

GUIDE DU CONDUCTEUR

Safari, Skandic II



ski-doo.

1993



English version
is also available

414 7906 00

Safari

L/DL

Skandic II

377/R

AVERTISSEMENT DE SÉCURITÉ

Toute omission de se conformer aux mesures préventives et aux instructions de sécurité contenues dans ce *Guide du conducteur*, le *Guide de garantie et carnet de route du véhicule* ainsi que dans le *Guide de sécurité en motoneige* pourrait occasionner des blessures, incluant la possibilité de décès.

Ce *Guide du conducteur*, le *Guide de garantie et carnet de route du véhicule* ainsi que le *Guide de sécurité en motoneige* devraient demeurer dans le véhicule lors d'une revente.

SERVICE APRÈS-VENTE
BOMBARDIER INC.
VALCOURT (QUÉBEC)
CANADA JOE ZLO



Les marques de commerce suivantes sont des marques de Bombardier Inc.

ALPINE®
BOMBARDIER®
ÉLAN®

FORMULA*
SAFARI*
SKANDIC*

SKI-DOO®
TUNDRA*


AVIS

Ce *Guide du conducteur*, le *Guide de garantie et carnet de route du véhicule* ainsi que le *Guide de sécurité en motoneige* ont pour but d'aider le conducteur de motoneige ou le passager à se familiariser avec le véhicule, son fonctionnement et les différentes phases de son entretien, en plus de lui fournir de précieux conseils au regard d'une conduite sûre. **Chacun de ces guides devrait être gardé en permanence dans le véhicule.**

Pour toute question concernant la garantie et ses applications, consulter la section «Questions les plus fréquentes» dans le *Guide de garantie et carnet de route du véhicule*, ou s'adresser à un concessionnaire autorisé.

Ces guides font usage des symboles suivants :

 **AVERTISSEMENT** : Avertit d'un risque de blessure grave, incluant la possibilité de décès.

 **ATTENTION** : Avertit d'un risque d'endommager le véhicule ou une pièce.

 **REMARQUE** : Apporte une information supplémentaire.

Une bonne compréhension des informations données dans ce guide permettra au conducteur d'utiliser son véhicule de façon adéquate.


Les informations et descriptions contenues dans ce guide sont exactes à la date de publication. Cependant, Bombardier Inc. s'est fixé comme objectif l'amélioration constante de ses produits, cela sans s'engager d'aucune façon à en faire bénéficier les produits déjà fabriqués.


Bombardier Inc. se réserve le droit de supprimer ou de modifier en tout temps ses spécifications, designs, caractéristiques, modèles ou pièces d'équipement, sans aucune obligation de sa part.


Les illustrations indiquent la position des pièces les unes par rapport aux autres. Il est donc possible qu'elles ne représentent pas la forme exacte de ces pièces ainsi que leurs détails de fabrication. Ces illustrations ont pour but d'identifier des pièces qui remplissent la même fonction ou une fonction identique.

La plupart des données sont imprimées à la fois en unités métriques et en unités impériales (système anglais). Dans les cas où il n'est pas nécessaire d'obtenir une grande précision, certains résultats de conversion ont été arrondis pour plus de facilité.

Pour de plus amples informations sur l'entretien et la réparation, il est possible d'obtenir du fabricant un *manual de réparation*.

 **AVERTISSEMENT** : Le moteur et les composants installés sur un modèle particulier ne devraient être utilisés sur d'autres modèles. Il n'est pas recommandé ni autorisé, par Bombardier Inc., d'utiliser les moteurs Rotax® pour motoneiges dans des véhicules autres que les motoneiges Ski-Doo.

 **AVERTISSEMENT** : Les opérations d'entretien et les couples de serrage doivent être respectés rigoureusement. Ne jamais effectuer une réparation sans avoir les outils appropriés.

 **ATTENTION** : Ce véhicule comporte des pièces dont les dimensions sont calculées en unités métriques. La plupart des attaches sont conformes au système métrique et ne doivent pas être remplacées par des attaches aux mesures impériales ou vice versa. L'utilisation d'attaches inadéquates ou l'agencement des deux types d'attaches peut entraîner des dommages au véhicule ou d'éventuelles blessures à son conducteur.

Toujours prendre les précautions suivantes :

- ◆ Vérifier si l'accélérateur fonctionne librement avant de démarrer le moteur.
- ◆ Ne pas utiliser le véhicule près d'un équipement servant à fabriquer la neige.
- ◆ Pour arrêter le moteur, actionner l'interrupteur d'urgence, tirer sur le cordon coupe-circuit, ou couper le contact avec la clé.
- ◆ Nettoyer le phare, le feu arrière et le feu d'arrêt, puis vérifier leur fonctionnement.
- ◆ Le moteur ne devrait fonctionner que lorsque le garde-courroie et/ou garde-poulie sont (est) bien en place.
- ◆ Ne jamais faire tourner le moteur lorsque la courroie d'entraînement n'est pas installée. Faire fonctionner un moteur sans charge peut être dangereux.
- ◆ Ne jamais mettre le moteur en marche lorsque la chenille n'est pas en contact avec le sol.
- ◆ Il est dangereux de mettre le moteur en marche lorsque le capot n'est pas en place.
- ◆ Le carburant est un liquide inflammable, donc dangereux. Pour s'en servir, choisir un endroit bien aéré et arrêter le moteur. Ne pas fumer. Tenir loin des flammes et des étincelles. En cas d'émanations de carburant, en déterminer immédiatement la cause et remédier à cette situation.
- ◆ Toujours maintenir son véhicule en parfait état.
- ◆ Les motoneiges ne sont pas conçues pour circuler sur l'asphalte, la terre battue, la glace, une surface de neige durcie ou autres surfaces abrasives. Il en résulte une usure excessive des pièces.
- ◆ Les motoneiges ne sont pas conçues pour circuler dans les rues ou sur les routes publiques. Cette pratique est d'ailleurs interdite dans la plupart des provinces et états.
- ◆ **Modèles à démarrage électrique :** Ne jamais charger ou survolter la batterie lorsque celle-ci est sur le véhicule.
- ◆ Ne jamais utiliser le véhicule lorsque le frein de stationnement est appliqué, sinon il pourrait y avoir surchauffe au niveau du disque de frein et réduction de la capacité de freinage.
- ◆ N'installer 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. Éviter d'ajouter des accessoires qui modifieraient la forme de base du véhicule.
- ◆ Lorsque le véhicule doit demeurer à l'extérieur pour la nuit ou pour une longue période, on recommande de le protéger des intempéries en le recouvrant d'une bâche.
- ◆ Ne pas lubrifier les câbles d'accélérateur et/ou de frein, ni leur gaine.
- ◆ N'effectuer que les opérations de lubrification et d'entretien décrites dans ce guide. Sauf indication contraire, le moteur doit alors être arrêté.
- ◆ **Modèles refroidis par liquide seulement :** Le système de refroidissement du moteur ne donnant son plein rendement que lorsque le véhicule est en mouvement et qu'il circule sur la neige, il n'est pas recommandé de laisser tourner le moteur au ralenti pendant de longues périodes, ni de circuler sur une surface glacée. Il pourrait en résulter des dommages au moteur.
- ◆ **Modèles refroidis par liquide seulement :** Pour déposer le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, placer d'abord un chiffon sur le bouchon et laisser s'échapper la pression en dévissant partiellement le bouchon (1^{re} encoche). Ne jamais vider ni remplir le système de refroidissement lorsque le moteur est chaud.
- ◆ Certains modèles sont monoplaces ; seul le conducteur peut y monter.
- ◆ Si, lors d'une réparation ou d'un démontage, il y a lieu d'enlever un dispositif de verrouillage, toujours le remplacer par un neuf. Serrer les attaches au couple recommandé dans le *Manuel de réparation*.

TABLE DES MATIÈRES

IDENTIFICATION DU VÉHICULE	5	CARBURANT ET HUILE	13
COMMANDES	6	Type de carburant recommandé	13
Manette d'accélérateur	7	Type d'huile recommandée	13
Manette de frein	7	Système d'injection d'huile	13
Bouton du frein de stationnement	7	RODAGE	14
Levier de changement de vitesse	7	Moteur	14
Interrupteur du cordon coupe-circuit	8	Courroie	14
Commutateur d'éclairage	8	Révision - 10 heures	14
Interrupteur d'urgence	8	AVANT DE DÉMARRER	15
Interrupteur d'allumage	9	Vérifications à effectuer	15
Poignée du démarreur à rappel	9	DÉMARRAGE	16
Bouton d'amorceur	9	Démarrage manuel	16
Guidon réglable	9	Démarrage électrique	16
Indicateur de vitesse/totalisateur général	9	Dernière vérification	17
Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier	10	Démarrage d'urgence	17
Tachymètre	10	LUBRIFICATION	18
Indicateur de niveau de carburant	10	Fréquence	18
Lampe témoin du feu de route	10	Mécanisme de direction	19
Lampe témoin du niveau d'huile à injection	10	Suspension à glissières	20
Interrupteur des poignées chauffantes	10	Étrier de frein	21
Interrupteur de la manette d'accélérateur chauffante	11	Niveau d'huile du carter de chaîne/de la transmission	21
Bouchon du réservoir de carburant	11	Système d'injection d'huile	21
Attaches du capot	11		
Déflexeur de neige	11		
Nécessaire d'outils	11		
Fusible du tachymètre	11		
Fusible du système de démarrage	12		
Poignée de levage avant	12		
Compartment de rangement	12		

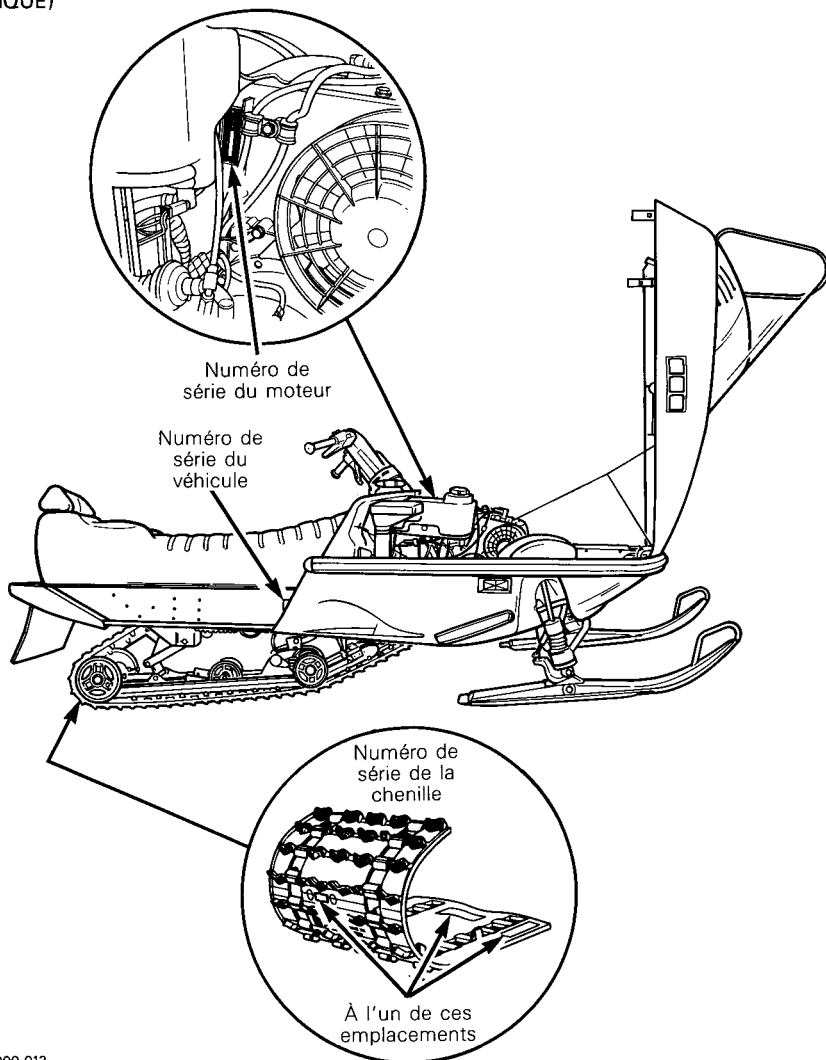
ENTRETIEN	22	REMISAGE	38
Dépose et installation de la courroie d'entraînement	22	Chenille	38
État de la courroie d'entraînement	23	Commandes	38
Courroie d'entraînement neuve . .	23	Carter de chaîne/boîte de vitesses	38
État du frein	24	Batterie	38
Réglage du frein	24	Moteur	39
Tension de la chaîne d'entraînement	24	Poulies motrice et menée	39
Bougies	25	Réservoir de carburant et carburateurs	39
État de la batterie	25	Inspection générale	40
État de la suspension	26	DIAGNOSTIC DES PANNES	42
État de la courroie d'arrêt de la suspension	26	OUTILS	45
Réglage de la suspension	26	FICHE TECHNIQUE	46
État de la chenille	31	GUIDE SI	50
Tension et alignement de la chenille	33		
État des poulies motrice et menée	33		
Direction et mécanisme de la suspension avant	33		
Usure et état des skis et des lisses	33		
Réglage de la direction	33		
Système d'échappement	34		
Compartiment-moteur	34		
Nettoyage du filtre à air	34		
Réglage des carburateurs	35		
Nécessaire de haute altitude . . .	35		
Système d'injection d'huile	36		
État du système de refroidissement	37		
Visée du faisceau du phare	37		
Remplacement des ampoules . . .	37		
Faisceaux de fils, câbles et conduits	38		
Inspection générale	38		

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Pour une raison ou pour une autre, il se peut que vous ayez à produire, en certaines occasions, les numéros de série de votre motoneige (moteur, chenille, châssis). Ce serait le cas, par exemple, lors d'une réclamation à la garantie ou d'une perte. Le concessionnaire requiert ces numéros dans le but de bien remplir les réclamations à la garantie. Bombardier Inc. ne pourra accepter une réclamation à la garantie si le numéro de série du moteur ou le N.I.V. est enlevé ou altéré de quelque façon que ce soit.

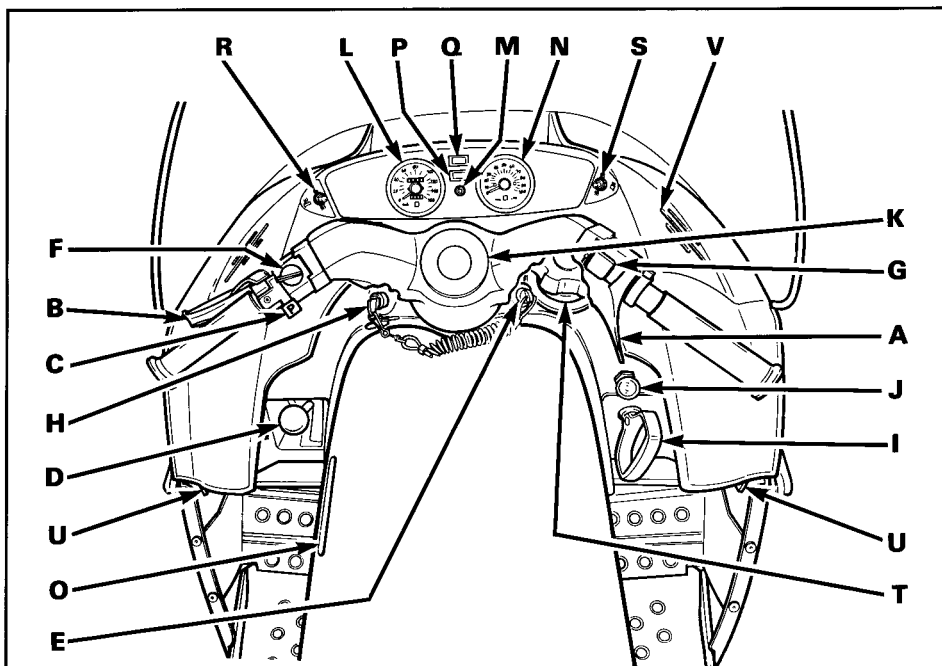
○ **REMARQUE :** On recommande fortement de noter les numéros de série de votre véhicule et de les transmettre à votre compagnie d'assurance.

