



# **GUIDE DU CONDUCTEUR**

## **Alpine II**



**ski-doo**

# **1993**



English version  
is also available

**414 8160 00**



# Alpine II

## AVERTISSEMENT DE SÉCURITÉ

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

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

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



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

ALPINE®  
BOMBARDIER®  
ÉLAN®

FORMULA \*  
SAFARI \*  
SKANDIC \*

SKI-DOO®  
TUNDRA \*

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

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

Le présent guide fait usage des symboles suivants :

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

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

 **REMARQUE** : Apporte une information supplémentaire.

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

## Toujours prendre les précautions suivantes :

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

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b> . . . . .	<b>5</b>	<b>CARBURANT ET HUILE</b> . . . . .	<b>14</b>
<b>COMMANDES</b> . . . . .	<b>6</b>	Type de carburant recommandé . . . . .	14
Manette d'accélérateur . . . . .	7	Type d'huile recommandée . . . . .	14
Manette de frein . . . . .	7	Rapport carburant/huile . . . . .	14
Manette de frein d'urgence . . . . .	7	Préparation du mélange carburant/huile . . . . .	15
Interrupteur d'allumage . . . . .	7	Tableaux de mélange carburant/huile . . . . .	16
Commutateur d'éclairage . . . . .	7	<b>RODAGE</b> . . . . .	<b>17</b>
Interrupteur d'urgence . . . . .	8	Moteur . . . . .	17
Interrupteur du cordon coupe-circuit . . . . .	8	Courroie . . . . .	17
Poignée du démarreur à rappel . . . . .	9	Révision - 10 heures . . . . .	17
Bouton d'amorceur . . . . .	9	Tableaux de mélange carburant/huile pour le rodage . . . . .	18
Guidon . . . . .	9	<b>AVANT DE DÉMARRER</b> . . . . .	<b>19</b>
Levier de changement de vitesse . . . . .	9	Vérifications à effectuer . . . . .	19
Indicateur de vitesse/totalisateur général . . . . .	9	<b>DÉMARRAGE</b> . . . . .	<b>19</b>
Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier . . . . .	9	Démarrage manuel . . . . .	20
Lampe-témoin du faisceau de route . . . . .	10	Démarrage électrique . . . . .	20
Ouverture du capot . . . . .	10	Dernière vérification . . . . .	20
Console . . . . .	10	Démarrage d'urgence . . . . .	20
Bouton du frein de stationnement . . . . .	10	<b>LUBRIFICATION</b> . . . . .	<b>22</b>
Indicateur de niveau de carburant/bouchon du réservoir . . . . .	11	Fréquence . . . . .	22
Compartiment du siège . . . . .	11	Mécanisme de direction et suspension avant . . . . .	22
Porte-fusible . . . . .	11	Essieux moteurs . . . . .	23
Attelage . . . . .	12	Poulie menée et disques de frein . . . . .	23
Accessoires . . . . .	13	Étriers de frein . . . . .	24
		Suspensions à glissières . . . . .	24
		Mécanisme d'attelage . . . . .	25
		Charnières du capot . . . . .	25
		Niveau d'huile de la boîte de vitesses . . . . .	25

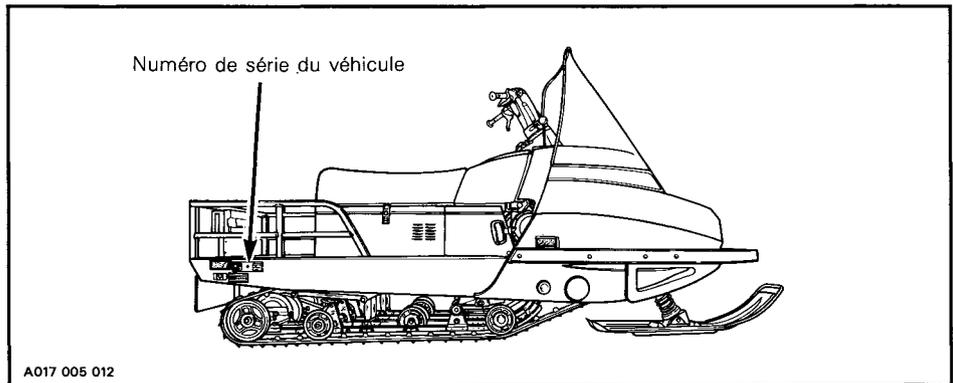
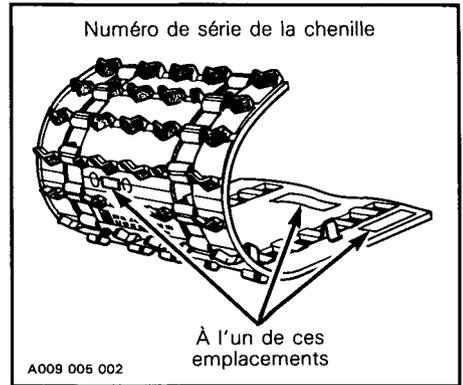
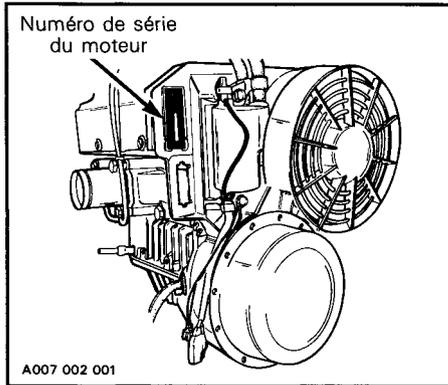
<b>ENTRETIEN</b> . . . . .	<b>27</b>	<b>REMISAGE</b> . . . . .	<b>40</b>
Dépose du garde-courroie . . . . .	27	Chenilles . . . . .	40
Dépose et installation de la courroie d'entraînement . . . . .	27	Commandes . . . . .	40
État de la courroie d'entraînement . . . . .	28	Boîte de vitesses . . . . .	40
Courroie d'entraînement neuve . . . . .	28	Poulies motrice et menée . . . . .	40
État du frein . . . . .	28	Moteur . . . . .	40
Réglage du frein . . . . .	29	Réservoir de carburant et carburateur . . . . .	41
Bougies . . . . .	29	Batterie . . . . .	41
Batterie . . . . .	30	Inspection générale . . . . .	42
État de la suspension . . . . .	31	<b>DIAGNOSTIC DES PANNES</b> . . . . .	<b>44</b>
État des courroies d'arrêt . . . . .	31	<b>OUTILS</b> . . . . .	<b>47</b>
Réglage de la suspension . . . . .	31	<b>FICHE TECHNIQUE</b> . . . . .	<b>48</b>
État des chenilles . . . . .	33	<b>GUIDE SI</b> . . . . .	<b>50</b>
Tension et alignement des chenilles . . . . .	33		
Poulies motrice et menée . . . . .	35		
Mécanisme de direction . . . . .	35		
Réglage de la direction . . . . .	35		
Système d'échappement . . . . .	36		
Écrous de culasse . . . . .	36		
Écrous du support de moteur . . . . .	36		
Réglage du carburateur . . . . .	36		
Remplacement du filtre à carburant . . . . .	37		
Compartiment-moteur . . . . .	37		
Nécessaire de haute altitude . . . . .	37		
État du système de refroidissement . . . . .	37		
Tension de la chaîne d'entraînement . . . . .	38		
Visée du faisceau du phare . . . . .	38		
Remplacement des ampoules . . . . .	38		
Faisceaux de fils, câbles et conduits . . . . .	39		
Inspection générale . . . . .	39		

# IDENTIFICATION DU VÉHICULE

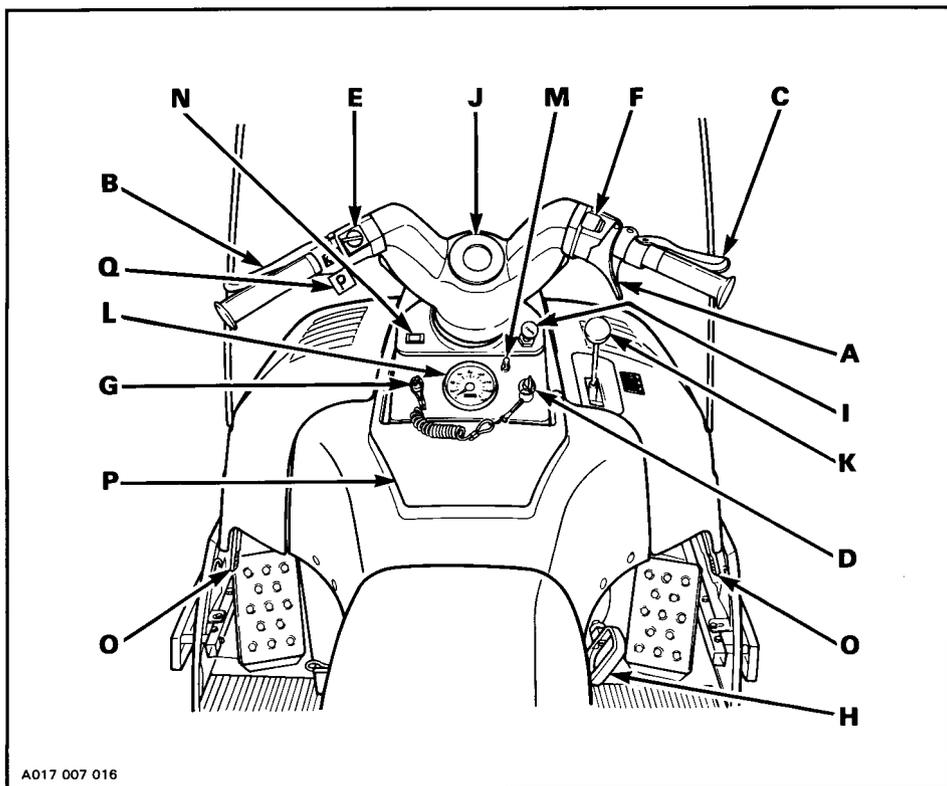
---

Pour une raison ou pour une autre, il se peut que vous ayez à produire, en certaines occasions, les numéros de série de votre motoneige (moteur, chenille, châssis). Ce serait le cas, par exemple, lors d'une réclamation à la garantie ou d'une perte.

