

TNT
F/C & EVEREST.

'75

**Manuel
du conducteur**



ski-doo





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,
GROUPE DES PRODUITS RÉCRÉATIFS,
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: 605,317 710,592 724,305
853,505 895,749 897,747 914,457 916,204
918,200 921,521 923,523 923,939
928,746 932,253 937,264

Brevets E. U.: 2,899,242 3,066,545 3,936,153
3,637,254 3,666,323 3,673,884 3,693,884
3,693,992 3,704,918 3,707,297 3,732,939
3,742,205 3,756,667 3,774,466 3,770,330

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 33,983 34,006 et
34,007 35,341 à 345 35,366 36,086 36,493
36,582 36,868 36,892

Dessins E. U.:

Dessins 221,332 à 221,334
Dessins 221,637 et 221,638
Dessins 222,244 à 222,247
Dessins 222,649 222,858 222,995 223,604
223,709 224,005 224,907 et 908 225,105

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 RÉGIONAUX 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

ENTRETIEN 17,18,19,20,21,22

GUIDE DE DÉPANNAGE 23

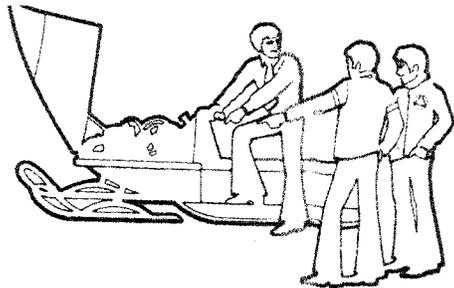
INCIDENTS
DE FONCTIONNEMENT 24,25

REMISAGE 26,27,28

MISE EN ORDRE 29

FICHE TECHNIQUE 30,31

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 devez 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.



GRUPE DES PRODUITS RÉCRÉATIFS
BOMBARDIER LIMITÉE
 VALCOURT, QUÉBEC, CANADA
 JOE 2LO

SERVICES RÉGIONAUX

DISTRIBUTEURS CANADIENS

Noms des distributeurs

Zone de service

ALPINE DISTRIBUTORS
 3206 28th Ave, Vernon, B.C.

Colombie-Britannique

BOMBARDIER LIMITÉE
 Distributeur de l'est du Canada
 (Division Atlantique)
 P.O. Box 670, Shediac, N.B.

Île-du-Prince-Édouard
 Îles-de-la-Madison
 Nouvelle-Écosse
 Nouveau-Brunswick

BOMBARDIER LIMITÉE
 Distributeur de l'est du Canada
 (Division Québec) (et est de l'Ontario)
 1260 rue Nobel, Boucherville, 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 385, Winnipeg R3C 2V6

Manitoba
 Saskatchewan

HUDSON'S BAY CO.
 121 Richmond W
 Toronto, Ont.

Territoires du Nord-Ouest
 District de Franklin et
 Kewatin

J.W. RANDALL LTD
 P.O. Box 757, Corner Brook,
 Newfoundland

Terre-Neuve
 Labrador

TRACT EQUIPMENT LTD
 14325 114th Ave,
 Edmonton, Alta

Yukon
 Alberta

DISTRIBUTEURS AMÉRICAINS

CRAIG TAYLOR EQUIPMENT CO Alaska
 P.O. Box 3338, Anchorage,
 Alaska 99501

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

North Dakota
 South Dakota
 Minnesota
 Wisconsin
 Iowa
 Illinois
 Missouri
 Michigan
 Indiana
 Ohio
 Tennessee
 Kentucky
 W. Virginia

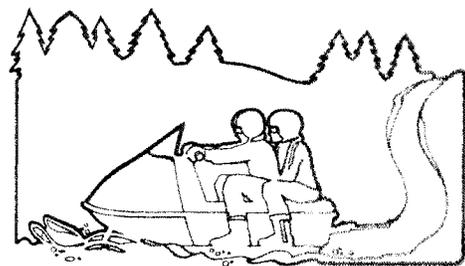
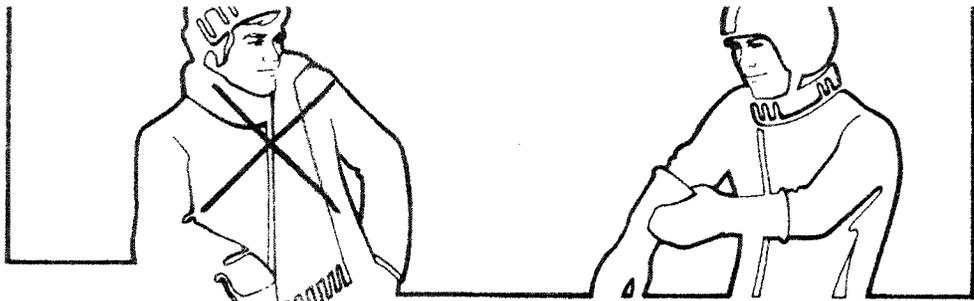
BOMBARDIER CORPORATION

(Zone de l'Ouest)

609 West Broadway,
 Idaho Falls, Idaho 83401

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 a-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.

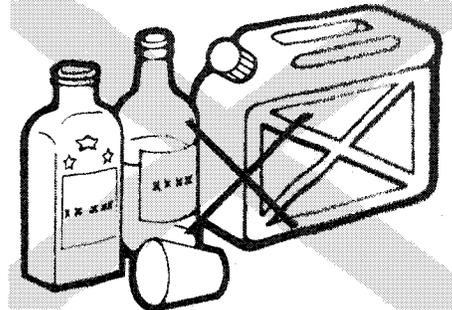
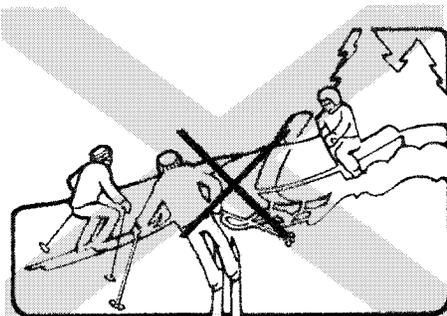
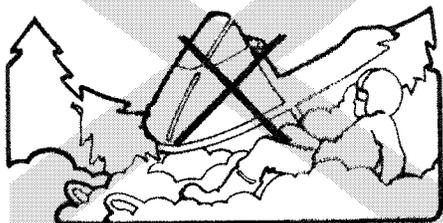
Renseignez-vous sur la législation régissant le sport de la motoneige. Faites en sorte de la bien connaître et conformez-

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.

Circulez toujours **en compagnie d'au moins une autre motoneige**, surtout en terrain inconnu ou sur des pistes peu fréquentées. Si vous avez l'intention de partir à la découverte de sites nouveaux, assurez-vous que quelqu'un connaît votre destination et l'heure approximative de

votre retour.

