botón de arranque




Pulsar el botón **1** para arrancar

Tapón del depósito



Apertura : Girar el tapón **1** en sentido contrario al de las agujas del reloj.
Cierre : Girar el tapón **1** en sentido de las agujas del reloj.

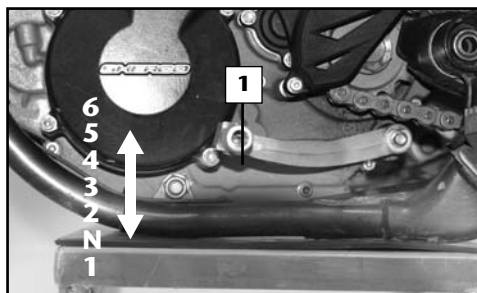
 **NOTA:** No llenar hasta el borde, la gasolina aumenta de volumen al calentarse.

Carburante



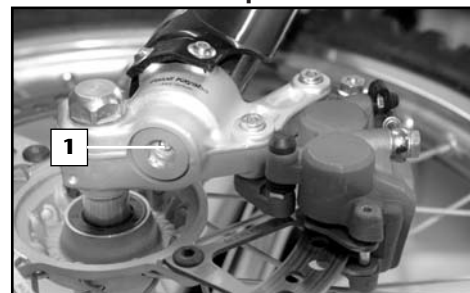
Utilizar únicamente carburante súper sin plomo con un índice de octanos de al menos 95

Selector



Esquema de acciones en el selector **1** para pasar las velocidades.

Reglaje de la compresión de la horquilla



Los tornillos **1** determinan el comportamiento de la horquilla al comprimirse. Girarlos en sentido de las agujas del reloj aumenta el freno hidráulico (y viceversa). Reglaje de serie: girar en sentido de las agujas del reloj hasta el tope y volver hacia atrás 9 puntos. Están disponibles 21 puntos

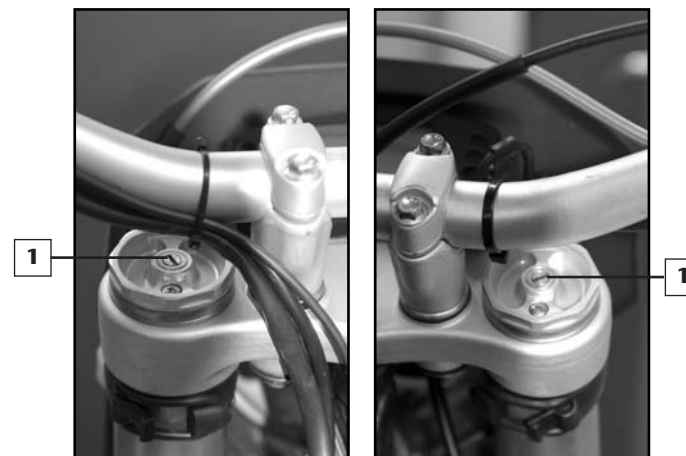


Pedal de arranque



El pedal de arranque **1** está situado al lado derecho y se despliega para su utilización.

Reglaje de la extensión de la horquilla



Los tornillos **1** determinan el comportamiento de la horquilla al descomprimirse. Girarlos en sentido de las agujas del reloj aumenta el freno hidráulico (y viceversa). Reglaje de serie: girar en sentido de las agujas del reloj hasta el tope y volver hacia atrás 9 puntos. Están disponibles 32 puntos.

Reglaje de la compresión del amortiguador



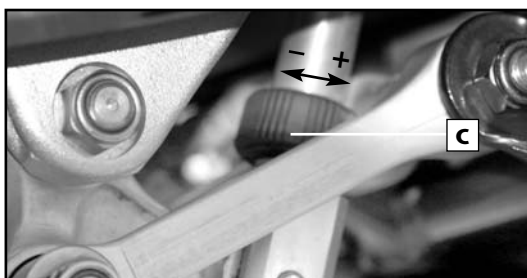
El tornillo **A** influye en las compresiones rápidas (grandes choques).
El tornillo **B** influye en las compresiones lentas (sensibilidad).
Cada tornillo posee 25 puntos de reglaje. Girarlos en sentido de las agujas del reloj aumenta el freno hidráulico (y viceversa)

Reglaje de serie:

A - Girar en sentido de las agujas del reloj hasta el tope y volver hacia atrás 10 puntos.

B - Idem.

Reglaje de la extensión del amortiguador



El reglaje de la descompresión se efectúa con el anillo negro de la base del amortiguador **C**: hay 25 posibilidades de reglaje.

Si desea una descompresión más libre, puede girar en sentido de la flecha marcada (-).

Si, en cambio, desea una descompresión más frenada, girar en sentido de la flecha (+)

Reglaje de serie:

C - Girar en sentido de las agujas del reloj hasta el tope y volver hacia atrás 9 puntos.

Antirrobo de dirección



El antirrobo está ubicado en la columna de dirección. Girando el manillar a la izquierda, introducir la llave, girarla en sentido contrario al de las agujas del reloj, empujarla a fondo, girarla en sentido de las agujas del reloj y retirarla.

Caballote lateral



Retirar el caucho de seguridad, **1** apoyar el pie en el Caballote y mantenerlo desplegado hasta que la moto se apoye en él.

! Atención : El caballote dispone de un sistema de seguridad para recogerlo automáticamente cuando la moto pierde la verticalidad. Este está concebido solo para soportar la moto.

Arranque del motor en frío :

1. Poner la llave de contacto en posición marcha (a la derecha).
2. Poner el selector de velocidades en punto muerto.
3. Arrancar el motor pulsando el botón de arranque, sin acelerar.
4. Dejar calentar el motor unos minutos.

Arranque del motor en caliente :

Seguir las instrucciones anteriores saltándose el punto 4. Dar un ligero golpe de acelerador al arrancar.

Es conveniente familiarizarse con los mandos y sus funciones antes de utilizar el vehículo.

Cambio de velocidad :

Las posiciones del selector de velocidad están indicadas en la página 124. Para encontrar el punto muerto, presionar el pedal; al llegar a la primera marcha (se percibe una resistencia) subir levemente el pedal.

1. Cerrar el gas al desembragar.
2. Introducir la marcha inferior.
3. Abrir parcialmente el gas, embregando al mismo tiempo.

Estacionamiento :

Parar el motor y retirar la llave de contacto.

- No conducir después de consumir alcohol.
- Llevar un casco homologado siempre que se utilice el vehículo.
- Mantener la máquina a punto y realizar correctamente el mantenimiento aumenta la fiabilidad y seguridad en el momento de utilizarla.
- La gasolina es inflamable, se debe parar el motor para llenar el depósito.
- El humo de los gases de escape es tóxico. No poner nunca el motor en marcha en un local cerrado.
- Estacionar siempre el vehículo sobre un suelo duro y llano. No estacionar en pendiente o sobre un suelo blando. Controlar siempre el equilibrio del vehículo.

■ Antes de emprender la marcha, hacer siempre las siguientes comprobaciones:

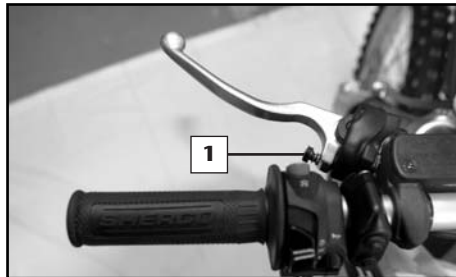
- Neumáticos : desgaste y presión
- Aceite del motor : nivel (véase el capítulo **Mantenimiento y Reglajes**)
- Gasolina : nivel + ausencia de fugas
- Cadena de transmisión : tensado (véase el capítulo **Mantenimiento y Reglajes**)
- Dirección : Controlar que no esté bloqueada
- Frenos : funcionamiento, juego, ausencia de fugas del líquido de frenos, desgaste de las pastillas (véase el capítulo **Mantenimiento y Reglajes**)
- Puño de mando del acelerador : juego (véase el capítulo **Mantenimiento y Reglajes**)
- Embrague : juego (véase el capítulo **Mantenimiento y Reglajes**)
- Sistema eléctrico : funcionamiento de la bocina y las luces (véase el capítulo **Mantenimiento y Reglajes**)
- Apriete (tuercas, tornillos...): comprobar que todos los componentes del vehículo estén bien sujetos.

Si al realizar estos controles detecta una anomalía, consulte el capítulo **Mantenimiento y Reglajes** de este manual o diríjase a un concesionario **SHERCO**

TABLA DE MANTENIMIENTO		1° servicio después de 5 horas	Después de cada 20 horas
MOTOR			
	Cambiar el aceite del motor el filtro de aceite y limpiar prefiltro y cambiar si procede	▪	▪
	Limpia el iman del tornillo de vaciado	▪	▪
	Cambiar la bujía (después de 50 horas)		
	Comprobar y ajustar el juego de las valvulas	▪	▪
	Comprobar el apriete de los tornillos de sujecion del motor	▪	▪
INYECCION			
	Limpia el venturi		▪
PERIFERICOS			
	Comprobar la estanqueidad del sistema de refrigeración	▪	▪
	Comprobar la estanqueidad y la fugas del sistema de escape	▪	▪
	Comprobar el cable del gas ademas de ajustarlo y engrasarlo	▪	▪
	Comprobar el nivel de del liquido de la bomba de embrague	▪	▪
	Limpia el filtro de aire y la caja del filtro	▪	▪
	Comprobar el estado y torsion de los cables		▪
	Comprobar el estado de la instalacion electrica (luces de cruce / largas, luces de freno, intermitentes, pilotos, iluminacion del velocimetro y claxon de senales)	▪	▪
FRENOS			
	Comprobar el nivel del liquido de freno y el estado de las pastillas y discos	▪	▪
	Comprobar el deterioro y la estanqueidad de los taguillos de freno	▪	▪
	Comprobar y ajustar el juego de la maneta del freno y del pedal del freno	▪	▪
	Comprobar el apriete de los tornillos del sistema de frenado	▪	▪
CHASIS			
	Comprobar la estanqueidad y el funcionamiento del amortiguador y de la horquilla	▪	▪
	Limpia los guardapolvos		▪
	Sangrar las botellas de la horquilla		▪
	Apriete general de la tormilleria		▪
	Comprobar y ajustar el cojinete de direccion	▪	▪
RUEDAS			
	Comprobar la tension de los radios de rueda y la ovalizacion de las liantas		▪
	Comprobar el estado y la presion de los neumaticos	▪	▪
	Comprobar el desgaste, y la tension de la cadena, la fijacion de la corona y la guia de la cadena	▪	▪
	Engrasar la cadena	▪	▪
	Comprobar el juego de las rodamientos de las ruedas	▪	▪

Mantenimientos anuales		Minimo una vez al ano
TAREAS IMPORTANTES DE MANTENIMIENTO COMPLEMENTARIAS		
Horquilla		
Amortiguador		▪
Limpia y engrasar el cojinete pipa de direccion y retenes		▪
Cambiar la fibra de vidrio del silenciador		▪
Tratar los contactos electricos e interruptores con spray Protector 3 IPONE		▪
Cambiar el liquido del embrague hidraulico		▪
Cambiar el liquido frenos		▪
TAREAS DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR O POR UN MECANICO		
Comprobar el nivel del aceite	Antes de cada puesta en marche	Después de cada limpieza
Comprobar el nivel del liquido de frenos	▪	▪
Comprobar el desgaste de los forros de freno	▪	▪
Comprobar el funcionamiento del mecanismo de luces	▪	▪
Comprobar la funcion del claxon	▪	▪
Engrasar ajustar el cable del gas		
Sangrar regularmente las botellas de la horquilla		▪
Desmontar y limpiar regularmente los guardapolvos		▪
Limpia y engrasar la cadena, revisar la tension segun uso		▪
Limpia el filtro de aire y la caja del filtro		▪
Comprobar el desgaste y presion de los neumaticos	▪	▪
Comprobar el nivel del liquido refrigerante	▪	▪
Comprobar posibles fugas de los tubos de carburante	▪	▪
Comprobar la funcionalidad de todos los elementos de mando	▪	▪
Revisar el efecto de freno	▪	▪
Tratar las piezas de metal (a excepcion del los sistemas de freno y de espace), con un spray anticorrosiva tipo Protector 3 IPONE		▪
Tratar la cerradura de encendido, el bloqueo de direccion, y el interruptor de luces con spray tipo Protector 3 IPONE		▪
Comprobar regularmente el ajuste de todos los tornillos, tuercas y bridas		▪
<p align="center">EN USOS DEPORTIVOS, LA REVISION A LAS DE 20 HORAS SE REALIZA DESPUES DE CADA CARRERA! LOS INTERVALOS DE INSPECCION NO DEBEN REBASAR EN NINGUN CASO LES 20 HORAS LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO DE LOS TALLERES ESPECIALISADOS SHERCO NO INCLUYEN EL CONTROL Y LAS TAREAS DE CUIDA- DO QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR!</p>		

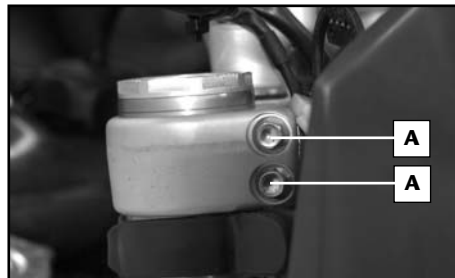
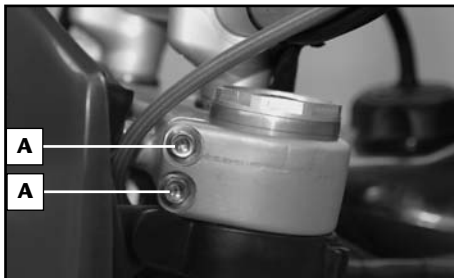
Reglaje de la posición inicial de la palanca de embrague



Con ayuda del tornillo **1** es posible adaptar la posición de la palanca a su ergonomía. Girándolo en sentido de las agujas del reloj, la palanca se aleja. Girándolo en sentido contrario al de las agujas del reloj, la palanca se acerca.

! Atención : En reposo el tornillo no debe presionar jamás el pistón de la bomba, es aconsejable dejar un juego de 1 mm.

Verificación del apriete de las pletinas y reglaje de los rodamientos de la dirección



! Atención : Para su seguridad, es necesario verificar a menudo el juego de la dirección.

- Para ello, aflojar todos los tornillos **A**
- Apretar la tuerca **B** hasta eliminar el juego, sin llegar a bloquearla para no dañar los rodamientos o bloquear la dirección.
- Reapretar todos los tornillos **A** (par de apriete 24 Nm) Y terminar bloqueando de nuevo la tuerca **B**

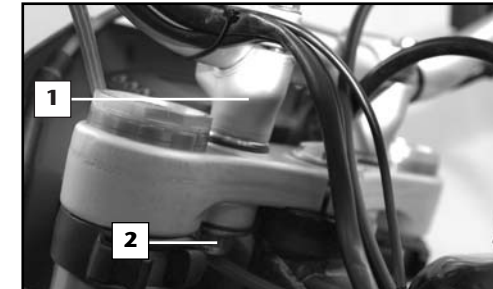
! NOTA: Los rodamientos deben engrasarse al menos una vez al año con grasa **IPONE**

Tornillo de purga de la horquilla



Después de un tiempo de funcionamiento, se acumula aire bajo presión en la horquilla. Cada 5 ó 10 horas de utilización (según la intensidad), es necesario proceder a la purga: En frío, con la horquilla completamente descomprimida, retirar y seguidamente apretar los tornillos **1** en cada tapón de la horquilla.

Reglaje de la posición del manillar



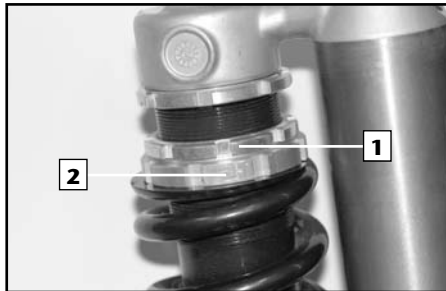
Los puentes inferiores **1** son asimétricos. Así pues, es posible obtener 2 posiciones del manillar. La moto se entrega de origen con el manillar en posición avanzada. Para obtener la posición de retroceso, desbloquear la tuerca **2** y girar el puente 180°. (después de retirar el manillar) y remontar.

Limpieza de los guardapolvos de la horquilla



Con ayuda de un destornillador plano, retirar con precaución el guardapolvos **A**. Limpiar meticulosamente y montarlo de nuevo.

Modificación del pretensado del muelle amortiguador trasero



Para modificar la compresión del muelle, desbloquear la contratuerca **1**, girar la tuerca **2** y bloquear de nuevo **1**

Control del juego de bielas

Con la moto sobre un trípode, presionar alternativamente de abajo hacia arriba sobre la rueda trasera. Si se detecta juego, contactar con la red **SHERCO**.



