

1978

blizzard[®]

MANUEL DU CONDUCTEUR



Prix de détail suggéré: \$2.50
(Première copie gratuite avec l'achat du véhicule)

Lithographié au Canada

414 3475 00

® Marques de commerce de Bombardier Limitée

BLIZZARD

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

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

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

Bombardier Limitée ne garantit aucun modèle Blizzard Super Stock 1978.

Le présent texte déclare nulles et invalides toutes autres formes de garantie, légales, ou contractuelles, expressees ou implicites, portant sur les motoneiges de modèle Blizzard Super Stock 1978.

30 septembre 1977

Bombardier Limitée
Valcourt, Québec, Canada



**Produits
Récréatifs**

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

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

Texte rédigé par le

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

Tous droits réservés © Bombardier Limitée 1977

AVANT-PROPOS

FÉLICITATIONS!

Cette motoneige de course robuste, profilée et rapide est le fruit de l'étroite collaboration des concepteurs, ingénieurs et techniciens de Bombardier avec les coureurs les plus expérimentés. Et, par conséquent, ce véhicule est doté des meilleures caractéristiques de sécurité, maniabilité et confort.

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

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

◆ **AVERTISSEMENT:** Avertit d'un risque de blessure.

▼ **ATTENTION:** Avertit d'un risque d'endommagement du véhicule ou d'une pièce.

○ **REMARQUE:** Annonce une information supplémentaire.

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

SÉCURITÉ SUR MOTONEIGE

Prenez toujours les précautions suivantes:

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

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

TABLE DES MATIÈRES

COMMANDES

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

RODAGE 4

MÉLANGE DU CARBURANT

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

AVANT DE DÉMARRER

Vérifications à effectuer 5

DÉMARRAGE 5

LUBRIFICATION

Fréquence, dépose du garde-poulie, dépose de la courroie d'entraînement, mécanisme de direction, niveau d'huile du carter, niveau d'huile du frein hydraulique, moteur à valve rotative, poulie menée 5

ENTRETIEN

Bougies, état de la suspension, état de la chenille, réglage de la suspension, réglage de la chenille, tension de la chaîne d'entraînement, carburateurs, courroie d'entraînement, poulie motrice, mécanisme de direction, réglage de la direction, système de refroidissement, écrous de culasse, écrous du support moteur, tuyauterie d'échappement, inspection générale 7

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT 15

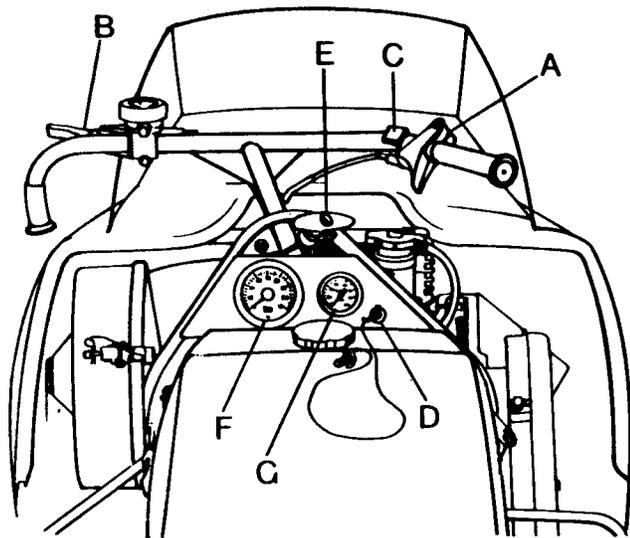
REMISAGE

Suspension, skis, réservoir à essence, carburateurs, système de refroidissement, poulie motrice, carter de chaîne, commandes, châssis, inspection générale . . . 17

FICHE TECHNIQUE 19

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

COMMANDES



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

A) Manette de l'accélérateur

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

B) Manette du frein

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

C) Interrupteur d'urgence

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

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

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

D) Capuchon coupe-circuit

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

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

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

◆ **AVERTISSEMENT:** Si le capuchon coupe-circuit a été actionné pour cause d'urgence, il faut repérer et corriger la défaillance avant de remettre le moteur en marche.

E) Démarreur manuel

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

F) Compte-tours

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

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

G) Indicateur de température

L'indicateur donne la température du liquide de refroidissement du moteur. La température normale de fonctionnement est de 60° C (140° F), mais peut varier selon les conditions de conduite, et ne doit jamais dépasser 80° C (180° F).

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

Étrangleur

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

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

Indicateur de niveau d'essence

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

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

Dépose du capot

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

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

RODAGE

Les moteurs Bombardier-Rotax doivent subir une période de rodage de 6 à 10 heures avant de fournir leur puissance maximale. Bien qu'il faille toujours éviter de maintenir une vitesse élevée et de surchauffer le moteur, il est recommandé de soumettre ce dernier pendant le rodage à quelques accélérations vigoureuses ainsi qu'à de fréquentes variations de régime.

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

MÉLANGE DU CARBURANT

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

Type d'essence recommandé

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

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

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

Type d'huile recommandé

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

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

Mélange essence / huile

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

Mesures impériales

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

Mesures américaines

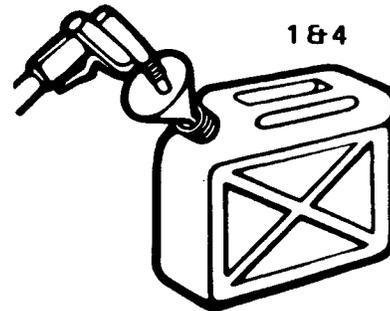
2 canettes de 12 oz d'huile Blizzard mélangées à 4 gal É.-U. = 20 à 1

Comment effectuer le mélange

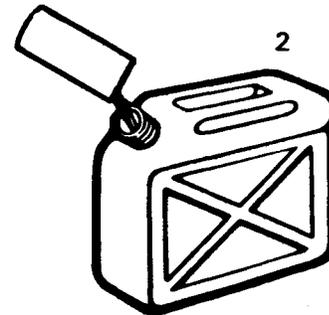
Utiliser un récipient propre. Ne jamais effectuer le mélange dans le réservoir de la motoneige. Pour ne pas être en reste, préparer deux mélanges de 5 gallons dans des récipients de plastique ou de métal.

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

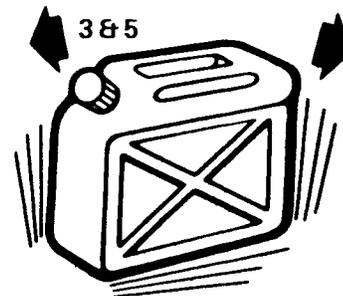
1. Verser un gallon d'essence dans un récipient propre.