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 États-Unis, Service des Loisirs en plein air; le Secrétaire aux Ressources naturelles de l'État du Michigan; le Ministère des Terres et Forêts de l'Ontario; l'Administration des Parcs nationaux des États-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'userai 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.

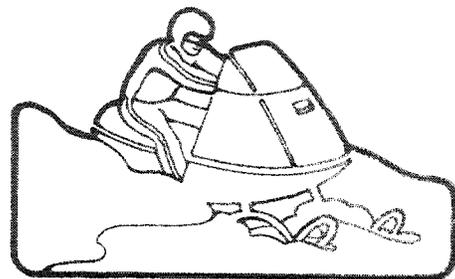
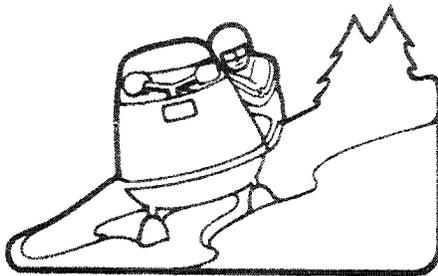
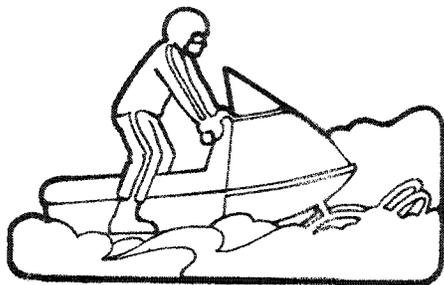
7. Je ne gênerai pas les skieurs, les alpinistes, les raquetteurs, les pêcheurs, ni les autres amateurs de sports d'hiver. Je respecterai leur droit à profiter pleinement des sources de loisirs qui sont à notre disposition.

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.

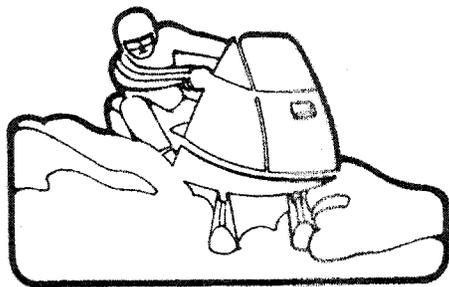
Position assise

C'est la position la plus confortable: les pieds sur les marchepieds et le corps au milieu de la selle.

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 surface 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.

Ne pas suivre une autre motoneige de trop près, afin d'éviter les collisions.

Avec un passager

Conduire prudemment lorsque l'on voiture 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. S'assurer que l'enfant s'agrippe au dispositif de retenue et qu'il garde ses pieds sur les marchepieds.

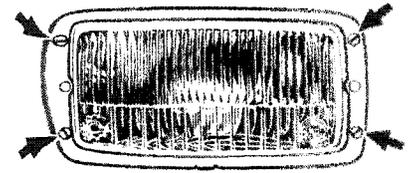
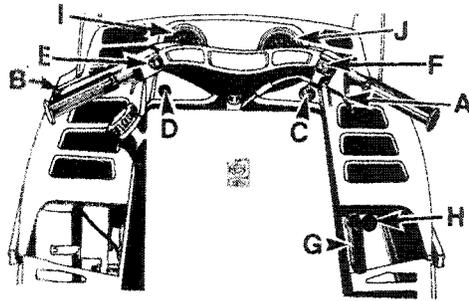
Toujours exercer une surveillance très étroite.

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 motoneige 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 T'NT à démarrage manuel)
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)

(modèles T'NT à démarrage électrique)
Commutateur à 4 positions (OFF/LIGHTS/ON/START). Pour faire démarrer le moteur, tourner la clé vers la droite (position START). Dès que le moteur tourne, laisser la clé revenir sur ON. Pour allumer le phare avant et le feu arrière l'amener sur LIGHTS.

Commutateur d'allumage (C) (modèles Everest)

Sur le modèle à démarrage manuel, ame-

ner 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.

Commutateur d'éclairage (D) (modèles Everest)

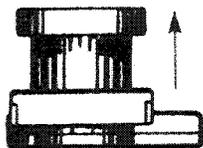
Tirette placée à gauche du tableau de bord. Tirer pour allumer le phare avant et le feu arrière (moteur en marche sur les modèles à démarrage manuel).

Commutateur d'intensité d'éclairage (E)

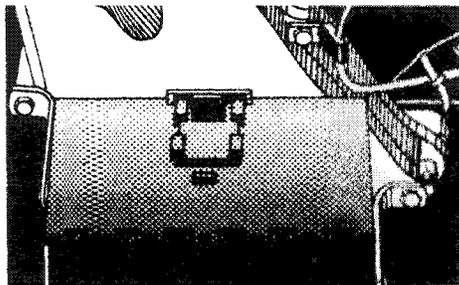
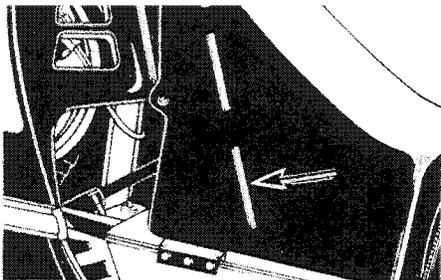
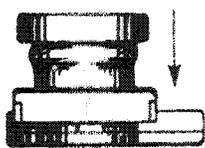
Placé sur la poignée gauche du guidon, le commutateur permet d'orienter le faisceau vers le haut ou vers le bas.

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

Position relevée
de marche



Position abaissée
d'arrêt



Interrupteur d'urgence (F)

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.

Mise en garde: Il faut repérer et corriger la défaillance avant de remettre le moteur en marche.

Démarrateur manuel (G)

Dispositif à rebobinage automatique, placé à droite de la console. Pour faire démarrer le moteur, tirer sur la poignée. (Voir section Démarrage).

Étrangleur (H)

Commande à deux positions, placée le long de la poignée du démarreur. Tirer le bouton pour engager l'étrangleur et pousser 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: Ne jamais circuler sans que l'étrangleur ne soit désengagé.

Compte-tours (I) (modèles Everest seulement)

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

Indicateur de vitesse (J) (modèles Everest seulement)

Dispositif relié directement à l'essieu moteur. Cadran à lecture directe qui indique les milles/heure. Un totalisateur journalier

enregistrant le nombre de milles parcourus fait partie de l'équipement standard. Tourner la vis vers la gauche pour le ramener à zéro.

Indicateur de niveau d'essence

Pour vérifier le niveau d'essence, il suffit de regarder le côté du réservoir. Pour plus de précision, dévisser le bouchon et sortir la jauge.

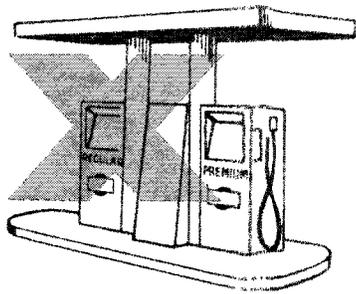
Attaches du capot

Pour ouvrir le capot, tourner les poignées vers l'avant du véhicule et soulever le capot. Un dispositif de retenue le maintiendra ouvert.