(TYPIQUE)



A025 000 012

COMMANDES



A025 007 113

- | | |
|---|---|
| A) Manette d'accélérateur | N) Tachymètre (certains modèles seulement) |
| B) Manette de frein | O) Indicateur de niveau de carburant |
| C) Bouton du frein de stationnement | P) Lampe-témoin du feu de route |
| D) Levier de changement de vitesse (modèles avec marche arrière seulement) | Q) Lampe-témoin du niveau d'huile à injection |
| E) Interrupteur du cordon coupe-circuit | R) Interrupteur des poignées chauffantes (certains modèles seulement) |
| F) Commutateur d'éclairage | S) Interrupteur de la manette d'accélérateur chauffante (certains modèles seulement) |
| G) Interrupteur d'urgence | T) Bouchon du réservoir de carburant |
| H) Interrupteur d'allumage | U) Attaches du capot |
| I) Poignée du démarreur à rappel | V) Déflecteur de neige |
| J) Bouton d'amorceur | |
| K) Guidon réglable | |
| L) Indicateur de vitesse / totalisateur général | |
| M) Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier (certains modèles seulement) | |

A) Manette d'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 qu'on relâche la manette.

B) Manette de frein

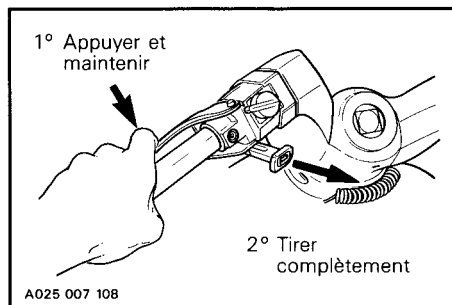
Fixée à la poignée gauche du guidon. Pour appliquer le frein, appuyer sur la manette ; pour qu'elle revienne à sa position originale, il suffit de la relâcher. Le freinage est proportionnel à la pression exercée sur la manette, au type de terrain et au type de neige qui le recouvre.

C) Bouton du frein de stationnement

Fixé à la poignée gauche du guidon. Toujours actionner ce bouton lorsque le véhicule est stationné.

Pour actionner le mécanisme, appuyer sur la manette de frein et tirer en même temps sur le bouton avec l'autre main. Il y a deux encoches de fixation sur le levier du bouton ; tirer le bouton jusqu'à ce qu'une des encoches s'engage, puis relâcher la manette de frein.

Pour libérer le mécanisme, appuyer sur la manette de frein, puis enfoncer complètement le bouton du frein de stationnement.



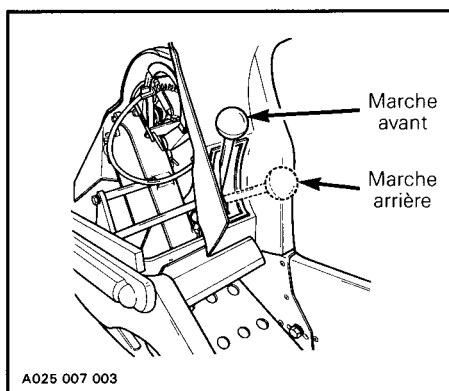
AVERTISSEMENT : Ne jamais utiliser une motoneige lorsque son frein de stationnement est appliqué ou lorsqu'un composant du système de freinage est endommagé, usé ou mal réglé.

D) Levier de changement de vitesse (modèles avec marche arrière seulement)

Il s'agit d'un levier à deux positions.

Position élevée : marche avant.

Position abaissée : marche arrière.



Changement de vitesse

Procéder comme suit :

- Appliquer le frein jusqu'à l'arrêt du véhicule.
- Sélectionner le rapport désiré à l'aide du levier de changement de vitesse.

○ **REMARQUE** : Le conducteur devrait entendre un avertisseur lorsque le levier de changement de vitesse sera à la position **MARCHE ARRIÈRE**.

◆ **AVERTISSEMENT** : Cette moto-neige peut se déplacer rapidement en marche arrière. Avant d'utiliser le levier de changement de vitesse, le conducteur devrait l'essayer sur un terrain plat pour s'y familiariser. Toujours appliquer les freins avant de changer de vitesse, de façon à s'immobiliser, puis changer de vitesse. Ceci est particulièrement important sur une pente. S'assurer qu'il n'y a aucun obstacle derrière et que personne ne s'y trouve. Une marche arrière rapide pourrait causer une perte de stabilité dans les virages.

E) Interrupteur du cordon coupe-circuit

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

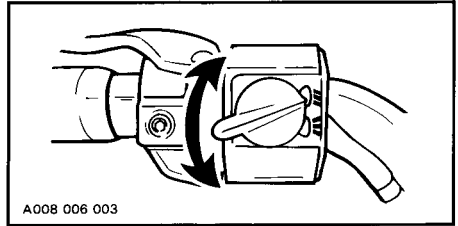
En cas d'urgence, **retirer** le capuchon de son réceptacle et le moteur s'arrêtera automatiquement.

○ **REMARQUE** : L'interrupteur doit toujours être bien en place pour que le moteur fonctionne.

◆ **AVERTISSEMENT** : Si le capuchon coupe-circuit est enlevé de son réceptacle lors d'une situation d'urgence, il faut repérer et corriger la défaillance avant de remettre le moteur en marche.

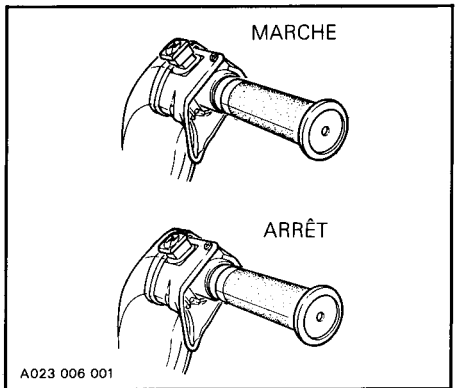
F) Commutateur d'éclairage

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).



G) Interrupteur d'urgence

Interrupteur à deux positions placé sur la poignée droite du guidon. Pour arrêter le moteur en cas d'urgence, pousser le bouton à la position **ARRÊT** et appliquer simultanément le frein. Pour démarrer le moteur, s'assurer que le bouton est à la position **MARCHE**.



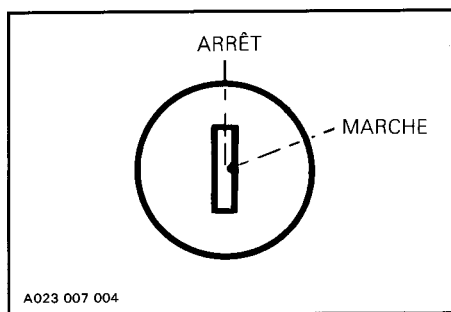
Dès sa première sortie, le conducteur devrait se familiariser avec ce dispositif en l'actionnant à plusieurs reprises. Il développera ainsi un réflexe qui lui sera très utile en cas d'urgence.

◆ **AVERTISSEMENT** : Si le dispositif a été actionné dans une situation d'urgence, repérer et corriger la défaillance avant de remettre le moteur en marche.

H) Interrupteur d'allumage

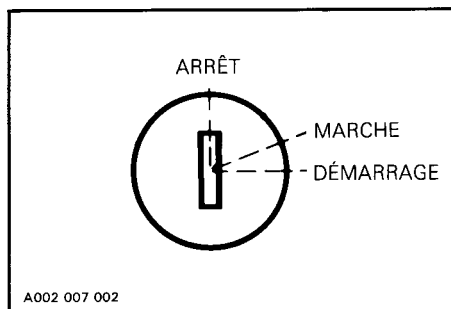
Tous les feux s'allument automatiquement lorsque le moteur tourne.

Démarrage manuel (certains modèles seulement)



Interrupteur à deux positions. Pour démarrer le moteur, tourner la clé à la position MARCHÉ. Pour l'arrêter, tourner à la position ARRÊT.

Démarrage électrique (certains modèles seulement)



Interrupteur à trois positions. Pour démarrer le moteur, tourner la clé à la position DÉMARRAGE et la tenir.

▼ **ATTENTION** : Ne pas tenir la clé à la position DÉMARRAGE plus de 30 secondes.

Relâcher la clé dès que le moteur a démarré. La clé doit revenir à la position MARCHÉ dès qu'elle est relâchée.

Si le moteur ne démarre pas dès la première tentative, ramener la clé à la position ARRÊT à chaque fois. Pour arrêter le moteur tourner la clé à la position ARRÊT.

▼ **ATTENTION** : Lorsque le moteur a démarré, ne pas tenir la clé à la position DÉMARRAGE, sinon le démarreur risque d'être endommagé.

○ **REMARQUE** : Il est possible de mettre le moteur en marche manuellement par l'entremise du démarreur à rappel.

I) Poignée du démarreur à rappel

Dispositif à reboinage automatique situé du côté droit du véhicule. Pour démarrer le moteur, tirer lentement la poignée jusqu'à ce qu'une résistance se fasse sentir ; ensuite, tirer vigoureusement.

J) Bouton d'amorceur

Tirer et pousser deux ou trois fois le bouton pour démarrer un moteur froid. Il n'est pas nécessaire d'effectuer cette opération lorsque le moteur est chaud.

K) Guidon réglable

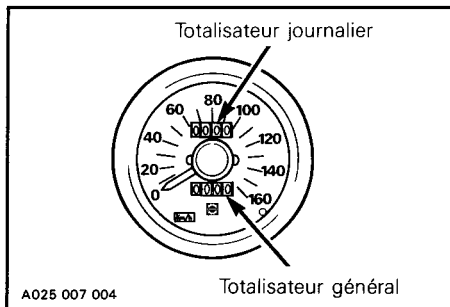
La hauteur du guidon est réglable. Consulter un concessionnaire autorisé.

L) Indicateur de vitesse/ totalisateur général

L'indicateur de vitesse est relié directement à l'essieu moteur. Ce cadran à lecture directe indique la vitesse du véhicule en km/h ou en MPH. Le totalisateur général enregistre la distance totale parcourue en kilomètres ou en milles.

Totalisateur journalier (certains modèles seulement)

L'indicateur de vitesse comporte un totalisateur journalier, lequel indique la distance parcourue en kilomètres ou en milles, et ce, jusqu'à ce qu'il soit remis à zéro. Il peut également servir à calculer l'autonomie du véhicule ou la distance entre deux points.



M) Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier (certains modèles seulement)

Le bouton de remise à zéro du totalisateur journalier est situé au centre du tableau de bord. Pour remettre le totalisateur à zéro, il suffit de tourner le bouton jusqu'à ce qu'il n'y ait que des zéros.

N) Tachymètre (certains modèles seulement)

Le tachymètre enregistre les impulsions électriques de la magnéto. Il s'agit d'un cadran à lecture directe indiquant le nombre de tr/mn du moteur.

O) Indicateur de niveau de carburant

Situé à gauche du réservoir de carburant, il permet de voir le niveau de carburant dans le réservoir.

P) Lampe témoin du feu route (bleue)

S'allume lorsque le faisceau de route du phare est allumé.

Q) Lampe témoin du niveau d'huile à injection (rouge)

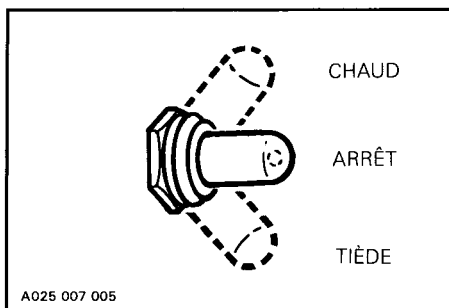
Cette lampe témoin s'allume lorsque le niveau d'huile à injection est bas. Vérifier le niveau et refaire le plein le plus tôt possible.

▼ **ATTENTION** : Ne jamais faire fonctionner le moteur jusqu'à épuisement de l'huile. Il en subirait de graves dommages.

○ **REMARQUE** : Chaque fois qu'on exerce une pression sur la manette du frein, la lampe témoin du niveau d'huile à injection devrait s'allumer. Sinon, remplacer la lampe.

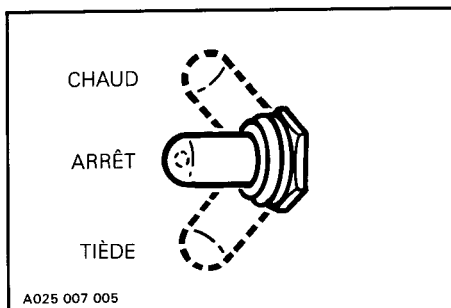
R) Interrupteur des poignées chauffantes (certains modèles seulement)

L'interrupteur à bascule à trois positions se trouve du côté gauche du tableau de bord. Placer à la position désirée pour conserver les mains à une température confortable.



S) Interrupteur de la manette d'accélérateur chauffante (certains modèles seulement)

L'interrupteur à bascule à trois positions se trouve du côté droit du tableau de bord. Placer à la position désirée pour conserver le pouce droit à une température confortable.



T) Bouchon du réservoir de carburant

Dévisser le bouchon afin de remplir le réservoir, puis bien le serrer.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne jamais vérifier le niveau de carburant à la lueur d'une flamme.

U) Attaches du capot

Tirer les attaches vers le bas pour décrocher le capot des dispositifs d'ancrage.

○ **REMARQUE** : Soulever doucement le capot jusqu'à ce que le dispositif de retenue le maintienne ouvert.

◆ **AVERTISSEMENT** : Il est dangereux de faire tourner le moteur lorsque le capot est ouvert, enlevé ou décroché.

V) Déflecteur de neige

Fermer le déflecteur de neige lors d'une conduite en neige poudreuse ou lorsque le véhicule est entreposé à l'extérieur sans bâche.

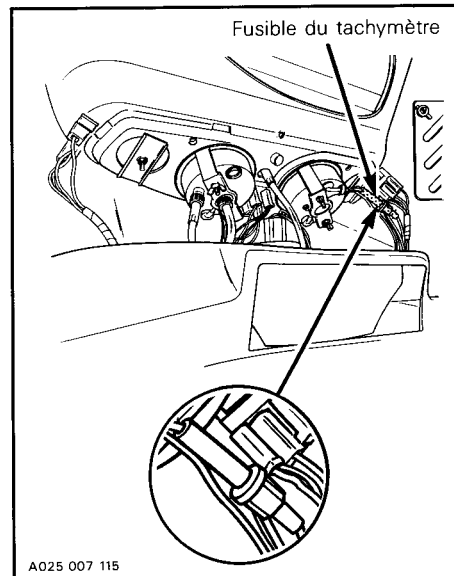
Nécessaire d'outils

Le nécessaire d'outils est situé à l'avant du compartiment-moteur.

Fusible du tachymètre (certains modèles seulement)

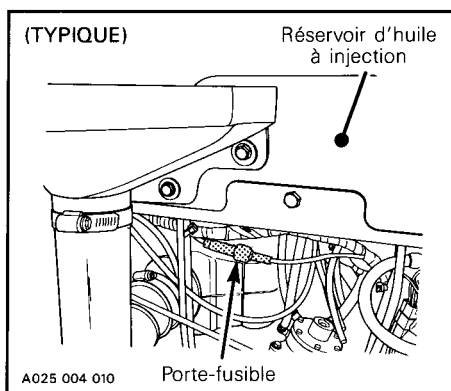
Le tachymètre est protégé par un fusible de 0.1 ampère. Le porte-fusible se trouve à l'intérieur du capot, près du tachymètre. Si ce dernier cesse de fonctionner, vérifier le fusible et le remplacer s'il y a lieu.

▼ **ATTENTION** : Ne pas utiliser un fusible d'un ampérage plus élevé car cela pourrait endommager le tachymètre.



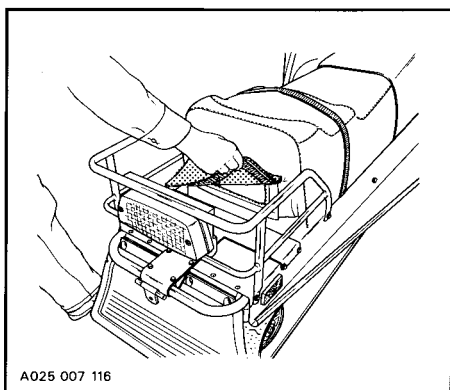
Fusible du système de démarrage (certains modèles seulement)

Le système de démarrage est protégé par un fusible de 30 ampères. Voir l'illustration suivante pour connaître l'emplacement du porte-fusible. Si le démarreur ne fonctionne pas, vérifier l'état de ce fusible et le remplacer s'il y a lieu.