2. Ajouter toute l'huile.



3. Remettre le bouchon et brasser vigoureusement le récipient.



4. Ajouter le reste de l'essence.

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

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

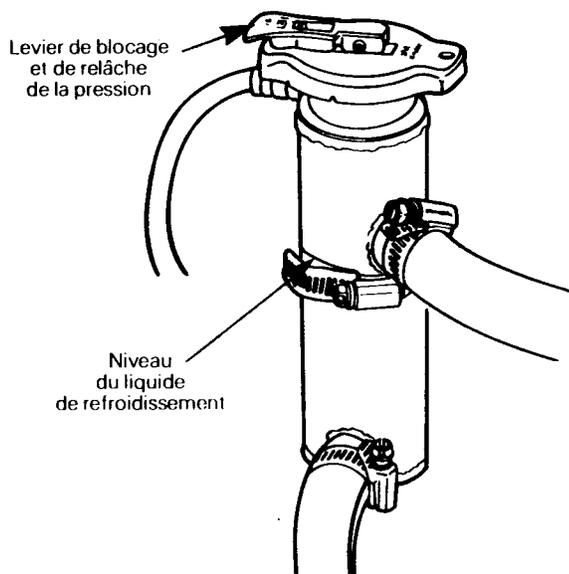
AVERTISSEMENT: Ne pas remplir complètement le réservoir si le véhicule doit stationner dans un endroit chaud. L'essence aurait alors tendance à se dilater et à déborder du réservoir.

AVANT DE DÉMARRER

Vérifications à effectuer:

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

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



- Vérifier le niveau d'essence.
 - S'assurer que la voie est complètement libre devant le véhicule.
- ◆ **AVERTISSEMENT:** Ne pas démarrer avant de s'être assuré du bon fonctionnement de tous les mécanismes.

DÉMARRAGE

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

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

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

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

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

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

LUBRIFICATION

Fréquence

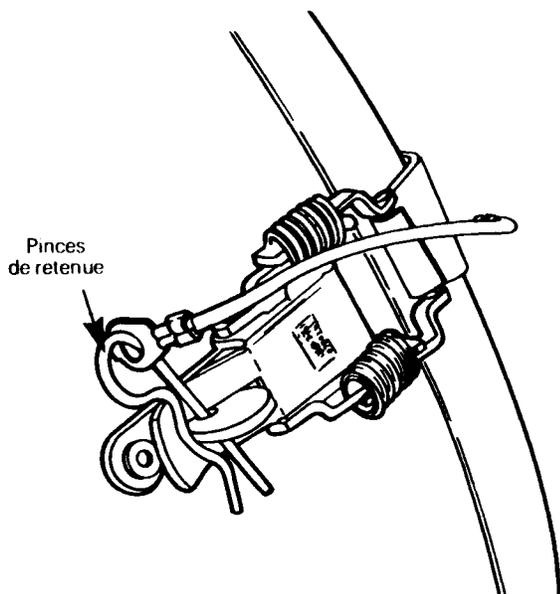
Comme tout mécanisme, une motoneige doit faire l'objet d'un entretien régulier. Lubrifier la direction et la suspension toutes les semaines ou plus souvent si le véhicule est utilisé sur neige fondante.

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

Dépose du garde-poulie

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

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

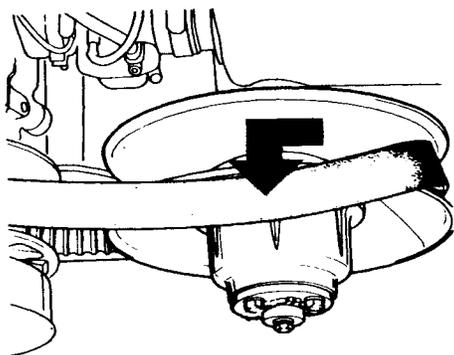


Dépose de la courroie d'entraînement

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

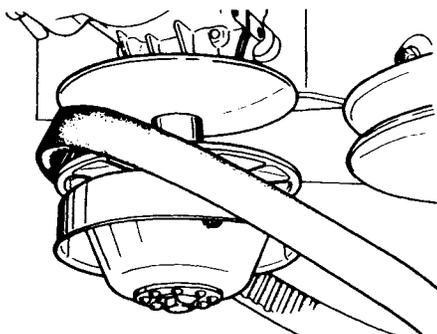
Déposer le capot et le garde-poulie.

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



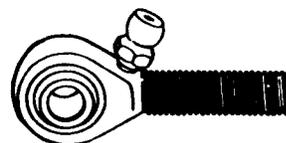
Faire glisser la courroie par-dessus le rebord supérieur de la demi-poulie coulissante.

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

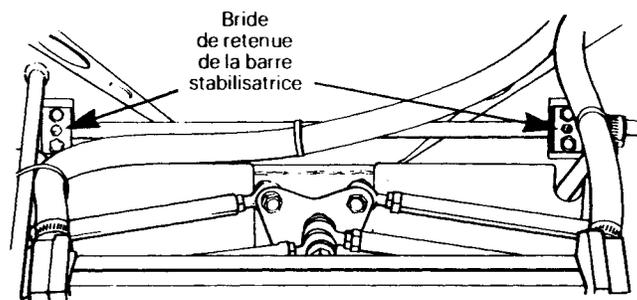


Mécanisme de direction

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



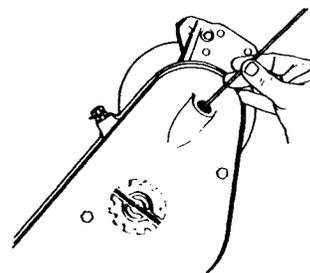
Lubrifier les brides de retenue de la barre stabilisatrice jusqu'à ce que la graisse sorte aux joints.



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

Niveau d'huile du carter de chaîne

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



Niveau d'huile du frein à disque hydraulique

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

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

Voir si le boyau du frein porte des marques d'abrasion ou s'il a des fuites. Vérifier l'état des plaquettes de frein; les remplacer si elles ont moins de:

modèle 250 – 4.5 mm ($\frac{3}{16}$ ") d'épaisseur

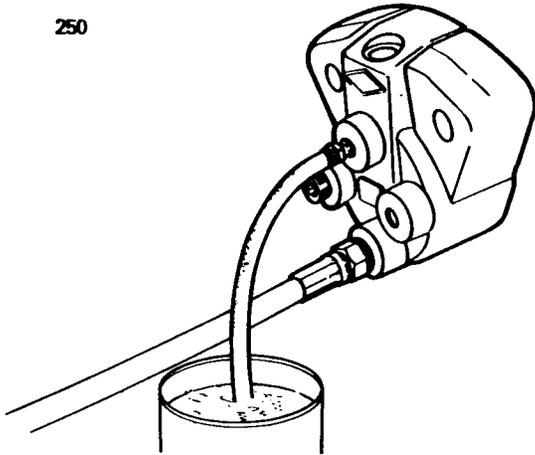
modèles 340,440 – 1.0 mm ($\frac{1}{16}$ ") d'épaisseur.

