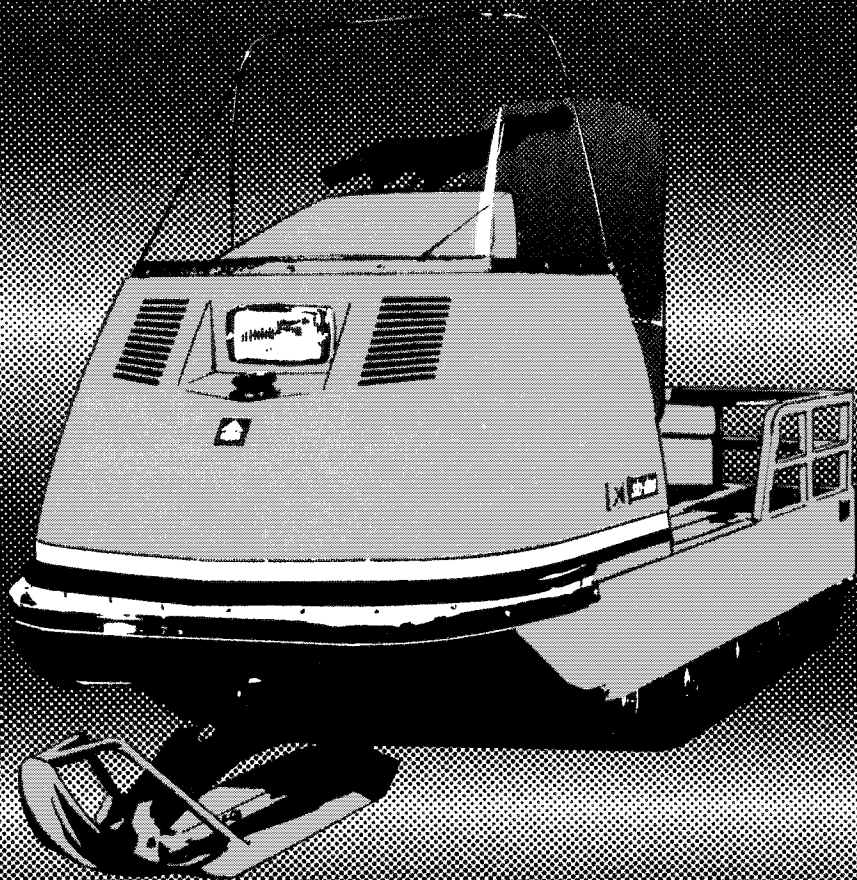
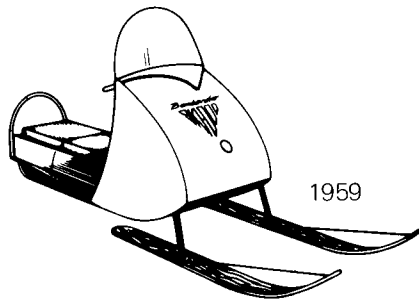


74 *ski-doo*
Alpine

Manuel du conducteur





SKI-DOO FRANCHIT LE CAP DU MILLION

J. Armand Bombardier serait certes étonné de voir la millième motoneige qui sortira bientôt de nos chaînes de montage. Il y a même tout à parier qu'il ne reconnaîtrait pas son invention sous le capot de ces petits véhicules élégants et ultramodernes que seront les modèles Ski-Doo 1974. Mais il serait assurément fier du travail de ses successeurs.

Car les raisons de s'enorgueillir ne lui manqueraient pas. Il y a d'abord le chiffre de production, qui franchira cette année le cap du million, sans parler de la gamme complète des motoneiges 1974, qui reflète une expérience et un savoir-faire acquis au cours des années.

Les ingénieurs de la Compagnie Bombardier possèdent une expérience approfondie des problèmes techniques posés par la motoneige et ils ont su les résoudre mieux que quiconque. C'est pourquoi nous sommes aujourd'hui en mesure de vous proposer une gamme complète de véhicules alliant une esthétique raffinée à des performances et un rendement exceptionnels.

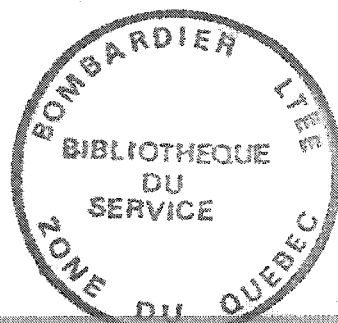
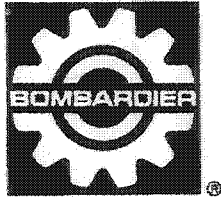
Les installations de la Compagnie Bombardier sont devenues tellement importantes que le fondateur ne pourrait s'y reconnaître. Qu'il nous suffise simplement de rappeler que notre usine de motoneiges est la plus importante au monde et que nous y employons aujourd'hui par milliers les dessinateurs, les ingénieurs et les techniciens.

Chez Bombardier, le contrôle de la qualité revêt une importance primordiale. C'est pourquoi les motoneiges Ski-Doo subissent des épreuves multiples, aussi bien en laboratoire que sur nos pistes d'essai. Nous accordons une importance non moins grande à l'épreuve suprême: la course. Ce banc d'essai particulièrement exigeant nous permet, en plus de remporter les nombreux lauriers qui consacrent l'excellence de nos produits, d'améliorer sans cesse la qualité de nos modèles de série.

C'est pourquoi vous pouvez compter en toutes circonstances sur le rendement supérieur de votre motoneige Ski-Doo. En retour, si vous en faites un usage intelligent, celle-ci ne devrait exiger de votre part qu'un entretien préventif. Votre concessionnaire se fera d'ailleurs un devoir de vous fournir tous les renseignements nécessaires. Il tient en outre à votre disposition un assortiment complet des pièces et des accessoires dont vous pourriez avoir besoin. Enfin, votre concessionnaire Ski-Doo n'est que la maillon visible d'un réseau international de distributeurs dont le personnel est rigoureusement entraîné à fournir partout et à tous un service rapide et efficace.

Bonne Saison de Motoneige et
Soyez Prudent.

Laurent Beaudoin
Président
Bombardier Limitée



Ce manuel est édité par le
Centre d'informations techniques
Département du service
BOMBARDIER LIMITEE
Valcourt, Québec, Canada

TABLE DES MATIÈRES

Les marques de commerce suivantes ont été déposées par Bombardier Limitée.

Ski-Doo	T'NT	Bombardier
Ski-Boose	Elan	Elite
Nordic	Blizzard	Everest
Alpine	Carry-Boose	

BREVETS ET DESSINS

Les dessins et brevets suivants sont la propriété de Bombardier Limitée.

Brevets canadiens: 605,317 - 710,592 - 724,395
- 853,505 - 895,749 - 897,747 - 914,457 -
916,204

Brevets E.-U.: 2,899,242 - 3,066,546 -
3,536,153 - 3,637,254 - 3,666,323 -
3,673,884 - 3,693,884 - 3,693,992 -
3,704,918

Dessins Canada: D1/217 F/28172 - D1/249
F/31317 et 316 - D32,479 - D32,535 -
D32,655 à 657 - D32,661 à D32,669 -
33,982 - 33,933 - 34,006 et 34,007

Dessins E.-U.:

Dessins 221,332 à 221,334
Dessins 221,637 à 221,638
Dessins 222,244 à 222,247

Autres: Dessin Suède no 6038

Dessin Suisse no 104,756
Dessin Norvège no 51,444

Autres demandes de brevets et de dessins en instance.

SÉCURITÉ EN MOTONEIGE	2
SERVICES RÉGIONAUX	3
COMMANDES	4,5
MÉLANGE DU CARBURANT..	6,7
RODAGE.....	7
VÉRIFICATION PRÉ-DÉMARRAGE	8
MISE EN MARCHÉ.....	9

LUBRIFICATION	10,11,12
ENTRETIEN	13,14,15,16,17
GUIDE DE DÉPANNAGE	17
TABLEAU DE DÉPANNAGE..	18,19
REMISAGE	20,21
MISE EN ORDRE PRÉ-SAISONNIÈRE	22
FICHE TECHNIQUE	23
GARANTIE	24

Tous droits réservés ©Bombardier Limitée 1973



SÉCURITÉ EN MOTONEIGE

La conduite de la motoneige est soumise à un certain nombre de facteurs. Ces facteurs sont les conditions atmosphériques, les variations de terrain, les habitudes de conduite personnelles et l'utilisation proprement dite des véhicules. Afin de prendre connaissance de ces facteurs, il importe que tous les motoneigistes **lisent** ce manuel; ce sera le moyen pour eux de s'assurer une saison agréable en se familiarisant avec la conduite de leur véhicule, avec le fonctionnement des différents dispositifs de sécurité ainsi qu'avec les différents aspects de l'entretien préventif de leur motoneige.

Observez les précautions suivantes:

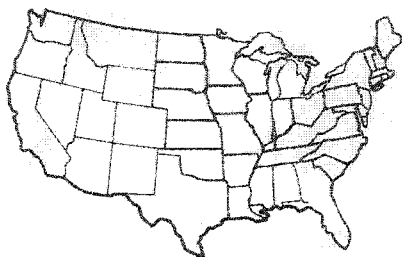
- Vérifiez si l'accélérateur fonctionne librement **avant** de démarrer le moteur.
- Assurez-vous que le garde-poulie est en place **avant** de démarrer le moteur.
- Ne faites **jamais** tourner le moteur sans que la courroie de commande ne

soit en place.

- Ne faites **jamais** tourner les chenilles à haute révolution lorsque celles-ci ne sont pas en contact avec le sol.
- Il peut être dangereux de faire tourner le moteur si le **capot n'est pas fermé**.
- Pour certains, une randonnée prolongée en position assise sur un terrain accidenté peut être cause de douleurs aux reins ou au dos.
- L'essence est inflammable et parfois même explosive. Arrêtez donc le moteur lorsque vous effectuez le plein et choisissez un endroit bien aéré. Surtout, évitez de fumer. Si, pendant la conduite, vous décelez des émanations d'essence, la cause doit en être déterminée et corrigée sans délai.
- Les conducteurs ou passagers doivent **en tout temps se garder** de porter des vêtements (ex. écharpes) susceptibles d'être entraînés par les pièces mobiles

du véhicule.

