

SHERCO

Motorcycles

Effacité et beauté s'unissent sur la nouvelle Sherco 2011

En 2010, Sherco a mené à bien une profonde remise à niveau des modèles de trial en présentant des motos complètement nouvelles avec des concepts innovateurs et des idées neuves. Ceux-ci ont initié le commencement d'un large éventail de possibilités de développement. Les nouveaux modèles Sherco pour 2011 sont le témoignage de ces innovations, en plus de petites retouches et du nouveau « look » qui représentent un grand pas en avant dans l'évolution de la saga Sherco. Le tout est accompagné d'un grand saut qualitatif, qui profite de l'expérience acquise depuis presque un an dans les compétitions les plus exigeantes.

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

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

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

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

Nouveautés Sherco ST 2011

Carters moteurs en aluminium injecté sous pression

Boîte à clapets

Système de refroidissement intégré "water intake"

Levier et maître-cylindre d'embrayage

Réservoir de carburant fabriqué en Ergal

Couvercle de filtre à air avec clip de serrage

Tubulure d'admission

Pompe à essence

Radiateur

Butées de direction amovibles

Carburateur Dell'Orto VHST à boisseau plat sur les modèles 290cc