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

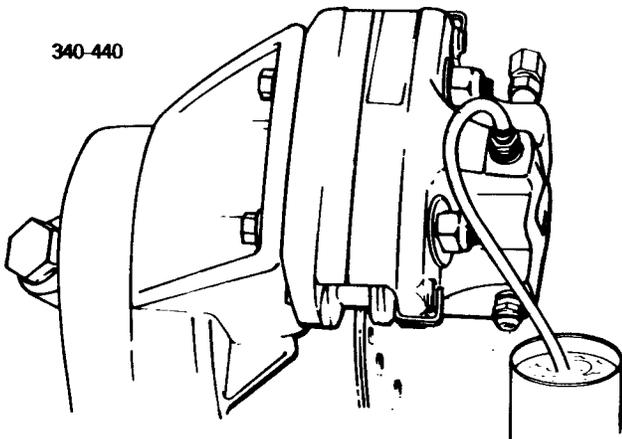
○ **REMARQUE:** Le réservoir doit demeurer plein tout au long des opérations qui suivent.

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

250



340-440



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

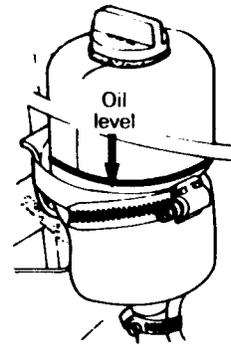
Continuer d'actionner la manette jusqu'à ce que l'huile injectée dans le contenant ne renferme plus d'air.

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

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

Moteur à valve rotative

Vérifier fréquemment le niveau d'huile. Celui-ci ne doit pas être plus bas que la ligne tracée sur le réservoir de plastique. Au besoin, refaire le plein en utilisant de l'huile à injection "Castrol" ou l'équivalent.



Poulie menée

Déposer le boulon qui retient la poulie menée à son arbre, puis retirer la poulie menée. Lubrifier l'arbre avec du composé antigrippage. Remettre la poulie sur l'arbre et serrer le boulon à 0.5-1 kg-m (4-4 lb-pi).

ENTRETIEN

Le tableau suivant indique quelles opérations vous ou votre concessionnaire devez effectuer, et à quels intervalles.

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

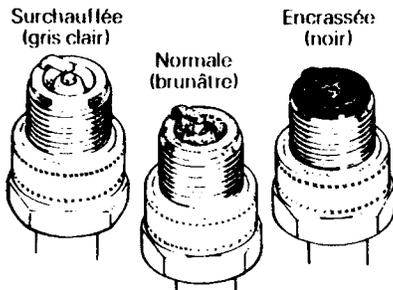
Code	(hebdomadaire)	Page
H1	Bougies	8
H2	État de la suspension	8
H3	État de la chenille	8
H4	Suspension	8
H5	Réglage de la chenille	10
H6	Chaîne d'entraînement (tension)	11
H7	Réglage du carburateur	11
H8	Courroie d'entraînement	11
H9	Poulie motrice	11
H10	Tension de la courroie d'entraînement	12
Code	(mensuel)	Page
M1	Mécanisme de direction	13
M2	Réglage de la direction	13
M3	Système de refroidissement	14
M4	Écrous de culasse	14
M5	Support moteur	14
M6	Échappement	14
M7	Inspection générale	14

H1 Bougies

Débrancher et enlever les bougies.

En vérifier l'état:

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



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

H2 État de la suspension

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

H3 État de la chenille

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

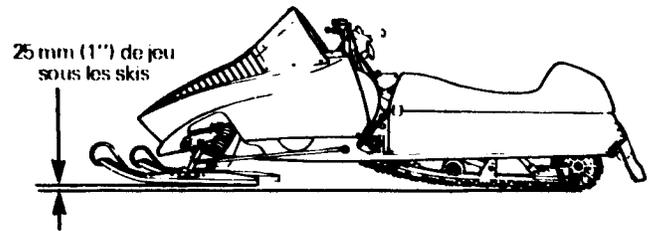
◆ **AVERTISSEMENT:** Ne jamais faire fonctionner une motoneige dont la chenille est fendillée, déchirée ou autrement endommagée.

H4 Réglage de la suspension

Suspension avant

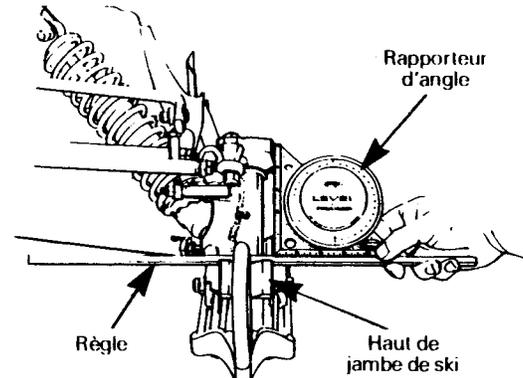
Placer le véhicule sur une surface horizontale.

Soulever l'avant du véhicule (à l'aide de deux blocs de bois d'environ 6 po installés sous la coque) de façon à obtenir un jeu d'1 po sous chaque ski, lorsque le mécanisme de la suspension avant est complètement étiré.



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

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



Cambrure Côté gauche: 0° (

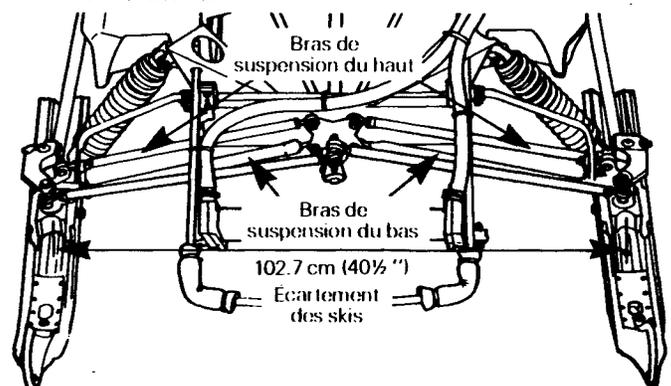
Cambrure côté droit: 0° négative.

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

Pour régler la cambrure:

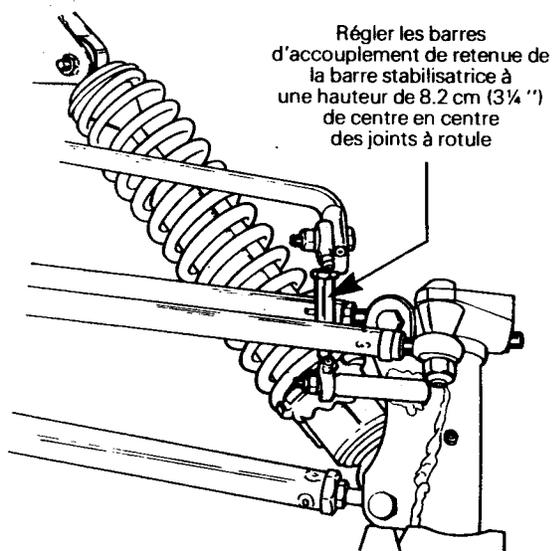
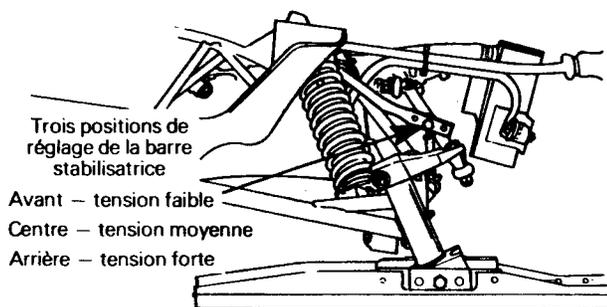
desserrer les écrous de blocage des bras de suspension avant du haut et du bas; tourner les bras de suspension, à la main, jusqu'à l'obtention de la cambrure recommandée des écrous de blocage.