- La motoneige **n'est pas conçue** pour circuler sur les rues ou routes publiques. Cette pratique est d'ailleurs **illégale** dans la plupart des provinces ou états.
 - Les haubans d'ancrage des poteaux et les fossés en bordure de route peuvent constituer des sources **d'accidents** graves.
 - La motoneige **n'est pas conçue** pour circuler sur l'asphalte, la terre battue ou autres surfaces abrasives. Il en résulte une usure excessive des pièces.
 - Sur la piste, portez **toujours** un casque de sécurité (approuvé par C.S.A.). Informez-vous sur les lois locales régissant le sport de la motoneige.
 - Maintenez toujours votre véhicule en parfait état de marche.
- Veillez prendre bien note des autres avertissements contenus dans ce manuel.**



Lorsqu'une mise au point de votre motoneige est nécessaire, voyez votre concessionnaire autorisé Ski-Doo. Votre distributeur régional, dont le nom apparaît ci-dessous, peut vous renseigner en cas de besoin.

SERVICES RÉGIONAUX

DISTRIBUTEURS CANADIENS

Noms des distributeurs	Zone de service
ALPINE DISTRIBUTORS 3206-28th Ave., Vernon, B.C.	Colombie-Britannique
BOMBARDIER LIMITEE Distributeur de l'est du Canada (Division Atlantique) P.O. Box 670, Shediac, N.B.	Ile-du-Prince-Édouard Iles-de-la-Madeleine Nouvelle-Écosse Nouveau-Brunswick
BOMBARDIER ONTARIO LTD. 28 Currie St., Barrie, Ont.	Ontario
BOMBARDIER LIMITEE Distributeur de l'est du Canada (Division Québec) 1350 rue Nobel, Boucherville, Qué.	Québec
BROOKS EQUIPMENT LTD P.O. Box 985, Winnipeg 21, Man.	Manitoba Saskatchewan
HUDSON'S BAY CO. 121 Richmond W. Toronto, Ont.	Territoires du Nord-Ouest
J. W. RANDALL LTD. P.O. Box 757, Corner Brook, Newfoundland	Terre-Neuve
TRACT EQUIPMENT LTD 14325-114th Ave., Edmonton, Alta.	Yukon Alberta

DISTRIBUTEURS AMÉRICAINS

Noms des distributeurs	Zone de service
BOMBARDIER EAST INC. Railroad St., Lee, Massachusetts 01238	Massachusetts Connecticut Rhode Island
BOMBARDIER WEST INC. 609 West Broadway Idaho Falls, Idaho 83401	California Nevada Montana Idaho Wyoming Utah Colorado
CRAIG TAYLOR EQUIPMENT CO P.O. Box 3338, Anchorage, Alaska 99501	New Mexico Arizona Kansas Nebraska Washington Oregon Alaska
ELLIOTT & HUTCHINS INC. East Main Street Road, Maiona, New York 12953	New York Pennsylvania New Jersey Maryland Delaware District of Columbia Virginia District of Columbia Virginia

BOMBARDIER CORPORATION
325 South Lake Avenue,
Duluth 2, Minn. 55802

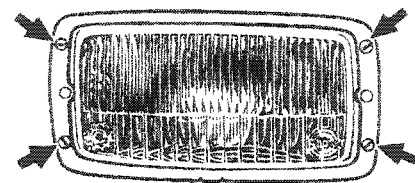
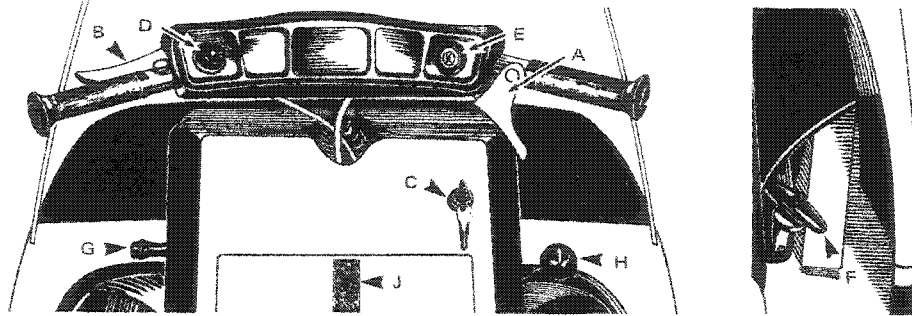
HEATH INTERNATIONAL, INC.
33737 - 32 Mile Road,
Richmond, Mich. 48062

TIMBERLAND MACHINES INC
10 Main St. North, Lancaster,
New Hampshire 03584

North Dakota
South Dakota
Minnesota
Wisconsin
Iowa
Illinois
Missouri
Upper Michigan

Lower Michigan
Indiana
Ohio
Tennessee
Kentucky
W. Virginia

Maine
New Hampshire
Vermont



COMMANDES

Direction

Le guidon commande la direction de votre véhicule. Fixés sur le guidon sont l'interrupteur d'allumage, le bouton coupe-circuit et les leviers de frein et d'accélérateur.

Levier de l'accélérateur (A)

Fixé sur la poignée droite du guidon. En serrant le levier, la **vitesse du moteur augmente** et il se produit **une traction sur la courroie d'entraînement**. En le relâchant, le moteur revient automatiquement au ralenti.

Levier de frein (B)

Fixé sur la poignée gauche du guidon. En serrant le levier, le frein s'applique. En le relâchant, le frein se dégage. Le freinage est proportionnel à la pression exercée sur le levier.

Commutateur d'allumage/éclairage (C)

La clef de contact commande un interrupteur à 4 positions (OFF/LIGHTS/ON/START). Pour démarrer le moteur, tourner la clef vers la droite et la maintenir à la position START. Ramener la clef sur ON aussitôt le moteur démarré. Pour allumer les feux avant et arrière, tourner la clef sur LIGHTS.

Commutateur d'éclairage (D)

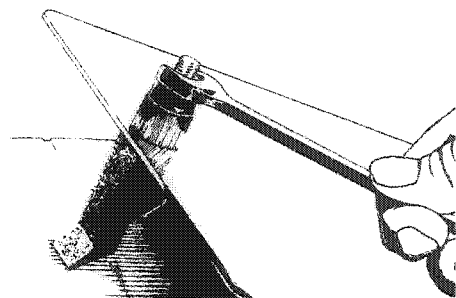
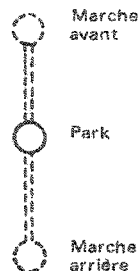
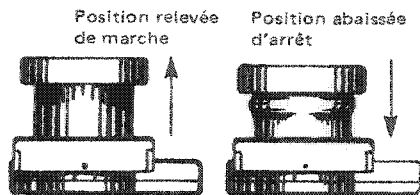
Placé sur la poignée gauche du guidon le commutateur sert à régler la direction du faisceau. Pour obtenir le faisceau inférieur ou supérieur, appuyer sur le bouton.

A noter: Il existe, sous la monture du phare avant, quatre vis d'ajustement par lesquelles on peut modifier la direction du faisceau.

Bouton coupe-circuit (E)

Placé sur la poignée droite du guidon. En cas d'arrêt d'urgence, enfoncer le bouton. Pour rétablir le circuit, **appuyer** à nouveau; le bouton reviendra à sa position normale.

Le conducteur devrait, dès sa première sortie, se familiariser avec ce mécanisme en l'actionnant à plusieurs reprises. Il développera ainsi un réflexe qui en cas d'urgence lui sera d'une grande utilité.



Avant de démarrer à nouveau, la source du trouble devra être identifiée et corrigée.

Démarrateur manuel (F)

Dispositif à rebobinage automatique placé sur le côté droit de la console. Pour démarrer le moteur, tirer la poignée. (Voir Mise en marche)

Etrangleur (G)

Pour actionner l'étrangleur, tirer sur le bouton. Pour l'enlever, enfoncer le bouton. L'étrangleur facilite les démarrages à froid. Son emploi est cependant inutile lorsque le moteur est encore chaud.

Levier de changement de vitesse (H)

Levier à 3 positions: MARCHE AVANT (pousser vers le haut); PARK (au centre); MARCHE ARRIÈRE (pousser vers le bas).

Avertissement: Ne jamais modifier la position du levier lorsque la motoneige est en marche. En position PARK, ne pas faire tourner le moteur à haute révolution.

Panneau d'accès (J)

Pour accéder au carburateur ou aux bougies, soulever la poignée et ouvrir le panneau. La fermeture s'ajuste au moyen d'un écrou.

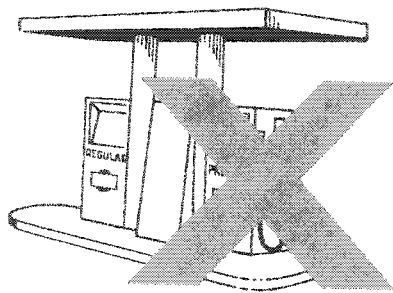
Niveau d'essence

Le réservoir est de matériau translucide. Le niveau d'essence peut donc être vérifié à vue.

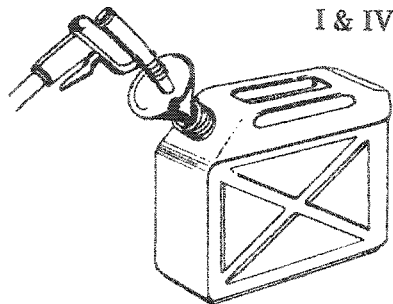
Compartment de rangement

Pour y accéder, enlever le dossier et soulever le siège. Idéal pour le transport des bougies, cordes, courroies, etc.

A noter: Il est préférable d'enrouler dans un caoutchouc mousse le matériel de secours et de dépannage afin d'enrayer les dégâts dus aux chocs de roulement.