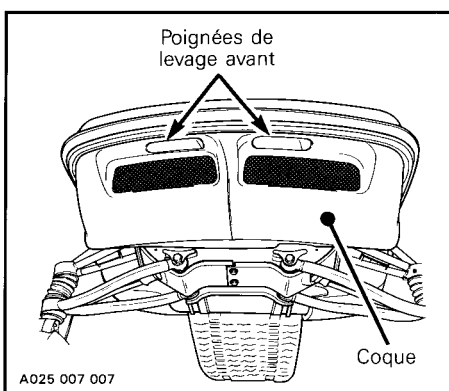
Compartiment de rangement (certains modèles seulement)

Soulever le rabat afin d'avoir accès au compartiment de rangement.



Poignées de levage avant

Ces poignées sont situées à l'avant de la coque et doivent être utilisées pour soulever l'avant du véhicule.



ATTENTION : Ne jamais tirer ou soulever le véhicule par les skis.

CARBURANT ET HUILE

○ **REMARQUE** : Lors de la période de rodage, le moteur nécessite un mélange carburant/huile plus riche. Voir le chapitre RODAGE.

Type de carburant recommandé

Utiliser de l'essence ordinaire sans plomb, disponible dans la plupart des stations-service, ou du gazohol contenant moins de 10 % d'éthane. L'essence doit avoir un numéro d'octane (R + M/2) de 87 ou plus.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas remplir complètement le réservoir si le véhicule doit être remis dans un endroit chaud. Alors que la température augmente, le carburant se dilate et pourrait déborder. Ne pas remplir le réservoir de carburant jusqu'au rebord, sinon le carburant risque de s'écouler si la motoneige est basculée sur le côté. Le carburant est inflammable et explosif dans certaines conditions. Toujours manipuler dans un endroit bien aéré. Ne pas fumer et tenir loin des flammes et des étincelles. Si l'on constate la présence d'émanations en conduisant, on devrait déterminer et corriger la source dès que possible. Ne jamais ajouter de carburant lorsque le moteur tourne. Éviter que la peau ne vienne en contact avec le carburant lorsque la température est sous le point de congélation. Toujours essuyer le carburant répandu sur le véhicule.

▼ **ATTENTION** : Ne jamais modifier les proportions carburant/huile recommandées ni employer d'autres carburants. L'utilisation de carburant contenant du méthane ou des produits semblables, incluant le naphte, n'est pas recommandée. L'utilisation de carburant non recommandé peut occasionner une réduction de la performance du véhicule et endommager des pièces importantes dans le système d'alimentation et le moteur.

Type d'huile recommandée

Utiliser de l'huile à injection pour motoneiges BOMBARDIER (N/P 496 0133 00 - 1 litre) vendue chez un concessionnaire autorisé.

Ce type d'huile demeure fluide à des températures pouvant atteindre -40°C (-40°F).

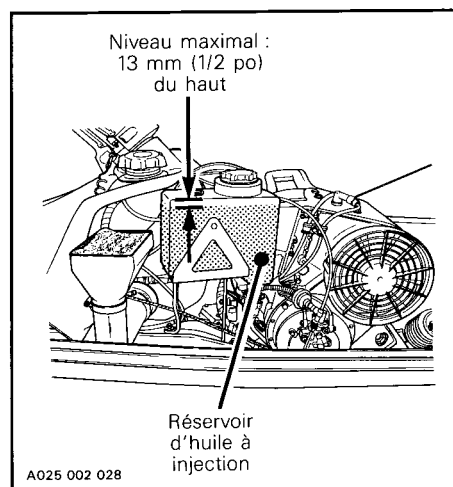
S'il est impossible d'obtenir de l'huile à injection pour motoneiges BOMBARDIER, utiliser de l'huile BLIZZARD (N/P 496 0135 00).

▼ **ATTENTION** : Ne jamais mélanger des huiles pour moteurs à deux temps de différentes marques car d'importantes réactions chimiques pourraient produire de sérieux dommages. Ne jamais utiliser de l'huile minérale ordinaire ni de l'huile à moteur hors-bord.

Système d'injection d'huile

Le réservoir d'huile à injection doit toujours contenir une quantité suffisante d'huile à injection pour motoneiges BOMBARDIER.

▼ **ATTENTION** : Ne jamais laisser baisser le niveau d'huile de plus de 2/3.



▼ **ATTENTION** : Vérifier le niveau d'huile et remplir à chaque plein de carburant. Ne pas trop remplir. Essuyer l'huile répandue.

○ **REMARQUE** : Pour la période de rodage du moteur, ajouter au carburant 500 mL (18 oz) d'huile BLIZZARD ou d'huile à injection BOMBARDIER, lors du plein de carburant.

RODAGE

Moteur

Les moteurs de motoneiges Bombardier-Rotax® doivent subir un rodage avant de fournir leur puissance maximale. Le fabricant de ces moteurs recommande un rodage de 10 à 15 heures de fonctionnement. L'accélérateur ne devrait pas être actionné à plus du 3/4 de sa course. De brèves accélérations vigoureuses et de fréquentes variations de régime contribuent à un bon rodage. Cependant, de longues accélérations vigoureuses, des vitesses de croisière prolongées et une surchauffe du moteur sont néfastes pendant la période de rodage.

○ **REMARQUE** : Pour assurer une protection additionnelle au cours de la période de rodage du moteur, ajouter au carburant 500 mL (18 oz) d'huile BLIZZARD (N/P 496 0135 00) ou d'huile à injection Bombardier lors du premier plein.

▼ **ATTENTION** : Enlever et nettoyer les bougies après le rodage du moteur.

Courroie

Une courroie d'entraînement neuve doit subir un rodage de 25 km (15 milles).

Révision - 10 heures


Dans un mécanisme, toute pièce de précision doit faire l'objet d'une vérification périodique. Il en va de même pour une motoneige. C'est pourquoi nous vous recommandons de faire réviser votre véhicule par un concessionnaire autorisé, soit après les 10 premières heures d'utilisation soit 30 jours après l'achat.

Par la même occasion, vous pourrez discuter de toutes les questions auxquelles vous ne trouvez pas de réponse. Se référer au *Guide de garantie et carnet de route du véhicule*.

Cette vérification est laissée aux frais du client.

Vérifications à effectuer :

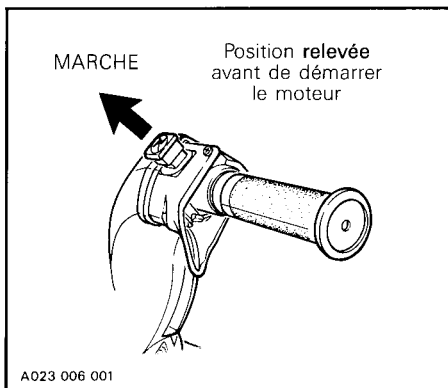
- ACTIONNER LA MANETTE DE L'ACCÉLÉRATEUR À QUELQUES REPRISES pour voir si elle fonctionne bien. Celle-ci doit revenir automatiquement au ralenti dès qu'on la relâche.
- S'assurer que les skis et la chenille ne sont pas gelés au sol et que la direction fonctionne adéquatement.
- S'assurer qu'il n'y a pas de neige dans le filtre à air.
- Actionner la manette du frein et s'assurer que le freinage est complet avant que la manette ne touche le guidon. La manette doit revenir complètement à sa position originale dès qu'elle est relâchée.
- Vérifier le niveau d'huile à injection.
- Vérifier le niveau de carburant.
- Vérifier la position du levier de changement de vitesse (modèles avec marche arrière seulement).
- S'assurer que la voie est complètement libre devant le véhicule.
- Nettoyer et vérifier le phare, le feu arrière et le feu d'arrêt.

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

DÉMARRAGE

Vérifier le fonctionnement de la manette d'accélérateur.

S'assurer que l'interrupteur d'urgence est à la position MARCHÉ.



S'assurer que le capuchon coupe-circuit est en place et que le cordon est rattaché au conducteur.

Actionner l'amorceur à deux ou trois reprises.

REMARQUE : Il n'est pas nécessaire d'actionner l'amorceur lorsque le moteur est chaud. Pour amorcer le moteur, actionner le bouton d'amorceur jusqu'à ce qu'on sente une certaine résistance en pompant. Lorsque cette résistance se fait sentir, c'est que le carburant a atteint l'amorceur. Dès lors, actionner ce dernier à deux ou trois reprises, afin d'injecter du carburant dans la tubulure d'admission. Après avoir amorcé le moteur, s'assurer que le bouton d'amorceur est enfoncé complètement, afin d'éviter le désamorçage du carburant.

ATTENTION : L'utilisation d'éther ou d'autres types de liquide pour faciliter le démarrage n'est pas recommandée puisqu'elle peut endommager les pièces du moteur.

Démarrage manuel

Introduire la clé dans l'interrupteur et la tourner à la position MARCHÉ.

Tirer lentement la poignée du démarreur à rappel 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.

Démarrage électrique (certains modèles seulement)

Pour démarrer le moteur, suivre les instructions du démarrage manuel ou celles du démarrage électrique.

ATTENTION : Ne jamais faire fonctionner le moteur lorsque la batterie est enlevée ou débranchée. Dû au fait qu'elle réduit les variations de tension, la mise en marche du moteur sans batterie pourrait entraîner la défectuosité des instruments ou des ampoules.

Introduire la clé dans l'interrupteur.

Tourner la clé dans le sens horaire pour actionner le démarreur.

ATTENTION : Afin d'éviter la surchauffe du démarreur, ne jamais l'actionner plus de 30 secondes à la fois. Attendre un peu pour le laisser se refroidir avant de l'actionner de nouveau, s'il y a lieu.

Relâcher la clé dès que le moteur a démarré. Si le moteur ne démarre pas dès la première tentative, ramener la clé à la position ARRÊT.

REMARQUE : Si le démarreur électrique refuse de fonctionner, ramener la clé à la position MARCHÉ et utiliser le démarreur à rappel.

Dernière vérification

Vérifier le fonctionnement de l'interrupteur d'urgence et de l'interrupteur du cordon coupe-circuit. Remettre le moteur en marche.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas rouler avec un véhicule dont l'interrupteur d'urgence ou l'interrupteur du cordon coupe-circuit ne fonctionne pas. Pour arrêter le moteur, ramener la clé à la position ARRÊT. Voir un concessionnaire autorisé immédiatement.

Laisser le moteur se réchauffer avant de rouler à plein régime.

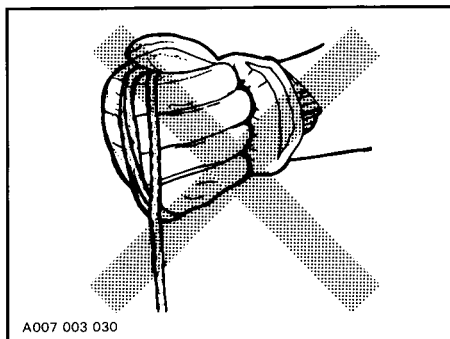
○ **REMARQUE** : Laisser le moteur tourner au ralenti pendant trois à cinq minutes.

◆ **AVERTISSEMENT** : Cette moto-neige est propulsée par une chenille rotative qui est partiellement dégagée pour son bon fonctionnement. Un conducteur inattentif pourrait subir de graves blessures si ses mains, ses pieds ou ses vêtements s'emmêlaient à la chenille.

Démarrage d'urgence

Si le câble du démarreur se rompt, démarrer le moteur avec le câble de démarrage d'urgence compris dans le nécessaire d'outils.

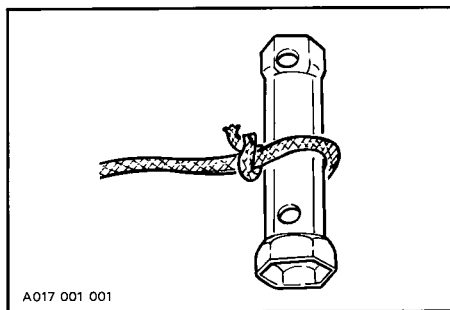
◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas enrouler le câble autour de la main. Ne tirer que sur la poignée du câble.

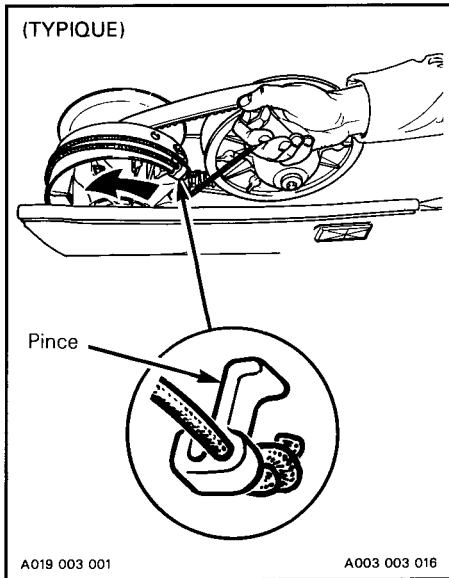


◆ **AVERTISSEMENT** : À moins d'une urgence, ne pas démarrer le véhicule au moyen de la poulie motrice. Faire réparer le véhicule dans le plus bref délai possible.

Fixer le câble d'urgence à toute poignée disponible et à la pince de démarrage comprise dans la trousse d'outils. Enrouler solidement le câble autour de la poulie motrice de sorte que la poulie motrice tourne dans le sens antihoraire.

○ **REMARQUE** : La douille de bougie peut être utilisée comme poignée de démarreur en cas d'urgence.

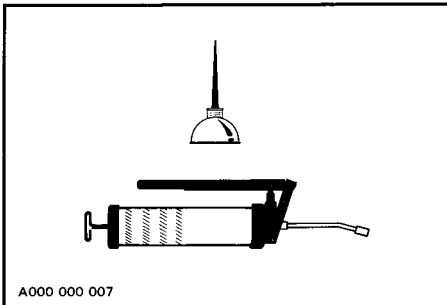




Démarrer le moteur manuellement de la façon habituelle.

◆ **AVERTISSEMENT** : Lorsqu'un cas d'urgence oblige à démarrer au moyen de la poulie motrice, ne pas réinstaller le garde-courroie et ramener le véhicule lentement pour le faire réparer.

LUBRIFICATION



Lubrifier la suspension tous les mois ou après chaque période d'utilisation de 40 heures. Il est nécessaire de lubrifier le système de direction une fois l'an. Lubrifier plus fréquemment si le véhicule est utilisé sur neige fondante ou dans de rudes conditions.

○ **REMARQUE** : Lors de la lubrification des raccords de graissage, actionner le pistolet-graisseur lentement jusqu'à ce que la graisse apparaisse au niveau des joints. Toujours utiliser de la graisse basse température (N/P 413 7061 00).

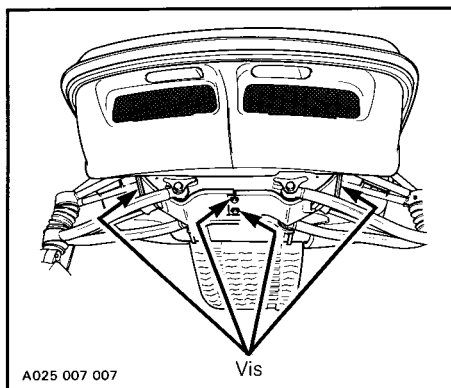
Fréquence

Un entretien de routine est essentiel pour tous les produits mécanisés. Cette motoneige ne fait pas exception à la règle. Une inspection hebdomadaire contribue grandement à prolonger sa durabilité.

◆ **AVERTISSEMENT** : Effectuer les opérations de lubrification conformément aux instructions contenues dans ce guide. Sauf indication contraire, le moteur doit alors être arrêté. On recommande de faire réviser périodiquement par le concessionnaire les points mécaniques non couverts dans ce guide. Ne pas lubrifier les câbles d'accélérateur et/ou de frein, ni leur gaine.

