

1979 SUPER STOCK

MANUEL DU CONDUCTEUR



SUPER STOCK

Ce véhicule est conçu spécialement pour utilisation sur piste de course ovale et ne doit circuler nulle part ailleurs.

Les performances de ce véhicule sont nettement supérieures à celles des autres modèles de motoneige que vous avez pu essayer. Par conséquent, sa conduite doit être réservée aux coureurs expérimentés.

◆ **AVERTISSEMENT:** Cette motoneige se distingue de la plupart des autres par sa conception particulière. Son entretien et son réglage ne doivent être effectués que par un mécanicien d'expérience, familier avec ce type de véhicule. Toujours se reporter au Manuel du Conducteur.

Bombardier Limitée ne garantit aucun modèle Super Stock 1979.

Le présent texte déclare nulles et invalides toutes autres formes de garantie, légales, ou contractuelles, expresses ou implicites, portant sur les motoneiges de modèle Super Stock 1979.

30 septembre 1978.

Bombardier Limitée
Valcourt, Québec, Canada



**Produits
Récréatifs**

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

BOMBARDIER	ÉLITE	MOTO-SKI
SKI-DOO	EVEREST	FUTURA
ALPINE	MIRAGE	SPIRIT
BLIZZARD	NORDIC	NUVIK
CARRY-BOOSE	OLYMPIQUE	SONIC
ÉLAN	SKI-BOOSE	
RV	T'NT	

Texte rédigé par le

CENTRE D'INFORMATION TECHNIQUE,
DÉPARTEMENT DU SERVICE,
BOMBARDIER LIMITÉE,
VALCOURT, QUÉBEC, CANADA

Tous droits réservés © Bombardier Limitée 1978

AVANT-PROPOS

FÉLICITATIONS!

Cette motoneige de course robuste, profilée et rapide est le fruit de l'étroite collaboration des concepteurs, ingénieurs et techniciens de Bombardier avec les coureurs les plus expérimentés.

L'utilisation de cette motoneige se limite essentiellement à la course. C'est pourquoi le Manuel du conducteur qui l'accompagne renferme les informations nécessaires au propriétaire quant au fonctionnement et à l'entretien de son véhicule.

Dans ce manuel, on retrouvera des conseils ou des précisions de grande importance identifiés par les symboles et les dénominations qui suivent:

- ◆ **AVERTISSEMENT:** Avertit d'un risque de blessure.
- ▼ **ATTENTION:** Avertit d'un risque d'endommagement du véhicule ou d'une pièce.
- **REMARQUE:** Annonce une information supplémentaire.

Les informations, les illustrations et les descriptions des parties constituantes 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 lesdites opérations sur les véhicules déjà fabriqués.

SÉCURITÉ SUR MOTONEIGE

Prenez toujours les précautions suivantes:

- Vérifiez si l'accélérateur fonctionne librement avant de faire démarrer le moteur.
- Ne faites jamais tourner le moteur lorsque la courroie d'entraînement et le garde-poulie ne sont pas en place.
- Ne faites jamais tourner la chenille lorsqu'elle n'est pas en contact avec le sol.
- Il est dangereux de faire tourner le moteur lorsque le capot n'est pas en place.
- L'essence est un liquide inflammable, donc dangereux. Pour effectuer le plein, choisissez un endroit bien aéré et arrêtez le moteur. Ne fumez pas. Si vous décelez en cours de route des émanations d'essence, vous devrez en déterminer la cause immédiatement et remédier à cette situation.
- Les motoneiges ne sont pas conçues pour circuler dans les rues ou sur les routes publiques.
- Maintenez toujours votre véhicule en parfait état.
- Assurez-vous toujours qu'il n'y a ni pièce lâche, ni outil ni autre objet dans le compartiment du moteur.
- Les motoneiges ne sont pas conçues pour circuler sur l'asphalte, la terre battue ou autres surfaces abrasives. Il en résulte une usure excessive des pièces.
- Effectuez les opérations d'entretien conformément aux instructions contenues dans ce manuel. Sauf indication contraire, le moteur doit alors être arrêté. Il est recommandé de faire réviser périodiquement par le concessionnaire les points mécaniques non couverts par ce manuel.
- N'installez que des pièces de rechange standard et jamais de plaques pour augmenter l'écartement des skis, de pare-chocs ou de porte bagages, etc., car ces pièces pourraient compromettre la stabilité et la sûreté du véhicule. Évitez d'ajouter des accessoires qui modifieraient la forme de base du véhicule.
- Pour arrêter le moteur, actionnez l'interrupteur d'urgence ou le capuchon coupe-circuit.
- Ce véhicule ne doit servir que pour des compétitions sur piste ovale. Toute autre utilisation est illégale.

Veuillez prendre note de tous les avertissements contenus dans ce manuel.

TABLE DES MATIÈRES

COMMANDES

Manette de l'accélérateur, manette du frein, interrupteur d'urgence, capuchon coupe-circuit, démarreur manuel, étrangleur, compte-tours, indicateur de température, indicateur de niveau d'essence, dépose du capot 3

RODAGE 4

MÉLANGE DU CARBURANT

Type d'essence recommandé, type d'huile recommandé, mélange essence / huile, comment effectuer le mélange 4

AVANT DE DÉMARRER

Vérifications à effectuer 5

DÉMARRAGE 6

LUBRIFICATION

Fréquence, dépose du garde-poulie, dépose de la courroie d'entraînement, mécanisme de direction, niveau d'huile du carter, niveau d'huile du frein hydraulique, moteur à valve rotative, poulie menée 6

ENTRETIEN

Bougies, état de la suspension, état de la chenille, réglage de la suspension, réglage de la chenille, tension de la chaîne d'entraînement, carburateurs, courroie d'entraînement, poulie motrice, mécanisme de direction, réglage de la direction, système de refroidissement, écrous de culasse, écrous du support moteur, tuyauterie d'échappement, inspection générale, feu arrière . 8

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT 18

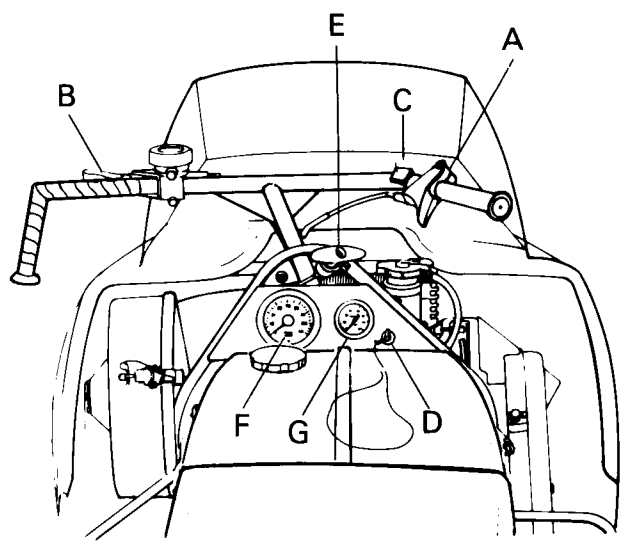
REMISAGE

Système de refroidissement, chenille, suspension, skis, réservoir à essence, carburateurs, lubrification des cylindres, poulie motrice, carter de chaîne, commandes, châssis, inspection générale 21

FICHE TECHNIQUE 24

CE MANUEL DOIT DEMEURER AVEC LE VÉHICULE AU MOMENT D'UNE REVENTE.

COMMANDES



- A) Manette de l'accélérateur
- B) Manette du frein
- C) Interrupteur d'urgence
- D) Capuchon coupe-circuit
- E) Démarreur manuel
- F) Compte-tours
- G) Indicateur de température

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'agir sur la manette.

B) Manette du frein

Fixée à la poignée gauche du guidon. Une pression sur la manette fait fonctionner le frein à disque hydraulique pour immobiliser le véhicule rapidement et en douceur.

C) Interrupteur d'urgence

Placé sur la poignée droite du guidon. En cas d'urgence, enfoncer le bouton. Le moteur s'arrêtera automatiquement. Pour rétablir le circuit, enfoncer de nouveau le bouton.

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.

D) Capuchon coupe-circuit

Dispositif placé du côté droit du tableau de bord. Rattacher la corde du dispositif au conducteur (par exemple au poignet) avant de faire démarrer le moteur, puis enfoncer le capuchon sur son réceptacle.

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

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

◆ **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.

E) Démarreur manuel

Dispositif à rebobinage automatique, placé au centre du véhicule. Pour faire démarrer le moteur, tirer sur la poignée.

F) Compte-tours

Cadran à lecture directe qui indique le nombre de tours / minute du moteur.

▼ **ATTENTION:** Le compte-tours est protégé par un fusible. S'il cesse de fonctionner, vérifier ce fusible et le remplacer s'il y a lieu. N'utiliser que des fusibles de .1A, sinon le compte-tours sera endommagé.

G) Indicateur de température

L'indicateur donne la température du liquide de refroidissement du moteur. La température normale de fonctionnement est de 43-54°C (110-130°F), mais peut varier selon les conditions de conduite, et ne doit jamais dépasser 80° C (180° F).

◆ **AVERTISSEMENT:** Avant de déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, toujours laisser échapper la pression en tirant le levier du haut. Sinon, il pourrait s'ensuivre une perte de liquide et peut-être même des brûlures graves.

Étrangleur

Leviers situés du côté gauche de chaque carburateur. Pour engager l'étrangleur, appuyer sur chaque levier; et les tirer pour les désengager.

○ **REMARQUE:** Ne pas conduire le véhicule lorsque l'étrangleur est engagé.

Indicateur de niveau d'essence

Le réservoir étant translucide, le niveau d'essence se vérifie d'un simple regard.

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne jamais vérifier le niveau d'essence à la lueur d'une allumette ou d'une flamme.

Dépose du capot

Pour déposer le capot, décrocher les attaches latérales, puis retirer le capot en le glissant vers l'avant.

◆ **AVERTISSEMENT:** Il est dangereux de faire tourner le moteur lorsque le capot n'est pas en place.

RODAGE

Les moteurs Bombardier-Rotax doivent subir une période de rodage de 2 heures avant de fournir leur puissance maximale. Bien qu'il faille toujours éviter de maintenir une vitesse élevée et de surchauffer le moteur, il est recommandé de soumettre ce dernier pendant le rodage à quelques accélérations vigoureuses ainsi qu'à de fréquentes variations de régime.

▼ **ATTENTION:** Un mauvais rodage ou l'absence de rodage entraînera une perte de puissance du moteur.

○ **REMARQUE:** Pendant la période de rodage, les deux gicleurs principaux doivent demeurer identiques. Recalibrer par la suite conformément aux données de la fiche technique.

MÉLANGE DU CARBURANT

Toujours ajouter l'huile à l'essence dans les proportions recommandées. Effectuer un mélange parfait avant de remplir le réservoir.

Type d'essence recommandé

Il est nécessaire d'utiliser une essence à haut indice d'octane.

Ex.: Essence pour avion bleu pâle à indice d'octane de 100, ou vert pâle à indice de 100-130.

▼ **ATTENTION:** Ne jamais modifier les proportions recommandées ni employer d'autres carburants, comme l'essence sans plomb ou à faible teneur en plomb, le naphthe, le méthane, etc...

Type d'huile recommandé

Utiliser de l'huile pour motoneige Blizzard 50 / 1. Elle est spécialement conçue pour répondre aux besoins des moteurs Bombardier-Rotax.