50:1



MÉLANGE DU CARBURANT

Pour la motoneige Ski-Doo, l'huile doit être ajoutée à l'essence dans des proportions déterminées et leur mélange parfaitement effectué avant d'être versé dans le réservoir.

Type d'essence à employer

Convient à votre motoneige l'essence **régulière** (ayant au moins 92 d'indice d'octane) vendue dans les stations-service.

Attention: Ne jamais essayer de varier les proportions suggérées ou d'employer d'autres carburants tels que l'essence sans plomb† le naphthe, le méthane, etc.

Type d'huile à employer

Utiliser l'huile concentrée Ski-Doo vendue par nos concessionnaires. Celle-ci est spécialement conçue pour répondre aux besoins en lubrification des moteurs Bombardier-Rotax.

† Jusqu'à présent, les tests effectués sur l'essence sans plomb ne permettent pas d'en recommander l'emploi.

Attention: Les carburateurs des motoneiges Ski-Doo ont été spécialement calibrés pour recevoir un mélange d'essence et d'huile concentrée Ski-Doo. Sauf en cas de nécessité absolue, ne pas employer d'huile régulière pour motoneiges. Si celle-ci est employée, il faut s'en tenir aux proportions établies sur le contenant. L'huile minérale ordinaire et l'huile à moteur hors-bord sont à proscrire.

Mélange essence/huile

On ne peut surestimer l'importance d'utiliser un mélange de carburant approprié. En effet, les mélanges incorrects sont l'une des plus grandes causes de détérioration du moteur. Mélanger l'essence et l'huile dans la proportion de 50:1

5 gallons d'essence recommandée + 1 canette d'huile concentrée Ski-Doo 50:1 = mélange approprié.

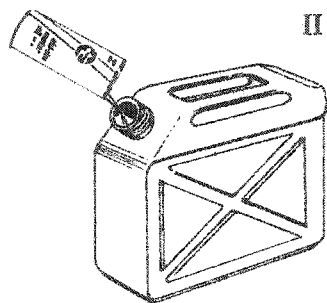
A noter: Pour faciliter le mélange, l'huile doit être conservée à la température ambiante.

Manière d'effectuer le mélange

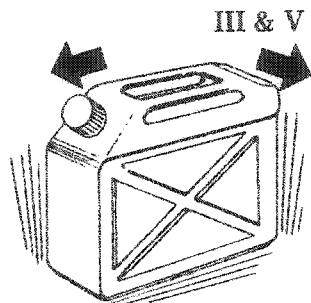
Toujours employer un contenant propre et ne jamais faire le mélange essence-huile directement dans le réservoir de la motoneige.

A noter: La meilleure façon de procéder est d'effectuer deux mélanges dans des contenants de plastique ou de métal de 5 gallons chacun.

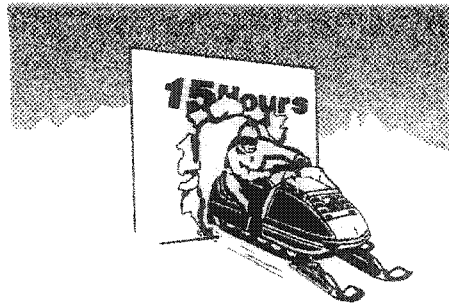
Avertissement: L'essence étant inflammable et parfois explosive, il faut toujours effectuer le mélange dans un endroit bien aéré. Ne fumez pas. Si, en cours de route, vous décelez des émanations d'essence, la cause doit en être déterminée et corrigée sans délai. N'ajoutez jamais d'essence lorsque le moteur est en marche.



II



III & V



RODAGE

I. Verser environ un gallon d'essence dans un contenant propre.

II. Y ajouter la pleine quantité d'huile Ski-Doo nécessaire.

III. Agiter vigoureusement le contenant.

IV. Ajouter le reste de l'essence.

V. Agiter à nouveau le contenant et, à l'aide d'un entonnoir à filtre fin, verser le mélange dans le réservoir.

A noter: L'huile ayant tendance à se déposer, il faudra agiter à nouveau le contenant si le mélange n'est pas versé immédiatement dans le réservoir.

Avertissement: Ne jamais remplir le réservoir à pleine capacité lorsque la motoneige doit être laissée dans un endroit chaud. En effet, l'essence aura alors tendance à se dilater et à déborder du réservoir.

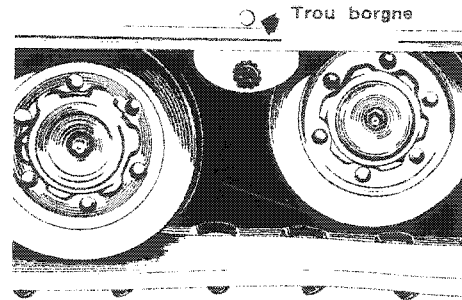
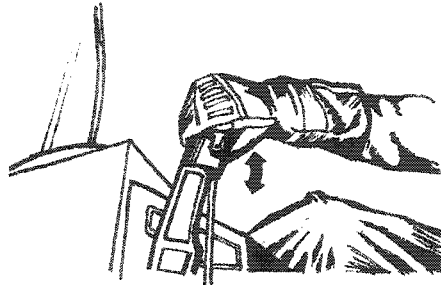
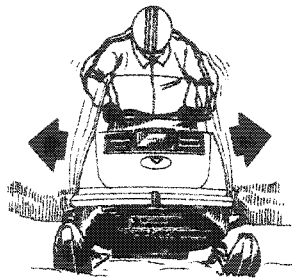
Consommation

À la première occasion, calculer le taux de consommation de votre motoneige. Faire le plein et noter l'heure de votre départ. Puis, noter le temps écoulé lorsque le réservoir est à moitié vide. Répétée plusieurs fois, cette méthode vous permettra d'établir la consommation moyenne de votre motoneige ainsi que son autonomie de "route" sur des parcours variés.

Tous les moteurs de motoneige Ski-Doo nécessitent une période de rodage **avant** la marche à pleine puissance. Pour ses moteurs, Bombardier-Rotax recommande un rodage de 10 à 15 heures. Durant cette période, le régime du moteur ne doit pas dépasser les 3/4 de sa puissance maximale. Cependant, bien qu'il faille éviter de rouler à haute vitesse de façon continue et de surcharger son véhicule, le rodage du moteur pourra bénéficier à l'occasion de brèves accélérations à pleins gaz et variations de régime.

Inspection

Une fois la période de rodage terminée, il est bon de faire inspecter son véhicule. Cette inspection est cependant laissée à la discrétion et aux frais du propriétaire.



VÉRIFICATION PRÉ-DÉMARRAGE

Réservoir

Vérifier le niveau du carburant. S'habituer à faire le plein avant chaque sortie. L'huile ayant tendance à se déposer pendant la nuit, agiter le mélange en faisant osciller le véhicule (il suffit de se balancer sur les marchepieds).

Direction

Tourner plusieurs fois le guidon d'un côté et de l'autre. Si vous éprouvez une certaine résistance, il est bon de vérifier si la présence de neige ou de glace n'entrave pas le mécanisme.

Accélérateur et frein

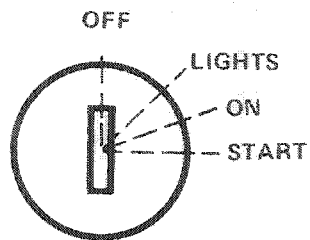
Presser et relâcher plusieurs fois les leviers de l'accélérateur et de frein pour vérifier s'ils fonctionnent librement. Dès qu'on le relâche, le levier de l'accélérateur doit revenir à sa position initiale. Le freinage doit être complet avant que le levier ne touche le guidon (Voir Entretien Frein). Si les leviers ne reviennent pas, vérifier les câbles et leur gaine. Les remplacer si nécessaire.

Avertissement: Vérifier si le levier de l'accélérateur fonctionne librement avant de démarrer le moteur. Vérifier également les autres pièces composantes.

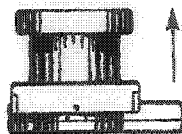
Conseils Pratiques

On peut augmenter la manoeuvrabilité des véhicules en rehaussant les points d'attache extérieurs des axes transversaux. Des trous ont été partiellement percés à cet effet à environ 1 3/8" au-dessus des trous d'origine. Pour élever les boggies, compléter le perçage des trous avec une mèche de 5/16" de diam., enlever les vis retenant les axes au châssis et les fixer dans les trous supérieurs.

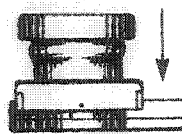
A noter: Une fois les trous percés, les boggies peuvent être élevés ou abaissés à volonté.



Position relevée
de marche



Position abaissée
d'arrêt



MISE EN MARCHÉ

Avertissement: Ne jamais faire tourner le moteur à haut régime lorsque les chenilles du véhicule ne sont pas en contact avec le sol.

A noter: Avant de démarrer le moteur, s'assurer que l'interrupteur d'urgence ne coupe pas le contact.

1. Introduire la clé dans le contact.
2. Actionner l'étrangleur (inutile si le moteur est chaud).
3. Vérifier le mécanisme de l'accélérateur et serrer légèrement le levier.
4. Engager le démarreur en tournant la clé vers la droite.

Attention: Ne pas faire fonctionner le démarreur plus de 30 secondes à la fois. Si le moteur ne démarre pas, ramener la clé à son point de départ et laisser refroidir le démarreur pendant 2 minutes avant d'essayer à nouveau.

5. Dès que le moteur tourne par lui-même, relâcher l'accélérateur et laisser revenir la clé sur "ON". Enlever l'étrangleur.
6. Laisser se réchauffer le moteur avant de rouler à pleine puissance.

