

OLYMPIQUE

'75

Manuel du conducteur

2ième PARTIE



ski-doo



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'œuvre 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.

BOMBARDIER LIMITÉE Novembre 1973
Valcourt, Québec, Canada

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 propriétaire 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.

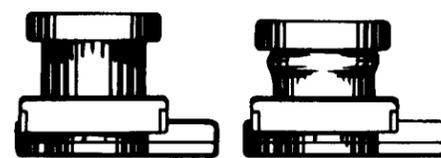
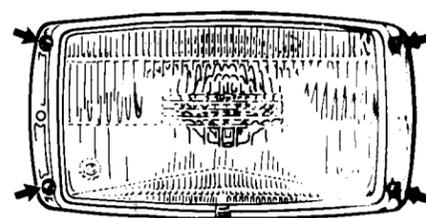
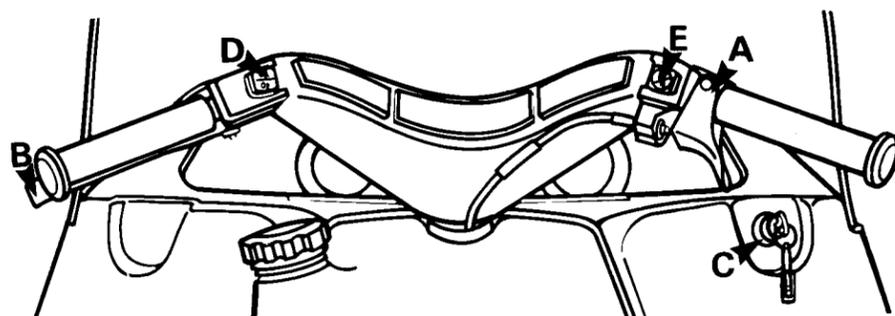
Les motoneiges Ski-Doo sont conçues pour être utilisées au niveau de la mer ou à une altitude n'excédant pas 5,000 pi. Au-delà de cette altitude, le rendement des véhicules diminue, et il devient nécessaire de calibrer en conséquence le carburateur et de revoir le rapport d'engrenage. Cette modification 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 sursrégime à moins de 5,000 pi. d'altitude. Il pourrait en résulter des dommages sérieux.

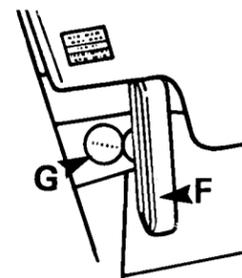
FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	OLYMPIQUE	300/300E	340/340E
Moteur	Nombre de cylindres	2	2
	Alésage	2,1851" (55,5mm)	2,3425" (59,5mm)
	Course	2,4016" (61mm)	2,4016" (61mm)
	Cylindrée	18 po. cu. (295,1cc)	20,7 po. cu. (339,2cc)
	Taux de compression		11,3:1
	Carburateur (Tillotson)	HR	HR
	Allumage	manuel/électrique	manuel/électrique
	Châssis	Longueur hors tout	100 3/4" (255,90cm)
Largeur hors tout		33" (83,82cm)	33" (83,82cm)
Hauteur		43" (109,22cm)	43" (109,22cm)
Hauteur (sans parebrise)		33" (83,82cm)	33" (83,82cm)
pois		339 lb (153,77kg)/374 lb (169,65kg)	349 lb (158,31kg)/384 lb (174,18kg)
Surface portante		1092 po. ² (7045,15cm ²)	1032 po. ² (6658,05cm ²)
Pression au sol		.310 lb/po. ² (0,022kg/cm ²)	.338 lb/po. ² (0,024 kg/cm ²)
		.342 lb/po. ² (0,24 kg/cm ²)	.372 lb/po. ² (0,026 kg/cm ²)
Rouage d'entraînement	Chenille (largeur)	15" (38,1cm)	15" (38,1cm)
	Rapport d'engrenage	14/35	15/34
Circuit électrique	Eclairage (puissance)	100W	100W
	Phare avant	60/60W	60/60W
	Feu arrière/d'arrêt	5/18W	5/18W
	Bougie (Bosch)	W-240-T-1	W-260-T-1
	Bougie (écartement)	.020" (0,50mm)	.020" (0,50mm)
	Réglage de l'avance	.132" - .153" (3,35mm - 3,89mm)	.135" - .159" (3,43mm - 4,04mm)
	A l'allumage	B.T.D.C.	B.T.D.C.
	Carburant	Contenance - U.S.	6,25 gal.
- Imp.		5 gal.	5 gal.
- métrique		18,9 litres	18,9 litres
Essence		Ordinaire	Super
Mélange essence/huile		50/1	50/1
Frein	Type	à disque	à disque

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.