▼ **ATTENTION:** L'utilisation d'huiles autres que celle qui est recommandée pourrait causer des dommages au moteur.

Mélange essence / huile

On ne saurait trop insister sur l'importance du mélange de carburant, car les mélanges inadéquats sont l'une des principales causes de détérioration du moteur. La proportion recommandée est de 20 volumes d'essence pour un volume d'huile.

S.I.

1 canette de 500 mL d'huile mélangée à 10 litres = 20 à 1.

Mesures impériales

2 canettes de 16 oz d'huile Blizzard mélangées à 4 gal imp. = 20 à 1

Mesures américaines

2 canettes de 12 oz d'huile Blizzard mélangées à 4 gal É.-U. = 20 à 1

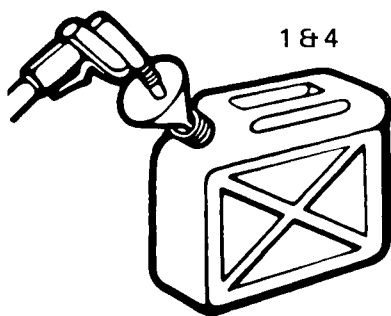
○ **REMARQUE:** Pour faciliter le mélange, conserver l'huile à la température de la pièce.

Comment effectuer le mélange

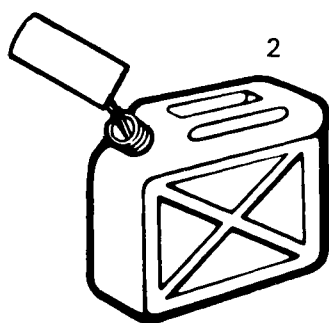
Utiliser un récipient propre. Ne jamais effectuer le mélange dans le réservoir de la motoneige. Pour ne pas être en reste, préparer deux mélanges de 5 gallons dans des récipients de plastique ou de métal.

◆ **AVERTISSEMENT:** L'essence est un liquide inflammable et explosif. Il faut donc effectuer le mélange huile / essence dans un endroit aéré. Ne pas fumer pendant l'opération. S'il se produit une émanation d'essence en cours de route, faire examiner le véhicule sans délai. Enfin, ne jamais faire le plein pendant que le moteur tourne. Par temps très froid, éviter que l'essence ne vienne en contact avec la peau.

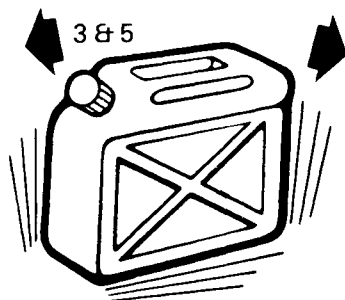
1. Verser un gallon d'essence dans un récipient propre.



2. Ajouter toute l'huile.



3. Remettre le bouchon et brasser vigoureusement le récipient.



4. Ajouter le reste de l'essence.

5. Brasser de nouveau. À l'aide d'un entonnoir à filtre fin, verser le mélange dans le réservoir.

○ **REMARQUE:** L'huile ayant tendance à se déposer, il ne faut jamais oublier de brasser le récipient avant d'utiliser un mélange déjà préparé.

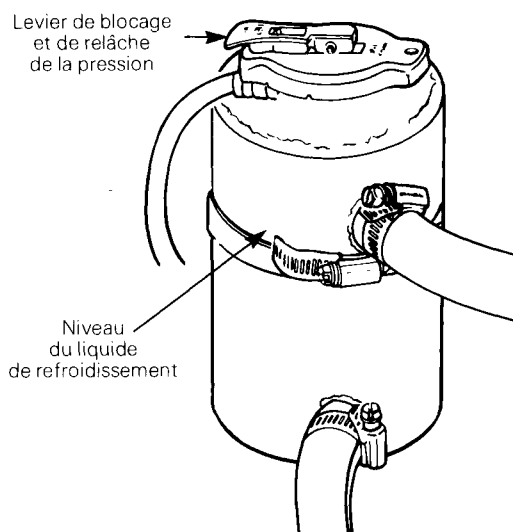
◆ **AVERTISSEMENT:** Ne pas remplir complètement le réservoir si le véhicule doit stationner dans un endroit chaud. L'essence aurait alors tendance à se dilater et à déborder du réservoir.

AVANT DE DÉMARRER

Vérifications à effectuer:

- Actionner la manette de l'accélérateur à quelques reprises pour voir si elle fonctionne bien. Celle-ci doit revenir automatiquement au ralenti dès qu'on la relâche.
- S'assurer que les skis et la chenille n'ont pas gelé au sol et que la direction fonctionne adéquatement.
- Actionner la manette du frein et s'assurer que le freinage est complet avant que la manette ne touche le guidon.
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Celui-ci devrait arriver au bas du boyau de retour supérieur. S'il en manque, faire le plein avec une solution à parts égales d'eau et d'antigel. Pour remplir tout le système, utiliser une solution de 3 parties d'antigel dans 2 parties d'eau. (Voir le paragraphe "Système de refroidissement" de la section "Remisage".)

◆ **AVERTISSEMENT:** Avant de déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, toujours laisser échapper la pression en soulevant le levier du bouchon. Sinon, il pourrait s'ensuivre une perte de liquide et peut-être même des brûlures graves.



- Vérifier le niveau d'essence.
- S'assurer que la voie est complètement libre devant le véhicule.

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne pas démarrer avant de s'être assuré du bon fonctionnement de tous les mécanismes.

DÉMARRAGE

1. Vérifier le fonctionnement du mécanisme de l'accélérateur.
2. Engager l'étrangleur en appuyant sur chaque levier; les tirer pour le désengager. Toujours utiliser l'étrangleur pour démarrer lorsque le moteur est froid. L'emploi en est cependant inutile lorsque le moteur est encore chaud. Ne jamais circuler lorsque l'étrangleur est engagé.
3. S'assurer que le capuchon coupe-circuit est en place et que la corde en est rattachée au conducteur.
4. Tirer lentement la poignée du démarreur manuel jusqu'à ce qu'elle offre une résistance, puis tirer vigoureusement. Laisser la poignée revenir lentement à sa position initiale.

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne pas actionner l'accélérateur lors du démarrage.

5. Vérifier le fonctionnement de l'interrupteur d'urgence et du capuchon coupe-circuit. Faire démarrer le moteur à nouveau.

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

6. Laisser le moteur se réchauffer avant de rouler à haut régime.

▼ **ATTENTION:** Le système de refroidissement du moteur n'est vraiment effectif que lorsque le véhicule est en mouvement. Il ne faut donc laisser tourner le moteur au ralenti que très peu de temps, pour ne pas l'endommager.

LUBRIFICATION

Fréquence

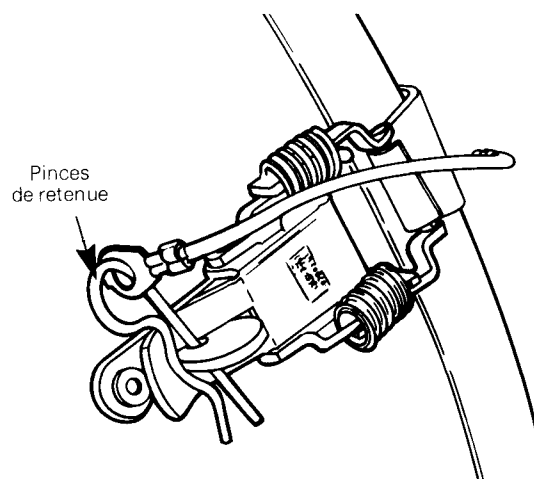
Comme tout mécanisme, une motoneige doit faire l'objet d'un entretien régulier. Lubrifier la direction et la suspension toutes les semaines ou plus souvent si le véhicule est utilisé sur neige fondante.

◆ **AVERTISSEMENT:** Effectuer les opérations d'entretien conformément aux instructions contenues dans ce manuel. Sauf indication contraire, le moteur doit alors être arrêté. Il est recommandé de faire réviser périodiquement par le concessionnaire les points mécaniques non couverts par ce manuel.

Dépose du garde-poulie

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne pas faire tourner le moteur lorsque le garde-poulie n'est pas en place.

Déposer le capot. Retirer les pinces de retenue, défaire les attaches et glisser le garde-poulie de côté.



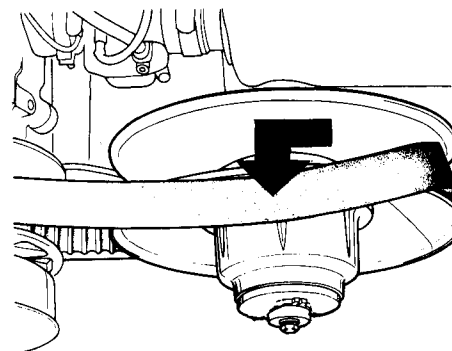
Dépose de la courroie d'entraînement

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne jamais faire tourner le moteur lorsque la courroie n'est pas en place.

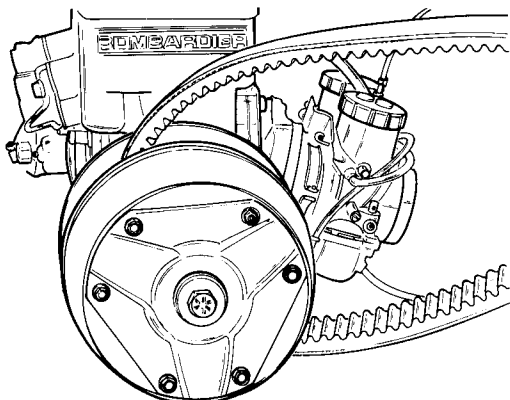
Déposer le capot et le garde-poulie.

Ouvrir la poulie menée en tournant et poussant la demi-poulie coulissante; la maintenir ouverte.

Faire glisser la courroie par-dessus le rebord supérieur de la demi-poulie coulissante.

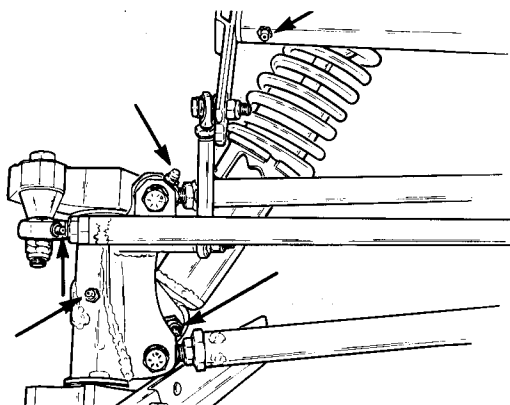


Faire glisser la courroie par-dessus la poulie motrice et la retirer du véhicule. Faire l'inverse pour reposer la courroie.



Mécanisme de direction

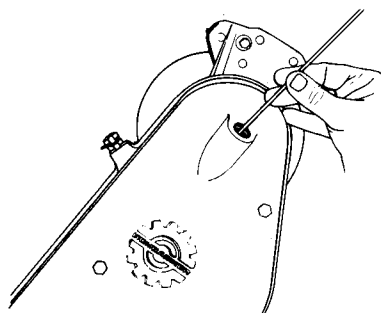
Lubrifier les joints à rotule des barres d'accouplement aux raccords de graissage jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints. Huiler les boulons des coupleurs de jambes de ski.