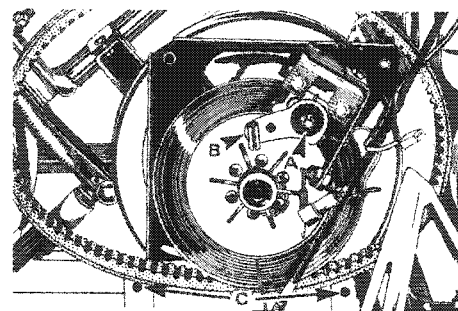
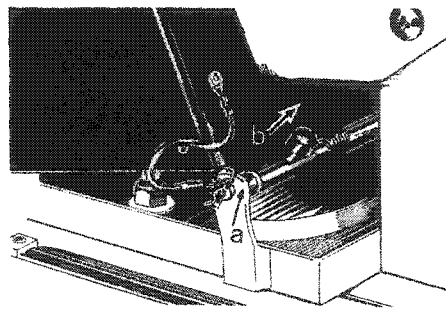
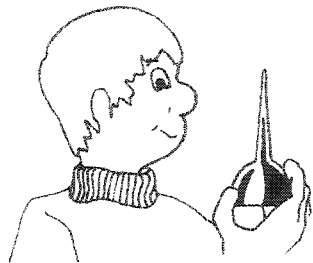
Attention: Ne jamais faire fonctionner le moteur lorsque la batterie est enlevée ou débranchée.

Noyage du moteur

Lorsqu'il est difficile de démarrer le moteur, il faut se garder de le noyer en faisant un usage excessif de l'étrangleur. Si, après quelques essais, le moteur n'a pas encore démarré mais semble sur le point de le faire, il vaut mieux enfoncer l'étrangleur et essayer de démarrer à nouveau en pressant à fond sur le levier d'accélérateur.

Avertissement: Relâcher l'accélérateur sitôt le moteur démarré.

Si le moteur ne démarre pas, consulter le tableau de dépannage.



LUBRIFICATION

Fréquence de lubrification

Nous recommandons de lubrifier le mécanisme de direction, la suspension et la poulie menée tous les mois ou au moins après quarante heures de marche. Cependant, si le véhicule est utilisé sur de la neige mouillée, la suspension et le système de direction doivent être lubrifiés plus fréquemment.

Dépose du capot

Avant d'enlever le capot, décrocher les deux loquets, débrancher le raccord électrique et enlever le bouchon du réservoir situé à la droite du moteur.

Avertissement: Il peut être dangereux de soulever le capot lorsque le moteur est en marche.

Dépose du garde-poulie

1. Déposer le capot.
2. Retirer l'attache et pousser sur le boulon à ressort pour dégager la cheville.
3. Dégager du châssis le garde-poulie et le sortir.

Avertissement: Ne jamais démarrer le moteur sans que le garde-poulie ne soit en place.

Dépose de la courroie de commande

1. Enlever le capot et le garde-poulie.
2. Enlever la goupille et desserrer la vis d'ajustement du frein (A). Déconnecter la gaine de frein du levier inférieur de frein (B).
3. Enlever les deux boulons fixant le support inférieur du frein à disque au châssis (C). Débrancher le raccord de l'interrupteur du frein. Faire pivoter le frein et son support d'un demi-tour.

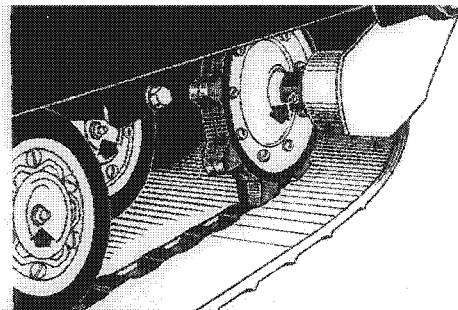
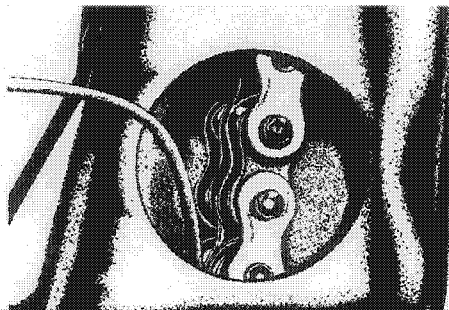
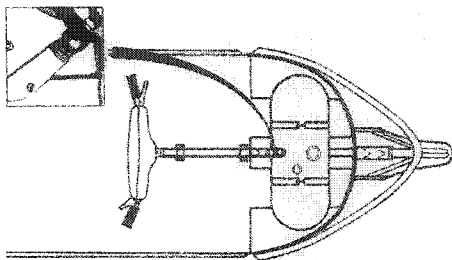
4. Ouvrir la poulie menée. Tourner et pousser la demi-poulie coulissante; la maintenir ouverte.

5. Tirer le bas de la courroie vers la partie avant de la poulie menée puis faire glisser la courroie par-dessus le rebord de la demi-poulie coulissante.

6. Faire glisser la courroie par-dessus la poulie de commande et la sortir, la faisant passer sous la poulie menée et l'ensemble frein-support.

7. Pour reposer la courroie, faire l'inverse. Révérifier l'ajustement du frein.

Avertissement: Pour des raisons de sécurité, ne jamais faire tourner le moteur sans que la courroie de commande ne soit en place.



Mécanisme de direction

Lubrifier avec de l'huile légère le ressort supérieur de la colonne de direction; laisser l'huile pénétrer dans le logement. Huiler l'extrémité inférieure du bras de direction et graisser le joint à rotule avec de la graisse basse température. A l'aide d'une pompe à graisser, lubrifier la jambe de ski. Introduire la graisse par le graisseur jusqu'à ce qu'elle sorte au joint. Huiler le boulon d'accouplement du ressort.

Boîte de vitesse

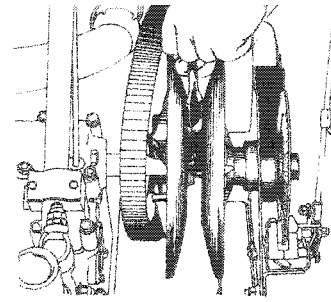
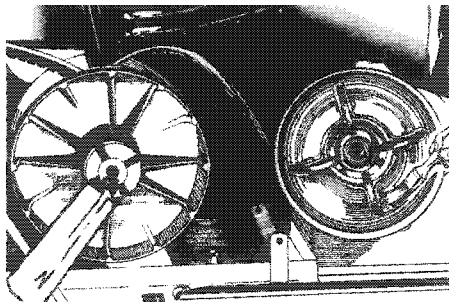
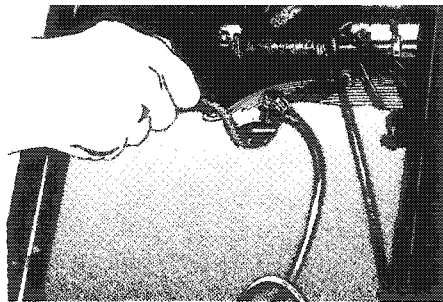
Sur le modèle 440ER, la boîte de vitesses contient 12 onces d'huile. Celle du 640ER contient 16 onces.

Pour vérifier le niveau d'huile:

1. Enlever le couvercle de caoutchouc sur le côté droit inférieur de la boîte de vitesses.
2. Vérifier le niveau à l'aide d'un fil de fer. Le niveau doit atteindre 2 1/4" sur le modèle 440ER et 3 1/4" sur le 640ER. Introduire l'huile par l'orifice de remplissage. Utiliser l'huile à carter Ski-Doo*

Suspension

Vous servant d'une pompe à graisser à basse pression, lubrifier chaque roue de boggie avec de la graisse basse température. Pomper jusqu'à ce que la nouvelle graisse apparaisse aux joints intérieurs. Pour graisser les roues de boggie intérieures, pencher le véhicule de côté et libérer l'accès aux points de graissage en exerçant une pression sur la chenille. Graisser également les essieux arrière.



Poulie de commande

A noter: La poulie de commande du modèle 640ER est auto-lubrifiante. Elle ne doit être lubrifiée qu'au moment du remisage.

1. Déposer le garde-poulie et la courroie de commande.
2. Déposer le régulateur centrifuge de la façon suivante:

- Enlever les bougies et placer le piston P.T.O. (côté poulies) de 3/4" à 1 1/4" **avant** le point mort haut, en vous assurant que le piston ferme complètement la fenêtre d'échappement.
- Bloquer le vilebrequin en introduisant une corde de 3/16" de diamètre dans l'orifice de la bougie P.T.O.
- Tirer sur le câble du démarreur jusqu'à ce que le piston appuie contre le "coussin".
- Dévisser le boulon du régulateur, dépo-

ser le régulateur, la demi-poulie extérieure et le ressort puis sortir la corde.

3. A l'aide d'une laine d'acier fine et d'un chiffon propre, nettoyer l'axe de la demi-poulie intérieure.
4. Appliquer une légère couche de graisse spéciale sur les quatre contre-poids du régulateur centrifuge.
5. Remonter le ressort et la demi-poulie extérieure. En s'assurant que les marques repère sur les demi-poulies intérieure et extérieure coïncident, huiler l'intérieur de l'axe de la poulie avec de la graisse basse température.
6. Lubrifier les filets du boulon du régulateur avec de l'huile légère. Remonter le régulateur et serrer le boulon avec un couple de 37-54 lb/pi.

A noter: Pour réinstaller la poulie, procéder dans l'ordre inverse; introduire la corde dans le **même** cylindre lorsque le piston

est à environ 3/4" **passé** le point mort haut.

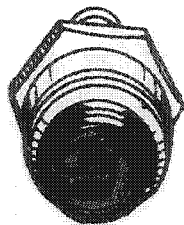
Avertissement: S'assurer que le boulon du régulateur centrifuge est bien serré avant de retirer la corde du cylindre.

Poulie menée

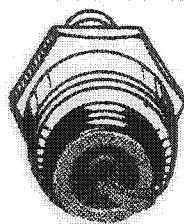
Pour graisser l'arbre de la poulie menée:

1. Déposer le garde-poulie et la courroie de commande. Ouvrir la poulie menée (tourner et pousser la demi-poulie coulissante).
2. Bien nettoyer l'arbre de la poulie menée.
3. Appliquer sur l'arbre une légère couche de graisse basse température.