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



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

- Il est recommandé de vérifier les étapes de réglage, de la deuxième à la quatrième.
- Vérifier de nouveau tous les boulons et les écrous de blocage, et s'assurer que l'écartement des skis est toujours de 102.8 cm (40½ ") de centre en centre des skis.
- La barre stabilisatrice compte trois (3) positions d'attache interchangeables qui permettent de régler la suspension selon les préférences du conducteur; toutefois, il est important que les barres d'accouplement soient réglées à une hauteur minimum de 8.2 cm (3¼ ") de centre en centre de chaque joint à rotule.



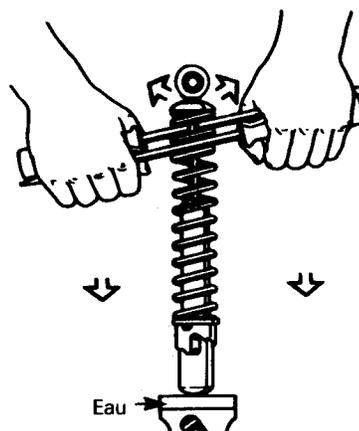
- Les amortisseurs des skis peuvent être réglés selon les préférences du conducteur. Ce réglage porte sur l'amortissement de même que sur la tension initiale des ressorts.

Réglage de l'amortissement

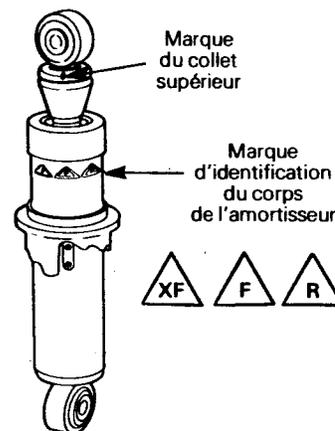
L'amortissement peut être réglé de trois façon différentes: amortissement normal, rigide ou extra-rigide.

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

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



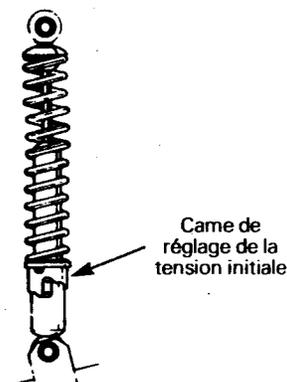
Enfoncer complètement la tige d'amortisseur et s'assurer d'aligner la marque du collet supérieur avec la marque d'identification du corps de l'amortisseur.



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

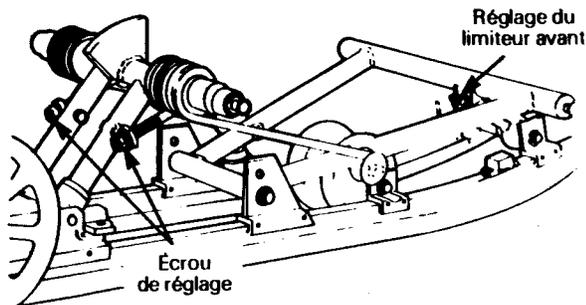
Tension initiale

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

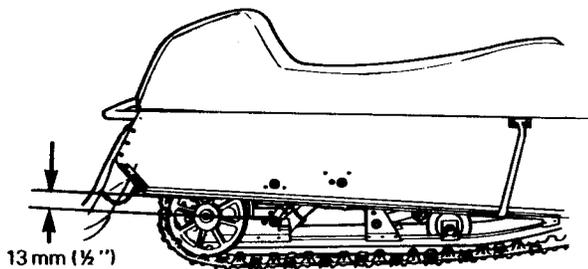


Suspension arrière

Réglage de la suspension selon le poids du conducteur

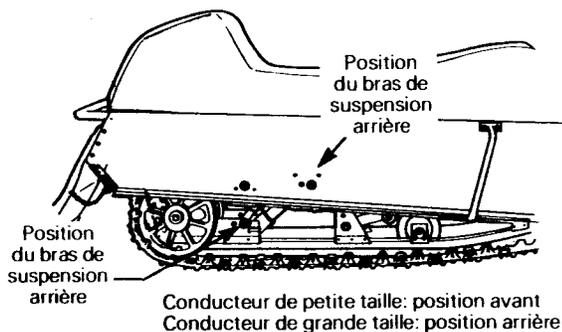


Régler la tension des ressorts de sorte que l'arrière du véhicule ne s'affaisse pas de plus de 13 mm ($\frac{1}{2}$ ") lorsque le conducteur s'assied sur le véhicule.

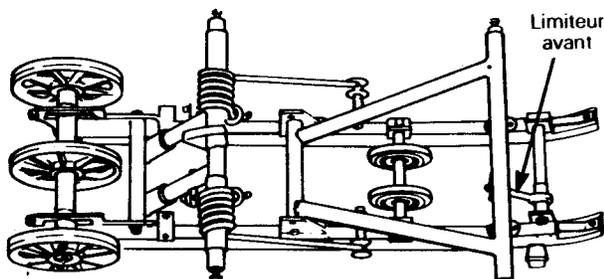


Réglage du bras de suspension arrière

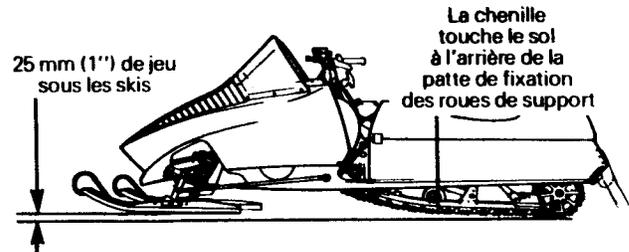
Conformément à la grandeur du conducteur et / ou à sa position normale de conduite, la suspension peut être réglée de sorte que le conducteur puisse déplacer son poids à volonté vers l'avant ou l'arrière du véhicule. Le conducteur étant assis en position normale de conduite, placer le bras de suspension arrière à la position adéquate pour obtenir l'effet pivot."



Réglage du limiteur avant



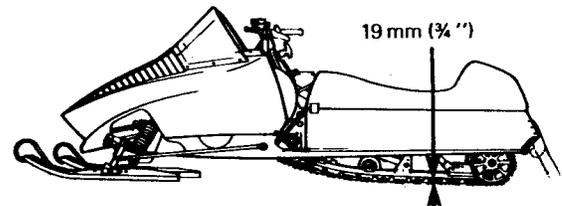
- Placer le véhicule sur une surface horizontale.
- Soulever l'avant du véhicule (à l'aide de deux blocs de bois installés sous la coque) de façon à obtenir un jeu d'1" sous chaque ski lorsque le mécanisme de la suspension avant est complètement étiré.