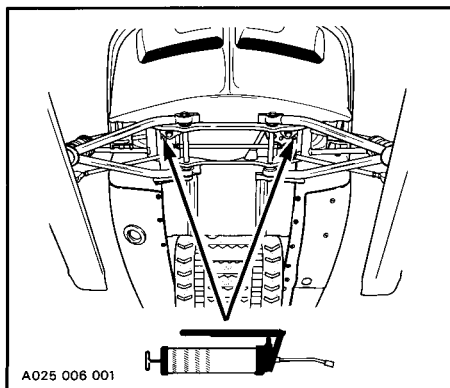
Mécanisme de direction

Enlever la plaque de protection, s'il y a lieu, afin d'avoir accès au mécanisme de direction.



◆ **AVERTISSEMENT** : Vérifier la solidité des attaches et des joints à rotule.

À partir du dessous de la coque, lubrifier les deux culbuteurs du système de direction.

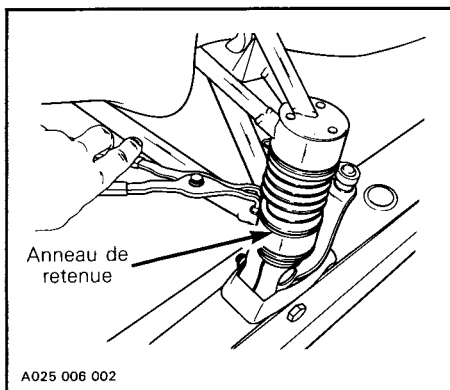


Huiler les douilles supérieures et inférieures de la colonne de direction.

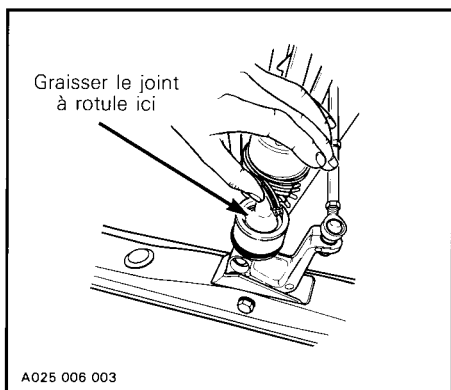
Inspecter les soufflets des jambes de ski afin de constater s'il y a des dommages, tels des déchirures ou des fissures. S'ils sont endommagés, consulter un concessionnaire autorisé.

Les joints à rotule des jambes de ski et les pivots des skis devraient être lubrifiés une fois par année.

— Enlever les anneaux de retenue des soufflets.



- Glisser le soufflet pour avoir accès aux joints à rotule.
- Appliquer une petite quantité de graisse sur tous les joints à rotule.

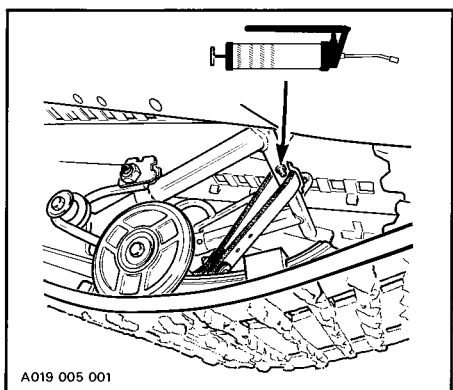


- Bien fixer le soufflet.
- Enlever le ski et appliquer de la graisse sur le pivot du ski.
- Procédé de la même façon pour l'autre côté.

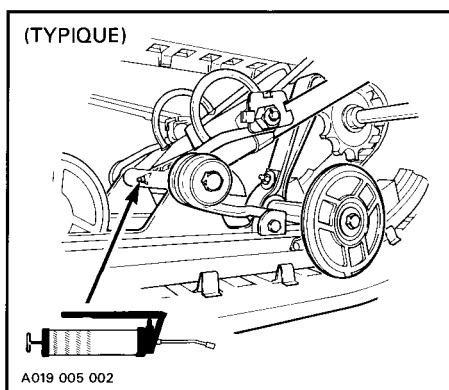
Suspension à glissières

Lubrifier les pièces suivantes au niveau des raccords de graissage jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints. N'utiliser que de la graisse basse température.

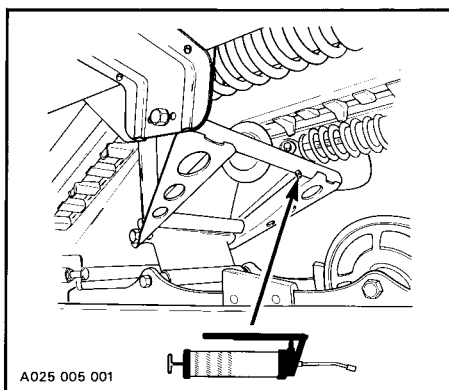
Axe transversal supérieur avant.



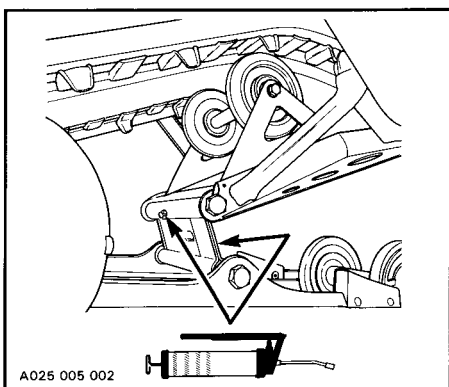
Axe transversal inférieur avant.



Axe transversal supérieur arrière.



Axe du bras de pivot arrière.

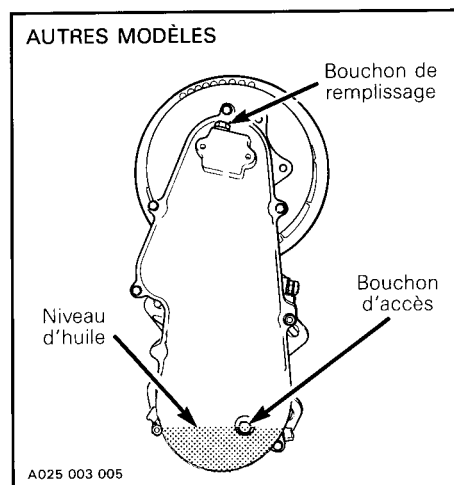
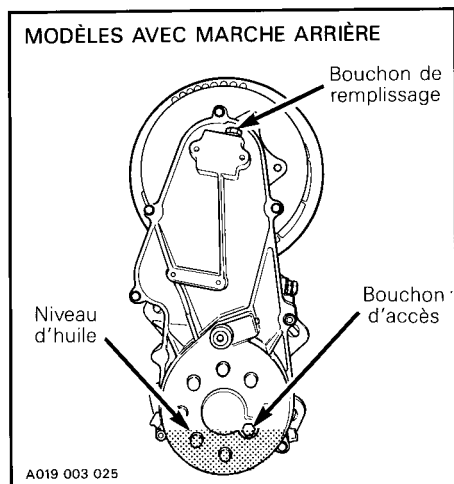


Étrier de frein

Consulter un concessionnaire autorisé pour une lubrification appropriée de la roue à cliquet de l'étrier de frein.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas lubrifier les câbles d'accélérateur et/ou de frein, ni leur gaine.

Niveau d'huile du carter de chaîne/de la transmission

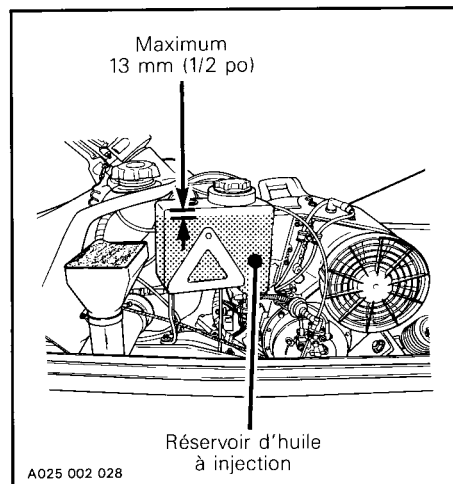


Pour remplir, enlever le bouchon de remplissage au haut de la transmission. Remplir au besoin avec de l'huile à carter de chaîne Bombardier (N/P 413 8019 00 - 250 mL).

○ **REMARQUE** : La contenance du carter de chaîne est d'environ 250 mL (9 oz imp.) pour les modèles sans marche arrière et de 500 mL (18 oz imp.) pour les modèles munis d'une marche arrière.

Système d'injection d'huile

Le réservoir d'huile à injection doit toujours contenir une quantité suffisante d'huile à injection pour motoneiges BOMBARDIER.



▼ **ATTENTION** : Vérifier le niveau d'huile et remplir à chaque plein de carburant. Ne pas trop remplir. Essuyer l'huile répandue.

ENTRETIEN

Dépose et installation de la courroie d'entraînement

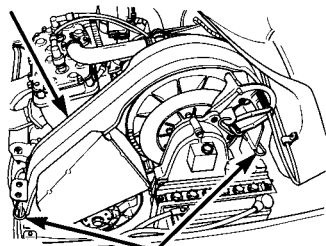
1. Enlever la clé de contact.
2. Basculer le capot.
3. Retirer les deux goupilles de retenue situées aux extrémités du garde-courroie.

○ **REMARQUE** : Il est plus facile d'effectuer la dépose et l'installation de la courroie d'entraînement en immobilisant la poulie menée à l'aide du frein de stationnement.

6. Ouvrir la poulie menée en tournant et poussant la demi-poulie coulissante. Tenir celle-ci en position d'ouverture totale.

(TYPIQUE)

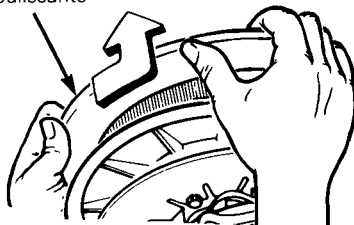
Garde-courroie



Goupilles de retenue

A025 003 007

Demi-poulie coulissante



A007 003 020

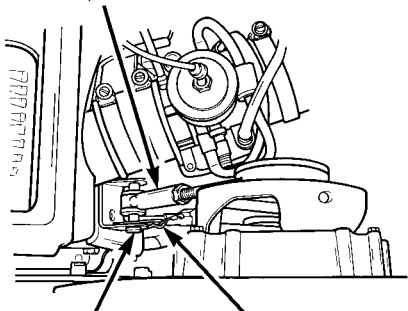
4. Soulever et enlever le garde-courroie.

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

5. Déverrouiller et soulever le support de la poulie menée.

7. Glisser la courroie par-dessus le rebord supérieur de la demi-poulie coulissante conformément à l'illustration suivante.

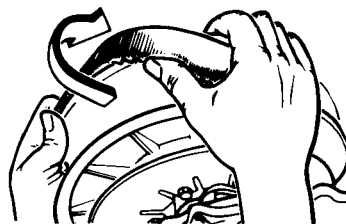
3° Soulever le support de la poulie menée



2° Enlever l'axe de chape

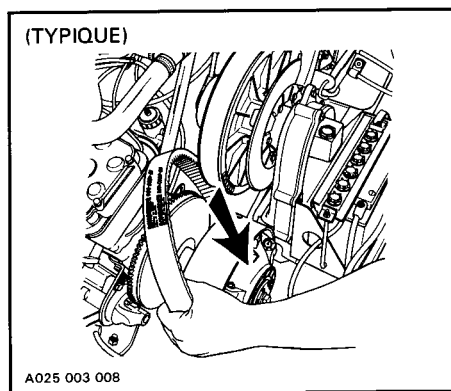
1° Enlever la goupille de sûreté

A025 003 001



A004 003 014

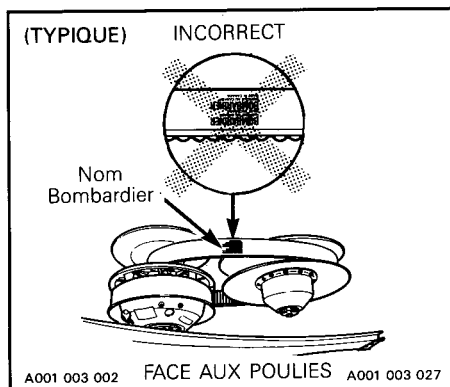
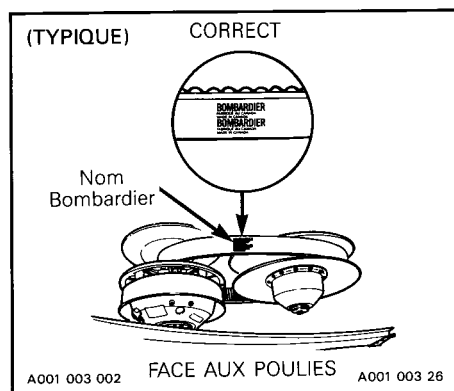
8. Glisser la courroie hors de la poulie motrice et l'enlever complètement du véhicule.



◆ **AVERTISSEMENT** : Ne jamais démarrer ou faire tourner le moteur lorsque la courroie d'entraînement n'est pas en place. Il est dangereux de faire fonctionner un moteur sans charge.

Pour installer la courroie d'entraînement inverser l'ordre des opérations en portant une attention aux points suivants :

Pour une durée maximale de la courroie d'entraînement, elle doit tourner dans la même direction. Installer celle-ci de sorte que le nom Bombardier soit lisible en se tenant face aux poulies. S'assurer qu'elle tourne dans le sens approprié.



▼ **ATTENTION** : Ne pas forcer la courroie ni utiliser d'outils pour la passer par-dessus les poulies lors de l'installation, sinon ses cordes pourraient être coupées ou brisées.

État de la courroie d'entraînement

Examiner la courroie. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, effilée ou usée de façon anormale (usure inégale, usure d'un seul côté, crampons manquants, matériau fendillé). L'usure anormale de la courroie peut provenir d'un mauvais alignement des poulies, d'un régime excessif alors que la chenille est gelée, de démarrages rapides sans réchauffement préalable, d'une poulie couverte de bavures ou de rouille, d'huile sur la courroie ou d'une courroie de rechange tordue. Au besoin, voir un concessionnaire autorisé.

Vérifier la largeur de la courroie. Remplacer la courroie si sa largeur est inférieure à 32 mm (1-1/4 po).

Courroie d'entraînement neuve

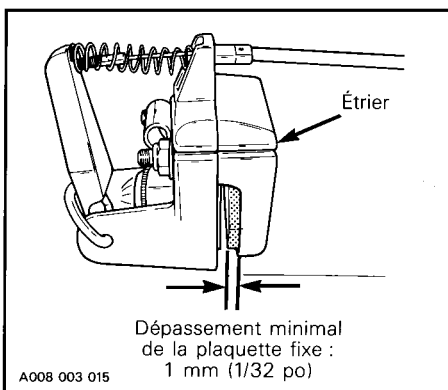
Après l'installation d'une courroie d'entraînement neuve, on recommande fortement d'observer une période de rodage de 25 km (15 milles).

○ **REMARQUE** : Toujours remiser une courroie de rechange de façon à ce qu'elle conserve sa forme naturelle.

État du frein

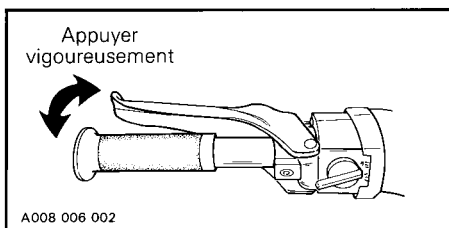
L'efficacité du freinage est un facteur essentiel de sécurité. Ne jamais circuler sans s'être assuré du bon fonctionnement du mécanisme.

◆ **AVERTISSEMENT** : Les plaquettes de frein doivent être remplacées dès que la plaquette fixe ne dépasse l'étrier que de 1 mm (1/32 po). Ces plaquettes doivent être remplacées par un concessionnaire autorisé.

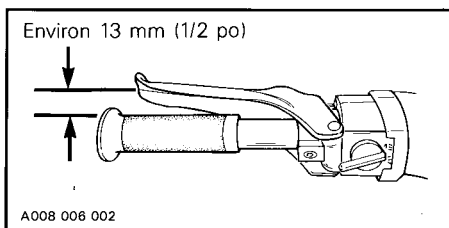


Réglage du frein

Le mécanisme de freinage est autoréglable. Pour obtenir une réaction de freinage plus rapide, appuyer vigoureusement sur la manette du frein à quelques reprises ; ceci actionnera le mécanisme de réglage automatique.