Atencion :

Al efectuar la limpieza con un chorro de alta presión no dirigirlo directamente a los guardapolvos i retenes

Tensión de la cadena



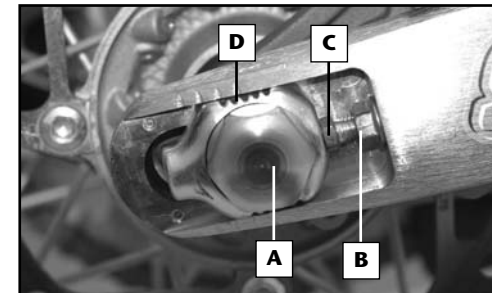
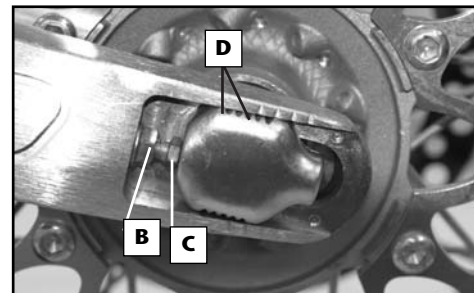
Poner la moto sobre un trípode.



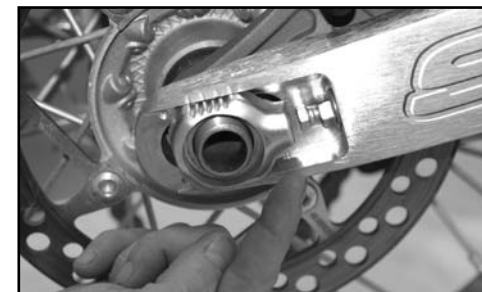
Levantar la cadena en el centro del ramal superior. Ajustar a 50 mm a la vertical de la parte trasera del patín de cadena.

! Atencion : Una tensión incorrecta de la cadena puede provocar averías mecánicas importantes.

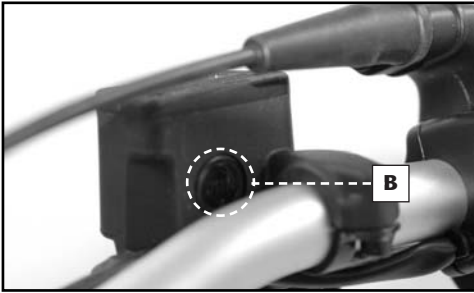
Ajuste de la tensión de la cadena



Para ajustar la tensión de la cadena, es necesario aflojar las tuercas **A** y **B** y, a continuación, los tornillos **C** hasta obtener la tensión correcta de la cadena. Controlar la simetría a ambos lados del brazo con ayuda de las marcas **D**. Apretar las tuercas **B** y **A**. La pieza deslizante está diseñada para adaptarse a cadenas más largas, girándola 180°.



Verificación del nivel del líquido de freno delantero

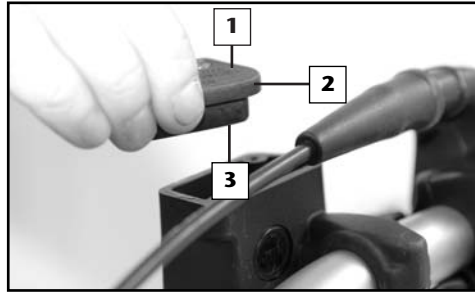


Visor **B** para controlar el líquido hidráulico.
Poner el recipiente en posición horizontal y observar el nivel (entre las dos flechas).

Esquema :



Completar el líquido de freno delantero



- Desenroscar los dos tornillos **1**.
- Retirar la tapa **2** y su membrana **3**.
- Llenar el recipiente hasta el nivel con líquido **IPONE** DOT4.
- Colocar de nuevo la membrana **3**, la tapa **2** y los dos tornillos **1**.



Atencion :

- El líquido hidráulico es muy corrosivo; puede ser peligroso para la piel.
- Leer con atención las recomendaciones que figuran en el embalaje.

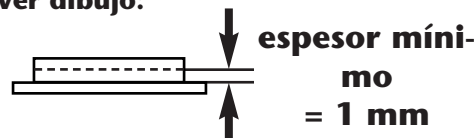
Verificación de las pastillas de freno delantero



Atencion :

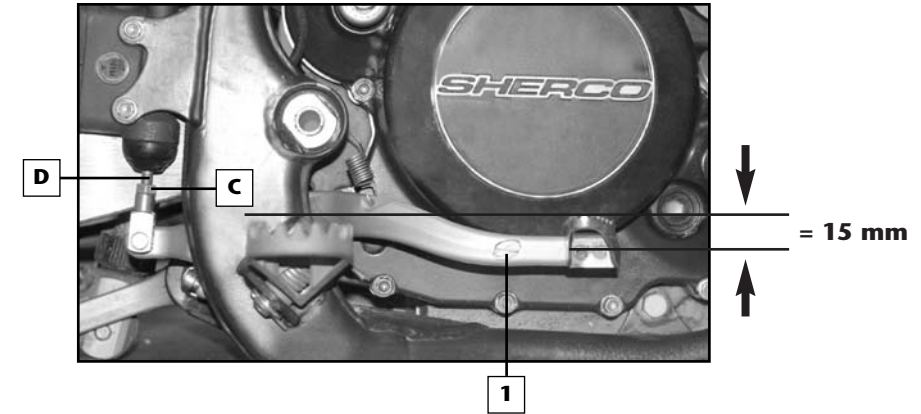
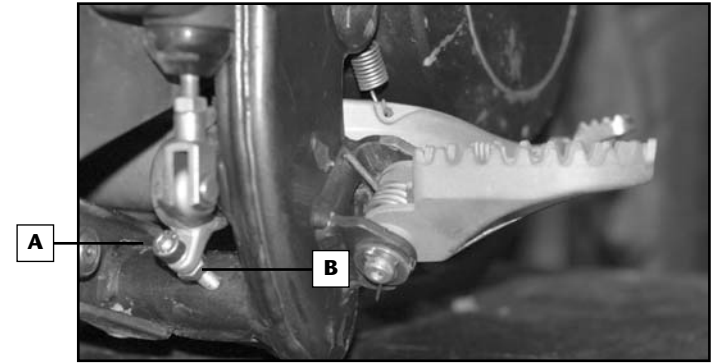
Para su seguridad, debe controlarse el desgaste de la guarnición de las pastillas de freno. En todo caso, su espesor no debe nunca ser inferior a 1 mm.

Ver dibujo:



Si es necesario reemplazarlas, diríjase a un concesionario **SHERCO**

Reglaje de la posición del pedal de freno



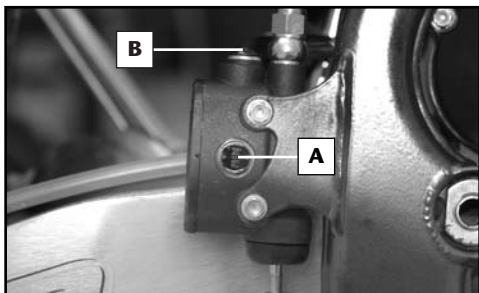
- La posición de reposo del pedal de freno **1** se ajusta como sigue: desbloquear la contratuerca **B** y apretar o aflojar el vástago **A**, a fin de encontrar la posición deseada. Bloquear de nuevo la contratuerca **B**.
- Proceder seguidamente al reglaje del juego libre del pedal en su extremo: 3mm mínimo. Para ello, desbloquear la contratuerca **C** y girar la varilla **D** hasta obtener el resultado. Bloquear de nuevo la contratuerca **C**

El extremo superior del pedal de freno derecho, debe estar situado a 15 mm aproximadamente por encima de la parte superior del reposa-pie.



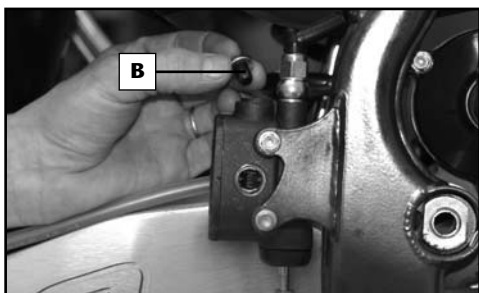
Atencion : En reposo la varilla no debe presionar jamás el pistón de la bomba, es aconsejable dejar un juego de 1 mm.

Verificación del nivel de líquido de freno trasero



Por medio del visor **A**, verificar que el nivel no se sitúe nunca por debajo del borde superior del indicador.

Completar el nivel de líquido de freno trasero

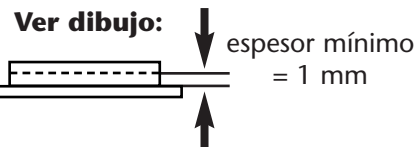


Si es necesario completar el nivel, retirar el tornillo **B** y llenar con líquido **IPONE** DOT 4. Reapretar el tornillo **B**

Verificación de las pastillas de freno trasero

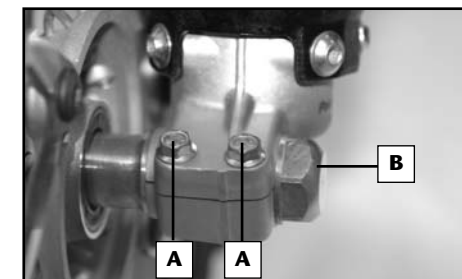
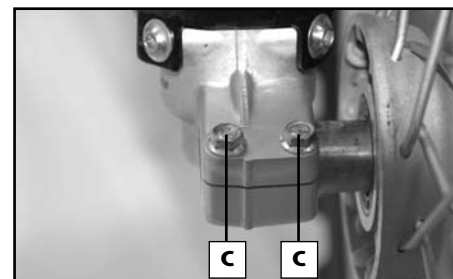


Atencion : Para su seguridad, debe controlarse el desgaste de la guarnición de las pastillas de freno. En todo caso, su espesor no debe nunca ser inferior a 1 mm.



Si es necesario reemplazarlas, diríjase a un concesionario **SHERCO**

Desmontaje y montaje de la rueda delantera



- **Para desmontar**
- Aflojar los 2 tornillos **A** y retirar la tuerca **B**
- Aflojar los 2 tornillos **C**
- Extraer el eje por el lado derecho y retirar la rueda.
- **Para montar :**
- proceder en orden inverso y aplicar grasa **IPONE** en el eje.

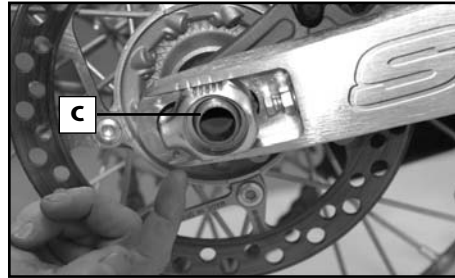
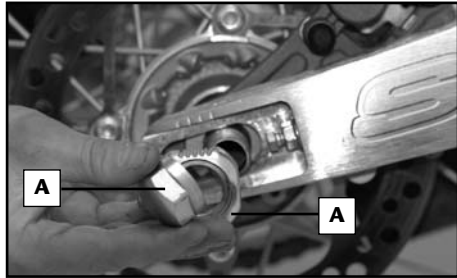


Attention :

- Cuidar de apretar correctamente la tuerca **B** y los tornillos **A** y **C**
- Desengrasar el disco con Brake cleaner **IPONE**
- Accionar el freno delantero para recuperar la presión.

NOTA: Par de apriete: consultar la tabla.

Desmontaje y montaje de la rueda trasera



Para desmontar :

- Retirar la tuerca **A** y extraer la pieza deslizante, **B**
- Golpear el eje **C** con un martillo de nylon y sacarlo,
- Desplazar la rueda hacia delante lo más posible,
- Extraer la cadena y la rueda.

Para montar :

- proceder en orden inverso y aplicar grasa **IPONE** en el eje.



Atención : Cuidar de apretar correctamente la tuerca del eje de la rueda trasera, empujándola rueda hacia adelante.

- Desengrasar el disco con Brake cleaner **IPONE**
- Accionar el freno trasero para recuperar la presión.

NOTA: Par de apriete: consultar la tabla.



Presión de los neumáticos



Para su seguridad y para el buen comportamiento de su moto, es necesario:

Antes de cada utilización:

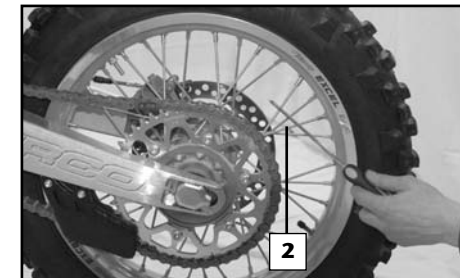
- Controlar el estado y la presión de los neumáticos.
- Controlar visualmente si existen cortes, clavos, objetos punzantes, etc.

Obligatorio:

- Controlar regularmente la presión de los neumáticos en frío. (ver tabla)
- Utilizar un manómetro

TABLA		
Todo terreno	Delante	Detras
		1,0 bar
Carretera	1,5 bar	2,0 bar

Tensión de los radios



No descuide el control y la tensión de los radios:



Atencion : Una tensión correcta asegura la estabilidad y la seguridad en la conducción.

Efectuar una verificación antes y después de cada utilización de la moto, particularmente si es nueva o en caso de cambio de radios.

- Golpear ligeramente cada radio **2** con un destornillador. El sonido debe ser claro.
- Si el sonido es sordo, hacer tensar los radios en un concesionario **SHERCO**

Instrumentos eléctricos



Atencion :

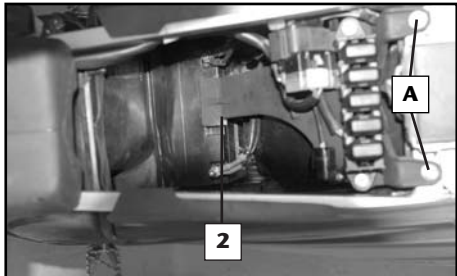
- Manipular la batería con gran cuidado; utilizar guantes y gafas de protección.

Para cargar la batería:

- Cuidar de que el local esté suficientemente ventilado.
- Utilizar un cargador específico para "batería sin mantenimiento" que suministre 0,5 A/H.

NOTA: Para proteger el entorno, entregar la batería usada en un centro de recogida.

Batería



- Para acceder a la batería, desmontar el sillín y el filtro de aire. Ver página 147
- La batería está ubicada en el fondo de la caja del filtro y sujeta por medio del soporte de los componentes eléctricos **2**.
 - Retirar los dos tornillos **A** y desmontar el soporte.
 - **Comenzar siempre por desconectar el borne de masa (-).**
 - Verificar la tensión de la batería en reposo y con un voltímetro.
 - La tensión debe ser superior a 12,7 V .
 - Si es inferior, cargar la batería a 0,5 AH durante 10 h máximo.
 - **No sobrepasar 14,4 Voltios.**
 - Para montar la batería, proceder en sentido inverso al del desmontaje.

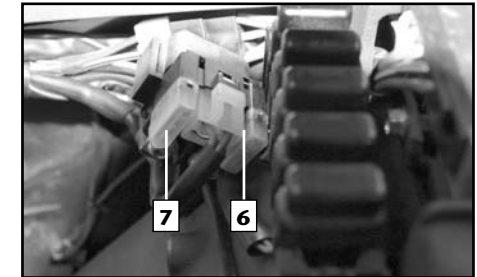
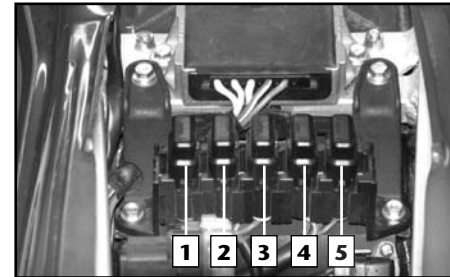


Atencion :

No invertir el sentido de los bornes.
Esto podría dañar el circuito eléctrico.

NOTA: Utilizar siempre una batería original **SHERCO** , ya que está equipada con una protección específica.

Fusibles

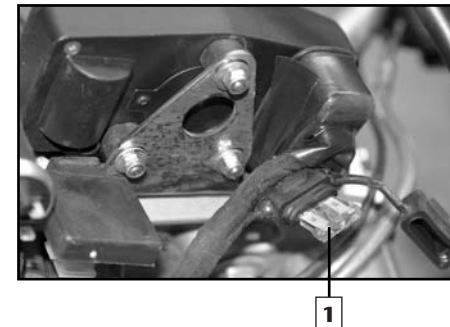


Respetar la potencia de los fusibles

1 - 30A	Intermitentes
2 - 15A	Bomba de gasolina
3 - 5A	General
4 - 10A	Centralita de inyección
5 - 20A	Luz
6 - 30A	Fusible principal

7 - Ubicación de los fusibles de repuesto

Si un fusible se funde repetidas veces, diríjase a su concesionario **SHERCO**



Fusible del cuentakilómetros

Para acceder al fusible:
Desmontar la placa del faro delantero (ver página 144)

1 - 5A Cuentakilómetros

Desmontaje de la placa del faro



El desmontaje de la placa del faro se realiza rápidamente. Basta con desmontar las gomas derecha e izquierda de cada brazo de horquilla **1**

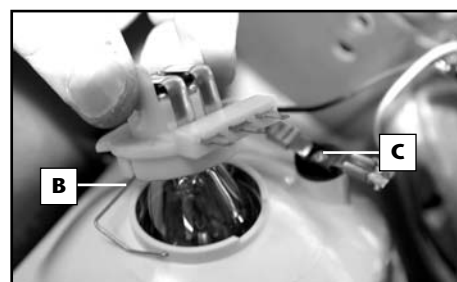
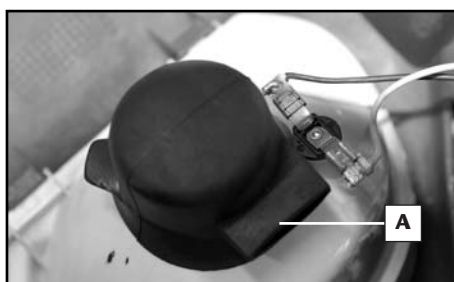


Sacar la placa del faro hacia arriba.