▲ **ATTENTION:** Ne pas lubrifier la gaine des câbles d'accélérateur et / ou de frein.

Niveau d'huile du carter de chaîne

Enlever le bouchon et vérifier le niveau d'huile en se servant d'un bout de fil métallique rigide comme jauge. Le niveau d'huile devrait être de 50 mm (2"). Refaire le plein au besoin. La capacité du carter est d'environ 255 ml (9 oz).



Niveau d'huile du frein à disque hydraulique

Pour vérifier le niveau d'huile, déposer le couvercle du réservoir (sur le guidon). L'huile doit arriver à la lèvre supérieure du réservoir. S'il y a lieu de refaire le plein, n'utiliser que de l'huile à frein hydraulique répondant à la norme J-1703.

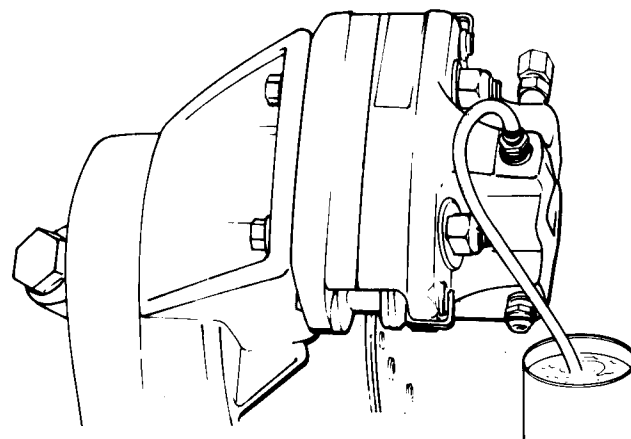
▼ **ATTENTION:** La présence de poussière ou de corps étrangers dans l'huile à frein peut rendre nécessaire la vidange du système.

Voir si le boyau du frein porte des marques d'abrasion ou s'il y a des fuites. Vérifier l'état des plaquettes de frein; les remplacer si elles ont moins de 1.6 mm (1/16") d'épaisseur.

Si le frein est mou parce que la réserve est faible et / ou qu'il y a eu infiltration d'air, déposer le couvercle du réservoir et refaire le plein. Remettre le couvercle en place.

○ **REMARQUE:** Le réservoir doit demeurer plein tout au long des opérations qui suivent.

Brancher un tuyau d'évacuation à la valve et insérer l'autre bout dans un contenant d'huile à frein.



Actionner le frein à quelques reprises pour établir une pression, puis tenir la manette, ouvrir la valve de drainage pour laisser s'échapper l'air. Fermer la valve et laisser revenir lentement la manette à sa position d'origine.

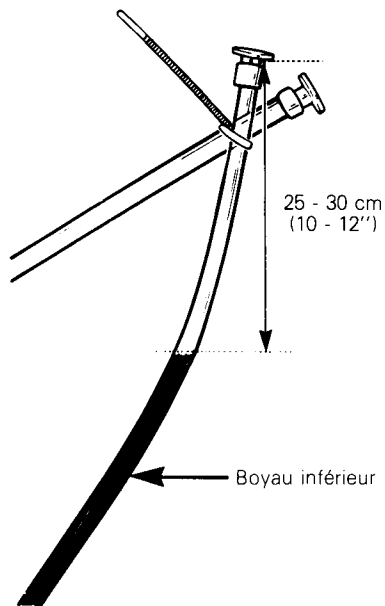
Continuer d'actionner la manette jusqu'à ce que l'huile injectée dans le contenant ne renferme plus d'air.

Débrancher le tuyau d'évacuation et revérifier le niveau d'huile.

○ **REMARQUE:** Changer l'huile de frein au moins une fois par saison de courses.

Moteur à valve rotative

Vérifier fréquemment le niveau d'huile. Celui-ci doit être maintenu à environ 25-30 cm (10-12") du bouchon supérieur. Au besoin, refaire le plein en utilisant de l'huile à injection "Castrol" ou l'équivalent.



Poulie menée

Déposer le boulon qui retient la poulie menée à son arbre, puis retirer la poulie menée. Lubrifier l'arbre avec du composé antigrippage. Remettre la poulie sur l'arbre et serrer le boulon à 5-7 N•m (4-5 lb-pi).

ENTRETIEN

Le tableau suivant indique quelles opérations doivent être effectuées après chaque course.

AVERTISSEMENT: Effectuer les opérations d'entretien conformément aux instructions contenues dans ce manuel. Sauf indication contraire, le moteur doit alors être arrêté. Il est recommandé de faire réviser périodiquement par le concessionnaire les points mécaniques non couverts par ce manuel.

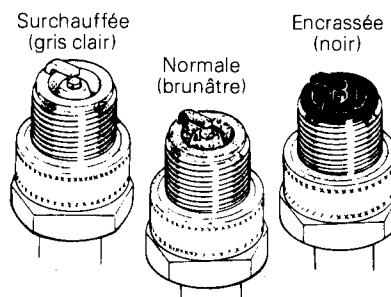
Bougies	page 8
État de la suspension	page 9
État de la chenille	page 9
Suspension	page 9
Réglage de la chenille	page 12
Chaîne d'entraînement (tension)	page 13
Réglage du carburateur	page 13
Courroie d'entraînement	page 13
Poulie motrice	page 13
Tension de la courroie d'entraînement	page 14
Mécanisme de direction	page 14
Réglage de la direction	page 14
Système de refroidissement	page 15
Écrous de culasse	page 17
Support moteur	page 17
Échappement	page 17
Inspection générale	page 17

Bougies

Débrancher et enlever les bougies.

En vérifier l'état:

- bec brunâtre: fonctionnement normal;
- bec noir: mélanges du ralenti et / ou de haute vitesse trop riches; rapport huile / essence inadéquat; bougies non conformes; fonctionnement prolongé au ralenti;
- bec gris clair: mélange du ralenti ou de haute vitesse trop pauvre; bougies non conformes; rapport huile / essence inadéquat; fuite à un joint.



À l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifier l'écartement des bougies. Il devrait être de 0.40 mm (.016"). Remettre les bougies en place et les brancher. Le type de bougie à utiliser est Bosch W340 S2S, ou l'équivalent.

État de la suspension

Vérifier l'état des ressorts de la suspension. Les remplacer s'ils sont brisés ou affaiblis. Vérifier l'état des glissières et les remplacer au besoin.

État de la chenille

Soulever l'arrière du véhicule et s'assurer que rien ne peut entraver la chenille. Faire tourner manuellement cette dernière, en vérifier l'état, examiner les traverses et les rivets. **Remplacer sans tarder les traverses fissurées, de même que les rivets desserrés ou ceux qui manquent.**

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne jamais faire fonctionner une motoneige dont la chenille est fendillée, déchirée ou autrement endommagée.

Réglage de la suspension

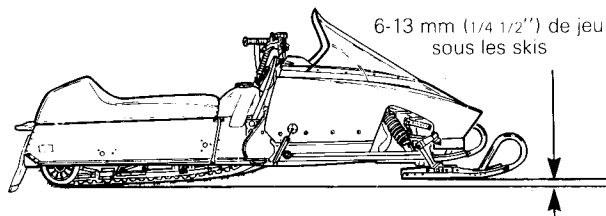
Suspension avant

Avant tout réglage de la suspension et/ou de la direction, toujours effectuer les réglages suivants dans l'ordre de leur mention:

1. Réglage de la cambrure
2. Réglage du guidon
3. Réglage de la divergence des skis

— Placer le véhicule sur une surface horizontale.

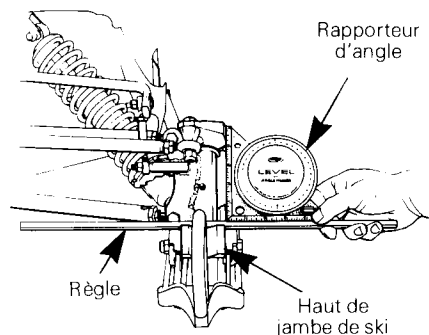
Soulever l'avant du véhicule (à l'aide de deux blocs de bois installés sous la coque) de la façon à obtenir un jeu de 6-13 mm (1/4-1/2") sous chaque ski, lorsque le mécanisme de la suspension avant est complètement étiré.



○ **REMARQUE:** Déposer le capot pour effectuer ce réglage.

Réglage de la cambrure

- S'assurer que le mécanisme de la suspension avant est complètement étiré et que les skis sont droits.
- À l'aide d'un rapporteur d'angle et d'une règle (posée à plat sur le haut de la jambe de ski), régler la cambrure de la façon recommandée.



Cambrure côté gauche: 0°

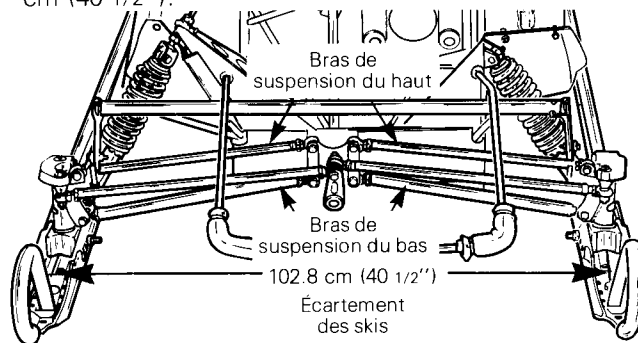
Cambrure côté droit: 2°-5° négative

○ **REMARQUE:** La cambrure est l'inclinaison de l'ensemble du ski et de la jambe de ski par rapport à la verticale. Pour obtenir une cambrure négative, l'ensemble du ski et de la jambe de ski doit être incliné vers l'intérieur, de sorte que les jambes de ski soient plus près l'une de l'autre au haut qu'au bas. Le degré d'inclinaison se mesure par rapport à la verticale. Cette mesure est appelée cambrure.

Pour régler la cambrure:

Desserrer les écrous de blocage des bras de suspension avant du haut et du bas; tourner les bras de suspension, à la main, jusqu'à l'obtention de la cambrure recommandée. Resserrer solidement les écrous de blocage.

○ **REMARQUE:** Lors de ce réglage, toujours s'assurer de conserver un écartement des skis de 102.8 cm (40 1/2").

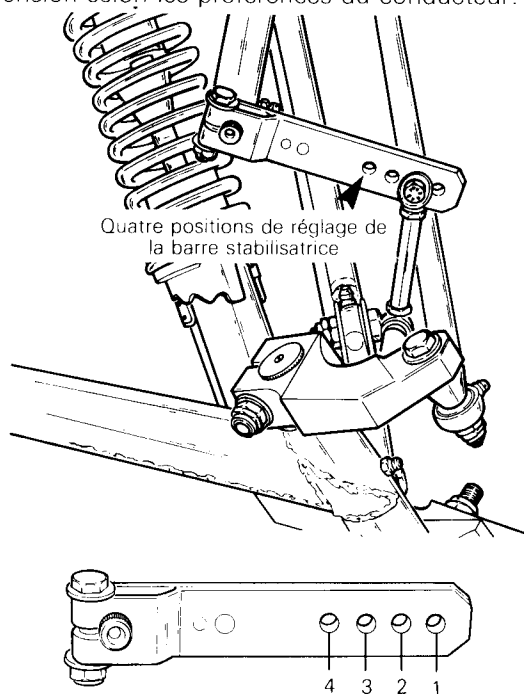


Redescendre le véhicule au sol et faire mouvoir la suspension de haut en bas et de bas en haut, de sorte que toutes ses pièces puissent se déplacer.