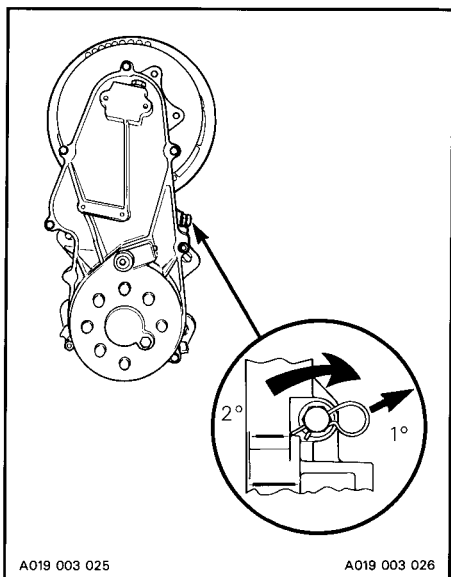


Après le réglage, le freinage devrait être complet lorsque la manette du frein se trouve à environ 13 mm (1/2 po) de la poignée du guidon. Sinon, voir un concessionnaire autorisé.



Tension de la chaîne d'entraînement

Faire avancer le véhicule de façon à pouvoir vérifier le jeu réel. Enlever ensuite la goupille de sûreté de la vis de réglage et serrer la vis au maximum à la main. Dévisser ensuite la vis de façon à pouvoir insérer la goupille de sûreté dans l'orifice de verrouillage.



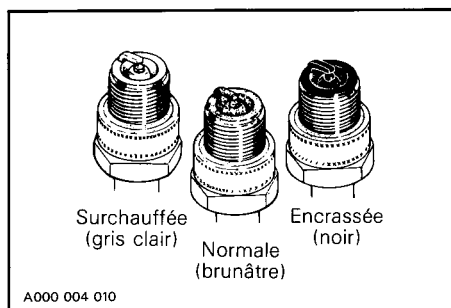
○ **REMARQUE** : S'il y a broutement (son métallique répété rapidement) lorsque le levier de changement de vitesse est déplacé à la position MARCHE ARRIÈRE, c'est que la tringlerie devrait possiblement être rajustée. Consulter un concessionnaire autorisé pour effectuer ce réglage.

◆ **AVERTISSEMENT** : Si le jeu indiqué n'est pas atteint alors que la vis de tension est serrée au maximum, communiquer avec un concessionnaire autorisé.

Bougies

Débrancher les fils et enlever les bougies. Ensuite, vérifier l'état des bougies.

- Bec brunâtre : fonctionnement normal (les réglages du carburateur, le degré thermique des bougies, etc., sont adéquats).
- Bec noir : mélange du ralenti et/ou de haute vitesse trop riches, bougies non conformes, mauvais réglage de la pompe à injection d'huile, ou fonctionnement prolongé au ralenti.
- Bec gris clair : mélange du ralenti ou de haute vitesse trop pauvre, bougies non conformes, mauvais réglage de la pompe à injection d'huile, ou fuite au niveau d'un joint.



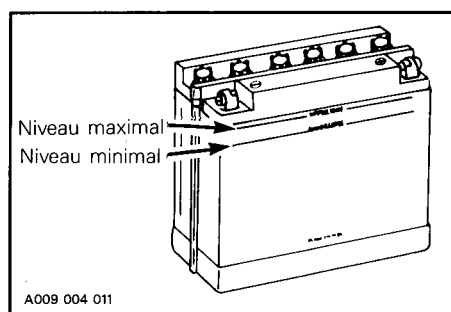
▼ **ATTENTION** : Si l'état des bougies n'est pas idéal, communiquer avec un concessionnaire autorisé.

À l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifier l'écartement des bougies et l'ajuster selon les recommandations faites dans la section FICHE TECHNIQUE.

Remettre les bougies en place et brancher les fils.

État de la batterie (démarrage électrique seulement)

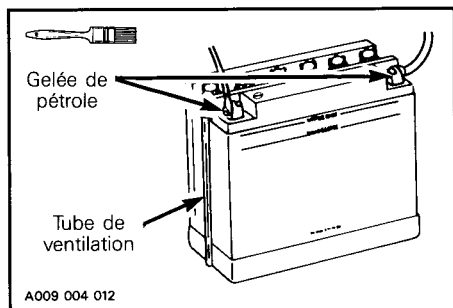
Vérifier le niveau de l'électrolyte chaque semaine ; celui-ci doit se trouver à la ligne de NIVEAU SUPÉRIEURE sur le carter de la batterie.



Si nécessaire, ajouter de l'eau distillée. Il ne doit y avoir aucune trace de corrosion au niveau des bornes et des raccords. Si un nettoyage est de rigueur, enlever la corrosion au moyen d'une brosse à poils raides. Laver avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer soigneusement et bien faire sécher.

▼ **ATTENTION** : Ne pas laisser pénétrer le détersif à l'intérieur de la batterie. Il pourrait dégrader l'électrolyte.

Brancher les câbles de la batterie. Enduire les bornes et les raccords de graisse diélectrique à la silicone (N/P 413 9017 00) ou de gelée de pétrole pour prévenir la corrosion. S'assurer que la batterie est bien fixée et que le tube d'aération n'est pas plié ou obstrué.



◆ **AVERTISSEMENT** : Le tube de ventilation ne doit pas être obstrué, sinon les gaz s'accumuleront et une explosion pourrait survenir. Éviter que l'électrolyte ne vienne en contact avec la peau. Les émanations d'une batterie en cours de charge explosent très facilement. Toujours charger dans un endroit bien aéré. Ne pas fumer. Tenir loin des flammes et des étincelles.

▼ **ATTENTION** : Toujours retirer la batterie du véhicule avant de la charger, afin d'éviter que l'électrolyte ne se répande. Prendre garde de ne pas mettre la borne positive à la masse sur le châssis. Toujours débrancher le câble négatif noir en premier lieu.

○ **REMARQUE** : S'assurer que la batterie est toujours pleinement chargée. Pour recharger, voir **batterie** à la section REMISAGE.

▼ **ATTENTION** : Une batterie faible ou déchargée gèlera et endommagera ses composants et endommagera possiblement son boîtier de même que les pièces entourant la batterie.

État de la suspension

Vérifier l'état de toutes les pièces de la suspension.

○ **REMARQUE** : En conduite normale, la neige lubrifie et refroidit les glissières. La circulation prolongée sur neige glacée ou sablonneuse provoquera leur échauffement et leur usure prématurée.

État de la courroie d'arrêt de la suspension

Vérifier si la courroie est usée ou fendillée, et s'assurer que le boulon et l'écrou sont bien serrés. S'ils sont desserrés, vérifier si les trous de la courroie sont déformés ; remplacer cette dernière au besoin. Serrer l'écrou à 10 N•m (89 lbf•po).

Réglage de la suspension

Les suspensions avant et arrière sont réglables. La **suspension avant** comporte deux ressorts d'amortisseur et deux amortisseurs. Chaque ensemble ressort d'amortisseur/amortisseur est muni d'une came de réglage à trois positions. Pour le réglage, consulter un concessionnaire autorisé.

Réglage de la suspension avant

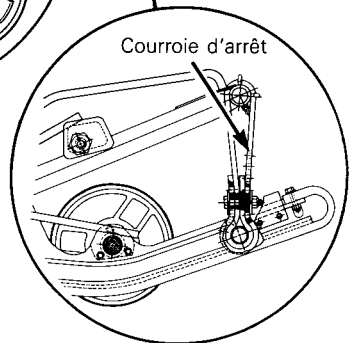
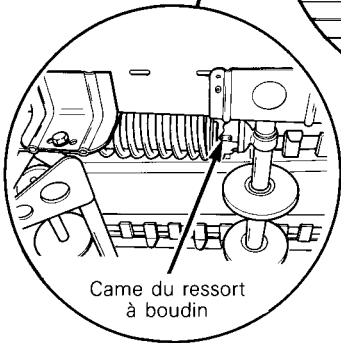
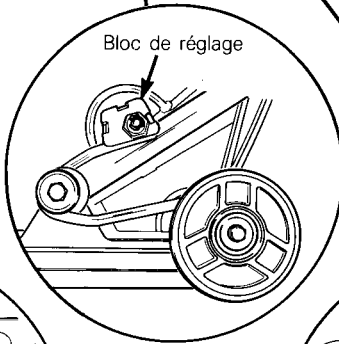
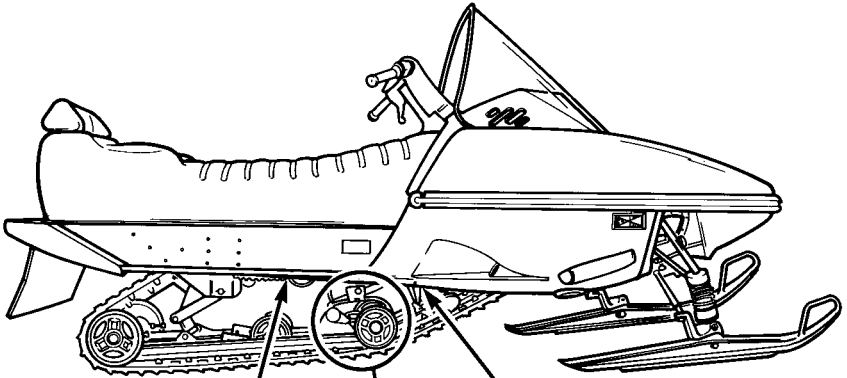
La précharge des ressorts d'amortisseur peut être réglée comme suit :

DISTANCE ENTRE L'EXTRÉMITÉ DU RESSORT ET LE BUTOIR	ÉTAT
La plus petite	Conduite douce, piste uniforme
Intermédiaire	Conduite normale
La plus grande	Surface difficile

○ **REMARQUE** : Le silencieux d'échappement ou les amortisseurs peuvent être enlevés afin de faciliter l'accès aux cames de réglage. Consulter un concessionnaire autorisé.

La **partie avant** de la **suspension arrière** comporte deux ressorts de torsion, tandis que la **partie arrière** comporte deux ensembles ressorts à boudin/amortisseurs. Il y a un bloc de réglage à quatre positions et une courroie d'arrêt réglable à la **partie avant** de la **suspension arrière** et une came de réglage à cinq positions à la **partie arrière**.

(TYPIQUE)



La suspension avant est réglable en fonction de l'état de la surface, de la conduite et de la stabilité du véhicule.

La partie avant de la suspension arrière est réglable en fonction de l'état de la surface et des effets que l'on peut donner à la direction.

La courroie d'arrêt est réglable afin de contrôler le transfert de poids du véhicule.

La partie arrière de la suspension arrière est réglable en fonction du poids du conducteur.

La suspension peut être réglée selon la charge transportée, le poids du conducteur, la préférence personnelle, la vitesse de conduite et l'état du terrain.

Position de la came/du bloc	Soupe → Rigide
Poids du conducteur	Léger → Lourd
Vitesse	Basse → Élevée
État du terrain	Plat → Accidenté

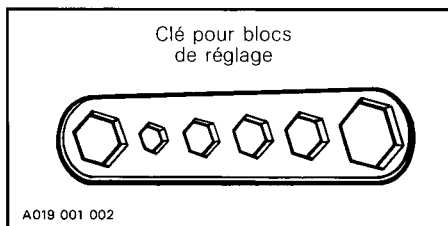
Un faible cognement à fond de course de la suspension dans les pires conditions indique au conducteur que la précharge est bien réglée (position de la came/du bloc).

Des ressorts de différentes constantes sont également offerts en option. Pour de plus amples informations, consulter un concessionnaire autorisé.

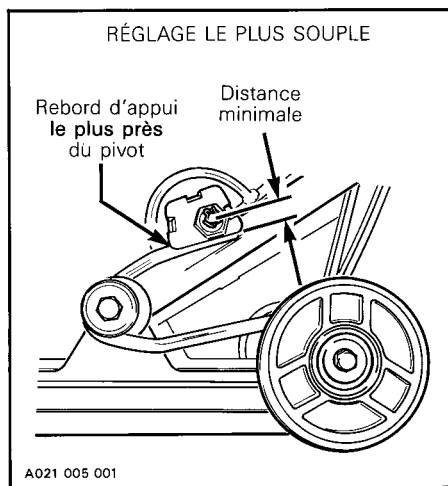
Pour régler la suspension, se référer aux explications ci-après.

Outil pour blocs de réglage

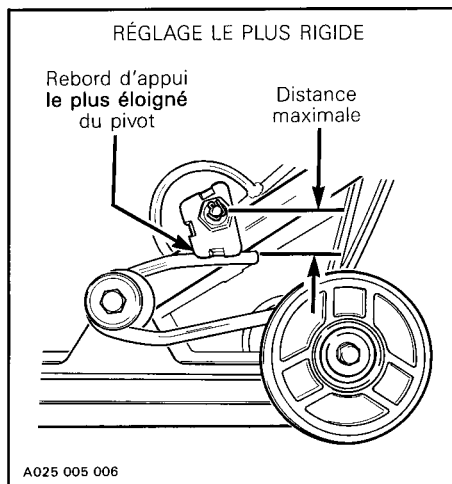
Pour régler les blocs de réglage de la suspension arrière, il suffit d'utiliser l'outil spécial fourni dans le nécessaire d'outils.



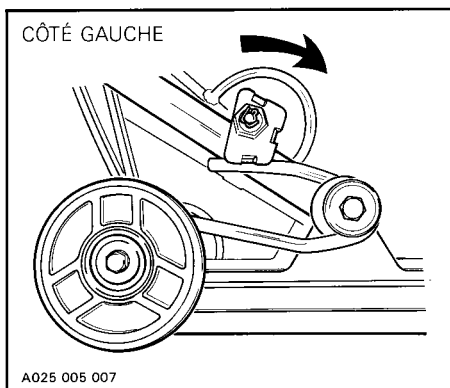
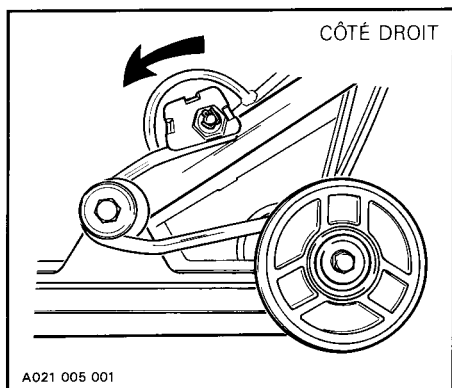
Lorsqu'on tourne le bloc de réglage, on déplace les rebords du bloc supportant la tige du ressort. Pour obtenir le réglage le plus souple, le rebord d'appui du bloc doit être le plus près du pivot du bloc.



Pour obtenir le réglage le plus rigide, le rebord d'appui du bloc doit être le plus éloigné du pivot du bloc.

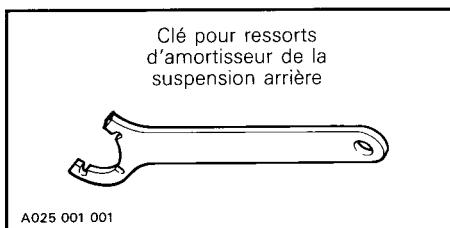


▼ **ATTENTION :** Prendre soin de tourner le bloc de réglage de gauche dans le sens horaire ; celui de droite dans le sens contraire. Les blocs de gauche et de droite doivent être réglés à la même position.



Outil pour la came du ressort de l'amortisseur

Pour régler les ressorts à boudin de la suspension **arrière**, il suffit d'utiliser la clé spéciale fournie dans le nécessaire d'outils.

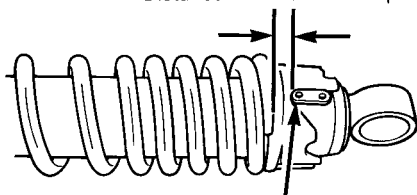


Lorsqu'on tourne la came de réglage, on change la position des encoches de la came par rapport au butoir : ce qui contrôle d'une part la hauteur de la came et d'autre part la longueur du ressort comprimé. La précharge du ressort peut être augmentée ou diminuée en tournant la came.

Pour obtenir le réglage le plus souple, l'encoche de la came qui se trouve le plus près de l'extrémité du ressort doit être placée vis à vis le butoir.