Montaje de la placa del faro:

Proceder en sentido inverso al del desmontaje. Cerciorarse de colocar las espigas **1** de la placa del faro en los orificios **2** del guardabarros.

Cambio de una lámpara de faro o de luz de posición



- Retirar la protección de goma **A**.
- Hacer bascular la horquilla **B**.
- Sacar el conjunto del portalámparas.
- Presionar ligeramente sobre la lámpara de bayoneta, girar en sentido inverso al de las agujas del reloj y sacar la bombilla de su casquillo.
- Proceder en sentido inverso para el montaje.
- La lámpara **C** se cambia simplemente retirando el casquillo del deflector.

Atencion :

- Respetar la potencia de las lámparas..



Refrigeración



Atencion :

Efectuar las operaciones de control y de llenado del líquido de refrigeración con el motor frío: el líquido caliente puede provocar graves quemaduras.

- El líquido de refrigeración es nocivo:

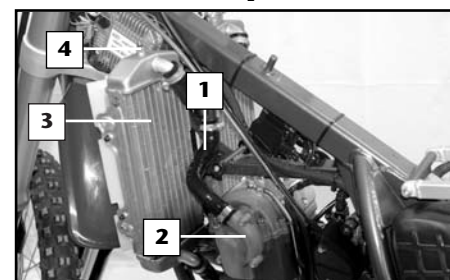
En caso de contacto con la piel o los ojos, ingestión, o quemaduras ocasionadas por el líquido caliente : **CONSULTAR CON UN MÉDICO**

- Utilizar guantes de protección.
- Utilizar líquido de refrigeración **IPONE** Radiator Liquid Ref: 500
- No reemplazar el líquido de refrigeración por agua o anticongelante vulgar esto podría dañar el motor.

NOTA: A fin de proteger el medio ambiente, depositar siempre el líquido vacío en un centro de recogida.

Sistema de refrigeración

Lado izquierdo



- 1** Termostato
- 2** Bomba
- 3** Radiador
- 4** Tornillo de purga del radiador

Control del nivel :

- Cerciorarse de que la moto esté en posición vertical y sobre un suelo horizontal.
- Retirar el tapón del radiador **5**
- Verificar que el líquido de refrigeración esté aproximadamente a 10 mm por encima de las láminas del radiador.

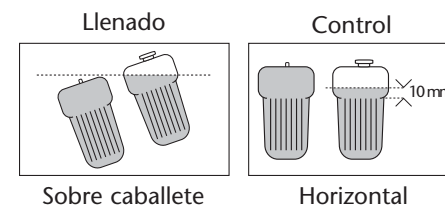
Lado derecho



Para completar el líquido:

- Colocar la moto sobre el caballete original inclinándola hacia la izquierda.
- Retirar el tornillo de purga **4**
- Llenar a tope
- Colocar de nuevo el tornillo **4**
- Apretar (Ver tabla de par de apriete)
- Recolocar la moto en posición vertical
- Controlar el nivel (10 mm) ver dibujo
- Colocar de nuevo el tapón **5** y cerciorarse de su posición correcta

Esquema :



Atencion : La falta de líquido o una bolsa de aire en el radiador izquierdo puede comportar daños graves al motor.

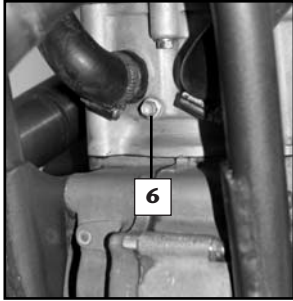
Vaciado, llenado y purga del circuito de refrigeración

Vaciado

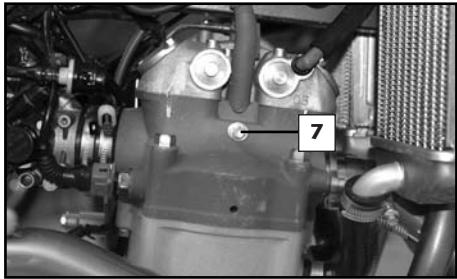


Atencion :

Cerciorarse de que la moto esté en posición vertical y sobre un suelo horizontal.



- Colocar un recipiente bajo la moto
- Retirar el tapón **5** pag 145 y el tornillo **6**
- Dejar salir el líquido
- Colocar de nuevo el tornillo **6** con una junta nueva
- Apretar a 8 Nm



llenado

- Retirar el tornillo de vaciado **7** de la culata
- Retirar el tornillo de purga **4** pag 145 del radiador izquierdo

Verter por el orificio del tapón **5** pag 145 el líquido de refrigeración nuevo **IPONE** Radiator Liquid Ref: 500.

Cuando el líquido salga por el tornillo **7** sin burbujas,

- Colocar de nuevo el tornillo con una junta nueva y apretar a 8 Nm.
- Continuar el llenado.

Una vez alcanzado el nivel: (aproximadamente 1,1 litros)

- Seguir el procedimiento explicado anteriormente.

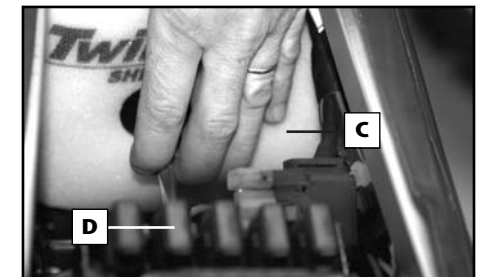
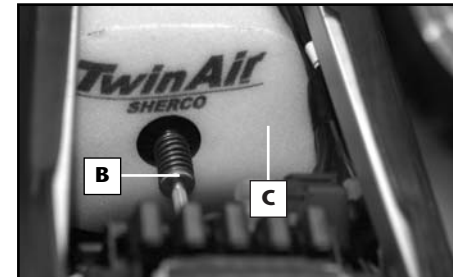
Limpeza del filtro de aire

El filtro de aire es un elemento vital para el buen funcionamiento de su moto; su mantenimiento es pues primordial. Un filtro de aire sucio disminuye las prestaciones de su moto, aumenta el consumo de gasolina y, lo peor, puede pasar suciedad al motor y provocar un desgaste prematuro.



Para acceder al filtro de aire:

- Desbloquear un cuarto de vuelta, en sentido contrario al de las agujas del reloj, el tornillo **1** del sillín.
- Retirar el sillín desplazándolo hacia la parte trasera de la moto.



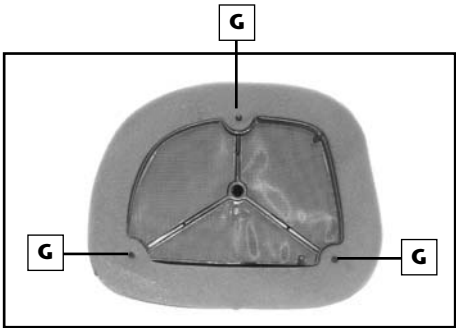
Presionar la pieza **B** hacia el filtro **C** para extraer la pieza **B** del soporte de los componentes eléctricos **D**.



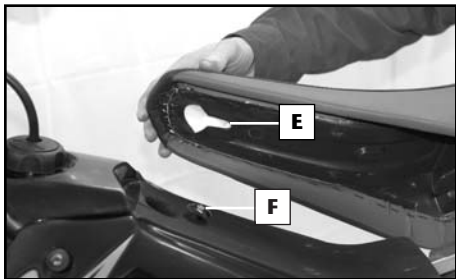
- Sacar el filtro con su soporte.
- Separar el filtro de su soporte.
- Limpiar la espuma del filtro con un detergente apropiado. (NEUTRO)

No utilizar disolvente ni gasolina!

- Secar el elemento filtrante.
- Impregnar el filtro con AIR FILTER **IPONE** hasta obtener una coloración azul uniforme.



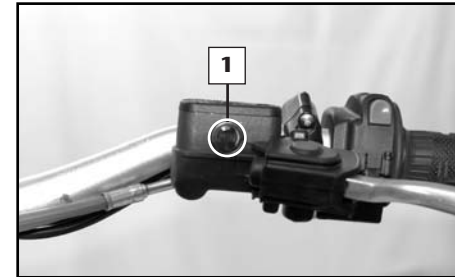
- Colocar de nuevo el elemento filtrante sobre su soporte con precaución. Cuidar de introducirlo correctamente en las 3 espigas **G**. **IPONE**
- Aplicar una película de grasa en la junta del filtro de aire, con la caja.
- Si es necesario, limpiar con un trapo el interior de la caja de filtro.
- Reinstalar el filtro con su soporte, cuidando particularmente el centrado.
- Colocar de nuevo la pieza de bloqueo **B** pag 147, introduciéndola primeramente en el elemento filtrante y después en el soporte **D** pag 147.



Colocar el sillín hacia delante, cerciorándose de que la ranura **E** esté introducida en el teton **F** del depósito. Y la lengüeta debajo del depósito.


Bloquear la anilla 1 pag 147 un cuarto de vuelta en sentido de las agujas del reloj.

Verificación del nivel hidráulico del embrague

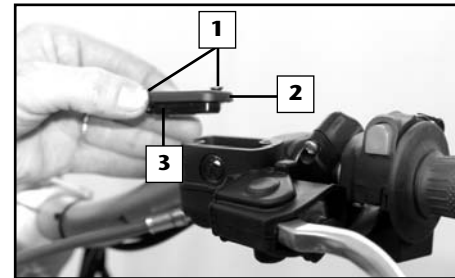


- Poner horizontal el cilindro del embrague.
- Verificar el nivel a través del visor **1**.

El nivel debe situarse entre las dos flechas. Ajustar el nivel si es necesario

Esquema : 

Completar el líquido hidráulico del embrague



- Retirar los dos tornillos **1**
- Retirar la tapa **2** y su membrana **3**
- Llenar el recipiente hasta el nivel con líquido **IPONE** DOT4
- Colocar de nuevo la membrana **3**, la tapa **2** y los dos tornillos **1**.



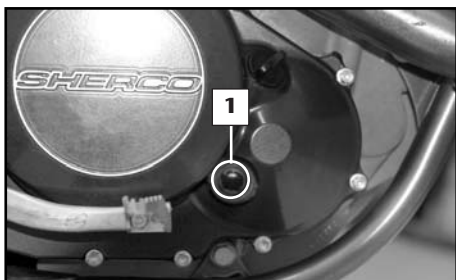
Atencion :

- El líquido hidráulico es muy corrosivo; puede ser peligroso para la piel.
- Leer con atención las recomendaciones indicadas en el embalaje.

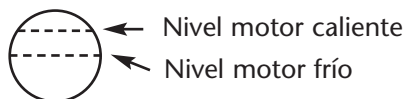
Aceite Motor

Control del nivel de aceite

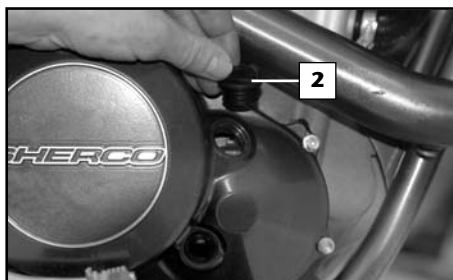
Cerciorarse de que la moto esté sobre sus 2 ruedas, bien vertical y sobre un suelo horizontal.



A través del visor del cárter del embrague, verificar el nivel del aceite motor, como se indica en el esquema 1



Si es necesario ajustar el nivel



- Retirar el tapón de llenado **2** de aceite motor del cárter del embrague,
- Completar el nivel del aceite **IPONE** R4000 recomendado por **SHERCO**



Atencion :

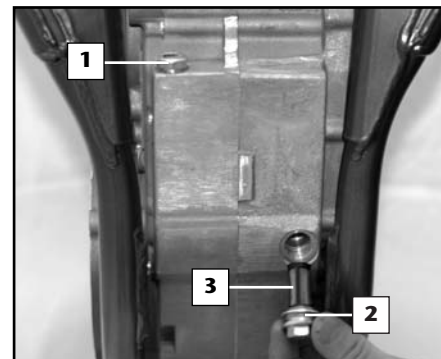
Un nivel incorrecto del aceite puede dañar el motor.
No utilizar la moto si el nivel está por debajo del mínimo.

Vaciado del motor – Cambio del filtro

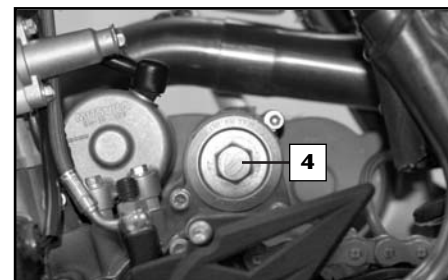
El vaciado del aceite motor se efectúa con el motor caliente.



Atencion : Recomendamos utilizar guantes de protección.



- Colocar la moto verticalmente, sobre un suelo horizontal.
- Colocar un recipiente debajo de la moto para recuperar el aceite usado.
- Quitar el tapón de vaciado **1**.
- Quitar el tapón de vaciado **2**.
- Retirar el prefiltro **3**.
- Dejar salir el aceite.



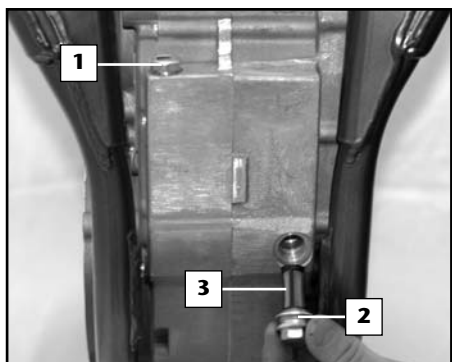
- Quitar el tapón del filtro de aceite **4**.
- Retirar el filtro de aceite.
- Dejar salir el aceite.

Limpiar los tapones **1 - 2** con un desengrasante **IPONE**
Limpiar e inspeccionar el prefiltro **3** y cambiarlo si es necesario



Atencion :

Es imperativo montar los tapones con juntas nuevas.



- Colocar de nuevo el tapón **1** y apretar a 20 Nm
- Colocar de nuevo el prefiltro **3** y el tapón **2** como se indica en la foto **5**
- Apretar el tapón a 35 Nm



- Instalar un filtro de aceite nuevo, en sentido correcto, como se indica en la foto **6**.
- Colocar de nuevo el tapón y apretar a 15 Nm

NOTA : El filtro **6** debe cambiarse en cada vaciado.

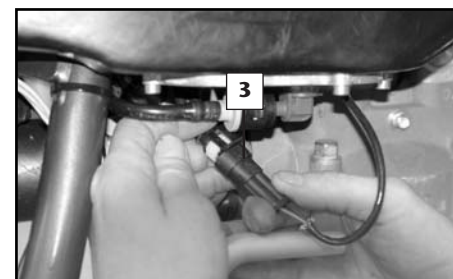
Quitar el tapón de llenado de aceite motor. Página 150, **2**
 Verter aproximadamente 1,3 litros de aceite **IPONE** R4000
 . Verificar el nivel de aceite a través del visor, tal como se explica en la página 150.
 Completar el nivel si es necesario.

Atencion :
 A fin de proteger el medio ambiente, los aceites usados deben depositarse en un centro de recogida. No verter nunca en el alcantarillado o en la naturaleza.

Desmontaje del depósito



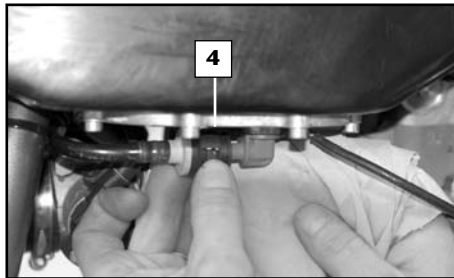
- Retirar el tornillo central **1** del depósito y el tornillo inferior **2** de los lados izquierdo y derecho



Desconectar el conector **3** de la instalacion de la bomba de gasolina

Montaje del depósito

Efectuar las operaciones en sentido inverso al del desmontaje



Esta operación debe efectuarse con el motor frío

Atencion :

Utilizar gafas y guantes de protección y un trapo.

- Presionar sobre las dos lengüetas del conector del tubo **4**.
- Retirar el tubo.



- Dejar salir el resto de gasolina en el trapo.
- Retirar el depósito hacia arriba.

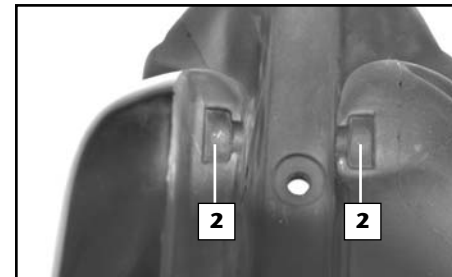


Atencion :

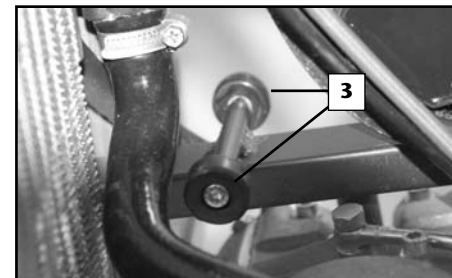
En caso de proyección en los ojos o de ingestión de gasolina, **CONSULTAR CON UN MÉDICO.**



Cerciorarse del camino correcto del cable de gas y del latiguillo del embrague, tal como se ve en la foto **1**



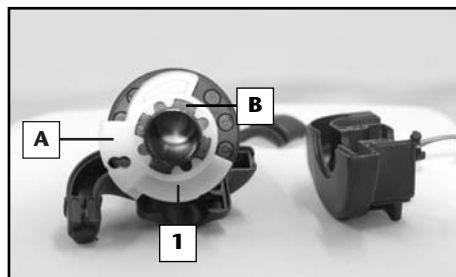
Las dos ranuras del depósito **2** deben alojarse en los silent-blocks **3** del bastidor.