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



# COMMANDES



A) Manette d'accélérateur

B) Manette de frein

C) Manette de frein d'urgence

D) Interrupteur d'allumage

E) Commutateur d'éclairage

F) Interrupteur d'urgence

G) Interrupteur du cordon  
coupe-circuit

H) Poignée du démarreur à rappel

I) Bouton d'amorceur

J) Guidon

K) Levier de changement de vitesse

L) Indicateur de vitesse

M) Bouton de remise à zéro du  
totalisateur journalier

N) Lampe-témoin du faisceau  
de route

O) Ouverture du capot

P) Console

Q) Bouton du frein de stationnement

A017 007 016

## A) Manette d'accélérateur

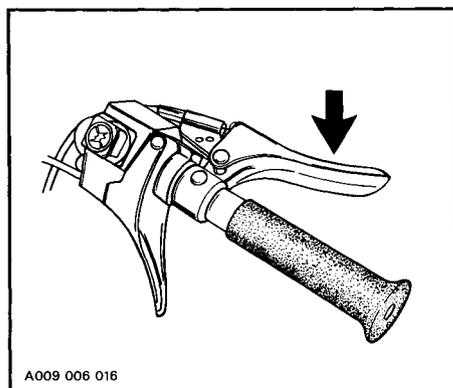
Fixée à la poignée droite du guidon. Le régime du moteur augmente et l'embrayage s'effectue en fonction de la pression exercée sur la manette d'accélérateur. Le moteur revient automatiquement au ralenti dès qu'on relâche la manette.

## B) Manette de frein

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

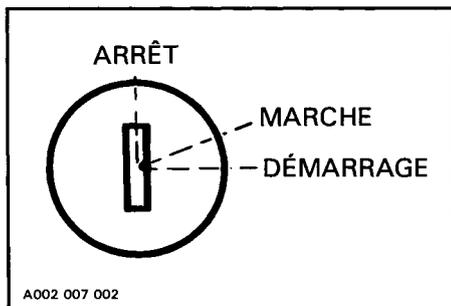
## C) Manette de frein d'urgence

Cette manette est placée sur la poignée droite du guidon. Si jamais il y a manque de frein, utiliser cette manette de frein d'urgence.



## D) Interrupteur d'allumage

Les feux s'allument automatiquement dès que le moteur fonctionne.



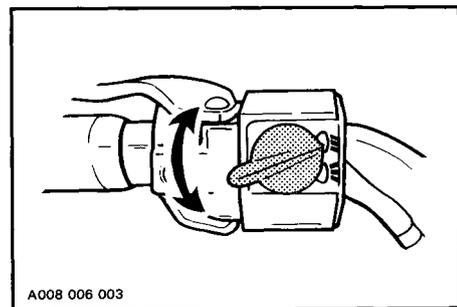
Interrupteur à trois positions. Pour démarrer le moteur, tourner la clé à la position DÉMARRAGE et la tenir. Dès que le moteur démarre, laisser la clé revenir à la position MARCHÉ. Pour arrêter le moteur, tourner la clé à la position ARRÊT. Si le moteur ne démarre pas à la première tentative, ramener à chaque fois la clé à la position ARRÊT.

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

○ **REMARQUE** : Il est possible, si nécessaire de démarrer manuellement le moteur à l'aide du démarreur à rappel.

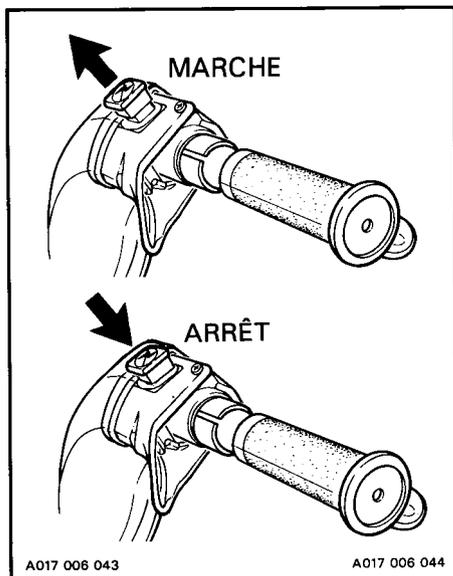
## E) Commutateur d'éclairage

Le commutateur à deux positions est placé sur la poignée gauche du guidon. Pour allumer le feu de route ou le feu de croisement, il suffit d'actionner ce commutateur.

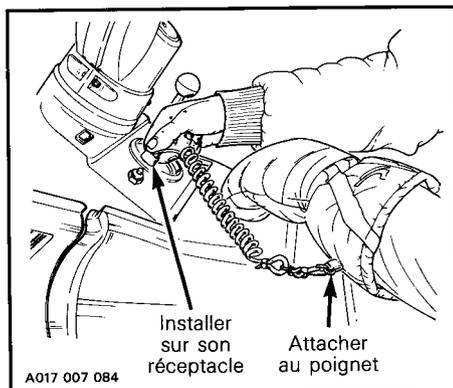


## F) Interrupteur d'urgence

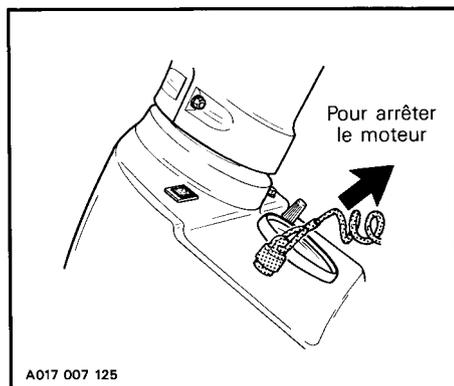
Interrupteur à deux positions placé sur la poignée droite du guidon. Pour arrêter le moteur en cas d'urgence, abaisser le bouton à la position, ARRÊT et appliquer simultanément les freins. Pour que le moteur démarre, le bouton doit être en position relevée MARCHÉ.



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



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



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

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

## G) Interrupteur du cordon coupe-circuit

Interrupteur à tirette situé sous le guidon.

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

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

## H) Poignée du démarreur à rappel

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

## I) Bouton d'amorceur

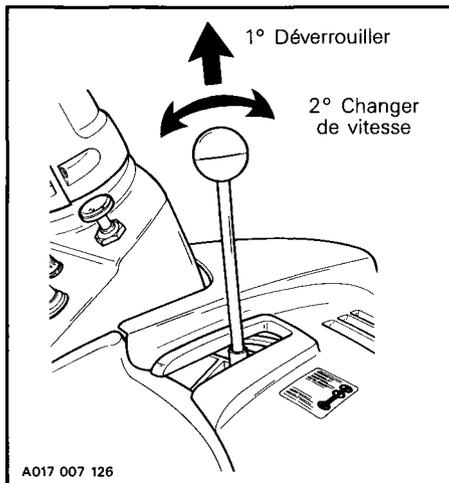
Tirer et pousser deux ou trois fois le bouton pour démarrer un moteur froid. Il n'est pas nécessaire d'effectuer cette opération lorsque le moteur est chaud.

## J) Guidon

La hauteur du guidon est réglable ; consulter un concessionnaire autorisé.

## K) Levier de changement de vitesse

Le levier de changement de vitesse se trouve à la droite du tableau de bord. Il s'agit d'un levier à trois positions, deux en marche avant, et une en marche arrière. Tirer le levier vers le haut avant de changer de vitesse.



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

## L) Indicateur de vitesse / totalisateur général

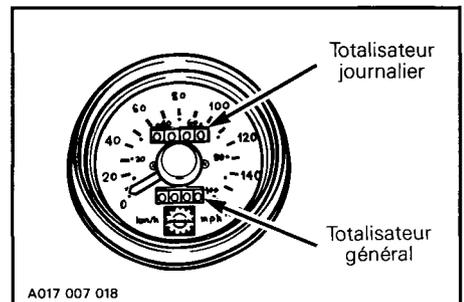
L'indicateur de vitesse indique la vitesse du véhicule en km/h alors qu'un totalisateur général enregistre la distance totale parcourue en kilomètres.

## M) Bouton de remise à zéro du totalisateur journalier

Le bouton de remise à zéro du totalisateur journalier est situé sur le tableau de bord, à la droite de l'indicateur de vitesse. Pour le remettre à zéro, tourner le bouton jusqu'à ce qu'il n'y ait que des zéros.