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

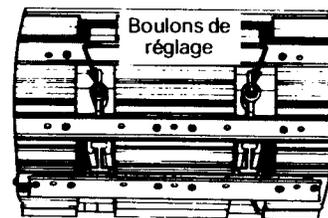
H5 Réglage de la chenille

Soulever l'arrière du véhicule et laisser la suspension se détendre. Il doit y avoir un jeu de 19 mm ($\frac{3}{4}$ ") entre la glissière et les traverses métalliques. S'il y a trop de jeu, la chenille frottera sur le châssis.



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

Ajuster la tension en serrant ou en desserrant les boulons de réglage.



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

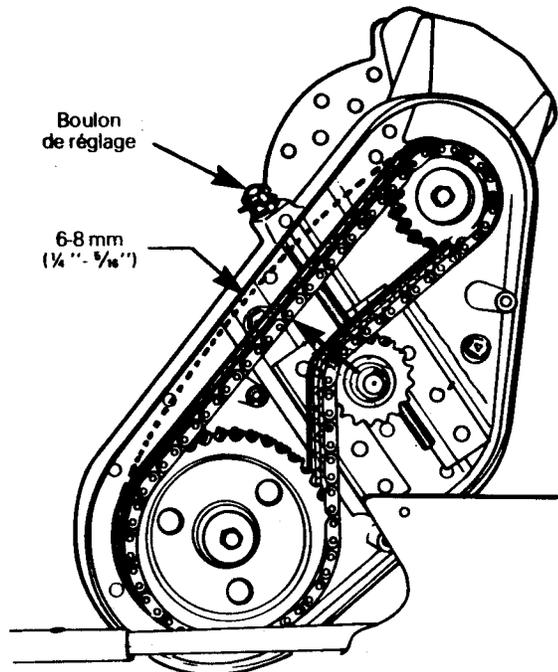
Faire démarrer le moteur et faire tourner lentement la chenille. Voir si celle-ci est bien centrée et tourne uniformément.

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

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

H6 Chaîne d'entraînement (tension)

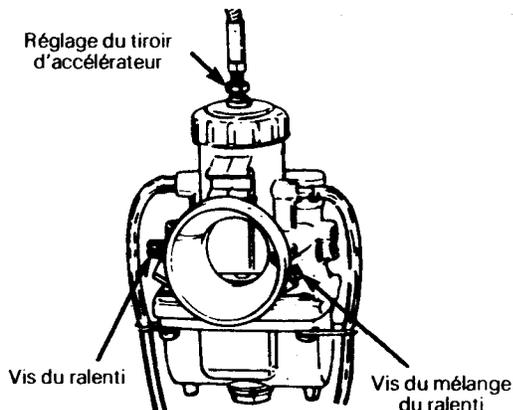
La tension est correcte lorsque la chaîne présente un fléchissement de 6-8 mm ($\frac{1}{4}$ " - $\frac{5}{16}$ "') vers l'extérieur. Pour régler la tension, serrer quelque peu le tendeur contre la chaîne et le bloquer dans cette position.



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

H7 Réglage du carburateur

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



A) Réglage du mélange du ralenti

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

B) Réglage du tiroir d'accélérateur

Desserrer complètement la vis du ralenti en tournant vers la gauche, dévisser l'écrou de blocage du câble d'accélérateur et ajuster ce dernier de façon qu'il n'y ait aucun jeu lorsque la manette de l'accélérateur est actionnée, puis resserrer l'écrou de blocage.

C) Réglage du ralenti

Tourner la vis du ralenti vers la droite jusqu'à ce qu'elle vienne en contact avec le tiroir d'accélérateur puis lui faire effectuer deux (2) autres tours (réglage préliminaire). Faire démarrer le moteur et le laisser réchauffer, puis régler le régime du ralenti à 2500-3000 tr / mn en tournant la vis du ralenti dans un sens ou dans l'autre.

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

H8 Courroie d'entraînement

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

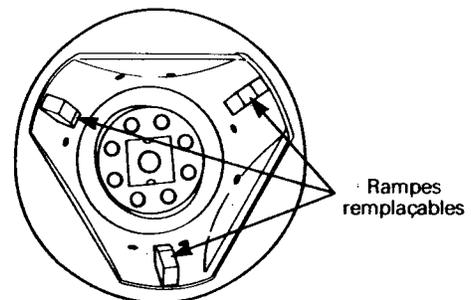
Si la courroie est trop étroite, on notera une perte de performance.

○ **REMARQUE:** Après l'installation d'une courroie d'entraînement neuve, il est fortement recommandé d'observer une période de rodage de 15-25 km (10-15 mi).

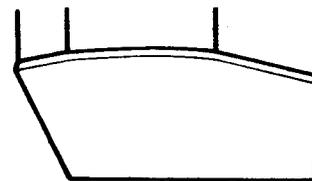
H9 Poulie motrice

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

La poulie motrice est de type à rampes remplaçables. Son calibrage peut être légèrement modifié selon la condition du terrain, le poids du conducteur et le couple du moteur.



L'ensemble de calibrage fourni avec le véhicule permet de varier le calibrage.



Lors d'un changement de calibrage, le moteur doit tourner à un régime continu de:

modèle 250: 9700 à 9900 tr / mn

modèles 340, 440: 9800 à 10,000 tr / mn

Il ne doit en aucun cas "être chargé", avoir d'hésitations ou avoir une mauvaise accélération, etc.

Couples de serrage

Boulons de $\frac{5}{16}$ " retenant les rampes à la cuvette: 2-2.5 kg-m (15-19 lb-pi).

Boulons de $\frac{1}{4}$ " retenant les rampes à la cuvette: 1-1.4 kg-m (8-10 lb-pi).

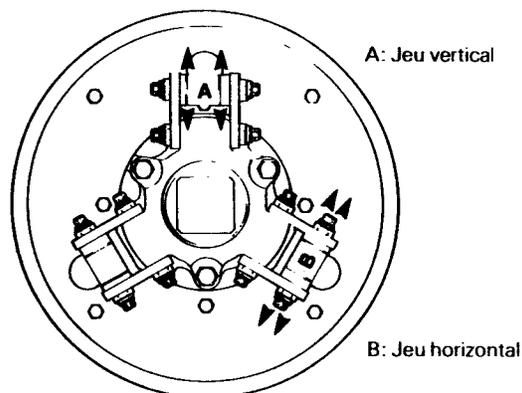
Écrous de blocage de cheville à épaulement 1.2-1.5 kg-m (9-11 lb-pi).

Boulon de retenue de la poulie motrice 8-9.4 kg-m (58-68 lb-pi).

AVERTISSEMENT: Enduire de "Loctite 242" (résistance moyenne) ou l'équivalent les filets de chacun des boulons et écrous avant de les installer. Replier également les attaches de verrouillage contre les têtes de boulon. Ne jamais utiliser les mêmes attaches de verrouillage plus de deux fois.

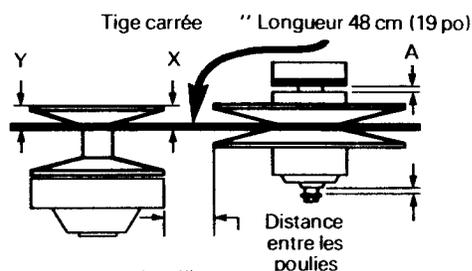
Entretien

Les rouleaux de la poulie motrice sont composés d'un manchon interne en Teflon et d'un rouleau d'acier. Les ensembles de rouleaux ne doivent présenter aucun jeu vertical excessif sur les chevilles à épaulement.