RÉGLAGE LE PLUS SOUPLE

Distance minimale = souple



Placer le butoir vis à vis l'encoche appropriée de la came

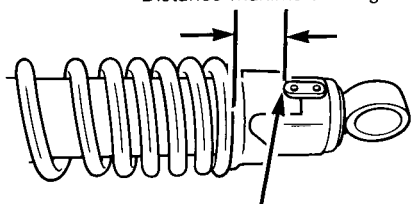
L'ILLUSTRATION DÉMONTRE LA CAME DE L'AMORTISSEUR AVANT

A025 005 008

Pour obtenir le réglage le plus rigide, l'encoche de la came qui se trouve le plus éloignée de l'extrémité du ressort doit être placée vis à vis le butoir.

RÉGLAGE LE PLUS RIGIDE

Distance maximale = rigide



Placer le butoir vis à vis l'encoche appropriée de la came

L'ILLUSTRATION DÉMONTRE LA CAME DE L'AMORTISSEUR AVANT

A025 005 009

ATTENTION : Toujours ajuster les cames des ressorts à boudin à la même position d'un côté comme de l'autre.

Réglage de la suspension arrière

Blocs de réglage

Lorsque les blocs de réglage sont réglés au réglage le plus souple, une plus grande partie du poids du véhicule est distribuée au niveau des skis ; ce qui a pour effet d'offrir une direction plus positive. L'angle d'attaque de la chenille sera diminué dans cette position.

La rigidité de la conduite peut être réduite en réglant les blocs de réglage à leur position de réglage la plus rigide.

Came du ressort de l'amortisseur

La précharge des ressorts d'amortisseur peut être réglée comme suit :

DISTANCE ENTRE L'EXTRÉMITÉ DU RESSORT ET LE BUTOIR	POIDS DU CONDUCTEUR kg (lb)	
	DE	À
La plus petite	—	68 (150)
Intermédiaire	68 (150)	82 (180)
La plus grande	82 (180)	—

Courroie d'arrêt

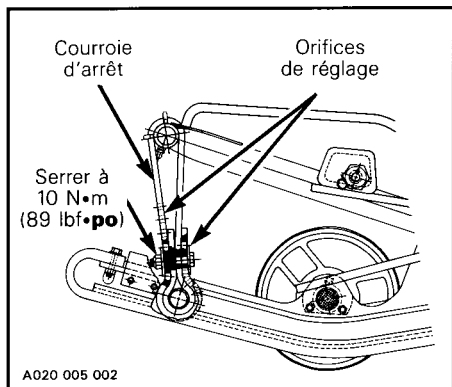
La courroie d'arrêt de la suspension a pour fonction de contrôler le transfert de poids du véhicule pendant l'accélération de même que l'angle d'attaque de la chenille.

Plus la courroie est longue, plus grand sera le transfert de poids à la chenille, permettant ainsi une meilleure traction. Plus la courroie est courte, plus le transfert de poids à la chenille sera réduit, permettant ainsi une direction plus positive.

Plus la courroie est longue, plus grand sera l'angle d'attaque de la chenille. Une courroie plus courte réduira l'angle d'attaque de la chenille, ce qui pourrait être plus avantageux dans une condition de neige donnée.

Les orifices de réglage de la courroie d'arrêt permettent de régler celle-ci en fonction des exigences du conducteur, de l'état du terrain et/ou de la neige.

○ **REMARQUE** : La courroie d'arrêt peut être réglée au 2^e orifice (à partir du haut) pour rendre la suspension plus douce lors de randonnée principalement en sentiers avec les modèles Skandic.



◆ **AVERTISSEMENT** : Toujours serrer l'écrou à 10 N•m (89 lbf•po).

Utilisation en neige profonde

Lorsqu'on conduit en neige profonde, il peut être nécessaire de changer la position des blocs de réglage, des cames des ressorts d'amortisseur, de la courroie d'arrêt et/ou de la position de conduite du conducteur afin de modifier l'angle d'attaque de la chenille. Par expérience, le conducteur sera à même de déterminer les réglages les plus efficace.

État de la chenille

Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un support. Alors que le moteur est **arrêté**, tourner la chenille à la main. S'assurer qu'elle n'est pas usée ni fendillée, que ses fibres ne sont pas à découvert, qu'il n'y manque aucun segment protecteur ou guide et qu'ils ne sont pas endommagés. Dans le cas contraire, voir un concessionnaire autorisé.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas rouler avec un véhicule dont la chenille est coupée, tordue ou endommagée.

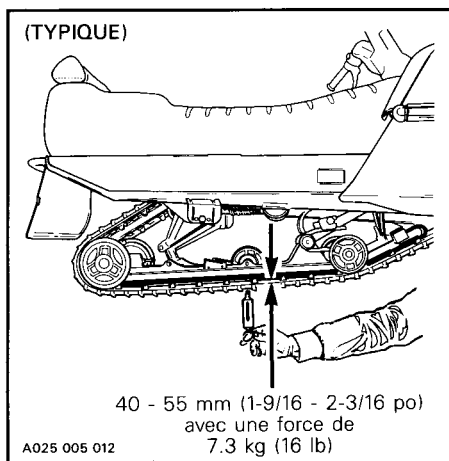
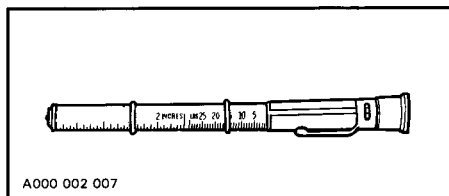
Tension et alignement de la chenille

Tension :

Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un support.

Laisser la suspension se détendre normalement, et mesurer le jeu à mi-chemin le long de la glissière. Il devrait y avoir un jeu de 40 à 55 mm (1-9/16 à 2-3/16 po) entre la glissière et le rebord intérieur de la chenille, et ce, alors qu'on applique une force de 7.3 kg (16 lb) vers le bas. Le jeu devrait être mesuré près de la roue de support centrale de la suspension.

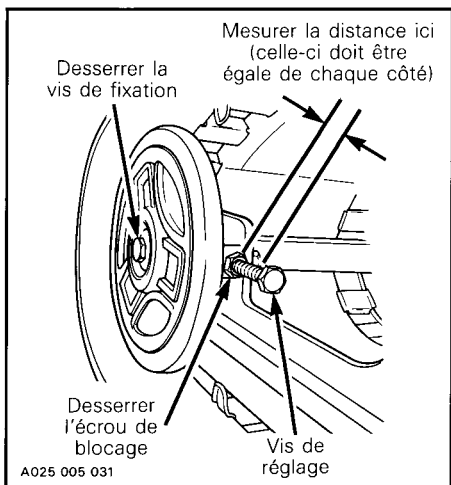
○ **REMARQUE** : Il est possible d'utiliser un vérificateur de tension pour courroies (N/P 414 3482 00) afin de mesurer la flèche de même que la force appliquée.



S'il y a trop de jeu, la chenille frottera sur le châssis.

▼ **ATTENTION** : Une chenille trop tendue entraînera une perte de puissance et une tension excessive au niveau des pièces de la suspension.

Pour ajuster la tension, desserrer la vis de fixation de la roue de support arrière et l'écrou de blocage de la vis de réglage. Puis serrer ou desserrer la vis de réglage située du côté intérieur des roues de support arrière. Tourner les vis également de chaque côté afin d'éviter de changer l'alignement. S'il est impossible d'obtenir la tension adéquate, voir un concessionnaire autorisé.



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

Alignement

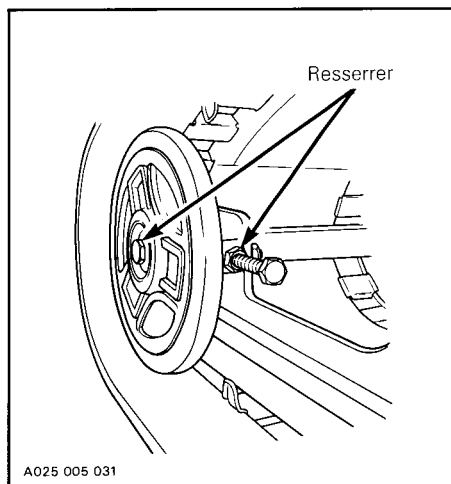
Mesurer la distance entre la tête de la vis de réglage et l'écrou de blocage (voir l'illustration ci-dessus). La distance doit être égale de chaque côté. Si tel n'est pas le cas, tourner la vis de réglage au besoin.

Démarrer le moteur et accélérer légèrement de façon à ce que la chenille tourne **lentement**. Revérifier ensuite la tension de la chenille.

◆ **AVERTISSEMENT** : Avant de vérifier la tension, 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 à proximité du véhicule.

Resserrer les écrous de blocage et les vis de fixation des roues de support arrière.

◆ **AVERTISSEMENT** : Si les écrous de blocage ou les vis de fixation sont mal serrés, les vis de réglage pourraient se desserrer de façon à produire un relâchement considérable au niveau de la chenille et, sous certaines conditions d'utilisation, permettre aux roues de support de passer par-dessus les guides de glissière ; ce qui forcera la chenille contre le tunnel et occasionnera un blocage de la chenille.



État des poulies motrice et menée

Les poulies font partie d'un mécanisme complexe qui fonctionne à une vitesse de rotation élevée. À l'usine chaque poulie subit un équilibrage dynamique. Si le propriétaire modifiait les poulies, il pourrait dérégler cet équilibrage précis et ainsi créer une instabilité.

Les poulies sont réglées en usine afin d'offrir le meilleur rendement possible dans la plupart des conditions. Cependant, certaines conditions telles la neige épaisse, la haute altitude, le remorquage, etc. peuvent nécessiter un réglage différent. Communiquer avec un concessionnaire autorisé à ce sujet.

◆ **AVERTISSEMENT** : Les poulies motrice et menée doivent être vérifiées et nettoyées au moins une fois l'an par un concessionnaire autorisé.

Direction et mécanisme de la suspension avant

Inspecter le mécanisme de direction ainsi que la suspension avant.

◆ **AVERTISSEMENT** : Serrer toutes les attaches.

Usure et état des skis et des lisses

Vérifier l'état des skis et des lisses, s'ils sont usés contacter un concessionnaire autorisé.

◆ **AVERTISSEMENT** : Des skis et/ou des lisses trop usés nuiront à la conduite du véhicule.

Réglage de la direction

Les skis doivent avoir une divergence de 3 mm (1/8 po).

Pour vérifier, mesurer la distance qui sépare les lisses à l'avant et à l'arrière. Celle-ci doit être plus grande de 3 mm (1/8 po) à l'avant, lorsque le guidon est à l'horizontale.

Si un réglage est de rigueur, communiquer avec un concessionnaire autorisé.

Système d'échappement

Remplacer tout silencieux fissuré ou percé. S'assurer que le silencieux est bien fixé à ses supports et que les extrémités des ressorts de retenue n'ont pas été trop étirées. Le tuyau d'échappement arrière du silencieux doit être centré avec l'orifice de sortie de la coque.

▼ **ATTENTION** : Le système d'échappement est conçu de façon à réduire le bruit et à améliorer la performance maximale du moteur. Si on enlève un composant au niveau du moteur, le moteur sera sérieusement endommagé.

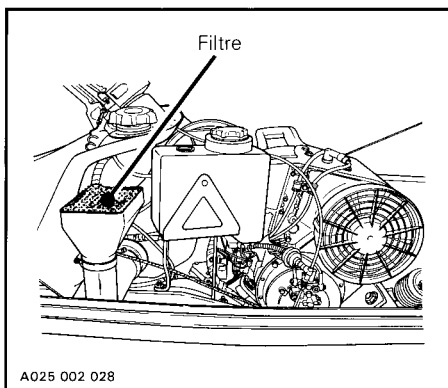
Compartiment-moteur

Faire en sorte qu'il ne s'accumule pas d'herbe sèche, de petites branches, de linge, etc., dans le compartiment-moteur puisque ces matières sont combustibles sous certaines conditions.

Nettoyage du filtre à air

La neige pourrait bloquer le filtre à air si on omet de recouvrir le véhicule lors d'une chute de neige ou si on conduit celui-ci dans une neige poudreuse épaisse.

Soulever le capot et enlever le filtre à air du silencieux d'admission d'air.



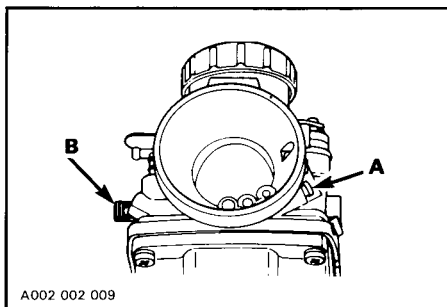
Secouer le filtre pour enlever la neige, et le faire sécher.

S'assurer que l'intérieur du silencieux d'admission d'air est propre et sec et remettre le filtre en place convenablement.

▼ **ATTENTION :** Ces véhicules ont été calibrés avec le filtre. Ne pas utiliser le véhicule si le filtre n'est pas installé, puisque le moteur pourrait être endommagé.

Réglage des carburateurs

▼ **ATTENTION :** Ne jamais utiliser le véhicule lorsque le silencieux d'admission d'air est débranché, sinon le moteur subira de graves dommages. Pour les modèles à deux carburateurs, s'assurer que les carburateurs s'ouvrent simultanément.



A) Réglage de la vis de contrôle d'air

Visser lentement la vis du contrôle d'air (jusqu'à ce qu'une faible résistance se fasse sentir), puis la dévisser selon les recommandations faites dans la section FICHE TECHNIQUE.

B) Réglage de la vis de ralenti

Tourner la vis de ralenti dans le sens horaire jusqu'à ce qu'elle vienne en contact avec le tiroir d'accélérateur, puis lui faire effectuer deux autres tours (réglage préliminaire). Démarrer et laisser réchauffer le moteur, puis régler le régime du ralenti à 1800-2000 tr/mn en tournant la vis de ralenti dans un sens ou dans l'autre.

▼ **ATTENTION :** Le moteur peut être endommagé sérieusement s'il est impossible d'obtenir le régime approprié. Communiquer avec un concessionnaire autorisé.

Nécessaire de haute altitude

L'altitude et la température affectent la carburation qui à son tour influence la performance maximale du moteur. Le calibrage des carburateurs et le système d'entraînement doivent être modifiés en fonction des changements d'altitude et de température que subit la motoneige. Lorsque la température ambiante augmente ou qu'on utilise la motoneige à une altitude plus élevée, on doit recalibrer les carburateurs avec de plus petits gicleurs. Les gicleurs originaux doivent être remplacés (selon l'altitude et la température) par des gicleurs appropriés, et ce, après la période de rodage.

Un moteur perd environ 3-1/2 % de sa puissance à chaque 300 m (1000 pi) d'élévation. Si un moteur fonctionne à une altitude de 3000 m (10 000 pi), il produira 65 % de la puissance qu'il aurait au niveau de la mer. Même s'il est impossible de récupérer cette puissance, on peut effectuer des changements au niveau des carburateurs et du système d'entraînement afin de permettre au moteur de fonctionner à l'intérieur de sa bande de puissance.

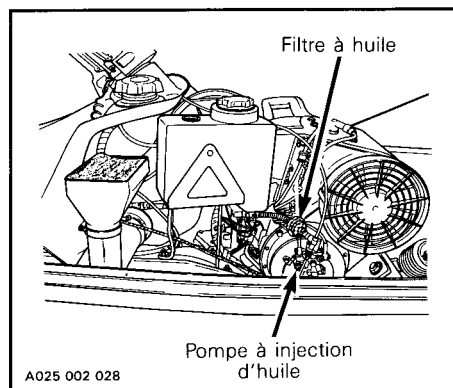
Si une motoneige est utilisée dans les régions de haute altitude (1200 m (4000 pi) et plus) le carburateur et le système d'entraînement doivent être rajustés pour rencontrer ces exigences particulières. Communiquer avec un concessionnaire autorisé pour l'installation d'un nécessaire de haute altitude.

▼ **ATTENTION** : Ne pas changer le calibrage des gicleurs originaux lorsque le véhicule est employé à une altitude inférieure à 1200 m (4000 pi).

Système d'injection d'huile

État du filtre d'huile à injection

Vérifier l'état du filtre tous les mois. S'il est obstrué, le faire remplacer par un concessionnaire autorisé.



▼ **ATTENTION** : Un filtre d'huile à injection obstrué causera une insuffisance d'huile vers le moteur et occasionnera par conséquent de graves dommages.