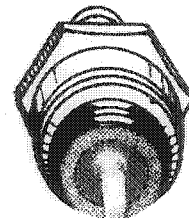
A noter: Étendre la graisse sur toute la longueur de l'axe en faisant glisser la demi-poulie coulissante. Essuyer l'excédent en ayant soin de laisser les faces internes de la poulie libres de toute graisse.



Calaminée



Normale



Brûlée

ENTRETIEN

Hebdomadaire	Page
H1 Bougies	13
H2 Batterie (électrolyte)	14
H3 Ressorts de suspension	14
H4 Chenilles	14
H5 Tension et alignement des chenilles	14
H6 Réglage du carburateur	15
H7 Courroie de commande	16
H8 Tension de la chaîne de commande	16
Mensuel	Page
M1 Écrous de l'épaulement du carburateur	16
M2 Frein	16
M3 Direction (réglage)	16
M4 Écrous de la culasse	16
M5 Écrous de montage du moteur	17
M6 Inspection Générale	17

(H1) Bougies

1. Ouvrir le panneau. Déconnecter et enlever les bougies.

2. Vérifier l'état des bougies.

- Si le bec des bougies est de couleur brunâtre, c'est que tout fonctionne normalement.

- Si le bec des bougies est noir, il faut chercher le trouble parmi l'une des raisons suivantes: Ajustement trop riche du mélange du ralenti, mauvaise proportion essence/huile; mauvais choix de bougie; fonctionnement trop prolongé au ralenti.

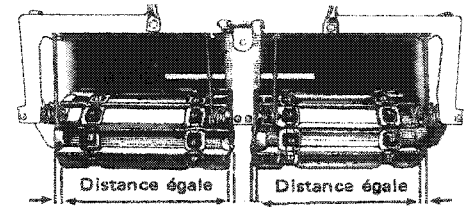
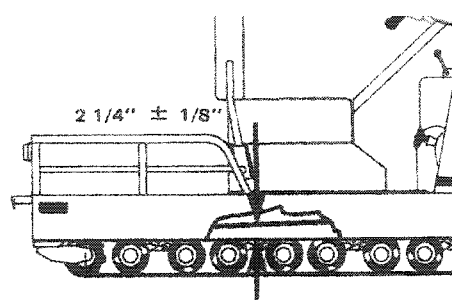
- Un bec gris clair peut généralement être attribué à: un ajustement trop pauvre du mélange de "ralenti"; un mauvais choix de bougie; une mauvaise proportion essence/huile, un joint non étanche.

Attention: Si la bougie utilisée est trop "chaude" pour l'usage que l'on fait du véhicule, il en résultera de sérieux dommages au moteur.

3. A l'aide d'une jauge d'écartement à "fils de fer", vérifier l'écartement des bougies. Ajuster à .020".

4. Remettre les bougies en place.

Attention: Si, au moment de vérifier les bougies, vous décelez un trouble quelconque du moteur, voyez votre concessionnaire Ski-Doo.



(H2) Batterie

Vérifier le niveau de l'électrolyte de chaque cellule. Le niveau doit atteindre la base de l'ouverture de remplissage; si nécessaire, ajouter de l'eau distillée.

(H3) Ressorts de suspension

Le moteur **arrêté**, vérifier les ressorts de suspension. Si affaiblis ou brisés, les remplacer.

(H4) Chenilles

Fixer l'arrière du véhicule en position soulevée. Le moteur **à l'arrêt**, inspecter les chenilles attentivement. Si elles sont entaillées ou s'il leur manque des segments protecteurs, voir votre concessionnaire.

A noter: Sans ces segments protecteurs, l'abrasion continue userait et couperait les chenilles.

(H5) Tension et alignement des chenilles

Fixer l'arrière du véhicule en position soulevée. À l'aide d'une règle, vérifiez la tension des chenilles, à partir de l'avant-dernier bogie de la partie arrière.

La tension devrait être de $2 \frac{1}{4}'' \pm \frac{1}{8}''$ entre le bord intérieur de la chenille et la base du marchepied (voir ci-haut).

Pour ajuster les chenilles:

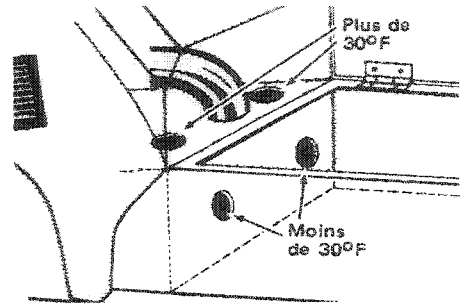
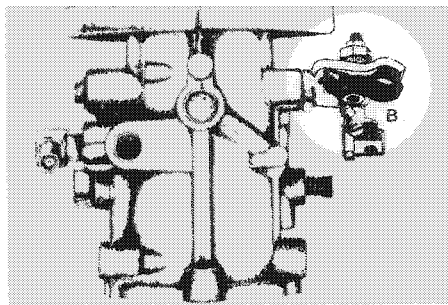
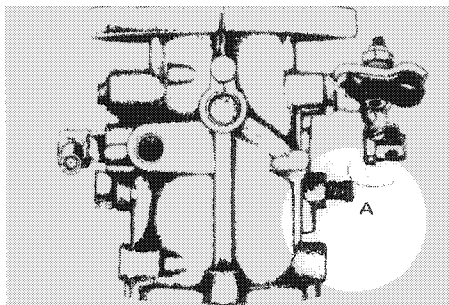
1. Desserrer les écrous de blocage (4) des ressorts de suspension (sur le côté intérieur des ressorts).
2. Tourner les boulons de réglage extérieurs vers la droite pour augmenter la tension de la chenille; vers la gauche pour la réduire.
3. Faire tourner **lentement** la chenille et voir si elle est bien centrée et tourne également sur les roues dentées arrière. La distance séparant les bords des chenilles

et les plaques de raccordement doit être la même des deux côtés.

Pour ajuster:

1. Tourner le(s) boulon(s) de réglage intérieur(s) vers la gauche pour rapprocher la chenille de la/les plaque(s) de raccordement; vers la droite pour l'en éloigner.
2. Serrer les écrous de blocage des plaques de raccordement.
3. Faire tourner lentement les chenilles et vérifier l'alignement.

Avertissement: Avant de vérifier l'alignement, s'assurer que les chenilles sont libres de tout élément pouvant être projeté hors de leur champ de rotation. Tenir mains, pieds et vêtements à l'écart des chenilles.



(H6) Réglage du carburateur

Le moteur **arrêté**, desserrer la vis d'ajustement de la vitesse du ralenti jusqu'à ce qu'il y ait un jeu entre la vis et le levier de l'axe du carburateur. Le volet de l'accélérateur devrait être en position horizontale lorsque le levier touche légèrement le guidon. Si le volet ne s'ouvre pas complètement, desserrer la vis qui retient le câble au carburateur, tendre le câble (le levier s'appuyant légèrement sur le guidon et le volet étant maintenu ouvert) et resserrer la vis.

Avertissement: Avant de démarrer le moteur, s'assurer que le levier de l'accélérateur au carburateur touche légèrement la vis de réglage de la vitesse du ralenti lorsque la manette des gaz est relâchée.

Réglage du mélange du ralenti (A)

Pour un premier réglage (moteur arrêté), tourner la vis à fond vers la droite puis revenir de 3/4 de tour vers la gauche.

A noter: Ne jamais forcer la vis de réglage, ceci pour ne pas abîmer l'aiguille ou son siège.

Pour le réglage final, démarrer le moteur et le laisser se réchauffer. Tourner la vis de réglage du mélange de ralenti jusqu'à ce que le moteur atteigne son régime maximal de ralenti, une vitesse uniforme et une réaction rapide aux accélérations.

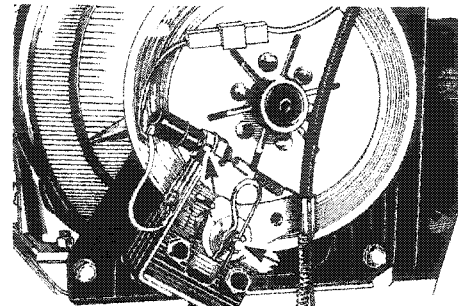
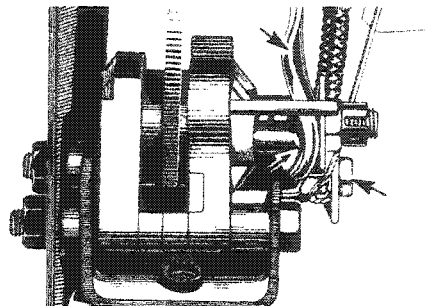
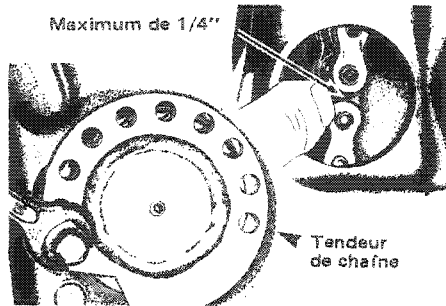
Réglage de la vitesse du ralenti (B)

Tourner la vis de réglage vers la droite pour augmenter la vitesse du ralenti et vers la gauche pour la réduire.

Boîtier de prise d'air

Placé à l'avant du compartiment de rangement. Lorsque le thermomètre indique plus de 30°F, les deux bouchons de caoutchouc doivent bloquer les deux orifices supérieurs (voir ci-haut) pour permettre la circulation d'air froid. Lorsqu'il fait moins de 30°F, les bouchons doivent bloquer les orifices inférieurs de façon à capter l'air chaud provenant du moteur et le diriger vers le carburateur.

Attention: Suivre ces directions à la lettre. Sinon, le moteur surchauffera ou il se formera de la glace dans le carburateur. Voir à ce qu'il n'y ait pas de vêtement qui entrave la circulation d'air dans le compartiment.



(H7) Courroie de commande

Le moteur à l'arrêt, vérifier la courroie de commande. Si sa largeur est moins de 7/8", la remplacer.

A noter: L'usure anormale est souvent due à un mauvais alignement de poulies. Voir votre concessionnaire.