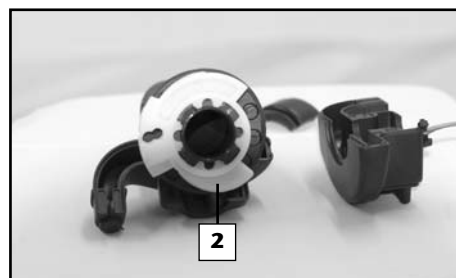
- Conectar de nuevo el tubo de la gasolina.
- Cerciorarse de oír el clic del conector.
- Conectar de nuevo el cable de la bomba de gasolina.
- Colocar los 3 tornillos **1** y **2** (pag 153) y montar el sillín.

Tiro del gas

El mando del gas tiene dos posiciones de tiro: directo o progresivo.



Para modificar el tiro, basta con invertir el tira-cable **A** en el tubo de gas **B**



Posición **1** : Tiro directo
Posición **2** : Tiro progresivo

PARES DE ARIETE

AUTOBLOCANTE

Tapon aceite / magnetico	22 Nm	
Tapon prefiltro	35 Nm	
Tapon filtro aceite	15 Nm	
Bujia	15 Nm	
Tornillo purga liquido refrigerante	8 Nm	
Tornillo de vaciado liquido refrigerante	8 Nm	
Tuerca rueda trasera	120 Nm	
Tornimo fijacion silleta	24 Nm	x
Tuerca rueda delantera	25 Nm	
Tornillos botellas horquilla	12 Nm	
Ejes pastillas de freno	8 Nm	x
Tornillos bridas horquilla	24 Nm	
Tornillo crepine aspiracion aceite	6 Nm	x
Tornillo pinon loco arrangue	6 Nm	x
Tornillo culata (aplicar grasa)	50 Nm	
Tuerca rotor encendido	70 Nm	x
Tuerca nuez embrague	150 Nm	x
Tuerca pinon salida	150 Nm	x
Tuerca pinon transmission primaria	150 Nm	x
Tornillo captador de giros	10 Nm	x
Tornillo y tuerca tope descompresor automatico	7 Nm	x

PARA OTROS TORNIIOS STANDARD

M5	6 Nm
M6	12 Nm
M8	24 Nm
M10	40 Nm

NOTA : Todos los tornillos internos del motor deberan ser montados con commutador izquierdo.



INTRODUZIONE

desidera ringraziarvi per la fiducia che gli avete dimostrato comprando uno dei suoi prodotti

ITALIANO



Eccovi proprietario di una **SHERCO 4,5**. Potrete assaporare tutti i piaceri della guida se seguite i consigli **SHERCO** e le istruzioni che SHERCO ha annotato in questo manuale, e rispettate la legislazione stradale.

Questo manuale spiega il funzionamento, il controllo, la manutenzione di base e la messa a punto della vostra **SHERCO**. Se avete delle domande da porre a proposito di questo manuale o del vostro veicolo, dovete contattare il vostro concessionario

Preoccupatevi di leggere attentamente e integralmente questo manuale prima di usare il vostro veicolo.

Per conservare la vostra **SHERCO** in perfetto stato per numerosi anni, assicuratele tutte le cure e manutenzioni descritte in questo manuale.

(Il veicolo che avete acquistato può leggermente differire dal veicolo presentato in questo manuale.)

SHERCO si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica senza alcun preavviso.

S O M M A R I O


CARATTERISTICHE	P161	Registrazione della tensione della catena.....	P187
REGISTRAZIONE DEI NUMERI		Verifica del livello del liquido del freno anteriore..	P188
DI IDENTIFICAZIONE	P162	Rabbocco del liquido del freno anteriore.....	P188
DESCRIZIONE DEL VEICOLO	P163	Regolazione della posizione del pedale del freno.....	P189
POSIZIONE DEI NUMERI DI SERIE	P162	Verifica del livello del liquido del freno posteriore.....	P190
I COMANDI	P164	Rabbocco del liquido del freno posteriore.....	P190
Leva della frizione.....	P164	Verifica delle pastiglie del freno posteriore.....	P190
Leva del freno.....	P164	Montaggio e smontaggio della ruota anteriore....	P191
Tachimetro/contachilometri.....	P164	Montaggio e smontaggio della ruota posteriore..	P192
Spie.....	P164	Pressione pneumatici.....	P193
Commutatore sinistro.....	P175	Tensione dei raggi.....	P193
Pulsante frecce.....	P175	Impianto elettrico.....	P194
Pulsante di avviamento.....	P175	Batteria.....	P194
Tappo del serbatoio.....	P175	Fusibili.....	P195
Carburante.....	P176	Fusibile tachimetro/contachilometri.....	P195
Leva del cambio.....	P176	Smontaggio della mascherina portafaro.....	P196
Pedale di avviamento.....	P176	Sostituzione di una lampadina del faro o della luce di posizione.....	P196
Regolazione della compressione della forcella.....	P177	Raffreddamento.....	P197
Regolazione della distensione della forcella.....	P177	Sistema di raffreddamento.....	P197
Regolazione della compressione dell'ammortizzatore.....	P178	Svuotamento, riempimento, spurgo del circuito di raffreddamento.....	P198
Regolazione della distensione dell'ammortizzatore.....	P178	Pulizia del filtro dell'aria.....	P199/200
Antifurto bloccasterzo.....	P179	Verifica del livello idraulico della frizione.....	P201
Cavalletto laterale.....	P179	Rabbocco di liquido idraulico della frizione.....	P201
GUIDA	P180	OLIO MOTORE	
NORME DI SICUREZZA	P181	Controllo del livello dell'olio.....	P202
Tabella lubrificazione e manutenzione	P182	Cambio dell'olio motore- Sostituzione del filtro.....	P203/204
Manutenzione	P183	Togliere il serbatoio.....	P205/206
Lavori di manutenzione - ciclistica e motore	P184	Rimontare il serbatoio.....	P207
Regolazione della posizione di base della leva della frizione.....	P184	Comando gas.....	P208
Verifica del serraggio delle viti del pacco forcella e regolazione dei cuscinetti dello sterzo.....	P184		
Vite di spurgo della forcella.....	P185		
Regolazione della posizione del manubrio.....	P185		
Pulizia dei parapolvere della forcella	P185		
Modifica della precompressione dell'ammortizzatore posteriore.....	P186		
Controllo del gioco delle biellette.....	P186		
Tensione della catena.....	P187		

C A R A T T E R I S T I C H E

D I M E N S I O N I

Lunghezza massima	: TT : 2110 mm	SM : 2060 mm
Larghezza massima	: 830 mm	
Altezza	: TT : 1220 mm	SM: 1190 mm
Interasse	: 1485 mm	
Peso a secco	: 109 kg	

M O T O R E

Tipo	: 4 tempi, monocilindrico raffreddamento ad acqua	
Cilindrata	: 448,6 cm ³	
Alesaggio x corsa	: 94,5 x 64 mm	
Tasso di compressione	: 11,2 : 1	
Sistema di avviamento	: pedale di avviamento + avviamento elettrico	
Iniezione elettronica	: Magneti Marelli	
Candele	: NGK CR8EK	
Olio	: 1,3 litri, SAE 10W40 R4000 	

T R A S M I S S I O N E

Tipo	: 6 marce	
Frizione	: Multidischi a bagno d'olio	
Sistema di trasmissione	: Catena	
Rapporto di riduzione primario	: 2,72 (25/68)	
Rapporto di riduzione secondario	: TT : 14-48	SM : 14-42
Rapporto delle velocità	1 ^a 2,46 (13/32)	4 ^a 1,14 (21/24)
	2 ^a 1,81 (16/29)	5 ^a 0,86 (23/22)
	3 ^a 1,42 (19/27)	6 ^a 0,84 (25/21)

T E L A I O

Marca dei pneumatici	: MICHELIN	
Dimensione dei pneumatici		
Anteriore	: TT : 90-90-21	: SM : 120-70-17
Posteriore	: TT : 140-80-18	: SM : 150-60-17
Capacità del serbatoio di benzina	: 8,5 litri, Senza piombo 95 e 98	

I M P I A N T O E L E T T R I C O

Faro	: 12 V 35/35 W
Luce di posizione	: 12 V 5 W
Fanale posteriore / stop	: 12 V 21/5 W
Indicatore di direzione	: 12 V 10 W

TT : modello Enduro
 SM : modello Supermotard
 Caratteristiche soggetto a modifiche.

REGISTRAZIONE DEI NUMERI D'IDENTIFICAZIONE

Registrare nelle loro rispettive posizioni i numeri della chiave di contatto, della chiave dell'antifurto e di serie del veicolo.

Numero della chiave di contatto
(vedere schema qui a fianco)

Numero della chiave dell'antifurto bloccasterzo
(vedere schema qui a fianco)

Numero di serie del veicolo

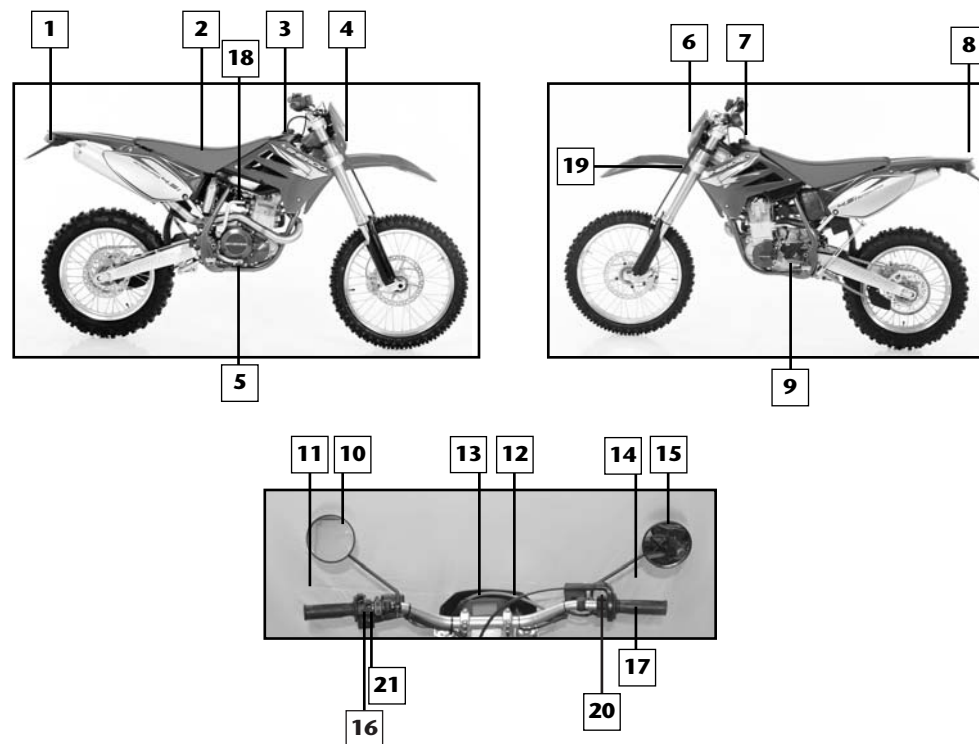
Numero
della chiave



Numero
della chiave



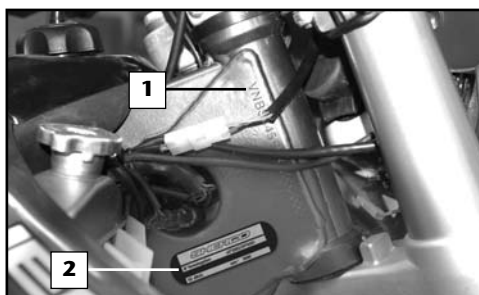
DESCRIZIONE DEL VEICOLO



POSIZIONE DEI NUMERI DI SERIE

Numero di telaio

Tipo e numero di motore



Il numero di serie del veicolo **1** è impresso sul lato destro del cannotto dello sterzo.

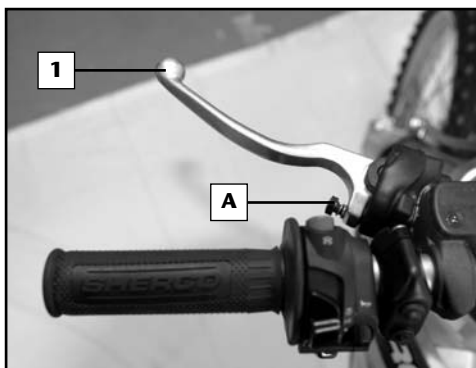
Il numero del motore **1** è impresso sul lato sinistro del carter

La targhetta **2** regolamentare è fissata sul lato destro del telaio. Indica il n° di omologazione, il n° di serie del veicolo, il rumore da fermo al regime motore corrispondente.

1. Freccia POSTERIORE
2. Sella
3. Serbatoio della benzina
4. Freccia ANTERIORE
5. Pedale del freno
6. Faro
7. Tappo serbatoio della benzina
8. Fanale posteriore / stop / illuminazione / targa
9. Leva del cambio
10. Retrovisore sinistro
11. Leva della frizione
12. Interruttore a chiave
13. Tachimetro/contachilometri
14. Leva del freno
15. Retrovisore destro
16. Commutatore sinistro
17. Manopola dell'acceleratore
18. Pedale di avviamento
19. Antifurto bloccasterzo
20. Pulsante avviamento
21. Commutatore del tachimetro/contachilometri

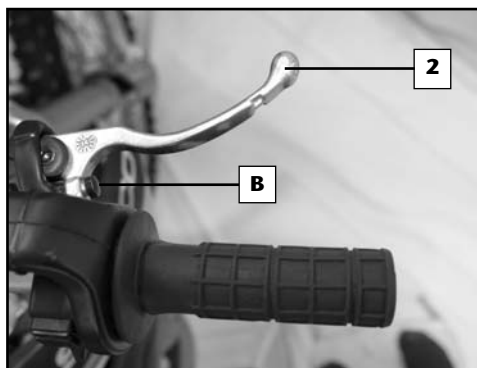
I COMANDI

Leva della frizione



La leva delle frizione **1** è sul lato sinistro del manubrio e dispone di una vite di regolazione **A**

Leva del freno a mano



La leva del freno **2** anteriore è sul lato destro del manubrio e dispone di una vite di regolazione **B**

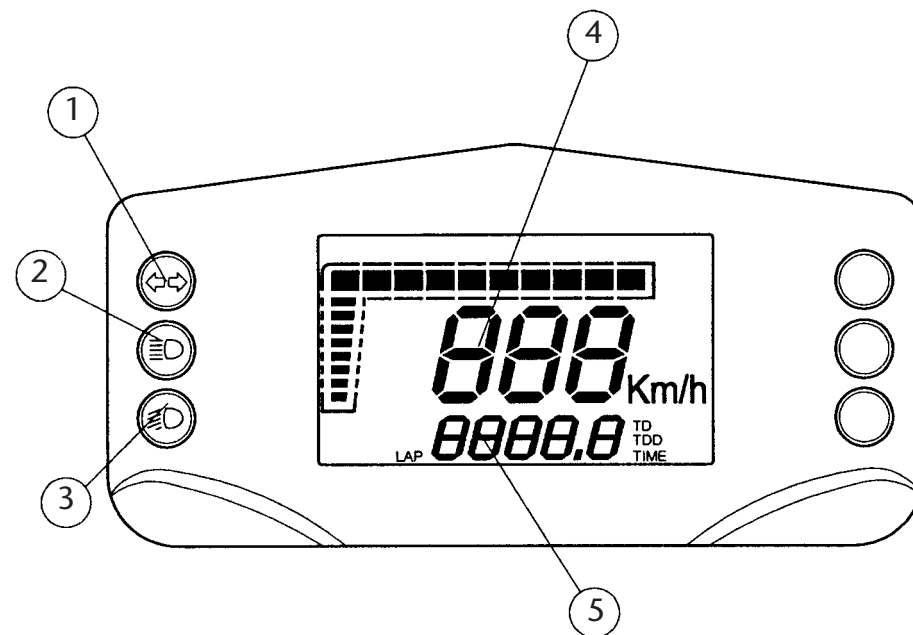
Tachimetro/contachilometri - Spie






Pulsante di comando strumentazione **1**



Strumentazione



-  1. Spia indicatori di direzione (verde)
-  2. Spia luci abbaglianti (blu)
-  3. Spia luci anabbaglianti
- 4. Tachimetro
- 5. Contachilometri

1.0 DEFINIZIONE DEI COMPONENTI

1.1 Cristallo LCD

1.2 Pulsante

2.0 CARATTERISTICHE FUNZIONALI

2.1 Funzione velocità istantanea

2.2 Funzione totalizzatore (TOD)

2.3 Funzione orologio(TIME)

2.4 Funzione trip automatico (TD)

2.5 Funzione trip automatico (CountDown)

2.6 Funzione cronometro automatico (LAP)

2.7 Modifica circonferenza ruota, unità di misura e impulsi ruota

2.8 Successione delle funzioni rappresentate

2.9 Funzione pulsante

2.10 Prima installazione della strumentazione

1.0 DEFINIZIONE DEI COMPONENTI

Il particolare risulta essere composto da:

Unità digitale a LCD

Tre spie di segnalazione realizzate a Led

E' richiesta anche la presenza di un pulsante di comando separato. La retroilluminazione è ottenuta attraverso l'impiego di Led rossi.

