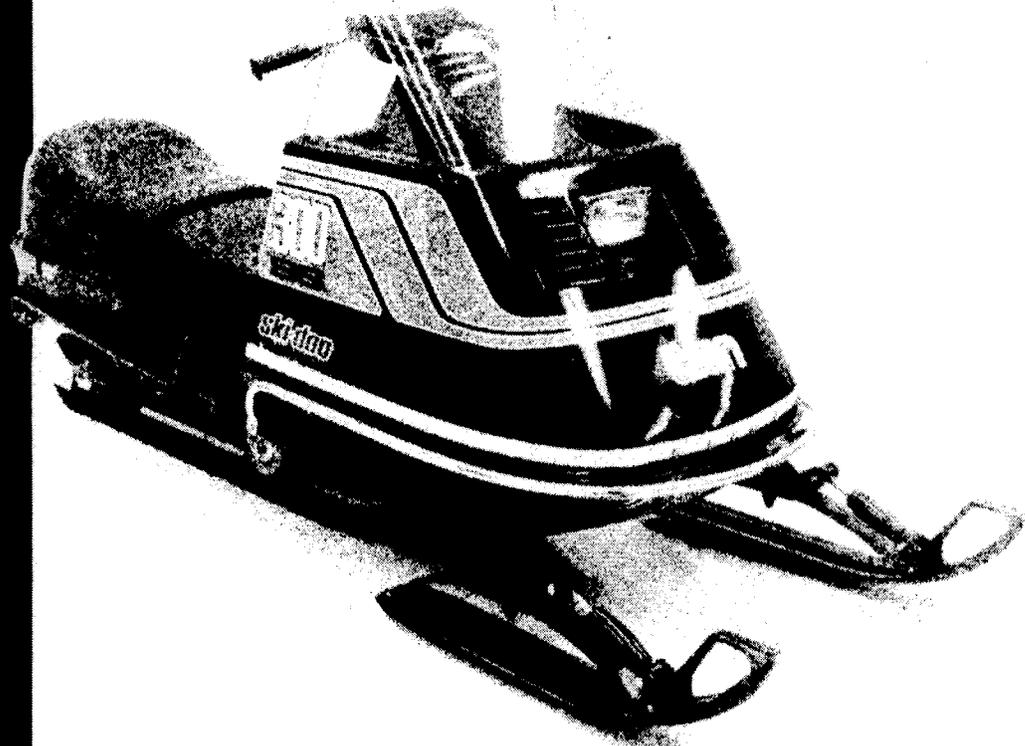


elan®

'75



**Manuel
du conducteur**

 480-0099



EN TOUTE SÉCURITÉ...

Au cours des seize dernières années, au-delà de sept millions de personnes se sont aperçues que l'hiver pouvait être une source incomparable de plaisir et d'agrément. La raison de cet enthousiasme? De plus en plus de gens pratiquent le sport stimulant et sain de la motoneige. Il nous fait plaisir de vous compter désormais parmi eux et nous vous remercions d'avoir choisi la motoneige Ski-Doo comme compagne de vos hivers.

Mais pour profiter davantage encore de ce sport passionnant, nous vous conseillons de vous inscrire auprès du club de motoneige de votre région. Vous vous rendrez très vite compte que ses activités et ses pistes répondent au double objectif de l'agrément et de la sécurité.

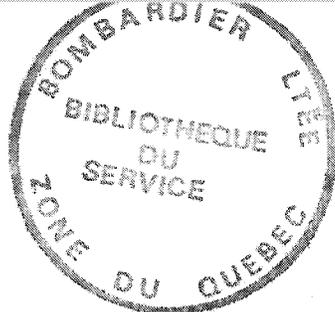
S'il n'existe pas de club dans votre région, vous rendriez un grand service à la collectivité en collaborant à la fondation d'un nouveau club ainsi qu'à la planification, l'aménagement et le balisage d'une piste. Vous trouverez cette initiative aussi

passionnante que profitable. Et vous aurez de surcroît la satisfaction d'en avoir lancé l'idée.

Nous vous recommandons également de participer à un programme de conduite sécuritaire. Vous assurerez ainsi votre propre sécurité en même temps que celle des autres et vous pourrez par la suite conduire préventivement n'importe quelle motoneige.

Chez Bombardier Limitée, nous sommes pleinement conscients des implications du sport de la motoneige, et c'est dans cet esprit que nous publions ce manuel. Faites-le lire à tous les membres de votre famille, et soyez sûr qu'ils le comprennent bien avant d'utiliser votre motoneige. Conduisez prudemment et amusez-vous bien.

Laurent Beaudoin
Président et Directeur général,
Bombardier Limitée.



Ce manuel est publié par le

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

TABLE DES MATIÈRES

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

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

BREVETS ET DESSINS

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

Brevets canadiens: 605,317 - 710,592 - 724,395

853,505 - 895,749 - 897,747 - 914,457 - 916,204

Brevets E.-U.: 2,899,242 3,066,546

3,536,153 - 3,637,254 - 3,666,323

3,673,884 - 3,693,884 - 3,693,992

3,704,918

Dessins Canada: D1/217 F/28172 - D1/249

F/31317 et 316 - D32,479 - D32,535

D32,655 à 657 - D32,661 à D32,669 -

33,982 - 33,933 - 34,006 et 34,007

Dessins E.-U.: Dessins 221,332 à 221,334

Dessins 221,637 à 221,638

Dessins 222,244 à 222,247

Autres: Dessin Suède no 6038

Dessin Suisse no 104,756

Dessin Norvège no 51,444

Autres demandes de brevets et de dessins en instance.

SÉCURITÉ SUR MOTONEIGE 2

SERVICES RÉGIONNAUX 3

QUELQUES CONSEILS
AUX MOTONEIGISTES 4

CODE D'ÉTHIQUE
DU MOTONEIGISTE 5

CONDUITE 6,7

COMMANDES 8,9

MÉLANGE DU CARBURANT . . . 10,11

RODAGE, AVANT DE DÉMARRER,
IMPRÉVUS 12,13

DÉMARRAGE 14

LUBRIFICATION 15,16,17

ENTRETIEN 18,19,20,21,22

GUIDE DE DÉPANNAGE 23

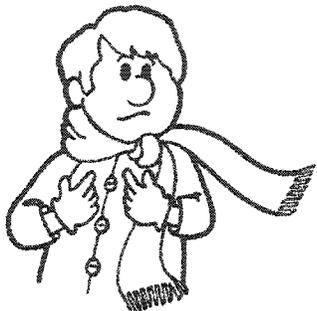
INCIDENTS
DE FONCTIONNEMENT 24,25

REMISAGE 26,27,28,29

MISE EN ORDRE 30

FICHE TECHNIQUE 31

GARANTIE 32



SÉCURITÉ SUR MOTONEIGE

Conduire une motoneige, c'est accepter de se soumettre à un certain nombre de facteurs, les conditions atmosphériques et la nature du terrain présentant une foule d'éléments qui peuvent influencer les habitudes personnelles de conduite. Pour bien connaître l'ensemble de ces facteurs, il est donc nécessaire que tous les conducteurs de motoneige lisent ce manuel. Ce sera pour eux le meilleur moyen de s'assurer une saison agréable tout en se familiarisant avec leur véhicule, le fonctionnement des dispositifs de sécurité dont il est muni ainsi que les différentes phases de son entretien.

Observez toujours les précautions suivantes:

- Vérifiez si l'accélérateur fonctionne librement avant de faire démarrer le moteur.

- Ne faites jamais tourner le moteur lorsque la courroie d'entraînement et le garde-poulie ne sont pas en place.

- Ne faites jamais tourner la chenille à haut régime lorsqu'elle n'est pas en contact avec le sol.

- Il est dangereux de faire tourner le moteur lorsque le capot n'est pas fermé.

- L'essence est un liquide inflammable, donc dangereux. Pour effectuer le plein, choisissez un endroit bien aéré et arrêtez le moteur. Ne fumez pas. Si vous décelez en cours de route des émanations d'essence, vous devrez en déterminer la cause immédiatement et la corriger.

- 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 des états.

- Maintenez toujours votre véhicule en parfait état.

- Les motoneiges ne sont pas conçues pour circuler sur l'asphalte, la terre battue ou autres surfaces abrasives. Il en résulte une usure excessive des pièces.

Suspension à glissières

En conduite normale, la neige lubrifie et refroidit les glissières. La circulation prolongée sur neige glacée ou sablonneuse (sans parler de la terre, de l'asphalte, etc.) provoquera leur échauffement et leur usure prématurée.

Veillez prendre note de toutes les mises en garde contenues dans ce manuel.