### Totalisateur journalier

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



## N) Lampe-témoin du faisceau de route

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

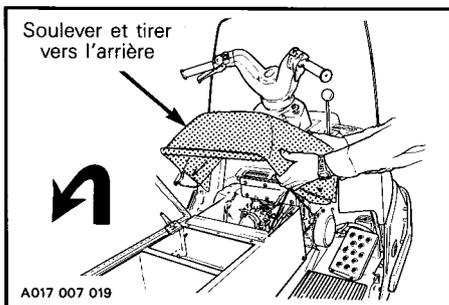
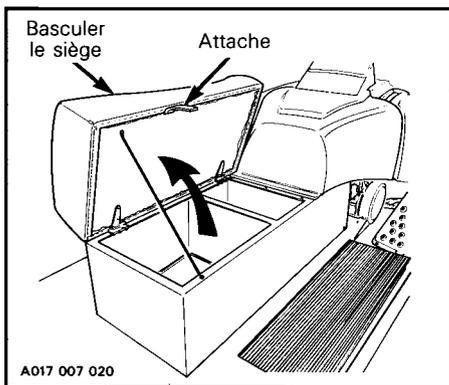
## O) Ouverture du capot

Tirer les attaches vers le bas pour libérer le capot. Soulever doucement le capot jusqu'à ce que le fil de retenue le maintienne ouvert.

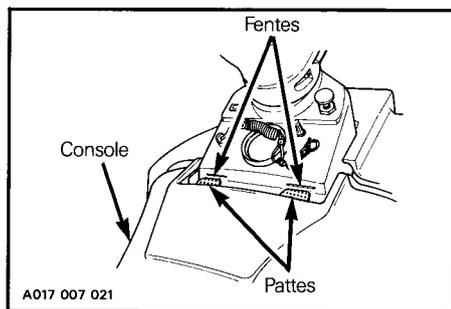
◆ **AVERTISSEMENT** : Il est dangereux de faire tourner le moteur lorsque le capot est ouvert, déverrouillé ou enlevé.

## P) Console

Pour avoir accès au moteur, au carburateur et aux bougies soulever l'attache, basculer le siège de la droite, soulever l'arrière de la console, et la tirer vers l'arrière.



Pour fixer la console au véhicule, s'assurer d'insérer les pattes de la console dans les fentes du tableau de bord.

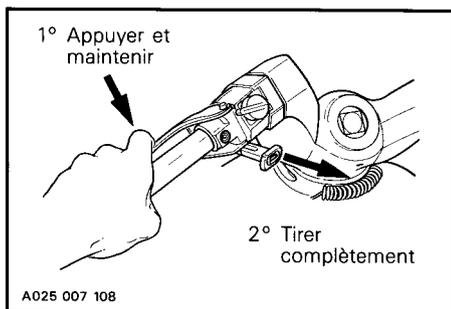


## Q) Bouton du frein de stationnement

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

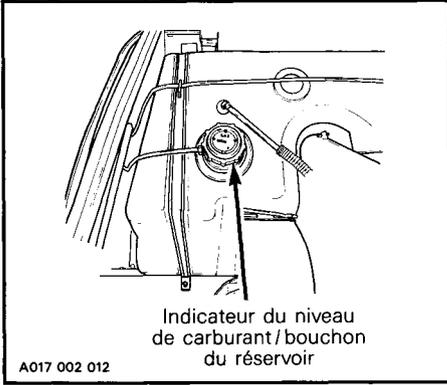
Pour actionner le mécanisme, appuyer sur la manette de frein et tirer en même temps sur le bouton avec l'autre main. Il y a deux encoches de fixation sur le levier du bouton ; tirer le bouton jusqu'à ce qu'une des encoches s'engage, puis relâcher la manette de frein.

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



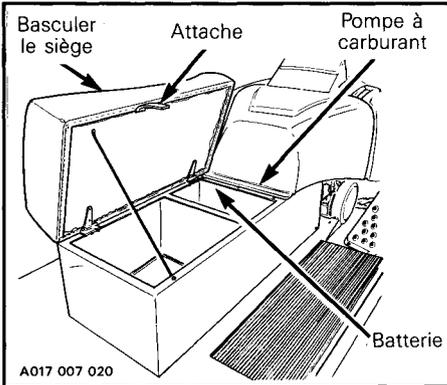
## Indicateur de niveau de carburant/bouchon du réservoir

Sous le capot, il y a un indicateur de niveau de carburant à aiguille qui est intégré au bouchon du réservoir afin d'indiquer la quantité de carburant contenue dans le réservoir.



## Compartiment du siège

Abaisser l'attache et basculer le siège. Cet endroit est idéal pour remiser les bougies, les courroies, les câbles de rechange, etc.



○ **REMARQUE :** Le matériel d'urgence devrait être enroulé dans un caoutchouc mousse ou l'équivalent. Cette opération consiste à éviter d'endommager les articles fragiles lors d'une conduite sur terrain accidenté ou cahoteux.

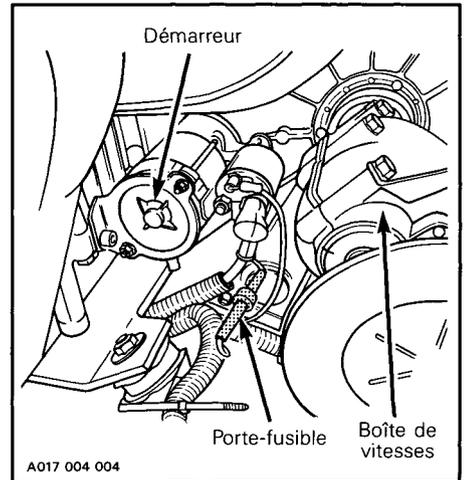
## Compartiment de la batterie/pompe de carburant

La batterie et la pompe de carburant sont situées dans la partie avant du compartiment du siège.

◆ **AVERTISSEMENT :** Ne rien remettre dans le compartiment de la batterie/pompe de carburant.

## Porte-fusible

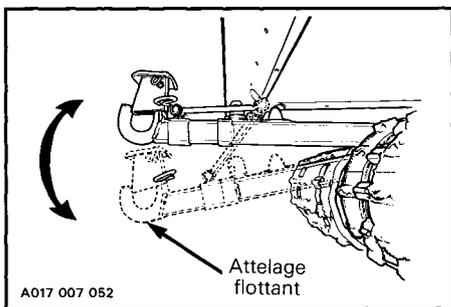
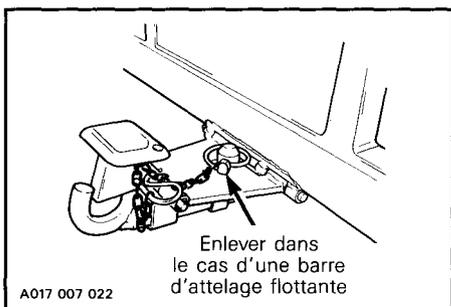
Le système de démarrage est protégé par un fusible de 30 ampères. Le porte-fusible se trouve près du démarreur et de la boîte de vitesses. Si le démarreur ne fonctionne pas, vérifier l'état du fusible et le remplacer par un autre de même ampérage.



## Attelage

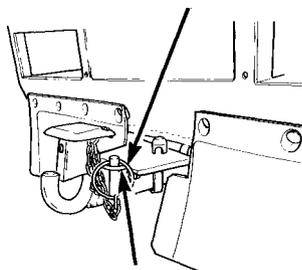
Un attelage à crochet a été prévu pour remorquer la plupart des équipements. L'attelage peut être fixe ou flottant selon le type d'équipement remorqué, permettant ainsi un fonctionnement en douceur.

L'attelage doit être verrouillé pour le remorquage d'une remorque à barre d'attelage fixe. Avec une barre d'attelage flottante, enlever la goupille de verrouillage pour lui permettre de se déplacer de haut en bas.



La goupille de verrouillage peut être insérée dans la goupille de sûreté lorsque l'attelage est flottant.

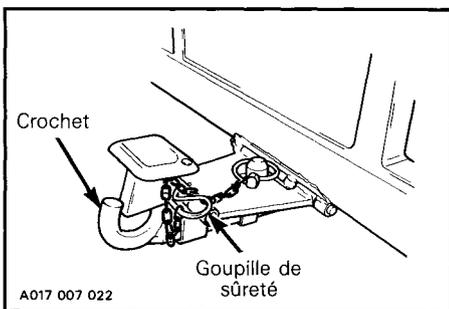
Anneau de la goupille de verrouillage refermé contre la goupille de sûreté



A017 007 024

**REMARQUE :** Pour que l'attelage demeure verrouillé, insérer la goupille de verrouillage dans le poteau d'attelage, en plaçant son côté plat contre la plaque d'attelage.

Une goupille de sûreté a été prévue pour verrouiller le crochet d'attelage.



**AVERTISSEMENT :** Lors du remorquage d'un traîneau ou d'une remorque, toujours s'assurer de verrouiller le crochet au moyen de la goupille de sûreté.

---

Les remorques ou les traîneaux tirés par une motoneige devraient toujours être chargés de façon à ce que le centre de gravité se trouve le plus bas possible. Utiliser un traîneau muni d'une barre d'attelage rigide. Pour remorquer un véhicule transportant des passagers, conduire à vitesse modérée et éviter les terrains accidentés pour leur sécurité. De plus, veiller à ce que les passagers descendent du véhicule et traversent les routes à pied.

## **Accessoires**

Certains accessoires en option pourraient être ajoutés au véhicule, tels un avertisseur, un compteur horaire, un siège allongé avec dossier, une cabine de toile, un attelage à languette, etc. Communiquer avec un concessionnaire autorisé pour de plus amples informations.

# CARBURANT ET HUILE

---

Toujours ajouter l'huile au carburant dans les proportions recommandées. Effectuer un mélange parfait avant de remplir le réservoir de la motoneige.