1.1 Cristallo LCD

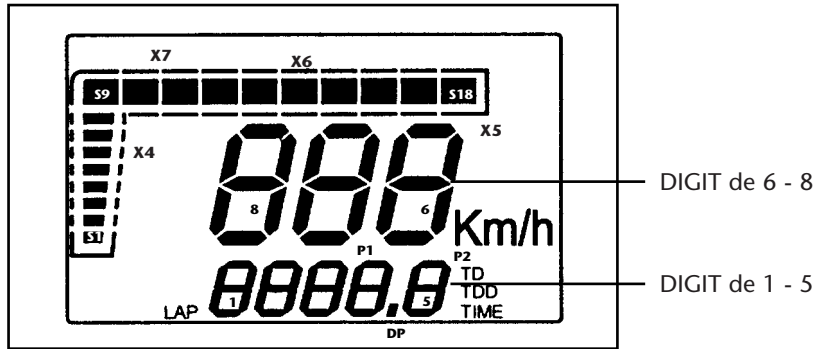


Fig.1 Vista d'assieme del cristallo.

1.2 Pulsante

Il pulsante che utilizzato è posizionato sul manubrio a fianco dei comandi elettrici.

2.0 CARATTERISTICHE FUNZIONALI

2.1 Funzione velocità istantanea

Questa funzione descrive il funzionamento/visualizzazione della velocità istantanea. L'informazione viene sempre visualizzata sui digit 6÷8, accompagnata da una indicazione attraverso l'uso della barra grafica (Fig.2); se l'unità di misura selezionata è km/h (valore di default), viene visualizzato il digit relativo; agendo sul pulsante ed accedendo al menu di Set-Up è possibile selezionare Mph; in questo caso l'indicazione della velocità non sarà accompagnata da nessuna scritta che indichi l'unità di misura selezionata.

2.2 Funzione totalizzatore (TOD)

Questa funzione descrive il funzionamento/visualizzazione del totalizzatore di bordo.

L'informazione viene visualizzata sui digit 1÷5 accompagnata dalla scritta TOD, così come mostrato in figura 2; a seconda dell'unità di misura selezionata, il dato viene rappresentato in Kilometri (valore di default) oppure Miles. In condizioni di normale impiego della strumentazione, non è possibile azzerare tale informazione. Il valore massimo rappresentabile è 99.999 Km (o Miles); superato tale valore, il contatore viene azzerato. La risoluzione del dato rappresentato è 1 Km/Miles.

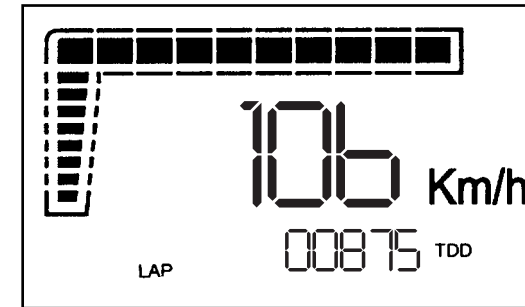


Fig.2 Funzione TOD

2.3 Funzione TD ora corrente (TIME)

Questa funzione descrive il corretto funzionamento/visualizzazione della funzione ora corrente. Tale funzione viene sempre rappresentata nel formato hh:mm, facendo uso dei digit 1÷5, così come mostrato in Fig.3. La regolazione dell'ora può essere fatta solo a veicolo fermo e premendo (in corrispondenza della funzione TIME) il pulsante fino a quando restano attivi solo i segmenti relativi alla funzione orologio e la scritta TIME, mentre tutti gli altri segmenti vengono spenti (Fig.4).

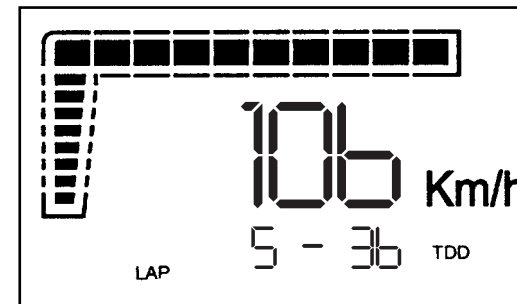


Fig.3 Funzione TIME



Fig.4 Regolazione TIME

E' possibile modificare in successione prima ore e poi minuti; a seconda del dato selezionato (che verrà mostrato lampeggiante con $f=1\text{Hz}$, $\text{Duty}=50\%$); una pressione breve del pulsante permetterà un incremento unitario del parametro selezionato, mentre una pressione lunga permetterà di selezionare un parametro diverso (minuti anziché ore). Una volta terminata la regolazione, si ritorna alla modalità operativa normale mantenendo premuto il pulsante per circa 3 sec. Il parametro Time verrà visualizzato nel formato 0-24 se l'unità di misura selezionata è Km/h, mentre verrà visualizzato nel formato 0-12 se l'unità di misura selezionata è Mph.

Oss.1 Una volta entrati nel menu di regolazione, se trascorrono 20 sec. senza che il pulsante venga premuto, il sistema verrà portato automaticamente nella modalità operativa standard.

Oss.2 Una volta entrati nel menu di regolazione, se il veicolo viene messo in moto ($\text{vel}>0$), il sistema verrà portato automaticamente nella modalità operativa standard.

Sequenza visualizzata: da 0:00 a 23:59 per la modalità 0-24
 da 0:00 a 12:59 per la modalità 0-12 Am
 da 1:00 a 11:59 per la modalità 0-12 Pm

Precisione orologio: $\pm 2.5''/\text{giorno}$. L'informazione non viene salvata in memoria.

2.4 Funzione trip automatico (TD)

Questa funzione descrive il funzionamento/visualizzazione del totalizzatore parziale automatico di bordo. Tale funzione viene sempre rappresentata utilizzando i digit 2÷5 e accompagnata dalla scritta TD, così come mostrato in Fig.5; il dato visualizzato rappresenta la distanza percorsa dal veicolo espressa in Miles o in Km (a seconda dell'unità di misura selezionata), con risoluzione 0,1 (Miles o Km); tale contatore è automatico: infatti, si attiva autonomamente con il primo impulso proveniente dal sensore velocità. Il dato non viene memorizzato in modo permanente. E' possibile azzerare il contatore legato a questo parametro premendo (in corrispondenza della funzione TD) il pulsante per circa 3 sec., sino a quando non compare il valore 000.0. L'azzeramento di TD, possibile sia a veicolo fermo che in movimento, produce anche l'azzeramento di LAP. Se il dato supera il numero 999.9 il sistema provvede all'azzeramento di TD e LAP, per poi ricominciare il conteggio.

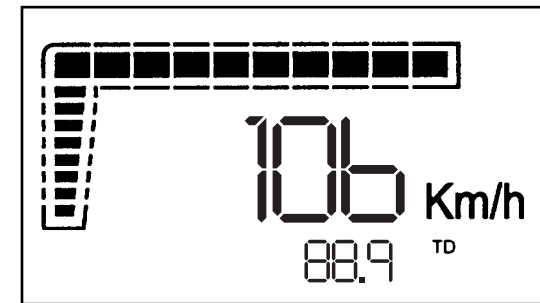


Fig.5 Funzione TD

2.5 Funzione trip a decremento (CountDown)

Questa funzione descrive il funzionamento/visualizzazione del totalizzatore parziale a decremento di bordo. Tale funzione viene sempre rappresentata utilizzando i digit 2÷5 e accompagnata dalla scritta TD mostrata lampeggiante (vedere Fig.6); il contatore è sempre attivo e viene automaticamente decrementato con risoluzione 0,1 (Miles o Km, a seconda dell'unità di misura selezionata). E' possibile modificare il valore legato a questo parametro premendo, in corrispondenza della funzione TD a decremento e a veicolo fermo, il pulsante per circa 3 sec., sino a quando non restano attivi solo i segmenti relativi alla funzione countdown e la scritta TD (sempre mostrata lampeggiante), mentre tutti gli altri segmenti vengono spenti, così come mostrato in Fig.7.

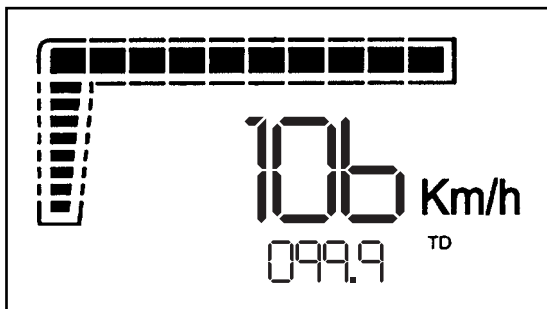


Fig.6 Funzione Countdown

E' possibile modificare le diverse cifre che costituiscono il contatore, partendo dalla cifra più significativa e spostandosi in successione verso la cifra meno significativa; a seconda del dato selezionato (che verrà mostrato lampeggiante con $f=1\text{Hz}$, $\text{Duty}=50\%$), una pressione breve del pulsante ne permetterà un decremento unitario, mentre una pressione lunga permetterà di selezionare un parametro diverso. Una volta terminata la regolazione, si ritorna alla modalità operativa normale mantenendo premuto il pulsante per circa 3 sec in corrispondenza della cifra meno significativa. Se il dato raggiunge il valore 000.0 il sistema provvede alla sua inizializzazione al valore 999.9.

Oss.1 Una volta entrati nel menu di regolazione, se trascorrono 20 sec. senza che il pulsante venga premuto, il sistema verrà portato automaticamente nella modalità operativa standard.

Oss.2 Una volta entrati nel menu di regolazione, se il veicolo viene messo in moto ($\text{vel}>0$), il sistema verrà portato automaticamente nella modalità operativa standard.

Sequenza visualizzata: da 999.9 a 000.0

L'informazione non viene salvata in memoria.



Fig.7 Regolazione Countdown

2.6 Funzione cronometro automatico (LAP)

Questa funzione descrive il funzionamento/visualizzazione del cronometro associato a TD.

L'informazione viene visualizzata sui digit 1÷5 accompagnata dalla scritta LAP, così come mostrato in Fig.8. Il dato rappresenta il tempo effettivo di percorrenza del veicolo (nel formato mm:ss se ore=0 e nel formato hh:mm se ore>0), associato al parametro TD; è quindi un contatore automatico: si attiva autonomamente con il primo impulso proveniente dal sensore velocità (quando LAP è operativo il digit che separa ore da minuti o minuti da secondi viene mostrato lampeggiante, mentre viene visualizzato fisso quando LAP non è operativo), e si arresta dopo 3 sec. dalla ricezione dell'ultimo impulso proveniente sempre dal sensore velocità. Il dato non viene memorizzato in modo permanente. E' possibile azzerare il contatore legato a questo parametro premendo, in corrispondenza della funzione LAP, il pulsante per circa 3 sec., sino a quando non compare il valore 00'00".

L'azzeramento di LAP, possibile sia a veicolo fermo che in movimento, produce anche l'azzeramento di TD.

Se il dato supera il valore 23-59 (cioè 23h59'59"), il sistema provvede all'azzeramento di LAP e di TD, per poi ricominciare il conteggio.

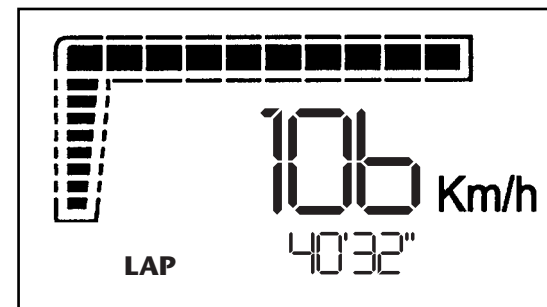


Fig.8 Funzione LAP

2.7 Modifica Circonferenza ruota, unità di misura e numero impulsi ruota

La modifica della circonferenza ruota, dell'unità di misura e del numero di impulsi ruota è possibile solo a veicolo fermo, mantenendo premuto il pulsante in corrispondenza della funzione TOD fino a quando l'unica informazione visualizzata sul display (in corrispondenza dei digit 2÷5) risulta essere la circonferenza ruota, mentre tutti gli altri segmenti vengono spenti (si veda Fig.9).

E' possibile modificare le diverse cifre che costituiscono il valore della circonferenza ruota, partendo dalla cifra più significativa e spostandosi in successione verso la cifra meno significativa; a seconda del dato selezionato (che verrà mostrato lampeggiante con $f=1\text{Hz}$, $\text{Duty}=50\%$), una pressione breve del pulsante ne permetterà un incremento unitario, mentre una pressione lunga permetterà di selezionare una cifra diversa.

Oss.1 Intervallo di regolazione (circ. ruota): da 1.000mm a 2.500mm con step di 1mm.

Oss.2 Se la circonferenza ruota selezionata risulta >2.500mm, il sistema provvede automaticamente alla selezione del valore di default (2.091mm).

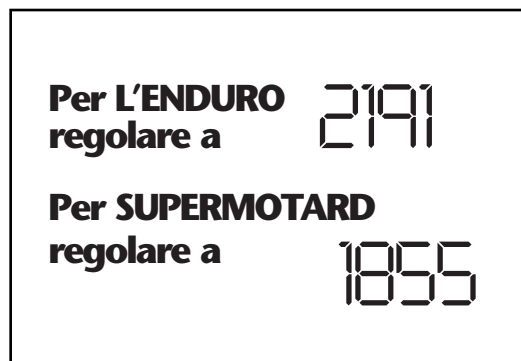


Fig.9 Regolazione circonferenza ruota

Una volta terminata la regolazione della circonferenza ruota, è possibile modificare l'unità di misura mantenendo premuto il pulsante per circa 3 sec in corrispondenza della cifra meno significativa: a questo punto sul display verranno mostrate le due scritte Km/h e Mph, e inizialmente verrà mostrato lampeggiante il valore selezionato (f=1Hz, Duty=50%). La modifica di tale parametro avviene in analogia a quanto sopra descritto. Il cambiamento dell'unità di misura determina la cancellazione irreversibile di TD e LAP.



Fig.10 Regolazione unità di misura

Premendo il pulsante di mode per circa 3 sec in corrispondenza dell'unità di misura selezionata (che verrà mostrata lampeggiante con f=1Hz, Duty=50%), sarà possibile modificare il numero di impulsi ruota. Tale parametro esprime il numero di impulsi che il rinvio elettronico invia alla strumentazione per ogni giro ruota. L'intervallo di regolazione permesso va da un minimo di 1 impulso per ogni giro ruota, ad una massimo di 6 impulsi per ogni giro ruota.

Oss.3 : Il nostro sensore riceve 4 impulsi per giro ruota.

Premendo il pulsante di mode per circa 3 sec in corrispondenza del valore selezionato sarà possibile ritornare alla modalità operativa standard.



Fig.11 Regolazione impulsi per ogni giro ruota

Oss.4 Le informazioni relative al valore di circonferenza ruota selezionata, all'unità di misura scelta e al numero impulsi per ogni giro vengono salvate in memoria.

Oss.5 Una volta entrati nel menu di regolazione, se trascorrono 20 sec. senza che il pulsante venga premuto, il sistema verrà portato automaticamente nella modalità operativa standard.

Oss.6 Una volta entrati nel menu di regolazione, se il veicolo viene messo in moto (vel>0), il sistema verrà portato automaticamente nella modalità operativa standard.

5.8 Successione delle funzioni rappresentate

Lo scroll delle funzioni è sempre possibile, sia a veicolo fermo che in movimento, agendo sul pulsante, secondo la sequenza indicata nella tabella sottostante

Pulsante

TIME	LAP	TOD	TD	COUNTDOWN
------	-----	-----	----	-----------

2.9 Funzione Pulsante

La funzione del pulsante varia in relazione alla funzione visualizzata, così come descritto nella tabella sottostante.

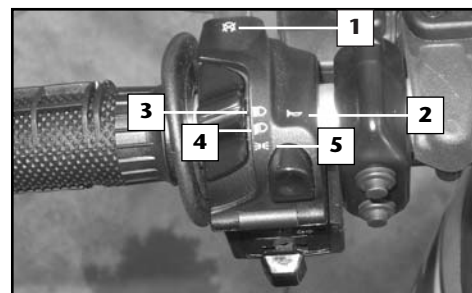
Funzione	MODE
TIME	Se $T \geq 3''$ e $Vel=0$ si entra nella funzione di settaggio ora Se $T < 3''$ oppure $Vel > 0$ scrolling delle funzioni
LAP	Se $T \geq 3''$ reset di LAP e TD Se $T < 3''$ scrolling delle funzioni
TOD	Se $T \geq 3''$ e $Vel=0$ si entra nella funzione di settaggio circonferenza, unità di misura e numero di impulsi per ogni giro ruota Se $T < 3''$ oppure $Vel > 0$ scrolling delle funzioni
TD	Se $T \geq 3''$ reset di LAP e TD Se $T < 3''$ scrolling delle funzioni
COUNTDOWN	Se $T \geq 3''$ e $Vel=0$ si entra nella funzione di settaggio countdown Se $T < 3''$ oppure $Vel > 0$ scrolling delle funzioni






2.10 Prima installazione della strumentazione.

Il valore di circonferenza impostato per default è 2.091 mm, l'unità di misura è Km/h per la velocità e Km per le distanze; il sistema, sempre per default, è abilitato alla ricezione di 1 impulso per ogni giro ruota. Per modificare uno qualsiasi di questi parametri è necessario procedere come descritto nei paragrafi precedenti. Sempre durante la prima installazione della strumentazione, il display visualizza per circa 2 secondi versione e data del software in produzione.