GROUPE DES PRODUITS RÉCRÉATIFS
BOMBARDIER LIMITÉE
VALCOURT, QUÉBEC, CANADA

SERVICES RÉGIONAUX

DISTRIBUTEURS CANADIENS

Noms des distributeurs	Zone de service
ALPINE DISTRIBUTORS 3205 28th Ave, Vernon, B.C.	Colombie-Britannique
BOMBARDIER LIMITÉE Distributeur de l'est du Canada (Division Atlantique) P.O. Box 670, Shediac, N.B.	Ile du Prince-Édouard Îles de la-Madeline Nouvelle-Ecosse Nouveau-Brunswick
BOMBARDIER LIMITÉE Distributeur de l'est du Canada (Division Québec) (et est de l'Ontario) 1350 rue Nobel, Soucherville, Qué.	Québec Est de l'Ontario
BOMBARDIER (ONTARIO) LTD 28 Currie St., Barrie, Ont.	Ontario (à l'exception de la région est de la province)
BROOKS EQUIPMENT LTD P.O. Box 985, Winnipeg R3C 2V9	Manitoba Saskatchewan
HUDSON'S BAY CO. 121 Richmond W Toronto, Ont.	Territoires du Nord-Ouest District de Franklin et Kawatin
J.W. RANDALL LTD P.O. Box 757, Corner Brook, Newfoundland	Terre-Neuve Labrador
TRACK EQUIPMENT LTD 14325-114th Ave. Edmonton, Alta	Yukon Alberts

DISTRIBUTEURS AMERICAINS

CRAIG TAYLOR EQUIPMENT CO. P.O. Box 3338, Anchorage, Alaska 99501	Alaska
ELLIOTT & HUTCHINS INC East Main Street Road, Malone, New York 12953	Massachusetts Connecticut Rhode Island New York Pennsylvania New Jersey Maryland Delaware District of Columbia Virginia
TIMBERLAND MACHINES INC 10 Main St. North, Lancaster, New Hampshire 03584	Maine New Hampshire Vermont

BOMBARDIER CORPORATION

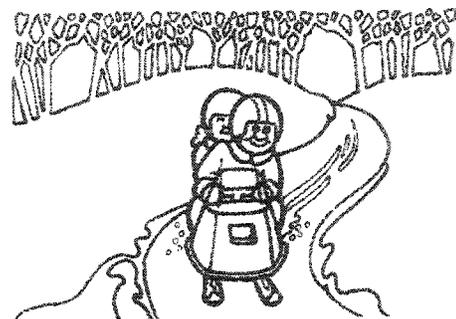
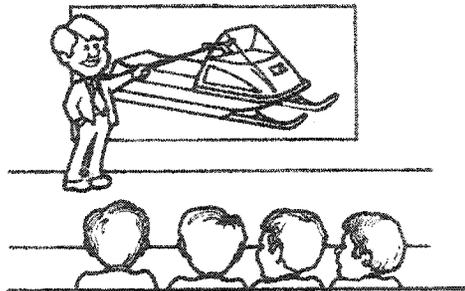
325 South Lake Avenue,
Duluth 2, Minn 55802



BOMBARDIER WEST INC.
 509 West Broadway,
 Idaho Falls, Idaho 83401

North Dakota
 South Dakota
 Minnesota
 Wisconsin
 Iowa
 Illinois
 Missouri
 Michigan
 Indiana
 Ohio
 Tennessee
 Kentucky
 W. Virginia
 California
 Nevada
 Montana
 Idaho
 Wyoming
 Utah
 Colorado
 New Mexico
 Arizona
 Kansas
 Nebraska
 Washington
 Oregon

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



QUELQUES CONSEILS AUX MOTONEIGISTES

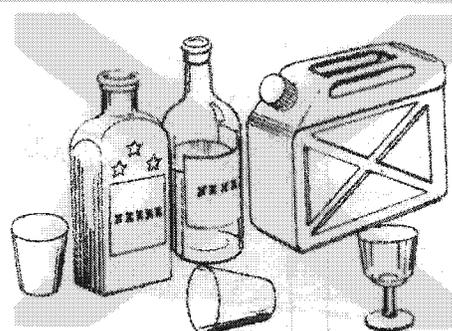
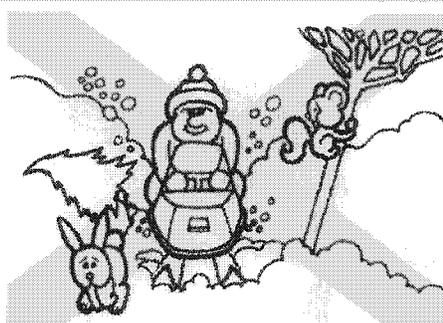
Le conducteur chevronné redevient un **novice** lorsqu'il s'installe pour la première fois au guidon d'une motoneige.

Courtoisie et sécurité vont de pair. Aussi le nombre croissant de motoneiges en circulation à-t-il rendu nécessaire la collaboration de chacun pour faire agréer la motoneige dans les régions rurales et dans les banlieues.

La conduite sécuritaire exige un certain **apprentissage**. Lisez attentivement le Manuel du conducteur. Devenez membre du club de votre région et n'hésitez pas à demander conseil à des conducteurs expérimentés. Renseignez-vous auprès du concessionnaire ou d'un autre membre du club. Enfin, participez au programme de conduite préventive de votre province.

Renseignez-vous sur la législation régissant le sport de la motoneige. Faites en sorte de la bien connaître et conformez-vous aux lois relatives à l'immatriculation et à la conduite de ce genre de véhicule. Soyez également conscient de vos responsabilités, notamment en ce qui a trait aux dommages à la propriété d'autrui et aux assurances qui devraient vous couvrir. Accordez à votre motoneige **tous les soins** normalement requis par un véhicule à moteur. Une motoneige n'est pas un jouet; c'est un véhicule à moteur conçu avec précision. Vous en retirerez d'autant plus d'agrément que vous saurez l'utiliser avec bon sens et l'entretenir adéquatement.

Sachez **respecter** les autres. **Ne circulez jamais** sur leur terrain sans en avoir au préalable obtenu l'autorisation. Renseignez-vous auprès des autorités avant de circuler sur les terrains publics. Conduisez lentement dans les zones d'habitation, en prenant soin de ne pas détériorer l'aménagement des lieux. Ne provoquez pas de désordre. Ne buvez pas d'alcool lorsque vous utilisez votre motoneige. **Familiarisez-vous avec votre véhicule**; connaissez-en les limites aussi bien que les possibilités. L'entretien préventif est très important. Faites réviser régulièrement votre motoneige par le concessionnaire et assurez-vous que ses parties constituantes sont toutes en bon état. Enfin, vérifiez votre véhicule avant chaque sortie.



LE CODE D'ÉTHIQUE DU MOTONEIGISTE

Élaboré par les représentants de l'Administration des Forêts des Etats-Unis, Service des Loisirs en plein air; le Secrétariat aux Ressources naturelles de l'Etat du Michigan; le Ministère des Terres et Forêts de l'Ontario; l'Administration des Parcs nationaux des Etats-Unis ainsi que les fabricants de motoneiges.

1. Je serai un bon sportsman. Je suis conscient du fait que les gens peuvent juger tous ceux qui font de la motoneige d'après mon propre comportement. J'utiliserai de mon influence auprès des autres propriétaires de motoneige pour promouvoir chez tous les adeptes de ce sport un comportement digne d'un sportsman.

2. Je ne jetterai pas d'ordures sur les pistes ou sur les terrains de camping. Je ne polluerai pas les lacs et les ruisseaux.

3. Je n'endommagerai pas les arbres, les buissons et les autres spécimens de la flore environnante.

4. Je respecterai les droits et la propriété d'autrui.

5. J'offrirai volontiers mon assistance chaque fois que je verrai quelqu'un en panne.

6. Je mettrai mon véhicule et ma personne à la disposition des autorités chaque fois qu'il sera nécessaire d'organiser une opération de recherche et de sauvetage.

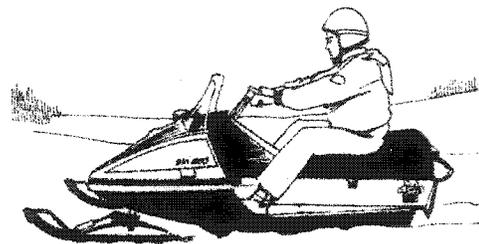
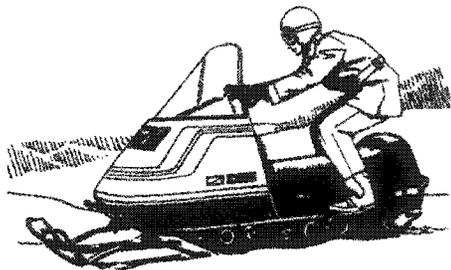
7. Je ne gênerai pas les skieurs, les alpinistes, les raquetteurs, les pêcheurs, ni les autres amateurs de sports d'hiver. Je respecterai leur droit à profiter pleinement des sources de loisirs qui sont à notre disposition.

8. J'apprendrai et je respecterai tous les règlements et les lois des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux régissant le sport de la motoneige dans les régions où j'utilise la mienne. Lorsque je circulerai sur des terrains publics, j'en aviserai les autorités compétentes.

9. Je ne nuirai pas à la faune. J'éviterai de m'approcher des régions où il est affiché que le territoire est une réserve de gibier.

10. À moins d'y être spécialement autorisé j'éviterai les déplacements en rase campagne.

Extrait du **Guide de sécurité pour le motoneigiste**, publié par l'Association internationale de l'Industrie de la Motoneige et distribué par nos distributeurs et concessionnaires.



CONDUITE

Positions de conduite

Il existe trois positions de conduite fondamentales: (1) debout (2) à genoux (3) assis. Chacune présente un certain nombre d'avantages, selon la nature du terrain, l'état de la neige, la vitesse du véhicule, les virages à négocier et les préférences personnelles.

Position debout

Cette position est la meilleure sur les pentes et les pistes accidentées ainsi que pour les manoeuvres sur neige épaisse. Pour amortir les contrecoups, il faut cependant garder les genoux légèrement fléchis.

Neige épaisse

Adopter la position debout suggérée plus haut. Tant que le véhicule progresse raisonnablement et qu'il répond à de légères accélérations, on peut continuer d'avan-

cer. Sinon, faire demi-tour en décrivant un arc de cercle aussi grand que possible et gagner une piste plus sûre.

Position à genoux

Cette position est la meilleure pour circuler en lacet à flanc de coteau. Un genou sur la selle, elle permet d'incliner le corps dans le sens de la montée. D'autre part, pour aborder une pente de face, il est commode de poser les deux genoux sur la selle, en appuyant les pieds légèrement de chaque côté.

Mise en garde: Nous déconseillons aux conducteurs novices les randonnées à flanc de colline et sur pente raide.

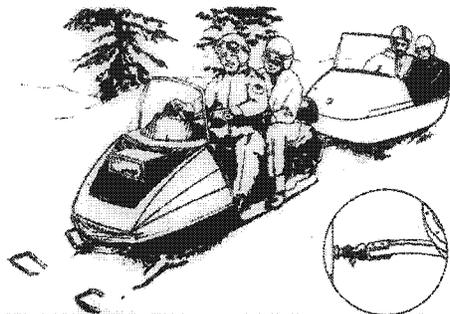
Position assise

C'est la position la plus confortable: les pieds sur les marchepieds et le corps au milieu de la selle. **Éviter** de glisser les pieds sous les supports des marchepieds.