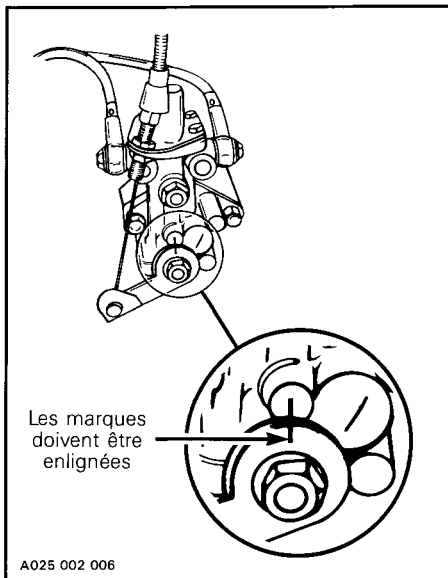
○ **REMARQUE** : Après toute période de remisage, il est très important de faire remplacer le filtre à huile, de faire vérifier le débit de la pompe d'injection et de la faire régler par un concessionnaire autorisé.

Réglage de la pompe à injection d'huile

Il est très important de régler la pompe avec précision. Tout retard à l'ouverture de la pompe peut entraîner de graves dommages au moteur.

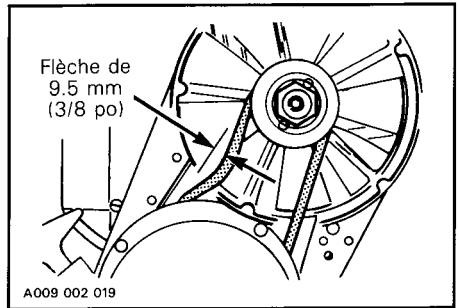
▼ **ATTENTION :** Toujours effectuer le réglage des carburateurs avant celui de la pompe à injection d'huile et s'assurer que la vitesse de ralenti est de 1800-2000 tr/mn.

Pour vérifier le réglage de la pompe, éliminer tout le jeu du câble d'accélérateur en serrant la manette d'accélérateur jusqu'à ce qu'une faible résistance se fasse sentir et la maintenir dans cette position. Les marques de réglage de la pompe et du levier doivent être placées vis-à-vis l'une de l'autre. Sinon, communiquer avec un concessionnaire autorisé.



État du système de refroidissement

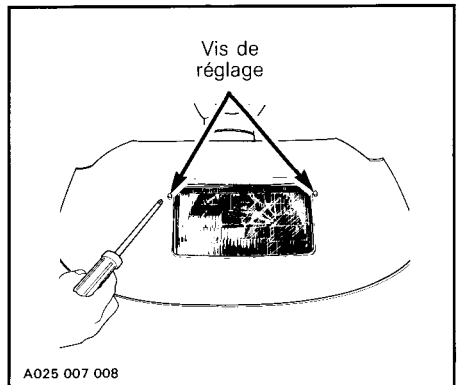
Vérifier si la courroie est fendillée, usée de façon inégale, etc. La flèche de la courroie devrait être de 9.5 mm (3/8 po) lorsqu'on applique une force de 5 kg (11 lb) à mi-chemin entre les poulies.



Si la courroie semble endommagée ou si la flèche est inadéquate, communiquer avec un concessionnaire autorisé immédiatement.

Visée du faisceau du phare

Pour effectuer le réglage, enlever le pare-brise. Tourner les vis de réglage afin d'obtenir la position désirée du faisceau. Réinstaller le pare-brise.

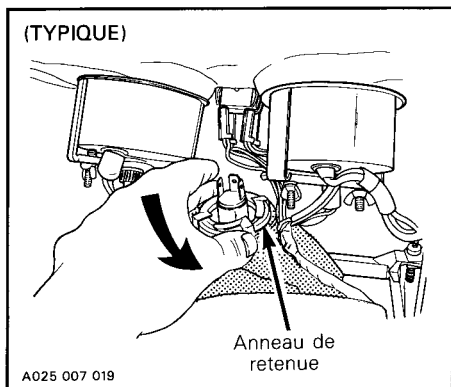


Remplacement des ampoules

◆ **AVERTISSEMENT** : Toujours vérifier le fonctionnement de chaque feu après le remplacement des ampoules.

Phare

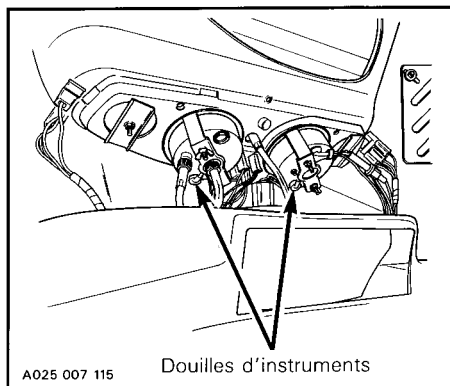
Si l'ampoule du phare est grillée, faire basculer le capot. Débrancher le connecteur du phare. Enlever l'enveloppe de caoutchouc, ouvrir l'anneau de retenue de la douille et remplacer l'ampoule. Bien la réinstaller.



▼ **ATTENTION** : Sur les modèles concernés, ne jamais toucher la partie de verre d'une ampoule halogène avec les doigts, puisque sa durabilité de vie en sera réduite. Si la partie de verre a été touchée par erreur, la nettoyer avec de l'alcool isopropylique qui ne laissera aucune pellicule sur l'ampoule.

Instrument(s)

La douille de l'ampoule est toujours située derrière l'instrument, et ce, sous une enveloppe en caoutchouc noir. Tirer sur l'enveloppe en caoutchouc et sur la douille afin de découvrir l'ampoule. Pour libérer l'ampoule, pousser et tourner simultanément cette dernière, dans le sens antihoraire.



Feu arrière

Si le feu arrière est grillé, découvrir l'ampoule en enlevant la lentille de plastique rouge. Pour l'enlever, dévisser les deux vis.

Faisceaux de fils, câbles et conduits

◆ **AVERTISSEMENT** : S'assurer qu'ils sont acheminés loin de toute pièce chauffante ou rotative et qu'ils sont bien retenus au moyen d'attaches, de passe-fils, etc.

Inspection générale

Vérifier les raccords et les autres éléments du circuit électrique. S'assurer qu'il n'y a aucun fil dénudé ou isolant défectueux. Examiner soigneusement le véhicule et resserrer tous les boulons, écrous ou raccords. Vérifier l'usure des skis et des lisses de ski.

REMISAGE

C'est en été ou lorsque la motoneige demeure inutilisée pendant plus d'un mois qu'il devient important de bien la remiser.

◆ **AVERTISSEMENT** : N'effectuer que les opérations décrites dans ce guide. Sauf indication contraire, le moteur doit être arrêté pour toute opération de lubrification et d'entretien. On recommande de faire réviser périodiquement par le concessionnaire les points mécaniques non couverts dans ce guide.

Chenille

Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un support. Pendant le remisage, éviter que la chenille ne soit en contact avec le sol.

○ **REMARQUE** : Ne pas relâcher la tension de la chenille.

Commandes

Lubrifier les articulations du mécanisme de direction et de la suspension avant. Vérifier la solidité des pièces. Huiler toutes les articulations métalliques du frein.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas lubrifier les câbles d'accélérateur et/ou de frein, ni leur gaine. Ne pas répandre d'huile sur les garnitures de frein.

Enduire les raccords électriques et les interrupteurs d'une couche de graisse diélectrique à la silicone (N/P 413 7017 00). À défaut de graisse, utiliser de la gelée de pétrole.

Carter de chaîne/boîte de vitesses

Vidanger le carter et le remplir comme il se doit avec de l'huile neuve pour carter de chaîne (N/P 413 8026 00 - 250 mL (9 oz)). Pour vider le carter de chaîne, enlever son couvercle. Pour vider la boîte de vitesse sur les modèles avec marche arrière, enlever le bouchon de vidange.

○ **REMARQUE** : La contenance en huile du carter de chaîne est d'environ 250 mL (9 oz) pour les modèles sans marche arrière et de 500 mL (17 oz) pour les modèles munis d'une marche arrière.

Batterie (modèle muni d'un démarreur électrique)

La batterie devrait être enlevée du véhicule lors de son entreposage. Pour effectuer sa dépose, se référer à la section ENTRETIEN.

▼ **ATTENTION** : Une batterie faible ou déchargée gèlera et endommagera ses composants et endommagera possiblement son boîtier de même que les pièces entourant la batterie.

Nettoyer l'extérieur et les bornes avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer soigneusement avec de l'eau propre.

▼ **ATTENTION** : Ne pas laisser pénétrer le détergent à l'intérieur de la batterie. Il pourrait dégrader l'électrolyte.

Vérifier le niveau d'électrolyte. Remplir au besoin avec de l'eau distillée. Recharger la batterie à un taux maximal de 2.0 A.

▼ **ATTENTION** : Toujours retirer la batterie du véhicule avant de la charger, afin d'éviter que l'électrolyte ne se répande.

◆ **AVERTISSEMENT** : La batterie dégage des vapeurs explosives. La recharger dans un endroit aéré. Ne pas fumer. Tenir loin des flammes et étincelles. Éviter que l'électrolyte ne vienne en contact avec la peau.

Enduire les bornes de graisse diélectrique à la silicone (N/P 413 7017 00), ou à défaut, de gelée de pétrole.

Remiser la batterie dans un endroit sec et frais.

REMARQUE : Pour éviter que la batterie ne se décharge, la remettre sur une tablette de bois, à l'abri de l'humidité. Une batterie remise doit être rechargée au moins tous les 40 jours.

Moteur

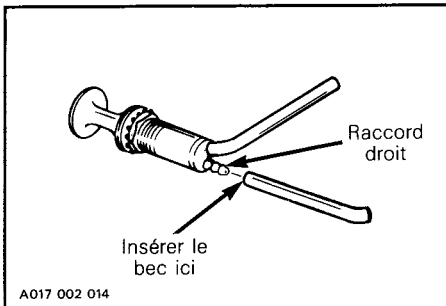
Afin d'empêcher toute formation de rouille pendant le remisage, lubrifier les pièces internes du moteur.

Pour effectuer les opérations de remisage procéder comme suit :

1. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement.

AVERTISSEMENT : 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 à proximité du véhicule.

2. Arrêter le moteur.
3. Pour éviter que le carburant ne se perde, enfoncer au maximum le bouton de l'amorceur.
4. Débrancher le boyau de sortie de l'amorceur.



5. Insérer le bec du contenant d'huile de remisage (N/P 496 0141 00) dans le boyau de sortie de l'amorceur.

6. Redémarrer le moteur et le faire tourner au ralenti.

7. Injecter l'huile de remisage dans le moteur jusqu'à ce qu'il cale ou qu'une quantité suffisante y soit entrée (environ la moitié du contenant).

8. Alors que le moteur est arrêté, enlever les bougies et vaporiser de l'huile de remisage (N/P 496 0141 00) dans chaque cylindre.

9. Faire tourner deux ou trois tours lentement afin de lubrifier les cylindres.

10. Réinstaller les bougies et le boyau de sortie de l'amorceur.

AVERTISSEMENT : N'effectuer cette opération que dans un endroit bien aéré. Ne pas faire fonctionner le moteur durant la période de remisage.

Poulies motrice et menée

Enlever le garde-courroie et la courroie d'entraînement. Vaporiser un produit antirouille sur les poulies.

Réservoir de carburant et carburateurs

Il est possible d'ajouter un stabilisateur de carburant, tel le Sta-Bil® (ou l'équivalent), dans le réservoir afin d'éviter que le carburant ne se détériore ou qu'il soit nécessaire de vidanger le système d'alimentation à des fins d'entreposage. Se conformer aux indications du fabricant afin de bien utiliser ce produit.

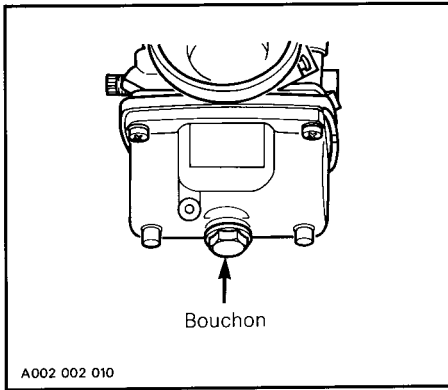
Si vous n'utilisez pas le stabilisateur de carburant ci-dessus, vidanger le système d'alimentation conformément aux indications ci-dessous.

Enlever le bouchon et vider le réservoir à l'aide d'un siphon.

◆ **AVERTISSEMENT** : Le carburant est un liquide inflammable et explosif sous certaines conditions. Toujours effectuer l'opération dans un endroit bien aéré. Ne pas fumer. Tenir loin des flammes et des étincelles.

Pour empêcher toute accumulation de dépôts, assécher complètement le (ou les) carburateur(s) avant le remisage.

Après avoir vidé le réservoir de carburant, enlever le bouchon de vidange de la chambre du flotteur de chaque carburateur et vider les carburateurs.



Remettre le bouchon.

Inspection générale

Enlever la saleté et la rouille. Graisser ou huiler tous les points de lubrification recommandés. Essuyer le surplus.

Obstruer le trou d'admission d'air et le trou de sortie du système d'échappement à l'aide de linges propres.

Enlever la saleté et la rouille.

Pour nettoyer tout le véhicule, n'utiliser que des tissus de flanelle ou des essuie-tout Kimtowels® no 58-380 de Kimberly-Clark.

▼ **ATTENTION** : Il est nécessaire d'utiliser des tissus de flanelle ou des essuie-tout «Kimtowels» pour nettoyer le pare-brise et le capot, afin d'éviter d'endommager davantage les surfaces à nettoyer.

Pour nettoyer tout le véhicule, y compris les pièces métalliques recouvertes d'une **mince** couche de graisse, utiliser du «Endust» importé par Bristol Myers. Il est possible de se procurer ce produit par l'entremise des quincailleries et des supermarchés.

Pour nettoyer tout le véhicule, y compris les pièces métalliques recouvertes d'une **épaisse** couche de graisse, utiliser du «Simple Green» de Sunshine Makers Inc. Il est possible de se procurer ce produit par l'entremise des quincailleries ou des détaillants de pièces d'automobile.

Pour éliminer les égratignures sur le pare-brise ou sur le capot, commencer par utiliser du «Slip Streamer Motorcycle Windshield Heavy Duty Scratch Remover» et terminer avec du «Slip Streamer Motorcycle Cleaner and Polish».

○ **REMARQUE** : Il est possible d'utiliser uniquement le dernier produit énuméré, s'il n'y a que des petites égratignures.

▼ **ATTENTION** : Ne jamais nettoyer les pièces de plastique ou le capot avec un détergent concentré, un produit de dégraissage, un diluant à peinture, de l'acétone, un produit à base de chlore, etc.

Examiner le capot et effectuer les réparations nécessaires. Si la peinture d'une pièce métallique est éraflée, effectuer les retouches nécessaires. Vaporiser un antirouille sur toutes les pièces métalliques. Cirer le capot et la partie peinte du châssis pour bien la protéger.

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

▼ **ATTENTION** : Le véhicule doit être remisé dans un endroit frais et sec et recouvert d'une bâche opaque, sinon les finis, tels le plastique, la peinture, etc., seront avariés par les rayons ultraviolets du soleil ou la saleté.

DIAGNOSTIC DES PANNES

CONSTATATIONS	CAUSES PROBABLES	SOLUTIONS
Le moteur tourne mais ne démarre pas.	1. L'interrupteur d'allumage, l'interrupteur d'urgence ou le capuchon coupe-circuit est à la position ARRÊT.	Placer tous les interrupteurs en position MARCHÉ.
	2. Le mélange n'est pas assez riche pour faire démarrer le moteur lorsqu'il est à froid.	Vérifier le niveau du réservoir de carburant ainsi que la section de démarrage, afin de comprendre en quoi consiste l'amorceur.
	3. Moteur noyé (lorsque la bougie est enlevée, elle est humide).	Ne pas trop amorcer. Enlever la bougie humide et amener le commutateur d'allumage à la position ARRÊT. Faire tourner le moteur manuellement. Installer une bougie neuve. Démarrer le moteur de la façon habituelle. Si l'ennui persiste, voir un concessionnaire autorisé.
	4. Le carburant ne parvient pas au moteur (lorsque la bougie est enlevée, elle est sèche).	Vérifier le niveau du réservoir de carburant, s'il y a lieu, ouvrir la soupape de coupure de carburant ; vérifier le filtre à carburant et le remplacer s'il est obstrué ; vérifier la qualité du carburant, les conduits d'impulsion ainsi que leurs raccords. Il y a eu un bris au niveau de la pompe à carburant ou du carburateur. Consulter un concessionnaire autorisé.
	5. Bougie/allumage défectueux (aucune étincelle).	Vérifier si l'interrupteur d'urgence est à la position MARCHÉ et si le capuchon coupe-circuit est refermé sur son réceptacle. Voir 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 une partie métallique du moteur en prenant soin de la tenir éloignée de son orifice . Mettre le moteur en marche et voir s'il y a des étincelles. Sinon, remplacer la bougie. Si l'ennui persiste, voir un concessionnaire autorisé.