▲ Position relevée de marche Position abaissée d'arrêt ▼



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 sur 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

(modèles électriques seulement)
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.

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.**

Démarrateur manuel (F)

Dispositif à bobinage automatique, placé à droite du réservoir à essence. Pour faire démarrer le moteur, tirer sur la poignée. (Voir démarrage)

Amorceur (G)

Commande à deux positions, placée le long de la poignée du démarreur. Tirer et pousser 2 ou 3 fois le bouton pour faire fonctionner le dispositif. Toujours actionner l'amorceur pour démarrer par temps froid. L'emploi en est cependant inutile lorsque le moteur est encore chaud.

Remarque: L'amorceur injecte le carburant dans le moteur, enrichissant ainsi le mélange air/carburant.

Indicateur de niveau d'essence

Pour vérifier le niveau d'essence, dévisser le bouchon du réservoir et sortir la jauge.

Attaches du capot

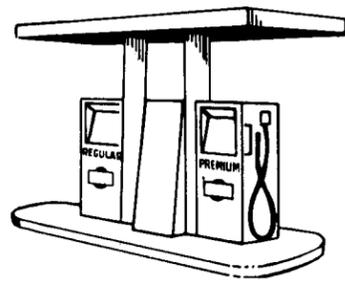
Pour ouvrir le capot, défaire les deux attaches et soulever le capot. Un dispositif de retenue le maintiendra ouvert.

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

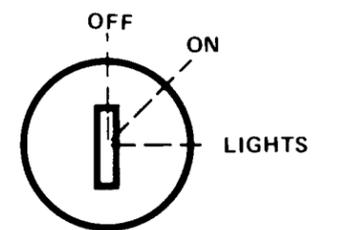
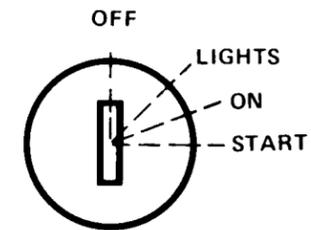
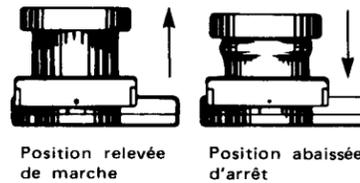
Coffret de rangement

Placé sous le capot, le long du démarreur. Le meilleur endroit pour remiser les bougies, les câbles, la courroie, etc.

Remarque: Pour prévenir les effets des chocs de roulement, il vaut mieux enrrouler le matériel de secours et de dépannage dans un caoutchouc mousse.



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

Les modèles 300 et 300E consomment de l'essence **ordinaire**. Les modèles 340 et 340E exigent de l'essence **super**.

Attention: Ne jamais modifier les proportions recommandées ni employer d'autres carburants, comme l'essence sans plomb*, le naphthe, 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** 50/1 vendue par nos concessionnaires. Elle est spécialement conçue pour répondre aux besoins des moteurs Bombardier-Rotax.

Attention: Le carburateur de cette motoneige est calibré en fonction d'un mélange d'essence et d'huile concentrée. 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 canette 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.

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. **Vérifier le mécanisme de l'accélérateur. Actionner l'amorceur (inutile si le moteur est encore chaud).**
3. 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.

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

5. 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. **Vérifier le mécanisme de l'accélérateur. Actionner l'amorceur (inutile si le moteur est encore chaud).**
3. 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.

4. **Relâcher** l'accélérateur **dès** que le moteur a démarré.

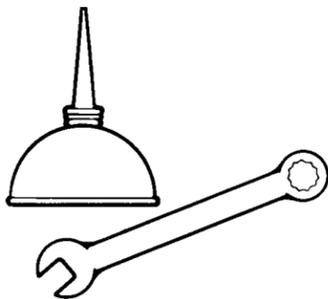
5. Laisser le moteur se réchauffer avant de rouler à haut régime.