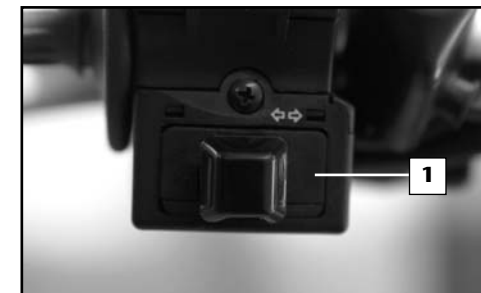
Subito dopo il Check del display, la visualizzazione della circonferenza ruota pre-impostata e il numero di impulsi per ogni giro ruota, il sistema si posiziona nella modalità operativa standard.

Commutatore sinistro



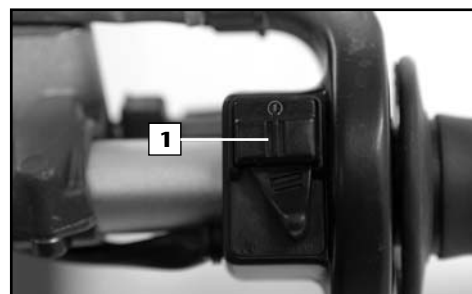
-  1. Non collegato
-  2. Segnalatore acustico
-  3. Abbaglianti (Faro)
-  4. Anabbaglianti (Codice)
-  5. Luce di posizione

Pulsante delle frecce



-  1. Freccia destra
-  2. Freccia sinistra

Pulsante di avviamento




Premere il pulsante **1** per mettere in moto

Tappo del serbatoio



Apertura: Girare il tappo **1** in senso antiorario.

Chiusura: Girare il tappo **1** in senso orario.

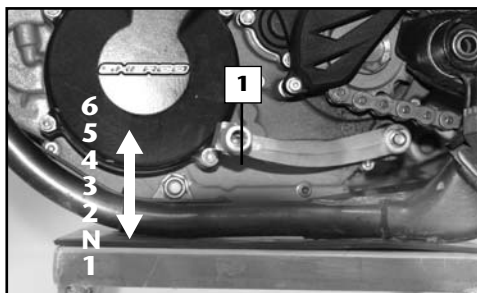
 **NOTA:** Non riempire fino all'orlo: la benzina aumenta di volume riscaldandosi.

Carburante



Utilizzare soltanto benzina verde con almeno 95 ottani.

Leva del cambio



Schema di azionamento della leva del cambio **1** per il cambio delle marce.

Regolazione della compressione della forcella



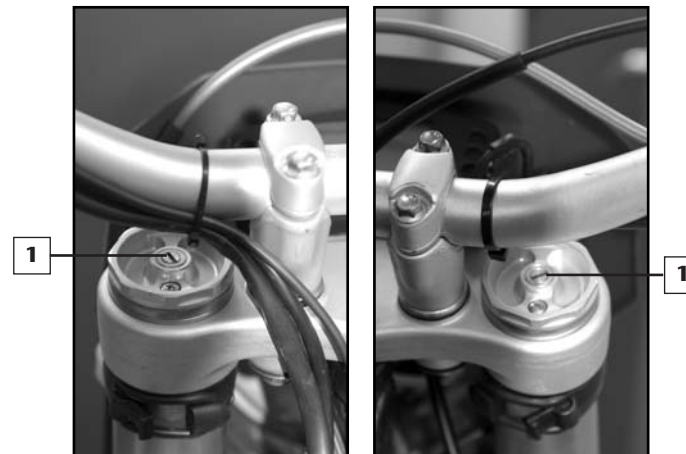
Le viti **1** determinano il comportamento della forcella quando essa si comprime. Girarle in senso orario aumenta il freno idraulico (e viceversa)
Regolazione di serie: girare in senso orario fino a fine corsa poi tornare indietro di 9 tacche - sono disponibili 21 tacche

Pedale di avviamento



Il pedale di avviamento **1** è situato sul lato destro, si apre per l'uso

Regolazione della distensione della forcella



Le viti **1** determinano il comportamento della forcella quando essa si distende. Girarle in senso orario aumenta il freno idraulico (e viceversa). Regolazione di serie: girare in senso orario fino a fine corsa poi tornare indietro di 9 tacche - sono disponibili 32 tacche

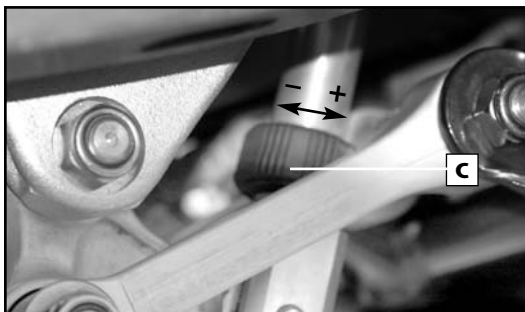
Regolazione della compressione dell'ammortizzatore



La vite **A** influisce sulle compressioni alta velocità (grossi urti).
La vite **B** influisce sulle compressioni bassa velocità (sensibilità).
Ogni vite ha 25 tacche, girarle in senso orario aumenta il freno idraulico (e viceversa)

Regolazione di serie: **A** - Girare in senso orario fino a finecorsa poi tornare indietro di 10 tacche
B - Idem

Regolazione della distensione dell'ammortizzatore



La regolazione della distensione si fa con l'anello nero alla base dell'ammortizzatore **C**:
ci sono 25 possibilità di regolazione.
Se desiderate una distensione più libera, potete girare nel senso della freccia segno (-).
Se invece volete una distensione più frenata girate nel senso della freccia (+)

Regolazione di serie: **C** - Girare in senso orario fino a finecorsa poi tornare indietro di 9 tacche

Antifurto bloccasterzo



L'antifurto è messo sul cannotto sterzo.
Girando il manubrio a sinistra, introdurre la chiave, girarla in senso antiorario, premerla, girarla in senso orario e toglierla.

Cavalletto laterale



Togliere la gomma di protezione 1, appoggiare il piede sul cavalletto e tenerlo aperto finché regge tutto il peso della moto.

! ATTENZIONE : Il cavalletto dispone di un sistema di sicurezza che lo chiude automaticamente non appena la moto perde la verticalità

! ATTENZIONE : Il cavalletto è concepito per sopportare la moto sola

Avviamento a motore freddo:

1. Girare la chiave di contatto in senso orario (a destra).
2. Mettere la leva del cambio in folle.
3. Avviare il motore premendo il bottone avviamento, senza accelerare.
4. Lasciare scaldare il motore alcuni minuti.

Avviamento a motore caldo:

Seguire le istruzioni precedenti senza la fase 4. Dare un leggero colpo di acceleratore al momento di mettere in moto.

Prendere confidenza con tutti i comandi e le loro funzioni prima di usare il veicolo.

Cambio di marcia:

Le posizioni della leva del cambio sono indicate. Per trovare la folle premere la leva del cambio, quando si arriva in prima (si fa sentire una resistenza), sollevare leggermente la leva del cambio.

1. Chiudere il gas mentre mettete in folle.
2. Ingranare la marcia inferiore.
3. Aprire parzialmente il gas mentre mettete in folle.

Parcheggio:

Fermare il motore togliendo la chiave di contatto.

- Non guidare dopo avere consumato dell'alcool.
- Portare un casco omologato durante l'uso del veicolo.
- Tenere il veicolo in buono stato di funzionamento e farne una corretta manutenzione aumenta la sua affidabilità e la sicurezza durante il suo uso.
- La benzina è infiammabile, fare il pieno di benzina a motore spento.
- I gas di scappamento sono tossici, non bisogna mai accendere il motore in un locale chiuso.
- Posteggiare sempre il veicolo su un terreno duro e piano, non posteggiare il veicolo in pendenza o su un terreno molle. Controllare sempre l'equilibrio del veicolo.
- Prima di andare su strada verificare quotidianamente i seguenti punti:

- | | |
|--------------------------------|--|
| - Pneumatici | : usura e pressione |
| - Olio motore | : livello (vedere capitolo Manutenzione e Regolazioni) |
| - Benzina | : Livello + Assenza di perdite |
| - Catena di trasmissione | : freccia (vedere capitolo Manutenzione e Regolazioni) |
| - Sterzo | : nessun bloccaggio |
| - Freni | : funzionamento, gioco, assenza di perdita del liquido del freno, usura delle pastiglie (vedere capitolo Manutenzione e Regolazioni) |
| - Manopola del gas | : gioco (vedere capitolo Manutenzione e Regolazioni) |
| - Frizione | : gioco (vedere capitolo Manutenzione e Regolazioni) |
| - Impianto elettrico | : funzionamento del segnalatore acustico e dei fari (vedere capitolo Manutenzione e Regolazioni) |
| - Serraggio (dadi, bulloni...) | : verificare che tutti i componenti del veicolo siano ben fissati |

Se nel corso di questi controlli constatate un'anomalia, consultare il capitolo **Manutenzione e Regolazioni** di questo manuale o rivolgetevi a un concessionario

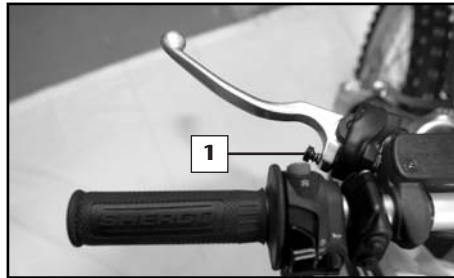


TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE		1° tagliando dopo 5 ore	Dopo / ogni 20 ore
MOTORE			
Sostituzione olio motore + filtro pulire il prefiltro e cambiare se necessario			
Pulizia del tappo magnetico dello scarico magnete vite di scarico			
Sostituzione candela (ogni 50 ore)			
Controllo e registrazione gioco valvole			
Controllo serraggio viti di fissaggio motore			
CARBURATORE			
Pulire il manicotto / venturi			
GRUPPI DI MONTAGGIO			
Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento			
Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico			
Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando			
Controllo livello olio nel cilindro comando frizione idraulica			
Pulizia cassa filtro aria			
Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi			
Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, stop, frecce, spia di controllo, illuminazione tachimetro, dacson, pulsante / interruttore di sicurezza)			
FRENI			
Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno			
Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni			
Controllo / regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno			
Controllo serraggio viti dell'impianto freni e dischi			
CICLISTICA			
Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella			
Pulizia parapolvere			
Spurgo gambe forcella			
Controllo serraggio generale della bulloneria			
Controllo / registrazione cuscinetti sterzo			
RUOTE			
Controllo tensione raggi e coassialità cerchi			
Controllo condizioni e pressione pneumatici			
Controllo usura, sede fissa e tensione di catena, corona e guida catena			
Lubrificazione catena			
Controllo gioco cuscinetti ruota			

Manutenzione

Manutenzione		1 X anno
IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA		
forcella		
ammortizzatori		
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore		
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		
Sostituzione olio della frizione idraulica		
Sostituzione liquido freni		
ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DA PARTE DEL PILOTA		
Controllo livello olio		
Controllo livello liquido freni		
Controllo usura pastiglie		
Controllo funzionamento impianto luci		
Controllo funzionamento clacson		
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nipples		
Spurgo gambe forcella		
Smontaggio e pulizia del parapolvere		
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena, controllo tensione		
Pulizia cassafiltro e filtro aria		
Controllo pressione ed usura pneumatici		
Controllo pressione ed usura pneumatici		
Controllo tenuta tubazioni carburante		
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi di comando		
Controllo effetto frenante		
Trattamento parti Protettore 3 IPONE di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		
Trattamento Protettore 3 IPONE blocchetto accensione / bloccasterzo con spray di contatto		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette		
<p style="text-align: center;">PER UN IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 20 ORE VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA! LA PERCORRENZA PER GLI INTERVALLI DI MANUTENZIONE NON DOVREBBE ASSOLUTAMENTE OLTREPASSARE LE 2 ORE. I LAVORI DI MANUTENZIONE DELL'OFFICINA SPECIALIZZA SHERCO NON SOSTITUISCONO I LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DEL PILOTA!</p>		

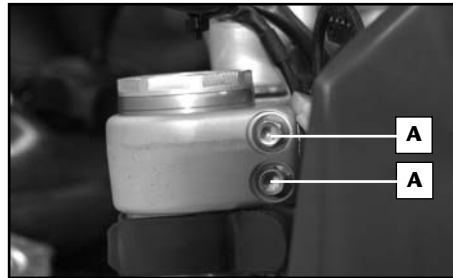
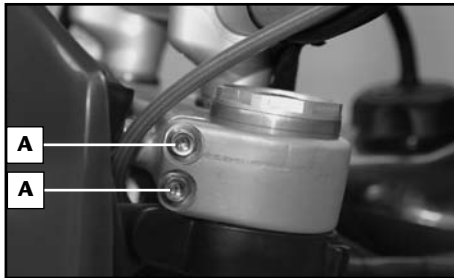
Regolazione della posizione di base della manopola della frizione



Con la vite **1** si può adattare la posizione della leva alla propria ergonomia. Se la si gira in senso orario, la leva si allontana. Se la si gira in senso antiorario, la leva si avvicina.

Attenzione : In posizione di riposo la vite non deve premere sul pistoncino. Lasciare un gioco minimo di 1 mm.

Verifica del serraggio delle piastre forcella e regolazione dei cuscinetti dello sterzo



! Attenzione : È necessario verificare spesso il gioco dello sterzo per la vostra sicurezza.

- Per farlo, svitare tutte le viti **A**
- Stringere il dado **B** fino ad eliminare il gioco, senza arrivare al bloccaggio per non rovinare i cuscinetti o bloccare lo sterzo.
- Ristringere tutte le viti **A** (coppia di serraggio 24 Nm) e finire con il bloccaggio del dado **B**

! NOTA: I cuscinetti devono essere lubrificati almeno una volta all'anno con il grasso **IPONE**

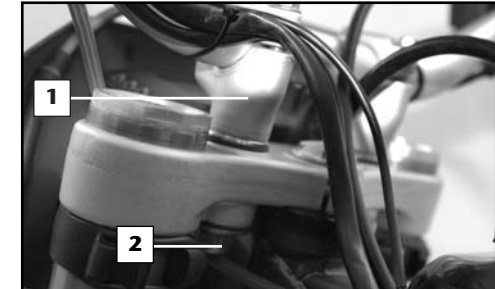
Vite di spurgo della forcella



Dopo alcune ore di funzionamento, nella forcella si accumula dell'aria sotto pressione.

Ogni 5/10 ore d'uso (secondo l'intensità), bisogna procedere allo spurgo: A freddo, con la forcella completamente distesa, togliere poi restringere le viti **1** su ogni tappo forcella.

Regolazione della posizione del manubrio



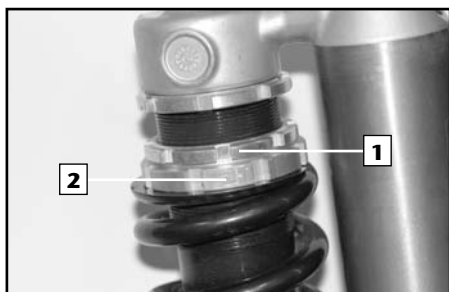
I supporti inferiori **1** sono asimmetrici – Si hanno quindi 2 posizioni possibili del manubrio. La moto è consegnata di serie con il manubrio in posizione avanzata. Per ottenere la posizione arretrata, sbloccare il dado **2** e girare il supporto di 180°. (dopo avere tolto il manubrio)

Pulizia dei parapolvere della forcella



Con un cacciavite piatto, liberare con cautela il parapolvere **A**. Pulire meticolosamente e rimontare.

Modifica della precompressione dell'ammortizzatore a molla posteriore



Per modificare la pretesione della molla, sbloccare la contro ghiera **1**, agire sulla ghiera **2**, ribloccare **1**

Controllo del gioco delle biellette

Moto su treppiede, esercitare delle pressioni alternate dal basso in alto sulla ruota posteriore. Se viene rilevato del gioco, rivolgersi alla rete **SHERCO**.



Attenzione :

Durante la pulizia con un getto ad alta pressione, non dirigerlo direttamente sui parapolvere.

Tensione della catena



Moto su treppiede



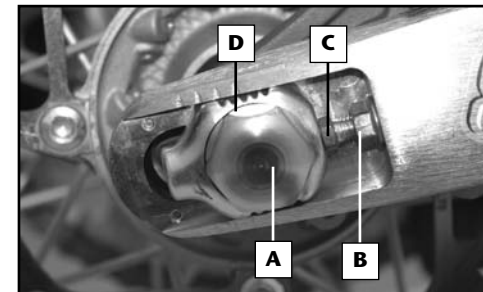
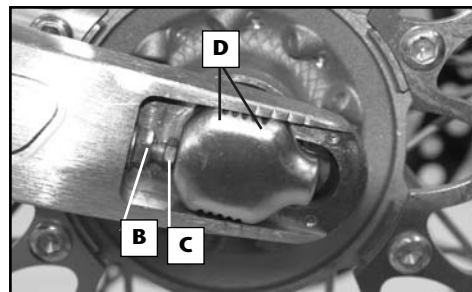
Sollevare la catena nel centro del tratto superiore. Regolare alla misura di 50 mm perpendicolarmente al retro del pattino strisciachena.