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

Coffret de rangement

Situé sous le capot, le long du carter de la chaîne, c'est le meilleur endroit pour remettre les bougies, courroie d'entraînement, câbles, etc.



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

Tous les modèles 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...

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.

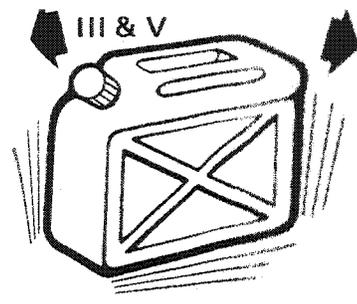
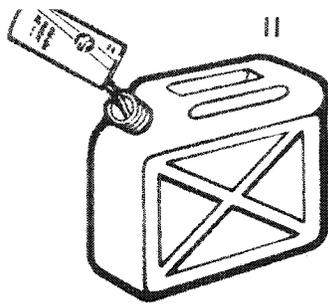
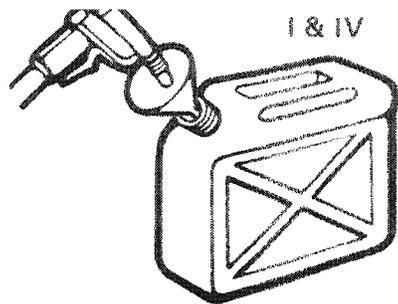
Mélange essence/huile

Il est très important d'utiliser un mélange de carburant approprié. En effet, les mélanges incorrects sont l'une des plus grandes causes de détérioration du moteur. En conditions normales de conduite, utiliser un mélange d'essence et d'huile de 50/1.

- 5 gal. d'essence super + 1 canette d'huile 50/1 Ski-Doo concentrée = mélange 50/1.

Remarque: Pour faciliter le mélange, garder l'huile à la température ambiante.

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



MÉLANGE DU CARBURANT

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. S'il se produit une émanation d'essence en cours de route, faire examiner le véhicule sans délai. Enfin, ne jamais faire le plein pendant que le moteur tourne.

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.

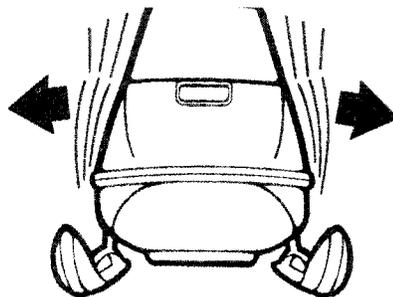
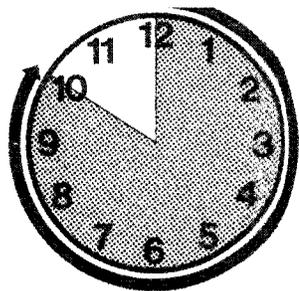
V — Brasser de nouveau. À l'aide d'un entonnoir à filtre fin, verser le mélange dans le réservoir.

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

Mise en garde: 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.

Révision

À la fin de la période de rodage, le véhicule doit être révisé. Cette révision est aux frais du propriétaire. (Voir section Garantie: Partage des Responsabilités).

AVANT DE DÉMARRER

Réservoir

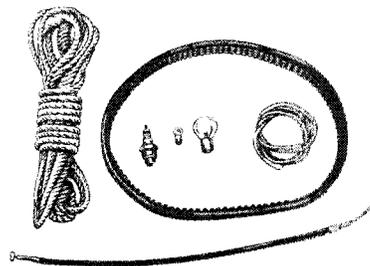
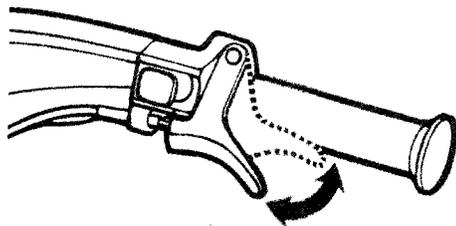
Vérifier le niveau. Prendre l'habitude de faire le plein avant le départ. L'huile ayant tendance à se déposer, ne pas oublier de brasser le mélange en faisant osciller le véhicule, (se balancer sur les marche-pieds).

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 y a résistance, 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.

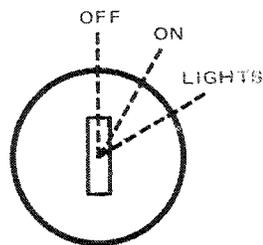
Matériel de secours

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

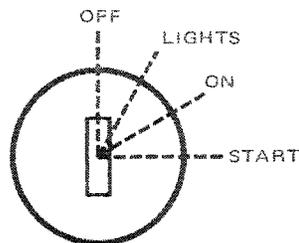
Outils: pince, clé à molette, (ouverture de 3/4"), lampe de poche.

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).

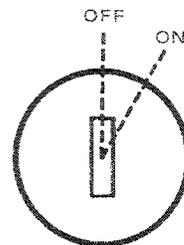
Remarque: Toujours emporter des bougies et une courroie d'entraînement de secours. Vérifier souvent l'état des bougies.



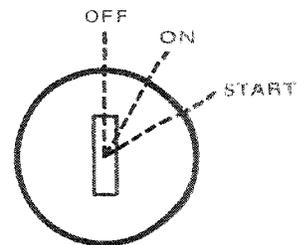
T'NT À DÉMARRAGE
MANUEL



T'NT À DÉMARRAGE
ÉLECTRIQUE



EVEREST À DÉMARRAGE
MANUEL



EVEREST À DÉMARRAGE
ÉLECTRIQUE

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. Actionner l'étrangleur (inutile si le moteur est encore chaud).
3. Vérifier le mécanisme de l'accélérateur et serrer légèrement la manette.
4. 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.

5. Relâcher l'accélérateur et la clé dès que le moteur tourne.

6. Dégager l'étrangleur.

7. 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.

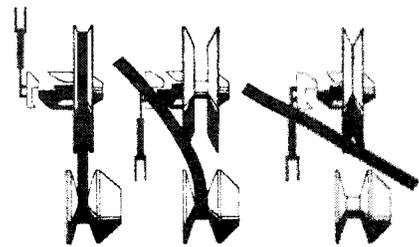
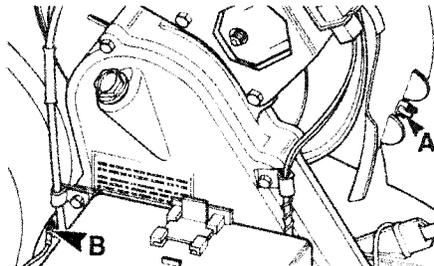
Démarrage manuel

1. Introduire la clé dans le contact et la tourner sur "ON".
2. Actionner l'étrangleur (inutile si le moteur est chaud).
3. Vérifier le mécanisme de l'accélérateur et serrer légèrement la manette.
4. 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.