- Il est recommandé de revérifier les étapes de réglage, de la deuxième à la quatrième.
- Vérifier de nouveau tous les boulons et les écrous de blocage, et s'assurer que l'écartement des skis est toujours de 102.8 cm (40 1/2") de centre en centre des skis.

Réglage de la barre stabilisatrice

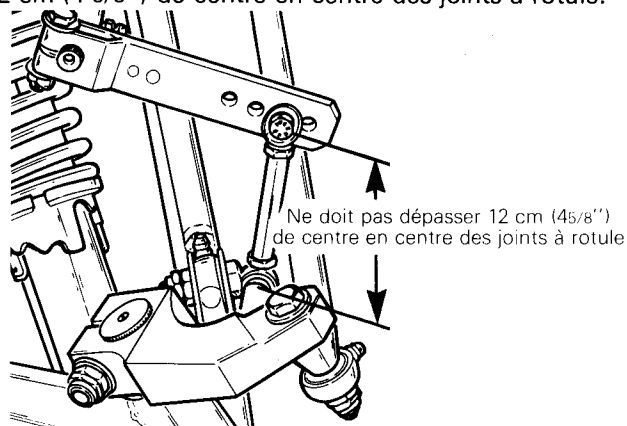
La barre stabilisatrice compte quatre (4) positions d'attache interchangeables qui permettent de régler la suspension selon les préférences du conducteur.



1. Avant - tension faible
2. Centre avant - tension moyenne
3. Centre arrière - tension forte
4. Arrière - tension extra-forte

Lors du réglage de la suspension ou du choix de l'une des quatre (4) positions d'attache, la barre stabilisatrice ne doit subir aucune tension. Pour ce, varier la longueur des barres d'accouplement.

ATTENTION: La longueur des barres d'accouplement de la barre stabilisatrice ne doit pas dépasser 12 cm (4 5/8") de centre en centre des joints à rotule.

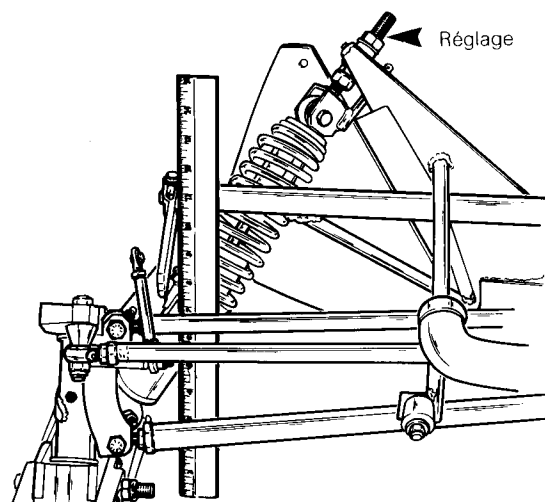


Réglage du transfert de poids

REMARQUE: Ce réglage n'est recommandé que pour les compétitions sur piste plate.

Le réglage du transfert de poids s'effectue en soulevant le côté droit du châssis de sorte que le véhicule demeure à l'horizontale dans le virage sur une piste plate.

La vis de retenue supérieure de l'amortisseur de droite est réglable.



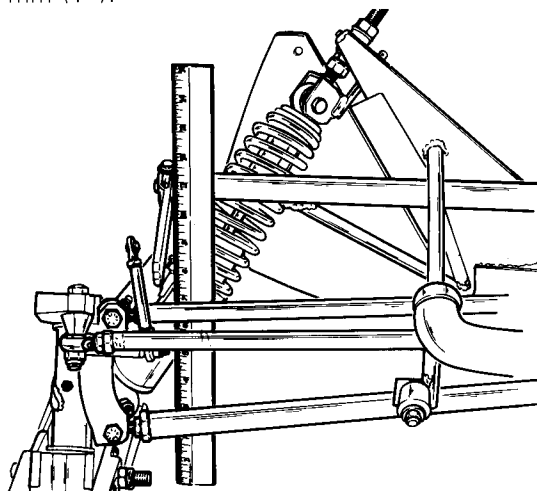
IMPORTANT: La hauteur du côté droit du châssis ne doit pas dépasser de plus de 25 mm (1") celle du côté gauche.

Pour effectuer le réglage:

Véhicule au sol,

- séparer la barre d'accouplement droite de la barre stabilisatrice;
- débloquer l'écrou de retenue supérieur de l'amortisseur droit;
- visser ou dévisser l'écrou inférieur pour régler la hauteur du châssis selon les préférences du conducteur.

Ne pas soulever le côté droit du châssis de plus de 25 mm (1").



Pour obtenir la hauteur désirée, mesurer la distance comprise entre le sol et la partie supérieure de la barre stabilisatrice, de chaque côté.

Une fois la hauteur réglée, remettre le boulon de la barre d'accouplement de la barre stabilisatrice et verrouiller l'écrou de blocage supérieur de l'amortisseur.

Ne pas oublier que la barre stabilisatrice ne doit subir aucune tension lors de ce réglage. Et que la longueur de la barre d'accouplement peut être modifiée.

ATTENTION: La longueur des barres d'accouplement de la barre stabilisatrice ne doit pas dépasser 12 cm (4 5/8") de centre en centre des joints à rotule.

REMARQUE: Pour toute compétition sur piste penchée, il est recommandé de conserver une hauteur égale aux deux côtés du véhicule.

Réglage des amortisseurs

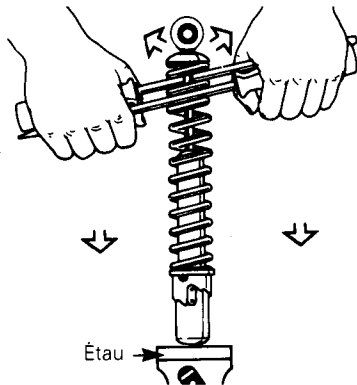
— Les amortisseurs des skis peuvent être réglés selon les préférences du conducteur. Ce réglage porte sur l'amortissement de même que sur la tension initiale des ressorts.

Réglage de l'amortissement

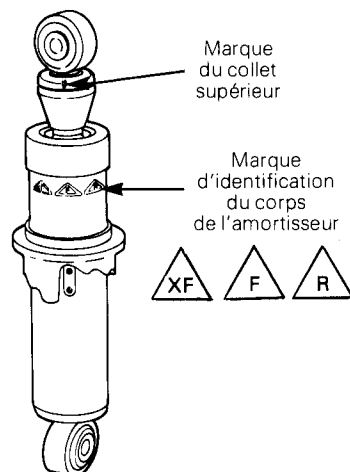
L'amortissement peut être réglé de trois façons différentes: amortissement normal, rigide ou extra-rigide.

Déposer l'amortisseur du véhicule et installer l'oeillet de retenue inférieur dans un étau. Dévisser la vis de retenue de la butée d'aluminium du haut et descendre la butée sur l'axe.

À l'aide de deux (2) tournevis, déposer le collet du ressort de l'amortisseur, le ressort et la butée.



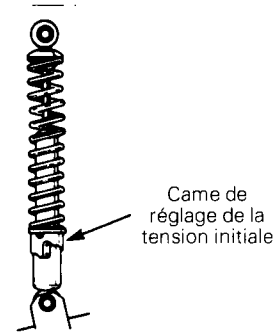
Enfoncer complètement la tige d'amortisseur et s'assurer d'aligner la marque du collet supérieur avec la marque d'identification du corps de l'amortisseur.



Pour reconnaître le réglage déjà effectué, amener lentement la marque du collet de la tige d'amortisseur vis-à-vis les marques d'identification du corps de l'amortisseur jusqu'à ce que l'engagement soit perceptible, puis tourner dans la direction appropriée de façon à obtenir la position désirée.

Tension initiale

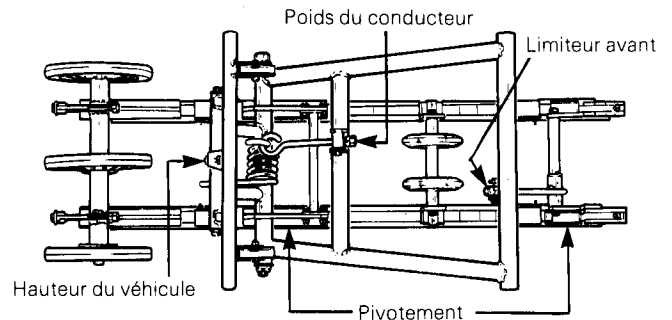
— Pour régler la tension initiale des ressorts, tourner la came de réglage vers la droite pour augmenter la tension, et vers la gauche pour la diminuer. Une tension initiale élevée augmente la charge utile de la motoneige.



Suspension arrière

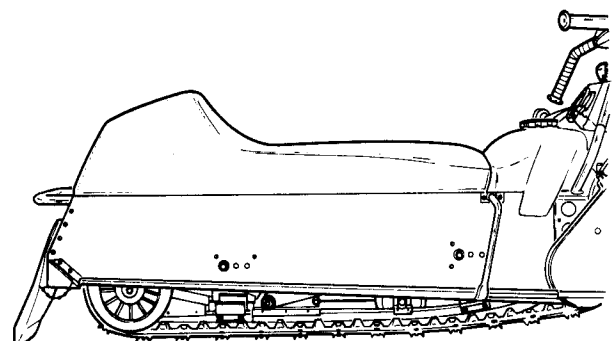
Le réglage peut porter sur quatre points:

- hauteur du véhicule
- réglage selon le poids du conducteur
- pivotement
- limiteur avant



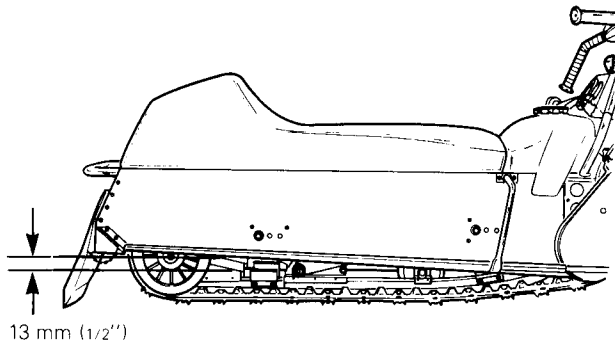
Hauteur du véhicule (sans conducteur)

Régler la hauteur du véhicule de sorte que l'arrière du repose-pied soit en ligne avec le boulon de retenue de la roue de support arrière.



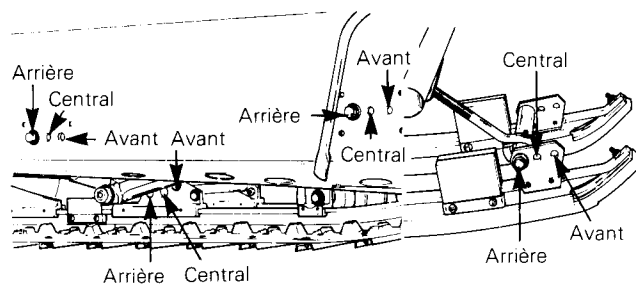
Réglage de la suspension selon le poids du conducteur

Régler la tension des ressorts de sorte que l'arrière du véhicule ne s'affaisse pas de plus de 13 mm (1/2") lorsque le conducteur s'assied sur le véhicule.