Mise en garde: Une randonnée prolongée en position assise sur un terrain accidenté peut occasionner à certaines personnes des douleurs aux reins ou au dos.

Surface glacée

Les manoeuvres sur surfaces glacées sont difficiles, car les skis et la chenille ont alors tendance à déraiper. Mieux vaut donc circuler lentement, en évitant les accélérations et les freinages brusques.



Virages

Pour bien négocier un virage, il faut utiliser son corps comme balancier: l'incliner dans le sens du virage et savoir conserver un centre de gravité très bas.

D'autre part, on augmentera la pression au sol exercée par les skis et leurs lisses en déplaçant le poids du corps vers l'avant.

Avec un passager

Conduire prudemment lorsque l'on remorque des enfants et plus lentement

encore s'ils sont en bas âge. Se montrer particulièrement vigilant; éviter les flancs de coteaux et les surfaces accidentées. Sur le véhicule, s'assurer que l'enfant s'agrippe aux poignées ou à la courroie de retenue et qu'il garde ses pieds sur les marchepieds.

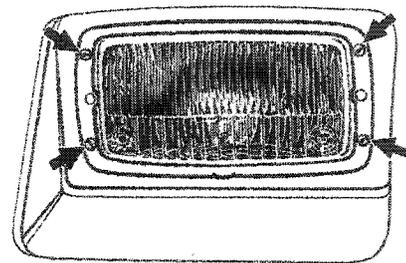
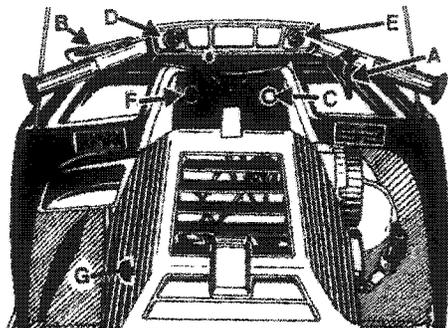
Toujours exercer une surveillance très étroite.

Démarrer et arrêter en douceur lorsqu'il y a de jeunes enfants ou des passagers en remorque. Les démarrages rapides sont

dangereux pour le passager de la moto-neige ainsi que pour ceux de la remorque. Ne jamais oublier que le conducteur, qui prend l'initiative des manoeuvres, bénéficie en outre d'un meilleur point d'appui. Il n'en va pas de même des passagers qui doivent s'en remettre à sa prudence. Conduire à vitesse modérée. Une secousse subie à vive allure sur une piste cahoteuse peut occasionner une grave blessure au dos d'un passager pris par surprise. Prévenir les passagers des dangers éventuels, comme les branches basses des arbres, par exemple. S'assurer que les passagers n'ont pas froid.

Vêtements

Se vêtir chaudement, de façon à pouvoir affronter un vent glacial. Délaisser les vêtements amples ou les écharpes qui pourraient être entraînés par les pièces mobiles du véhicule.



COMMANDES

Direction

Le guidon commande la direction de votre véhicule. Le commutateur d'éclairage, l'interrupteur d'urgence ainsi que les manettes du frein et de l'accélérateur sont fixés aux poignées du guidon.

Manette de l'accélérateur (A)

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

Manette du frein (B)

Fixée à la poignée gauche du guidon. Le freinage est proportionnel à la pression exercée sur la manette.

Commutateur allumage/éclairage (C)

(modèles à deux cylindres)
Commutateur à 3 positions (OFF/ON/LIGHTS). Pour faire démarrer le moteur, tourner la clé vers la droite (position ON); pour l'arrêter, tourner vers la gauche (position OFF). Pour allumer le phare avant et le feu arrière, tourner la clé à fond vers la droite (moteur en marche).

Commutateur allumage/éclairage (C)

(modèle monocylindre)
Commutateur à 4 positions (OFF/LIGHTS/ON/START). Pour faire démarrer le moteur manuellement, amener la clé à la position ON; sur les véhicules dotés du démarrage électrique, tourner la clé vers la droite (position START). Dès que le moteur tourne, laisser la clé revenir sur ON. Pour arrêter le moteur, amener la

clé sur OFF; pour allumer le phare avant et le feu arrière, l'amener sur LIGHTS. (moteur en marche pour les véhicules à démarrage manuel).

Commutateur d'éclairage (D)

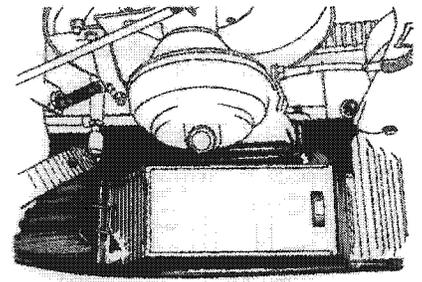
Placé sur la poignée gauche du guidon, le commutateur permet d'orienter le faisceau vers le haut ou vers le bas.

Remarque: Sous la monture du phare avant, quatre vis d'ajustement permettent de corriger la direction du faisceau.

Interrupteur d'urgence (E)

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

Dès la première sortie, le conducteur devrait se familiariser avec ce dispositif en



l'actionnant à plusieurs reprises. Il développera ainsi un réflexe qui lui sera très utile en cas d'urgence. Il faut repérer et corriger la défaillance **avant** de remettre le moteur en marche.

Décompresseur (F)

(modèle monocylindre)
Tirette à 2 positions (OFF/ON) montée à gauche du tableau de bord. Pour l'actionner: tirer complètement.

Attention: Le décompresseur facilite le démarrage, en réduisant la compression du moteur. Repousser la tirette dès que le moteur tourne, pour ne pas endommager ce dernier.

Étrangleur (G)

Commande à deux positions (OFF/ON), placée à gauche de la console. Tourner le bouton vers la droite pour engager l'étrangleur et vers la gauche pour le désengager. Toujours actionner l'étrangleur pour démarrer par temps froid. L'emploi en est cependant inutile lorsque le moteur est encore chaud.

Remarque: L'étrangleur réduit l'arrivée d'air au carburateur, enrichissant ainsi le mélange huile/essence.

Démarrateur manuel (H)

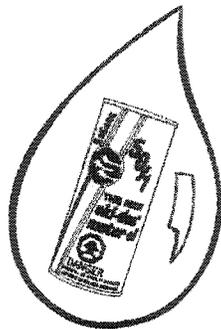
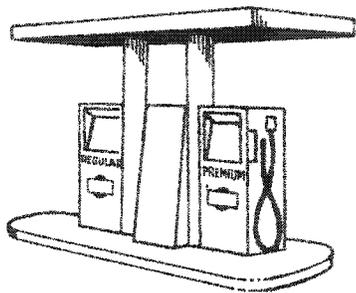
Dispositif à rebobinage automatique, placé à droite de la console. Pour faire

démarrer le moteur, tirer sur la poignée. (voir section Démarrage).

Mise en garde: Ne jamais faire fonctionner le moteur lorsque le capot n'est pas fermé.

Boîte à outils

La boîte à outils à couvercle coulissant est située sous le capot, à côté du carter de la chafne. Pour la sortir, déverrouiller l'attache et dégager la boîte du repose-pied.



50/1

MÉLANGE DU CARBURANT

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

Type d'essence à employer

Le modèle monocylindre consomme de l'essence **ordinaire**. Les modèles à deux cylindres exigent de l'essence **super**.

Attention: Ne jamais modifier les proportions recommandées ni employer d'autres carburants, comme l'essence sans plomb*, le naphte, le méthane, etc.

*Les tests effectués jusqu'à présent sur l'essence sans plomb ne permettent pas d'en recommander l'emploi.

Type d'huile à employer

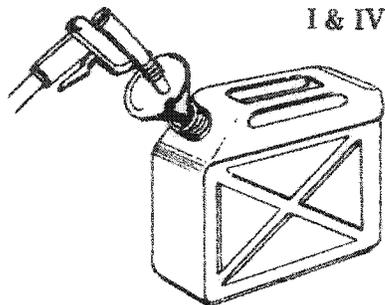
Utiliser l'huile **concentrée** Ski-Doo 50/1 vendue par nos concessionnaires. Elle est spécialement conçue pour répondre aux besoins des moteurs Bombardier-Rotax.

Attention: Les carburateurs des motoneiges Ski-Doo 1975 sont calibrés en fonction d'un mélange d'essence et d'huile concentrée Ski-Doo. Sauf cas de force majeure, ne jamais employer une huile ordinaire pour motoneiges. S'en tenir alors aux proportions indiquées sur le contenant. Ne jamais utiliser de l'huile minérale ordinaire ni de l'huile à moteur hors-bord.

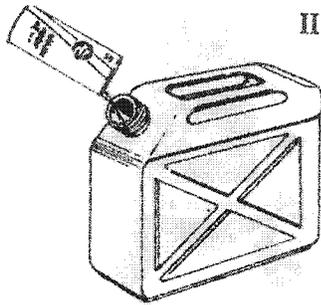
Mélange huile/essence

On ne saurait trop insister sur l'importance du mélange de carburant, car les mélanges inadéquats sont l'une des principales causes de détérioration du moteur. La proportion recommandée est de 50 volumes d'essence pour un volume d'huile. 5 gallons d'essence recommandée + 1 cannette d'huile concentrée 50/1 Ski-Doo = mélange de carburant approprié.

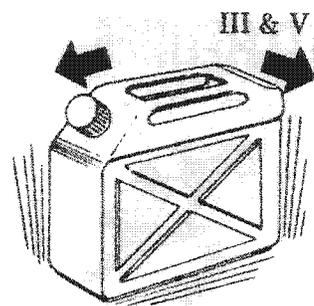
Remarque: Pour faciliter le mélange, conserver l'huile à la température de la pièce.



I & IV



II



III & V

Comment effectuer le mélange

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

Mise en garde: L'essence est un liquide inflammable et explosif. Il faut donc effectuer le mélange huile/essence dans un endroit aéré. Ne pas fumer pendant l'opération. Si, en cours de route vous décelez des émanations d'essence, faites examiner votre véhicule sans délai. Enfin, ne faites jamais le plein pendant que le moteur tourne.

