

SHERCO

MANUEL D'ATELIER / WORKSHOP MANUAL / MANUAL DE TALLER



SHERCO

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS	3
---------------------	---

LISTING OUTILLAGE ST SERIES	4
------------------------------------	---

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	5
------------------------------------	---

MOTEUR	5
---------------	---

PARTIE CYCLE	6
---------------------	---

FOURCHE	6
----------------	---

AMORTISSEUR	6
--------------------	---

PARTIE CYLCLE	7
----------------------	---

» Train avant	7
---------------	---

1.1 Remplacement roulements de roue	7
-------------------------------------	---

1.2 Remplacement disque avant	7
-------------------------------	---

1.3 Démontage de la fourche et remplacement des roulements	8
--	---

1.4 Entretien de la fourche TECH	9
----------------------------------	---

1.4.1 Changement d'huile côté droit	9
-------------------------------------	---

1.4.2 Changement d'huile côté gauche	10
--------------------------------------	----

» Train arrière	11
------------------------	----

2.1 Remplacement roulements de roue	11
-------------------------------------	----

2.2 Remplacement disque	12
-------------------------	----

2.3 Contrôle roulements de bras oscillant	12
---	----

2.4 Contrôle des biellettes de suspension	13
---	----

OPÉRATIONS NÉCESSITANT LA DÉPOSE OU NON DU MOTEUR	14
--	----

DÉPOSE / MONTAGE DU MOTEUR	15
-----------------------------------	----

» Dépose du moteur	15
---------------------------	----

» Remontage du moteur dans le cadre	15
--	----

DÉMONTAGE DU MOTEUR	16
----------------------------	----

» Démontage du haut moteur	16
-----------------------------------	----

» Vidange de la boîte	16
-----------------------	----

» Dépose du pignon de sortie de boîte	16
---------------------------------------	----

» Dépose de la culasse, du cylindre et du	
---	--

piston	16
--------	----

» Dépose de la boîte à clapet	18
-------------------------------	----

» Démontage du côté droit	18
----------------------------------	----

» Dépose du carter d'embrayage	18
--------------------------------	----

» Démontage de la pompe à eau	19
-------------------------------	----

» Dépose embrayage et pignon primaire	20
---------------------------------------	----

» Dépose de l'axe de kick	23
---------------------------	----

» Dépose de la sélection	23
--------------------------	----

» Démontage du côté gauche	24
-----------------------------------	----

» Démontage de l'allumage	24
---------------------------	----

» Séparation des demis-carter	25
--------------------------------------	----

» Dépose de la boîte de vitesse	26
---------------------------------	----

» Désunir l'ensemble barillet fourchette de sélection	27
---	----

CONTRÔLE ÉLÉMENTS MOTEUR	29
---------------------------------	----

» Dépose de l'embiellage	29
--------------------------	----

» Masse d'équilibrage, contrôle de la cote extérieure	30
---	----

» Jeu radial de la tête de bielle	30
-----------------------------------	----

» Jeu latéral de tête de bielle	30
---------------------------------	----

» Contrôle du faux rond du vilebrequin	30
--	----

» Piston	31
----------	----

» Jeu à la coupe	31
------------------	----

» Vérification axe de piston	31
------------------------------	----

» Vérification de l'état d'usure cylindre / piston	32
--	----

» Boîte à clapets, manchon pipe admission	32
---	----

» Embrayage	33
-------------	----

» Contrôle des disques	33
------------------------	----

» Boîte de vitesses	34
---------------------	----

REMONTAGE DU MOTEUR	35
----------------------------	----

» Assemblage de la boîte de vitesse	35
-------------------------------------	----

» Assemblage des demi-carters	37
--------------------------------------	----

» Assemblage du côté gauche	37
------------------------------------	----

» Assemblage de l'allumage	37
----------------------------	----

» Assemblage du côté droit	38
-----------------------------------	----

» Assemblage de l'embrayage.	38
• Mettre en place la cloche d'embrayage, la noix d'embrayage, à l'aide de l'outil	40
» Assemblage du haut moteur	43
» Mise en place du piston	43
» Contrôle du squish	45
» Boîte à clapet et pipe d'admission	46
» Pignon de sortie de boîte	46
COUPLES DE SERRAGE	47
PARTIE ELECTRIQUE	48
» Composants électriques	48
» Boîtier CDI	49
» Régulateur de tension.....	49
» Sonde de température	50
» Ventilateur.....	50
» Spécifications Injecteur	51
» Spécifications Capteur MAP	51
.....	51
.....	51
» Spécifications pompe à essence.....	51
» Mise à zéro TPS	52
.....	52
SCHÉMA DE CÂBLAGE	53
» Faisceau électrique.....	53
OUTIL DE DIAGNOSTIC	54
» Mise en place de l'outil	54
» Lancement du programme.....	54
» Utilisation du mode diagnostic	56
» Remplacement des cartographies.....	60

Le présent manuel est essentiellement destiné aux mécaniciens qualifiés travaillant dans un atelier correctement équipé.

L'exécution des différentes opérations nécessite de solides connaissances en mécanique et les outils SHERCO spécifiques aux moteurs des 125 / 250 / 300 ST.

Ce manuel d'atelier vient en complément du manuel d'utilisation des SHERCO 125 / 250 et 300 ST.



LISTING OUTILLAGE ST SERIES

Reference outil	Désignation
10981	Outil montage vilebrequin
10982	Outil blocage embrayage
10983	Outil montage/ démontage raccord d'eau
10984	Extracteur volant magnétique
10985	Outil blocage volant magnétique
10986	Outil blocage pignon primaire
10987	Outil centrage ressort d'embrayage
10988	Outil blocage ressort de doigt de sélection
R455	Support moteur
R481	Servante



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

	125	250	300
Types	Monocylindre 2 temps refroidissement liquide		
Cylindrée	123,70cc	249,70cc	294 CC
Alésage/Course	54X54 mm	72,8X60 mm	79X60 mm
Essence	Sans plomb avec un indice d'octane d'au moins 98 mélangé avec de l'huile 2 temps spécial injection (2%)		
Refroidissement	Liquide avec circulation forcée		
Système d'allumage	Hidria Digital		
Bougies	NGK BPMR6A		
Distance entre les électrodes de bougie	0.7 mm		
Piston	Fonderie d'aluminium avec traitement graphique		
Huile moteur	450 ml type ATF		
Transmission primaire	82 x 23	82 x 23	78 x 28
Boîte:	5 vitesses		
1ère	13 : 41		
2ème	15 : 38		
3ème	17 : 37		
4ème	21 : 30		
5ème	30 : 24		
Transmission finale	9 X 42	10 x 42	9 X 44
Embrayage	Système a diaphragme, commande hydraulique		
Démarrage	Système a engrenage et kick rétractable		



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PARTIE CYCLE

Cadre	Tubulaire en acier Chrome-Molybdène
Fourche	Fourche Tech 39mm Aluminum
Suspension arrière	Amortisseur Hydraulique Reiger 2voies Bras oscillant aluminium
Course avant/arrière	165 / 175mm
Frein avant	Disque Ø 185mm
Frein arrière	Disque Ø 145mm
Pneumatique avant	2,75-21"
Pneumatique arrière	4,00 - 18"
Pression tout terrain AV/AR	0.4/0.3 bar
Capacité réservoir d'essence	Capacité 2,2L (Pas de réserve)
Empattement	1322mm

FOURCHE

Réglages – Fourche Tech 39mm

Précharge Ressort	En partant de la position complètement ouvert, tourner 5.5 tours
Extension	En partant de la position complètement fermé, ouvrir de 19 clics
Ajustement fin de course	En partant de la position complètement fermé, ouvrir de 2.5 tours
Compression hydraulique	En partant de la position complètement fermé, ouvrir de 1.75 tours
Niveau huile bras gauche	140 mm
Niveau huile bras droit	85 mm

AMORTISSEUR

Réglage – Amortisseur REIGER

Ressort	70 N/mm
Précharge ressort	7.0mm +/- 0.8mm
Restrictor	1.55 mm
Rebond	33 clics ouverts
Compression	9 clics ouverts



ATTENTION

Avant toute opération, assurez-vous que la moto est fixée correctement et qu'elle ne risque pas de tomber

» Train avant

1.1 Remplacement roulements de roue

- Desserrer la vis de blocage situé sur le tube droit.
 - Desserrer à l'aide d'une clé BTR l'axe puis le retirer.
 - Sortir la roue.
 - Serrage axe de roue AV : **100Nm**.
-
- Chauffer à l'aide d'un décapeur thermique la portée de roulement se trouvant sur le moyeu.
 - Sortir les roulements à l'aide d'un chasse puis les remplacer par des neufs.



ATTENTION

A l'aide d'un pied à coulisse, vérifier la dimension de l'entretoise interne de roue avant et la remplacer si nécessaire

Tolérance minimum : 67.5mm

1.2 Remplacement disque avant

- Lors du remplacement du disque de frein avant, appliquer lors du remontage de la Loctite 243 et sur les vis et serrer à un couple de **12Nm**.
-
- Remonter l'ensemble en suivant le processus inverse et en graissant légèrement l'axe de roue avant.



1.3 Démontage de la fourche et remplacement des roulements

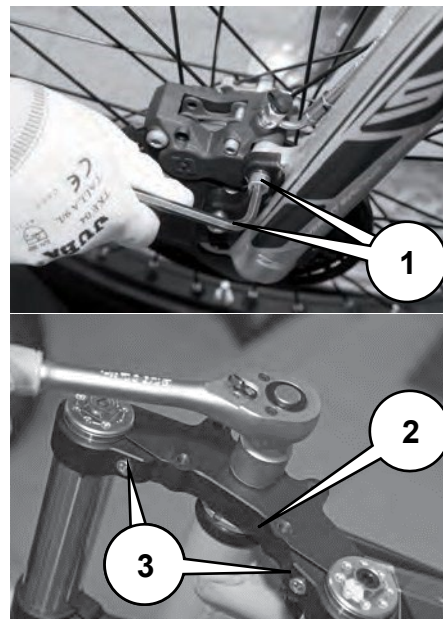
- Retirer les deux vis M8 ❶ et retirer l'étrier

Vis d'étrier : 24 Nm

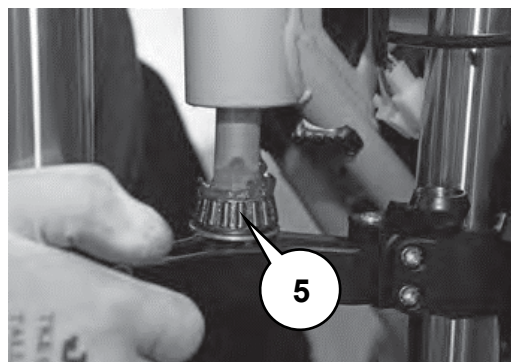
- Contrôler l'épaisseur des plaquettes de frein. **Limite tolérée : 1mm**

- Desserrer les 4 vis M8 des pontets puis retirer le guidon.
- Desserrer l'écrou de colonne de direction ❷, les vis M8 ❸ du té supérieur puis le déposer

Vis té : 15 Nm



- Desserrer le contre écrou de la colonne direction ❹ et son cache poussière puis désolidariser la fourche complète du châssis.



- Remplacer les roulements se trouvant dans la partie supérieure du châssis et sur la partie inférieure de la colonne de direction ❺ par de neuf référence **C009** en prenant soin de les graisser.
- Lors du remontage, mettre en place le contre écrou de colonne de direction et le serrer de sorte à ce que la fourche tourne librement et sans point dur. Puis placer le té supérieur et serrer l'écrou. Supérieur de colonne de direction à **20 Nm**.



1.4 Entretien de la fourche TECH

ATTENTION

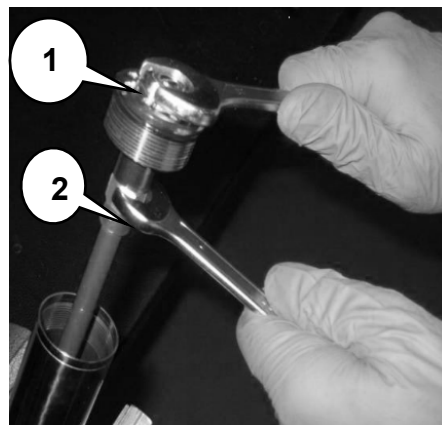
Procéder à l'entretien de la fourche toutes les 20 heures ou tous les 6 mois

1.4.1 Changement d'huile côté droit

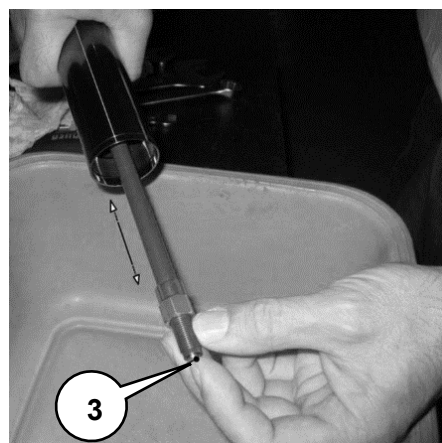
- Placer le tube de fourche dans un étau avec un support adapté de sorte à ne pas l'endommager
- A l'aide d'une clé de 17mm, desserrer le bouchon



- Sortir le bouchon ❶ du tube de fourche de sorte à avoir accès à l'écrou ❷.
- Maintenir le bouchon ❶ et desserrer l'écrou ❷ a l'aide d'une clé de 14mm.
- Retirer le bouchon du tube de plongée.



- Maintenir la tige à l'intérieur de l'axe ❸ puis vider l'huile dans un récipient en effectuant un mouvement de va et vient comme indiqué sur la photo.



- Placer le bras de suspension à la verticale et verser **250cc** d'huile neuve à l'intérieur.

ATTENTION

Utiliser de l'huile type SAE 5.



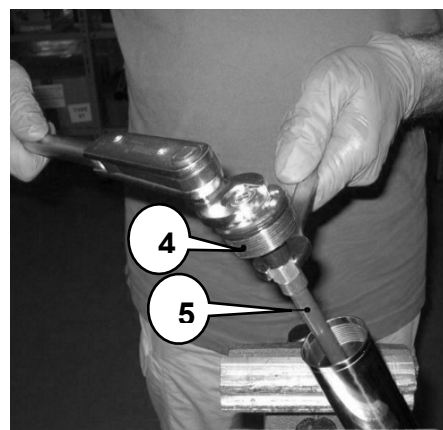
PARTIE CYCLE

- Effectuer un mouvement de haut en bas comme indiqué sur la photo de sorte à amorcé le système hydraulique. Stopper lors ce que vous sentez une légère résistance.
- Comprimer le tube ainsi que la tige en butée maximale
- Mesurer le niveau d'huile depuis le haut du tube, compléter jusqu'à obtenir la valeur souhaitée.

Niveau huile : 85mm

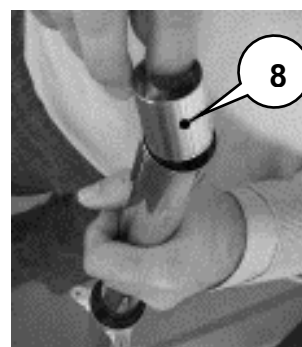
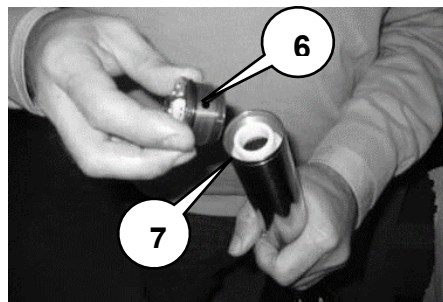


- Dévisser l'écrou de tige de plongée au maximum et mettre en place le bouchon
- Serrer le bouchon ④ avec l'écrou ⑤ a un couple de **12Nm**.
- Serrer le bouchon sur le tube a un couple de **12NM**.



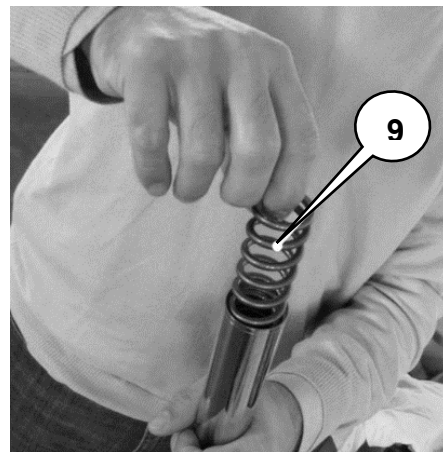
1.4.2 Changement d'huile côté gauche

- Deviser le bouchon ⑥ a l'aide d'une clé de 17mm.
- Retirer l'entretoise conique ⑦.
- Retirer l'entretoise ⑧ ainsi que la rondelle se trouvant entre celle-ci et le ressort



PARTIE CYCLE

- Sortir le ressort ⑨ du tube de fourche en prenant soin de le sécher à l'aide d'un chiffon.
- Vider l'huile se trouvant dans le tube de fourche.



- Remplir le bras avec 250cc d'huile neuve.
- Pomper plusieurs fois le tube puis placer le en position de compression maximale.
- Mesurer le volume depuis le haut du tube et compléter d'huile jusqu'à obtenir le niveau souhaité.



Niveau huile : 140mm

- Remonter dans l'ordre, le ressort, la rondelle, l'entretoise, l'entretoise conique puis le bouchon supérieur.
- Placer la fourche dans un étau en utilisant une protection pour le tube et serrer le bouchon a 12Nm.



» Train arrière

2.1 Remplacement roulements de roue

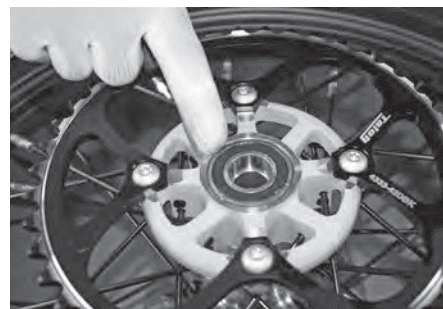
- Maintenir l'axe de roue côté gauche et desserrer l'écrou côté droit
- Retirer l'axe par la gauche.
- Sortir la roue et retirer les entretoises.



Serrage roue AR : 100 Nm

Chauffer le moyeu au niveau de la portée de roulement à l'aide d'un décapeur thermique.

- Extraire les roulements à l'aide de d'un chasse ø 20.
- Remplacer les roulements par des neufs.



ATTENTION

A l'aide d'un pied à coulisse, vérifier la dimension de l'entretoise interne référence de roue arrière et la remplacer si nécessaire.

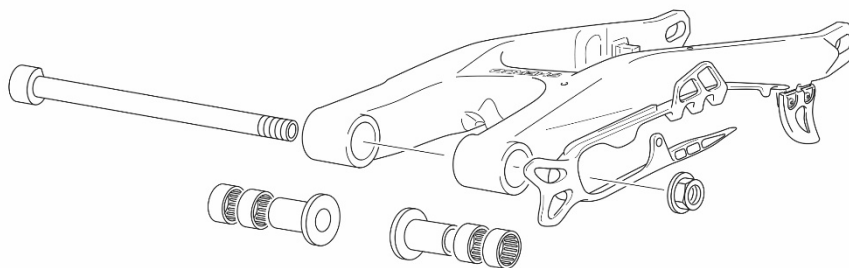
Tolérance minimum : 118.5mm

2.2 Remplacement disque

- Lors du remplacement du disque de frein arrière, appliquer lors du remontage de la Loctite 243 et sur les vis et serrer à un couple de **12Nm**.
- Remonter l'ensemble en suivant le processus inverse et en graissant légèrement l'axe de roue arrière.