Pivotement

Le point de pivotement de la suspension peut être modifié selon le type de piste. Pour ce, se servir des trois (3) trous d'attache de la suspension.



ATTENTION: Les trois (3) points d'attache de la suspension doivent toujours être montés dans les mêmes trous. C'est-à-dire que si le bras de suspension et le limiteur avant sont montés au trou arrière de la suspension, les deux bras doivent être montés aux trous arrière du châssis.

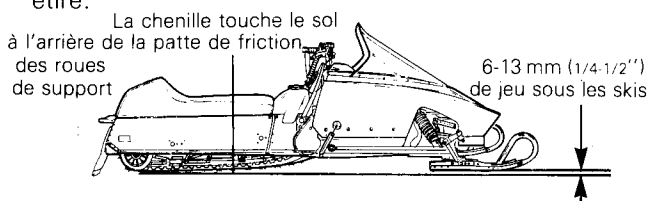
La position avant a pour effet d'augmenter la traction et d'améliorer la maniabilité du véhicule dans les virages à grand rayon.

Quant à la position arrière, elle permet de réduire la traction et d'accroître les possibilités de dérapage contrôlé dans les virages.

Réglage du limiteur avant

— Placer le véhicule sur une surface horizontale.

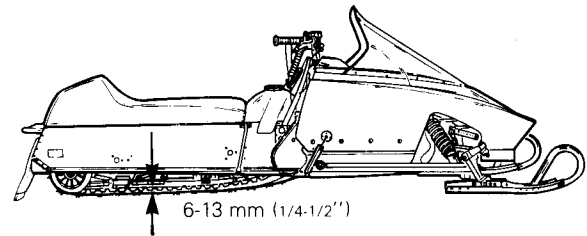
— Soulever l'avant du véhicule (à l'aide de deux blocs de bois installés sous la coque) de façon à obtenir un jeu de 6-13 mm (1/4-1/2") sous chaque ski lorsque le mécanisme de la suspension avant est complètement étiré.



— Régler le limiteur avant de sorte que l'avant de la chenille (à l'arrière de la patte de fixation des roues de support) vienne en contact avec le sol.

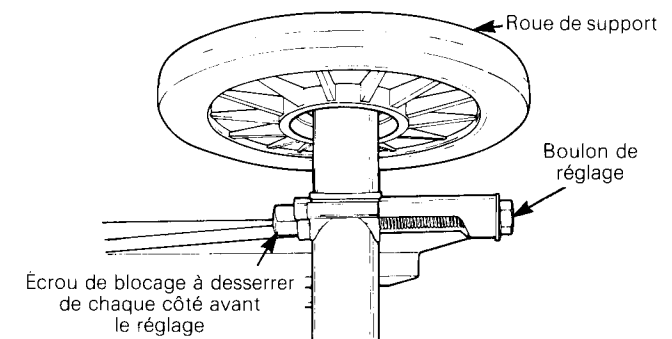
Réglage de la chenille

Soulever l'arrière du véhicule et laisser la suspension se détendre. Il doit y avoir un jeu de 6-13 mm (1/4-1/2") entre la glissière et les traverses métalliques. S'il y a trop de jeu, la chenille frottera sur le châssis.

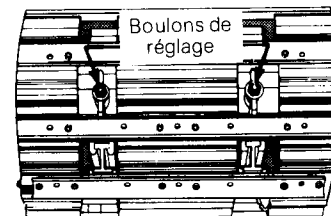


AVERTISSEMENT: S'il n'y en pas assez, la vitesse et le rendement en souffriront, et les pièces composantes de la suspension seront endommagées.

S'il y a lieu d'effectuer un réglage, desserrer la roue de support (boulons de retenue) de même que les écrous de blocage des boulons de réglage.



Puis, visser ou dévisser les boulons de réglage pour centrer la chenille.



REMARQUE: Le réglage de la tension et celui de l'alignement sont étroitement liés. Ne pas effectuer l'un sans l'autre.

Faire démarrer le moteur et faire tourner **lentement** la chenille. Voir si celle-ci est bien centrée et tourne uniformément.

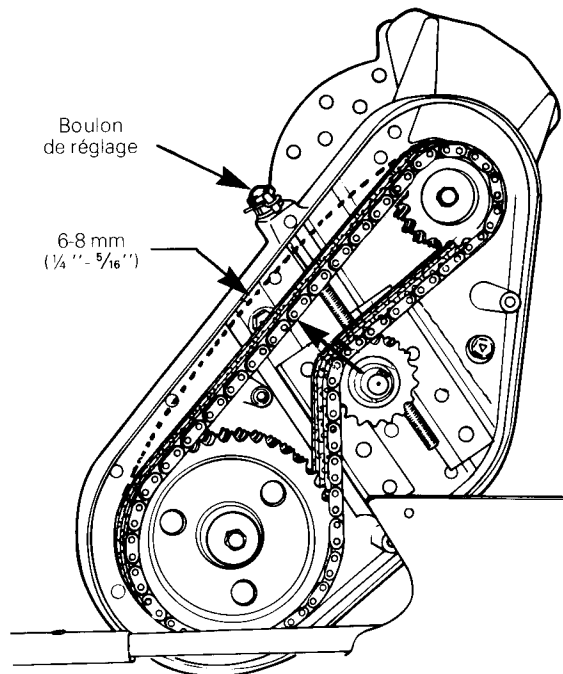
Pour aligner la chenille, arrêter le moteur, serrer le boulon de réglage du côté où la chenille est le plus près du châssis. Revérifier l'alignement.

Resserrer l'écrou de blocage du boulon de réglage, les boulons de retenue de la roue de support et revérifier l'alignement.

AVERTISSEMENT: Avant de vérifier l'alignement, s'assurer que la chenille est libre de tout élément pouvant être projeté hors de son champ de rotation. Tenir mains, pieds, outils et vêtements éloignés de la chenille. S'assurer que personne ne se trouve près du véhicule.

Chaîne d'entraînement (tension)

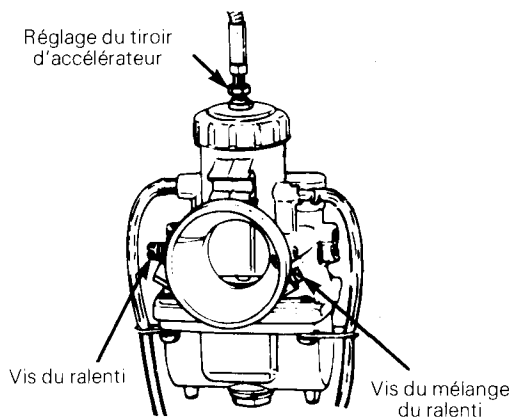
La tension est correcte lorsque la chaîne présente un fléchissement de 6-8 mm ($\frac{1}{4}$ " - $\frac{5}{16}$ "') vers l'extérieur. Pour régler la tension, serrer quelque peu le tendeur contre la chaîne et le bloquer dans cette position.



ATTENTION: Ne pas trop serrer le boulon de réglage du tendeur.

Réglage du carburateur

Le réglage du carburateur comporte trois étapes: mélange du ralenti, tiroir d'accélérateur et ralenti



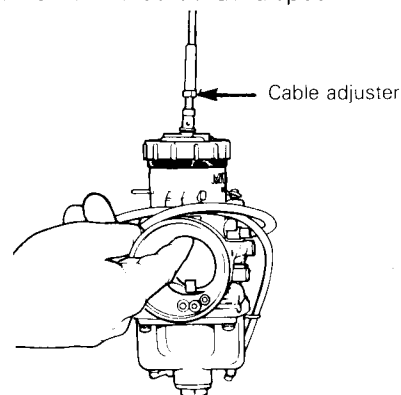
A) Réglage du mélange du ralenti

Serrer complètement la vis du mélange du ralenti (jusqu'à ce qu'une faible résistance se fasse sentir) puis la reculer conformément à la fiche technique.

B) Réglage du tiroir d'accélérateur

AVERTISSEMENT: S'assurer que le moteur est **ARRÊTÉ**, avant d'effectuer le réglage du tiroir d'accélérateur.

Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage du câble d'accélérateur contre la poignée du guidon. Dévisser le dispositif de réglage du câble à la main, de façon à obtenir l'ouverture maximum du tiroir d'accélérateur. (Le silencieux d'admission déposé, vérifier avec votre doigt si le tiroir de l'accélérateur est bien appuyé contre la partie supérieure du carburateur). Visser de deux tours le dispositif de réglage du câble afin d'annuler toute tension possible au niveau du câble d'accélérateur, et serrer le contre-écrou du dispositif.



AVERTISSEMENT: Il est important d'effectuer le réglage du tiroir d'accélérateur, afin de s'assurer du bon fonctionnement du mécanisme de l'accélérateur.

C) Réglage du ralenti

Tourner la vis du ralenti vers la droite jusqu'à ce qu'elle vienne en contact avec le tiroir d'accélérateur puis lui faire effectuer deux (2) autres tours (réglage préliminaire). Faire démarrer le moteur et le laisser réchauffer, puis régler le régime du ralenti à 3000-3500 tr/mn en tournant la vis du ralenti dans un sens ou dans l'autre.

ATTENTION: Ne pas tenter de régler le régime du ralenti avec la vis du mélange du ralenti. Il pourrait en résulter de graves dommages au moteur.

Courroie d'entraînement

Examiner la courroie. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, effilée ou usée de façon inégale (usure d'un seul côté, etc.). L'usure inégale de la courroie provient souvent d'un mauvais alignement des poulies. La courroie doit avoir une largeur minimale de 31.7 mm ($1 \frac{1}{4}$ "')

Si la courroie est trop étroite, on notera une perte de performance.

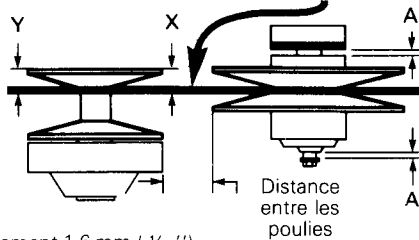
REMARQUE: Après l'installation d'une courroie d'entraînement neuve, il est fortement recommandé d'observer une période de rodage de 4 ou 5 tours de piste, au cours desquels l'accélérateur sera maintenu en deçà de la moitié de sa course totale.

Poulie motrice

AVERTISSEMENT: L'entretien et / ou le calibrage de la poulie motrice ne doivent être effectués que par un mécanicien professionnel qui connaît bien ce type de poulie motrice.

Tension de la courroie d'entraînement

Tige carrée $\frac{3}{8}$ " Longueur 48 cm (19 po)



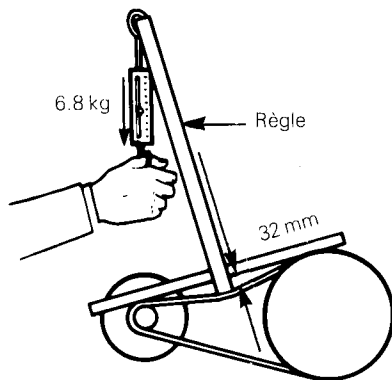
A: Flottement 1.6 mm ($\frac{1}{16}$ ")

Dimensions X et Y (décalage): 32.9 mm ($1 \frac{19}{64}$ ").