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

II. Ajouter toute l'huile concentrée Ski-Doo.

III. Brasser vigoureusement le récipient.

IV. Ajouter le reste de l'essence.

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

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

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

Consommation

À la première occasion, évaluer l'autonomie du véhicule. Faire le plein et noter l'heure du départ. Calculer ensuite le temps écoulé lorsque la jauge indique la demie. Répété à quelques reprises, et sur des parcours différents, ce procédé permet d'estimer la consommation moyenne de la motoneige.

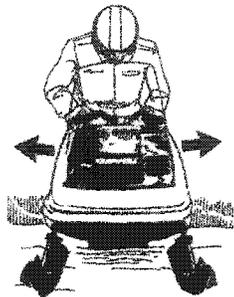


PÉRIODE DE RODAGE

Les moteurs Bombardier-Rotax doivent subir une période de rodage avant de fournir leur puissance maximale. Pendant cette période de rodage (10 à 15 heures de marche), le régime du moteur ne doit pas dépasser les 3/4 de sa puissance nette. Cependant, bien qu'il faille éviter de maintenir une vitesse élevée et de surcharger le véhicule, il est recommandé de soumettre un moteur en cours de rodage à quelques accélérations vigoureuses ainsi qu'à de fréquentes variations de régime.

Rodage

À la fin de la période de rodage, il est fortement recommandé de faire réviser le véhicule. Cette révision est toutefois laissée à l'initiative et aux frais du propriétaire. (Voir section Garantie: Partage des Responsabilités)



AVANT DE DÉMARRER

Réservoir

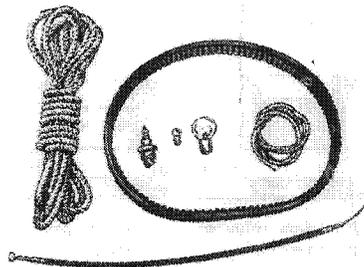
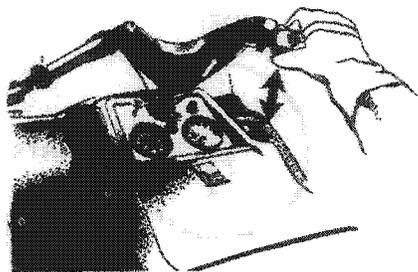
Vérifier le niveau. Prendre l'habitude de faire le plein avant le départ. L'huile ayant tendance à se déposer, ne pas oublier de brasser le mélange en faisant osciller le véhicule, (se balancer sur les marche-pieds).

Chenille

(avant la première sortie de la journée)
Avant de faire démarrer le moteur, s'assurer que la chenille n'a pas gelé au sol pendant la nuit. Cette précaution préviendra l'usure prématurée de la courroie d'entraînement.

Direction

Tourner plusieurs fois le guidon. S'il résiste, s'assurer que la neige ou la glace n'entravent pas le mécanisme.



IMPRÉVUS

Accélérateur et frein

Actionner à plusieurs reprises les manettes de l'accélérateur et du frein, et s'assurer qu'elles fonctionnent librement. La manette de l'accélérateur doit revenir à sa position initiale dès qu'on la relâche. Le freinage doit être complet avant que la manette ne touche le guidon (voir Entretien, Frein). Si les manettes ne reviennent pas d'elles-mêmes, examiner les câbles et leurs gaines. Les remplacer au besoin.

Mise en garde: Avant de faire démarrer le moteur, vérifier le fonctionnement de la manette de l'accélérateur, ainsi que l'ensemble de son mécanisme.

Aucun véhicule n'est à l'abri des pannes. Une pierre ou une souche dissimulées, une ampoule grillée ou une panne sèche suffisent parfois à immobiliser une motoneige. Tandis que l'automobiliste peut atteindre une station service à pied, le conducteur d'une motoneige ne dispose en général que de son ingéniosité ou de celle de ses compagnons pour se tirer d'embarras. Mais en disposant d'un minimum d'outils et de pièces de rechange, il est possible de surmonter immédiatement la plupart des difficultés.

Matériel de secours

En plus des outils fournis par le fabricant, il est bon de se munir des articles suivants:

Outils: pince, clé à molette, (ouverture de 3/4"), lampe de poche.

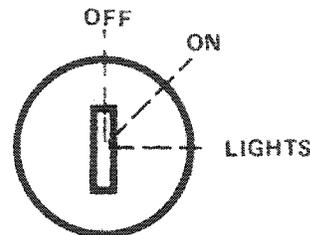
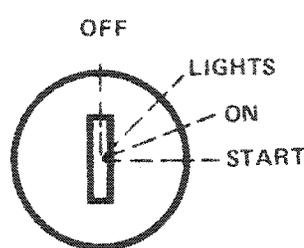
Pièces de rechange: bougies, courroie d'entraînement, ampoules de phare et de feu arrière, câble et gaine de l'accélérateur, câbles de démarreur et de remorquage, fusible (modèle électrique).

Remarque: Toujours emporter des bougies et une courroie d'entraînement de secours. Vérifier souvent l'état des bougies.



Position relevée
de marche

Position abaissée
d'arrêt



DÉMARRAGE

Mise en garde: Ne jamais faire tourner le moteur à haut régime lorsque la chenille n'est pas en contact avec le sol.

Remarque: Avant de faire démarrer le moteur, s'assurer que l'interrupteur d'urgence ne coupe pas le circuit.

Démarrage électrique

1. Introduire la clé dans le contact.
2. Tirer à fond sur le décompresseur.
3. Actionner l'étrangleur (inutile si le moteur est encore chaud).
4. **Vérifier le mécanisme de l'accélérateur et serrer légèrement la manette.**
5. Tourner la clé vers la droite pour actionner le démarreur.

Attention: Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 30 secondes à la fois. Si

le moteur ne démarre pas, ramener la clé au point mort et laisser refroidir le démarreur pendant deux minutes.

6. **Relâcher** l'accélérateur et la clé dès que le moteur tourne.
7. Dégager l'étrangleur et repousser le décompresseur.
8. Laisser le moteur se réchauffer avant de rouler à plein régime.

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

Démarrage manuel

1. Introduire la clé dans le contact et la tourner sur "ON".
2. Tirer le décompresseur à fond (modèle monocylindre seulement).

3. Actionner l'étrangleur (inutile si le moteur est chaud).

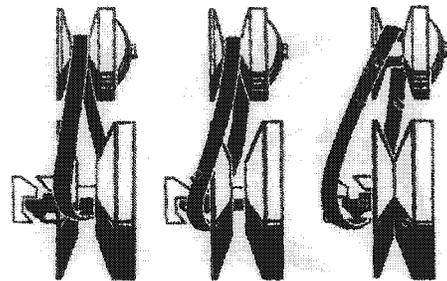
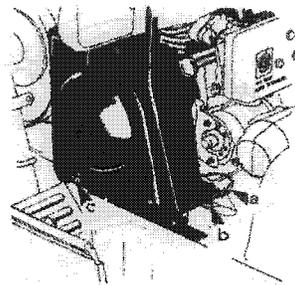
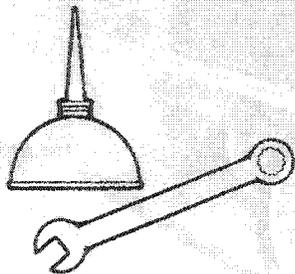
4. **Vérifier le mécanisme de l'accélérateur et serrer légèrement la manette.**

5. Tirer lentement la poignée du démarreur manuel jusqu'à ce qu'elle offre une résistance, puis tirer vigoureusement. Le moteur doit démarrer. Sinon, laisser la poignée revenir lentement à sa position initiale et recommencer.

Remarque: Ne pas tirer la corde du démarreur à fond ni la laisser revenir trop rapidement.

6. Sitôt le moteur en route, relâcher l'accélérateur, dégager l'étrangleur et repousser le décompresseur.

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



LUBRIFICATION

Fréquence de lubrification

Lubrifier la direction et la suspension tous les mois ou après chaque période d'utilisation de 40 heures. Lubrifier plus souvent si le véhicule est utilisé sur neige fondante.

Attention: Ne pas lubrifier les poulies motrice et menée des Elan 250 Deluxe et 300 SS. Sur le modèle 250 (monocylindre), ne pas lubrifier la poulie menée.

Attaches du capot

Pour ouvrir le capot, défaire les deux attaches et soulever le capot (vers l'avant). Un dispositif de retenue le maintiendra ouvert.

Mise en garde: Il est dangereux de soulever le capot lorsque le moteur tourne.

Dépose de la console

1. Décrocher le loquet qui se trouve au point de rencontre de la console et du tableau de bord.
2. Tirer la console vers le bas, puis la basculer vers l'arrière. Pour la repose, faire l'inverse.

Dépose du garde-poulie

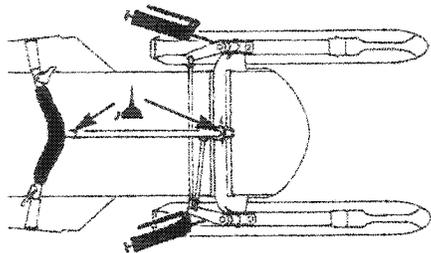
1. Ouvrir le capot et enlever la console.
2. Retirer la pince d'attache et pousser le boulon à ressort pour dégager la cheville.
3. Dégager le garde-poulie de son support en le poussant vers l'avant.

Mise en garde: Ne jamais faire démarrer le moteur lorsque le garde-poulie n'est pas en place.

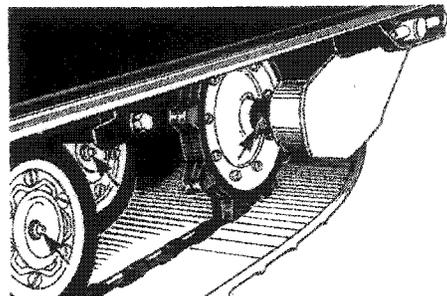
Dépose de la courroie d'entraînement

1. Ouvrir le capot; déposer la console et le garde-poulie. (déverrouiller et soulever le support de la poulie menée sur le modèle SS).
2. Ouvrir la poulie menée (la plus grande). Tourner et pousser la demi-poulie coulissante; la maintenir ouverte.
3. Tirer le bas de la courroie vers la partie de la poulie menée puis faire glisser la courroie par-dessus le rebord supérieur de la demi-poulie coulissante; la maintenir ouverte.
4. Faire glisser la courroie par-dessus la poulie motrice et la sortir en la faisant passer entre le silencieux et l'extrémité de la poulie menée. Faire l'inverse pour reposer la courroie.