2.3 Contrôle roulements de bras oscillant

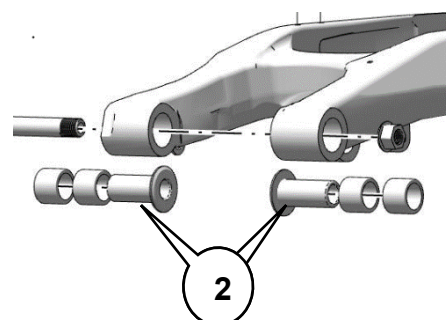
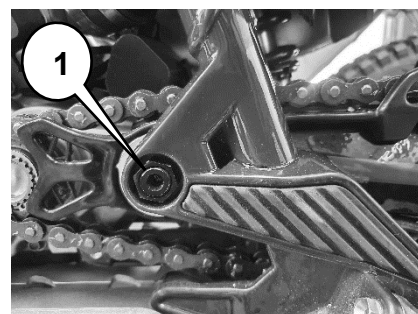


- Desserrer l'écrou se trouvant sur la partie inférieure de bras oscillant et retirer l'axe de biellette.
- Desserrer l'axe ❶ de bras oscillant et le sortir.

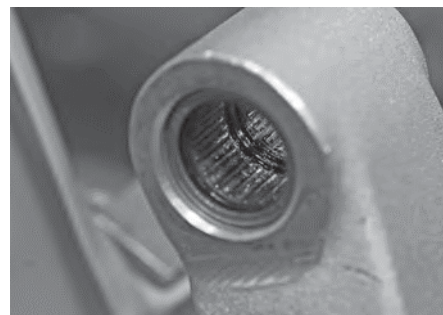
Serrage axe biellette : 40 Nm

Serrage bras oscillant : 50 Nm

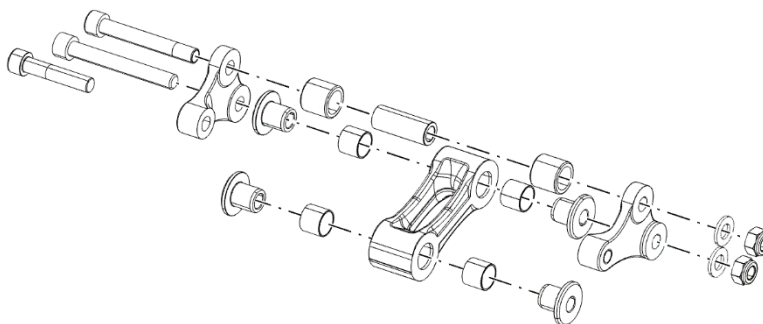
- Sortir le bras oscillant et retirer les deux entretoises interne ❷.



- Contrôler les cages a aiguille se trouvant de chaque côté du bras. En cas de corrosion, les remplacer par des neuves, sinon les graisser avant remontage.
- Remonter l'ensemble en suivant le processus inverse et en graissant légèrement l'axe de bras oscillant et les axes de biellette.



2.4 Contrôle des biellettes de suspension



- Desserrer respectivement, l'axe inferieur de suspension ❶ et les axes de biellette ❷.
- Desserrer l'axe de tirant ❸.

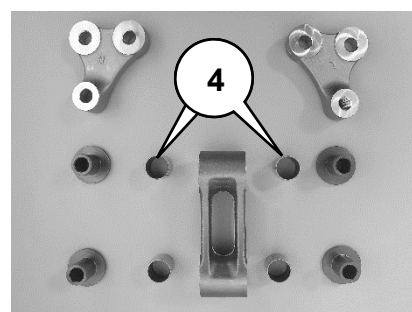
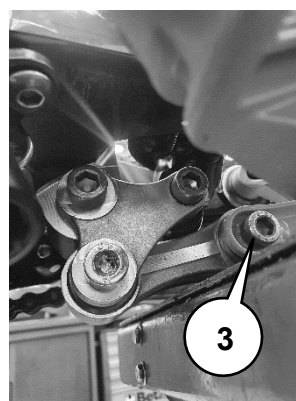
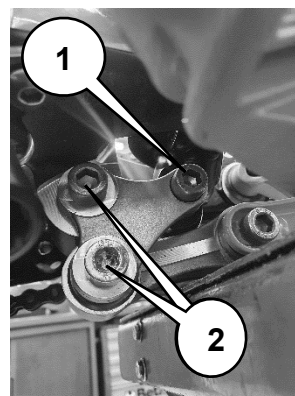
Serrage axe amortisseur : 40 Nm

Serrage Axe biellette : 40 Nm

- Retirer l'ensemble des axes et sortir la biellette H ainsi que les tirants.

Serrage axe de tirants : 40 Nm

- Sortir les entretoises des biellettes et vérifier les bagues de friction ❹. En cas de trace d'usure, les remplacer par des neuves.
- Vérifier les paliers, en cas de corrosion ou de trace d'usure, les remplacer par des neuves. Graisser lors du remontage Remonter l'ensemble en suivant le processus inverse et prenant soin de graisser l'ensemble des axes et roulements.



OPÉRATIONS NÉCESSITANT LA DÉPOSE OU NON DU MOTEUR

	Opération nécessitant la dépose du moteur	Opération ne nécessitant pas la dépose du moteur
Vilebrequin (incluant kit bielle)	•	
Ensemble sélection de vitesse	•	
Boîte de vitesse complète	•	
Roulement de vilebrequin	•	
Roulement de boîte	•	
Piston		•
Cylindre		•
Culasse		•
Allumage		•
Pignonnerie de kick		•
Embrayage complet		•
Pompe à eau		•
Ensemble sélection de vitesse		•



» Dépose du moteur

ATTENTION

Pour déposer le moteur, vous devez retirer l'axe de pivot de bras oscillant ce qui permet de détacher l'ensemble roue arrière/ bras oscillant. Pour que la moto ne se renverse assurez-vous qu'elle soit maintenue par le châssis.

- Vidanger le liquide de refroidissement (Cf manuel de l'utilisateur)
- Déposer la boîte à air.
- Déposer le réservoir.
- Déconnecter l'ensemble du faisceau électrique relié au moteur (cosse alternateur, anti parasite, CDI)
- Déposer l'échappement.
- Déposer la bobine.
- Déposer corps injection.
- Déposer la chaîne de transmission secondaire (attache rapide).
- Déposer le récepteur d'embrayage.
- Déposer les durites d'eau reliées au moteur.
- Desserrer l'ensemble des vis moteur.
- Desserrer l'axe de bras oscillant.
- Déposer la patte de fixation culasse-cadre.
- Déposer les axes moteurs.
- Déposer l'axe de bras oscillant.
- Sortir le moteur.

ATTENTION

Lorsque le récepteur d'embrayage est déposé, le piston n'est plus maintenu. Maintenez le piston enfoncé à l'aide d'un collier plastique.

» Remontage du moteur dans le cadre

Pour le remontage procéder dans le sens inverse du démontage en respectant les couples de serrage des vis et écrous.

Couple de serrage:

Vis moteur: 40Nm

Ecrou de bras oscillant: 50 Nm

Vis de récepteur d'embrayage: 10 Nm

Vis de culasse cadre: 23Nm

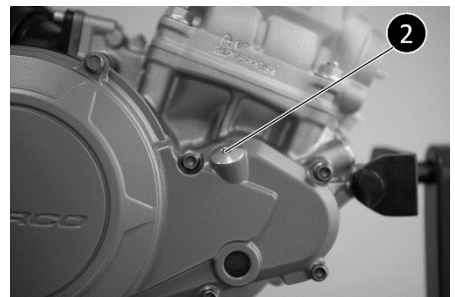
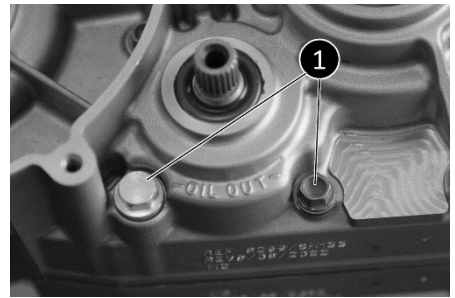
Ecrou d'échappement: 10Nm

DÉMONTAGE DU MOTEUR

» Démontage du haut moteur

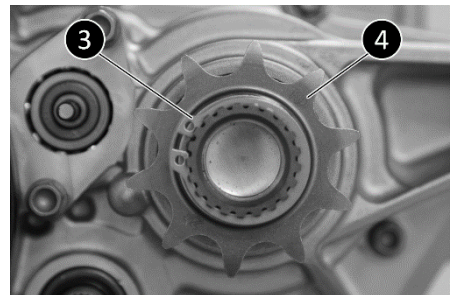
» Vidange de la boîte

- Enlever les vis de vidange ❶ et le bouchon ❷, laisser l'huile s'écouler en inclinant la moto.



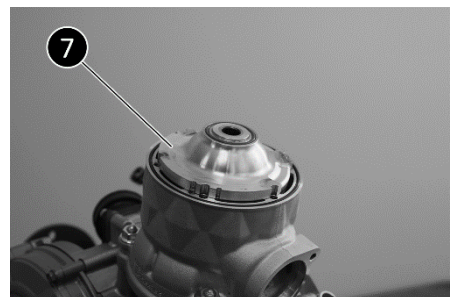
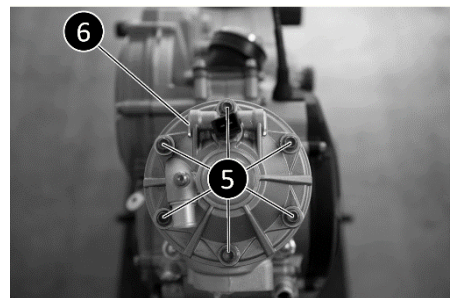
» Dépose du pignon de sortie de boîte

- Déposer le clips ❸.
- Déposer le pignon de sortie de boîte ❹.



» Dépose de la culasse, du cylindre et du piston

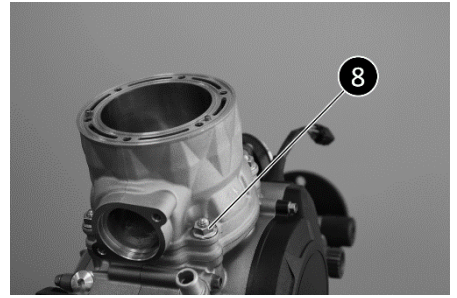
- Enlever les vis ❺ et retirer le couvercle de culasse ❻.
- Retirer le dôme de culasse ❼.



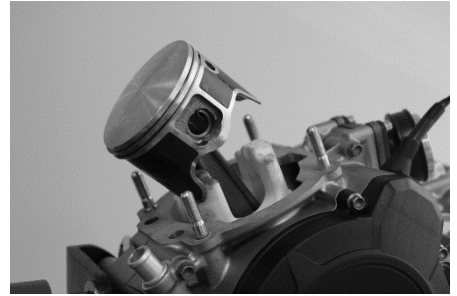
DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Retirer les 4 écrous à embase du cylindre

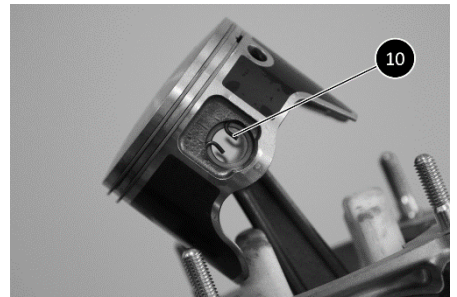
8.



- Déposer le cylindre.
- Masquer le carter.

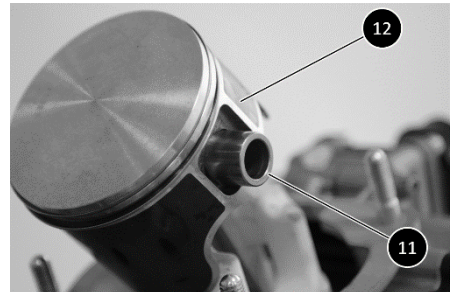


- Retirer le clips d'axe de piston 1 0.

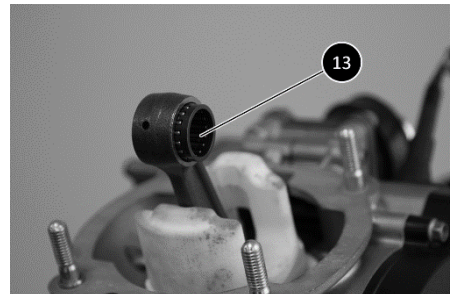


- Retirer l'axe du piston 1 1.

- Retirer le piston 1 2.

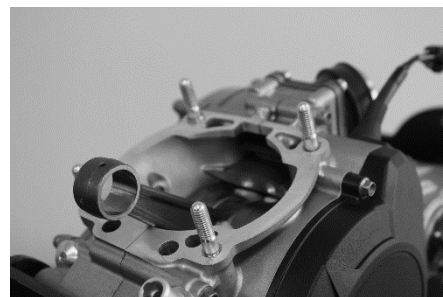
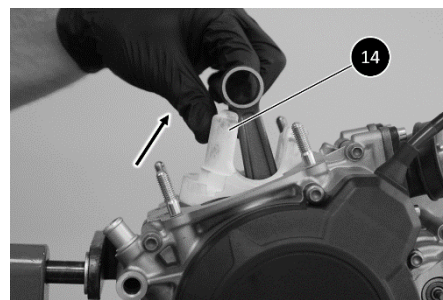


- Retirer la cage a aiguille 1 3.



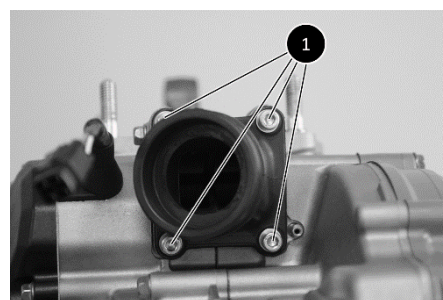
DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Faire pivoter l'insert plastique ❶ ❹ vers l'arrière et le retirer par le haut.
- Retirer le joint d'embase.



» Dépose de la boîte à clapet

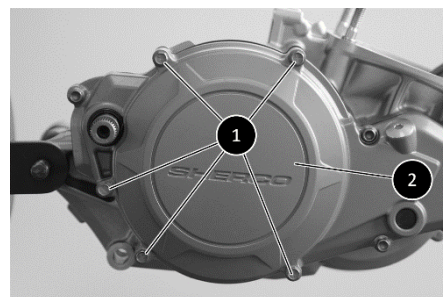
- Retirer les 4 vis BTR ❶.
- Retirer la boîte à clapet ❷ ainsi que son joint ❸.



» Démontage du côté droit

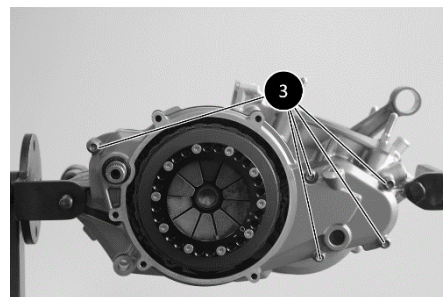
» Dépose du carter d'embrayage

- Déposer les vis ❶.
- Retirer le couvercle d'embrayage ❷.



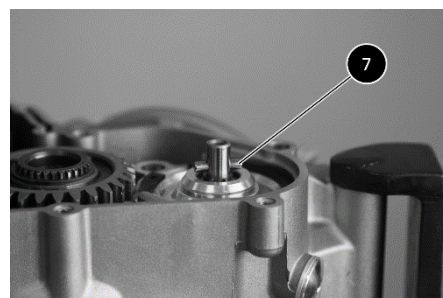
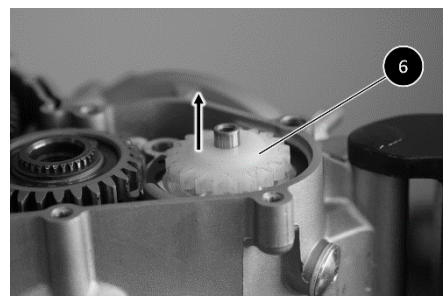
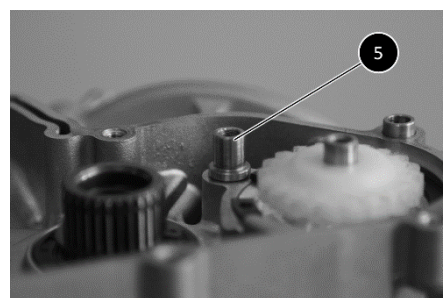
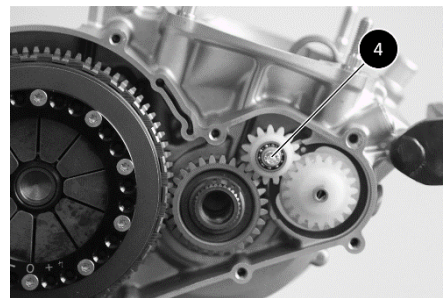
DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Retirer les vis **3** ainsi que le carter d'embrayage.



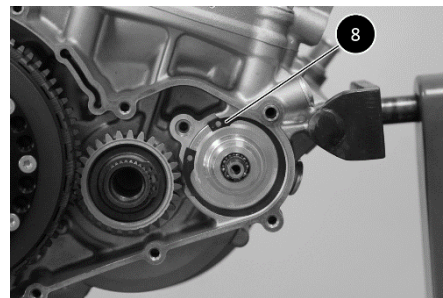
» Démontage de la pompe à eau

- Retirer la vis BTR **4** du pignon de renvoi de pompe à eau et sa rondelle.
- Retirer l'axe de pignon de renvoi **5** du pignon de pompe à eau.
- Retirer le pignon de pompe **6** à eau en tirant vers le haut.
- Retirer le pion **7**.

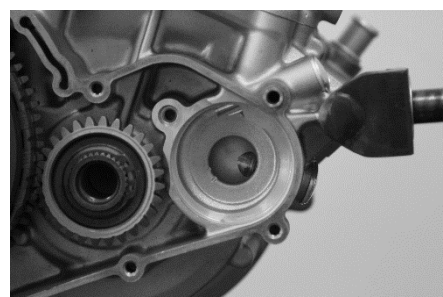
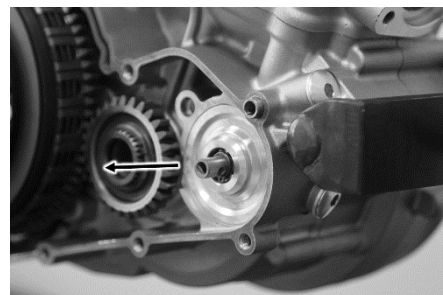


DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Retirer le clips de pompe à eau ❸.