S'il y a trop de jeu, remplacer le rouleau. De plus, les masselottes ne doivent présenter aucun jeu horizontal excessif ou, sinon, remplacer les douilles situées entre le moyeu et les chevilles à épaulement.

H10 Tension de la courroie d'entraînement



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

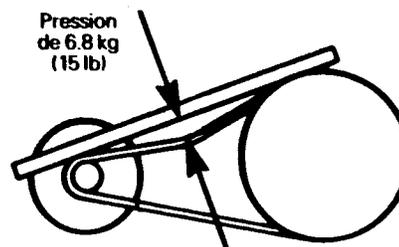
Dimensions X et Y (décalage): 33-35 mm ($1\frac{5}{16}$ "- $1\frac{3}{8}$ ").

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

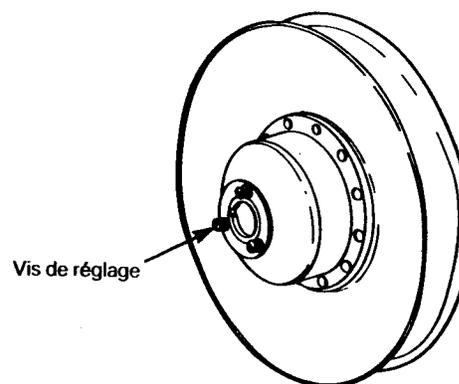
Distance nominale entre les poulies.

Cette distance doit être de 35 mm ($1\frac{3}{8}$ "). Toutefois, pour obtenir les meilleures performances du véhicule, la courroie d'entraînement doit fléchir de 32 mm ($1\frac{1}{4}$ ")

lorsqu'on exerce une pression de 6.8 kg (15 lb) sur la courroie d'entraînement.



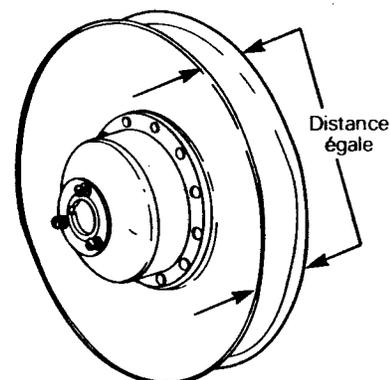
La poulie menée comporte trois (3) vis de réglage qui permettent d'augmenter ou de diminuer la distance entre les demi-poulies, tout en permettant d'obtenir la tension appropriée de la courroie d'entraînement.



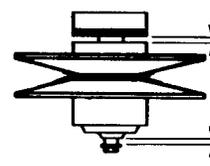
Réglage

Dévisser les écrous de blocage, et serrer ou desserrer uniformément les vis de réglage de façon à obtenir le fléchissement recommandé.

ATTENTION: S'assurer que la distance entre les demi-poulies est la même tout autour, puis serrer fermement les écrous de blocage.



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



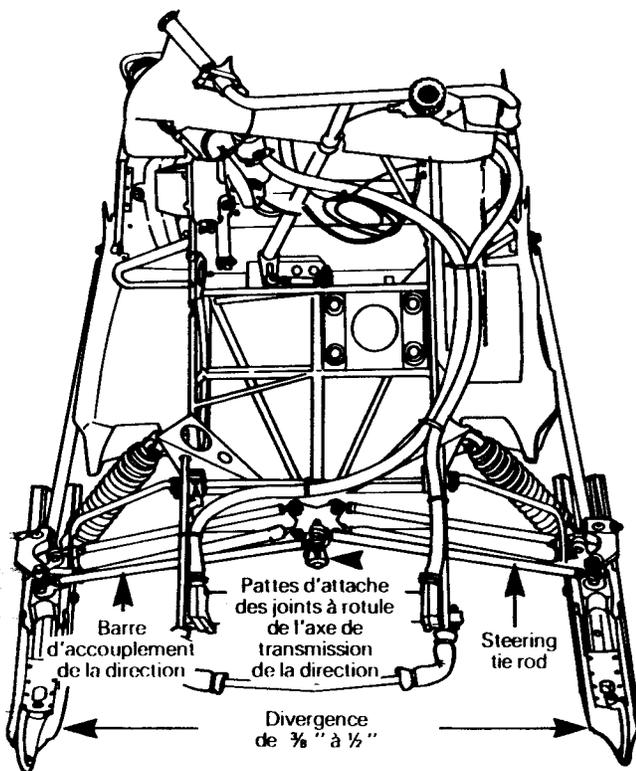
M1 Mécanisme de direction

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

M2 Réglage de la direction

Les skis doivent avoir une divergence d'au moins 9.5 mm ($\frac{3}{8}$ ") et d'au plus 12.7 mm ($\frac{1}{2}$ "). Pour vérifier, mesurer la distance qui sépare les skis à l'avant et à l'arrière du rebord extérieur.

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



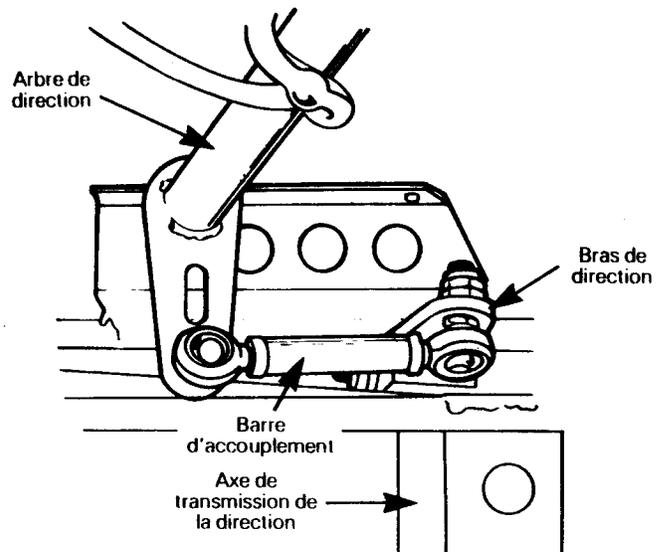
Pour effectuer un réglage:

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

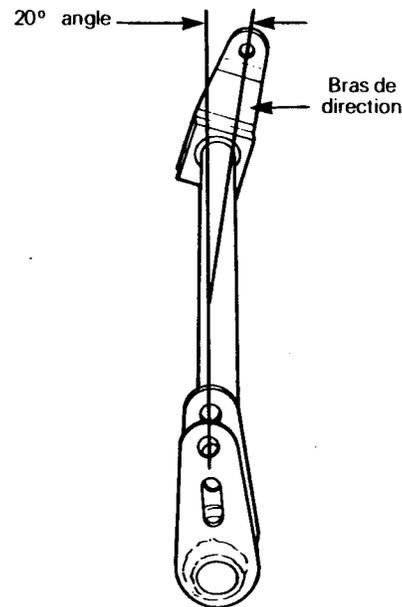
◆ **AVERTISSEMENT:** Le logement du joint à rotule doit être parallèle au bras de direction. Le maintenir en place pendant le serrage des écrous. Le guidon doit former un angle de 90° avec les skis, lorsque les skis pointent vers l'avant.