FRÉQUENCE

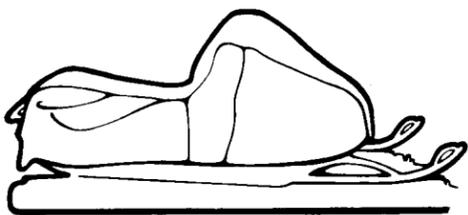
Hebdomadaire ○

Mensuel ●



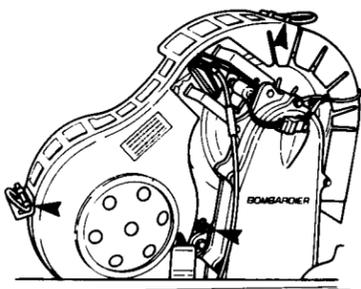
La sécurité, la durée et le bon fonctionnement de votre motoneige dépendent de son entretien. Dans la plupart des cas, une performance médiocre provient d'un mauvais entretien. Dix à vingt minutes par semaine suffisent à garder votre motoneige en parfaite condition.

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.



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.



Dépose du garde-poulie

Détacher la conduite d'air du moteur et la retirer du compartiment du silencieux. Défaire les attaches du garde-poulie et le retirer du véhicule.

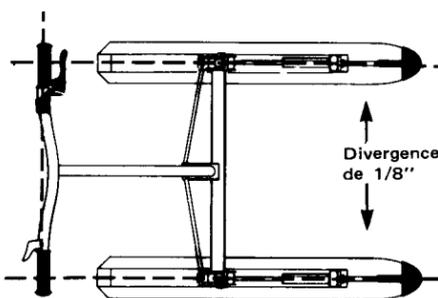
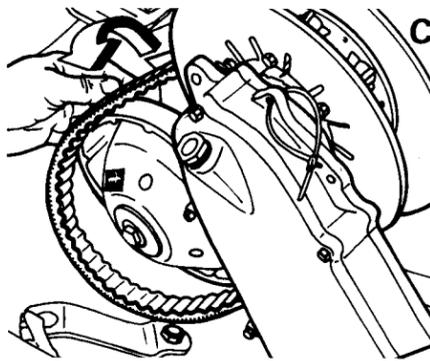
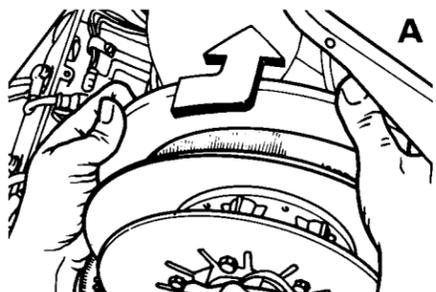
Attention: Ne jamais faire tourner le moteur quand le garde-poulie n'est pas en place.

Dépose de la courroie d'entraînement

Soulever le capot et déposer le garde-poulie.

Ouvrir la poulie menée en tournant et poussant la demi-poulie coulissante; la maintenir ouverte. Faire glisser la courroie par-dessus le rebord de la poulie. Enlever la courroie de la poulie motrice en la faisant glisser.

Attention: Ne jamais faire tourner le moteur quand la courroie d'entraînement n'est pas en place.



Mécanisme de direction L R

Huiler les boulons d'attaches des ressorts. Lubrifier les jambes de skis aux graisseurs jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints. Resserrer les ressorts, les boulons d'attaches, les extrémités des barres d'accouplement, etc.

Réglage de la direction E R

La divergence des skis doit être plus importante à l'avant qu'à l'arrière des ressorts à lames (1/8" lorsque le guidon est en position horizontale. Pour ajuster:

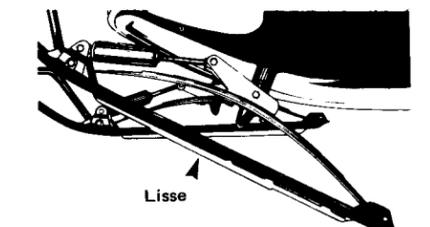
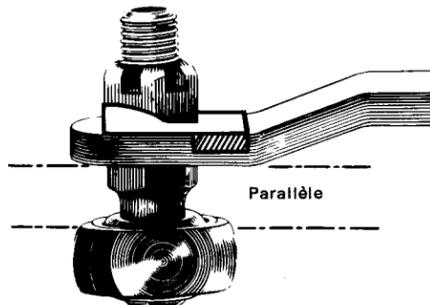
1. dévisser les écrous de blocage des barres d'accouplement;
2. tourner une barre d'accouplement ou les deux jusqu'à ce que les skis soient parallèles.