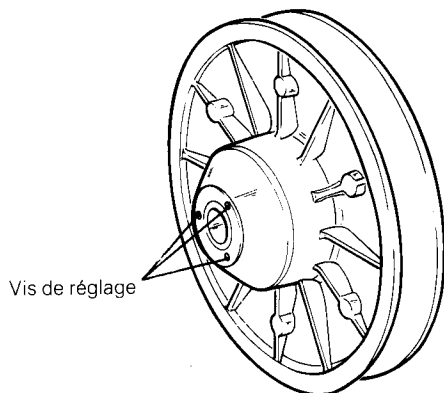
ATTENTION: La dimension "X" ne doit jamais dépasser la dimension "Y". La dimension "Y" peut être supérieure à la dimension "X" de 1.6 mm ($\frac{1}{16}$ ").

Distance nominale entre les poulies.

Cette distance doit être de 34-36 mm ($1 \frac{11}{32}$ - $1 \frac{13}{32}$ "). Toutefois, pour obtenir les meilleures performances du véhicule, la courroie d'entraînement doit fléchir de 32 mm ($1 \frac{1}{4}$ ") lorsqu'on exerce une pression de 6.8 kg (15 lb) sur la courroie d'entraînement.



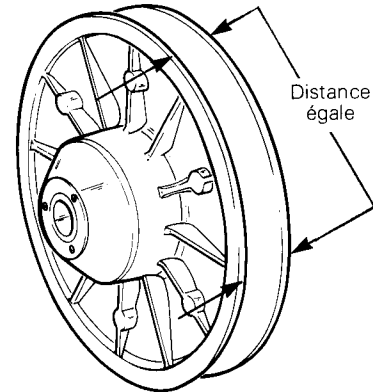
La poulie menée comporte trois (3) vis de réglage qui permettent d'augmenter ou de diminuer la distance entre les demi-poulies, tout en permettant d'obtenir la tension appropriée de la courroie d'entraînement.



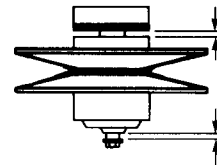
Réglage

Serrer ou desserrer uniformément les vis de réglage de façon à obtenir le fléchissement recommandé.

ATTENTION: S'assurer que la distance entre les demi-poulies est la même tout autour.



À l'aide de cales, régler le jeu de la poulie menée à 1.6 mm ($\frac{1}{16}$ ") de chaque côté.



Mécanisme de direction

Vérifier la solidité des éléments du mécanisme de direction (bras de direction, boulons et barres d'accouplement, etc...) et les resserrer au besoin. Vérifier l'état des lisses et des skis. Les remplacer au besoin.

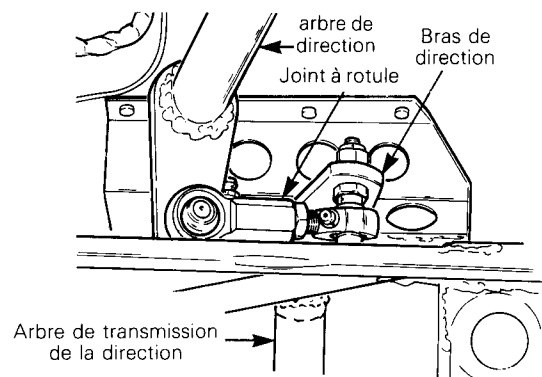
Réglage de la direction

Avant tout réglage de la suspension et/ou de la direction, toujours effectuer les réglages suivants dans l'ordre de leur mention:

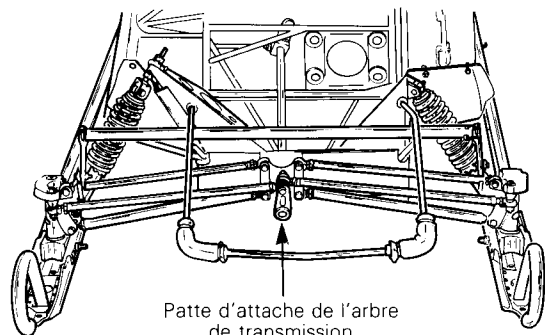
1. réglage de la cambrure
2. réglage du guidon
3. réglage de la divergence des skis

Réglage du guidon

Démonter le joint à rotule du bras de direction (situé à l'avant du tunnel de la chenille).

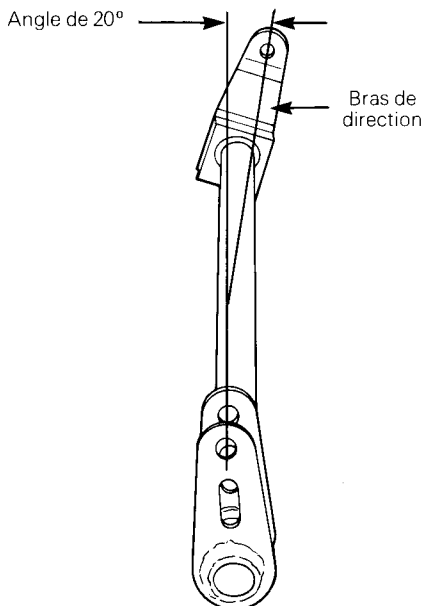


Placer le guidon de sorte qu'il forme un angle de 90° avec le châssis et placer la patte d'attache de l'arbre de transmission de la direction à la verticale.



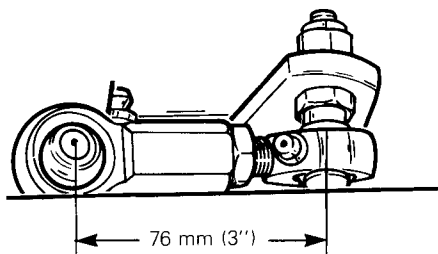
Patte d'attache de l'arbre de transmission à la verticale

◆ **AVERTISSEMENT:** Toujours s'assurer que les pattes d'attache de l'arbre de transmission de la direction sont à la verticale lorsque le bras de direction forme un angle de 20° avec celles-ci.



Régler de nouveau la longueur de l'ensemble des joints à rotule et réinstaller à la direction.

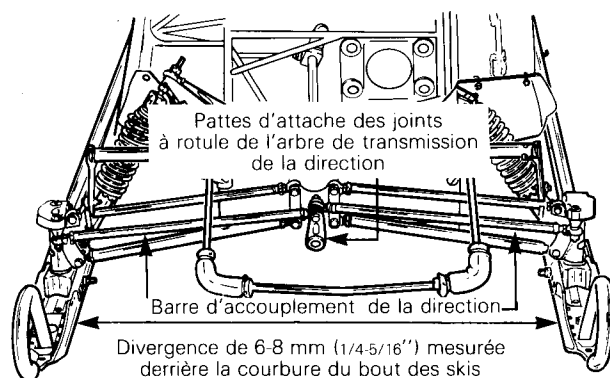
◆ **AVERTISSEMENT:** La longueur de l'ensemble des joints à rotule reliant le guidon à l'arbre de transmission de la direction ne doit pas dépasser 76 mm (3") de centre en centre des joints à rotule.



Réglage de la divergence des skis

Les skis doivent avoir une divergence d'au moins 6 mm (1/4") et d'au plus 8 mm (5/16"). Pour vérifier, mesurer la distance qui sépare les skis à l'avant (derrière la courbure du bout des skis) et à l'arrière du rebord extérieur.

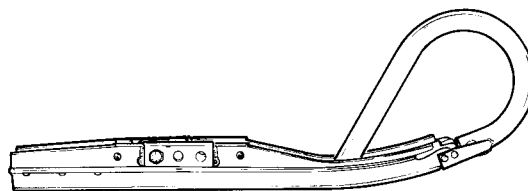
Pour ajuster, s'assurer que les pattes d'attache des joints à rotule de l'arbre de transmission de la direction sont à la verticale et que les skis pointent tout droit vers l'avant.



Desserrer les écrous de blocage de chaque barre d'accouplement. Tourner uniformément chaque barre d'accouplement à la main jusqu'à ce que les skis soient correctement alignés. Resserrer solidement les écrous de blocage.

◆ **AVERTISSEMENT:** Le logement du joint à rotule doit être parallèle au bras de direction. Le maintenir en place pendant le serrage des écrous. Le guidon doit former un angle de 90° avec le châssis, lorsque les skis pointent vers l'avant.

○ **REMARQUE:** La position d'attache des skis est interchangeable.



Système de refroidissement

En soulevant le levier du bouchon du radiateur, vérifier si le bouchon maintient une pression adéquate dans le système. Sinon, installer un bouchon neuf de 14 lb.

Se servir d'un densimètre pour vérifier la force de la solution d'antigel. Si la température du liquide de refroidissement dépasse les recommandations de 80°C (180°F), voir si le radiateur est obstrué par la saleté.

Pour vidanger le système de refroidissement

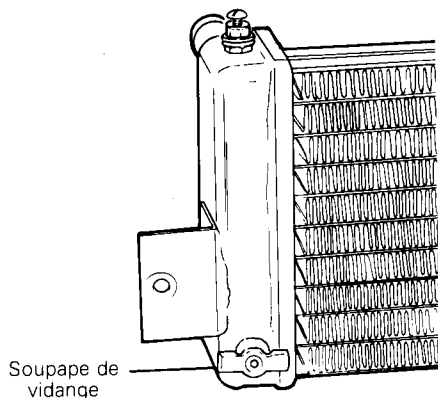
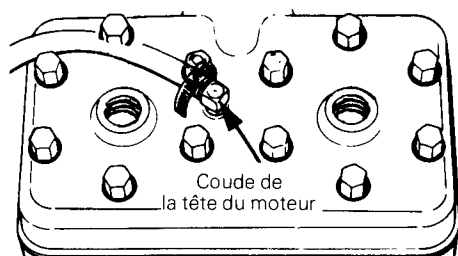
◆ **AVERTISSEMENT:** Ne jamais vidanger le système de refroidissement lorsque le liquide est chaud et sous pression. Il pourrait s'ensuivre de graves brûlures.

Relâcher la pression en soulevant le levier incorporé au bouchon du radiateur.

Déposer le bouchon du radiateur.

◆ **AVERTISSEMENT:** Avant de déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, toujours laisser échapper la pression en soulevant le levier du bouchon. Sinon, il pourrait s'ensuivre une perte de liquide et peut-être même des brûlures graves.

Débrancher le boyau venant du coude de la tête du moteur, puis obstruer le coude et ouvrir la soupape de vidange du radiateur (située dans la partie inférieure du radiateur). Abaisser ensuite le boyau pour vidanger le moteur.



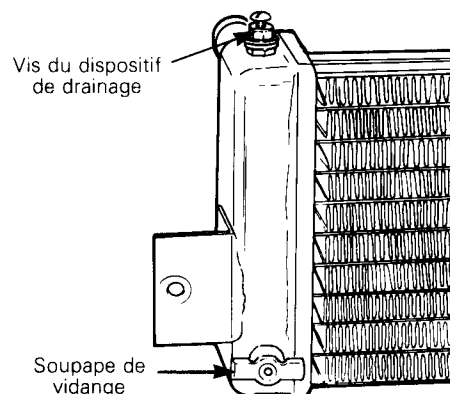
Une fois la vidange terminée, déboucher le coude.

○ **REMARQUE:** Pour vidanger complètement le système, il faut obstruer le coude, sinon il sera impossible de créer un effet de siphon, et il restera une certaine quantité de liquide dans le système.