5. Sitôt le moteur en marche, relâcher l'accélérateur et dégager l'étrangleur.

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



LUBRIFICATION

Fréquence de lubrification

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

Attention: Ne pas lubrifier la poulie menée, ni la poulie motrice mais les nettoyer pendant la période de remisage.

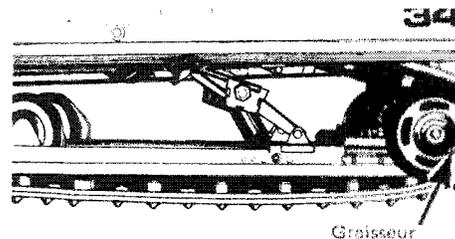
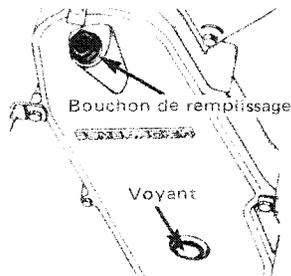
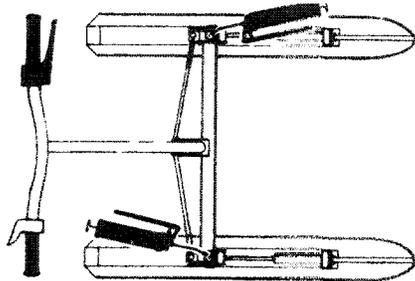
Dépose du garde-poulie

1. Ouvrir le capot, dévisser l'écrou papillon (A) et retirer la pince d'attache (B).
2. Dégager le garde-poulie des encoches et soulever vers l'avant.
3. Pour retirer du véhicule, dégager le garde-poulie des goujons, retirer la pince d'attache qui retient la cheville et actionner la cheville.

Dépose de la courroie d'entraînement

1. Ouvrir le capot; déposer le garde-poulie. Déverrouiller et soulever le support de la poulie menée.
2. Ouvrir la poulie menée (la plus grande). Tourner et pousser la demi-poulie coulissante; la maintenir ouverte.
3. Tirer la courroie vers le centre de la poulie menée puis faire glisser la courroie par-dessus le rebord supérieur de la poulie.
4. Faire glisser la courroie par-dessus la poulie motrice. Faire l'inverse pour reposer la courroie.

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



Mécanisme de direction

Huiler les boulons d'accouplement des skis. Lubrifier les jambes de skis aux graisseurs jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints.

Niveau d'huile du carter

Retirer le coffret de rangement et voir si le niveau d'huile atteint la ligne du voyant. Sinon enlever le bouchon de remplissage à l'aide d'une clé à bougies, et ajouter la quantité nécessaire d'huile à carter. La contenance du carter est d'environ 9 onces.

Suspension

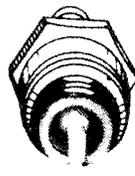
Lubrifier les cinq (5) roues de support. À l'aide d'une pompe à basse pression, introduire 3 ou 4 jets de graisse type "basse température" dans chacun des graisseurs situés sur les chapeaux des roues. Essuyer le surplus.



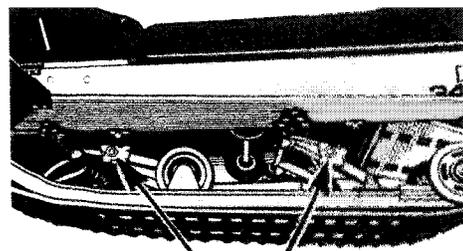
Calaminée



Normale



Brûlée



Blocs de réglage

ENTRETIEN

| Code (hebdomadaire) | Page |
|------------------------------|------|
| H1 Bougies | 17 |
| H2 Ressorts de la suspension | 17 |
| H3 Réglage de la suspension | 17 |
| H4 Chenille | 18 |
| H5 Tension de la chenille | 18 |
| H6 Alignement de la chenille | 18 |
| H7 Batterie | 18 |
| H8 Réglage du carburateur | 19 |
| H9 Courroie d'entraînement | 20 |
| Code (mensuel) | Page |
| M1 Écrous du carburateur | 20 |
| M2 Frein | 20 |
| M3 Direction | 21 |
| M4 Écrous de la culasse | 22 |
| M5 Écrous du support moteur | 22 |
| M6 Glissières | 22 |
| M7 Inspection générale | 22 |

Bougies (H1)

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

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

Attention: Si, au moment de la vérification des bougies, le moteur ne semble pas fonctionner normalement, consulter le concessionnaire.

- Remettre les bougies en place et les brancher.

Ressorts de la suspension (H2)

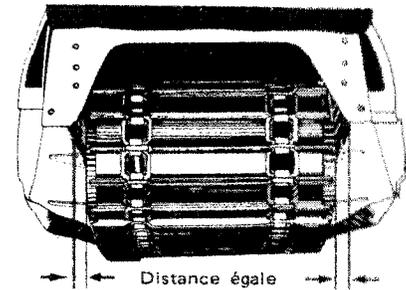
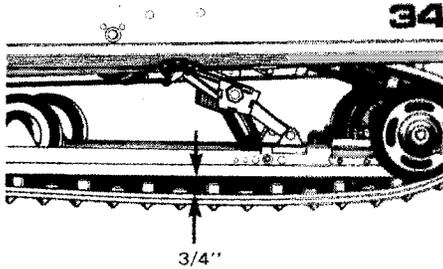
Le moteur arrêté, vérifier l'état des ressorts de la suspension. Les remplacer s'ils sont brisés ou affaiblis.

Réglage de la suspension (H3)

La suspension est réglable; à l'avant pour les conditions du terrain et à l'arrière, selon le poids du conducteur.

Les blocs de réglage devraient être réglés à la position la plus basse pour la circulation sur neige épaisse. Une position plus élevée s'impose lorsque la neige est glacée. À l'arrière la garde au sol devrait être 4 1/2" à 5 1/2", à partir de l'arrière du repose-pied lorsque le conducteur est assis. (Utiliser une clef à bougies).

Attention: Prendre soin de tourner les blocs de réglage de gauche dans le sens des aiguilles d'une montre; ceux de droite dans le sens contraire. A chaque réglage, les blocs gauche et droit doivent être placés à la même hauteur.



Chenille (H4)

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

Tension de la chenille (H5)

Soulever l'arrière du véhicule et laisser la suspension se détendre. Il doit y avoir un jeu de 3/4" entre la glissière et le rebord intérieur de la chenille. 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 souffriront, et les pièces composantes de la suspension seront endommagées. Ajuster la tension en serrant ou en desserrant les boulons de réglage situés du côté intérieur des roues de support arrière.