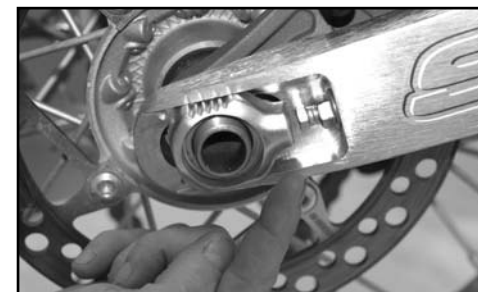
Attenzione :

Una sbagliata tensione della catena può provocare dei danni meccanici.

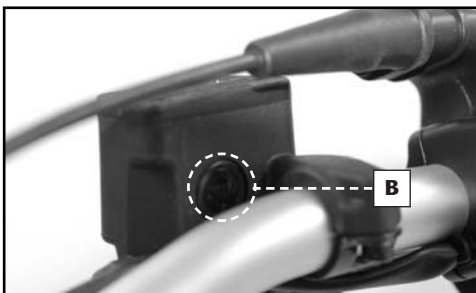
Registrazione della tensione della catena



Per registrare la tensione della catena, bisogna svitare i dadi **A** e **B** poi svitare le viti **C** fino ad avere la tensione giusta della catena. Controllare la simmetria dei due lati del forcellone attraverso i segni **D**. Avvitare i dadi **B** e riavvitare il dado **A**. La parte scorrevole è disegnata per adattarsi a catene più lunghe girandola di 180°.



Verifica del livello del liquido del freno anteriore



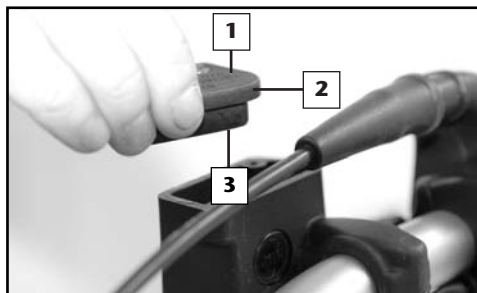
Spia **B** per il controllo del liquido idraulico.

Bisogna mettere il contenitore in posizione orizzontale, e vedere il livello (tra le due frecce) più vicino alla freccia alta.

Schema :



Rabbocco di liquido del freno anteriore



- Svitare le due viti 1.
- Posare il coperchio 2 e la sua membrana 3.
- Riempire il serbatoio con del liquido **IPONE** DOT4.
- Riposizionare la membrana 3, il coperchio 2 e le due viti 1.



Attenzione :

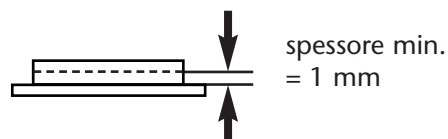
- Il liquido idraulico è molto corrosivo; può essere pericoloso per la pelle.
- Leggere attentamente le raccomandazioni sulla confezione.

Verifica delle pastiglie del freno anteriore



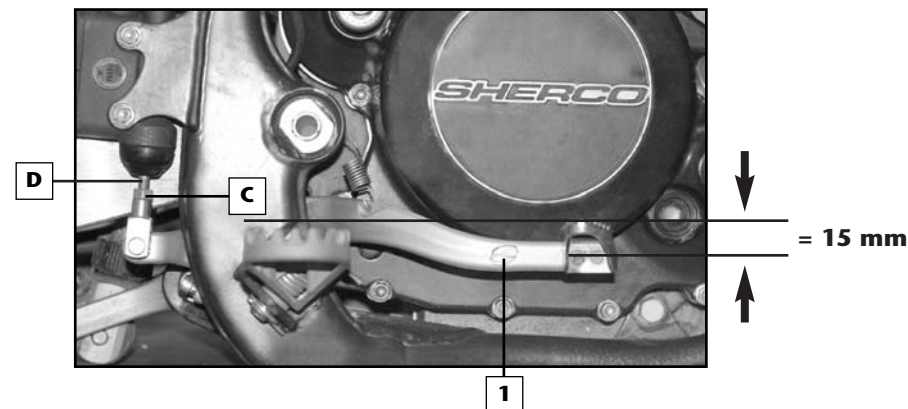
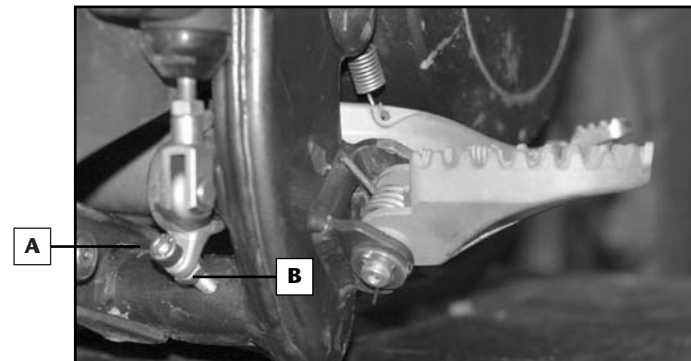
Attenzione : L'usura delle guarnizioni delle pastiglie del freno deve essere controllata bene per la vostra sicurezza. In ogni caso il suo spessore non deve mai essere inferiore a un millimetro

Vedere disegno:



Se è necessario sostituirla, rivolgetevi a un concessionario **SHERCO**.

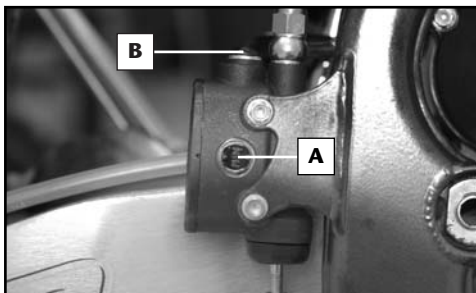
Regolazione della posizione del pedale del freno



- La posizione di riposo del pedale del freno **1** si regola come segue: sbloccare il controdamo **B** poi avvitare o svitare la vite **A** per trovare la posizione desiderata. Ribloccare il controdamo **B**.
- Bisogna poi procedere alla regolazione del gioco del pedale **B**, corsa libera del pedale a finecorsa: minimo 3mm. Per questo, sbloccare il controdamo **C**, girare l'asta **D** fino ad ottenere il risultato, ribloccare il controdamo **C**.

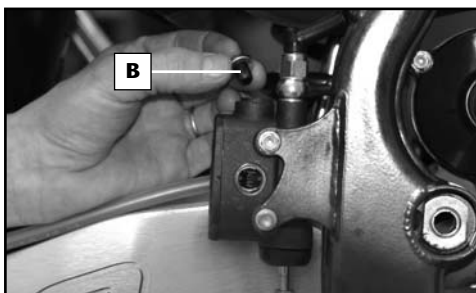
L'estremità superiore del pedale del freno deve essere situata a 15 mm circa al disotto della parte superiore del poggiatesta.

Verifica del livello di liquido del freno posteriore



Verificare attraverso la spia **A** che il livello non sia mai al di sotto del bordo superiore della spia.

Rabboccare il livello di liquido del freno posteriore



Se bisogna riempire svitare la vite **B** e riempire con il liquido **IPONE** DOT 4. Poi ristringere la vite **B**

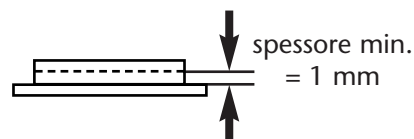
Verifica delle pastiglie del freno posteriore



Attenzione :

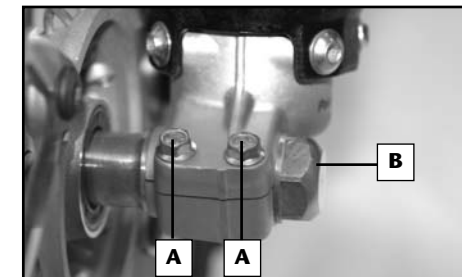
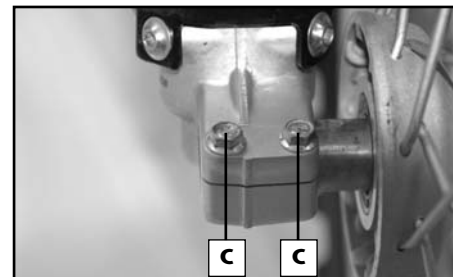
L'usura delle guarnizioni delle pastiglie del freno deve essere controllata bene per la vostra sicurezza. In ogni caso il suo spessore non deve mai essere inferiore a un millimetro.

Vedere disegno:



Se è necessario sostituirla, rivolgetevi a un concessionario **SHERCO**.

Smontare e rimontare la ruota anteriore



- Per togliere la ruota anteriore
- Svitare le **2** viti **A** e il dado **B**
- Svitare le **2** viti **C**
- Estrarre il perno ruota dal lato destro e togliere la ruota.
- **Per rimontare la ruota anteriore procedere all'inverso applicando del grasso IPONE sull'asse**

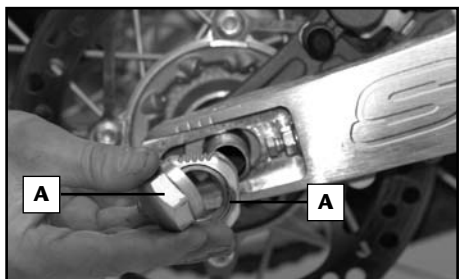


Attenzione : Controllare di avvitare bene il dado **B** e le viti **A** e **C** sul perno ruota.

- Sgrassare il disco con lo sgrassante **IPONE**
- Pompate sul freno

NOTA : coppia di serraggio fare riferimento alla tabella

Smontare e rimontare la ruota posteriore



Per togliere la ruota posteriore:

- Svitare il dado A ed estrarre la parte scorrevole, B
- Battere il perno C con un martello in nylon, toglierlo,
- Spostare la ruota il più avanti possibile,
- Estrarre la catena e la ruota.

Per rimontare la ruota posteriore:

- Procedere all'inverso applicando del grasso **IPONE** sul perno ruota.



- Attenzione :** Controllare di avvitare bene il perno della ruota posteriore.
- Sgrassare il disco con lo sgrassante **IPONE** Brake cleaner
 - Pompate sul freno.

NOTA : coppia di serraggio fare riferimento alla tabella



Pressione pneumatici



Per la vostra sicurezza e il buon comportamento della vostra moto, è necessario:

Prima di ogni utilizzo :

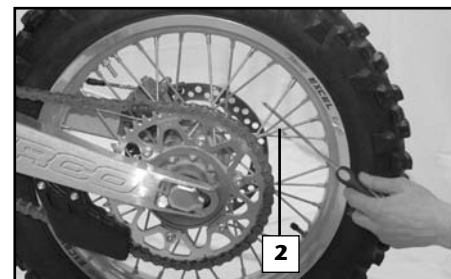
- Il controllo dello stato e della pressione dei vostri pneumatici.
- Il controllo visivo dell'eventuale presenza di tagli, chiodi, oggetti appuntiti.

TABLEAU		
Fuori strada	Anteriore	Posteriore
		1,0 bar
Strada	1,5 bar	2,0 bar

Obbligatorio :

- Controllo regolare della pressione dei pneumatici a freddo. (vedere la tabella)
- Utilizzo di un manometro "regolamentare"

Tensione dei raggi



Non trascurate il controllo e la tensione dei raggi:

Attenzione : Una buona tensione assicura stabilità e sicurezza di uso.

Fate una verifica prima e dopo ogni utilizzo della vostra moto, più particolarmente se è nuova o in caso di sostituzione dei raggi.

- Con un cacciavite, colpire leggermente ogni raggio 2. Il suono deve essere limpido.
- Se è sordo fare tendere nuovamente i raggi presso un concessionario **HERCO**

Impianto elettrico



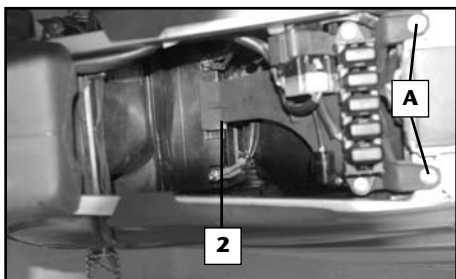
Attenzione : Maneggiare la batteria con la massima attenzione; portare guanti e occhiali di protezione.

In caso di ricarica di batteria:

- Badare che la stanza sia sufficientemente aerata.
- Utilizzare un caricatore specifico "batteria senza manutenzione" che fornisce 0,5 A/H.

NOTA: Per proteggere l'ambiente depositare la batteria usata in un centro di raccolta.

Batteria



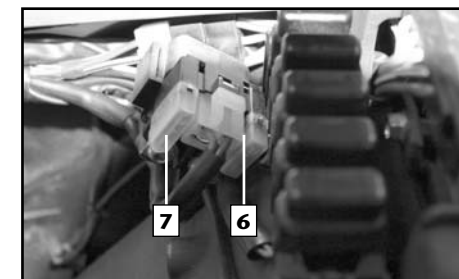
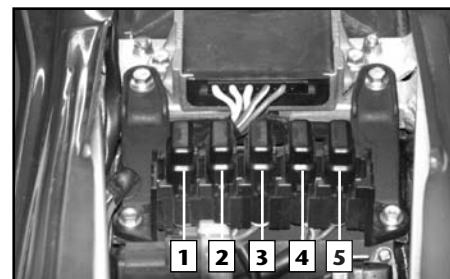
- Per accedere alla batteria, togliere la sella e il filtro dell'aria. Vedere pagina 199
- La batteria è posizionata sul fondo della scatola del filtro e mantenuta dal sup` porto dei componenti elettrici **2**.
 - Svitare le due viti A e togliere il supporto.
 - **Iniziare sempre staccando il morsetto massa (-).**
 - Verificare la tensione della batteria a riposo e con un voltmetro.
 - La tensione deve essere superiore a 12,7 V.
 - Se è inferiore, ricaricare la batteria a 0,5 AH per massimo 10 ore.
 - **Non superare 14,4 Volt.**
 - Per reinstallare la batteria, procedere nel senso inverso alla rimozione.



Attenzione :
Non invertite il senso dei morsetti.
Questo potrebbe rovinare il circuito elettrico

NOTA: Usate sempre una batteria originale **SHERCO** dato che questa è dotata di una protezione specifica

Fusibili

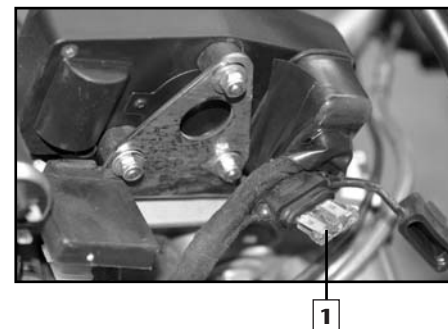


Rispettare la potenza dei fusibili

1 - 30A	Generale
2 - 15A	Pompa della benzina
3 - 5A	Centralina d'iniezione
4 - 10A	Frecce
5 - 20A	Illuminazione
6 - 30A	Fusibile principale

7 - Posto per il fusibile di sostituzione

Se un fusibile fonde a ripetizione, rivolgetevi al vostro concessionario **SHERCO**

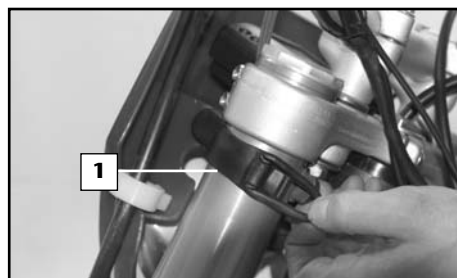


Fusibile del tachimetro/contachilometri

Per accedere al fusibile: Smontare la mascherina portafaro anteriore. (vedere pagina 196)

1 - 5A Tachimetro/contachilometri

Smontaggio della mascherina portafaro



Lo smontaggio della mascherina portafaro si fa molto velocemente. Basta sganciare i collari in gomma di ogni gambo della forcella **1**

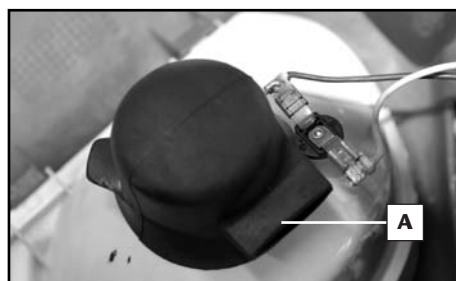


Liberare la mascherina portafaro verso l'alto.

Rimontaggio della mascherina portafaro

Procedere in senso inverso allo smontaggio. Assicuratevi di mettere bene i perni **1** della mascherina coprifaro, nei fori **2** del parafango anteriore.

Sostituzione di una lampadina del faro o della luce di posizione



- Togliere la protezione in gomma **A**.
- Fare ruotare il gancetto **B**,
- Togliere l'insieme del faro.
- Premere leggermente sulla lampadina a baionetta, girare in senso antiorario e togliere la lampadina dal suo portalampada.
- Procedere nel senso inverso per il rimontaggio.
- La luce di posizione **C** si sostituisce semplicemente togliendo il portalampada del riflettore.

Attenzione :

Rispettare la potenza delle lampadine.

Raffreddamento



Attenzione :

Effettuare le operazioni di controllo e di riempimento del liquido di raffreddamento a motore freddo: il liquido caldo può provocare gravi ferite.