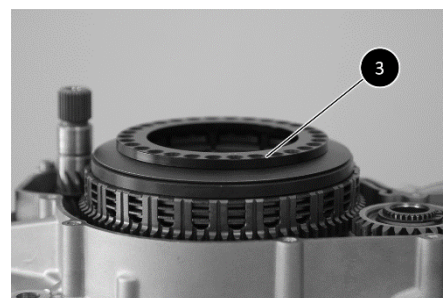
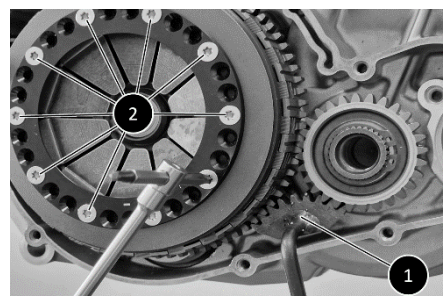


- Avec l'aide d'une pince tirer la sur l'axe de pompe à eau afin de l'extraire.



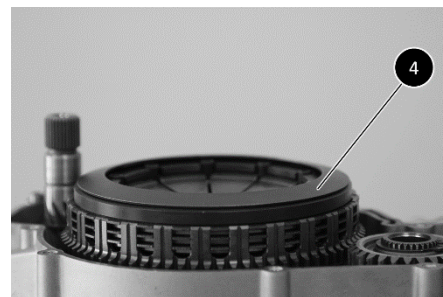
» Dépose embrayage et pignon primaire

- Positionner l'outil ❶ Reference 10986 entre le pignon primaire et le pignon et l'entraînement d'embrayage.
- Dévisser les vis Torx de l'embrayage ❷ et les retirer.
- Retirer la plaque de précharge du ressort d'embrayage ❸.

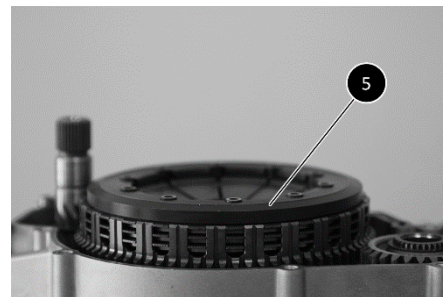


DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Retirer le ressort d'embrayage ④.



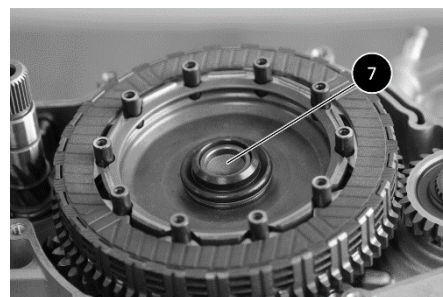
- Retirer le plateau de pression ⑤.



- Retirer les plaquettes de diaphragme ⑥.



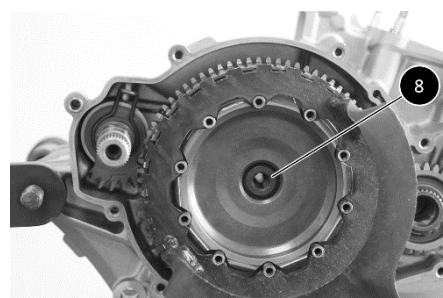
- Retirer le doigt et la tige de poussée ⑦.



- Retirer le paquet de disque d'un seul bloc en prenant soin de garder les disques dans la même position.

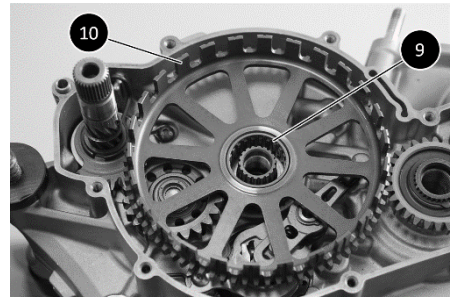


- A l'aide de l'outil [Reference 10982](#) maintenir la noix et la cloche d'embrayage afin de dévisser la vis de noix ⑧.

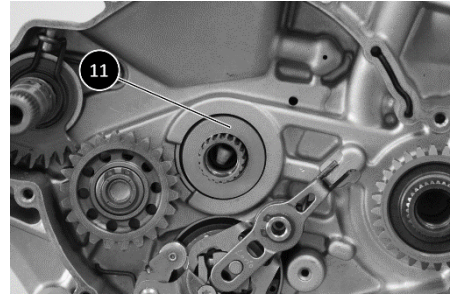


DÉMONTAGE DU MOTEUR

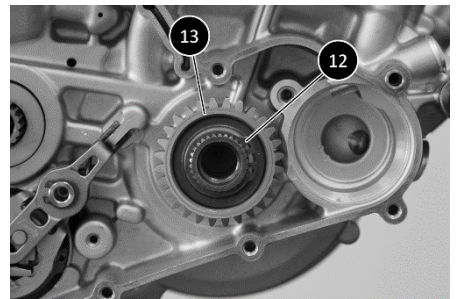
- Retirer la cage a aiguille ❸ et la cloche d'embrayage ❶ ❷.



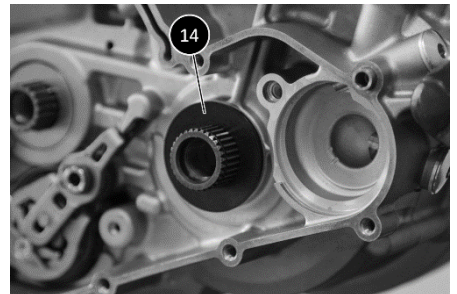
- Retirer la rondelle ❶ ❶.



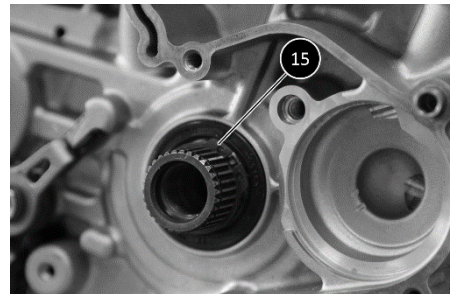
- Retirer le clips ❶ ❷ et le pignon primaire ❶ ❸.



- Retirer la rondelle ressort ❶ ❷.



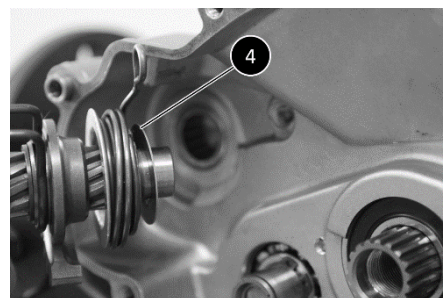
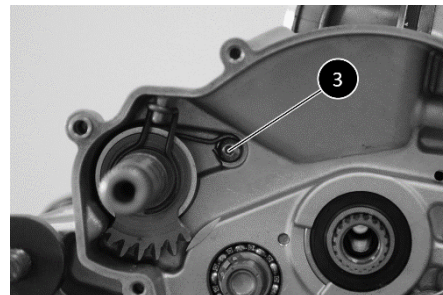
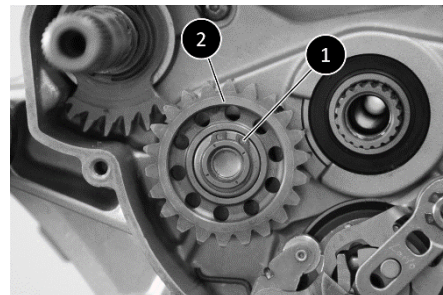
- Retirer le clips ❶ ❸ sur le vilebrequin.



DÉMONTAGE DU MOTEUR

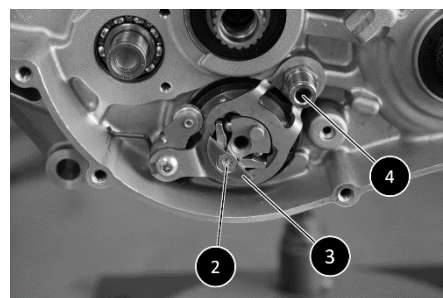
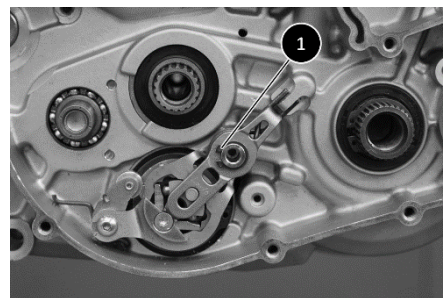
» Dépose de l'axe de kick

- Retirer le clips **1** du pignon de renvoi et le pignon de renvoi **2**.
- Retirer la vis de blocage du ressort d'axe de kick **3**.
- Retirer l'axe de kick et la rondelle **4**.



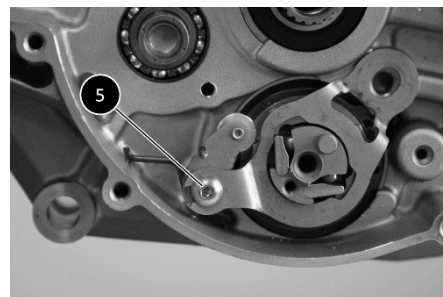
» Dépose de la sélection

- Retirer le clips **1**.
- Retirer le ressort de rappel et la plaque de maintien.
- Retirer la vis Torx **2** et la plaque de maintien des cliquets de sélection **3**.
- Dévisser l'axe **4**.

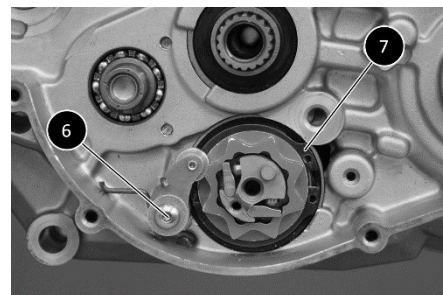


DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Dévisser légèrement la vis **5** afin de permettre le retrait du verrouillage de système de sélection.



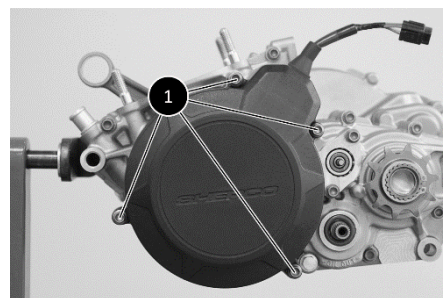
- Dévisser la vis du doigt de verrouillage de sélection **6**, retirer le, ainsi que son ressort.
- Retirer le clips du barillet de sélection **7**.



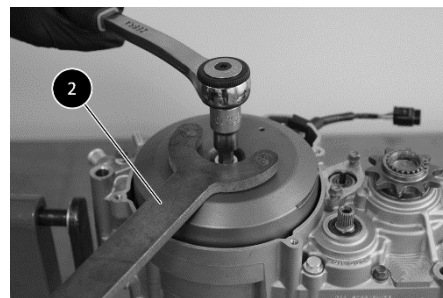
» Démontage du côté gauche.

» Démontage de l'allumage.

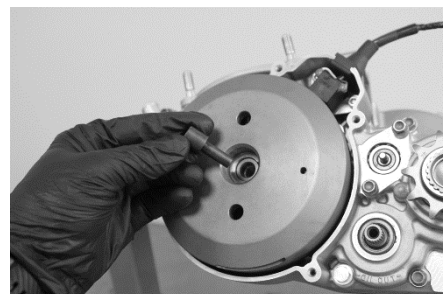
- Démonter les 4 vis **1** du carter d'allumage et retirer le carter avec son joint.



- Mettre en place l'outil **2** référence 10985 afin de maintenir le volant magnétique et dévisser la vis.

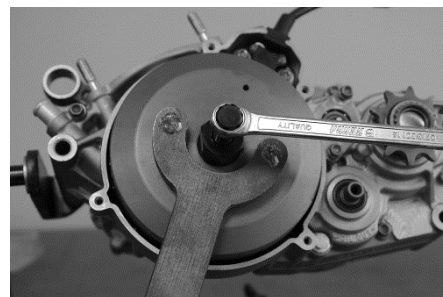


- Placer l'extension d'arrache volant référence 10984.

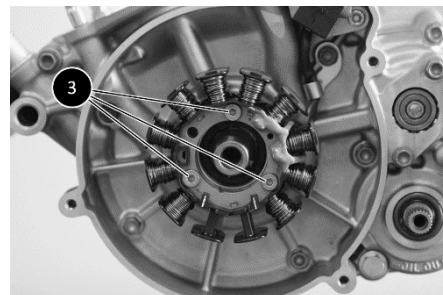


DÉMONTAGE DU MOTEUR

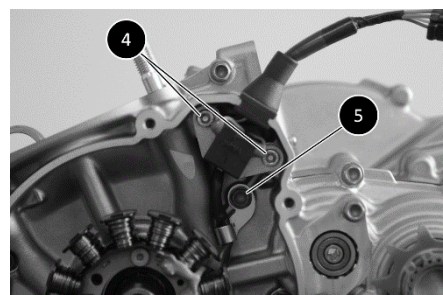
- Placer l'arrache volant référence 10984 et retirer le volant.



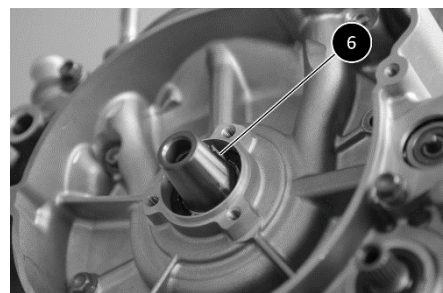
- Retirer les 3 vis **3** de maintien du stator.



- Retirer les 2 vis **4** de maintien du pick-up et la vis **5** avec la plaque de guidage du faisceau de stator.

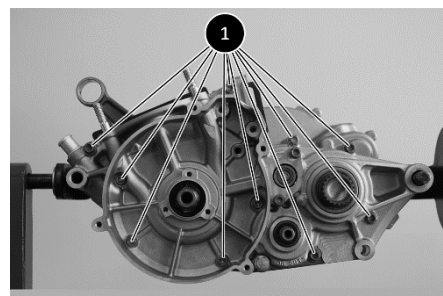


- Retirer la clavette du volant magnétique **6**.



» Séparation des demis-carter.

- Après avoir procédé aux étapes [» Démontage du haut moteur](#), démontage de l'admission [» Démontage du côté droit](#), [» Démontage du côté gauche](#).
- Basculer le moteur de manière à avoir le côté allumage face à vous.
- Démonter les 10 vis **1**.
- Soulever le demi-carter gauche en donnant des petits coups de maillet en plastique sur l'arbre de sortie de boîte et la queue de vilebrequin afin de séparer de l'autre moitié.



ATTENTION

Eviter autant que possible l'introduction un tournevis ou un outil quelconque entre les demi-carter pour le séparer. Vous risquerez d'abimer les plans de joints.



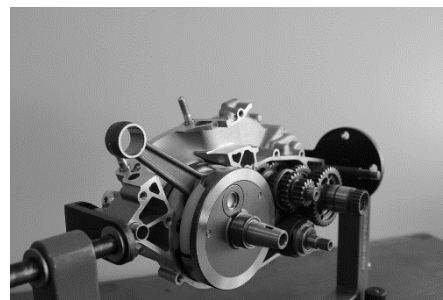
DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Retirer le joint de carter central.

ATTENTION

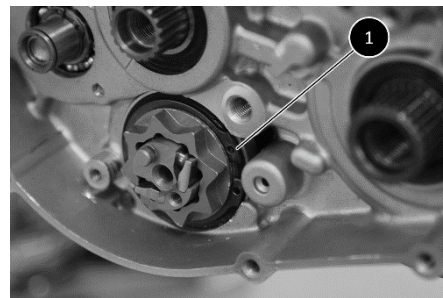
Faire attention aux rondelles de calage des arbres de boîte. Elles peuvent rester collées à l'intérieur des carters

- Retirer le vilebrequin en donnant de petits coups de maillet en plastique pour faciliter sa sortie.

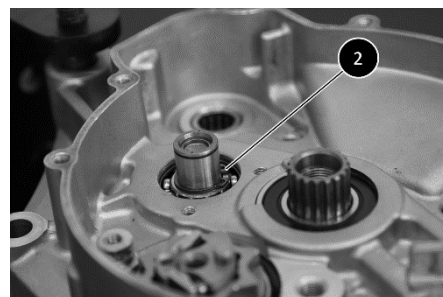


» Dépose de la boîte de vitesse

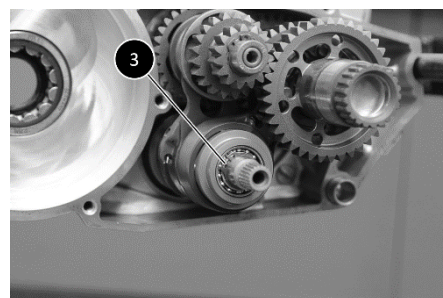
- Une fois toutes les étapes précédentes effectuées, vous serez en capacité de sortir l'ensemble boîte de vitesse.
- Vérifier que le clips **1** du barillet de sélection soit bien retiré.



- Retirer le clips d'arbre secondaire **2**.



- Retirer le clips de l'axe de sélecteur **3**.

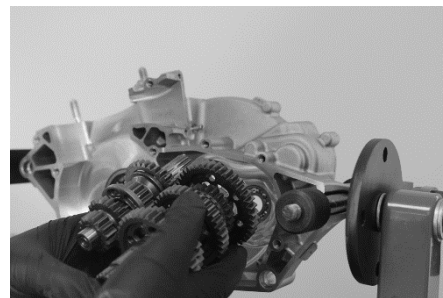


- Retirer l'axe de sélecteur en prenant soin de pincer les cliquets.



DÉMONTAGE DU MOTEUR

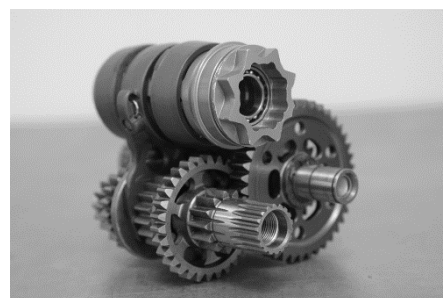
- Afin de procéder au retrait de la boîte de vitesse vous devez retirer tous les éléments d'un seul bloc (barillet, arbre primaire et arbre secondaire) au besoin aidez-vous d'un maillet en caoutchouc en donnant des petits coups sur chacun de ces éléments



ATTENTION

Faire attention aux rondelles de calage des arbres de boîte. Elles peuvent rester collées à l'intérieur des

- Une fois la boîte de vitesse sortie du carter vous pouvez séparer le barillet des arbres.



»| Désunir l'ensemble barillet fourchette de sélection

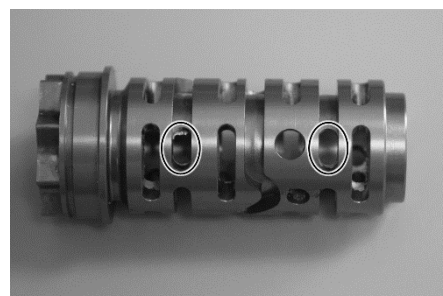
- A l'aide d'un chasse-goupille débloquer le clips de fourchette ①.