Important: Fermer l'avant des skis à la main, pour prendre le jeu du mécanisme.

3. éloigner de 1/16" de chaque côté, à l'avant des ressorts à lames, en faisant tourner les tendeurs;

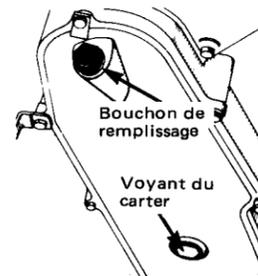
4. resserrer solidement les écrous de verrouillage contre les barres d'accouplement. (En cas de trouble d'alignement majeur, voir le concessionnaire).

Mise en garde: Le logement du joint à rotule doit être parallèle au bras de direction. Le maintenir en place pendant le serrage des écrous.



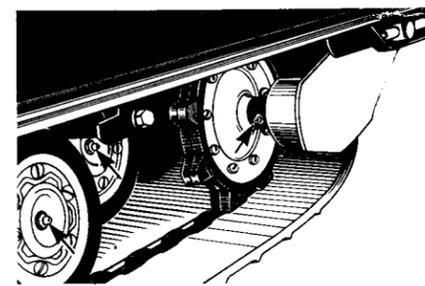
Skis E R

Vérifier l'état des skis et des lisses. Les remplacer s'ils sont usés.



Niveau d'huile du carter L R

Vérifier le niveau d'huile par le voyant du carter. Si le niveau d'huile se situe sous la ligne du voyant, faire le plein en enlevant le bouchon de remplissage à l'aide d'une clé à bougies. La contenance du carter est d'environ 9 onces. Vider le carter pour la durée du remisage en retirant le couvercle. Pour refaire le plein, utiliser de l'huile à carter Ski-Doo.



Roues de boggie L R

A 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 L R

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

Attention: Toujours utiliser une pompe à basse pression.



Suspension (Roues de boggie) R

1. Déposer les roues de boggie.

Remarque: Remarquer l'emplacement de chaque roue. Les roues arrière sont munies de ressorts plus gros.

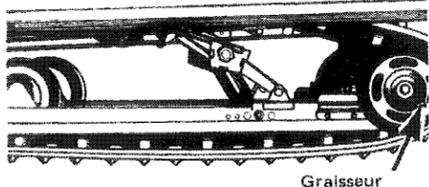
2. Déposer l'axe transversal. Nettoyer les roues de boggie et l'axe transversal.

3. Vaporiser un enduit protecteur sur les ressorts, ou les essuyer avec un chiffon imbibé d'huile. Vérifier l'état de l'axe transversal et le remplacer s'il est courbé ou usé. L'enduire d'une couche de graisse type "basse température."

4. Remonter les roues de boggie et vérifier leur fonctionnement.

5. Reposer le tout.

IMPORTANT: Veuillez prendre note de tous les passages marqués "Mis en garde" et "Attention", contenus dans les deux parties de votre manuel du conducteur. Garder toujours la première partie du manuel dans votre motoneige; elle pourrait vous être utile lors d'une randonnée.



Graisseur

Ressorts de la suspension **E R**

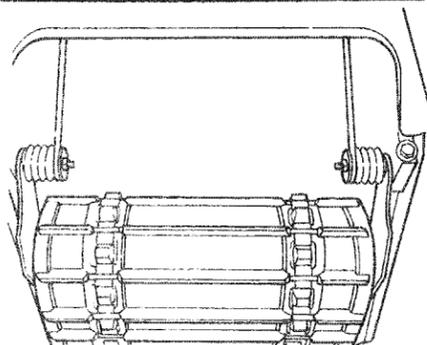
Le moteur arrêté, vérifier l'état des ressorts de la suspension. Les remplacer s'ils sont brisés ou affaiblis.