(H8) Tension de la chaîne de commande

Avant de la vérifier, faire avancer le véhicule. De cette façon, le jeu se manifestera du côté de l'ouverture d'inspection.

Vérifier la tension. Tourner la poulie menée vers la gauche de 1/2 tour et révéifier la tension. Celle-ci doit avoir un jeu de 1/4". Voici comment la régler:

1. Enlever la vis de fixation du tendeur de chaîne (le tendeur est du côté gauche de la partie inférieure de la boîte de vitesses).
2. Tourner le tendeur jusqu'à l'obtention de la tension voulue.
3. Fixer le tendeur en place avec la vis de

fixation.

(M1) Ecrous d'épaulement du carburateur

Après les deux premières heures de marche, vérifier la solidité des écrous de l'épaulement du carburateur. Ouvrir les plaquettes de verrouillage, serrer les écrous et replier les plaquettes.

Attention: Ne pas se servir des même plaquettes plus de trois fois.

(M2) Frein

Le frein doit être complètement appliqué lorsque le levier est à 1" du guidon.

1. Desserrer l'écrou retenant le câble de frein au châssis. Ajuster le levier et le câble de frein de façon que les chevilles de poussée s'appuient dans la partie creuse du levier came. Verrouiller le câble.
2. Serrer l'écrou de l'étrier jusqu'à ce qu'il y ait une friction entre le disque et la garniture puis desserrer légèrement.

3. Vérifier le fonctionnement du frein.

A noter: Toujours vérifier le feu arrière après un ajustement du frein. Si nécessaire, desserrer les écrous de blocage de l'interrupteur et ajuster à la longueur voulue.

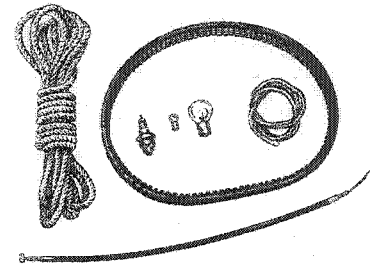
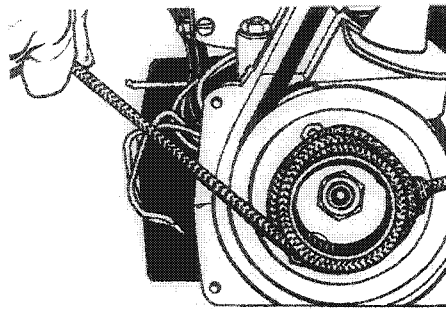
(M3) Réglage de la direction

Le ski doit être perpendiculaire au guidon. Pour l'aligner:

1. Enlever l'écrou retenant le guidon à la colonne de direction.
2. Enlever le guidon, laissant ainsi à découvert l'extrémité cannelée de la colonne de direction.
3. Fixer le guidon de manière à ce qu'il soit perpendiculaire au ski. Remettre l'écrou et le serrer à bloc.

(M4) Ecrous de la culasse

Après les cinq premières heures d'utilisation, vérifier le serrage des écrous (16 à 18 lb, **moteur froid**).



GUIDE DE DÉPANNAGE

(M5) Ecrous de montage du moteur

Vérifier la solidité des écrous. Les resserrer si nécessaire.

(M6) Inspection générale

Vérifier les raccords et autres éléments du circuit électrique. S'assurer de l'absence de fils dénudés ou d'isolations défectueuses. Faire les réparations nécessaires. Resserrer tous les boulons, écrous ou raccords. Examiner soigneusement le véhicule et nettoyer entièrement le châssis.

Ampoule grillée

Si l'ampoule du phare avant est grillée, arrêter le moteur, décrocher les deux loquets et enlever le capot. Ouvrir les attaches de la douille de l'ampoule et remplacer l'ampoule. Si l'ampoule du feu arrière est grillée, enlever la lentille rouge et remplacer l'ampoule, après avoir vérifié l'état du fusible.

Câble de l'accélérateur rompu

Remplacer le câble brisé. Vérifier le fonctionnement du levier. Si nécessaire, remplacer la gaine du câble. **Ne pas** démarrer le moteur si le levier ne revient pas promptement.

Corde du démarreur cassée

Si, à la suite d'un usage intense, la corde vient à rompre, déposer le démarreur à l'aide de la clé 10mm contenue dans la trousse. Transférer la poignée du démar-

reur sur la corde de rechange. Mettre le démarreur dans le compartiment arrière. Faire un noeud et enrouler la corde autour de la poulie de démarrage. Tirer vigoureusement. Faire effectuer les réparations nécessaires.

Matériel de secours

En plus des outils fournis par le fabricant, il est bon d'apporter les articles suivants:

Outils: Pincettes, clé ajustable (ouverture de 3/4"), lampe de poche.

Pièces de rechange

Bougies, courroie de commande, ampoules de phare avant et de feu arrière, câble et gaine de l'accélérateur, cordes de démarreur et de remorquage, fusible.

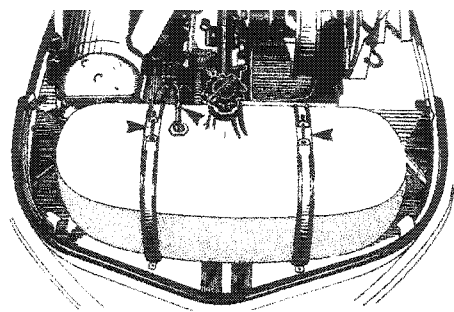
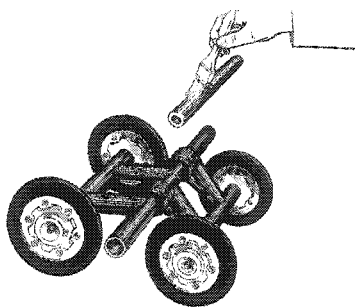
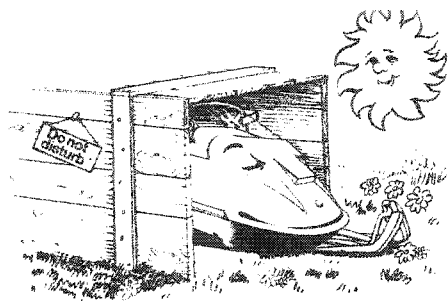
Important: Toujours avoir des bougies et une courroie de commande de rechange.

TABLEAU DE DÉPANNAGE

Symptômes	Causes possibles	Comment y remédier
Le moteur ne démarre pas À noter: Le moteur peut démarrer manuellement	1. Raccords électriques ou fusible	Vérifier les raccords du démarreur et de la batterie. Les resserrer et les nettoyer si nécessaire. Si le moteur ne démarre encore pas, voir cause no 2.
	2. Batterie	—Vérifier l'état de la batterie. Si l'éclairage est faible ou nul, c'est qu'elle est déchargée ou défectueuse, voir votre concessionnaire
	3. Démarreur	—Si les raccords et la batterie sont en bon état, le démarreur est probablement défectueux. Voir votre concessionnaire.
Manque d'accélération ou de puissance du moteur	1. Bougie encrassée ou défectueuse	—Voir la cause no 2 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement"
	2. Conduits de carburant obstrués	—Vérifier le conduit de carburant. Voir la cause no 5 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement".
	3. Carburateur	—Régler à nouveau le carburateur (Voir Entretien). Si le trouble persiste, voir votre concessionnaire.
	4. Allumage défectueux	—Vérifier d'abord les causes 2 et 3 ("Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement"). Si le trouble persiste, voir votre concessionnaire.
	5. Moteur	—Si vous ne pouvez déterminer la cause exacte, voir votre concessionnaire.
Le moteur a des retours de flamme	1. Bougie défectueuse	—Vérifier cause No 2. ("Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement").
	2. Surchauffe du moteur	—Voir votre concessionnaire.
	3. Allumage incorrect	—Voir votre concessionnaire.
Le moteur n'atteint pas sa vitesse maximale.	1. Courroie de commande	—Vérifier si elle est usée ou défectueuse. La remplacer si nécessaire.
	2. Mauvais réglage de la chenille	—Vérifier la tension et l'alignement de la chenille. Ajuster selon les spécifications. Voir Entretien.
	3. Moteur défectueux	—Vérifier les causes 1 à 5; ("Manque d'accélération ou de puissance du moteur")
	4. Mauvais alignement des poulies	—Voir votre concessionnaire.

TABLEAU DE DEPANNAGE

Symptômes	Causes possibles	Comment y remédier
Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement	1. Le carburant ne parvient pas au moteur	—Vérifier le niveau d'essence et faire le plein avec le mélange de carburant approprié. Vérifier si les conduits ne sont pas obstrués (cause 5).
	2. Bougie	—Vérifier si la bougie est encrassée ou défectueuse. Débrancher la bougie et la sortir. Brancher de nouveau le fil à la bougie et mettre celle-ci à la masse sur la tête du moteur en prenant soin de la tenir éloignée de l'orifice. Effectuer l'opération de la mise en marche du moteur et vérifier s'il y a des étincelles. Sinon, remplacer la bougie. Si le trouble persiste, vérifier la cause no. 3.
	3. Allumage défectueux	—Débrancher le fil de la bougie, dévisser le capuchon et maintenir le fil à environ 1/8" de la culasse. Essayer de démarrer le moteur; s'il n'y a pas d'étincelles c'est que le système d'allumage est défectueux. Ne pas essayer de réparer. Voir votre concessionnaire.
	4. Moteur noyé	—Pousser le bouton de l'étrangleur; attendre au moins une minute; appuyer à fond sur le levier d'accélérateur, et essayer de démarrer. Relâcher l'accélérateur sitôt le moteur démarré.
	5. Conduits de carburant obstrués (eau ou saleté)	—Enlever le filtre à essence et le nettoyer; changer la cartouche filtrante si nécessaire. Vérifier l'état des conduits et la propreté du réservoir; le nettoyer si nécessaire.
	6. Carburateur défectueux	—Procéder d'abord au réglage primaire du carburateur. (Voir Entretien). Si le trouble persiste, voir votre concessionnaire.
	7. Trop d'huile dans le carburant	—Vidanger le réservoir et faire le plein avec le mélange approprié.
	8. Pointes d'allumage	—Elles peuvent être usées ou dérégliées; voir votre concessionnaire.
	9. Compression insuffisante du moteur	—Un mélange de carburant trop pauvre peut provoquer l'usure excessive du moteur, causant ainsi une compression insuffisante. Voir immédiatement votre concessionnaire.
Le moteur ne tourne pas	1. Moteur grippé	—Consulter votre concessionnaire. Le grippage du moteur est généralement causé par un manque de lubrification.