Mise en garde: Ne jamais faire tourner le moteur lorsque la courroie n'est pas en place.



Bouchon
de visite



Mécanisme de direction

Avec de l'huile légère, lubrifier la bague inférieure de la colonne de direction. Lubrifier les jambes de ski aux graisseurs jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints.

Niveau d'huile du carter

Retirer le bouchon de visite (le plus petit) et vérifier si le niveau d'huile atteint le bas de l'orifice. Sinon, ajouter la quantité nécessaire d'huile à carter Ski-Doo. La contenance du carter est d'environ 8 onces.

Remarque: Il faut enlever le coffret à outils pour vérifier le niveau d'huile du carter.

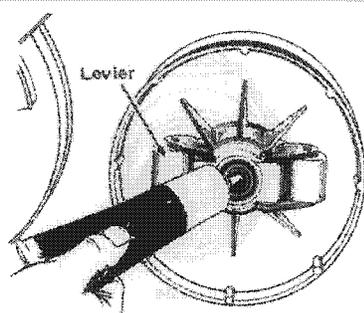
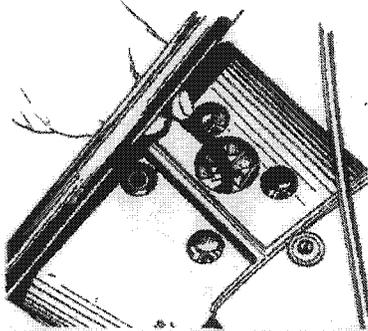
Roues de bogie (galets)

À l'aide d'une pompe à basse pression, introduire de la graisse type "basse température" dans les graisseurs des galets. Pomper jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints intérieurs.

Essieu arrière

Introduire de la graisse type "basse température" dans les graisseurs de l'essieu arrière.

Attention: Toujours utiliser une pompe à basse pression.



Poulie motrice

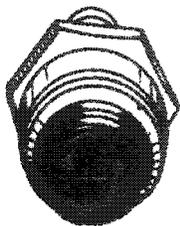
(modèle monocylindre)

Lubrifier la poulie motrice deux fois par mois ou après chaque période d'utilisation de 20 heures.

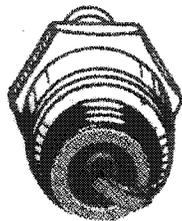
1. Déposer la console, le garde-poulie et la courroie d'entraînement.
2. Déposer le régulateur centrifuge, en procédant de la façon suivante:
 - Enlever la bougie et placer le piston de 3/4" à 1 1/4" avant le point mort haut en s'assurant que le piston obstrue complètement la fenêtre d'échappement.
 - Bloquer le vilebrequin en introduisant une corde de 3/16" de diamètre dans le puits de bougie.

3. Avec une laine d'acier fine et un chiffon propre, nettoyer l'axe de la demi-poulie intérieure. Vérifier l'état des pièces.
 4. Remonter le ressort et la demi-poulie extérieure. Remplir l'intérieur de l'axe de lubrifiant Ski-Doo pour poulie motrice Haute Performance.
- À l'aide du démarreur manuel, appuyer le piston sur la corde.
 - Dévisser le boulon du régulateur, déposer le régulateur, la demi-poulie extérieure et le ressort. Sortir la corde.

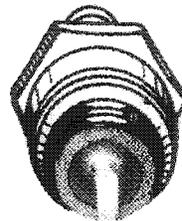
5. Tourner le vilebrequin pour amener le piston à 3/4" passé le point mort haut. Introduire la corde dans le cylindre.
 6. Lubrifier le boulon du régulateur avec de l'huile légère. Remettre le régulateur en place et serrer le boulon à 37-54 lb-pi.
- Mise en garde: S'assurer que le boulon du régulateur est bien serré avant de retirer la corde du cylindre.**



Calaminée



Normale



Brûlée

ENTRETIEN

Code	Hebdomadaire	Page
H1	Bougie	18
H2	Batterie (électrolyte)	18
H3	Ressorts de la suspension	18
H4	Chenille	19
H5	Tension de la chenille	19
H6	Alignement de la chenille	19
H7	Réglage du carburateur	20
H8	Courroie d'entraînement	21
H9	Direction	21
H10	Skis	21
Code	Mensuel	Page
M1	Batterie (connexions)	21
M2	Écrous du carburateur	21
M3	Courroie d'entraînement	21
M4	Frein	21
M5	Direction	22
M6	Écrous de la culasse	22
M7	Écrous du support moteur	22
M8	Attaches du silencieux	22
M9	Inspection générale	22

Bougies (H1)

1. Débrancher et enlever les bougies.
2. En vérifier l'état:

- bec brunâtre: fonctionnement normal.
- bec noir: mélange du ralenti trop riche; rapport huile/essence inadéquat; bougies non conformes; fonctionnement prolongé au ralenti.
- bec gris clair: mélange du ralenti trop pauvre; bougies non conformes; rapport huile/essence inadéquat; fuite à un joint.

Attention: Consulter le concessionnaire si un ennui mécanique se manifeste au moment de la vérification des bougies.

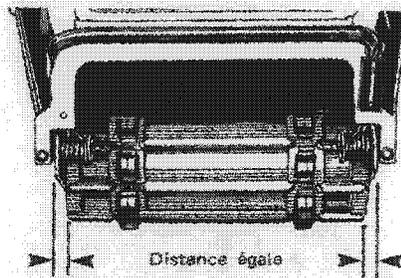
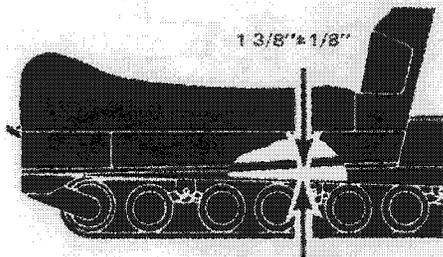
3. Remettre les bougies en place et les brancher.

Batterie (H2)

Vérifier le niveau de l'électrolyte de chaque élément. Le niveau doit atteindre la base de l'orifice. Au besoin, ajouter de l'électrolyte.

Ressorts de la suspension (H3)

Le moteur arrêté, vérifier l'état des ressorts de la suspension ainsi que ceux des plaques de raccordement. Les remplacer s'ils sont brisés ou affaiblis.



Chenille (H4)

Soulever l'arrière du véhicule. Le moteur **arrêté**, tourner la chenille à la main. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée et qu'il n'y manque aucun segment protecteur.

Remarque: L'absence d'un ou de plusieurs segments diminue considérablement la durabilité de la chenille. Remplacer tout de suite ceux qui manquent.

Tension de la chenille (H5)

(suspension à boggies)

Soulever l'arrière du véhicule. À l'aide d'une règle, vérifier la tension de la chenille au boggie du centre. La tension (distance entre le bord inférieur de la chenille et la base du marchepied) doit être de $1 \frac{3}{8} \pm 1/8$ ".

S'il y a trop de jeu, la chenille frottera sur le châssis. S'il n'y en a pas assez, la vitesse et le rendement en seront affectés.

Pour régler la tension:

1. Desserrer les deux écrous de verrouillage des boulons de réglage situés du côté intérieur des ressorts.
2. Pour augmenter la tension, tourner les boulons de réglage vers la droite. Pour la diminuer, tourner vers la gauche. S'assurer que les deux côtés sont réglés à la même tension.
3. Effectuer l'alignement.

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

Alignement de la chenille (H6)

(Suspension à boggies)

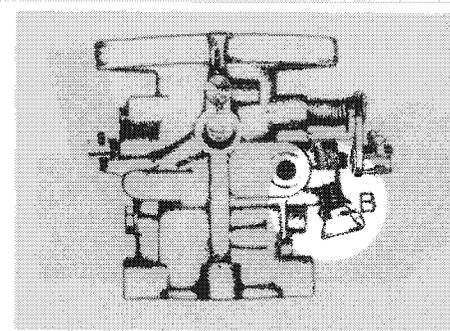
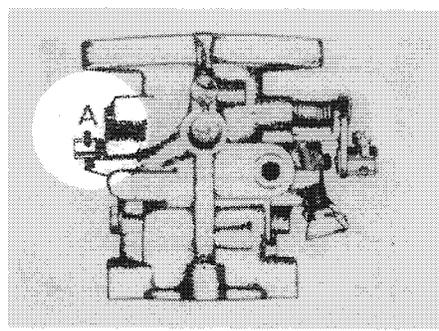
Une fois la tension réglée, mettre le moteur en marche et faire tourner lentement la chenille. S'assurer que cette dernière est bien centrée et qu'elle tourne uniformément sur les roues dentées arrière. La distance entre les bords extérieurs de la chenille et les plaques de raccordement

doit être la même des deux côtés. Un mauvais alignement entraînera l'usure prématurée de la chenille et des roues dentées.

Alignement:

1. Déterminer quel côté de la chenille est le plus rapproché de la plaque de raccordement et tourner le boulon de réglage vers la droite jusqu'à ce que la distance soit la même des deux côtés.
2. Resserrer fermement les écrous de verrouillage.
3. Faire tourner lentement la chenille et vérifier de nouveau l'alignement.

Mise en garde: Avant de vérifier l'alignement, s'assurer qu'aucun objet ne risque d'être entraîné ou projeté par la chenille. Garder mains, pieds et vêtements éloignés d'elle.



Réglage du carburateur (H7)

Ouverture maximale

Le moteur **arrêté**, déposer le silencieux d'admission. Amener et immobiliser au guidon la manette de l'accélérateur. Le papillon de l'accélérateur devrait être à l'horizontale lorsque la manette touche le guidon. Si le papillon ne s'ouvre pas complètement, desserrer la vis de fixation du câble au carburateur, tendre le câble et resserrer la vis. Détacher la manette du guidon. Installer le silencieux d'admission.