Suspension (à glissières) **L R**

Lubrifier les cinq (5) roues de support avec de la graisse type "basse température". Utiliser une pompe à basse pression. (Introduire 3 ou 4 injections dans les graisseurs situés sur le chapeau de chacune des roues de support). Essuyer le surplus.

Usure des glissières **E R**

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



Chenille **E R**

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. Voir le concessionnaire.

Tension de la chenille **E R** (suspension à boggies)

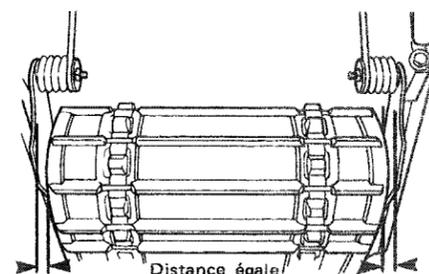
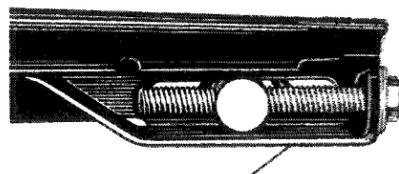
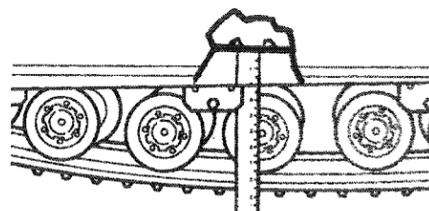
Soulever l'arrière du véhicule. A l'aide d'une règle, vérifier la tension de la chenille au boggie du centre. La tension (distance entre le bord inférieur de la chenille et la base du marchepied) doit être de $2-1/4" \pm 1/8"$.

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.



Distance égale

Alignement de la chenille **E R**

(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.

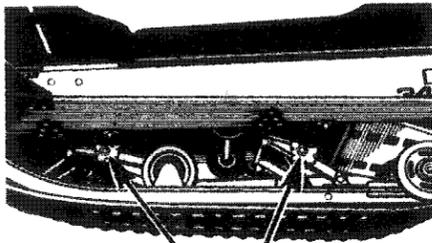
Alignement:

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.

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

Constatations	Cause probables	Remède
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; 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.

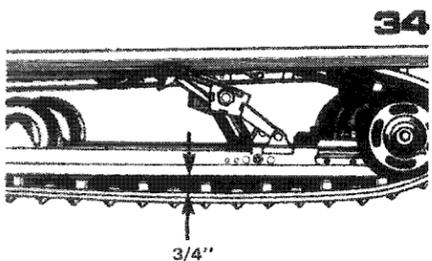


Carnes de réglage

Réglage de la suspension à glissières

La suspension est ajustable; à l'avant pour les conditions de surface et à l'arrière, selon le poids du conducteur. La suspension avant doit être au point le plus bas pour les surfaces de neige épaisse; la régler à une position plus élevée pour les surfaces de neige durcie. La suspension arrière doit être réglée de façon à laisser une distance de 4-1/2" à 5-1/2" entre l'arrière du marchepied et le sol, lorsque le conducteur est assis. (Utiliser une clé pour bougies).

Attention: Tourner la suspension gauche vers la droite, et inversement. S'assurer que les deux suspensions, gauche et droite, sont réglées à la même position.



3/4"

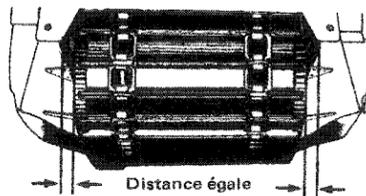
Tension de la chenille **E R**

(suspension à glissières)

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. Si la chenille a trop de jeu, elle frottera sur le châssis. Si elle est trop tendue, 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 d'ajustement 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.



Distance égale

Alignement de la chenille **E R**

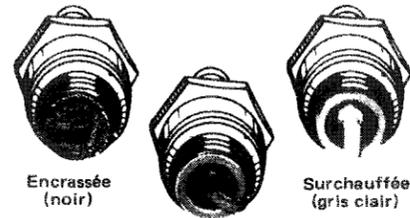
(suspension à glissières)

Une fois la tension réglée, démarrer le moteur et faire tourner **lentement** la chenille. Vérifier si celle-ci est bien centrée et tourne uniformément. Pour ajuster, desserrer l'écrou de verrouillage et serrer le boulon du côté où la chenille est le plus près du châssis. Resserrer l'écrou de verrouillage et vérifier 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.