REMISAGE

Pendant l'été ou lorsqu'elle est inutilisée pendant un mois ou plus, votre motoneige **doit être** remisee convenablement. Si vous n'avez pas le temps ou les outils nécessaires, voir votre concessionnaire.

(R1) Chenille

1. Voir si les chenilles sont fendillées, s'il manque des segments protecteurs ou si des tiges de renforcement sont brisées.
2. Soulever l'arrière du véhicule et le maintenir en place à l'aide d'un chevalet. Pendant le remisage, la chenille ne doit pas rester en contact avec un sol nu ou cimenté.

A noter: Les chenilles doivent être tournées périodiquement (tous les 40 jours).

(R2) Suspension

1. Déposer les trois unités (boggies) de la suspension.
2. Sortir les axes transversaux des boggies.

Débarrasser les axes et leurs roues de toute rouille ou saleté.

3. Graisser chaque roue (galet); chasser toute la vieille graisse.
4. Vaporiser les ressorts des roues de boggie avec du protecteur à métal; à défaut, essuyer avec un chiffon imbibé d'huile. Enduire les axes transversaux de graisse basse température. Si les axes sont tordus ou usés, les remplacer.
5. Remonter les boggies en s'assurant qu'ils fonctionnent librement.
6. Reposer les boggies.
7. Lubrifier les essieux arrière aux graisseurs.

(R3) Ensemble du ski

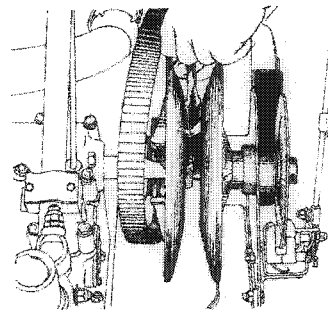
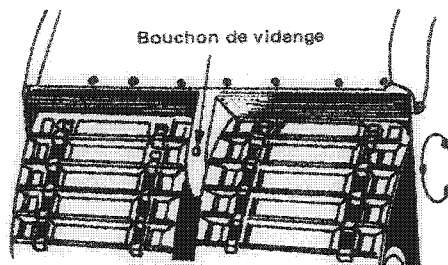
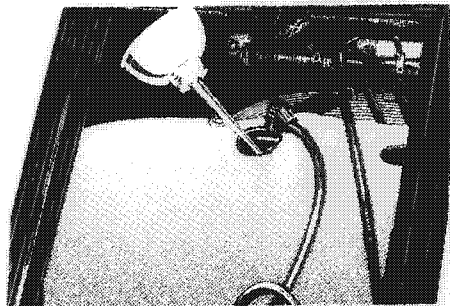
1. Débarrasser l'ensemble du ski de toute rouille et saleté.
2. Graisser la jambe de ski au graisseur.
3. Vérifier l'état du patin de ski. Le remplacer si nécessaire.

4. Vaporiser l'ensemble du ski de protecteur à métal; à défaut, utiliser un chiffon imbibé d'huile.

(R4) Réservoir

1. Débrancher les conduits de carburant du réservoir.
2. Démontez les courroies de retenue du réservoir. Sortir le réservoir et le vider.
3. Rincer le réservoir avec de l'essence propre.
4. Remonter le réservoir.

Avertissement: L'essence est inflammable et parfois même explosive. L'opération doit donc toujours s'effectuer dans un endroit bien aéré. Ne pas fumer.



(R5) Carburateur

Afin de prévenir la formation de dépôts, le carburateur doit être complètement asséché avant d'être remis.

1. Débrancher le conduit d'apport de carburant et faire fonctionner le moteur jusqu'à épuisement d'essence.

2. Mettre l'étrangleur sur "ON", obstruer la gorge du carburateur à l'aide d'un chiffon propre et faire tourner le moteur. La succion créée devrait éliminer le reste du carburant.

(R6) Lubrification du cylindre

1. Enlever les bougies.

2. A l'aide du démarreur manuel, placer l'un des pistons au point mort haut.

3. Verser une cuillerée d'huile dans l'orifice de la bougie.

4. Tirer lentement la corde du démarreur manuel 10 à 12 fois.

Attention: Afin d'éviter d'abimer la magnéto, s'assurer que l'interrupteur de contact est à la position "OFF".

5. Répéter les opérations ci-haut pour l'autre cylindre. Réinstaller les bougies.

A noter: Lubrifier les cylindres tous les 40 jours.

(R7) Carter

Vidanger le carter et le remplir d'huile à carter Ski-Doo; 12 onces dans le modèle 440 et 16 onces dans le 640.

(R8) Commandes

1. Huiler les articulations du mécanisme de direction.

2. Huiler les articulations du mécanisme de freinage. Eviter de répandre de l'huile sur les garnitures de frein.

3. Vaporiser tous les raccords électriques de protecteur à métal.

(R9) Poulies

1. Déposer le capot et le garde-poulie.

2. Nettoyer entièrement l'arbre de la poulie menée. Enduire l'arbre d'une légère couche de graisse basse température.

3. Etendre la graisse en faisant glisser sur son axe la demi-poulie coulissante.

4. Lubrifier la poulie de commande selon la méthode décrite dans la section Lubrification.

5. Vaporiser du protecteur à métal sur les surfaces internes des poulies.

A noter: Mettre la courroie de commande de côté pour la durée du remisage.

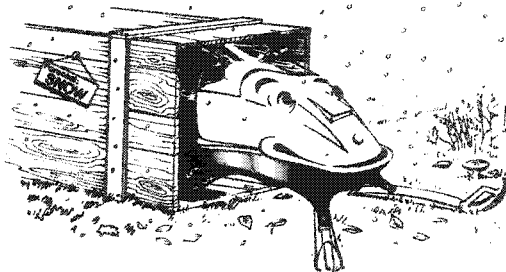
(R10) Batterie

1. Déconnecter et enlever la batterie.

2. Nettoyer la surface externe de la batterie. Ne pas laisser de nettoyant pénétrer dans la batterie.

3. Charger complètement la batterie (à charge lente). La remettre dans un endroit frais et sec.

A noter: Recharger la batterie au moins tous les 40 jours.



MISE EN ORDRE PRÉ-SAISONNIÈRE

L'hiver approche et vous anticipez avec enthousiasme la première excursion de la saison. Si vous avez bien observé les recommandations contenues dans la section "Remisage", la mise en ordre de votre véhicule sera relativement facile. Afin de vous rendre la tâche aussi simple que possible, nous avons établi une liste des points à vérifier. Plusieurs de ces points ont déjà été traités dans les sections Lubrification et Remisage. Il sera donc facile pour le lecteur de s'y référer.

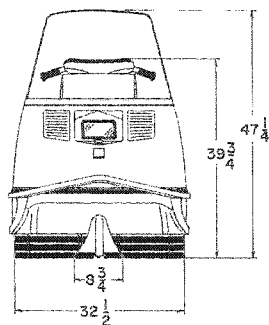
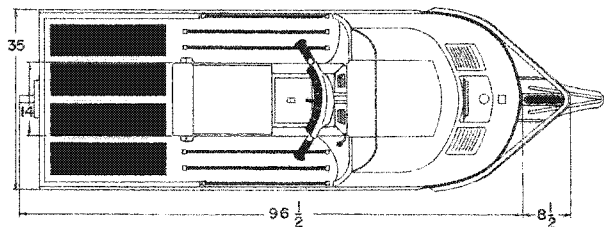
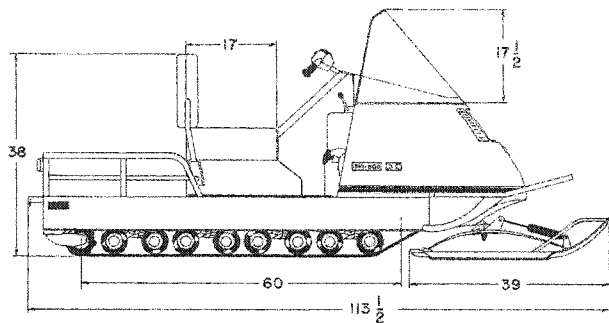
Dans le cas où vous n'auriez ni le temps ni les outils nécessaires, nous vous rappelons que les concessionnaires Ski-Doo sont toujours à votre disposition.

- * Bougies; les changer.
- * Transmission; vérifier le niveau d'huile.
- * Poulies; les nettoyer les lubrifier et les aligner.
- * Direction; vérifier l'alignement

- * Filtre à essence; le changer
- * Conduits de carburant; les brancher, vérifier les points d'attache.
- * Chenilles; vérifier la tension et l'alignement.
- * Suspension; lubrifier.
- * Courroie de commande; vérifier et mettre en place.
- * Câbles; les vérifier
- * Frein; vérifier les plaquettes et ajuster.
- * Joints d'étanchéité; les vérifier.
- * Synchronisation de l'allumage; remplacer les pointes et régler
- * Filage; vérifier l'isolation des fils, et les connexions.
- * Démarreur manuel; vérifier l'état de la corde.
- * Attaches; vérifier la solidité de tous les boulons, écrous et attaches (écrous de culasse: 16-18 lb/pi; boulon du régulateur centrifuge: 37-54 lb/pi;

- * Réservoir; le remplir.
- * Carburateur; le régler.

IMPORTANT: Prendre bien note de tous les passages marqués "Avertissement" ou "Attention" contenus dans ce manuel. Utiliser toujours les pièces d'origine Bombardier.