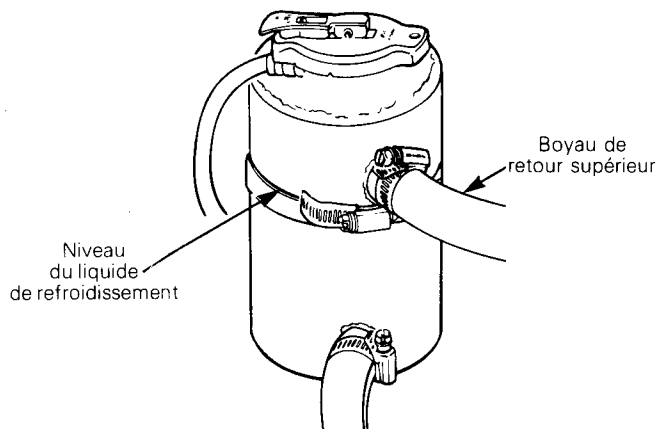
▼ **ATTENTION:** Pour prévenir la formation de rouille dans le système de refroidissement, le remplir de la solution recommandée de 60% d'antigel et 40% d'eau.

Pour remplir le système

Fermer la soupape de vidange du radiateur, enlever la vis du dispositif de drainage, verser le liquide jusqu'à ce qu'il atteigne le dispositif de drainage, reposer la vis.



Placer l'extrémité débranchée du boyau plus haut que la tête du moteur. Verser ensuite le liquide jusqu'à ce qu'il atteigne le raccord du coude, puis brancher le boyau. Continuer lentement à verser jusqu'à ce que le liquide arrive au bas du boyau de retour supérieur.



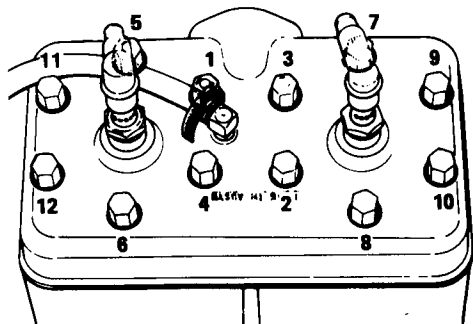
Reposer le bouchon du réservoir et faire démarrer le moteur; le laisser tourner jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement.

Arrêter le moteur et vérifier le niveau du liquide de refroidissement; remplir au besoin.

◆ **AVERTISSEMENT:** Avant de déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, toujours laisser échapper la pression en soulevant le levier du bouchon. Sinon, il pourrait s'ensuivre une perte de liquide et peut-être même des brûlures graves.

Écrous de culasse

À la fin des cinq premières heures de marche, s'assurer que le serrage des écrous de culasse présente un couple uniforme de 22 N•m (16 lb-pi) (moteur froid).



Support moteur

Vérifier la solidité des écrous. Les resserrer au besoin.

Échappement

La tuyauterie d'échappement doit être solidement attachée. Vérifier les attaches. Remplacer les ressorts et / ou les resserrer au besoin.

ATTENTION: Ne pas rouler avec un véhicule dont la tuyauterie d'échappement est débranchée, sinon le moteur subira de graves dommages.

Inspection générale

Vérifier les raccords et autres éléments du circuit électrique. S'assurer qu'il n'y a pas de fils dénudés ou d'isolations défectueuses. Examiner soigneusement le véhicule et resserrer tous les boulons, écrous ou raccords. Vérifier l'usure des skis et des lisses de ski.

Feu arrière

Le feu arrière doit toujours être allumé lorsque le moteur tourne. Si l'ampoule est grillée, déposer la lentille rouge et remplacer l'ampoule.

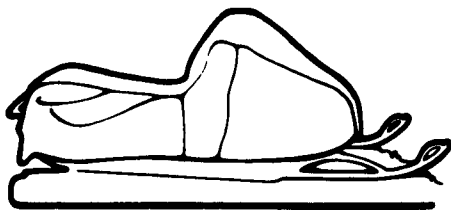
INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

CONSTATATIONS	CAUSES
Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement	Le carburant ne parvient pas au carburateur a) filtre à essence obstrué b) conduit d'alimentation obstrué c) pointeau du carburateur défectueux Compression insuffisante a) perte de compression par les anneaux de retenue d'huile du carter b) perte de compression par le joint du carter c) fuite au couvercle de la valve rotative d) segment de piston collé ou usé e) mauvais réglage de la valve rotative Pas d'étincelles aux bougies a) bougies encrassées ou trempées b) boîte électronique défectueuse c) bobine génératrice défectueuse d) court-circuit ou circuit ouvert au plateau d'armature e) protecteur de bougie défectueux f) court-circuit à l'interrupteur d'urgence ou au capuchon coupe-circuit
L'allumage se fait bien mais le moteur ne fonctionne qu'avec un (1) cylindre	Boîte électronique défectueuse Bougie défectueuse Piston grippé
Fonctionnement irrégulier du moteur à basse vitesse	Fuite aux anneaux de retenue d'huile du vilebrequin Mauvais réglage de la vis du mélange du ralenti Niveau de flotteur inadéquat Écartement trop grand des bougies ou électrodes encrassées Mauvais réglage de l'allumage Boîte électronique défectueuse Court-circuit au plateau d'armature
Le moteur s'arrête fréquemment	Bougies encrassées Aérateur du bouchon du réservoir à essence obstrué Conduits d'alimentation obstrués Gicleurs du carburateur obstrués Perte de compression au carter Fuite aux épaulements de caoutchouc ou au couvercle de la valve rotative
Pas d'accélération	Gicleur de haute vitesse réglé pour un mélange trop pauvre, ou obstrué
Le moteur tourne bien au ralenti mais s'arrête lorsque l'accélérateur est actionné à fond	Trop bas niveau du flotteur Étrangleur partiellement fermé Conduit d'alimentation ou filtre à essence obstrués Mauvais réglage de l'allumage

CONSTATATIONS	CAUSES
Le moteur manque de puissance	Cylindre usé et segments de piston usés ou collés Mauvais réglage de l'allumage Écartement inadéquat des bougies Gicleurs du carburateur obstrués Niveau du flotteur inadéquat
Le moteur vibre de façon excessive ou tourne mal et fume	Mélange du ralenti ou de haute vitesse trop riche Support moteur lâche Eau dans l'essence
Le moteur surchauffe	Culasses excessivement calaminées Mélange air/essence pauvre Mauvais réglage de l'allumage Bougies de degré thermique inadéquat Niveau trop bas du liquide de refroidissement Pompe du liquide de refroidissement ne fonctionnant pas Poche d'air dans le système de refroidissement
Fonctionnement irrégulier du moteur à haute vitesse	Écartement inadéquat des bougies; bougies défectueuses ou encrassées Perte de compression au carter Niveau du flotteur inadéquat Tuyauterie d'échappement brisée ou fissurée Court-circuit au plateau d'armature Boîte électronique défectueuse
Retour de flammes à haute vitesse	Mauvais réglage du carburateur (mélange trop pauvre) Calaminage des bougies Fuite aux anneaux de retenue d'huile du vilebrequin Plateau d'armature lâche
Pas d'étincelles aux bougies	Bougies encrassées ou défectueuses Boîte électronique défectueuse Court-circuit au plateau d'armature Interrupteur d'urgence engagé ou défectueux Mauvaise mise à la masse du système d'allumage
Électrodes des bougies encrassées	Carburant trop riche Mélange huile/essence inadéquat Bougies d'un degré thermique inadéquat
Électrodes des bougies brûlées	Bougies d'un degré thermique inadéquat Surchauffe du moteur Mauvais réglage de l'allumage Bougies lâches Mélange pauvre

CONSTATATIONS	CAUSES
Usure inégale de la courroie	Mauvais alignement des poulies Support moteur desserré Poulies à surfaces rugueuses ou égratignées
Retournement de la courroie	Mauvais alignement des poulies Le moteur tourne à une vitesse excessive Rapport d'engrenage inadéquat
La poulie motrice demeure partiellement engagée	Ressort faible ou brisé Mauvais alignement des poulies Coincement de la demi-poulie coulissante
Vitesse d'embrayage trop basse	Ressort faible ou brisé Courroie inadéquate Contrepoids inadéquats
Vitesse d'embrayage trop élevée	Ressort inadéquat Rouleau (x) usé (s) Contrepoids inadéquats
Embrayage irrégulier	Rouleau (x) usé (s) Ressort étiré, déformé ou brisé
La courroie glisse au ralenti	Distance trop grande de centre en centre des poulies Courroie inadéquate Mauvais alignement des poulies Ressort inadéquat
Vitesse de pointe trop basse	Grippage de la demi-poulie coulissante Tension inadéquate du ressort de la poulie menée
Surcharge du moteur	Ressort de la poulie menée faible ou brisé

REMISAGE



IMPORTANT: Lorsqu'une motoneige demeure inutilisée pendant plus d'un mois (notamment en été), il faut la remettre convenablement et effectuer un certain nombre d'opérations: remplacer les pièces défectueuses, lubrifier les pièces mobiles, nettoyer le carburateur, et faire en sorte que, dans l'ensemble, le véhicule soit en ordre de marche lorsque le moment sera venu de s'en servir.

◆ **AVERTISSEMENT:** Effectuer toutes ces opérations de la façon décrite dans le présent manuel. Sauf indication contraire, le moteur doit alors être arrêté. Il est recommandé de faire réviser périodiquement par le concessionnaire les points mécaniques non couverts par ce manuel.

Système de refroidissement

Pour tout remisage prolongé, il est recommandé de vider complètement le système de refroidissement et de le remplir de liquide neuf.

Pour vidanger le système de refroidissement

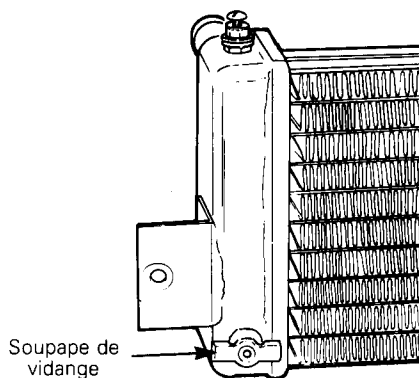
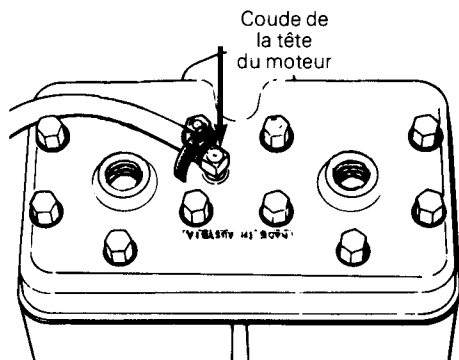
◆ **AVERTISSEMENT:** Ne jamais vidanger le système de refroidissement lorsque le liquide est chaud et sous pression. Il pourrait s'ensuivre de graves brûlures.

Relâcher la pression en soulevant le levier incorporé au bouchon du radiateur.

Déposer le bouchon du radiateur.

◆ **AVERTISSEMENT:** Avant de déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, toujours laisser échapper la pression en soulevant le levier du bouchon. Sinon, il pourrait s'ensuivre une perte de liquide et peut-être même des brûlures graves.

Vidanger le système de refroidissement. Pour ce, débrancher le boyau venant du coude de la tête du moteur, puis obstruer le coude et ouvrir la soupape de vidange du radiateur (située dans la partie inférieure du radiateur). Abaisser ensuite le boyau pour vidanger le moteur.