Mise en garde: Avant de faire démarrer le moteur, s'assurer que le levier de l'accélérateur au carburateur revient automatiquement à la position du ralenti (papillon de l'accélérateur fermé).

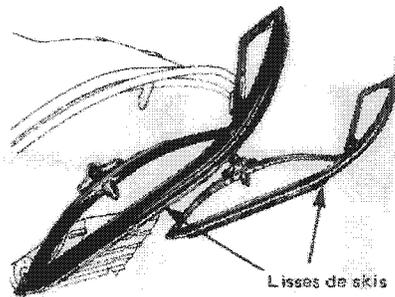
Réglage du mélange du ralenti (A)

Pour le réglage du mélange du ralenti (moteur arrêté), serrer la vis à fond (vers la droite), puis la reculer de 3/4 de tour. Sur le modèle 250 Deluxe, ramener la vis d'un (1) tour. En tournant la vis vers la droite, on appauvrit le mélange (plus d'air, moins de carburant); vers la gauche, on l'enrichit (moins d'air, plus de carburant).

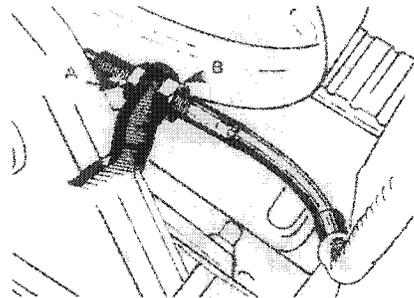
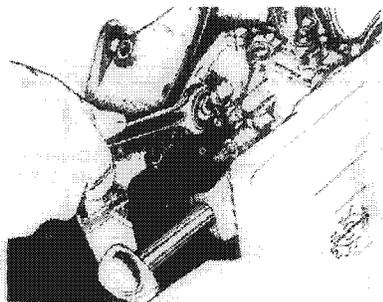
Remarque: Pour ne pas abîmer l'aiguille et son siège, ne jamais forcer la vis de réglage.

Réglage du ralenti (B)

Tourner la vis de réglage vers la droite pour augmenter le régime du ralenti et vers la gauche pour le réduire. Régime du ralenti: 1800 - 2200 tr/mn.



Lisses de skis



Courroie d'entraînement (H8)

Pour vérifier l'état :

1. Ouvrir le capot et déposer la console.
2. Déposer le garde-poulie et la courroie d'entraînement.
3. Examiner la courroie. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, effilée ou usée de façon inégale (usure d'un seul côté, etc.). L'usure inégale de la courroie provient souvent d'un mauvais alignement des poulies. Au besoin, voir le concessionnaire.

Mécanisme de direction (H9)

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

Skis (H10)

Vérifier l'état des lisses de skis. Les remplacer au besoin.

Raccords de la batterie (M1)

Vérifier le serrage des connexions aux pôles et s'assurer qu'elles ne présentent pas de dépôts sulfatés. Enlever ces derniers à l'aide d'une brosse métallique et nettoyer avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer et assécher soigneusement. Raccorder la batterie et enduire les pôles et les connexions de vaseline. Fixer solidement la batterie.

Attention : Ne pas laisser le détergant pénétrer dans la batterie. Il pourrait en dégrader l'électrolyte.

Épaulement du carburateur (M2)

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

Attention : Ne pas utiliser les mêmes plaquettes plus de trois fois.

Courroie d'entraînement (M3)

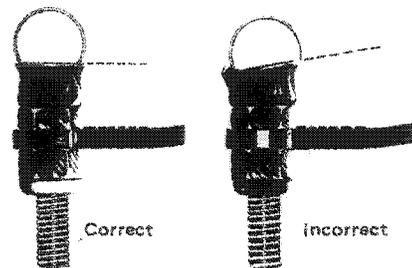
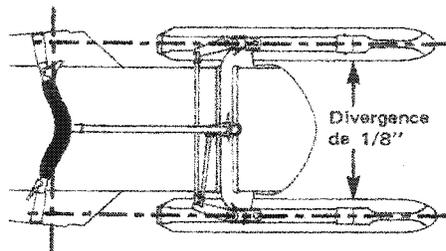
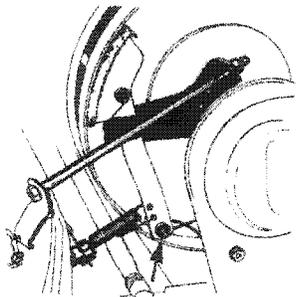
Déposer le garde-poulie et vérifier l'état de la courroie d'entraînement. La remplacer si sa largeur est inférieure à 7/8".

Frein (M4)

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

Vérifier la course de la manette. Le freinage devrait être complet lorsque celle-ci se trouve à un pouce du guidon.

Pour effectuer un ajustement sommaire, desserrer l'écrou A et serrer l'écrou B, ce qui aura pour effet d'augmenter le jeu de la manette. Pour diminuer le jeu, procéder de façon inverse.



Pour un ajustement **important**, desserrer l'écrou retenant le câble au levier inférieur. Ajuster le câble à la longueur voulue, puis resserrer l'écrou. S'assurer que les écrous A et B se trouvent à mi-chemin environ du câblage d'ajustement.

Remarque: Toujours vérifier le fonctionnement du feu d'arrêt après l'ajustement du frein. Au besoin, régler le contacteur.

Réglage de la direction (M5)

La divergence des skis doit être sensiblement plus importante à l'avant qu'à l'arrière des ressorts à lames (1/8"). Pour ajuster:

1. Dévisser les écrous de blocage de la lame d'accouplement la plus longue.
2. Tourner la barre d'accouplement à la main jusqu'à l'obtention de l'alignement prescrit.

3. Resserrer solidement les écrous. Le guidon doit en outre être à l'horizontale lorsque les skis sont orientés vers l'avant. Pour le régler:

1. Dévisser les écrous de blocage de la barre d'accouplement la plus courte.
2. Tourner la barre d'accouplement à la main jusqu'à ce que le guidon soit à l'horizontale.
3. Resserrer solidement les écrous.

Attention: Le logement du joint à rotule sphérique doit être parallèle au bras de direction. Le maintenir en position pendant le serrage des écrous.

Écrous de la culasse (M6)

À la fin des cinq premières heures de marche, s'assurer que le serrage des écrous de la culasse présente un couple uniforme de 13 à 17 lb/pi (moteur froid).

Écrous du support moteur (M7)

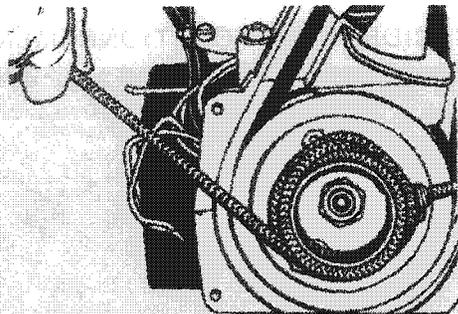
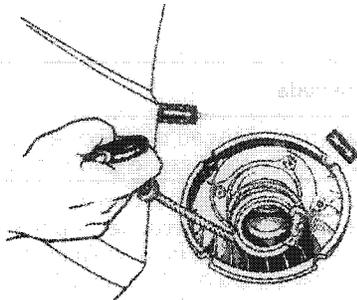
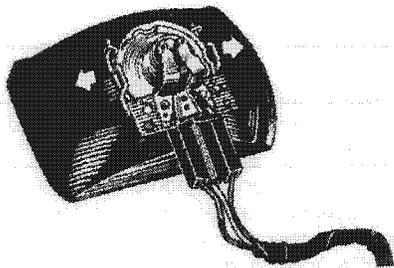
Déposer la console et le garde-poulie et vérifier la solidité des écrous. Les resserrer au besoin.

Attaches du silencieux (M8)

Le silencieux doit être solidement attaché. Vérifier les attaches et les resserrer au besoin.

Inspection générale (M9)

Resserrer l'ensemble des boulons, des écrous et des raccords. Vérifier les connexions.



GUIDE DE DÉPANNAGE

Ampoule grillée

Si l'ampoule du phare avant est grillée, arrêter le moteur, décrocher les deux verrous et faire basculer le capot. Ouvrir les attaches de la douille et remplacer l'ampoule. Si le feu d'arrêt ne fonctionne plus, enlever la lentille rouge et remplacer l'ampoule.

Remarque: Pour protéger le circuit d'éclairage, remplacer sans tarder les ampoules grillées.

Câble de l'accélérateur

Si le câble de l'accélérateur se rompt, il faut le remplacer et vérifier le fonctionnement de la manette. Au besoin, remplacer également la gaine.

Mise en garde: Ne pas faire démarrer le moteur si la manette ne revient pas rapidement à sa position initiale et si le levier de l'accélérateur au carburateur ne revient pas à la position du ralenti.

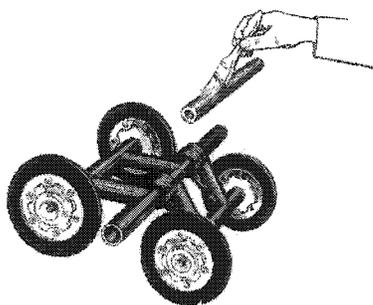
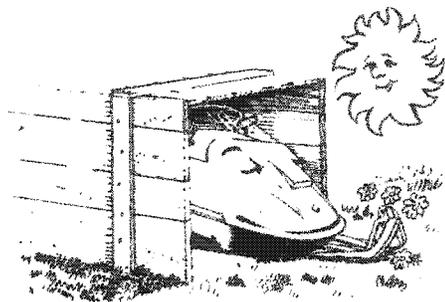
Câble du démarreur

Si le câble du démarreur se rompt, il faut déposer le boîtier du démarreur. Transposer la poignée du câble rompu sur le câble de recharge. Faire un noeud à l'extrémité du câble, enrouler celui-ci sur la poulie de démarrage et tirer vigoureusement sur la poignée. Faire effectuer les réparations nécessaires le plus tôt possible.

