

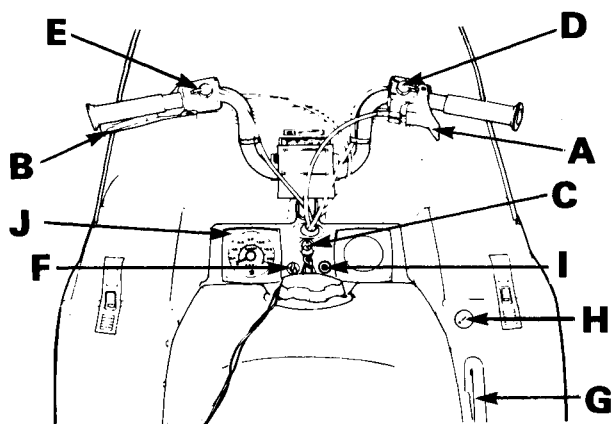
NORDIK*

1981

SUPPLÉMENT DU MANUEL DU CONDUCTEUR

○ **REMARQUE:** Les informations non contenues dans le présent supplément, se retrouvent dans le Manuel du conducteur Citation 4500 1981.

COMMANDES



- A) Manette de l'accélérateur
- B) Manette du frein
- C) Commutateur allumage/éclairage
- D) Commutateur d'éclairage
- E) Interrupteur d'urgence
- F) Capuchon coupe-circuit
- G) Démarreur manuel
- H) Amorceur
- I) Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier
- J) Indicateur de vitesse

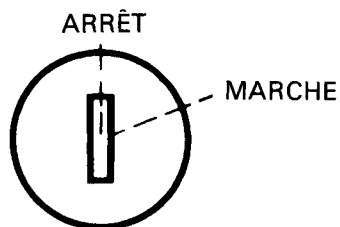
A) Manette de l'accélérateur

Fixée à la poignée droite du guidon. Le régime du moteur augmente et l'embrayage s'effectue en fonction de la pression exercée sur la manette de l'accélérateur. Le moteur revient automatiquement au ralenti dès que l'on cesse d'actionner la manette.

B) Manette du frein

Fixée à la poignée gauche du guidon. Le freinage est proportionnel à la pression exercée sur la manette, de même qu'au type de terrain et de neige.

C) Commutateur allumage/éclairage (démarrage manuel)



Commutateur à 2 positions (MARCHE/ ARRÊT). Pour faire démarrer le moteur, tourner la clé vers la droite (position MARCHE); pour l'arrêter, tourner vers la gauche (position ARRÊT).

Tous les feux s'allument automatiquement lorsque le moteur démarre.

D) Commutateur d'éclairage

Placé sur la poignée gauche du guidon, le commutateur permet d'orienter le faisceau vers le haut (feu de route) ou vers le bas (feu de croisement).

E) Interrupteur d'urgence

Interrupteur à 3 positions placé sur la poignée droite du guidon.

Pour arrêter le moteur en cas d'urgence, pousser le levier à la position "ARRÊT" du haut ou du bas.

Pour faire démarrer le moteur, s'assurer que le levier est à la position "MARCHE" au milieu.

Dès la première sortie, le conducteur devrait se familiariser avec ce dispositif en l'actionnant à plusieurs reprises. Il développera ainsi un réflexe qui lui sera très utile en cas d'urgence.

◆ **AVERTISSEMENT:** Il faut repérer et corriger la défaillance avant de remettre le moteur en marche.

F) Capuchon coupe-circuit

Rattacher la corde du dispositif au conducteur (par exemple au poignet). Bien enfoncer le capuchon sur son réceptacle avant de faire démarrer le moteur.

En cas d'urgence, retirer le capuchon de son réceptacle et le moteur s'arrêtera automatiquement.

○ **REMARQUE:** Le capuchon doit toujours être bien en place pour que le moteur fonctionne.

◆ **AVERTISSEMENT:** Si le capuchon coupe-circuit a été actionné pour cause d'urgence, il faut repérer et corriger la défaillance avant de remettre le moteur en marche.

G) Démarreur manuel

Dispositif à rebobinage automatique, placé du côté droit du véhicule. Pour connaître la façon adéquate de l'utiliser, voir Démarrage p. 16.

H) Amorceur

Commande à deux positions. Tirer et pousser 2 ou 3 fois le bouton pour faire fonctionner le dispositif. Toujours actionner l'amorceur pour démarrer lorsque le moteur est froid. L'emploi en est cependant inutile lorsque le moteur est encore chaud.

I) Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier

Pour ramener le totalisateur journalier à zéro, tourner le bouton jusqu'à ce que tous les chiffres du cadran soient des zéros.

J) Indicateur de vitesse

Dispositif relié directement à l'essieu moteur. Cadran à lecture directe. Un odomètre enregistre la distance parcourue.

○ **REMARQUE:** Ce véhicule est équipé d'un attelage de remorquage.

◆ **AVERTISSEMENT:** Lorsque vous remorquez:

- Vérifier souvent les accouplements
- Utiliser une barre rigide
- Remorquer à vitesse réduite

FICHE TECHNIQUE

NORDIK

MOTEUR Nombre de cylindres Alésage Course Cylindrée Taux de compression Type de carburateur Réglage du carburateur — mélange du ralenti — ralenti Couple de serrage des culasses Jeu de la courroie de ventilateur	2 62 mm (2.44") 61 mm (2.40") 368.3 cm ³ (22.47 po ³) 6.9:1 VM 34-256 1 1/2 tour ± 1/4 1800-2000 tr/mn 22 N•m (16 lb-pi) 6 mm (1/4")
CHÂSSIS Longueur hors tout Largeur hors tout Hauteur hors tout Écartement des skis (centre en centre) Alignement des skis (divergence) Poids Surface portante Pression au sol	274 cm (107.8") 90.5 cm (35.6") 130.8 cm (51.5") 76.2 cm (30") 3 mm (1/8") 178.7 kg (394 lb) 6865 cm ² (1064 po ²) 2.55 kPa (.370 lb-po ²)
ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT Dimensions de la chenille Tension de la chenille Alignement de la chenille Rapport d'engrenages Contenance du carter de chaîne Courroie d'entraînement (largeur minimum)	38.1 cm (15") x 315 cm (124") 13 mm (1/2") de jeu entre les glissières et le rebord intérieur de la chenille Distance égale entre les bords de la chenille et le châssis. 14/35 200 mL (7 oz) 3 cm (1 3/16")
CIRCUIT ÉLECTRIQUE Éclairage (puissance) Phare Feu arrière / d'arrêt Bougie (Bosch) Bougie (écartement) Réglage de l'avance à l'allumage	12 volts 140 watts 60/60 watts 5/21 watts W275T2 (W3C) 0.4 mm (0.016") 1.84 - 2.34 mm (0.072 - 0.092") A.P.M.H.
CARBURANT Contenance — SI* — Imp. — É.-U. Essence Mélange essence/huile	28.4 litres 6.25 gal 7.8 gal Ordinaire 50/1
FREIN Type Réglage (manette) Garniture de frein (épaisseur minimum)	Disque, autoréglable Distance minimum de 13 mm (1/2") entre la manette et la poignée du guidon lorsque le frein est actionné à fond. 3 mm (1/8")

*Système International

Bombardier Limitée se réserve 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 lesdites opérations sur les véhicules déjà fabriqués.