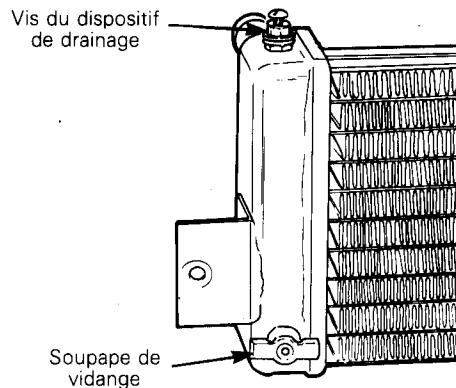
Une fois la vidange terminée, déboucher le coude.

○ **REMARQUE:** Pour vidanger complètement le système, il faut obstruer le coude, sinon il sera impossible de créer un effet de siphon, et il restera une certaine quantité de liquide dans le système.

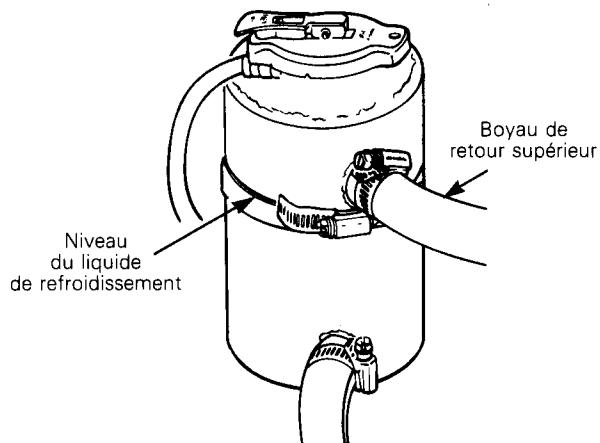
▼ **ATTENTION:** Pour prévenir la formation de rouille dans le système de refroidissement, le remplir de la solution recommandée de 60% d'antigel et 40% d'eau.

Pour remplir le système

Fermer la soupape de vidange du radiateur, enlever la vis du dispositif de drainage, verser le liquide jusqu'à ce qu'il atteigne le dispositif de drainage, reposer la vis.



Placer l'extrémité débranchée du boyau plus haut que la tête du moteur. Verser ensuite le liquide jusqu'à ce qu'il atteigne le raccord du coude, puis brancher le boyau. Continuer lentement à verser jusqu'à ce que le liquide arrive au bas du boyau de retour supérieur.



Reposer le bouchon du réservoir et faire démarrer le moteur; le laisser tourner jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement.

Arrêter le moteur et vérifier le niveau du liquide de refroidissement, remplir au besoin.

◆ **AVERTISSEMENT:** Avant de déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, toujours laisser échapper la pression en soulevant le levier du bouchon. Sinon, il pourrait s'ensuivre une perte de liquide et peut-être même des brûlures graves.

Chenille

Examiner la chenille. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, que les traverses métalliques et les rivets ne sont pas desserrés ou brisés.

Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un chevalet. Pendant la période de remisage, la chenille ne doit pas être en contact avec le sol.

○ **REMARQUE:** Il faut tourner la chenille périodiquement (tous les 40 jours).

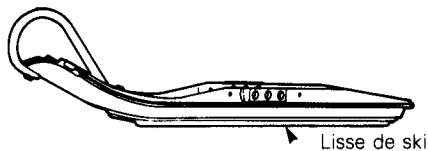
▼ **ATTENTION:** Afin de prévenir l'endommagement de la chenille, s'assurer que la température ne dépasse pas 38°C (100°F) à l'endroit du remisage.

Suspension

Faire disparaître toute trace de saleté ou de rouille. Vérifier l'état des glissières. Les remplacer au besoin.

Skis

Nettoyer les skis. Graisser les jambes de skis aux raccords de graissage. Vérifier l'état des skis et des lisses. Les remplacer au besoin.



Réservoir à essence

Retirer le bouchon et siphonner l'essence du réservoir.

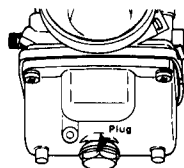
◆ **AVERTISSEMENT:** L'essence est un liquide inflammable et explosif. Toujours effectuer l'opération dans un local bien aéré. Ne pas fumer.

Carburateurs

Pour empêcher la formation de dépôts, il faut assécher complètement les carburateurs avant le remisage.

Débrancher le conduit d'admission d'essence.

Déposer le bouchon de la chambre du flotteur de chacun des carburateurs. Vider les carburateurs.



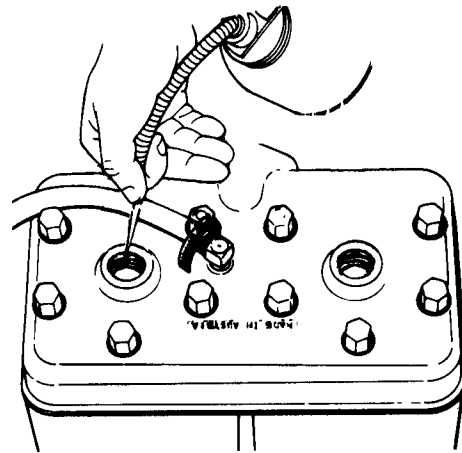
Remettre le bouchon et brancher le conduit d'admission d'essence.

Lubrification des cylindres

Pour empêcher les parois des cylindres de rouiller, il faut lubrifier l'intérieur du moteur.

○ **REMARQUE:** Lubrifier les cylindres tous les 40 jours.

Retirer les bougies. À l'aide du câble du démarreur, amener le piston au point mort haut. Verser une cuillerée d'huile dans le puits de bougie.



Tirer lentement sur le câble du démarreur à quelques reprises.

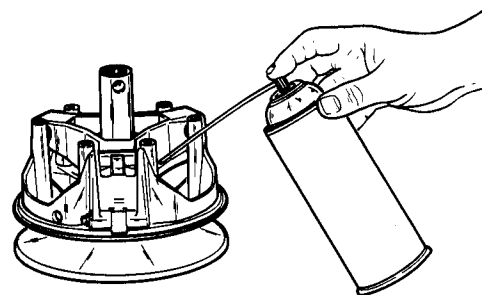
Répéter les opérations décrites plus haut pour l'autre cylindre. Remettre les bougies en place.

▼ **ATTENTION:** Pour ne pas abîmer l'allumage, s'assurer que l'interrupteur est à la position d'arrêt.

Poulie motrice

Vérifier, nettoyer et lubrifier la poulie motrice à la fin de chaque saison de courses.

Lubrifier toutes les pièces mobiles et les surfaces de frottement avec un lubrifiant sec.



Carter de chaîne

Vidanger le carter et le remplir au niveau approprié d'huile à carter. Pour effectuer la vidange, déposer le couvercle du carter.

Commandes

Huiler les articulations du mécanisme de direction. Vérifier la solidité des boulons d'accouplement, des bras de direction et des joints à rotule, etc.

Les resserrer au besoin.

◆ **AVERTISSEMENT:** Ne pas lubrifier la gaine du câble d'accélérateur.

Vaporiser un enduit protecteur non graisseux sur toutes les connexions et les interrupteurs électriques. À défaut, utiliser de la vaseline.

Châssis

Nettoyer soigneusement le véhicule avec un détersif doux.

▼ **ATTENTION:** Ne jamais nettoyer les pièces en plastique avec un détersif fort, un solvant, un détergent abrasif ou du diluant à peinture.

Examiner le capot et effectuer les réparations nécessaires. Nettoyer le châssis avec un détergent pour aluminium seulement; suivre les instructions inscrites sur le contenant. Si la peinture est éraflée, effectuer les retouches nécessaires. Vaporiser de l'enduit protecteur sur les parties non peintes du châssis. Cirer le capot.

○ **REMARQUE:** Ne cirer que les parties lustrées seulement. Toujours recouvrir le véhicule d'une bâche pour la durée du remisage, de façon à le protéger de la poussière.

▼ **ATTENTION:** Si le véhicule est remisé à l'extérieur, le recouvrir d'une bâche opaque, sinon les finis tels que le plastique, la peinture, etc., seront avariés par les rayons ultra-violet du soleil.

Inspection générale

Vérifier les raccords et autres éléments du circuit électrique. S'assurer qu'il n'y a pas de fils dénudés ou d'isolations défectueuses. Examiner soigneusement le véhicule et resserrer tous les boulons, écrous ou raccords.

○ **REMARQUE:** Enlever la courroie d'entraînement pour toute la durée du remisage.

MOTEUR	TYPE	254	354	454
	Largeur de la courroie d'entraînement Type de chenille Longueur de la chenille Largeur de la chenille	1 5/16" À entraînement intérieur avec traverses en acier rivetées 259 cm (102") 38 cm (15")		
SUSPENSION	Débattement des amortisseurs Tension des ressorts d'amortisseur	53.9 mm (2 1/8") 23.6 kN/m (135 lbf/po)		
CIRCUIT ÉLECTRIQUE	Allumage Puissance magnéto Bougie Bosch Bougie écartement Réglage de l'allumage de base Réglage de l'allumage Bobine d'éclairage (résistance)* Bobine génératrice (résistance)* bas régime régime élevé Bobine de déclenchement (résistance)* Écart bobine de déclenchement - volant magnétique Boîte d'avance électronique *La température des pièces doit être d'environ 15-20°C (60-70°F) au moment de l'essai.	Électronique Bosch/RCPK - 12V/10W/4 pôles 10 watts W340S2S - W08CS 0.4 mm (.016") 3.4 mm (.134") Les marques doivent s'aligner à 5000 tr/mn précisément 7.3 ohms 1040 ohms rouge/jaune 48 ohms rouge 54 ohms .06-.09 mm (.002-.003") Fils brun/violet/blanc		
CARBURANT	Contenance - S.I. - Imp. - É.-U. Essence Huile Mélange essence/huile Régime du ralenti Carburateur Gicleur principal** (niveau de la mer) Gicleur d'aiguille Aiguille Position de l'aiguille à partir du haut Gicleur du ralenti Découpe du tiroir d'accélérateur Vis du mélange du ralenti Niveau du flotteur Diamètre de l'orifice de dérivation Diamètre de l'orifice de sortie du ralenti Diamètre du siège de la valve Diamètre du gicleur de démarrage **Le choix du gicleur principal doit se faire en fonction de la couleur de la calotte de piston.	9 litres 2 gal 2.4 gal Type aviation, bleu pâle, 100LL d'indice d'octane Vert pâle, 100 à 130 d'indice d'octane Huile Blizzard 20/1 3000-3500 tr/mn Mikuni 2 x VM36 460 mag.360 PDM 159Q4 6DH7-2 2e rainure 30 2.5 mm 1 1/2 tour ± 1/8 1.4 mm 0.7 mm 1.5 mm 1.5 mm	Mikuni 2 x VM40 620 mag.520 PDM 224BB5 7DH2-3 3e rainure 40 2.5 mm 1 1/2 tour ± 1/8 1.4 mm 0.7 mm 1.5 mm 1.5 mm	Mikuni 2 x VM44 680 mag.640 PDM 224CC0 7DH2-3 3e rainure 35 3 mm 1 1/2 tour ± 1/8 1.4 mm 0.7 mm 2.0 mm 1.5 mm