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

## Type de carburant recommandé

Utiliser de l'essence ordinaire avec ou sans plomb, disponible dans la plupart des stations-service, ou du gazohol contenant moins de 10 % d'éthane.

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

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

## Type d'huile recommandée

Utiliser l'huile BLIZZARD (N/P 496 0135 00 - 500 mL) vendue chez un concessionnaire autorisé. Ce type d'huile demeure fluide à des températures pouvant atteindre  $-40^{\circ}\text{C}$  ( $-40^{\circ}\text{F}$ ).

S'il est impossible d'obtenir de l'huile BLIZZARD, utiliser de l'huile à injection pour motoneiges BOMBARDIER (N/P 496 0133 00 - 1 litre) ou l'équivalent.

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

## Rapport carburant/huile

On ne saurait trop insister sur l'importance du mélange carburant/huile, car un mélange inadéquat endommagera sérieusement le moteur. Le rapport recommandée est de 50:1 (40:1 pendant le rodage. Se référer aux tableaux de mélange carburant/huile pour le rodage ci-dessous).

### SI

500 mL d'huile + 25 litres de carburant = 50:1

### IMPÉRIAL

16 oz d'huile + 5 gal imp. de carburant = 50:1

ou

500 mL d'huile + 5-1/2 gal imp. de carburant = 50:1

### É.-U.

13 oz d'huile + 5 gal É.-U. de carburant = 50:1

ou

500 mL d'huile + 6.6 gal É.-U. de carburant = 50:1

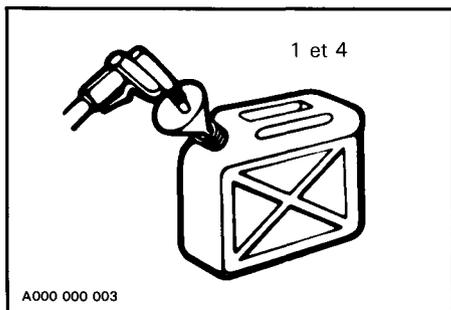
○ **REMARQUE** : Pour faciliter le mélange carburant/huile, conserver l'huile à la température de la pièce.

## Préparation du mélange carburant/huile

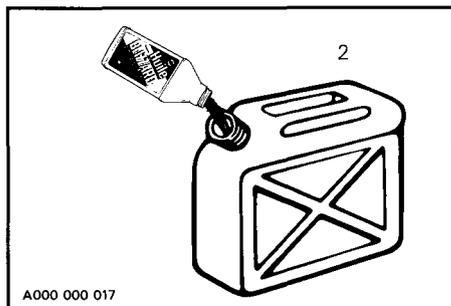
Utiliser un récipient propre. Ne jamais effectuer le mélange dans le réservoir de la motoneige.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne jamais faire le plein pendant que le moteur tourne. Par temps très froid, éviter que le carburant ne vienne en contact avec la peau.

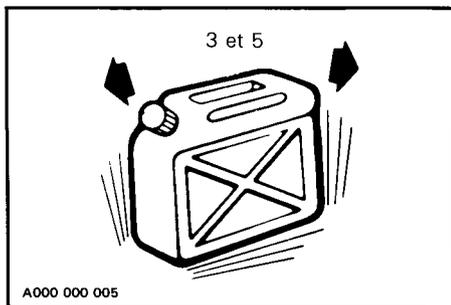
1. Verser environ quatre litres (1 gallon) de carburant dans un récipient propre.



2. Ajouter la quantité d'huile requise pour obtenir le mélange complet.



3. Remettre le bouchon et agiter vigoureusement le récipient.

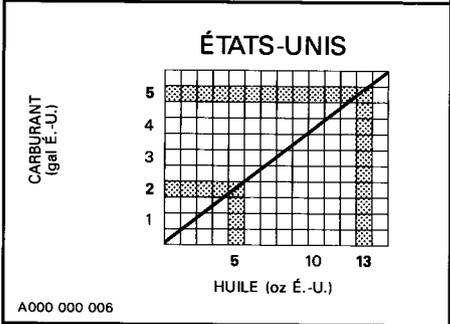
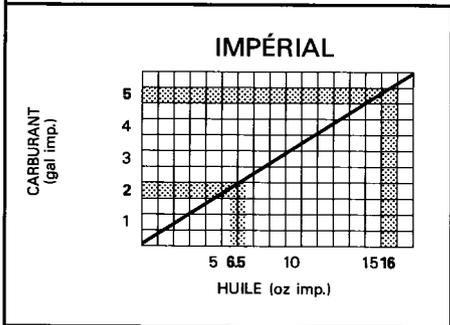
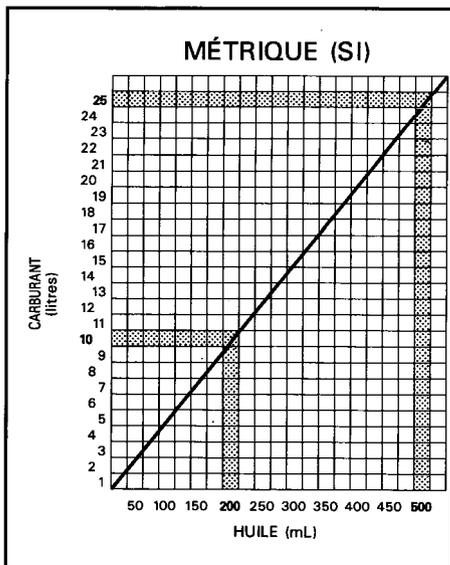


4. Ajouter le reste du carburant.
5. Brasser de nouveau. À l'aide d'un entonnoir à filtre fin, verser le mélange dans le réservoir de la motoneige.

◆ **AVERTISSEMENT** : Afin d'éviter de répandre du carburant dans le compartiment-moteur, toujours utiliser un entonnoir pour faire le plein.

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

# Tableaux de mélange carburant/huile (proportions de 50:1)



A000 000 006

# RODAGE

---

## Moteur

Les moteurs de motoneiges Bombardier-Rotax® doivent subir un rodage avant de fournir leur puissance maximale. Le fabricant de ces moteurs recommande un rodage de 10 à 15 heures de fonctionnement. Pendant cette période, le mélange de carburant doit être plus riche, soit 40 parties d'essence pour une partie d'huile BLIZZARD. L'accélérateur ne devrait pas être actionné à plus du 3/4 de sa course. De brèves accélérations vigoureuses et de fréquentes variations de régime contribuent à un bon rodage. Cependant, de longues accélérations vigoureuses, des vitesses de croisière prolongées et une surchauffe du moteur sont néfastes pendant la période de rodage.

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

## Courroie

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

## Révision - 10 Heures

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

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

---

**Cette vérification est laissée aux frais du client.**

---

## Tableaux de mélange carburant/huile pour le rodage

▼ **ATTENTION :** Les tableaux qui suivent ne concernent que la période de rodage où un mélange riche de 40:1 est nécessaire.

### SI

500 mL d'huile + 20 litres de carburant = 40:1

### IMPÉRIAL

16 oz d'huile + 4.6 gal imp. de carburant = 40:1

ou

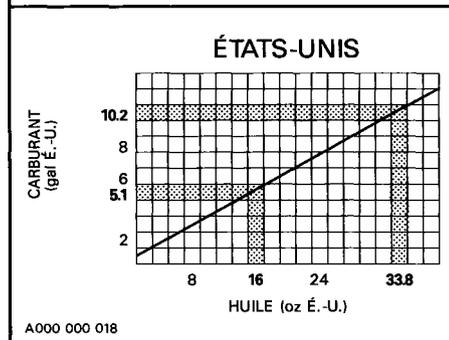
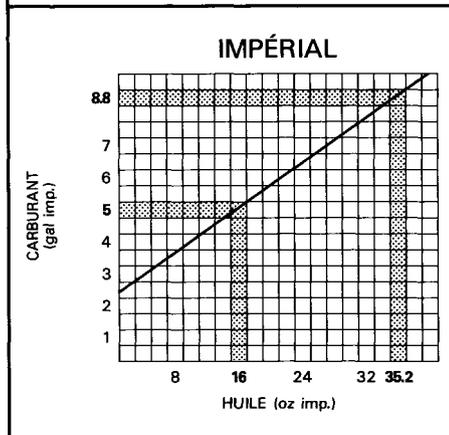
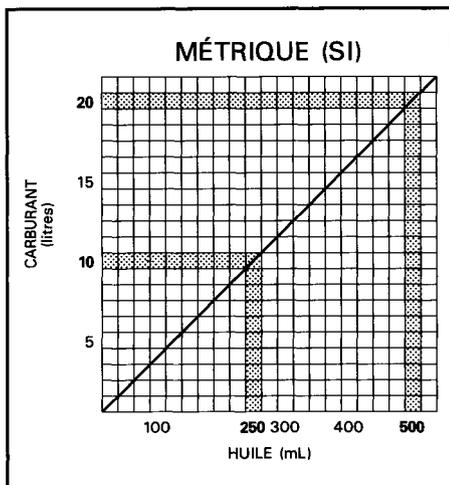
500 mL d'huile + 4.8 gal imp. de carburant = 40:1

### É.-U.

16 oz d'huile + 5.1 gal É.-U. de carburant = 40:1

ou

500 mL d'huile + 5.3 gal É.-U. de carburant = 40:1



A000 000 018

# AVANT DE DÉMARRER

## Vérifications à effectuer

- ACTIONNER LA MANETTE D'ACCÉLÉRATEUR À QUELQUES REPRISES pour voir si elle fonctionne bien. Celle-ci doit revenir automatiquement à la position du ralenti dès qu'on la relâche.
- S'assurer que le ski et les chenilles ne sont pas gelés 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. La manette doit revenir complètement à sa position originale dès qu'elle est relâchée.