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

Constatation	Causes probables	Remède
Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement	1. Le carburant ne parvient pas au moteur	Vérifier le niveau d'essence et faire le plein avec le mélange de carburant approprié. Voir si les conduits ne sont pas obstrués (cause no.5).
	2. Bougie	Voir si la bougie est encrassée ou défectueuse. Débrancher la bougie et la sortir. Brancher de nouveau le fil à la bougie et mettre celui-ci à la masse sur la culasse en prenant soin de la tenir éloigner du puits. Répéter les opérations de mise en marche et voir s'il y a production d'étincelles. Sinon, remplacer la bougie. Si l'ennui persiste, voir la cause no 3.
	3. Allumage défectueux	Débrancher le fil de la bougie, dévisser le capuchon et disposer le fil à environ 1/8'' de la culasse. Essayer de faire démarrer le moteur; s'il n'y a pas d'étincelles, c'est que le système d'allumage est défectueux. Ne pas essayer de le réparer. Voir le concessionnaire.
	4. Moteur noyé	Dégager l'étrangleur; attendre au moins une minute; appuyer à fond sur la manette de l'accélérateur et essayer de démarrer. Relâcher l'accélérateur dès que le moteur a démarré.
	5. Conduits du carburant obstrués (eau ou saleté)	Enlever le filtre à essence et le vérifier; changer la cartouche filtrante si nécessaire. Vérifier l'état des conduits et la propreté du réservoir; le nettoyer si nécessaire. (Voir Remisage, Réservoir).
	6. Carburateur défectueux	Effectuer d'abord le réglage du carburateur (Voir Entretien). Si l'ennui persiste, voir le concessionnaire.
	7. Trop d'huile dans le carburant	Vidanger le réservoir et faire le plein avec le mélange approprié.
	8. Vis platinées	Elles peuvent être usées ou dérégées; voir le concessionnaire.
	9. Taux de compression insuffisant	Un mélange de carburant trop pauvre peut provoquer une usure excessive du moteur, diminuant ainsi le taux de compression. Voir immédiatement le concessionnaire.
Le moteur ne tourne pas	1. Moteur grippé	Consulter le concessionnaire. Le grippage du moteur est en général causé par un manque de lubrification.

Constatations	Causes probables	Remède
Le moteur ne démarre pas (mode électrique) Remarque: Le moteur peut démarrer manuellement	1. Batterie	Vérifier l'état de la batterie. Si l'éclairage est faible ou nul, la batterie est déchargée ou défectueuse; voir le concessionnaire.
	2. Connexions	Vérifier les connexions du démarreur et de la batterie. Les resserrer et les nettoyer au besoin. Faire démarrer le moteur.
	3. Démarreur	Si la batterie et les connexions sont en bon état, le démarreur est probablement défectueux. Voir le concessionnaire.
Manque d'accélération ou de puissance du moteur	1. Bougie encrassée ou défectueuse	Voir la cause no 2 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement".
	2. Conduits du carburant obstrués	Vérifier le conduit du carburant. Voir la cause no 5 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement".
	3. Carburant	Régler le carburateur (Voir Entretien). Si l'ennui persiste, voir le concessionnaire.
	4. Allumage défectueux	Vérifier d'abord les causes 2 et 3 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement". Si l'ennui persiste, voir le concessionnaire.
	5. Moteur	Si vous ne pouvez déterminer exactement la cause, voir le concessionnaire.
Le moteur a des retours de flamme	1. Bougie défectueuse	Voir la cause no 2 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement".
	2. Surchauffe du moteur	Voir le concessionnaire.
	3. Allumage inadéquat	Voir le concessionnaire.
Le véhicule n'atteint pas sa vitesse maximale	1. Courroie d'entraînement	Vérifier si elle est usée ou défectueuse. La remplacer au besoin.
	2. Mauvais réglage de la chenille	Vérifier la tension et l'alignement de la chenille. Ajuster selon les spécifications. (Voir entretien).
	3. Moteur défectueux	Vérifier les causes 1 à 5 de la section "Manque d'accélération ou de puissance du moteur".
	4. Mauvais alignement des poulies	Voir le concessionnaire.



REMISAGE

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

Remarque: Il est important que le remisage soit effectué adéquatement. Dans le doute, il vaut mieux s'adresser au concessionnaire.

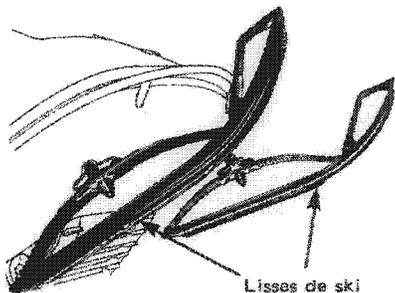
Chenille

1. Examiner la chenille. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, qu'il n'y manque aucun segment protecteur et que les tiges de renfort ne sont pas brisées.
2. Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un chevalet. Pendant la période de remisage, la chenille ne doit pas être en contact avec le sol.

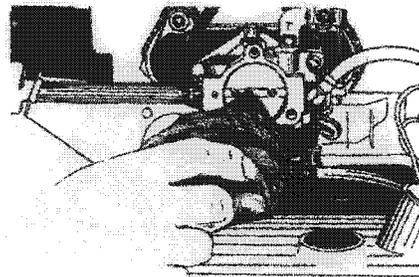
Remarque: Il faut tourner la chenille périodiquement (tous les 40 jours).

Suspension (roues de boggies)

1. Déposer les boggies.
2. Retirer les arbres transversaux et les remplacer au besoin. Les enduire de graisse type "basse température".
3. Graisser chaque roue et vaporiser un enduit protecteur sur les ressorts. À défaut, les essuyer avec un chiffon imbibé d'huile.
4. Remonter les boggies et les remettre en place.
5. Lubrifier l'essieu arrière aux graisseurs.



Lisses de ski



Skis

1. Nettoyer les skis et leurs ressorts.
2. Graisser les jambes de ski aux graisseurs.
3. Vérifier l'état des lisses. Les remplacer au besoin.
4. Vaporiser un enduit protecteur sur les skis. À défaut, utiliser un chiffon imbibé d'huile.

Réservoir

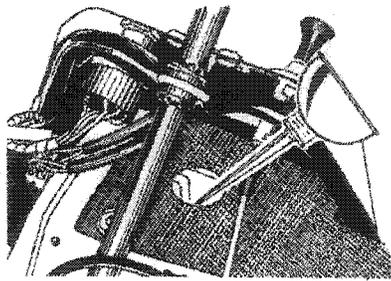
Ouvrir le capot et vidanger le réservoir à l'aide d'un syphon.

Mise en garde: L'essence est un liquide inflammable et explosif. Toujours effectuer l'opération dans un local bien aéré. Ne pas fumer.

Carbureteur

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

1. Débrancher le conduit d'admission et faire tourner le moteur jusqu'à épuisement complet du carburant.
2. Actionner l'étrangleur et faire tourner le moteur. La succion chassera le reste du carburant.
3. Avec de l'eau et du savon, nettoyer le filtre à air (placé à l'intérieur du silencieux d'admission, sur les modèles à deux cylindres).



Lubrification du cylindre

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

1. Retirer les bougies.
2. À l'aide du câble du démarreur, amener le piston au point mort haut.
3. Verser une cuillerée d'huile Ski-Doo dans le puits de bougie.
4. Tirer lentement le câble du démarreur de 10 à 12 fois.

Attention: Pour ne pas abîmer la magnéto, s'assurer que la clé de contact est à la position "off".

5. Sur les modèles à deux cylindres, ne pas oublier de faire subir aux deux cylindres les opérations décrites plus haut. Remettre la ou les bougie(s) en place.

Remarque: Lubrifier les cylindres tous les 40 jours.

Carter de la chaîne

Vidanger le carter et le remplir de 8 onces d'huile à carter Ski-Doo. Pour effectuer la vidange, déposer le couvercle inférieur.

Commandes

1. Huiler les articulations du mécanisme de direction. Vérifier la solidité des boulons d'accouplement des ressorts, des barres d'accouplement, des bras de direction et des joints à rotule. Les resserrer au besoin.

2. Huiler les articulations du frein. **Ne pas répandre d'huile sur la garniture de frein.**

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

Poulies

Ouvrir la poulie menée et nettoyer l'arbre. Nettoyer et lubrifier la poulie motri-

ce du modèle monocylindre suivant les directives de la section Lubrification.

Sur les modèles à deux cylindres:

1.a) Déposer le boulon de la poulie motrice en procédant comme suit:

Retirer d'abord les deux bougies et amener le piston côté prise de mouvement à environ 1 pouce avant le point mort haut. S'assurer que le piston obture la lumière d'échappement.

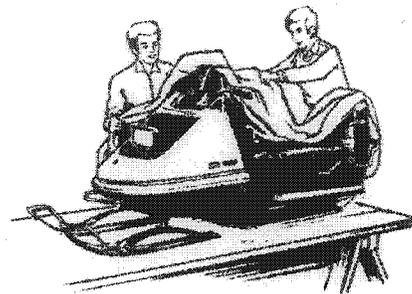
b) À travers le puits de bougie, introduire un câble de 3/16" de diamètre dans le cylindre (côté prise de mouvement).

c) En actionnant le démarreur manuel, faire tourner lentement le vilebrequin jusqu'à ce que le piston s'appuie sur le câble.

d) Redresser la patte de verrouillage et dévisser le boulon de la poulie motrice.

Enlever le couvercle, la demi-poulie extérieure et le ressort. Retirer le câble.

2. Nettoyer l'arbre de la poulie avec une



laine d'acier fine et un chiffon propre. Vérifier le degré d'usure des pièces.

3. Amener le piston (côté poulie motrice) à 1" environ après le point mort haut. Introduire le câble dans le cylindre.

4. Poser le ressort et la demi-poulie extérieure. Retenir cette dernière à l'aide de la bride en "U" fournie avec le jeu d'outils.

5. Installer le couvercle en s'assurant que l'extrémité de l'arbre s'adapte bien à son siège. Poser une nouvelle patte de verrouillage.