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

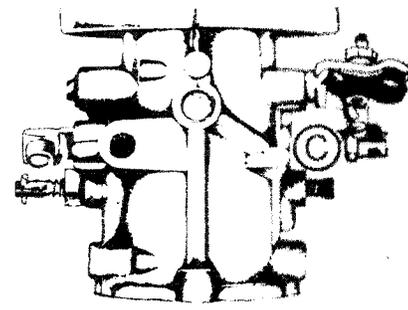
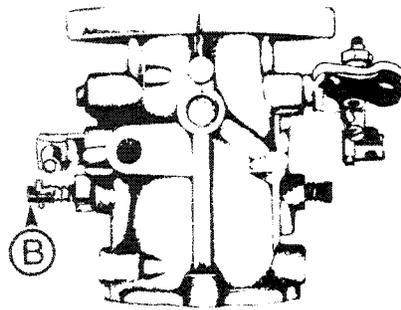
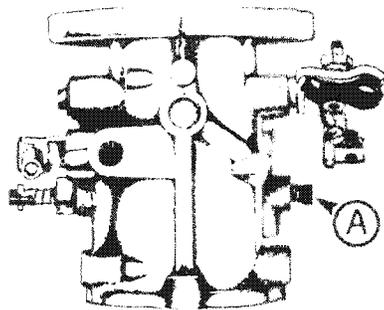
Alignement de la chenille (H6)

Une fois la tension réglée, **faire démarrer** le moteur et faire tourner **lentement** la chenille. Vérifier si celle-ci est bien centrée et tourne également. Aligner la chenille en desserrant l'écrou où la chenille est le plus près du châssis. Resserrer l'écrou de verrouillage et revérifier l'alignement.

Mise en garde: Avant de vérifier l'alignement, s'assurer que la chenille est libre de tout élément pouvant être projeté hors de son champ de rotation. Tenir mains, pieds et vêtements éloignés de la chenille.

Batterie (H7)

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



Réglage du carburateur (H8)

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 (volet 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 d'un (1) tour. Ne jamais forcer la vis de réglage, pour ne pas abîmer l'aiguille et/ou son siège.

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).

Réglage du mélange de haute vitesse (B)

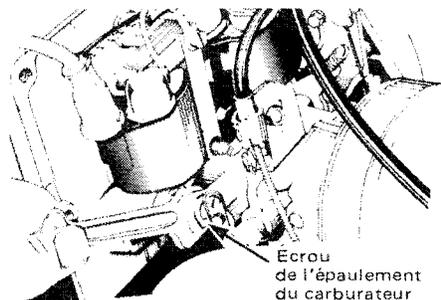
Mise en garde: Le réglage du mélange de haute vitesse ne doit être effectué que par un concessionnaire autorisé Ski-Doo.

Le moteur arrêté, tourner la vis du mélange de haute vitesse à fond vers la droite (ne pas la forcer), puis revenir d'un (1) tour. Parcourir une distance d'au moins un mille et vérifier la couleur de la bougie. Elle devrait être brunâtre. Dans le cas contraire, voir Entretien, Bougie.

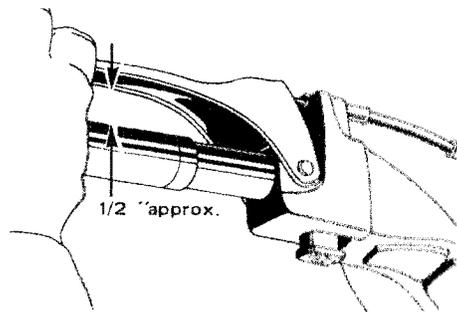
Attention: Ne jamais circuler lorsque le silencieux d'admission est débranché. Il pourrait en résulter de graves dommages au moteur.

Réglage du ralenti (C)

Tourner la vis de réglage vers la droite pour augmenter le régime du ralenti et vers la gauche pour le réduire. Régime du ralenti: 1500-2000 tr/mn.



Écrou de l'épaulement du carburateur



1/2" approx.

Courroie d'entraînement (H9)

Remplacer la courroie si sa largeur est inférieure à 1". 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.

Remarque: Après l'installation d'une courroie d'entraînement neuve, il est fortement recommandé d'observer une période de rodage de 10 à 15 milles.

Écrous de l'épaulement du carburateur (M1)

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.

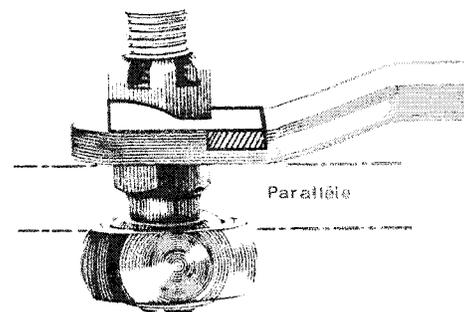
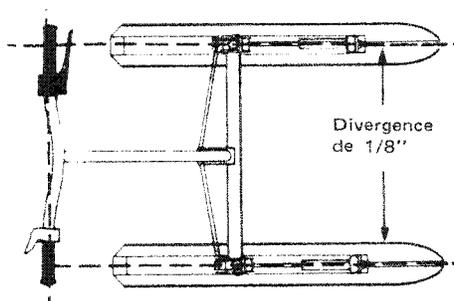
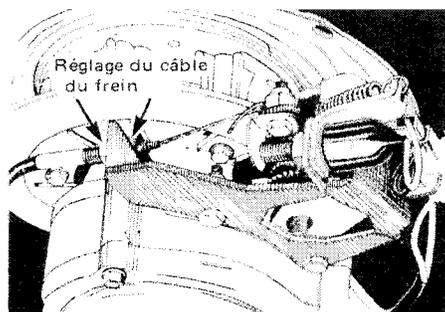
Frein (M2)

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 1/2 pouce du guidon.

Le mécanisme de freinage est autoréglable et ne requiert par conséquent aucun réglage périodique. Toutefois, lors du remplacement d'un câble et/ou de sa gaine:

1. s'assurer que les écrous de la gaine se trouvent environ à mi-chemin sur les filets;
2. vérifier le fonctionnement du mécanisme de freinage.



Remarque: Remplacer les garnitures de frein si elles ont moins de 1/8" d'épaisseur; voir le concessionnaire autorisé Ski-Doo.

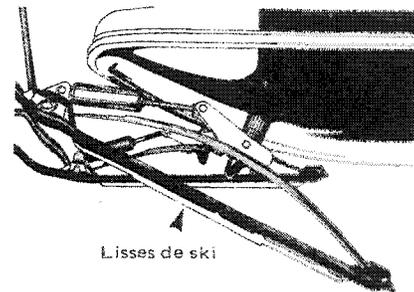
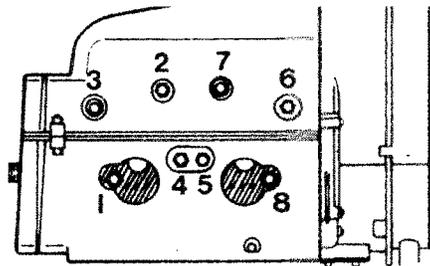
Toujours vérifier le fonctionnement du feu d'arrêt après le réglage du frein. Au besoin, ajuster de nouveau le logement du contacteur du frein.