Pour effectuer un réglage:

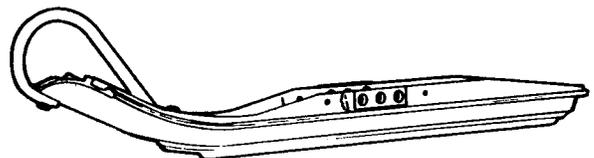
Desserrer les écrous de blocage de la barre d'accouplement (située à l'avant du tunnel de la chenille). Tourner la barre d'accouplement à la main jusqu'à ce que le guidon forme un angle de 90° avec les skis. Resserrer solidement les écrous de blocage.



◆ **AVERTISSEMENT:** Toujours s'assurer que les pattes d'attache des joints à rotule de l'axe de transmission de la direction sont à la verticale alors que les skis pointent vers l'avant, et que le bras de direction forme un angle de 20° avec les pattes d'attache.



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



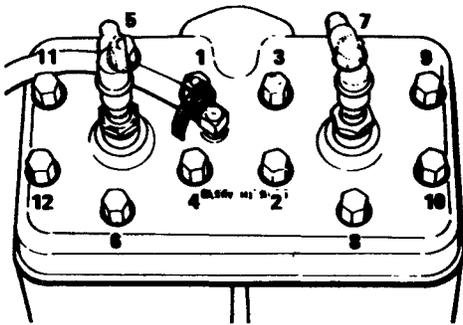
M3 Système de refroidissement

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

Se servir d'un densimètre pour vérifier la force de la solution d'antigel. Si la température du liquide de refroidissement dépasse les recommandations de 60° C (140° F) et 80° C (180° F), voir si le radiateur est obstrué par la saleté.

M4 Écrous de culasse

À la fin des cinq premières heures de marche, s'assurer que le serrage des écrous de culasse présente un couple uniforme de 1.5-1.8 kg-m (11-13 lb-pi) (moteur froid).



M5 Support moteur

Vérifier la solidité des écrous. Les resserrer au besoin.

M6 Échappement

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

▼ **ATTENTION:** Ne pas rouler avec un véhicule dont le silencieux est débranché, sinon le moteur subira de graves dommages.

M7 Inspection générale

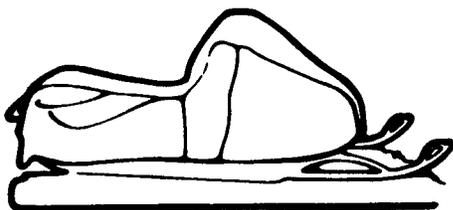
Vérifier les raccords et autres éléments du circuit électrique. S'assurer qu'il n'y a pas de fils dénudés ou d'isolations défectueuses. Examiner soigneusement le véhicule et resserrer tous les boulons, écrous ou raccords. Vérifier l'usure des skis et des lisses de ski.

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

CONSTATATIONS	CAUSES PROBABLES	SOLUTIONS
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	Voir si les bougies sont encrassées ou défectueuses. Débrancher les bougies et les sortir. Brancher de nouveau les fils aux bougies et mettre celles-ci à la masse sur le moteur en prenant soin de les tenir éloignées de l'orifice. Effectuer l'opération de la mise en marche du moteur et voir s'il y a des étincelles. Sinon, remplacer les bougies. Si l'ennui persiste, vérifier la cause no 3.
	3. Allumage défectueux	Voir si les bougies sont encrassées ou défectueuses. Débrancher les bougies et les sortir. Brancher de nouveau les fils aux bougies et mettre celles-ci à la masse sur le moteur en prenant soin de les tenir éloignées de l'orifice. Effectuer l'opération de la mise en marche du moteur et voir s'il y a des étincelles. Sinon, remplacer les bougies. Si l'ennui persiste, vérifier la cause no 3.
	4. Moteur noyé	Déposer les bougies humides et amener le commutateur d'allumage à la position OFF. Faire tourner le moteur manuellement. Installer des bougies neuves. Faire démarrer le moteur de la façon habituelle. Si l'ennui persiste, voir le concessionnaire.
	5. Conduits de carburant obstrués (eau ou saleté)	Enlever le filtre à essence et le nettoyer; changer la cartouche filtrante au besoin. Vérifier l'état des conduits et la propreté du 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	La synchronisation à l'allumage peut être défectueuse. Voir votre 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, ou un mélange essence / huile inadéquat.

CONSTATATIONS	CAUSES PROBABLES	SOLUTIONS
Manque d'accélération ou de puissance du moteur	1. Bougie encrassé ou défectueuse	Voir la cause no 2 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement".
	2. Conduits de carburant obstrués	Vérifier le conduit de carburant. Voir la cause no 5 de la section "Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement".
	3. Carburateur	Régler à nouveau le carburateur (Voir Entretien). Si l'ennui persiste, voir votre concessionnaire.
	4. Allumage défectueux	Vérifier d'abord les causes 2 et 3 ("Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement"). Si l'ennui persiste, voir votre concessionnaire.
	5. Moteur	Si vous ne pouvez déterminer exactement la cause, voir le concessionnaire.
Le moteur a des retours de flamme	1. Bougie défectueuse	Vérifier la cause no 2. ("Le moteur tourne mais ne démarre pas ou démarre difficilement").
	2. Surchauffe du moteur	Mélange de carburant trop pauvre. Voir le concessionnaire. Niveau du liquide de refroidissement trop bas (fuite au boyau ou au joint, boyau obstrué). Pompe de liquide de refroidissement inopérante. Infiltration d'air dans le système de refroidissement.
	3. Allumage incorrect	Voir le concessionnaire.
Le moteur 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 ("Manque d'accélération ou de puissance du moteur").
	4. Mauvais alignement des poulies	Voir le concessionnaire.

REMISAGE



IMPORTANT: 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.

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

Chenille

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

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

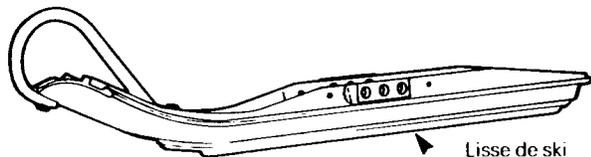
○ **REMARQUE:** Il faut tourner la chenille périodiquement (tous les 40 jours).

Suspension

Faire disparaître toute trace de saleté ou de rouille. Vérifier l'état des glissières.

Skis

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



Réservoir à essence

Retirer le bouchon et siphonner l'essence du réservoir.

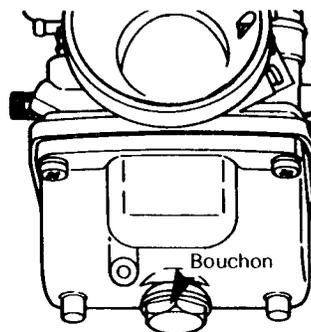
◆ **AVERTISSEMENT:** L'essence est un liquide inflammable et explosif. Toujours effectuer l'opération dans un local bien aéré. Ne pas fumer.