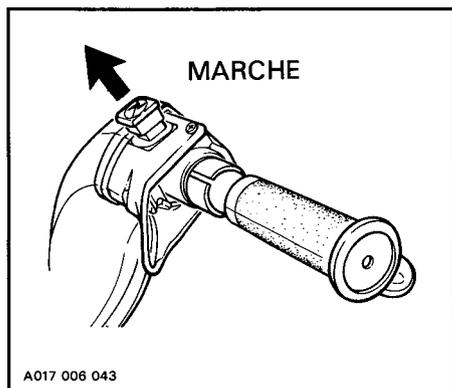
- Vérifier le niveau de carburant.
- S'assurer que la voie est complètement libre devant le véhicule.
- Nettoyer et vérifier le fonctionnement du phare, du feu arrière et du feu d'arrêt.

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

## DÉMARRAGE

Vérifier le fonctionnement de la manette d'accélérateur.

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



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

Actionner l'amorceur à deux ou trois reprises.

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

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

On peut mettre le moteur en marche en suivant la méthode manuelle ou électrique.

## Démarrage manuel

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

Tirer lentement la poignée du démarreur à rappel jusqu'à ce qu'elle offre une résistance, puis tirer vigoureusement. Laisser la poignée revenir lentement à sa position initiale.

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

## Démarrage électrique

Introduire la clé dans l'interrupteur :

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

Tourner la clé dans le sens horaire à la position MARCHE, jusqu'à ce que le démarreur soit actionné. Relâcher la clé dès que le moteur a démarré. S'il ne démarre pas au premier essai, ramener la clé à la position ARRÊT après chaque essai subséquent.

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

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

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

## Dernière vérification

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

Toujours dégager le frein de stationnement avant d'effectuer une randonnée.

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

▼ **ATTENTION** : Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux minutes, afin qu'il se réchauffe. Ensuite, rouler tranquillement pendant le premier kilomètre, de façon à ce que tous les composants du véhicule se réchauffent.

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

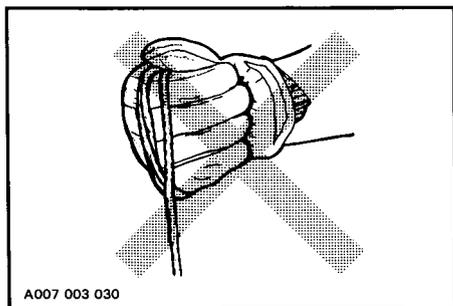
## Démarrage d'urgence

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

Enlever la console pour faciliter l'installation du câble de démarrage d'urgence autour de la poulie motrice, puis démarrer le moteur.

◆ **AVERTISSEMENT** : La console pourrait être endommagée ou des blessures à la main pourraient en résulter si on n'enlève pas la console.

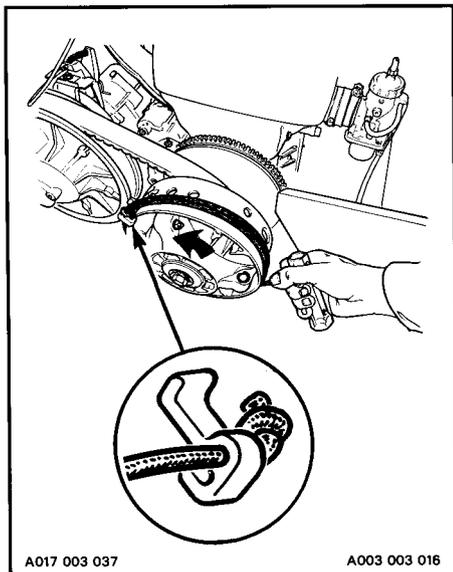
◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas enrouler le câble autour de la main. Ne tirer que sur la poignée du câble.



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

Fixer le câble d'urgence à toute poignée disponible et à la pince de démarrage comprise dans la trousse d'outils. Enrouler solidement le câble autour de la poulie motrice de sorte que la poulie motrice tourne dans le sens antihoraire (même direction que la chenille), et ce, lorsqu'on tire sur le câble.

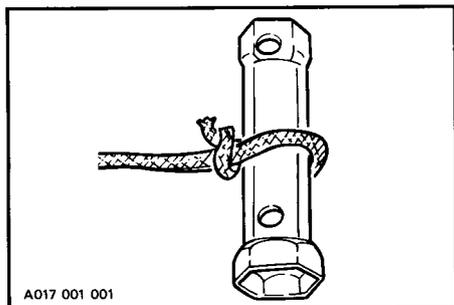
○ **REMARQUE** : La douille de bougie peut être utilisée comme poignée de démarreur en cas d'urgence.



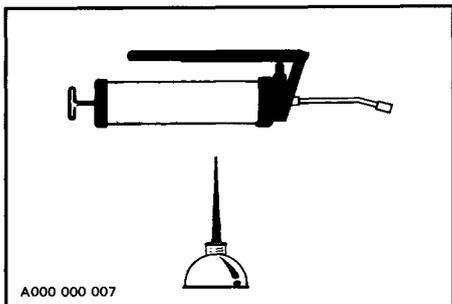
Démarrer le moteur manuellement de la façon habituelle.

Remettre la console en place, mais non le garde-courroie.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas réinstaller le garde-courroie après avoir effectué un démarrage d'urgence au moyen de la poulie motrice.

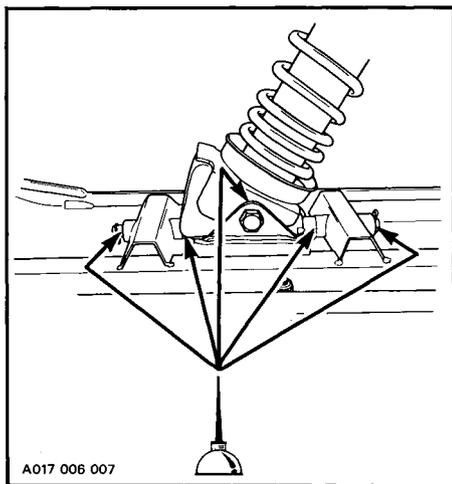


# LUBRIFICATION



## Mécanisme de direction et suspension avant

Au moyen d'huile à mécanisme légère, lubrifier le pivot longitudinal du ski ainsi que le boulon du coupleur de ski.



## Fréquence

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

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

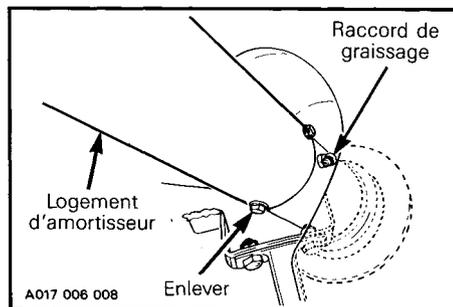
○ **REMARQUE :** Lors de la lubrification des raccords de graissage, actionner le pistolet-graisseur lentement jusqu'à ce que la graisse apparaisse au niveau des joints. Toujours utiliser de la graisse basse température (N/P 413 7061 00).

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

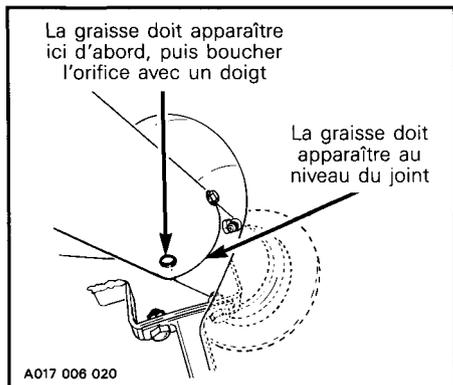
Laisser l'huile s'infiltrer, et déplacer plusieurs fois le ski pour étendre l'huile.

Depuis l'intérieur du capot, lubrifier l'amortisseur avant en procédant comme suit :

Enlever la vis indiquée.



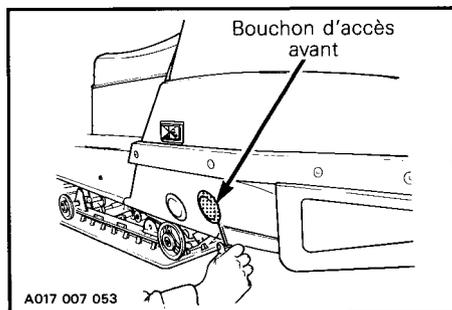
Lubrifier jusqu'à ce que la graisse apparaisse par l'orifice. Boucher ensuite solidement l'orifice au moyen d'un doigt, et continuer à lubrifier lentement jusqu'à ce que la graisse apparaisse au niveau du joint.



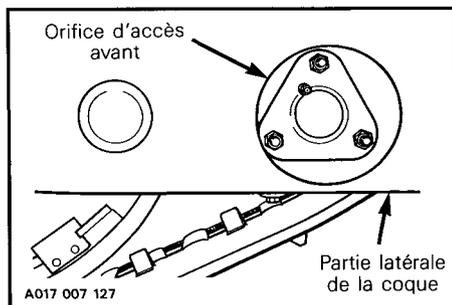
Huiler les joints à rotule de la barre d'accouplement.

## Essieux moteurs

Deux bouchons d'accès se trouvent de chaque côté de la coque. Enlever les bouchons avant pour avoir accès au raccord de graissage de chacun des essieux moteurs.