- Une fois le clips débloqué retirer celui-ci à l'aide une pince.

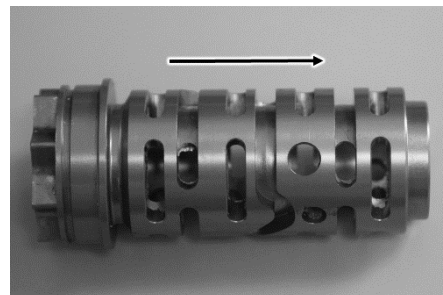


- Faire pivoter la fourchette jusqu'à trouver le passage des pions sur le barillet.



DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Pousser à l'aide d'un chasse-goupille le pin vers le centre du barillet.
- Faire coulisser les fourchettes vers le coté inverse de l'étoile de sélection afin de les faire sortir du barillet.

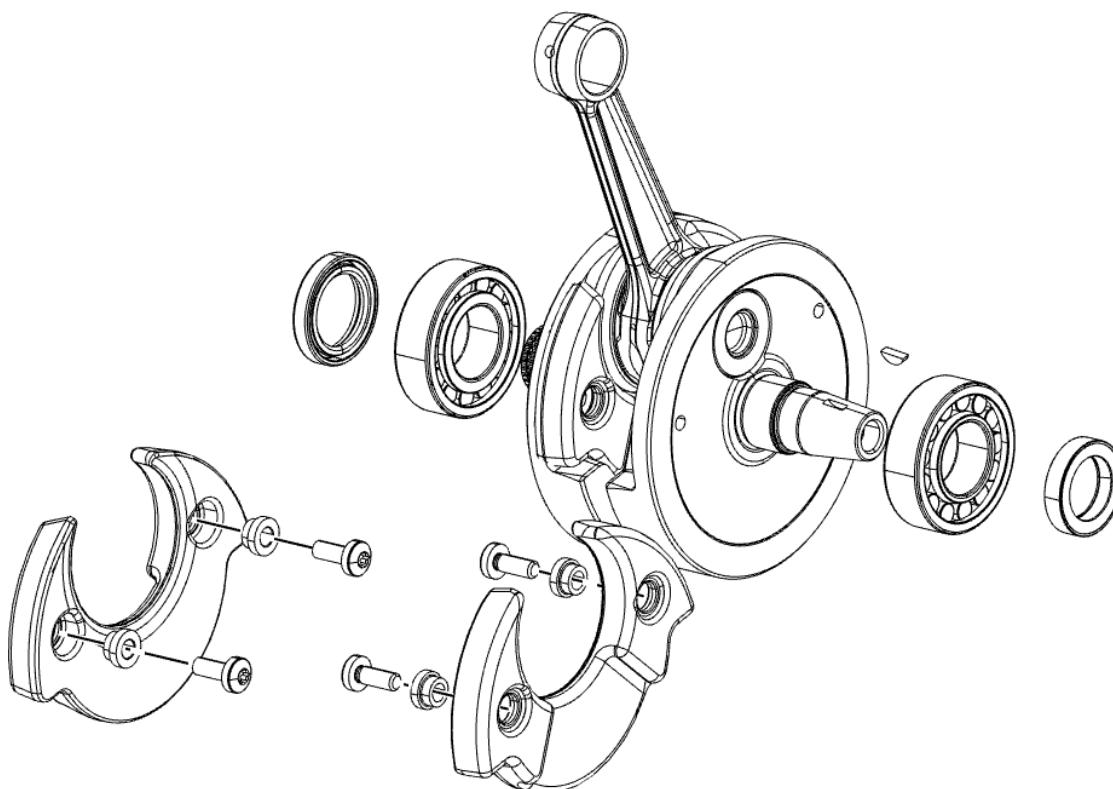


» Dépose de l'embellage

- Faire sortir l'embellage de son roulement (éventuellement en tapant légèrement avec un maillet en plastique en bout de vilebrequin).
- Nettoyer toutes les pièces et contrôler si elles ont de l'usure, les remplacer si nécessaire.

ATTENTION

Lors d'un démontage complet du moteur, il est préférable de remplacer tous les joints, joints spi, joint toriques de même que les roulements



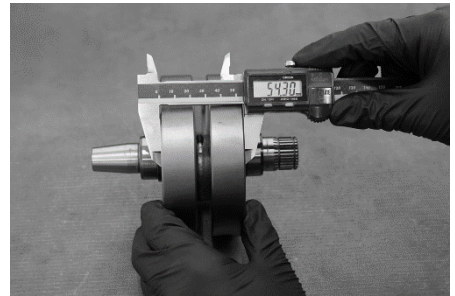
» Masse d'équilibrage, contrôle de la cote extérieure

- Avec un pied à coulisse, mesurer la distance extérieure des masses d'équilibrage.

Valeur extérieure :

125cc → 56mm +0 / -0.2

250cc / 300cc → 56mm +0 / -0.2



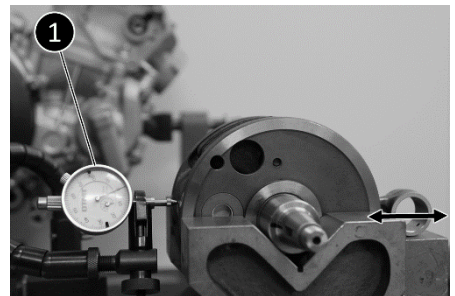
» Jeu radial de la tête de bielle

- Poser le vilebrequin sur des V et placez un comparateur à cadran ① contre la tête de bielle.
- Pousser la tête de bielle vers la jauge, puis dans la direction opposée.
- La différence entre ces deux mesures correspond au jeu radial.

Jeu radial de la tête de bielle :

Standard : 0.003 mm – 0.013 mm

Si le jeu radial est supérieur à la limite tolérée, le vilebrequin doit être remplacé.



» Jeu latéral de tête de bielle

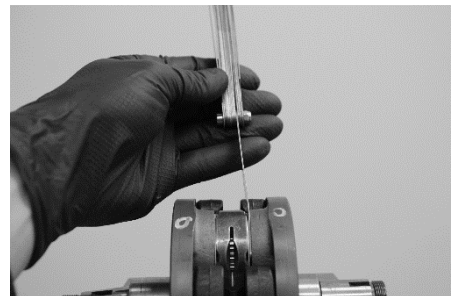
- Mesurer le jeu latéral de la tête de bielle.

Jeu latéral de tête de bielle:

Standard : 0.6 mm – 0.8 mm

Limite tolérée: 0.9 mm

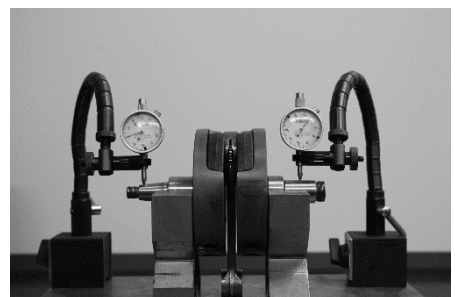
Si le jeu est supérieur à la limite tolérée, remplacer le vilebrequin



» Contrôle du faux rond du vilebrequin

- Poser le vilebrequin sur un dispositif d'alignement ou des cales en V, et placer un comparateur comme indiqué sur l'image en position.
- Tourner ensuite lentement le vilebrequin. La différence maximale entre les mesures correspond à l'excentrage du vilebrequin.
Faux rond:

Standard: 0.03 mm maxi Limite tolérée: 0.05 mm



» Piston

- En cas de remontage d'un piston usé, vérifiez les points suivants:
- Jupe: rechercher d'éventuelles traces (serrages). Les traces légères peuvent être enlevées avec une pierre douce.
- Gorges des segments: Les segments ne doivent pas coincer dans leur gorge. Pour nettoyer celle-ci, on peut utiliser un vieux segment ou de la toile émeri (grain 400).
- Les arrêteurs des segments doivent être bien fixés et ne doivent pas être usés.
- Segments: Vérifier l'état et le jeu à la coupe.



» Jeu à la coupe

- Enfiler le segment dans le cylindre et le mettre en place avec le piston (à environ 10 mm du bord supérieur du cylindre).
- Avec une cale on mesure le jeu à la coupe.

Jeu a la coupe:

Standard :

125 : 0.35 – 0.50

250 / 300 : 0.2 – 0.4



ATTENTION

Si le jeu est plus important que ce qui est indiqué, il faut vérifier l'état du cylindre et du piston. Si ces derniers restent dans les côtes de tolérance, remplacer uniquement les segments.

» Vérification axe de piston

Diamètre d'axe de piston 125cc

Standard 14,998 mm

Limite tolérée 14,995 mm

Diamètre de trou d'axe de piston 125cc

Standard : 15,003mm

Limite tolérée : 15,007mm

Diamètre d'axe de piston 250/300cc

Standard 17,998 mm

Limite tolérée 17,995mm

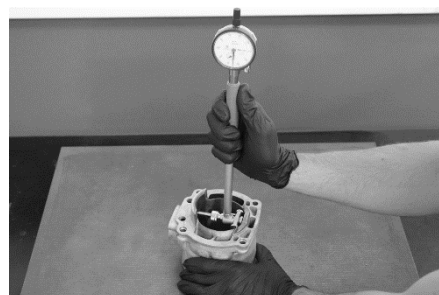
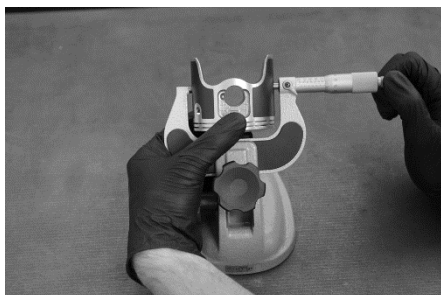
Diamètre de trou d'axe de piston 250/300cc

Standard : 18.002 mm

Limite tolérée : 18.006 mm

» Vérification de l'état d'usure cylindre / piston

- Pour déceler une usure du cylindre, on mesure l'alésage avec un comparateur d'alésage à environ 10 mm du bord supérieur du cylindre. Effectuer un relevé suivant les deux directions pour repérer une ovalité éventuelle.



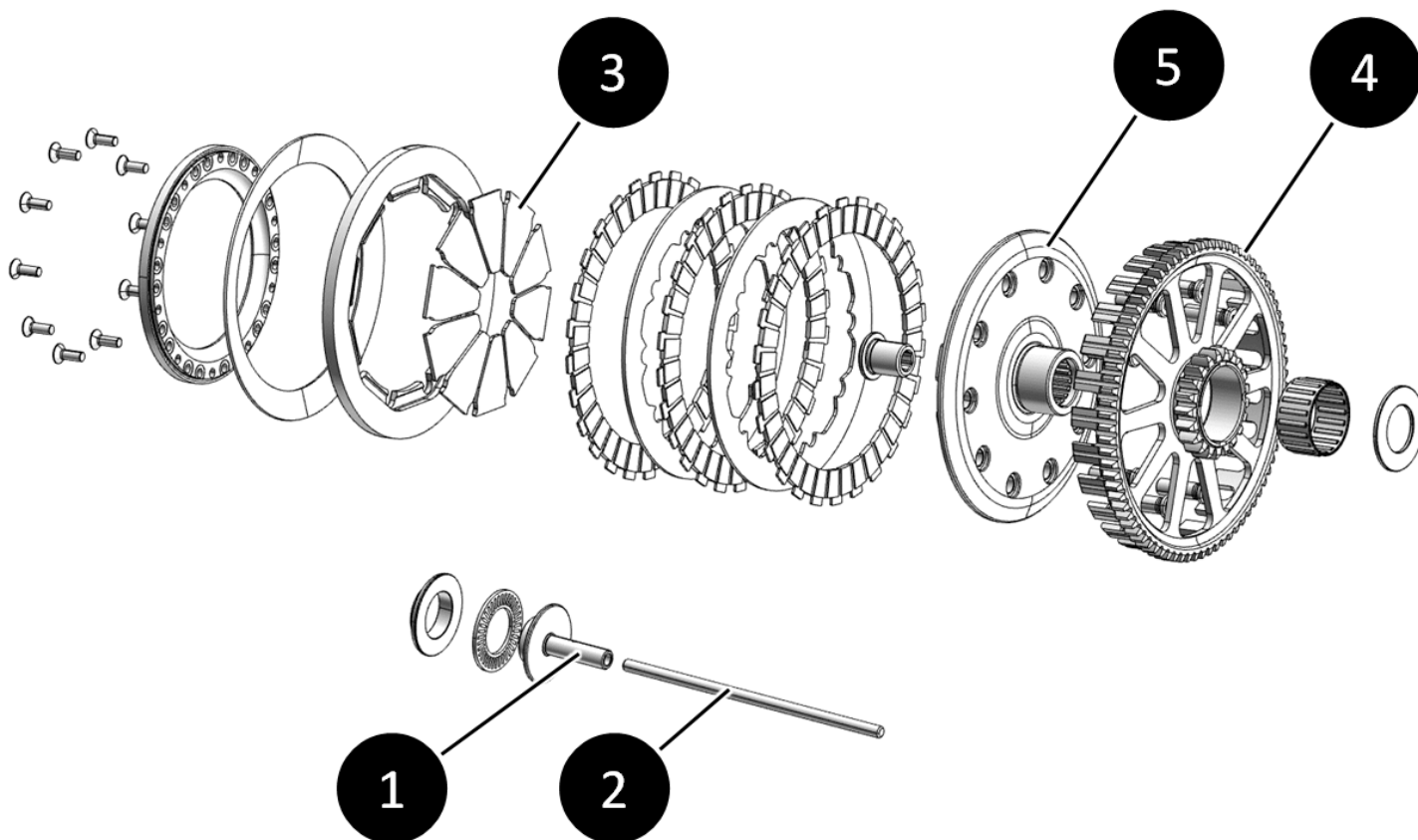
	125cc		250cc		300cc	
	A	B	A	B	A	B
Ø Piston	53,96	53,97	72,76	72,77	78,95	78,96
Ø Cylindre	53,975	53,985	72,79	72,816	79	79,016
Jeu	0,015	0,020	0,04	0,046	0,05	0,056

» Boîte à clapets, manchon pipe admission

- Avec le temps les languettes en carbone perdent peu à peu de leur élasticité, ce qui cause une perte de puissance.
- Remplacer la boîte à clapets usée ou abîmée.
- Vérifier l'état du manchon d'admission, en particulier s'il n'est pas fendu.



» Embrayage



- Butée **1** vérifier l'usure.
- Tige **2** vérifier son usure, longueur minimale : **128.8 mm**.
- Leviers **3** vérifier l'état et qu'il n'y a pas de marque anormale.
- Cloche **4** Contrôler qu'il n'y a pas de trace d'usure au niveau des guides de disques garnis.
- Noix **5** Contrôler l'usure des portées des disques lisses.

» Contrôle des disques

- Sur les embrayages a diaphragme, le contrôle de l'épaisseur des disques se fait sur l'ensemble complet (lisse et garnit) et non individuellement.

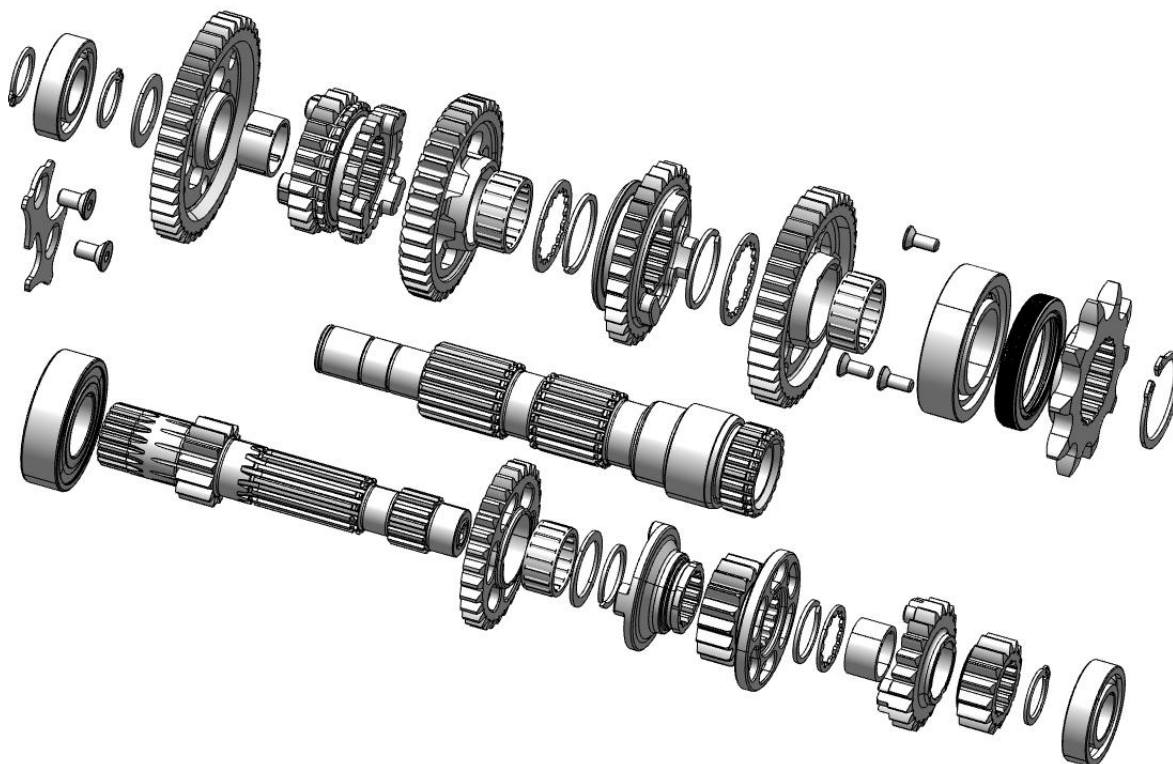
Epaisseur minimum : **9,92 mm**



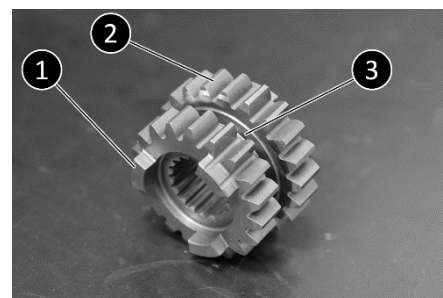
ATTENTION

Lors du démontage les disques, maintenez-les avec un collier plastique de sorte à conserver leur position et ordre de montage. Des disques usés qui ne seraient pas remontés strictement de la même façon peuvent causer des vibrations dans l'embrayage.

» Boîte de vitesses



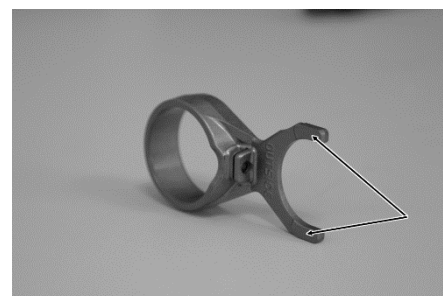
- Vérifier l'ensemble des pignons :
- Contrôler les crabots d'accouplements ❶.
- Contrôler les dents de pignon ❷.
- Contrôler les gorges de fourchettes ❸.