Carburateurs

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

Débrancher le conduit d'admission d'essence.

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



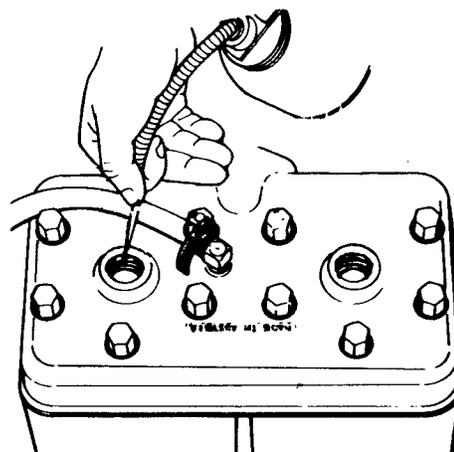
Remettre le bouchon et brancher le conduit d'admission d'essence.

Lubrification des cylindres

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

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

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



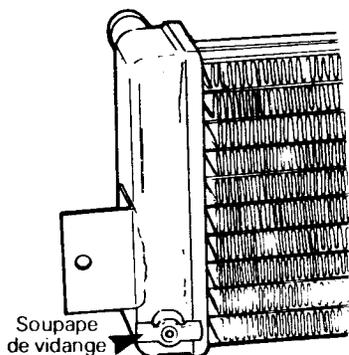
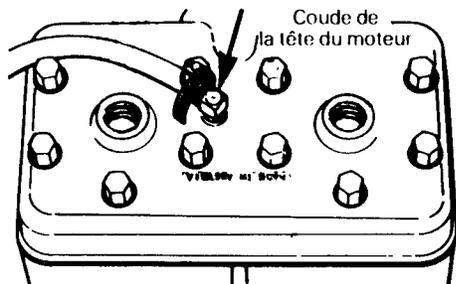
Tirer lentement sur le câble du démarreur à quelques reprises.

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

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

Système de refroidissement

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



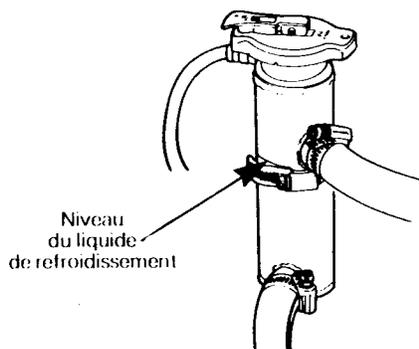
Déposer le bouchon du radiateur. Une fois la vidange terminée, déboucher le coude.

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

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

Pour remplir le système

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



Poulie motrice

Faire vérifier et nettoyer la poulie motrice par le concessionnaire à la fin de chaque saison.

Carter de chaîne

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

Commandes

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

Les resserrer au besoin.

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

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

Châssis

Nettoyer soigneusement le véhicule avec un détergent doux.

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

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

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

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

Inspection générale

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

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

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR	Type	254	354	454
	Nombre de cylindres	2	2	2
	Alésage	51 mm	59.5 mm	67.5 mm
	Course	61 mm	61 mm	61 mm
	Cylindrée	249.2 cc	339.2 cc	436.6 cc
	Taux de compression ± .6	16:1	16:1	16:1
	Régime maximum	9700 à 9900	9800 à 10000	9800 à 10000
	Réglage de la valve rotative			
	ouverture A.P.M.H.	125°	130°	136°
	fermeture P.P.M.H.	75°	73°	75°
	Réglage des lumières de cylindre:			
	lumières de transfert	63.7°	65°	65°
	lumières d'échappement	97.3°	98.2°	99.2°
	lumières d'échappement auxiliaires	97.3°	98.2°	99.2°
	Zone de jaillissement (min.)	1.2 mm (.047")	1.2 mm (.047")	1.2 mm (.047")
	Angle de jaillissement	14°	14°	12°
	Segment de piston	Segment Keystone en "L", à remplissage de molybdène		
	Jeu en bout du segment de piston	0.15-0.3 mm (.006-.012")	0.15-0.3 mm (.006-.012")	0.2-0.35 mm (.008-.014")
	Jeu cylindre / piston	0.082-0.112 mm (.0032-.0044")	0.082-0.136 mm (.0032-.0054")	0.132-0.166 mm (.0051-.0065")
	Jeu axial de la bielle	0.4-0.73 mm (.016-.029")	0.4-0.73 mm (.016-.029")	0.4-0.73 mm (.016-.029")
	Ovalisation max. du cylindre	0.02 mm (.0008")	0.02 mm (.0008")	0.02 mm (.0008")
CHÂSSIS	Longueur hors tout	248.9 cm (98")	248.9 cm (98")	248.9 cm (98")
	Largeur hors tout	113.6 cm (44 3/4")	113.6 cm (44 3/4")	113.6 cm (44 3/4")
	Hauteur hors tout	---	---	---
	Poids à vide ± 2 kg (5 lb)	147.4 kg (325 lb)	147.4 kg (325 lb)	147.4 kg (325 lb)
	Écart entre les skis	102.8 cm (40 1/2")	102.8 cm (40 1/2")	102.8 cm (40 1/2")
ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT	Chenille	À entraînement intérieur avec traverses en acier rivetées		
	Largeur	38 cm (15")	38 cm (15")	38 cm (15")
	Longueur	259 cm (102")	259 cm (102")	259 cm (102")
SUSPENSION	Débattement des amortisseurs	53.9 mm (2 1/8")		
	Débattement des skis avant	88.9 mm (3 1/2" ± 1/4)		
	Tension des ressorts d'amortisseur	145 lb-po		
CIRCUIT ÉLECTRIQUE	Allumage	Électronique Bosch, 6 poles		
	Puissance (magnéto)	130 W		
	Bougie	Bosch W340 S2S		
	Bougie (écartement)	0.4 mm (.016")		
	Réglage de l'allumage	1.39 mm (.055")		
	Réglage de l'allumage à 6000 tr / mn	Les marques doivent s'aligner		
	Résistance (éclairage)	0.2 ohms		
	Résistance (bobine de chargement)	470 ohms ± 5%		
	Résistance (bobine de déclenchement)	220 à 230 ohms		
CARBURANT	Contenance — S.I.	9 litres		
	— Imp.	2 gal		
	— É.-U.	2.42 gal		
	Essence	Type aviation, bleu pâle, 100 d'indice d'octane vert pâle, 100 à 130 d'indice d'octane		
	Huile	Huile Blizzard		
	Mélange essence / huile	20 / 1		
	Régime du ralenti	2500-3000 tr / mn		
	Carburateur	---	---	---
	Gicleur principal	---	---	---
	Aiguille de gicleur	---	---	---
	Découpe du tiroir d'accélérateur	---	---	---
	Gicleur de ralenti	---	---	---
	Réglage de la vis du mélange du ralenti ± 1/4	---	---	---
	Orifice de dérivation	---	---	---
	Siège de la valve	---	---	---
	Gicleur de démarrage	---	---	---