6. Lubrifier les filets du boulon avec de l'huile à mécanisme. Poser le boulon et serrer à 83-92 lb/pi. Après le serrage, desserrer puis resserrer. Replier la patte de verrouillage contre le boulon.

Mise en garde: S'assurer que le boulon est bien serré avant de retirer le câble du cylindre. Ne jamais plier une patte de verrouillage plus d'une fois.

7. Vaporiser de l'enduit protecteur sur les surfaces des poulies.

Remarque: Enlever le courroie d'entraînement pour toute la durée du remisage.

Batterie

1. Débrancher et enlever la batterie.

2. Nettoyer l'extérieur de la batterie et les pôles avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer soigneusement.

Attention: Ne pas laisser le déterfisant pénétrer à l'intérieur de la batterie. Il pourrait dégrader l'électrolyte.

3. Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte dans chaque élément.

4. Recharger la batterie.

Mise en garde: La batterie dégage des vapeurs explosives. Effectuer la recharge dans un endroit aéré. Ne pas fumer.

5. Enduire les pôles de vaseline.

6. Remiser la batterie dans un endroit sec et frais.

Remarque: Une batterie inutilisée se décharge et se sulfate. Pour qu'elle ne se détériore pas, il faut la recharger tous les 40 jours, en lui transmettant une charge lente. L'absence d'entretien de la batterie en annule la garantie.

Châssis

1. Nettoyer le véhicule avec un déterfisant doux ou de l'alcool isopropyle.

2. Examiner le capot et effectuer les réparations nécessaires. Cirer le capot.

3. Si la peinture est éraflée, retoucher avec de la peinture Ski-Doo.

4. Vaporiser de l'enduit protecteur sur les parties non peintes du châssis.

5. Recouvrir le véhicule d'une bâche Ski-Doo pour la durée du remisage.

MISE EN ORDRE

L'hiver approche et vous rêvez déjà à la première randonnée de la saison. Si vous avez bien observé les recommandations contenues dans la section "Remisage", la mise en ordre de votre motoneige sera relativement facile. Pour vous simplifier la tâche, nous avons établi une liste des vérifications à effectuer. D'autre part, les sections "Lubrification et Remisage" traitent d'un grand nombre de sujets. Il sera donc loisible au lecteur de s'y référer.

Si vous n'avez ni le temps ni les outils nécessaires pour effectuer vous-même la mise en ordre de votre véhicule, nous vous rappelons que les concessionnaires Ski-Doo sont toujours à votre service.

- Bougies: les changer.
- Carter: vérifier le niveau d'huile.
- Poulies: les nettoyer, les aligner et s'il y a lieu les lubrifier.

- Skis: les aligner.
- Filtre à essence: le changer.
- Conduits de carburant: les brancher; vérifier les points d'attache au réservoir et au carburateur.
- Chenille: vérifier la tension et l'alignement.
- Suspension: la lubrifier; essuyer l'excédent de graisse.
- Courroie d'entraînement: vérifier et mettre en place.
- Câbles: les vérifier.
- Frein: vérifier la garniture et ajuster.
- Joints d'étanchéité: les vérifier.
- Allumage: remplacer les vis platinées et régler.
- Câblage: vérifier l'isolation des fils et les connexions.
- Démarreur manuel: vérifier l'état du câble.

- Attaches: vérifier la solidité de tous les boulons, écrous et attaches (écrous de la culasse: 13-17 lb/pi.; boulon du régulateur centrifuge: 35-54 lb/pi. pour le modèle monocylindre, 83-92 lb/pi. pour les modèles à deux cylindres).
- Réservoir: faire le plein.
- Carburateur: le régler.

Remarque: Prendre note de tous les passages marqués "Attention" ou "Mise en garde" contenus dans ce manuel. Toujours utiliser les pièces Bombardier garanties d'origine.

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	ELAN	250	250 DELUXE	300SS
Moteur	Nombre de cylindres	1	2	2
	Alésage	2,716" (69 mm)	2,126" (54 mm)	2,244" (57 mm)
	Course	2,599" (66 mm)	2,126" (54 mm)	2,444" (62 mm)
	Cylindrée	15,1 po. cu. (246,8cc)	15 po. cu. (247,3cc)	17,9 po. cu. (293,5cc)
	Taux de compression	7,5:1	11,8:1	11,8:1
	Carburateur (Tillotson)	HR	HR	HR
	Allumage	Manuel (électrique en option)	Manuel	Manuel
Châssis	Longueur hors tout	88 1/2" (224,79cm)	88 1/2" (224,79cm)	88 1/2" (224,79cm)
	Largeur hors tout	30 1/2" (77,47cm)	30 1/2" (77,47cm)	30 1/2" (77,47cm)
	Hauteur hors tout	43" (109,22cm)	43" (109,22cm)	43" (109,22cm)
	Hauteur sans pare-brise	34" (86,36cm)	34" (86,36cm)	34" (86,36cm)
	Poids	298 lb (134,994 kg)	302 lb (136,806 kg)	330 lb (149,49 kg)
	Surface portante	1070 po.2 (6,902.57 cm ²)	1070 po.2 (6,902.57 cm ²)	1070 po.2 (6,902.57 cm ²)
	Pression au sol	.278 lb/po.2 (0,019 kg/cm ²)	.282 lb/po.2 (0,020 kg/cm ²)	.308 lb/po.2 (0,022 kg/cm ²)
	Charge maximale	200 lb (90,72 kg)	200 lb (90,72 kg)	200 lb (90,72 kg)
Rouage d'entraînement	Chenille (largeur)	15" (38,1 cm)	15" (38,1 cm)	15" (38,1 cm)
	Rapport d'engrenage	10/25	14/35	15/34
Circuit électrique	Éclairage (puissance)	75/23W	55/18W	55/18W
	Phare avant	60/60W (35/35W démarreur électrique)	35/35W	35/35W
	Feu arrière/d'arrêt	8/23W	5/18W	5/18W
	Bougie (Bosch)	M-175-T-1	W-240-T-1	W-260-T-1
	Bougie (écartement)	.020" (0,50 mm)	.020" (0,50 mm)	.020" (0,50 mm)
	Avance à l'allumage	.147" - .167" (3,73mm-4,24mm)	.077"-.097" (1,96 mm-2,46 mm)	.087"-.110" (2,21 mm-2,79 mm)
		A.P.M.H. (direct)	A.P.M.H. (indirect)	A.P.M.H. (indirect)
Carburant	Contenance — U.S.	4,20 gal.	4,20 gal.	4,20 gal.
	— imp.	3,5 gal.	3,5 gal.	3,5 gal.
	— métrique	15,9 l.	15,9 l.	15,9 l.
	Essence	Ordinaire	Super	Super
	Mélange essence/huile	50/1	50/1	50/1
Frein	Type	Tambour	Tambour	Tambour

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

GARANTIE MOTONEIGE SKI-DOO® 1975

Bombardier Limitée (ci-après appelée "Bombardier" et/ou "Fabricant") en tant que Fabricant, garantit chaque motoneige Ski-Doo® 1975, (à l'exception des modèles T'NT® F/A et Alpine® ainsi que chaque traîneau Ski-Boose® ou Carry-Boose®, VENDUS COMME VÉHICULES NEUFS, PAR UN CONCESSIONNAIRE AUTORISÉ DE MOTONEIGES SKI-DOO contre toute défectuosité de matériaux et de fabrication. La présente garantie s'applique à des véhicules utilisés dans des conditions normales d'usage et d'entretien, pendant une période consécutive de 12 mois à compter de la date de l'achat.

En cas de défectuosité, Bombardier limite formellement sa responsabilité à la réparation et/ou au changement de la pièce en cause, à son choix, ladite opération devant être effectuée exclusivement par un concessionnaire autorisé Ski-Doo au Canada ou aux États-Unis.

LE TOUT SUJET AUX TERMES ET AUX CONDITIONS SUIVANTS:

- Que la Carte de Service Ski-Doo, tenant lieu de titre de propriété du véhicule, soit présentée au concessionnaire auprès duquel la garantie est invoquée.
- Que le véhicule ait été révisé par un concessionnaire autorisé à la fin des dix (10) premières heures d'utilisation et au plus tard trente (30) jours après la date de l'achat. Cette révision sera effectuée aux frais du propriétaire. (Durée approximative de la révision: 2 heures).
- Qu'un entretien normal de la motoneige ait été régulièrement effectué, aux frais du propriétaire. **(Les règles à suivre pour le bon usage et l'entretien sont énumérées dans le Manuel du conducteur).**

EXCLUSIONS: la garantie ne s'applique pas

- aux pièces ci-après énumérées et à leur installation: courroie d'entraînement à vitesse variable, pare-brise, filtres, pointes de contact (vis platinées), condensateurs, bougies, ampoules et verres protecteurs, garnitures de frein, lisses situées sous les skis, sabots de déplacement de la suspension et des poignées, attaches de toutes sortes, étiquettes, articles d'ornementation et enjoliveurs, lubrifiants, peinture, ainsi que tout réglage ou alignement nécessaires.
- aux réparations consécutives à l'installation d'autres pièces que les pièces Bombardier garanties d'origine.
- si le véhicule est utilisé pour des courses.
- à toute perte subie par le propriétaire du véhicule, sauf les pièces défectueuses et la main-d'oeuvre requise pour réparer un défaut couvert par la garantie.
- à toute avarie ou usure prématurée entraînées par l'utilisation de la motoneige ailleurs que sur une surface enneigée.

La présente garantie remplace expressément toute autre garantie légale ou contractuelle, expresse ou implicite de Bombardier Limitée, ses distributeurs et/ou ses concessionnaires autorisés Ski-Doo. Ni Bombardier, ni ses distributeurs et/ou ses concessionnaires autorisés Ski-Doo, ne pourront être tenus responsables, à aucun moment, de quelque perte ou dommage que ce soit, résultant de défauts cachés, d'accidents, de mauvais traitements ou d'autres fautes.

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

Novembre 1973
BOMBARDIER LIMITÉE
Valcourt, Québec, Canada