Réglage de la direction (M3)

La divergence des skis doit être sensiblement plus importante à l'avant qu'à l'arrière des ressorts à lames (1/8" à 1/4" lorsque le guidon est à l'horizontale).

1. Dévisser les écrous de blocage des barres d'accouplement.
2. Tourner une barre d'accouplement ou les deux jusqu'à ce que les skis soient parallèles (même distance entre les skis à l'avant et à l'arrière).
3. Écarter de 1/16" à 1/8" (mesuré à l'avant des ressorts à lames) en tournant les barres d'accouplement.
4. Resserrer solidement les écrous. Vérifier la solidité des boulons de serrage du bras de direction (480-600 lb/po.). En cas de mauvais alignement, voir le concessionnaire.

Mise en garde: 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 (M4)

À la fin des cinq premières heures de marche, s'assurer que le serrage des écrous de la culasse présente un couple uniforme de 14 à 16 lb/pi. (**moteur froid**).

Écrous de support moteur (M5)

Ouvrir le capot et vérifier la solidité des écrous. Serrer à 220-275 lb/po.

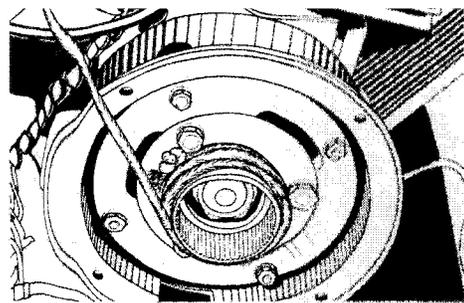
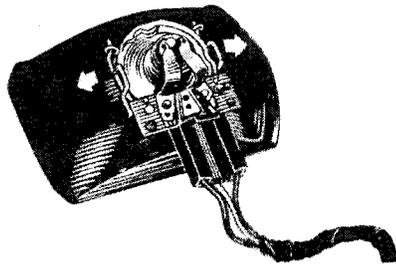
Usure des glissières (M6)

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

Vérifier souvent l'état des glissières et les remplacer au besoin.

Inspection générale (M7)

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



GUIDE DE DÉPANNAGE

Ampoule grillée

Si l'ampoule du phare avant est grillée, arrêter le moteur, et ouvrir le capot. Débrancher les fils électriques et enlever l'enveloppe protectrice en caoutchouc. Ouvrir les attaches de la douille et remplacer l'ampoule. Si le feu d'arrêt ne fonctionne plus, dévisser les 2 vis, enlever la lentille rouge et remplacer l'ampoule.

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.

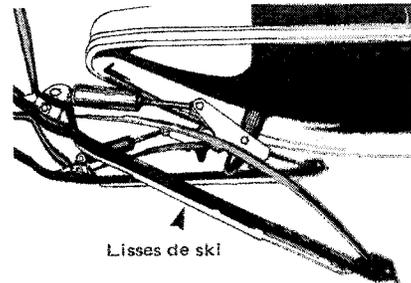
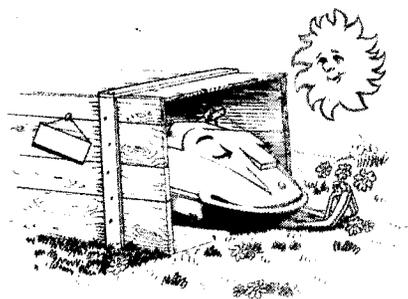
Câble du démarreur

Si le câble du démarreur se rompt, il faut déposer le boîtier du démarreur. Transposer la poignée du câble rompu sur le câble de rechange. 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

| Constatations | Causes probables | Remèdes |
|---|---|--|
| Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement | 1. Le carburant ne parvient pas au moteur | —Vérifier le niveau d'essence et faire le plein avec le mélange de carburant approprié. Vérifier si les conduits ne sont pas obstrués (cause 5). |
| | 2. Bougie | —Vérifier si la bougie est encrassée ou défectueuse. Débrancher la bougie et la sortir. Brancher de nouveau le fil à la bougie et mettre celle-ci à la masse sur la tête du moteur en prenant soin de la tenir éloignée de l'orifice. Effectuer l'opération de la mise en marche du moteur et vérifier s'il y a des étincelles. Sinon, remplacer la bougie. Si l'ennui persiste, vérifier la cause no 3. |
| | 3. Allumage défectueux | —Débrancher le fil de la bougie, dévisser le capuchon et maintenir le fil à environ $\frac{1}{8}$ " de la culasse. Essayer de démarrer le moteur; s'il n'y a pas d'étincelles c'est que le système d'allumage est défectueux. Ne pas essayer de réparer. Voir votre concessionnaire. |
| | 4. Moteur noyé | 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 de carburant obstrués (eau ou saleté) | Enlever le filtre à essence et le vérifier; changer la cartouche filtrante au besoin. Vérifier l'état des conduits et la propreté du réservoir; le nettoyer au besoin. (Voir Remisage, Réservoir). |
| | 6. Carburateur défectueux | —Procéder d'abord au réglage élémentaire du carburateur. (Voir Entretien). Si l'ennui persiste, voir votre concessionnaire. |
| | 7. Trop d'huile dans le carburant | —Vidanger le réservoir et faire le plein avec le mélange approprié. |
| | 8. Allumage | —L'allumage peut être dérégulé; voir le concessionnaire. |
| | 9. Compression insuffisante du moteur | —Un mélange de carburant trop pauvre peut provoquer l'usure excessive du moteur, causant ainsi une compression insuffisante. Voir immédiatement votre concessionnaire. |
| Le moteur ne tourne pas | 1. Moteur grippé | —Consulter votre concessionnaire. Le grippage du moteur est généralement causé par un manque de lubrification. |

| Constatations | Causes probables | Remèdes |
|--|---|---|
| Le moteur ne démarre pas (modèle 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; Sinon, voir cause no 3. |
| | 2. Connexions | Vérifier les connexions du démarreur et de la batterie. Les resserrer et les nettoyer au besoin. Essayer à nouveau de démarrer. |
| | 3. Démarreur | Si les connexions et la batterie 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 ratours 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 remettre 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.

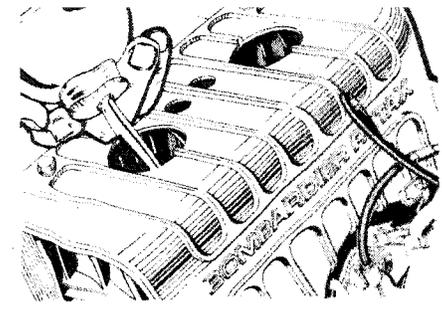
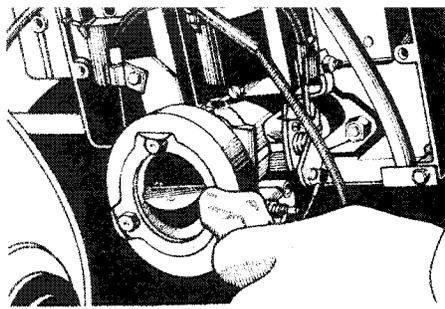
Remarque: Il faut tourner la chenille périodiquement (tous les 40 jours). Ne pas relâcher la tension de la chenille.