- Contrôler l'état des fourchettes de sélection.

Valeur limite d'épaisseur : 3,97 mm

- Contrôler la partie intérieure de la fourchette qu'il n'y a pas de marque profonde.



- Contrôler le barillet de sélection, voir s'il n'y a pas de déformation ou d'usure anormale sur les pistes.

Changer le barillet si nécessaire.



» Assemblage de la boîte de vitesse.

- Avant le remontage penser à bien huiler toute les pièces avec l'huile préconisé dans le manuel propriétaire.
- L'ordre de montage des fourchettes est repéré sur chacune d'entre elles :
 - Outside : correspond à l'extérieur du barillet.
 - La flèche correspond à l'avant du moteur.



- Commencer le montage par la fourchette coté étoile de sélection.
- La mettre en place avec le côté estampillé « outside » vers l'extérieur du barillet.



- Mettre en place le pion de guidage.



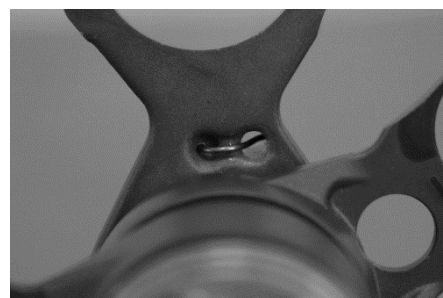
- Placer le clips de façon à ce que le côté droit passe dans l'orifice gauche afin de maintenir le pion de guidage puis venir verrouiller le clips à travers l'orifice droit.



ATTENTION

Toujours remplacer les clips de fourchette après démontage.

- Vérifier à ce que le clips soit placé de la même façon que l'image ci-contre.

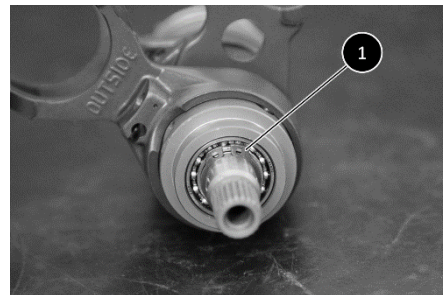


REMONTAGE DU MOTEUR

- Mettre en place l'axe de sélection dans le barillet.
- Pincer les cliquets et placer les de façon à être au point mort comme sur l'image ci-contre.



- Mettre en place le clip de l'axe de sélecteur ①.



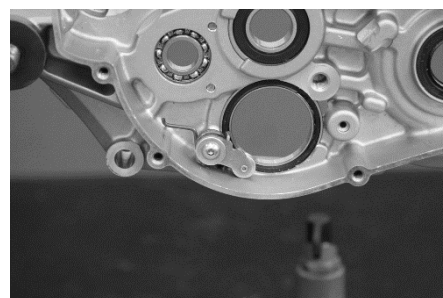
- Placer les fourchettes de la manière suivante.



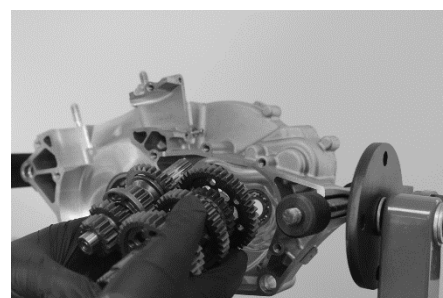
- Placer les deux arbres de boîte en prenant soin de mettre les fourchettes sur leurs pistes.



- Placer le doigt de verrouillage de sélection visser à fond la vis BTR sans serrer.

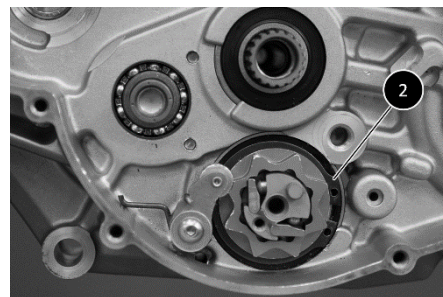


- Placer l'outil de verrouillage du doigt de sélection Référence 10988 afin de le maintenir en position ouverte.
- Mettre en place le groupe boîte de vitesse et sélection complet dans le carter.

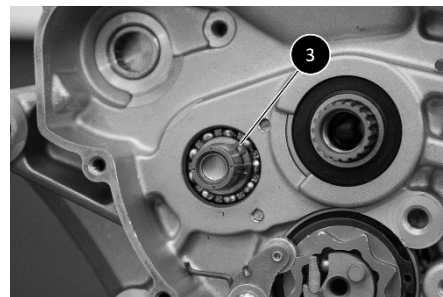


REMONTAGE DU MOTEUR

- Mettre en place le clips de verrouillage du barillet 1 et retirer l'outil du doigt de sélection.

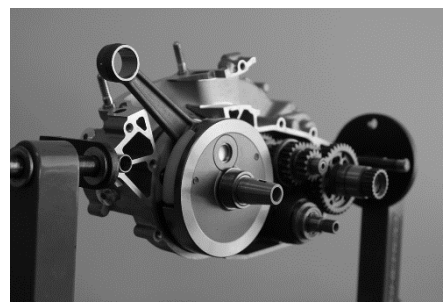


- Placer le clips de verrouillage 3 de l'arbre secondaire.

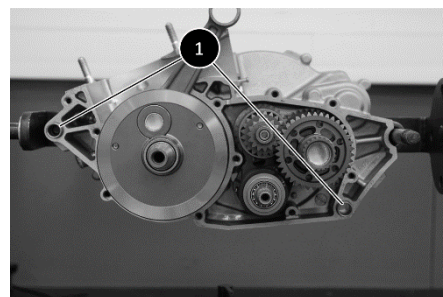


» Assemblage des demi-carters

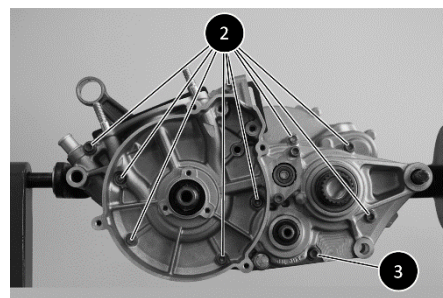
- Mettre en place le vilebrequin dans le carter.



- Vérifier que les deux centreurs 1 soient en place et placer le joint.



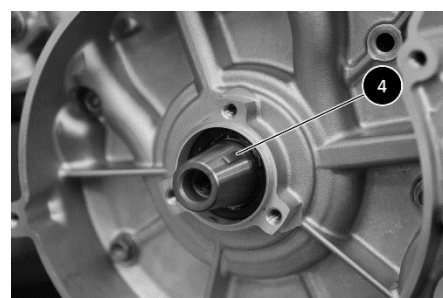
- Mettre en place les 9 vis 2 et la vis 3 avec une nouvelle rondelle cuivre. Serrer à 10Nm.



» Assemblage du côté gauche

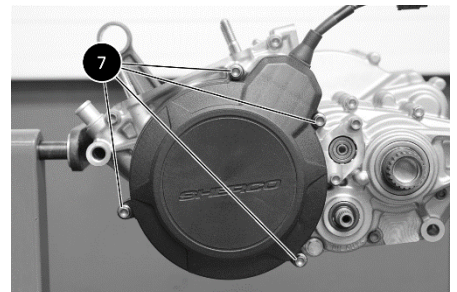
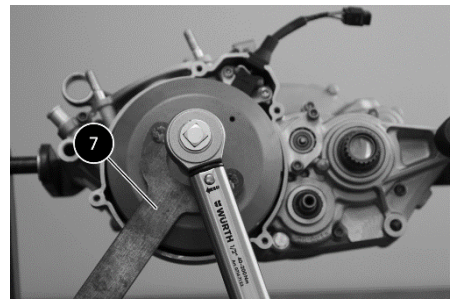
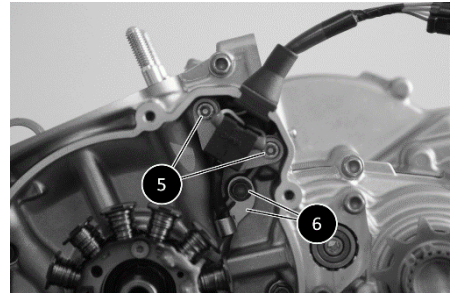
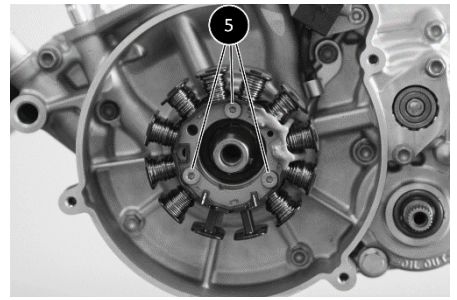
» Assemblage de l'allumage.

- Remplacer la clavette 4 et la mettre en place dans son logement.



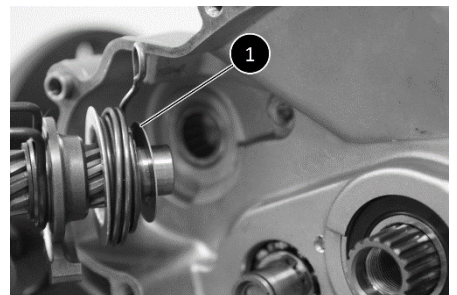
REMONTAGE DU MOTEUR

- Mettre en place le stator et serrer le 3 vis ⑤ a **7Nm**.
- Mettre en place les vis BTR ⑤ et la vis ⑥ avec la plaque de guidage du faisceau stator.
- Mettre en place le volant magnétique et serrer la vis BTR a l'aide de l'outil de blocage ⑦ référence 10985 a **80Nm**.
- Mettre en place le joint de carter d'allumage et le joint puis serrer les 4 vis ⑧ a 8Nm.



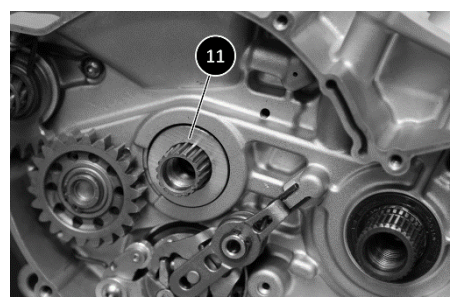
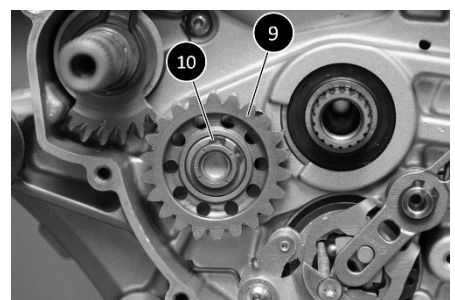
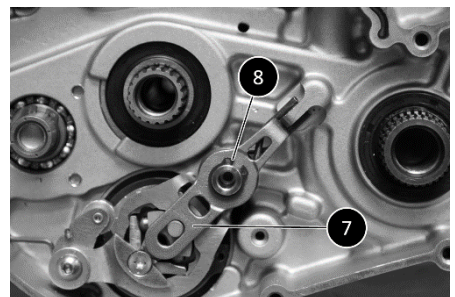
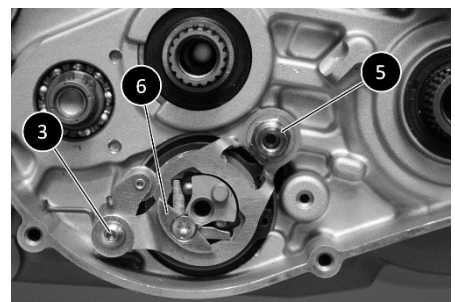
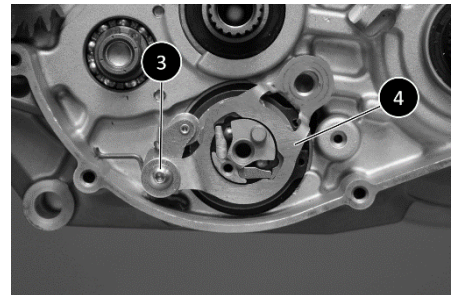
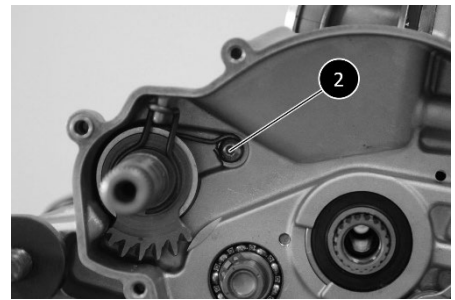
» Assemblage du côté droit » Assemblage de l'embrayage.

- Mettre en place la rondelle ① et l'axe de kick.



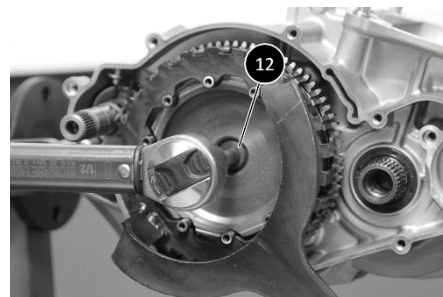
REMONTAGE DU MOTEUR

- Mettre en place la vis **2** et serrer a **7Nm** avec frein filet bleu.
- Dévisser légèrement la vis **3** afin de positionner la plaque de maintien **4**.
- Mettre en place l'axe **5** et le serrer a 20Nm, serrer la vis **3** à **7Nm**, placer la plaque demi-lune et serrer la vis Torx **6** a **5Nm**.
- Placer le levier de sélection et sin ressort **7** puis mettre en place le clips **8**.
- Placer le pignon de renvoi de l'axe de kick **9** et son clips **10**.
- Mettre en place la rondelle **11**.

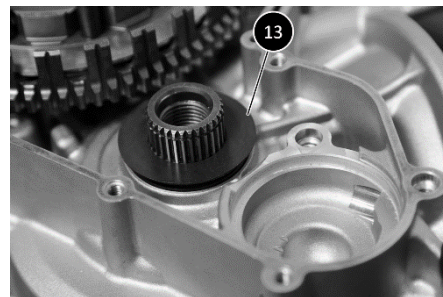


REMONTAGE DU MOTEUR

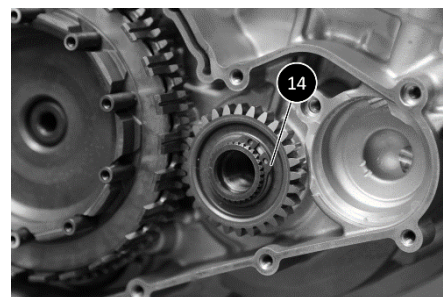
- Mettre en place la cloche d'embrayage, la noix d'embrayage, à l'aide de l'outil Référence 10982 maintenir la cloche, placer la vis **1 2** et serrer à **60Nm**.



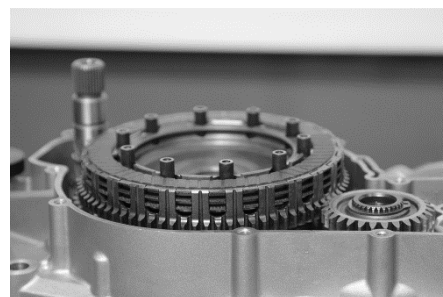
- Placer le premier clip sur le vilebrequin et la rondelle belleville **1 3** le petit diamètre contre le clips de l'arbre et le gros diamètre face au pignon primaire.



- Mettre en place le pignon primaire et le clips **1 4**. Pour faciliter la mise en place du clips mettre en contrainte la rondelle belleville en appuyant sur le pignon.



- Placer les disques garnis et les disques lisses en prenant soin de ne pas changer leurs dispositions.



- Mettre en place la tige et le doigt de pousser de l'embrayage **1 6**.

- Placer les lamelles d'actionnement de manière à avoir le côté chanfreiné vers le haut.

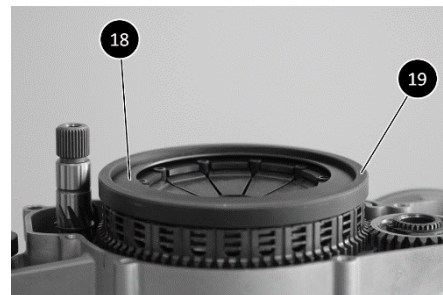


REMONTAGE DU MOTEUR

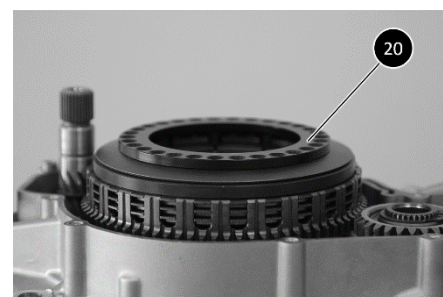
- Mettre en place le plateau presseur 1 7.



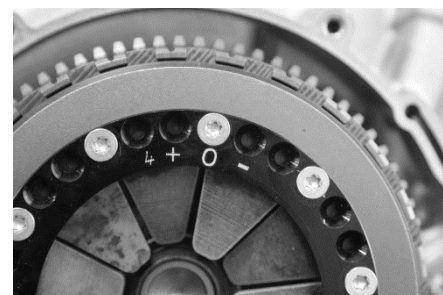
- Mettre en place le ressort de diaphragme 1 8 et l'outil de centrage de celui-ci 1 9 Référence 10987.



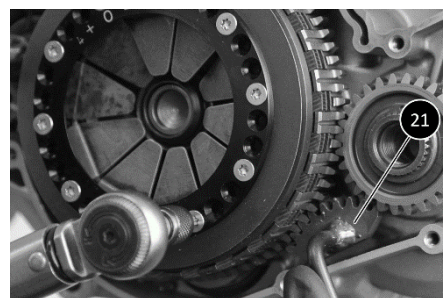
- Mettre le plateau de pression du ressort 20 et serrer légèrement les vis afin de le mettre en contrainte.
- Retirer l'outil Référence 10987.



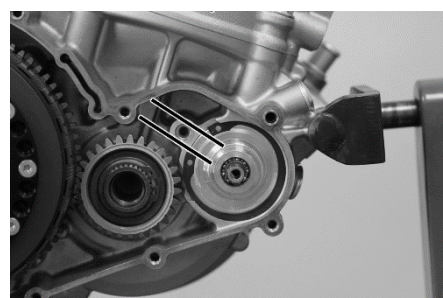
- Le plateau de pression peut être positionné de 3 configurations différentes :
 - Vis dans le trou du milieu = **réglage standard.**
 - Vis positionnée à gauche du trou standard = **réglage plus dur.**
 - Vis positionnée à droite du trou standard = **réglage plus mou.**



- Serrer les vis BTR à 6 Nm en vous aidant de l'outil de blocage 21 Référence 10986.

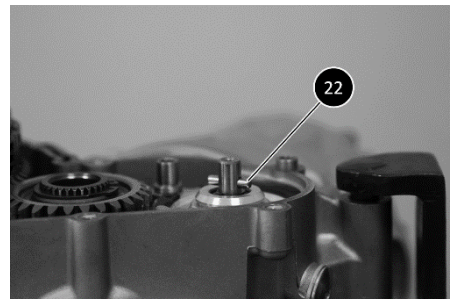


- Placer la pompe à eau ainsi que sont clips, prendre soin de positionner le clips de façon à être aligner le trou de l'axe de renvoi de pompe à eau.