Pendant le remisage la chenille ne doit pas être en contact avec le sol. Il faut donc soulever l'arrière du véhicule et l'appuyer sur un support ou un chevalet.

Remarque: Faire tourner la chenille tous les 40 jours.



Encrassée (noir)

Normal (brunâtre)

Surchauffée (gris clair)

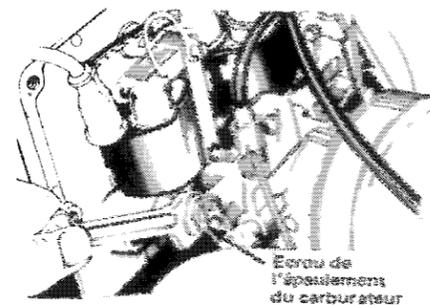
Bougies **E R**

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

3. Remettre les bougies en place et les brancher.



Ecrou de l'épaulement du carburateur

Ecrous de l'épaulement du carburateur **E**

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.

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 éloigné 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	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)	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.



OLYMPIQUE

LUBRIFICATION, ENTRETIEN ET REMISAGE

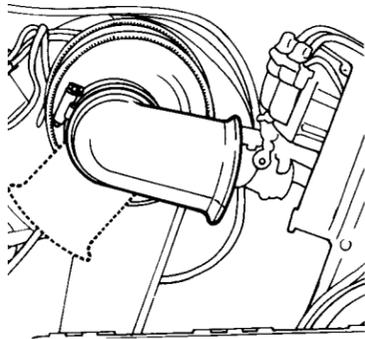


Attention: Ne pas utiliser les mêmes vis plus de trois fois.

Remarque R

Retirer le bouchon et vidanger le réservoir.

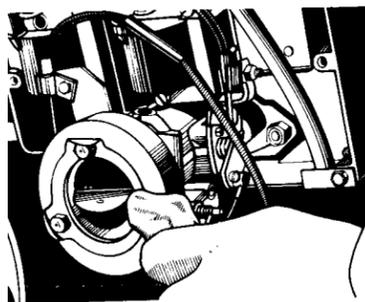
Mise en garde: L'essence est un liquide inflammable et explosif. Toujours effectuer le remisage dans un local bien aéré. Ne pas fumer.



Conduit d'admission

Quand le véhicule est utilisé sur neige ou glace, tourner le coude du silencieux d'admission vers l'arrière pour empêcher l'air d'entrer. Le coude doit être remis en position horizontale pour circuler sur terrain normale, afin de capter l'air froid extérieur.

Attention: Ne pas circuler lorsque le conduit d'admission n'est pas en place. Cela pourrait en résulter de graves dommages au moteur.



Remarque R

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

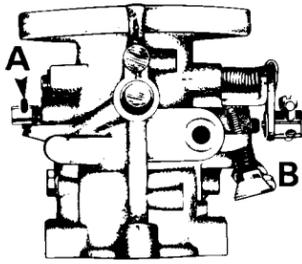
1. Débrancher le conduit d'admission et tourner le moteur jusqu'à épuisement complet du carburant.

2. Retirer le silencieux d'admission, tourner l'étrangleur, boucher l'étrangleur à l'aide d'un chiffon propre et tourner le moteur. La succion chasser le reste du carburant.
3. Retirer le silencieux d'admission et fermer le conduit d'admission.

Régulation du carburateur E R

Régulation maximale: Le moteur arrêté et le silencieux d'admission déposé, amener et immobiliser au maximum la manette de l'accélérateur. Le câble 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 serrer la vis. **Détacher la manette du guidon.**
1. Installer le silencieux d'admission.

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



Régulation du mélange du ralenti (A) E R

Pour le réglage du mélange du ralenti (moteur arrêté), serrer la vis à fond (vers la droite), puis la reculer de 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.

Régulation du ralenti (B) E R

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/min.