Suspension

Enlever la saleté et la rouille. Graisser les roues de support aux graisseurs. Essuyer le surplus.

Skis

1. Nettoyer les skis et leurs ressorts.
2. Graisser les jambes de skis 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

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

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

Carburateur

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

1. Débrancher le conduit d'admission d'essence et faire tourner le moteur jusqu'à épuisement complet du carburant.
2. Déposer le silencieux d'admission.
3. Actionner l'étrangleur, boucher la gorge du carburateur à l'aide d'un chiffon propre et faire tourner le moteur. La suction chassera le reste du carburant.
4. Réinstaller le silencieux d'admission et connecter le conduit d'admission d'essence.

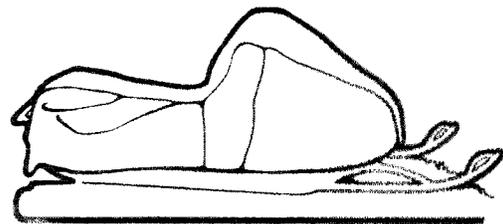
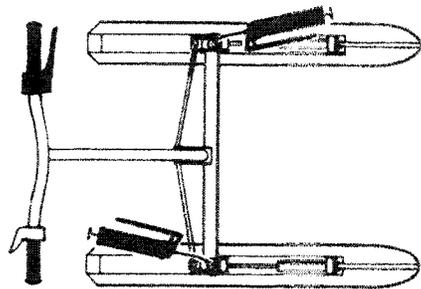
Lubrification du cylindre

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

Attention: Pour ne pas abîmer la magnéto, s'assurer que l'interrupteur est à la position d'arrêt.

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 sur le câble du démarreur de 10 à 12 fois.
5. Répéter les opérations décrites plus haut pour l'autre cylindre. Remettre les bougies en place.

Remarque: Lubrifier les cylindres tous les 40 jours.



Carter de la chaîne

Vidanger le carter et le remplir d'huile à carter Ski-Doo, jusqu'à ce que l'huile atteigne la ligne du voyant. Pour effectuer la vidange, déposer le couvercle du carter.

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, etc. Les resserrer au besoin.
2. Huiler les articulations du frein. **Ne pas répandre d'huile sur les garnitures de frein.**
3. Vaporiser un enduit protecteur non graisseux sur toutes les connexions et les interrupteurs électriques. A défaut, utiliser de la vaseline.
4. Déposer la courroie d'entraînement pour la durée du remisage.

Batterie

(modèles à démarrage électrique seulement)

1. Débrancher et enlever la batterie. 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 détersif pénétrer à l'intérieur de la batterie. Il pourrait dégrader l'électrolyte.

2. Vérifier périodiquement le niveau d'électrolyte dans chaque élément. Le rétablir au besoin.
3. Recharger la batterie. (Pendant le remisage, recharger tous les 40 jours).

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

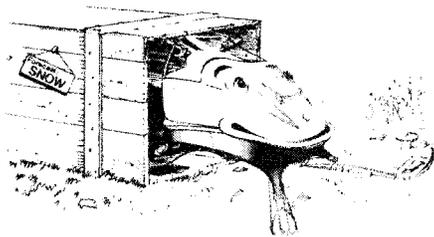
4. Enduire les pôles de vaseline. Remiser la batterie dans un endroit sec et frais.

Châssis

1. Nettoyer soigneusement le véhicule avec un détersif doux ou de l'alcool isopropyl.

Attention: Ne jamais nettoyer les pièces en plastique avec un détersif fort, un solvant, un nettoyeur abrasif ou du diluant à peinture. Nettoyer le châssis avec un nettoyeur pour aluminium seulement.

2. Examiner le capot et effectuer les réparations nécessaires.
3. Cirer le capot.
4. Recouvrir le véhicule d'une bâche Ski-Doo pendant toute 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 de la chaîne: vérifier le niveau d'huile.

- Poulies: les nettoyer.
- 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.
- Courroie d'entraînement: vérifier et mettre en place.
- Câble de l'accélérateur: en vérifier l'état et le fonctionnement.
- Frein: en vérifier les garnitures et le fonctionnement.
- Joints d'étanchéité: les vérifier.
- Batterie: vérifier, nettoyer et installer.
- Allumage: régler, remplacer les vis platinées s'il y a lieu.

- Câblage: vérifier l'isolation des fils et les connexions.
- Démarrateur manuel: vérifier l'état du câble.
- Attaches: vérifier la solidité de tous les boulons, écrous et attaches (écrous de la culasse: 14-16 lb/pi.; boulon du régulateur centrifuge: 83-92 lb/pi.)
- 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 | T'NT | 340 | 340E |
|------------------------------|--------------------------------|---|---|
| Moteur | Nombre de cylindres | 2 | 2 |
| | Alésage | 2.342" (59,5 mm) | 2.342" (59,5 mm) |
| | Course | 2.401" (61 mm) | 2.401" (61 mm) |
| | Cylindrée | 20.7 po. cu. (339,2 cc) | 20.7 po. cu. (339,2 cc) |
| | Taux de compression | 11,3:1 | 11,3:1 |
| | Carburateur (Tillotson) | HD | HD |
| | Allumage | Manuel | Électrique |
| Châssis | Longueur hors tout | 100 3/4" (255,9 cm) | 100 3/4" (255,9 cm) |
| | Largeur hors tout | 35 1/2" (80,17 cm) | 35 1/2" (80,17 cm) |
| | Hauteur | 40" (101,6 cm) | 40" (101,6 cm) |
| | Hauteur sans pare-brise | 34" (86,36 cm) | 34" (86,36 cm) |
| | Poids | 360 lb (163,296 kg) | 390 lb (176,904 kg) |
| | Surface portante | 1165 po. ² (7516,114 cm ²) | 1165 po. ² (7516,114 cm ²) |
| | Pression au sol | .309 lb/po. ² (.022 kg/cm ²) | .335 lb/po. ² (.023 kg/cm ²) |
| Rouage d'entraînement | Chenille (largeur) | 16 1/2" (41,91 cm) | 16 1/2" (41,91 cm) |
| | Rapport d'engrenage | 15/34 | 15/34 |
| Circuit électrique | Éclairage (puissance) | 100W | 100W |
| | Phare avant | 60/60W | 60/60W |
| | Feu arrière d'arrêt | 5/18W | 5/18W |
| | Bougie (Bosch) | W-260-T-1 | W-260-T-1 |
| | Bougie (écartement) | .020" | .020" |
| | Avance à l'allumage (indirect) | .135" - .159" | .135" - .159" |
| Carburant | Contenance - U.S. | 7,5 gal. | 7,5 gal. |
| | - Imp. | 6 gal. | 6 gal. |
| | - Métrique | 27,2 litres | 27,2 litres |
| | Essence | Super | Super |
| | Mélange huile/essence | 50/1 | 50/1 |
| Frein | Type | à disque autoréglable | à disque autoréglable |