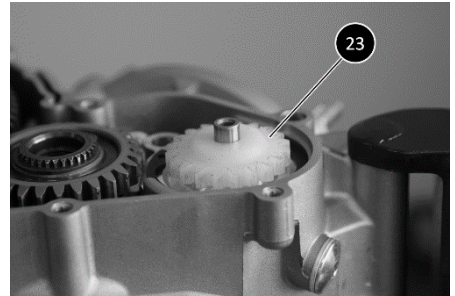


REMONTAGE DU MOTEUR

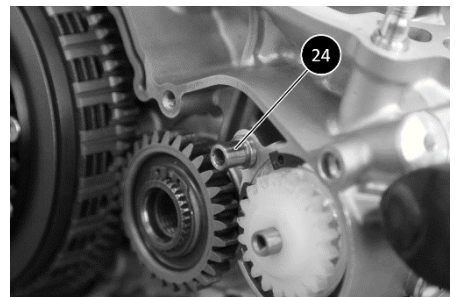
- Mettre en place l'aiguille 2 2 sur l'axe de pompe à eau.



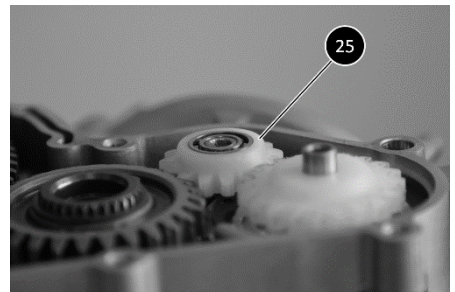
- Mettre en place le pignon de d'entrainement de pompe à eau 2 3.



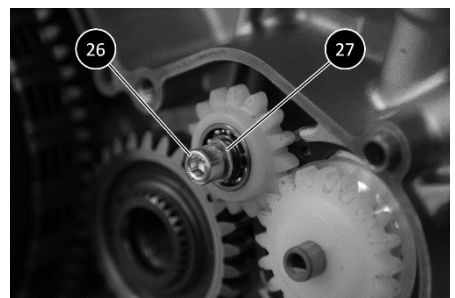
- Placer l'axe de renvoi du pignon de pompe à eau 2 4.



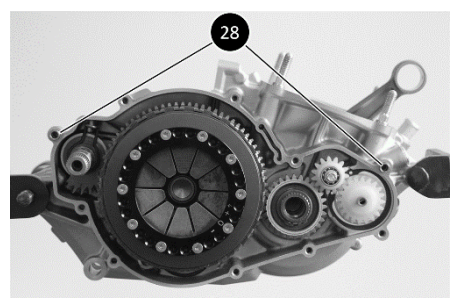
- Positionner le pignon 2 5 sur son axe.



- Mettre en place la vis 2 6 ainsi que la rondelle 2 7.
 - Serrer a 7Nm.

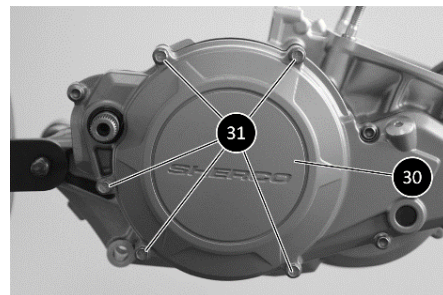
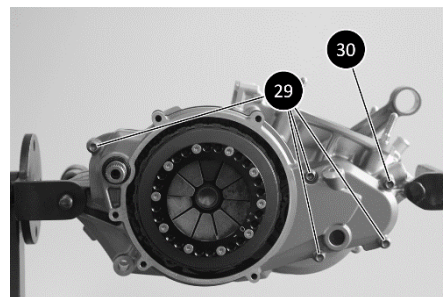


- Placer les deux pions de centrage 2 8.



REMONTAGE DU MOTEUR

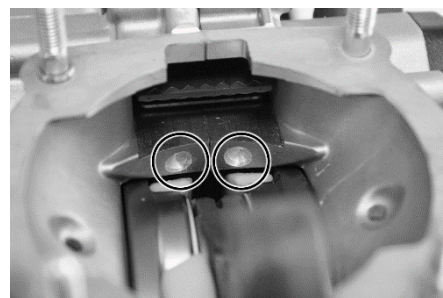
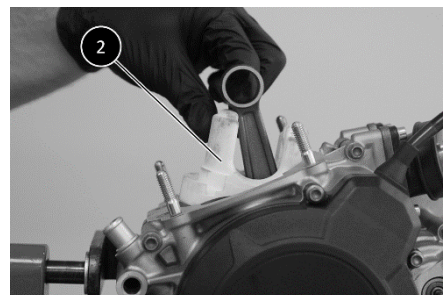
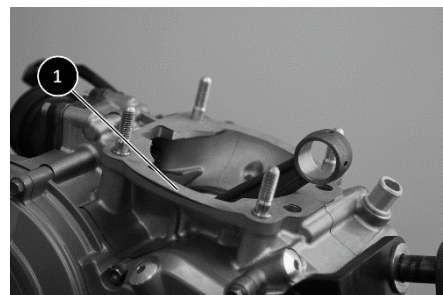
- Mettre en place le carter d'embrayage et ses vis **2 9**.
- Attention de mettre en place une rondelle cuivre neuve lors du remontage de la vis **3 0**.
- Placer le couvercle du carter d'embrayage et les 5 vis **3 1**.



» Assemblage du haut moteur

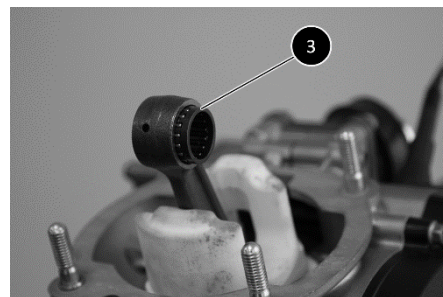
» Mise en place du piston

- Mettre en place le joint d'embase **1**.
- Placer l'insert plastique **2** le long de bielle, le côté admission en premier en prenant soin de la placer dans les détrompeurs des demis carter.



REMONTAGE DU MOTEUR

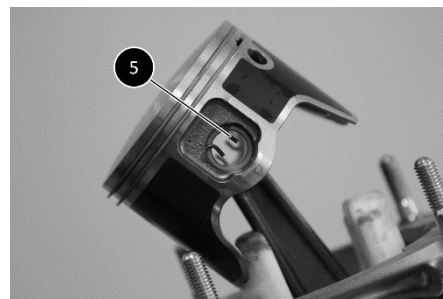
- Mettre en place la cage a aiguille ③.



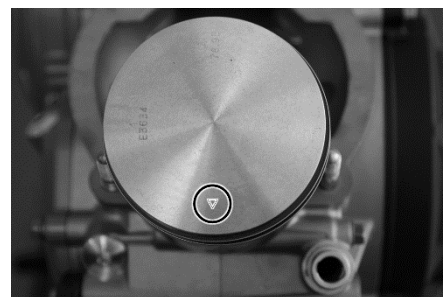
- Placer l'axe de piston ④.



- A l'aide d'une pince placer les clips de chaque côté du piston ⑤.



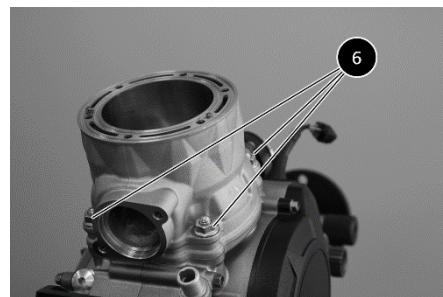
- Prendre soin de mettre en place le piston avec la repère en forme de flèche vers l'échappement.



- Placer les segments de manière à ce que les coupes des segments soient positionnées face aux pions du piston.

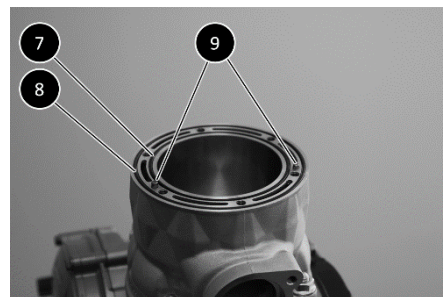


- Mettre en place le cylindre.
- Placer les 4 écrous sur les goujons et serrer a **20Nm**.

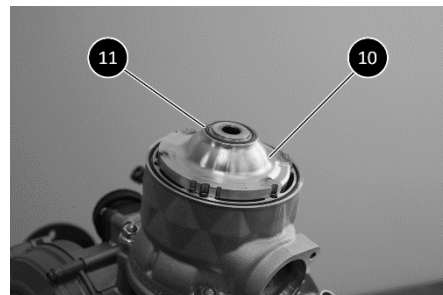


REMONTAGE DU MOTEUR

- Placer le joint torique intérieur **7** et le joint torique extérieur **8**.
- Placer les deux pions de centrage de la culasse.



- Mettre en place le dôme de culasse **10** et le joint torique **11**.

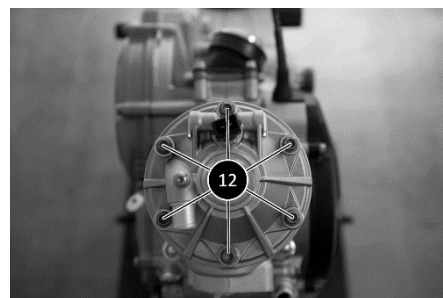


» Contrôle du squish

- Le contrôle du squish se fait en mesurant la distance entre le plat du piston, au point mort haut, et le plan de la culasse.
- Pour effectuer la mesure du squish **prendre un joint d'embase de 0,5mm en référence.**
- Au point mort haut, et le plan de la culasse. Pour se faire, utiliser un brin d'étain que vous placerez sur le piston. Suivant la valeur obtenue, ajuster avec un ou des joints d'embase.

	125cc	250cc	300cc
Squish Mini	0.9 mm	1.25 mm	1.25 mm
Squish Max	1.00 mm	1.35 mm	1.35mm

- Placer le couvercle de culasse et ses 6 vis **12**, remplacer les 6 rondelles cuivre, serrer en croix a **10Nm** remplacer.



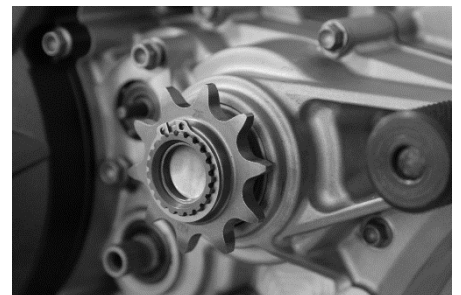
» Boite à clapet et pipe d'admission

- Mettre un joint de boite à clapets neuf.
- Mettre dans le conduit d'admission la boite à clapets complète.
- Mettre un joint de pipe d'admission neuf.
- Monter la pipe d'admission avec les 4 Vis M5, les serrer a **6Nm**.



» Pignon de sortie de boite

- Poser le circlips d'arrêt côté moteur.
- Monter le pignon, nombre de dents vers l'intérieur.
- Poser le circlips d'arrêt côté extérieur.

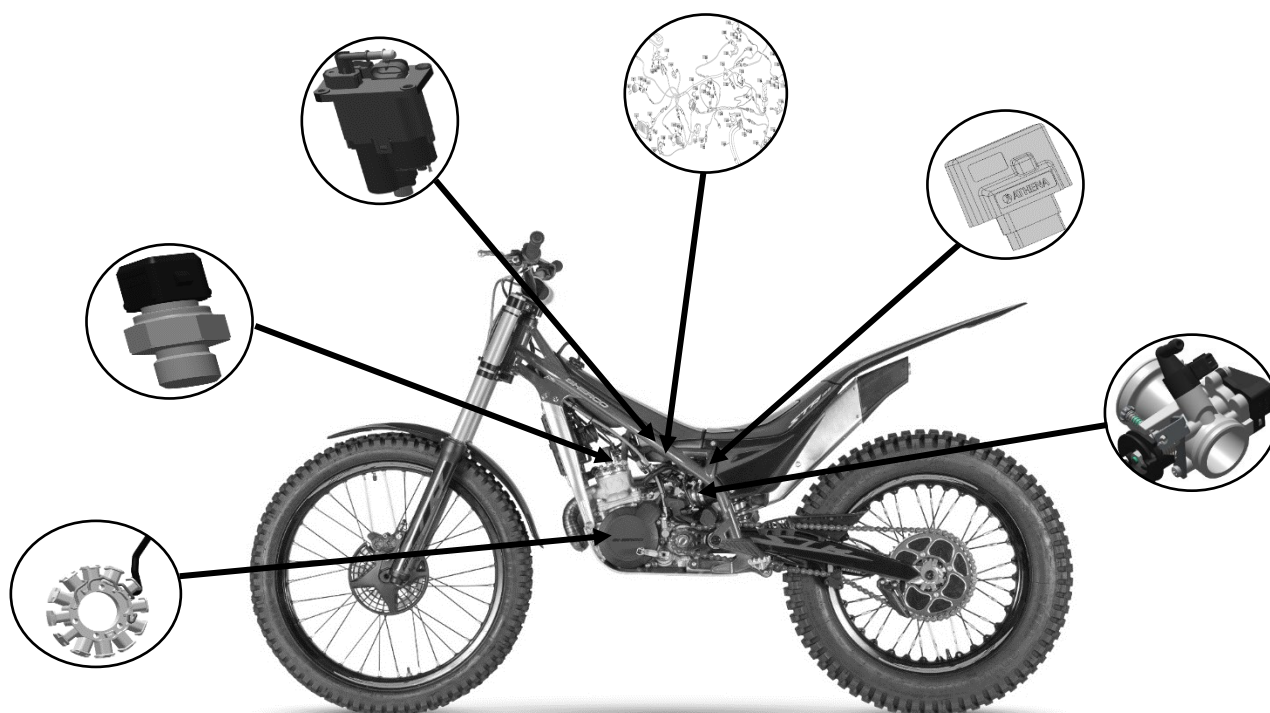


COUPLES DE SERRAGE

Vis de culasse	10 N·m
Écrous de cylindre	22 N·m
Vis couvercle volant magnétique	0,7 N·m
Vis stator	0,7 N·m
Écrou volant magnétique	100 N·m
Vis ressorts d'embrayage	0,7 N·m
Écrou d'embrayage	40 N·m (av. freinilet Loctite 243)
Vis pipe d'admission	0,7 N·m
Vis du carter moteur	15 N·m
Écrou engrenage primaire	60 N·m
Vis M-5	0,6 N·m
Vis M-6	12 N·m
Vis M-8	24 N·m
Vis M-10	40 N·m
Écrou axe roue arrière	100 N·m
Axe roue avant	100 N·m
Écrou direction inférieur	20 N·m
Écrou direction supérieur	20 N·m
Axe basculant	50 N·m



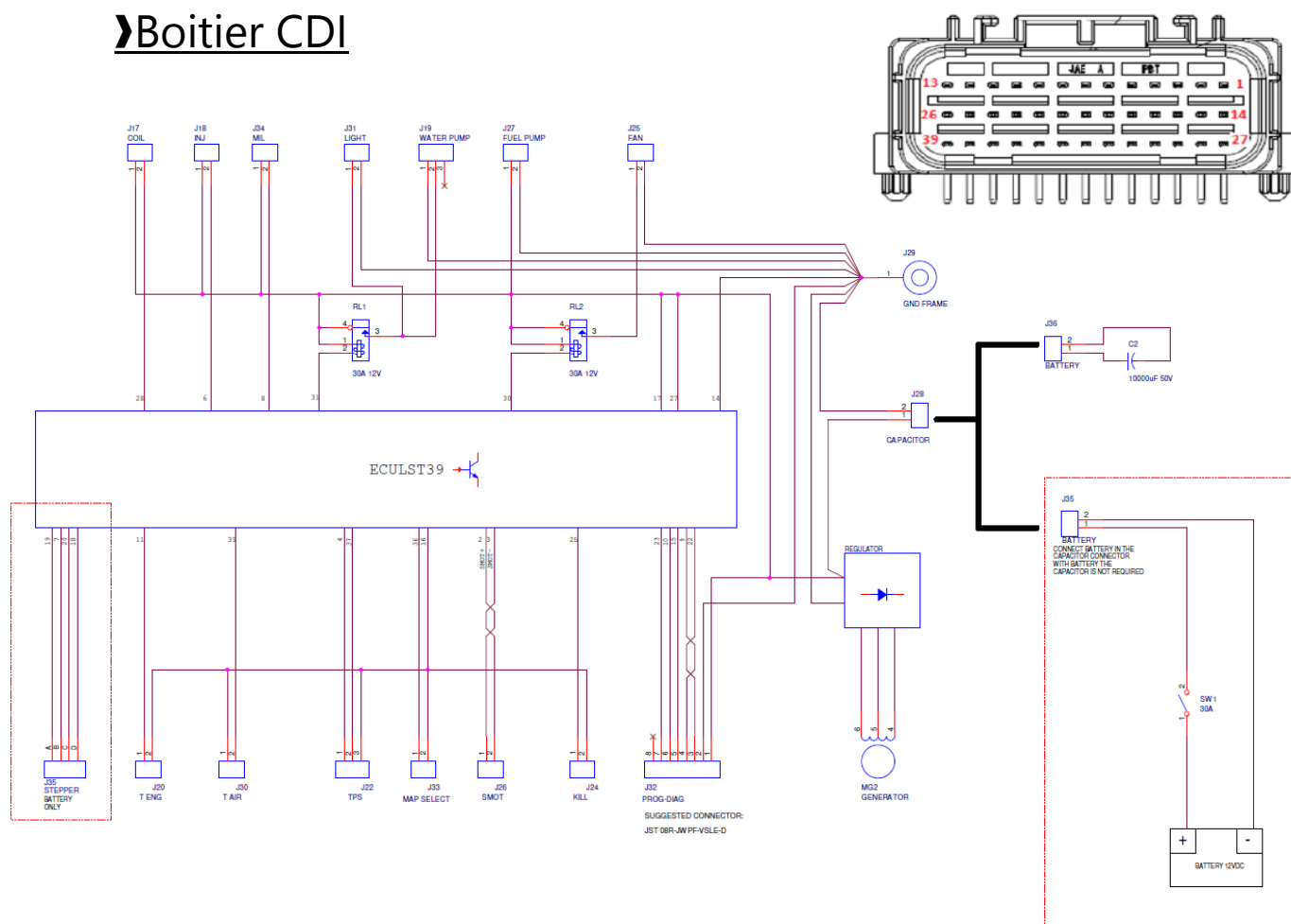
» Composants électriques



Position	Designation
1	Allumage
2	Sonde de T°
3	Pompe à essence
4	Faisceau électrique
5	Corps d'injection
6	CDI



» Boitier CDI

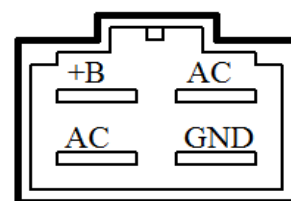


» Régulateur de tension

- Régulateur de tension:
Sur sortie régulateur (Calibre 20V, courant continu)
A 3500 Tr/min : 14.4V +/- 0.5V

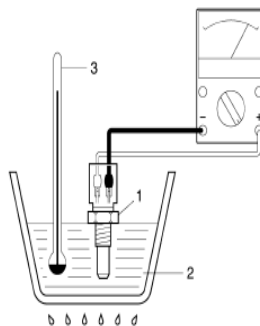
Courant de sortie Maximum : 15 A

Température Max de fonctionnement : 110°C



» Sonde de température

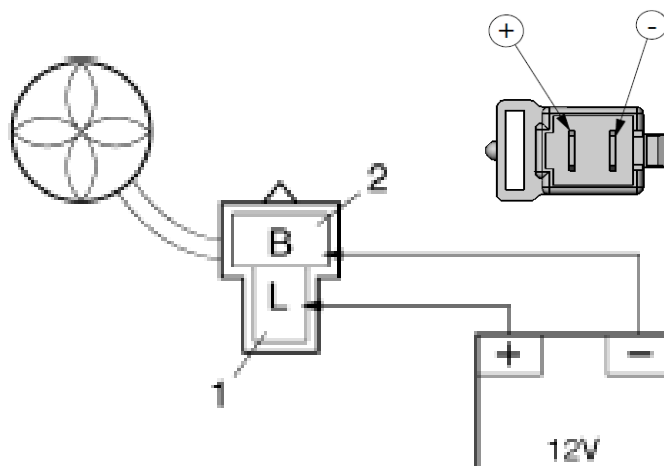
- Vidanger le liquide de refroidissement.
- Démonter la sonde de température de la culasse.
- Immerger le capteur **[1]** dans un récipient rempli de liquide de refroidissement **[2]** en faisant en sorte de laisser les bornes en dors du liquide.
- Immerger un thermomètre **[3]** dans le liquide de sorte à contrôler sa température.
- Chauffer le liquide lentement et vérifier la résistance du capteur à l'aide d'un multimètre raccordé comme sur le schéma en fonction de la température du liquide en vous référant au tableau ci-joint.