Les informations, les illustrations et les descriptions des parties composantes contenues dans ce manuel sont exactes à la date de publication. Bombardier Limitée se réserve toutefois le droit d'effectuer des changements dans le dessin et les caractéristiques de ses véhicules, et/ou d'y effectuer des apports ou des améliorations, cela sans s'engager d'aucune façon à effectuer les dites opérations sur les véhicules déjà fabriqués.

FICHE TECHNIQUE

Modèle	ALPINE	440ER	640ER
Moteur	Nombre de cylindres	Deux	Deux
	Alésage	67.5mm	76mm
	Course	61mm	70mm
	Cylindrée	436.6cc	635.1cc
	Rapport de compression	10:1	9:1
	Carburateur (Tillotson)	HD	HD
	Démarrreur	Electrique	Electrique
Chassis	Longueur hors tout	113 1/2"	113 1/2"
	Largeur hors tout	35	35
	Hauteur (sans pare-brise)	39 3/4"	39 3/4"
	Poids (lb)	584	610
	Surface portante	2160 po ²	2160 po ²
	Pression au sol (lb par po ²)	.270	.282
Rouage d'entraînement	Chenille (largeur)	2 x 15"	2 x 15"
	Rapport d'engrenage	17/46	17/38
Electricité	Bobine d'éclairage-frein (W)	23 watts	
	Bobine d'éclairage (W)	75 watts	120 watts
	Phare avant (W)	35/35	60/60
	Fau arrière (W)	8/23	8/23
	Bougie (Bosch)	M225 T1	M225 T1
	Bougie (écartement)	.020"	.020"
Carburant	Capacité (Gal. Imp.)	5 gal.	5 gal.
	(Gal. E.-U.)	6.25 gal.	6.25 gal.
	Essence	Régulière	Régulière
	Mélange essence/huile	50:1	50:1
Frein	Type	Disque	Disque

GARANTIE MOTONEIGE SKI-DOO® 1974

Bombardier Limitée (ci-après appelée "Bombardier" et/ou "Manufacturier") en tant que Manufacturier, garantit chaque motoneige Ski-Doo 1974, (à l'exception des modèles T'NT® F/A) et chaque traîneau Ski-Boose® ou Carry-Boose®, VENDUS COMME VEHICULES NEUFS, PAR UN CONCESSIONNAIRE AUTORISE DE MOTONEIGES SKI-DOO contre toute défectuosité de matériaux et de fabrication. La présente garantie s'applique à des véhicules opérant dans des conditions normales d'usage et d'entretien, pendant une période consécutive de 12 mois à compter de la date de livraison. En cas de défectuosité, la garantie pour la réparation et/ou le changement d'une pièce n'est invoquable qu'auprès d'un concessionnaire autorisé au Canada ou aux Etats-Unis.

LE TOUT SUJET AUX TERMES ET AUX CONDITIONS SUIVANTS:

1. Que la Carte de Service Ski-Doo, tenant lieu de titre de propriété du véhicule, soit présentée au concessionnaire auprès duquel la garantie est invoquée.
2. Qu'un entretien normal de la motoneige ait été régulièrement effectué aux frais du propriétaire, suivant les directives apparaissant dans le manuel du propriétaire.
(Les règles à suivre pour le bon usage et l'entretien sont détaillées dans le manuel du propriétaire.)

EXCLUSION:

La garantie ne s'applique pas:

- aux pièces ci-après énumérées et à leur installation: courroie de commande à vitesse variable, pare-brise, filtres, pointes de contact (vis platinées), condensateurs, bougies, ampoules et verre protecteur, garniture de frein, patins situés sous les skis, sabots de déplacement de la suspension et des poulies, attaches de toutes sortes, étiquettes, articles d'ornement et enjoliveurs, lubrifiants, peinture, ainsi que tout ajustement ou alignement qui pourraient être requises de temps à autre.
- aux réparations consécutives à l'installation de pièces autres que les pièces Bombardier garanties d'origine.
- à toutes les motoneiges Ski-Doo modèles Blizzard®, et à celles qui auront été utilisées pour des courses.
- à toutes pertes subies par le propriétaire du véhicule, autres que les pièces défectueuses et la main-d'oeuvre requises pour réparer un défaut couvert par la garantie.

La présente garantie remplace expressément toute autre garantie légale ou contractuelle, expresse ou implicite de Bombardier Limitée, ses distributeurs et/ou concessionnaires autorisés Ski-Doo. Ni Bombardier, ni ses distributeurs et/ou concessionnaires autorisés Ski-Doo, ne pourront être tenus responsables, en aucun temps, de quelque perte ou dommage survenus à la suite de défauts cachés, accidents, mauvais traitements ou autres fautes.

Nul n'est autorisé à modifier, verbalement ou par écrit, la présente garantie ni à offrir une garantie autre que la présente.

MANUELS DE REPARATION SKI-DOO®

1972

Plus de deux cents pages illustrées contenant tout ce qu'il faut savoir de la réparation et de l'entretien des motoneiges Ski-Doo 1972.

1974

Une marche à suivre détaillée pour la réparation des motoneiges Ski-Doo. Illustrée. Tous les modèles 1974, ainsi que des données sur les véhicules construits entre 1963 et 1974.

1973

Un supplément à l'édition 1972, comportant les dernières améliorations techniques et les méthodes d'entretien des motoneiges 1973.

Remarque: les manuels d'entretien 1972 et 1973 ne sont disponibles qu'en langue anglaise.
Commandez dès maintenant! Faites parvenir un chèque visé ou un mandat postal à:

Bombardier Limitée
Centre d'Informations Techniques,
Valcourt, Québec

® Marques de commerce de Bombardier Limitée

Remplir le bon de commande suivant
et inclure un mandat postal
ou un chèque visé.

NOM _____

(Lettres moulées)

ADRESSE _____

VILLE _____

ETAT OU PROVINCE _____

CODE POSTAL _____

VEUILLEZ

ME FAIRE PARVENIR

Manuels d'entretien 1972 au coût de \$7.95

Suppléments 1973 au coût de \$5.00

Manuels d'entretien 1974 au coût de \$8.95

Remarque: Le remisage et la mise en ordre d'automne sont laissés à l'initiative et aux frais du propriétaire. Toutefois, les défauts résultant d'un entretien inadéquat ne seront pas couvertes par la garantie.

MARS, 1973
BOMBARDIER LIMITEE,
VALCOURT, QUEBEC, CANADA

Note: *S'il advient que le véhicule change de propriétaire, complétez l'avis de transfert apparaissant dans le manuel du conducteur, afin que le nouveau propriétaire bénéficie du solde de la période de garantie. Tout transfert doit être rapporté à un concessionnaire autorisé Ski-Doo afin de modifier la carte de Service Ski-Doo. Dans le cas de la perte de la Carte de Service Ski-Doo, communiquez avec le concessionnaire ayant effectué la vente originale au détail afin qu'il complète la formule de "réquisition d'une nouvelle Carte de Service". Pour \$2.00 de frais de manutention, Bombardier Limitée vous fera parvenir par la poste votre nouvelle Carte de Service Personnelle.*

Bombardier Limitée,
Valcourt, Québec, Canada.

AVIS DE TRANSFERT

Modèle N° de série du véhicule
Le droit de propriété de ce véhicule est transféré
De

À _____
Signature du propriétaire immatriculé

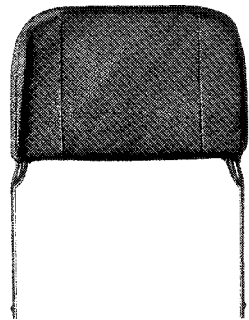
Nom de l'acheteur _____
Lettres moulées

Adresse _____
N° Rue ou Village

_____ Ville Comté

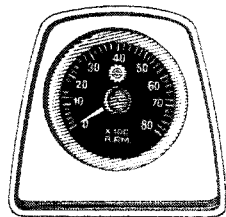
_____ Date

Signature de l'acheteur _____



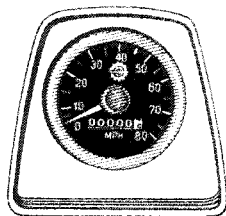
Dossier

- Se monte facilement sur les motoneiges Ski-Doo.
- 2 positions dont une au centre pour le conducteur et l'autre à l'arrière pour le passager.
- Revêtement simili-cuir et bâti en métal, peint ou chromé.
- Hautement recommandé pour les motoneiges transportant plus d'un passager.



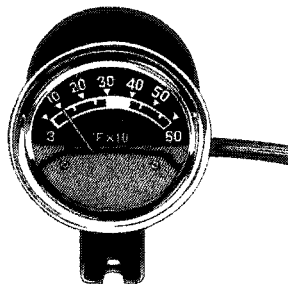
Compte-tours

Appareil enregistrant les pulsations de la magnéto. Indique le nombre de révolutions par minute du moteur. Essentiel au rendement maximal et au diagnostic du moteur. Complet avec boîtier.



Indicateur de vitesse

Directement relié à l'essieu. Comprend un cadran à lecture directe indiquant les milles/heure ainsi qu'un odomètre à six chiffres mesurant le kilométrage. Complet avec boîtier.



Thermomètre de culasse

Vous permet de déceler les variations de température de la culasse du moteur. Donne des indications rapides et précises. Avec éclairage intérieur. Pour tous les modèles de motoneige Ski-Doo. Pose facile.



Pare-neige

- Empêche la neige d'aveugler les motoneigistes se suivant l'un et l'autre.
- Caoutchouc épais et robuste qui assure la durabilité.
- Parfaitement flexible, même par des froids extrêmes.
- Un élément essentiel aux motoneiges de course et une précaution supplémentaire en safari.
- Pour tous les modèles Ski-Doo.

Les pièces et accessoires Ski-Doo sont spécialement conçus pour vous permettre de tirer le plein rendement de votre motoneige. Que vous recherchiez confort, sécurité ou performance, c'est aux concessionnaires Ski-Doo qu'il faut vous adresser. Eux seuls peuvent vous offrir les pièces et accessoires d'origine Bombardier Ski-Doo.

*Marque de commerce Bombardier Limitée