| 440 | 440E | Everest 440 | Everest 440E |
|---|---|---|---|
| 2 | 2 | 2 | 2 |
| 2.657" (67,5 mm) | 2.657" (67,5 mm) | 2.657" (67,5 mm) | 2.657" (67,5 mm) |
| 2.401" (61 mm) | 2.401" (61 mm) | 2.401" (61 mm) | 2.401" (61 mm) |
| 26,6 po. cu. (436,6 cc) |
| 12:1 | 12:1 | 12:1 | 12:1 |
| HD | HD | HD | HD |
| Manuel | Électrique | Manuel | Électrique |
| 100 3/4" (255,9 cm) | 100 3/4" (255,9 cm) | 105 3/4" (268,6 cm) | 105 3/4" (268,6 cm) |
| 35 1/2" (80,17 cm) |
| 40" (101,6 cm) | 40" (101,6 cm) | 42" (106,68 cm) | 42" (106,68 cm) |
| 34" (86,36 cm) | 34" (86,36 cm) | 34" (86,36 cm) | 34" (86,36 cm) |
| 375 lb (170,1 kg) | 405 lb (184,708 kg) | 390 lb (76,904 kg) | 420 lb (190,512 kg) |
| 1165 po. ² (7516,114 cm ²) | 1165 po. ² (7516,114 cm ²) | 1247 po. ² (8045,145 cm ²) | 1247 po. ² (8045,145 cm ²) |
| ,322 lb/po. ² (.022 kg/cm ²) | ,348 lb/po. ² (.024 kg/cm ²) | ,311 lb/po. ² (.022 kg/cm ²) | ,338 lb/po. ² (.023 kg/cm ²) |
| 16 1/2" (41,91 cm) |
| 19/38 | 19/38 | 19/38 | 19/38 |
| 100W | 100W | 140W | 140W |
| 60/60W | 60/60W | 60/60W | 60/60W |
| 5/18W | 5/18W | 5/18W | 5/18W |
| M-260-MZ-1 | M-260-MZ-1 | M-260-MZ-1 | M-260-MZ-1 |
| ,020" | ,020" | ,020" | ,020" |
| ,118" - ,144" | ,118" - ,144" | entre les marques | |
| A.P.M.H. | A.P.M.H. | à 5000 tr/mn | |
| 7,5 gal. | 7,5 gal. | 7,5 gal. | 7,5 gal. |
| 6 gal. | 6 gal. | 6 gal. | 6 gal. |
| 27,2 litres | 27,2 litres | 27,2 litres | 27,2 litres |
| Super | Super | Super | Super |
| 50/1 | 50/1 | 50/1 | 50/1 |
| à disque autoréglable | à disque autoréglable | à disque autoréglable | à disque autoréglable |

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

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 poulies, 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

AVIS DE TRANSFERT

Modèle

No de série du véhicule

Le droit de propriété de ce véhicule est transféré

De

Signature du propriétaire immatriculé

À

Nom de l'acheteur

Lettres moulées

Adresse

No

Rue ou Village

Ville

Comté

Signature de l'acheteur

Date

FORMULE DE RÉCLAMATION D'UNE NOUVELLE CARTE DE SERVICE SKI-DOO

Date de l'Achat

Mois Jour Année

Nom:

(lettres moulées)

Adresse:

Ville:

Province:

Code postal:

Nom du concessionnaire:

Numéro du concessionnaire

Modèle

No de série

GARANTIE: PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

Le tableau suivant vise à établir clairement les responsabilités respectives des parties face aux dispositions de la garantie. Ce partage représente l'esprit dans lequel la garantie sera administrée et ne doit en aucun cas faire l'objet d'une mauvaise interprétation. Suivant les dispositions de la garantie.

Le fabricant s'engage à:

- construire un véhicule de qualité;
- se conformer aux critères actuels de sécurité et de conception;
- faire en sorte que les pièces de rechange soient disponibles;
- assumer la formation des concessionnaires et de leurs mécaniciens ainsi qu'à établir les marches à suivre pour les réparations;
- assumer le coût des pièces et de la main-d'oeuvre requises pour réparer un défaut couvert par la garantie;
- le fabricant détient le droit d'invalider la garantie d'un véhicule utilisé de façon abusive ou ayant subi des modifications;

Le concessionnaire s'engage à:

- effectuer adéquatement les opérations de pré-livraison du véhicule;
- garder en stock et utiliser des pièces garanties d'origine;
- disposer d'un personnel qualifié ainsi que des locaux et des outils nécessaires;
- honorer les conditions de la garantie;
- respecter la durée prévue de la révision des dix (10) heures;
- remplir correctement la formule d'enregistrement de la garantie;
- examiner le véhicule de façon à s'assurer qu'il n'est pas soumis à un usage abusif et qu'il n'a subi aucune modification;
- aviser le propriétaire de tout changement survenu dans le cycle de lubrification et d'entretien;

Le propriétaire s'engage à:

- se conformer au cycle prévu de lubrification et d'entretien;
- respecter les directives se rapportant à la période de rodage du véhicule;
- faire réviser son véhicule à la fin des dix (10) premières heures d'utilisation;
- utiliser le véhicule de façon adéquate et exclusivement sur des surfaces enneigées;
- ne pas modifier le véhicule ni le soumettre à un usage abusif;
- présenter la Carte de Service Ski-Doo, tenant lieu de titre de propriété du véhicule;
- utiliser exclusivement des pièces Bombardier garanties d'origine;
- dans la mesure du possible, faire entretenir le véhicule par le concessionnaire autorisé Ski-Doo qui le lui a vendu;
- assumer la mise en ordre du véhicule au début et à la fin de chaque saison ainsi qu'un entretien préventif adéquat.

Les motoneiges Ski-Doo sont conçues pour être utilisées au niveau de la mer ou à une altitude n'excédant pas 5,000 pi. Au-delà de cette altitude, le rendement des véhicules diminue, et il devient nécessaire de calibrer en conséquence le carburateur et de revoir le rapport d'engrenage. Cette modification devrait être effectuée aux frais du propriétaire par un concessionnaire autorisé Ski-Doo.

Remarque importante: Le moteur d'une motoneige ainsi modifiée aura tendance à surchauffer et tourner en surrégime à moins de 5,000 pi. d'altitude. Il pourrait en résulter des dommages sérieux.



Prix de vente suggéré \$1.00
(Gratuit avec l'achat du véhicule)

BOMBARDIER LIMITÉE 1974

Arts Graphiques
de Bombardier Ltd.