Courroie d'entraînement E R

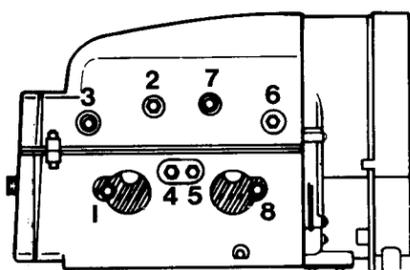
La courroie doit avoir 1-1/16" de largeur, sinon la remplacer. Examiner la courroie. S'assurer qu'elle n'est pas fendillée, effilée ou usée de façon inégale (usure d'un seul côté, etc.). L'usure inégale de la courroie provient souvent d'un mauvais alignement des poulies.

Remarque: La courroie d'entraînement doit être enlevée pour la durée du remisage.

Frein E R

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 avant que celle-ci ne rejoigne la poignée du guidon. Avant le remisage, huiler les articulations des freins. **Prendre garde de ne pas appliquer d'huile sur les garnitures de frein.**

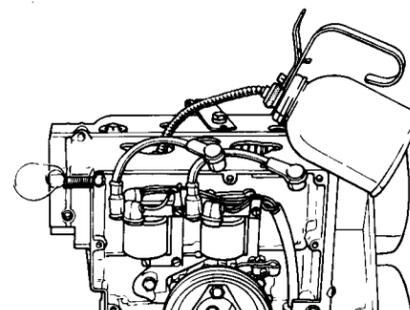


Écrous de la culasse E R

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 du support moteur E R

Soulever le capot et vérifier la solidité des écrous. Les resserrer à 220 - 275 lb/po.



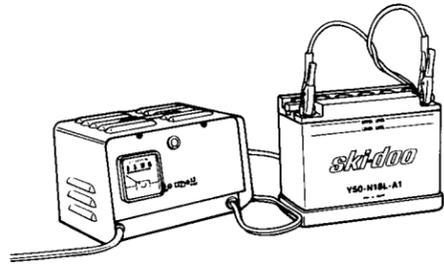
Lubrification du cylindre R

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 de contact est en position abaissée.

1. Retirer les bougies
2. A 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. Faire subir au deuxième cylindre les opérations décrites plus haut.
6. Remettre les bougies en place.

Remarque: Lubrifier les cylindres tous les 40 jours.



Batterie E R

Vérifier le niveau de l'électrolyte. S'il est plus bas que la ligne de niveau, remplir d'eau distillée.

1. Lors du remisage, enlever la batterie; en nettoyer l'extérieur et les pôles avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer soigneusement.

Attention: Ne pas laisser le détergent pénétrer à l'intérieur de la batterie. Il pourrait dégrader l'électrolyte. Vérifier le niveau d'électrolyte.

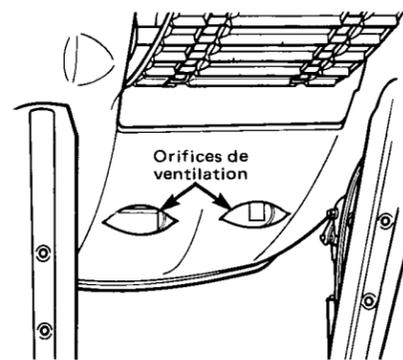
2. Recharger la batterie. (Pendant le remisage, la batterie doit être rechargée au moins tous les 40 jours).

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

3. Enduire les pôles de vaseline, et remiser la batterie dans un endroit sec et frais.

Inspection générale E R

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 de skis.



Pour le bon fonctionnement du système de refroidissement, s'assurer que rien n'obstrue les orifices de ventilation de la coque.

Châssis

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

Attention: Ne jamais nettoyer les pièces en plastique avec un détergent fort, un solvant, un nettoyeur abrasif ou un diluant à peinture.

2. Pour une meilleure protection, cirer le capot (parties lustrées seulement).

3. Recouvrir le véhicule d'une bâche Ski-Doo pendant toute la durée du remisage.

**CENTRE D'INFORMATION TECHNIQUE
GROUPE DES PRODUITS RÉCRÉATIFS
DÉPARTEMENT DU SERVICE
BOMBARDIER LIMITÉE
VALCOURT, QUÉBEC, CANADA
JOE ZLO**