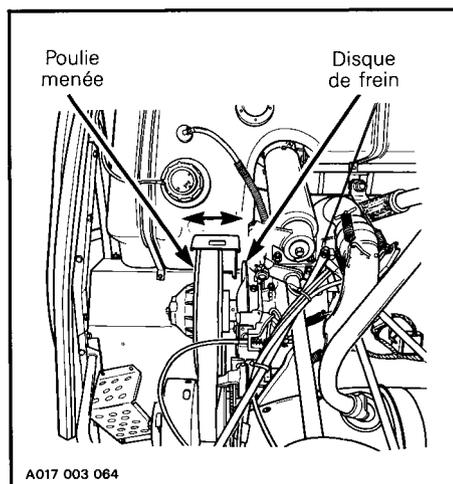
Lubrifier au moyen de graisse basse température, et remettre ensuite les bouchons d'accès en place.

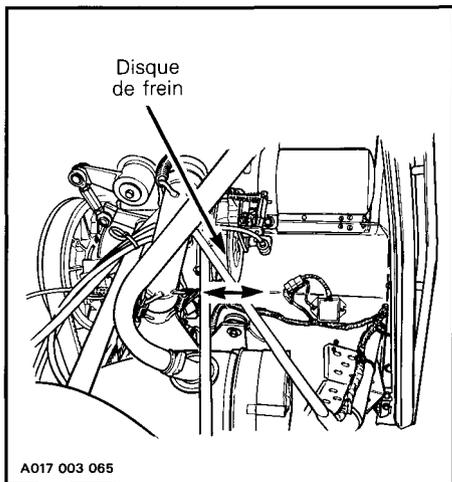


**ATTENTION : S'assurer de lubrifier les deux essieux moteurs. Il y a un raccord de graissage de chaque côté de la coque.**

## Poulie menée et disques de frein

La poulie menée et les disques de frein doivent coulisser librement sur leur arbre. Consulter un concessionnaire autorisé.





## Étriers de frein

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

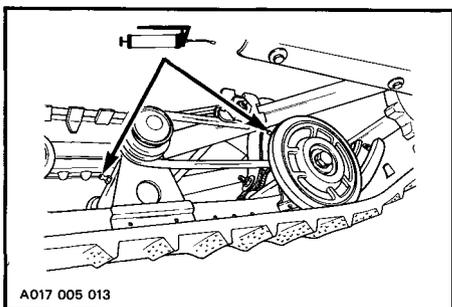
◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas lubrifier les câbles d'accélérateur et/ou de frein, ni leur gaine.

## Suspensions à glissières

Lubrifier les pièces suivantes des deux suspensions par les raccords de graissage jusqu'à ce que la graisse apparaisse aux joints. Utiliser de la graisse basse température seulement.

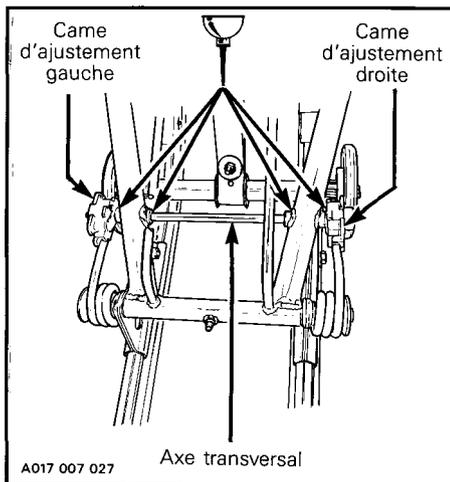
▼ **ATTENTION** : S'assurer de lubrifier les deux suspensions.

— Axes supérieur et inférieur du bras avant.

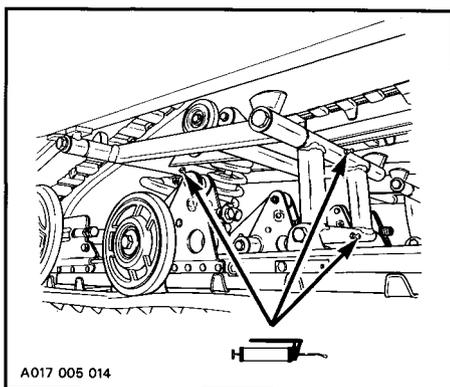


Huiler l'axe transversal des came d'ajustement.

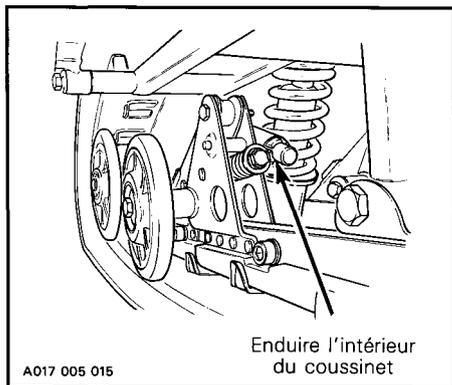
▼ **ATTENTION** : Lubrifier toutes les semaines.



— Arbre transversal arrière.  
— Axes supérieur et inférieur du bras de pivot.

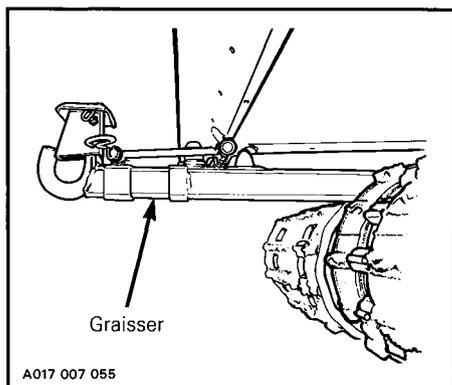


— Enduire de graisse l'intérieur des coussinets de la barre stabilisatrice de la suspension arrière.



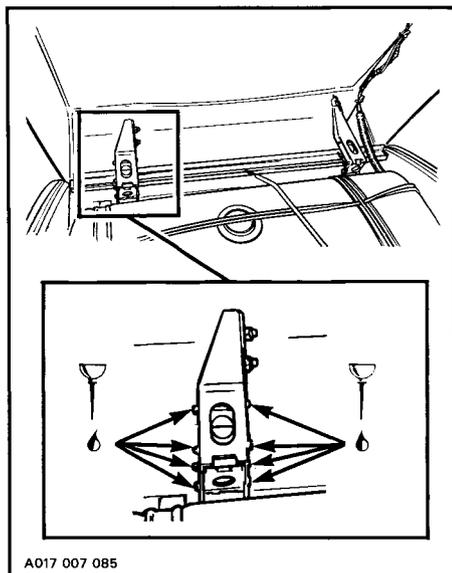
## Mécanisme d'attelage

— Lubrifier tout autour du tube carré au moyen de graisse basse température.



## Charnières du capot

Huiler les deux charnières au niveau des quatre pivots.

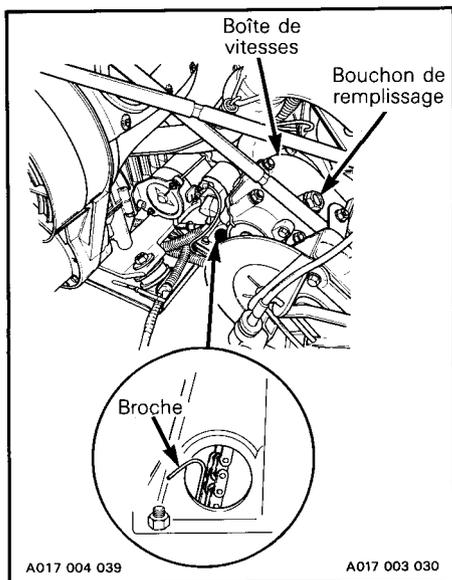


## Niveau d'huile de la boîte de vitesses

La contenance de la boîte de vitesses est de 500 mL (18 oz) d'huile.

Pour vérifier le niveau :

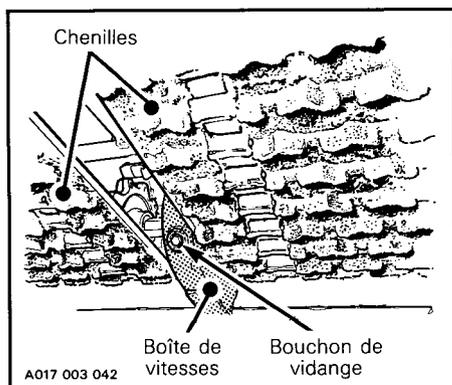
Enlever le couvercle de caoutchouc situé sur le côté inférieur droit de la boîte de vitesses. À l'aide d'une broche, vérifier le niveau d'huile. Celui-ci doit atteindre 92 mm (3-5/8 po).



Introduire l'huile par l'orifice de remplissage. Utiliser l'huile pour carters de chaîne Bombardier (N/P 413 8019 00, 250 mL (9 oz)).

### Vidange de la boîte de vitesses

Pour vidanger la boîte de vitesses, il suffit d'enlever le bouchon de vidange ; celui-ci est situé sous la partie avant du véhicule, plus précisément entre les deux chenilles.



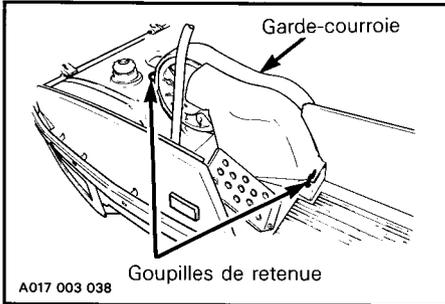
## Dépose du garde-courroie

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

1. Basculer le capot.

○ **REMARQUE** : La console peut être enlevée pour faciliter l'accès.