Resistance Value			
Temp(°C)	Min(Ω)	Std(Ω)	Max(Ω)
-40	100950	98626	103274
-35	72777	71232	74322
-30	53100	52064	54136
-25	39111	38413	22201
-20	29121	28647	29595
-15	21879	21556	22201
-10	16599	16379	16819
-5	12695	12544	12845
0	9795	9697	9893
5	7616	7526	7706
10	5970	5892	6048
15	4712	4645	4780
20	3747	3689	3805
25	3000	2950	3050
30	2417	2374	2460
35	1959	1923	1996
40	1598	1566	1630
45	1311	1283	1338
50	1081	1057	1104
55	895.9	875.5	916.2
60	746.4	728.7	764.1
65	624.9	609.6	640.2
70	525.6	512.3	538.9
75	444.4	432.8	456.1
80	377.4	367.2	387.6
85	321.7	312.8	330.7

» Ventilateur

- Déconnecter le ventilateur du faisceau.
- Brancher une batterie 12V directement sur le ventilateur comme indiqué sur le schéma.
- Vérifier que le ventilateur tourne correctement sans point dur ni bruit anormal.

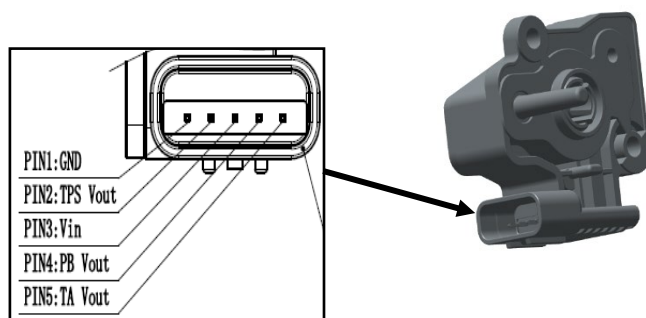


»I Spécifications Injecteur

Performance Parameters						
Dynamic flow rate: (Voltage $12 \pm 0.1V$ 100Hz 3000 pulse flow range deviation $\pm 4\%$) unit: (g)						Static Flow Rate (g/min) Flow rate Deviation $\pm 4\%$
2ms	3ms	4ms	5ms	6ms	7ms	
$11.2 \pm 6\%$	20	28.83	37.65	46.47	55.3	183.4
Test Liquid	Pressure (KPa)	Resistance (Ω)	Insulation Resistance (M Ω)	Leakage Rate (ml/min)	Static Minimum Operation Voltage (V)	
TYH-4	300 ± 1	12 ± 0.6	>10	≤ 0.3	≤ 7	

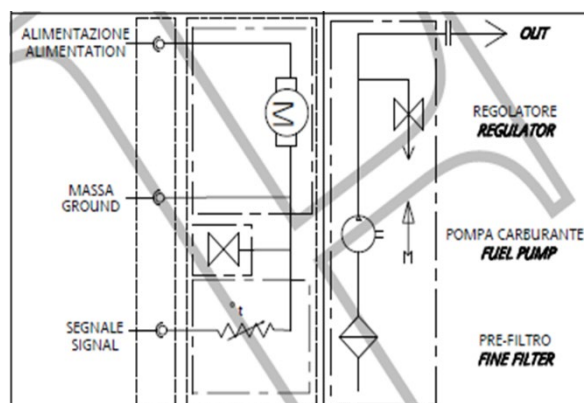
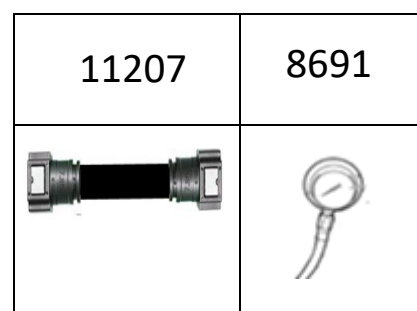


»I Spécifications Capteur MAP



»I Spécifications pompe à essence

- Déconnecter la durite de pompe à essence et connecter l'outil de mesure de pression référence **8691** ainsi que le connecteur référence **11207**.
- Monter la pompe en pression en actionnant connectant le shunt référence **11212**.
- Une pression constante de **3.5 bars** doit être relevée.
Dans le cas d'une pression inférieure à la valeur indiquée ci-dessus, remplacer la pompe.



» Mise à zéro TPS

ATTENTION

Lors du remplacement du capteur TPS ou de l'ensemble complet du corps d'injection, il est nécessaire d'effectuer une procédure de remise à zéro du capteur TPS.

- Commencez par connecter le « shunt » référence **11212** au connecteur double voies se trouvant sur le côté gauche de la moto [1].
- Retirer ensuite le coupe-circuit et attendre 10 secondes. [2]
- Remettre le coupe-circuit en place. [2]
- Tourner la poignée d'accélérateur en position d'ouverture maximum, retirer le coupe-circuit et attendre 10 secondes.
- Remettre le coupe-circuit et relâcher la poignée d'accélérateur.
- Retirer le « shunt » du connecteur double voies.

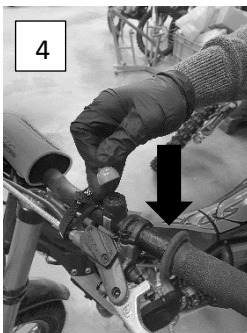
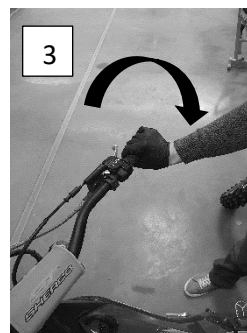
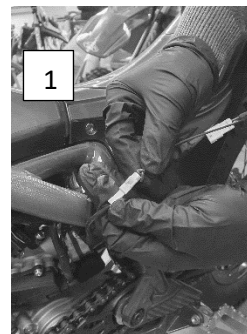
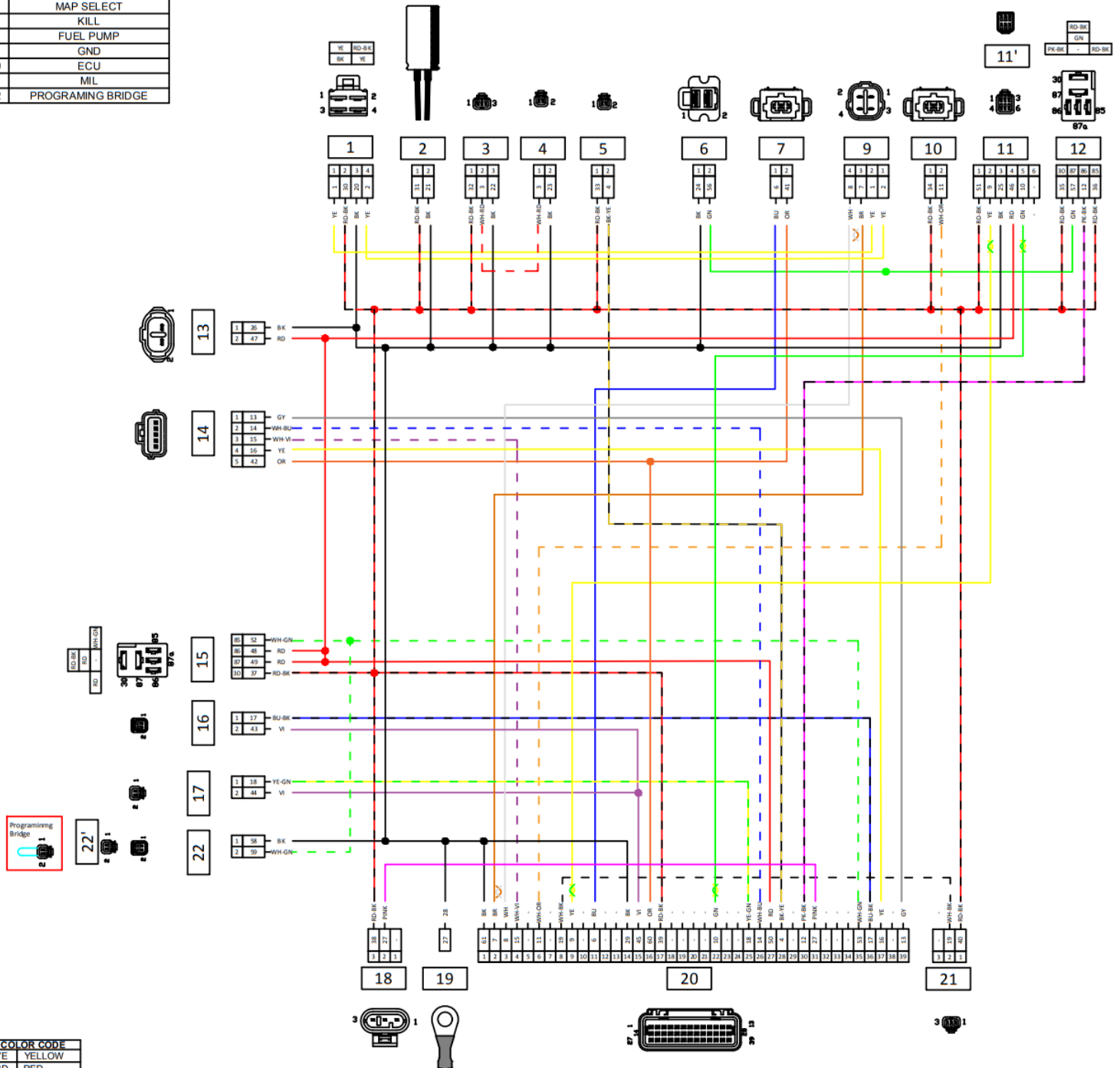


SCHÉMA DE CÂBLAGE

» Faisceau électrique

FUNCTION	
1	REGULATOR
2	CAPACITOR
3	FRONT LIGHT
4	REAR LIGHT
5	COIL
6	FAN
7	T water
9	ALTERNATOR
10	INJECTOR
11	OBD
12	FAN RELAY
13	BATTERY
14	ATS, MAP
15	POWER RELAY
16	MAP SELECT
17	KILL
18	FUEL PUMP
19	GND
20	ECU
21	MIL
22	PROGRAMING BRIDGE

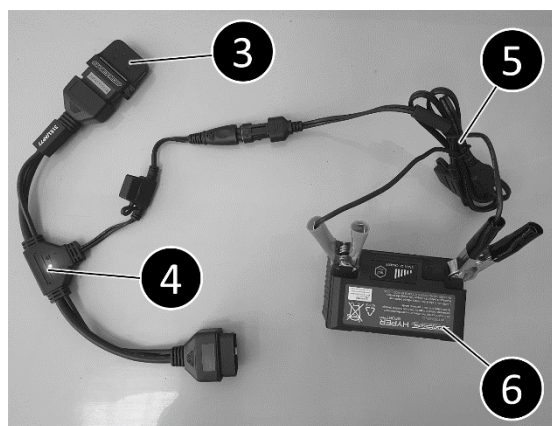
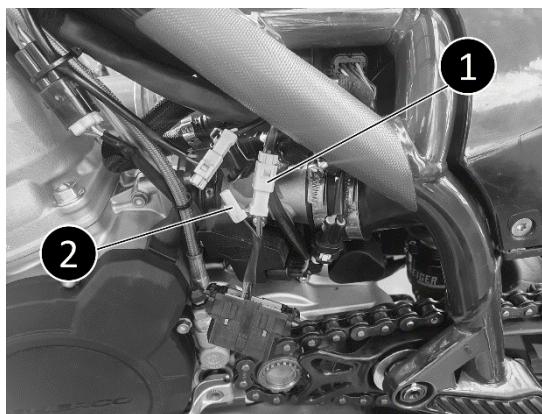


COLOR CODE	
YE	YELLOW
RD	RED
BK	BLACK
BU	BLUE
BR	BROWN
GN	GREEN
VI	VIOLET
WH	WHITE
GY	GREY
PK	PINK
OR	ORANGE



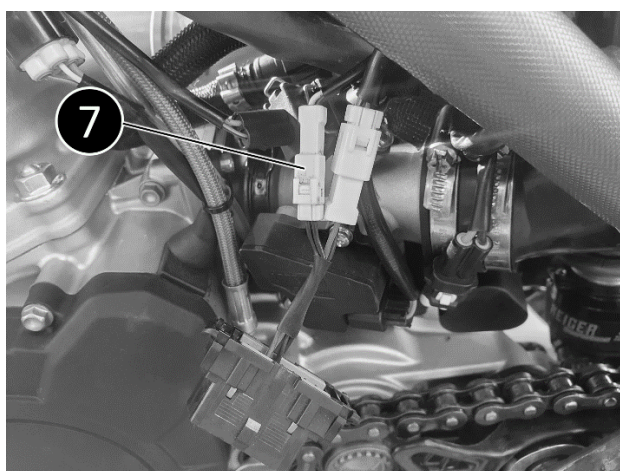
» Mise en place de l'outil

- Mettre en place le connecteur OBD REF 11212 en prenant soins de connecter uniquement le connecteur 6 voies [1] (laisser le connecteur 2 voies [2] déconnecté pour le moment).
- Assemblez ensuite l'outil de diagnostic [3], le câble OBD [4] et le câble d'alimentation externe [5] puis connecter le tout a une batterie externe [6] comme indiqué sur la photo ci-joint.
- Connecter ensuite le tout à la moto



» Lancement du programme

- Connecter le connecteur 2 voies [7] de la prise OBD 11212 afin de mettre le contact sur la moto



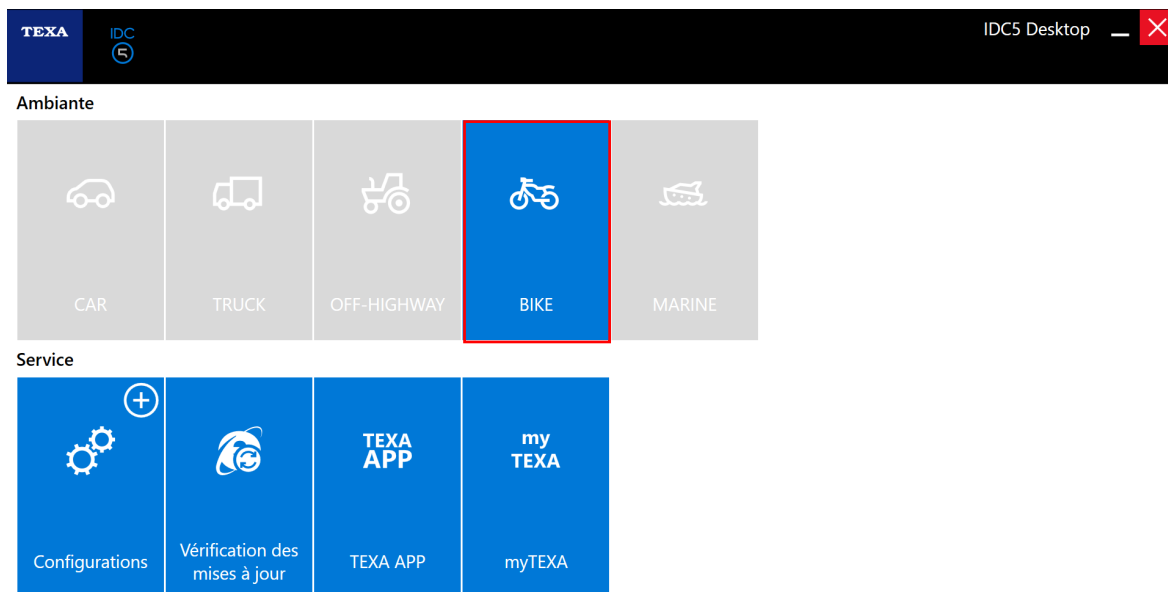
ATTENTION

Afin de préserver la batterie, le connecteur doit être retiré à chaque fois que l'outil de diagnostic n'est pas utilisé ou en fonction.