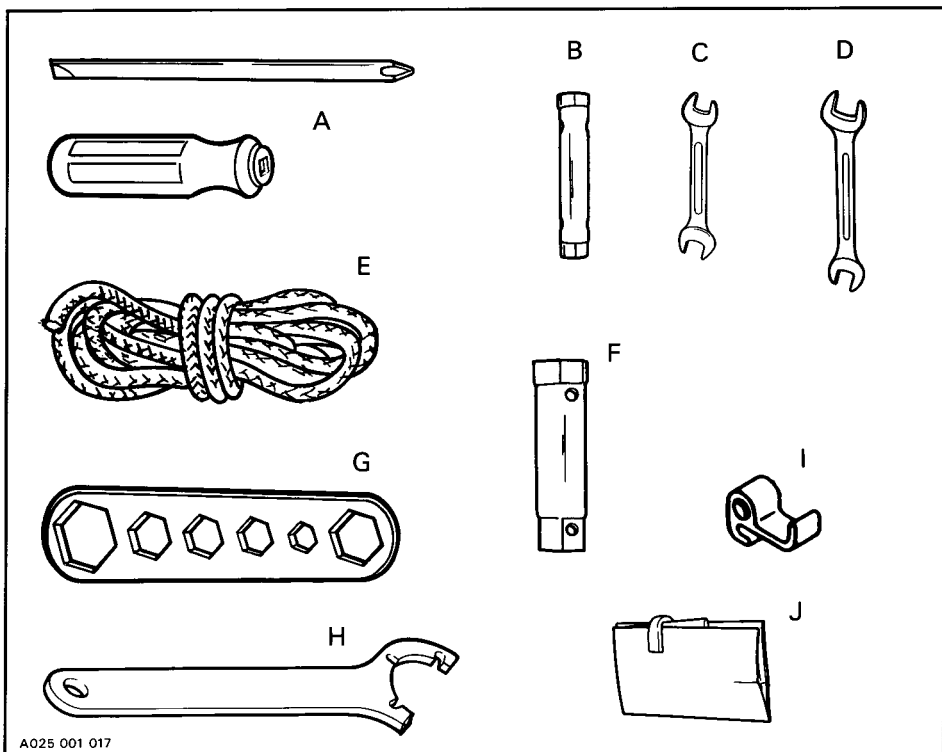
CONSTATATIONS	CAUSES PROBABLES	SOLUTIONS
	6. Compression insuffisante du moteur.	En tirant sur le démarreur à rappel, des «cycles» de résistance devraient se faire sentir chaque fois que le piston franchit le point mort haut (chaque piston sur les moteurs bicylindres). Si aucune résistance répétitive se fait sentir, c'est qu'il y a une importante perte au niveau de la compression. Consulter votre concessionnaire autorisé.
Le moteur manque d'accélération ou de puissance.	1. Bougies encrassées ou défectueuses.	Voir la cause n° 5 de la section «Le moteur tourne mais ne démarre pas».
	2. Le moteur manque de carburant.	Voir la cause n° 4 de la section «Le moteur tourne mais ne démarre pas».
	3. Les réglages du carburateur.	Voir un concessionnaire autorisé.
	4. Courroie d'entraînement trop usée.	Si la courroie d'entraînement a perdu plus de 3 mm (1/8 po) de sa largeur originale, le véhicule offrira une moins bonne performance.
	5. La poulie motrice et la poulie menée doivent être révisées.	Consulter votre concessionnaire autorisé.
	6. Le moteur surchauffe.	<p>Si c'est le cas, vérifier le niveau de liquide de refroidissement ; vérifier le bouchon à pression ; vérifier le thermostat.</p> <p>Vérifier s'il y a des poches d'air dans le système de refroidissement.</p> <p>Si c'est le cas, vérifier la courroie de ventilateur ainsi que sa tension ; nettoyer les ailettes de refroidissement du moteur ; si la surchauffe persiste, consulter votre concessionnaire autorisé.</p>

CONSTATATIONS	CAUSES PROBABLES	SOLUTIONS
Retour de flamme au carburateur.	1. Bougie(s) défectueuse(s).	Voir la cause n° 5 de la section «Le moteur tourne mais ne démarre pas».
	2. Présence d'eau dans le carburant.	Vider le système de carburant, le remplir de carburant propre.
	3. Le moteur surchauffe.	Voir la cause n° 6 de la section «Manque d'accélération ou de puissance du moteur».
	4. Mauvais réglage de l'allumage ou bris au niveau du système d'allumage.	Consulter votre concessionnaire autorisé.
La motoneige ne peut atteindre sa vitesse maximum.	1. Courroie d'entraînement.	Voir la cause n° 4 de la section «Manque d'accélération ou de puissance du moteur».
	2. Mauvais réglage de la chenille.	Voir la section «Entretien» afin d'obtenir une tension et un alignement appropriés.
	3. Mauvais alignement des poulies.	Consulter votre concessionnaire autorisé.
	4. Moteur.	Voir les causes nos 1, 2, 3 et 6 de la section «Manque d'accélération ou de puissance du moteur».

OUTILS

L'équipement standard de chaque motoneige neuve comprend les outils suivants : tournevis, clés, câble de démarrage d'urgence, etc.

Outils standard



A025 001 017

DESCRIPTION

NUMÉROS DE PIÈCES

A. Tournevis	529 0192 00
B. Douille 10/13 mm	529 0149 00
C. Clé ouverte 10/13 mm	529 0173 00
D. Clé ouverte 15/17 mm	529 0193 00
E. Câble de démarrage d'urgence	529 0175 00
F. Douille 21/26 mm	529 0148 00
G. Clé tout usage	529 0147 00
H. Clé de réglage des collets de ressort de suspension arrière	529 0122 00
I. Agrafe de démarrage d'urgence	529 0194 00
J. Trousse d'outils	529 0191 00

FICHE TECHNIQUE

	SAFARI L	SAFARI DL
MOTEUR		
Type	377	377
Nombre de cylindres	2	2
Alésage	62 mm (2.441")	62 mm (2.441")
Course	61 mm (2.402")	61 mm (2.402")
Cylindrée	368.3 cm ³ (22.48 po ³)	368.3 cm ³ (22.48 po ³)
Taux de compression (corrigé)	6.9:1	6.9:1
Régime de changement de vitesse (tr/mn)	6700-7000	6700-7000
Type de carburateur	Venturi variable, à flotteur	Venturi variable, à flotteur
Réglage du carburateur :		
— vis de contrôle d'air	1 tour	1 tour
— ralenti (tr/mn)	1800-2000	1800-2000
Flèche de la courroie du ventilateur	9-10 mm (3/8")	9-10 mm (3/8")
CHÂSSIS		
Longueur hors-tout	277 cm (109")	277 cm (109")
Largeur hors-tout	103 cm (40.6")	103 cm (40.6")
Hauteur hors-tout	114 cm (45")	114 cm (45")
Écartement des skis (centre en centre)	92.0 cm (36.2")	92.0 cm (36.2")
Parallélisme des skis (divergence)	3 mm (1/8")	3 mm (1/8")
Poids	211 kg (465 lb)	220 kg (485 lb)
Surface portante	6846 cm ² (1069 po ²)	6846 cm ² (1069 po ²)
Pression au sol	2.90 kPa (.420 lb/po ²)	2.96 kPa (.439 lb/po ²)
FREIN		
Type	À disque, autoréglable.	
Épaisseur minimale des garnitures	La plaquette fixe doit dépasser d'au moins 1 mm (1/32") de l'étrier.	
Réglage de la manette	Distance d'au moins 13 mm (1/2") entre la manette et la poignée du guidon lorsque le frein est appliqué à fond.	

	SAFARI L	SAFARI DL
ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT		
Chenille :		
– largeur	41.9 cm (16-1/2'')	41.9 cm (16-1/2'')
– longueur	315 cm (124'')	315 cm (124'')
– tension	Distance de 40-55 mm (1-9/16 - 2-3/16 po) entre la glissière et le rebord intérieur de la chenille alors qu'on exerce une traction vers le bas de 7.3 kg (16 lb) sur celle-ci.	
– alignement	Distance égale entre les rebords des guides de chenille et les glissières	
Rapport d'engrenage	20/44	20/44
Courroie d'entraînement :		
– numéro	414 6175 00	414 6175 00
– largeur maximale	35.0 mm (1-3/8'')	35.0 mm (1-3/8'')
– largeur minimale	32.0 mm (1-1/4'')	32.0 mm (1-1/4'')
Contenance du carter de chaîne	250 mL (9 oz)	250 mL (9 oz)
SYSTÈME ÉLECTRIQUE		
Système d'éclairage (puissance)	12 V 240 W	12 V 240 W
Ampoules :		
– phare	60/55 W hal. (H-4)	60/55 W hal. (H-4)
– arrière / arrêt	8/26 W	8/26 W
– indicateur de vitesse	5 W	5 W
– tachymètre	S.O.	5 W
– indicateur de niveau de carburant électrique	S.O.	S.O.
Fusible :		
– tachymètre	S.O.	0.1 A
– système de démarrage	S.O.	30 A
Bougies :		
– type	NGK BR9ES	NGK BR9ES
– écartement	0.45 mm (0.018'')	0.45 mm (0.018'')
CARBURANT		
Type d'essence	Ordinaire sans plomb dont le numéro d'octane (R + M/2) est d'au moins 87	
Contenance du réservoir :		
– SI	28.6 L	28.6 L
– É.-U.	7.6 gal	7.6 gal
Huile à injection	Huile à injection pour motoneiges Bombardier	
Contenance du réservoir :		
– SI	2.5 L	2.5 L
– É.-U.	86 oz	86 oz

Hal. : *Halogène*

S.O. : *Sans objet*

Bombardier Inc. 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 modifications sur les véhicules déjà fabriqués.

SKANDIC II 377**SKANDIC II 377 R****MOTEUR**

Type	377	377
Nombre de cylindres	2	2
Alésage	62 mm (2.441'')	62 mm (2.441'')
Course	61 mm (2.402'')	61 mm (2.402'')
Cylindrée	368.3 cm ³ (22.48 po ³)	368.3 cm ³ (22.48 po ³)
Taux de compression (corrigé)	6.9:1	6.9:1
Régime de changement de vitesse (tr/mn)	6700-7000	6700-7000
Type de carburateur	Venturi variable, à flotteur	Venturi variable, à flotteur
Réglage du carburateur :		
— vis de contrôle d'air	1 tour	1 tour
— ralenti (tr/mn)	1800-2000	1800-2000
Flèche de la courroie du ventilateur	9-10 mm (3/8'')	9-10 mm (3/8'')

CHÂSSIS

Longueur hors-tout	277 cm (109'')	297 cm (117'')
Largeur hors-tout	103 cm (40.6'')	103 cm (40.6'')
Hauteur hors-tout	114 cm (45'')	114 cm (45'')
Écartement des skis (centre en centre)	92.0 cm (36.2'')	92.0 cm (36.2'')
Parallélisme des skis (divergence)	3 mm (1/8'')	3 mm (1/8'')
Poids	218 kg (481 lb)	225 kg (496 lb)
Surface portante	6846 cm ² (1069 po ²)	7669 cm ² (1189 po ²)
Pression au sol	2.79 kPa (.404 lb/po ²)	2.87 kPa (.416 lb/po ²)

FREIN

Type	À disque, autoréglable.
Épaisseur minimale des garnitures	La plaquette fixe doit dépasser d'au moins 1 mm (1/32'') de l'étrier.
Réglage de la manette	Distance d'au moins 13 mm (1/2'') entre la manette et la poignée du guidon lorsque le frein est appliqué à fond.

SKANDIC II 377**SKANDIC II 377 R****ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT**

Chenille :		
– largeur	41.9 cm (16-1/2'')	41.9 cm (16-1/2'')
– longueur	355 cm (139.8'')	355 cm (139.8'')
– tension	Distance de 40 - 55 mm (1-9/16 - 2-3/16 po) entre la glissière et le rebord intérieur de la chenille alors qu'on exerce une traction vers le bas de 7.3 kg (16 lb) sur celle-ci.	
– alignement	Distance égale entre les rebords des guides de chenille et les glissières	
Rapport d'engrenage	20/44	20/44
Courroie d'entraînement :		
– numéro	414 6175 00	414 6175 00
– largeur maximale	35.0 mm (1-3/8'')	35.0 mm (1-3/8'')
– largeur minimale	32.0 mm (1-1/4'')	32.0 mm (1-1/4'')
Contenance du carter de chaîne	250 mL (9 oz)	500 mL (17 oz)

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Système d'éclairage (puissance)	12 V 240 W	12 V 240 W
Ampoules :		
– phare	60/60 W	60/60 W
– arrière / arrêt	8/26 W	8/26 W
– indicateur de vitesse	5 W	5 W
– tachymètre	S.O.	S.O.
– indicateur de niveau de carburant électrique	S.O.	S.O.
Fusible :		
– tachymètre	S.O.	S.O.
– système de démarrage	30 A	S.O.
Bougies :		
– type	NGK BR9ES	NGK BR9ES
– écartement	0.45 mm (0.018'')	0.45 mm (0.018'')

CARBURANT

Type d'essence	Ordinaire sans plomb dont le numéro d'octane (R + M/2) est d'au moins 87.	
Contenance du réservoir :		
– SI	28.6 L	28.6 L
– É.-U.	7.6 gal	7.6 gal
Huile à injection	Huile à injection pour motoneiges Bombardier	
Contenance du réservoir :		
– SI	2.5 L	2.5 L
– É.-U.	86 oz	86 oz

S.O. : Sans objet

Bombardier Inc. 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 modifications sur les véhicules déjà fabriqués.

UNITÉS DE BASE

DESCRIPTION	UNITÉ	SYMBOLE
longueur	mètre	m
masse	kilogramme	kg
force	Newton	N
liquide	litre	L
température	Celsius	°C
pression	kilopascal	kPa
couple de serrage	Newton mètre	N•m
vitesse	kilomètre par heure	km/h

PRÉFIXES

PRÉFIXE	SYMBOLE	SIGNIFICATION	VALEUR
kilo	k	mille	1 000
centi	c	un centième	0.01
milli	m	un millième	0.001
micro	μ	un millionième	0.000 001

FACTEURS DE CONVERSION

POUR CONVERTIR	EN †	MULTIPLIER PAR
po	mm	25.4
po	cm	2.54
po ²	cm ²	6.45
po ³	cm ³	16.39
pi	m	0.3
oz	g	28.35
lb	kg	0.45
lbf	N	4.4
lbf•po	N•m	0.11
lbf•pi	N•m	1.36
lbf•pi	lbf•po	12
lbf/po²	kPa	6.89
oz imp.	oz É.-U.	0.96
oz imp.	mL	28.41
gal imp.	gal É.-U.	1.2
gal imp.	L	4.55
oz É.-U.	mL	29.57
gal É.-U.	L	3.79
mi/h	km/h	1.61
Fahrenheit	Celsius	(°F - 32) ÷ 1.8
Celsius	Fahrenheit	(°C × 1.8) + 32

* Le système international d'unités a pour abréviation SI dans toutes les langues.

† Pour inverser les conversions, diviser par le facteur donné.

Par exemple, pour convertir les millimètres en pouces, diviser par 25.4.



Lithographié au Canada

®* Marques de commerce de Bombardier Inc.

Tous droits réservés © 1992 Bombardier Inc. (MMO-9302)