2. Enlever les deux goupilles de retenue.



3. Soulever et enlever le garde-courroie.

## Dépose et installation de la courroie d'entraînement

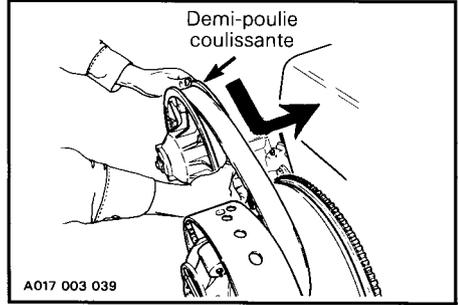
◆ **AVERTISSEMENT** : Ne jamais démarrer ou faire tourner le moteur lorsque la courroie d'entraînement n'est pas installée. Il est dangereux de faire fonctionner le moteur sans charge.

1. Enlever la clé de contact.

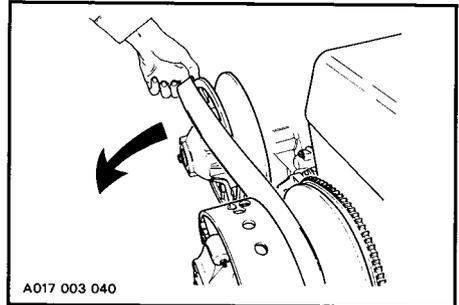
2. Basculer le capot et enlever le garde-courroie.

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

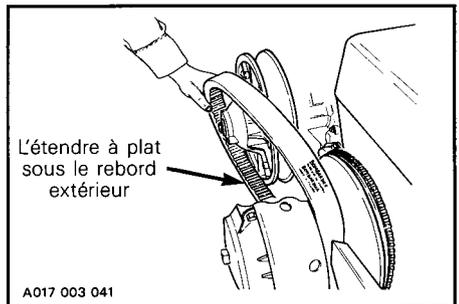
○ **REMARQUE** : Appliquer le frein de stationnement afin de faciliter l'ouverture de la poulie menée.



4. Glisser la courroie par-dessus le rebord supérieur de la demi-poulie coulissante, du côté opposé à la boîte de vitesses.



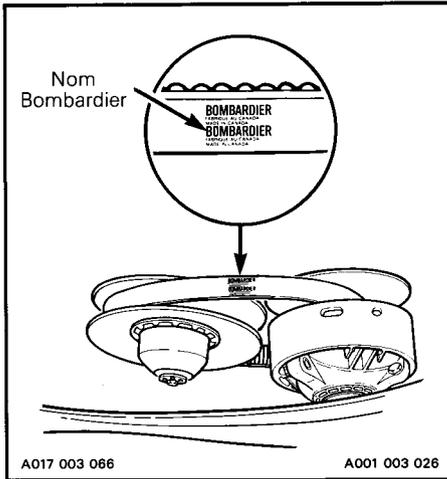
5. Enlever complètement la courroie de la poulie menée, en l'étendant à plat sous le rebord extérieur de la poulie menée.



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

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

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



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

## État de la courroie d'entraînement

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

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

## Courroie d'entraînement neuve

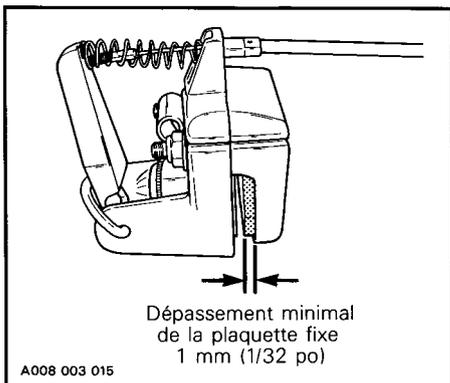
Après l'installation d'une courroie d'entraînement neuve, on recommande fortement d'observer une période de rodage de 25 km (15 milles).

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

## État du frein

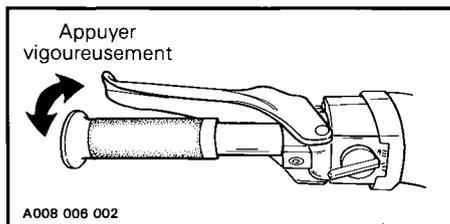
L'efficacité du freinage est un facteur essentiel de sécurité. Ne jamais circuler sans s'être assuré du bon fonctionnement du mécanisme.

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

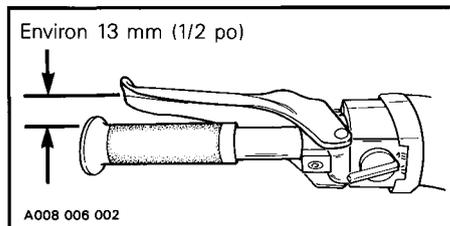


## Réglage du frein

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



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

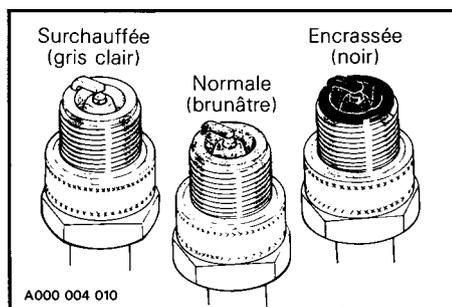


## Bougies

Enlever la console pour avoir accès aux bougies. Débrancher les fils et enlever ensuite les bougies au moyen de la douille et de la poignée comprises dans la trousse d'outils.

Vérifier l'état des bougies.

- Bec brunâtre : fonctionnement normal (les réglages du carburateur, le degré thermique des bougies, etc., sont adéquats).
- Bec noir : mélange du ralenti et/ou de haute vitesse trop riches ; rapport huile/carburant 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/carburant inadéquat ; fuite au niveau d'un joint.



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

Vérifier l'écartement des bougies au moyen d'une jauge d'épaisseur. Celui-ci devrait être de 0.4 mm (.016 po).

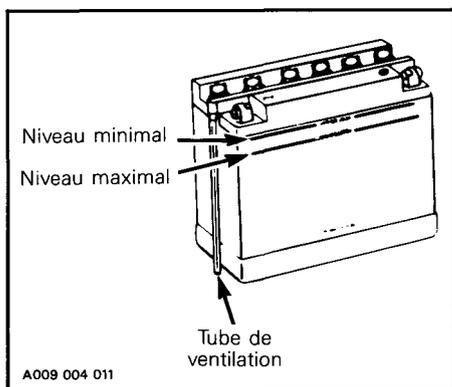
Remettre les bougies en place et brancher les fils.

Replacer la console.

## Batterie

○ **REMARQUE** : La batterie se trouve sous le siège.

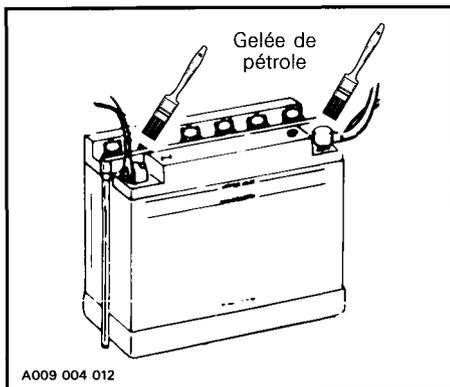
Vérifier le niveau d'électrolyte chaque semaine. S'il est plus bas que la ligne de niveau supérieur, ajouter de l'eau distillée.



Au besoin, nettoyer les bornes et les raccords avec une brosse à poils raides pour faire disparaître toute trace de corrosion. Laver avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer soigneusement et sécher complètement.

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

Brancher les câbles de la batterie. Enduire les bornes et les raccords de graisse diélectrique à la silicone (N/P 413 7017 00) ou de gelée de pétrole pour prévenir la corrosion. S'assurer que la batterie est bien fixée et que le tube de ventilation n'est pas plié ou obstrué.



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

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

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

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

## État de la suspension

Examiner toutes les pièces de la suspension, incluant les glissières, les ressorts, les roues, le pivot, etc.

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

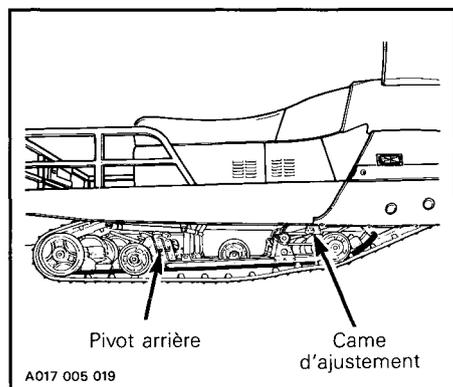
## État des courroies d'arrêt

Vérifier si les courroies sont usées ou fendillées, et s'assurer que les boulons et les écrous sont bien serrés. S'ils sont desserrés, vérifier si les trous des courroies sont déformés, et remplacer les courroies s'il y a lieu. Serrer les écrous à 10 N•m (89 lbf•po).

## Réglage de la suspension

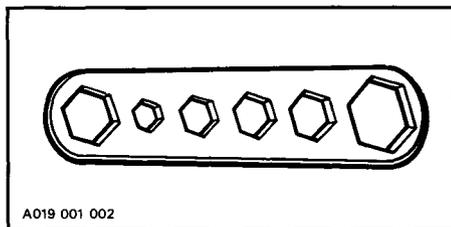
◆ **AVERTISSEMENT :** Toujours s'assurer d'effectuer les mêmes réglages sur les deux suspensions arrière.