- Il liquido di raffreddamento è nocivo:

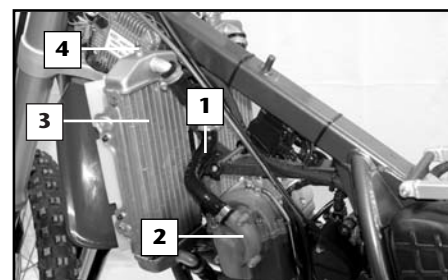
In caso di contatto con la pelle o gli occhi, o di ingestione, o di ferite provocate dal liquido caldo: **CONSULTATE UN MEDICO**

- Utilizzare guanti di protezione.
- Utilizzare del liquido di raffreddamento **IPONE** Radiator Liquid Rif: 500
- Non sostituire il liquido di raffreddamento con acqua o antigelo: questo potrebbe danneggiare il vostro motore.

NOTA: Per proteggere l'ambiente depositare il liquido tolto in un centro di raccolta.

Sistema di raffreddamento

Lato sinistro



- 1 Termostato
- 2 Pompa
- 3 Radiatore
- 4 Vite di spurgo radiatore

Controllo del livello:

Assicuratevi che la vostra moto sia bene verticale e su terreno orizzontale.

Togliere il tappo del radiatore **5**

- Verificare che il liquido di raffreddamento sia di circa 10 mm al di sopra delle lamelle del radiatore.

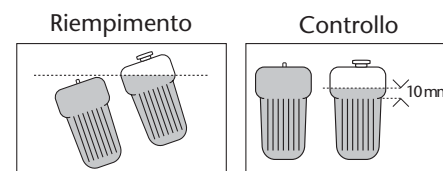
Lato destro



Per effettuare un rabbocco di liquido:

- Svitare la vite di spurgo **4**
- Aggiustare il livello
- Rimettere la vite **4**
- Stringere (Vedere tabella coppia serraggio)
- Rimettere il tappo **5** e assicurarsi della sua corretta posizione

Schema :



con moto sul cavalletto

Orizzontale



Attenzione : È importante seguire questo metodo. La mancanza di liquido o dell'aria nel radiatore possono provocare gravi danni al motore

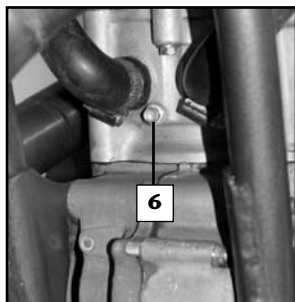
Svuotamento, riempimento, spurgo del circuito di raffreddamento

Svuotamento

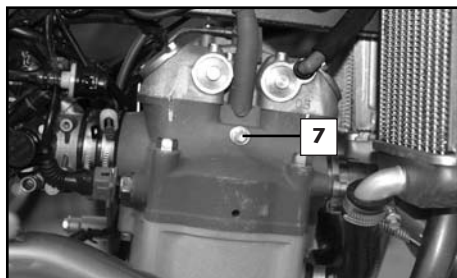


Attenzione :

Assicuratevi che la vostra moto sia bene verticale e su terreno orizzontale.



- Mettere un recipiente sotto la moto
- Togliere il tappo **5** e la vite **6**
- Lasciare scolare il liquido
- Rimettere la vite **6** con una guarnizione nuova
- Stringere a 8 Nm



riempimento

- Togliere la vite di spurgo **7** dalla testata
- Togliere la vite di spurgo **4** dal radiatore sinistro

Versare attraverso l'apertura del tappo **5** il liquido di raffreddamento nuovo **IPONE** Radiator Liquid Rif: 500 .

Non appena il liquido cola dalla vite **7** senza bolle,

- Rimettere la vite con una guarnizione nuova e stringere a 8 Nm.
- Continuare il riempimento.

Una volta raggiunto il livello: (Circa 1,1 litri)

- Rimettere la moto sul cavalletto e riprendere le operazioni descritte alla pagina precedente

Pulizia del filtro dell'aria

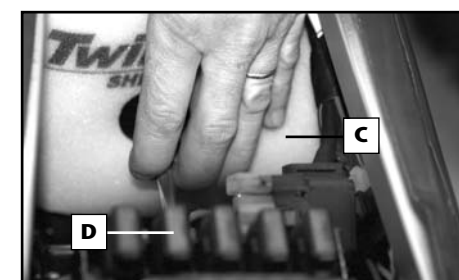
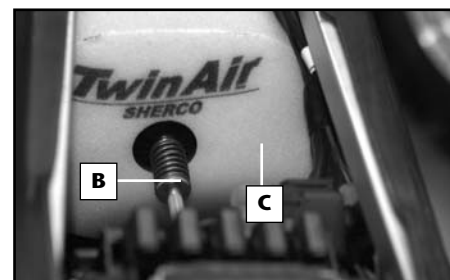


Attenzione : Il filtro dell'aria è un elemento vitale per il buon funzionamento della vostra moto; la sua manutenzione è quindi fondamentale. Un filtro dell'aria sporco diminuisce le prestazioni della vostra moto, aumenta il consumo di benzina e, nella peggiore delle ipotesi, un po' di sporcizia può passare nel motore e provocare un'usura prematura.



Per accedere al filtro dell'aria:

- Ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la vite **1** della sella.
- Togliere la sella verso il retro della moto.



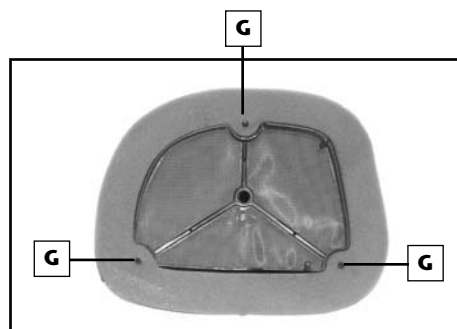
Esercitare una pressione del pezzo **B** verso il filtro **C** per estrarre il pezzo **B** dal supporto dei componenti elettrici **D**



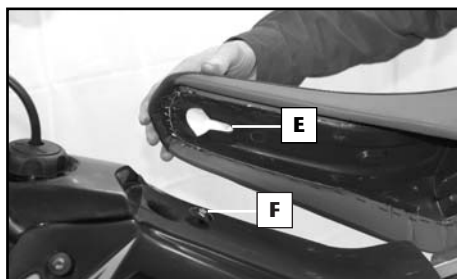
- Tirare fuori il filtro con il suo supporto.
- Separare il filtro dal suo supporto.
- Pulire il del filtro con un detergente appropriato. (NEUTRO)

Non utilizzare solventi, né benzina!

- Asciugare l'elemento filtrante.
- Impregnare il filtro di AIR FILTER **IPONE** fino a una colorazione blu uniforme.



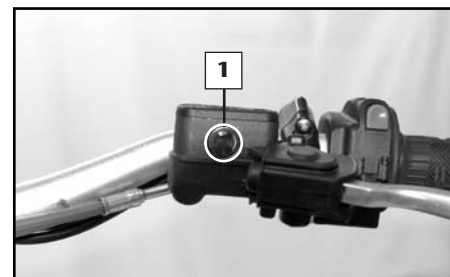
- Riposizionare con cautela l'elemento filtrante sul suo supporto. Badare a introdurlo bene sulle 3 sporgenze **G**.
- Applicare una pellicola di grasso **IPONE** sulla guarnizione del filtro dell'aria.
- Pulire se necessario con uno straccio l'interno della scatola filtro.
- Reinstallare il filtro con il suo supporto facendo particolare attenzione alla centratura
- Rimettere l'elemento di bloccaggio **B** inserendolo prima nell'elemento filtrante poi nel supporto **D**.



Risistemare la sella in avanti assicurandovi che la scanalatura **E** sia inserita nel rilievo **F** del serbatoio e la linguetta sotto il serbatoio.

Chiudere la vite di un quarto di giro in senso orario.

Verifica del livello idraulico della frizione



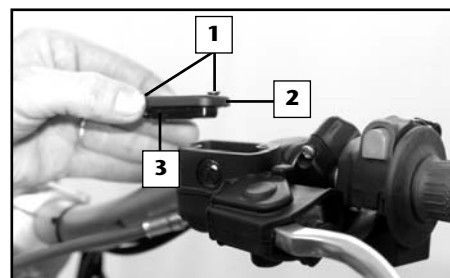
- Posizionare la pompa frizione orizzontalmente.
- Verificare il livello attraverso la finestra **1**.

Il livello deve situarsi tra le due frecce. Aggiustare il livello se necessario

Schema :



Rabbocco di liquido idraulico della frizione



- Svitare le due viti **1**
- Togliere il coperchio **2** e la sua membrana **3**
- Riempire il contenitore con del liquido **IPONE**
- Riposizionare la membrana **3**, il coperchio **2** e le due viti **1**.



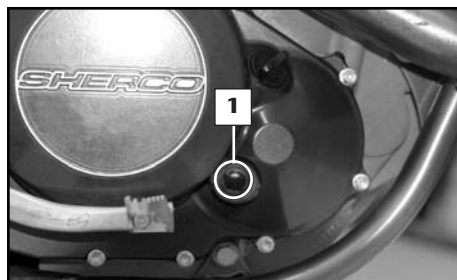
Attenzione :

- Il liquido idraulico è molto corrosivo; può essere pericoloso per la pelle.
- Leggere attentamente le raccomandazioni sulla confezione.

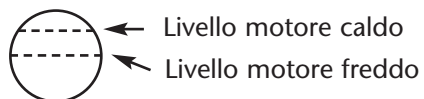
Olio Motore

Controllo del livello d'olio

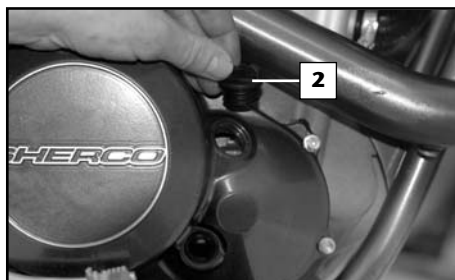
Assicuratevi che la vostra moto sia sulle sue 2 ruote, ben verticale e su terreno orizzontale.



Dalla finestra del carter frizione, verificare il livello dell'olio motore come indica lo schema **1**



Se necessario ripristinare il livello



- Svitare il tappo di riempimento 2 d'olio motore del carter frizione,
- Ripristinare il livello con dell'olio motore **IPONE** R 4000 raccomandato da

SHERCO




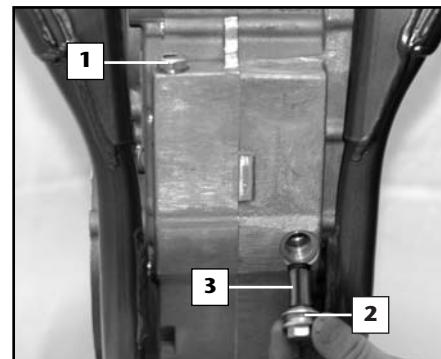
Attenzione :

Un livello d'olio sbagliato può danneggiare il vostro motore.
Non utilizzare la vostra moto se il livello è al disotto del minimo.

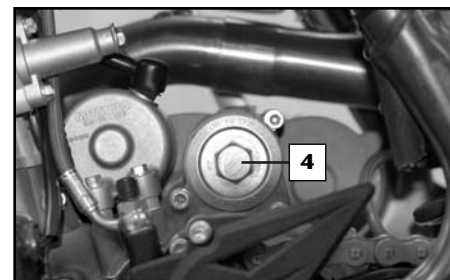
Cambio dell'olio motore- Sostituzione del filtro

Il cambio dell'olio motore deve effettuarsi a motore caldo.

 **Attenzione :** Utilizzare dei guanti di protezione.



- Posizionare la moto verticalmente, su terreno orizzontale.
- Mettere un recipiente sotto la moto per recuperare l'olio usato.
- Svitare il tappo di scarico **1**
- Svitare il tappo di scarico **2**
- Togliere il prefiltra **3**
- Lasciare scolare l'olio



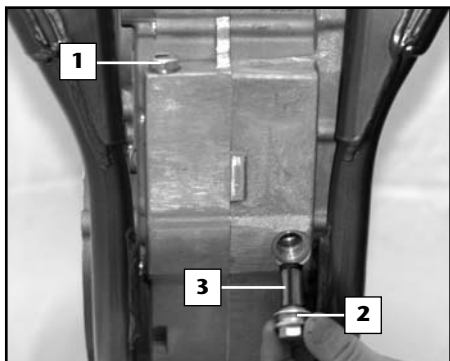
- Svitare il tappo del filtro dell'olio **4**
- Togliere il filtro dell'olio
- Lasciare scolare l'olio

Pulire i tappi **1 - 2** con uno sgrassante **IPONE**
Pulire e controllare il prefiltra **3**, cambiarlo se necessario



Attenzione :

È tassativo rimontare i tappi con delle guarnizioni nuove.



- Riposizionare il tappo **1** e avvitare a 20 Nm
- Riposizionare il prefiltro **3** e il tappo **2** come indicato sulla foto **5**
- Stringere il tappo a 35 Nm



- Riposizionare un filtro dell'olio nuovo, nel senso giusto, come sulla foto **6**.
- Riposizionare il tappo e stringere a 15 Nm

NOTA: Il filtro **6** deve essere sostituito a ogni cambio dell'olio

Svitare il tappo di riempimento d'olio motore. pagina 202, **2**
 Versare circa 1,3l di olio **IPONE** R 4000 raccomandato dal costruttore.
 Verificare il livello d'olio dalla finestra come spiegato a pagina 202 .
 Rabboccare il livello se necessario

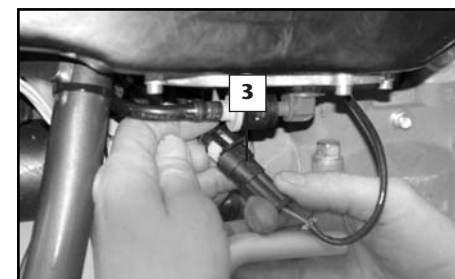


Per proteggere l'ambiente, gli oli e filtri usati devono essere depositati in un centro di raccolta e non nelle fognie o nella natura.

Togliere il serbatoio



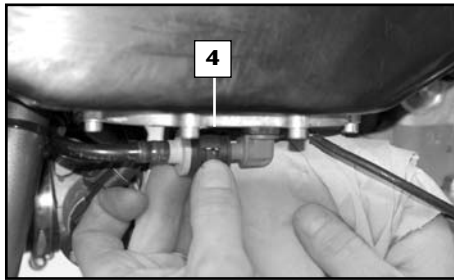
- Svitare la vite centrale **1** del serbatoio, la vite inferiore **2** dei convogliatori dx e sx



Sbloccare l'attacco rapido della pompa della benzina

Reinstallare il serbatoio

Effettuare le operazioni inverse di quelle dello smontaggio



Questa operazione deve essere effettuata a motore freddo

Attenzione :

Utilizzare degli occhiali, dei guanti di protezione e uno straccio

- Premere i due denti di arresto dell' attacco rapido del tubo **4**
- Allontanare il tubo di alimentazione



- Fare colare la benzina restante nello straccio.
- Togliere il serbatoio verso l'alto.

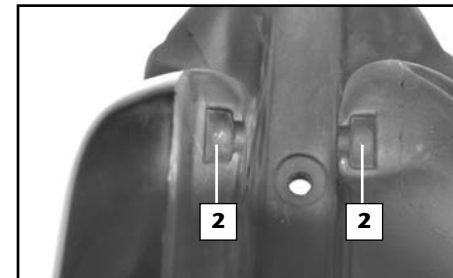


Attenzione :

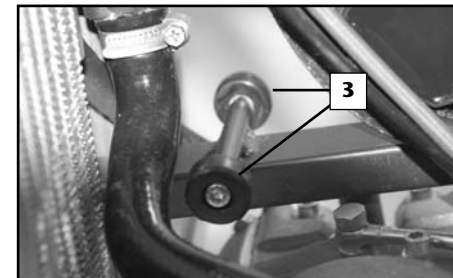
In caso di schizzo negli occhi o di ingestione di benzina, CONSULTATE UN MEDICO.



Assicuratevi del corretto percorso del cavo del gas e del tubo frizione, come descritto sulla foto **1**



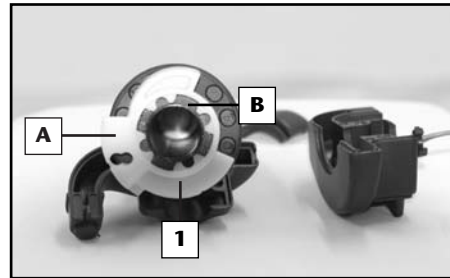
Le due scanalature del serbatoio **2** devono alloggiare sui silent blocks nel loro alloggiamento **3** del telaio.



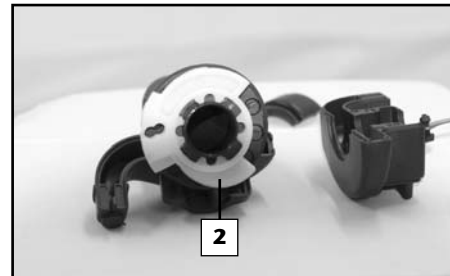
- Ricollegare il tubo di alimentazione della benzina
- Assicuratevi di sentire il clic del connettore Rapido
- Mettere le 3 viti e riposizionare la sella

Erogazione del gas

Il comando del gas ha due posizioni di erogazione: diretta o progressiva



Per modificare questa erogazione, basta invertire il tira-cavo **A** sul tubo del gas **B**



Posizione **1** : erogazione diretta
Posizione **2** : erogazione progressiva