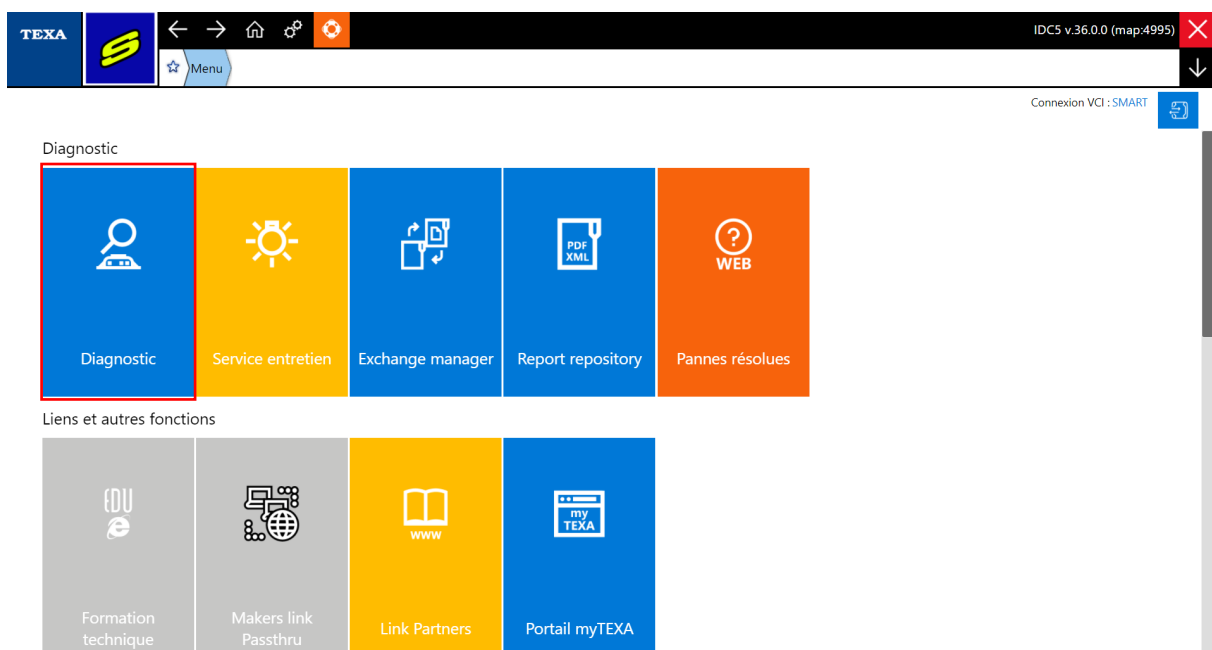


- Pour fonctionner, ce programme nécessite une connexion internet.
S'assurer que votre ordinateur est bien connecté à internet et que les dernières mises à jours ont bien été effectuées 

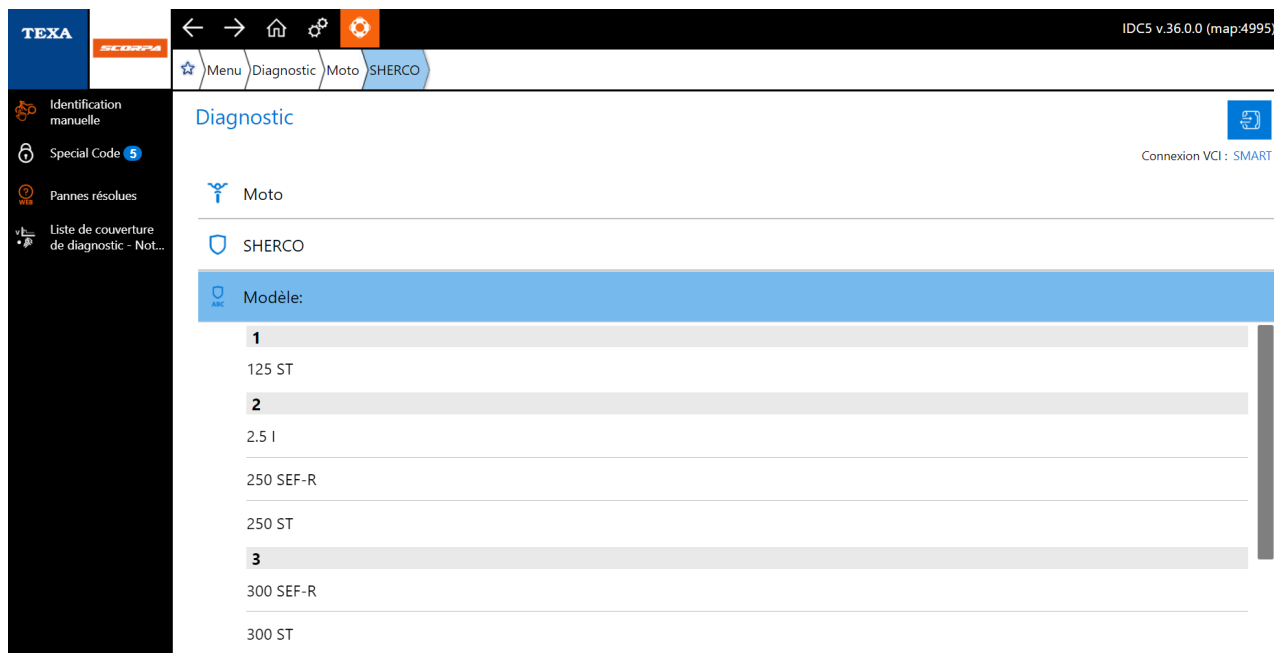
- Lancer le programme puis sélectionner le menu « BIKE »



- Sélectionner ensuite le mode « Diagnostic »



- Sélectionner ensuite la Marque et le modèle du véhicule

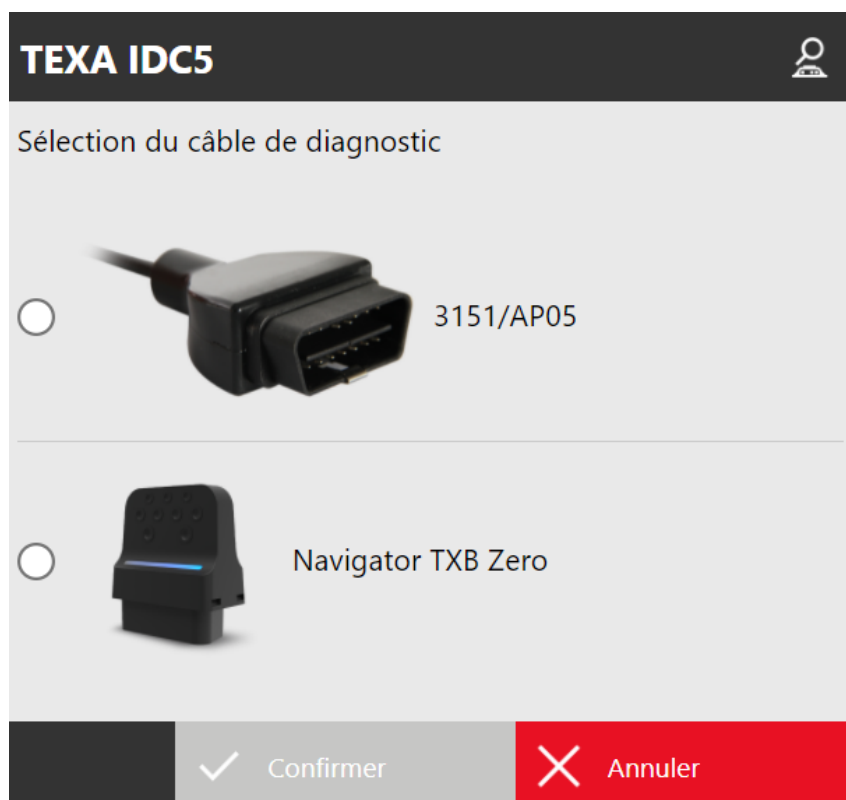


» Utilisation du mode diagnostic

- Sélectionner la section « Autodiagnostic »



- Sélectionner ensuite le type de câble de connexion utilisé



- L'onglet « PARAMÈTRES » vous permet de visualiser l'ensemble des données moteurs

TEXA SHERCO\SH 125\124 i.e\moto [Enduro]\--\V--\23>]\Injection essence EFI Technology\MNZ01\--\V--\23>]\-- Autodiagnostic					
PARAMÈTRES 1/12	ERREURS	ÉTATS	INFOS ECU	ACTIVATIONS	RÉGLAGES
Régime moteur					0 tr/min 0 ▲▼ 0
Ouverture papillon					0.00 % 0.00 ▲▼ 0.00
Température ambiante					21.28 °C 21.34 ▲▼ 21.28
Temps d'injection					0 µSec 0 ▲▼ 0
Tension batterie					11.82 V 11.82 ▲▼ 11.81
Tension sonde lambda					0.54 V 0.54 ▲▼ 0.54
Température moteur					21.04 °C 21.04 ▲▼ 21.01
Cible pour commande de ralenti					2250 tr/min 2250 ▲▼ 2250
Correction lambda					1.00 1.00 ▲▼ 1.00



- L'onglet « ERREURS » vous permet la lecture ainsi que l'effacement des codes défauts



Aucun code défaut trouvé



- L'onglet « ÉTATS » vous permet de contrôler le statut des différents capteurs

TEHA



SHERCO\SH 125\124 i.e.\Moto (Enduro)\-V-\/23>Injection essence
EFI Technology\MNZD1_-\/23>V-



Autodiagnostic

PARAMÈTRES

ERREURS

ÉTATS
1/9

INFOS ECU

ACTIVATIONS

RÉGLAGES

État pompe à essence

Éteint

Interrupteur RUN/STOP

Arrêt du moteur non requis

Checksum de l'étalonnage principal

288C

Checksum de l'étalonnage de réglage

FFFF

Béquille latérale

Etendu

Checksum du logiciel

1668

État sonde lambda

Circuit ouvert

Etat moteur

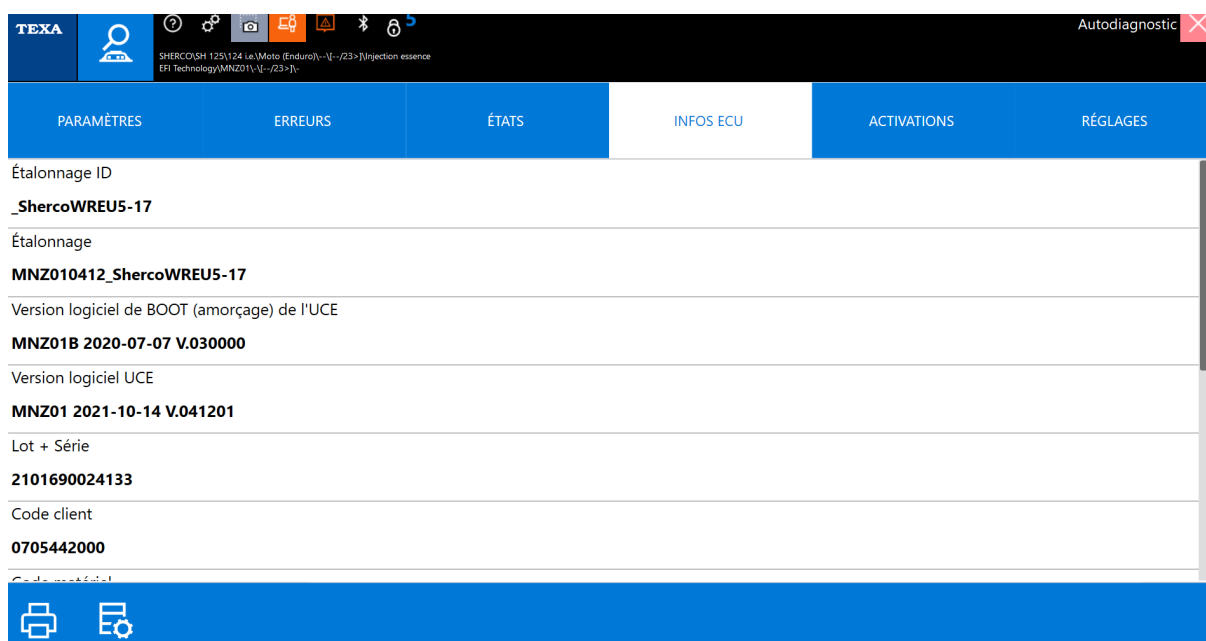
Moteur éteint

Mode moteur

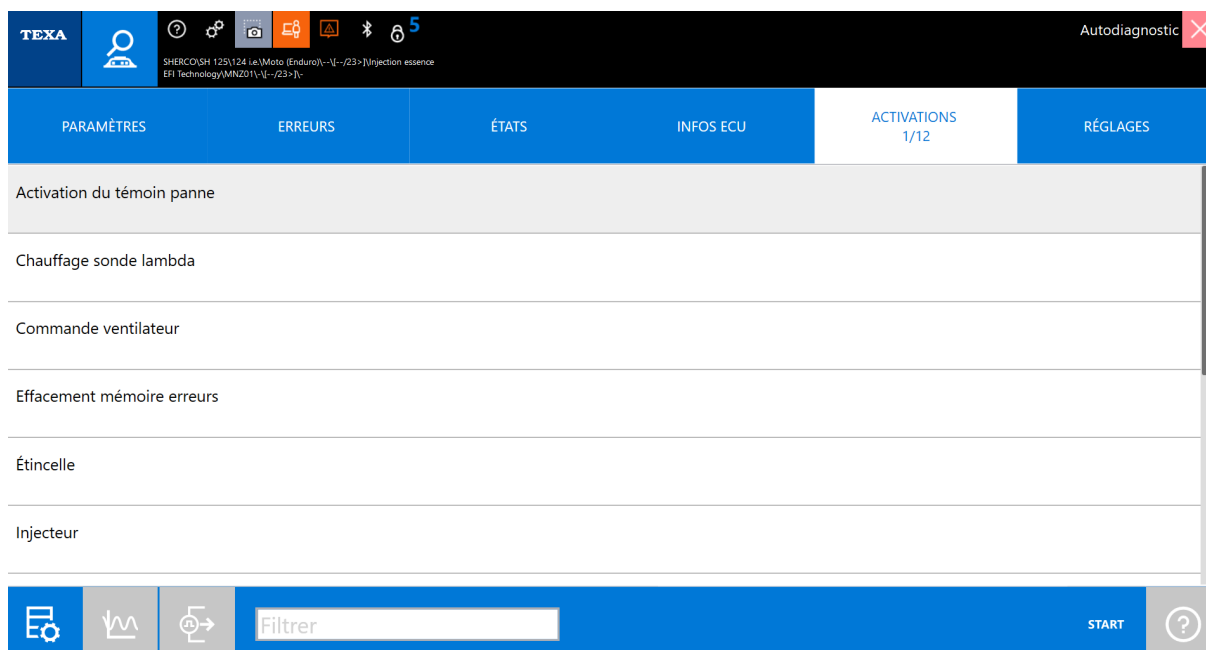




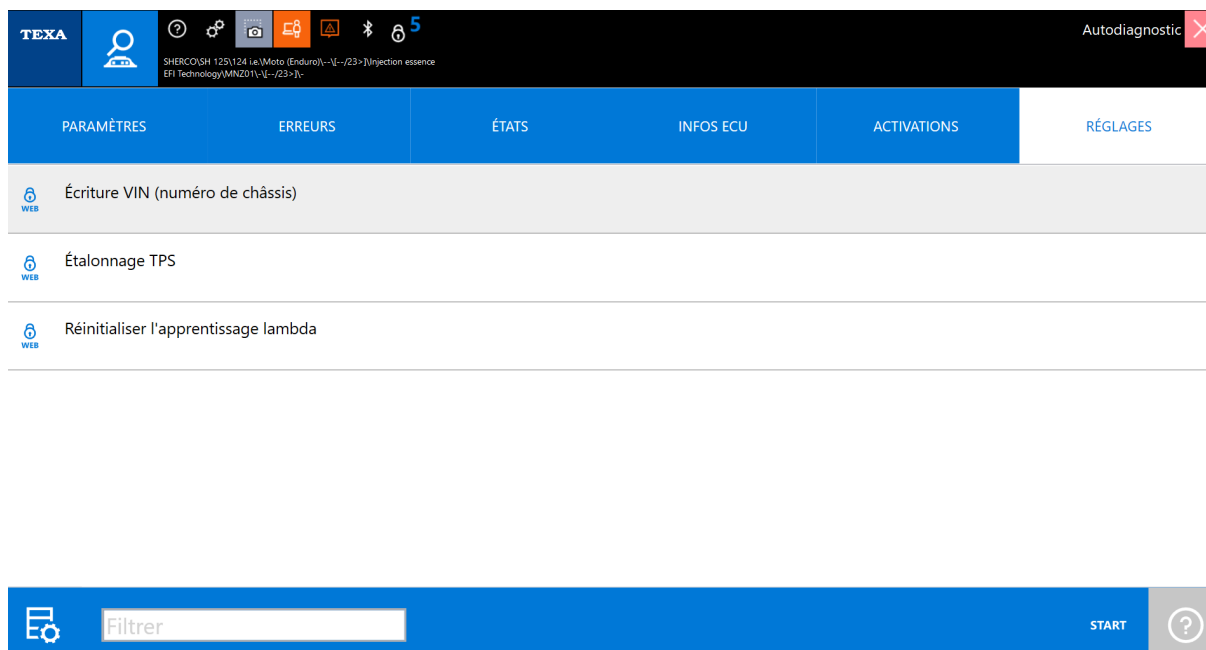
- L'onglet « INFO ECU » vous permet de vérifier les informations enregistrées dans le calculateur (notamment la calibration présente dans le boîtier)



- L'onglet « ACTIVATION » vous permet de contrôler le fonctionnement des actuateurs

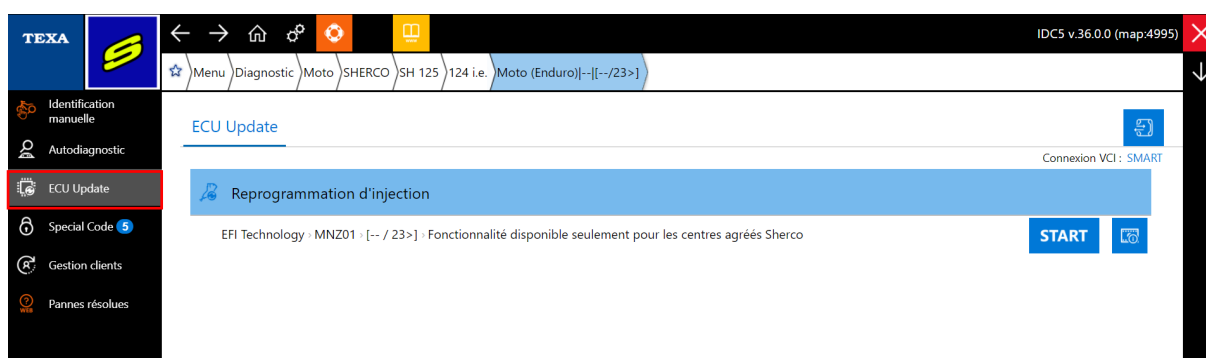


- L'onglet « RÉGLAGES » vous permet d'accéder à certaines fonctions de paramétrage



II Remplacement des cartographies

- Sélectionner la section « ECU UPDATE »



- L'onglet « INFO ECU » permet de vérifier la calibration présente dans le boîtier

Étalonnage
_ShercoWREU5-17
Version logiciel de BOOT (amorçage) de l'UCE MNZ01B 2020-07-07 V.030000
Version logiciel UCE MNZ01 2021-10-14 V.041201
Date de production 00/00/0000
Lot + Série 2101690024133
Code VIN (numéro de châssis) VNBSH10C5PB000002

- L'onglet « CARTOGRAPHIES » permet de mettre à jours les cartographies.
Pour cela, il faut sélectionner la cartographie souhaitée puis sélectionner « Start »

MNZ01 Programming
SHERCO SH125
This Map is an OEM Map and must be used only on SHERCO SH125 Model

- Suivre ensuite la procédure indiquée.
Attention, sur certain modèles la procédure de reset du TPS sera nécessaire à la fin de l'opération.

SHERCO

WWW.SHERCO.COM



MOTUL

Airak

KENNY GABERTE

VERTEX

AK

MICHELIN

GALFER

BS

COBRAKTEC

XRADICAL