La suspension arrière est réglable selon l'état du terrain et les effets de direction. De plus, le pivot arrière de la suspension peut être réglé en fonction des exigences du conducteur.

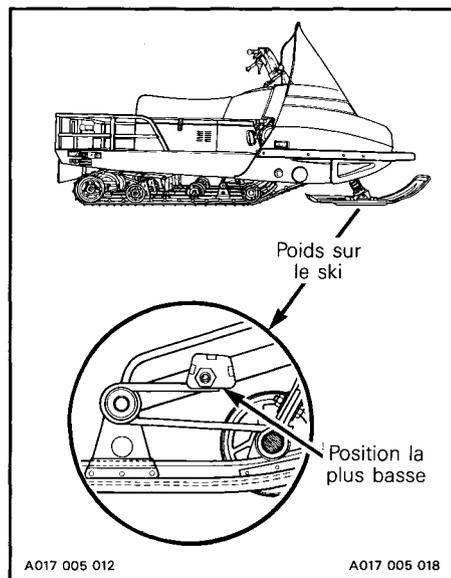


## Came d'ajustement

Utiliser la clé se trouvant dans le compartiment du siège.



Lorsque les comes d'ajustement avant se trouvent à la position la plus basse, un poids additionnel est distribué au niveau du ski, assurant ainsi une direction plus positive.



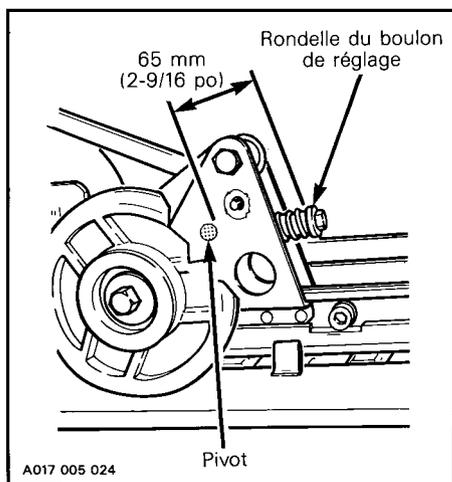
À la position la plus haute, le poids est transféré à la chenille, permettant ainsi une meilleure traction pour tirer une charge.

○ **REMARQUE :** En tournant la came d'ajustement extérieure d'une suspension, la came intérieure effectuera le même mouvement puisqu'elles sont reliées par un axe transversal.

▼ **ATTENTION :** Toujours tourner la came d'ajustement de la suspension de droite dans le sens antihoraire, et celle de la suspension de gauche dans le sens horaire. Les deux suspensions doivent toujours être réglées à la même hauteur.

### Pivot arrière de la suspension

Pour empêcher que la partie arrière de la chenille ne s'enfonce dans la neige en marche arrière, la suspension à glissières est articulée et retenue par des ressorts. Pour vérifier la précharge, mesurer la distance du rebord extérieur du pivot au rebord intérieur de la rondelle du boulon de réglage. La distance devrait être de 65 mm (2-9/16 po).



○ **REMARQUE :** Le conducteur peut effectuer ce réglage en fonction de ses besoins particuliers. Si, par exemple, le véhicule est utilisé la plupart du temps pour tirer une charge, et rarement en marche arrière, il est possible de verrouiller le pivot arrière en serrant au maximum le boulon de réglage, permettant ainsi une meilleure traction et une direction plus positive.

### Courroie d'arrêt

La courroie d'arrêt de la suspension a pour fonction de contrôler le transfert de poids **lors de l'accélération**. Plus la courroie est longue, plus grand sera le transfert de poids à la chenille, assurant ainsi une meilleure traction. Les orifices de réglage de la courroie d'arrêt permettent un réglage en fonction des exigences du conducteur, de la surface et/ou de la neige.

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

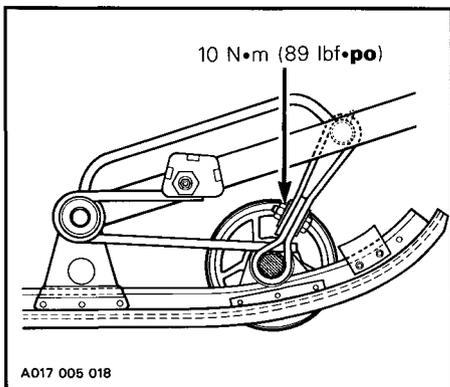
Plus la courroie est longue, plus grand sera le transfert de poids à la chenille, permettant ainsi une meilleure traction. Plus la courroie est courte, plus le transfert de poids à la chenille sera réduit, permettant ainsi une direction plus positive.

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

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

Pour un usage normal, régler la courroie d'arrêt à sa longueur maximale.

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



◆ **AVERTISSEMENT** : Toujours régler la courroie d'arrêt de chaque suspension à la même longueur.

### Utilisation en neige profonde

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

### État des chenilles

Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un support. Placer le levier de changement de vitesse à la position de marche avant.

Alors que le moteur est **arrêté**, tourner les chenilles à la main. S'assurer qu'elles ne sont pas usées ni fendillées, que leurs fibres ne sont pas à découvert, qu'il n'y manque aucun segment protecteur et qu'ils ne sont pas endommagés. Dans le cas contraire, voir un concessionnaire autorisé.

◆ **AVERTISSEMENT** : Ne pas rouler avec ce véhicule si les chenilles sont coupées, tordues ou endommagées.

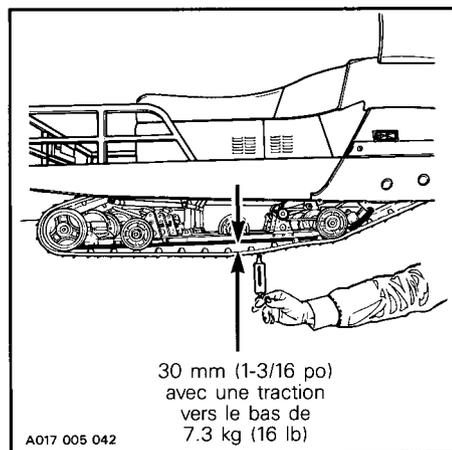
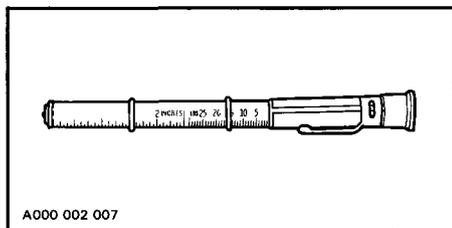
### Tension et alignement des chenilles

◆ **AVERTISSEMENT** : Toujours s'assurer d'effectuer les mêmes réglages sur les deux suspensions arrière.

#### Tension

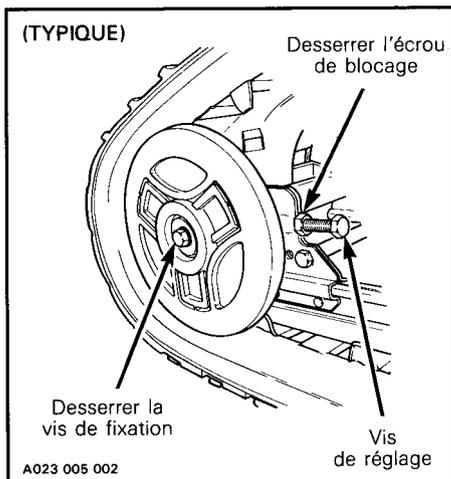
Soulever l'arrière du véhicule et l'appuyer sur un support mécanique. Un jeu de 30 mm (1-3/16 po) devrait séparer la glissière et le rebord intérieur de la chenille alors qu'une traction vers le bas de 7.3 kg (16 lb) est appliquée sur celle-ci. Le jeu, devrait être mesuré près de la roue de support centrale de la suspension. S'il y a trop de jeu, la chenille frottera sur le châssis.

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



**ATTENTION :** Une tension excessive occasionnera une perte de puissance et une contrainte exagérée sur les pièces de la suspension.

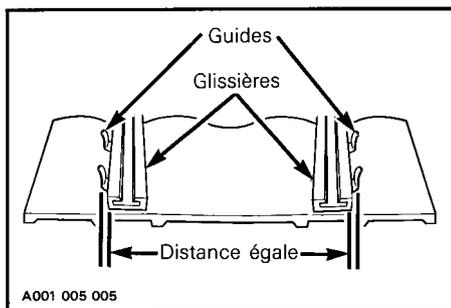
Si un réglage est requis, desserrer les vis de fixation des roues de support arrière et les écrous de blocage des vis de réglage. Serrer ensuite ou desserrer les vis de réglage situées du côté intérieur des roues de support arrière. S'il est impossible d'obtenir la tension désirée, voir un concessionnaire autorisé.



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

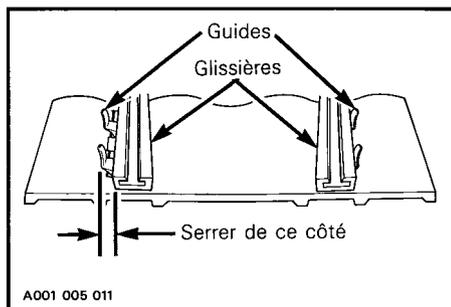
### Alignement

Démarrer le moteur et faire tourner **lentement** la chenille. Le tout doit s'effectuer en peu de temps (une ou deux minutes). S'assurer que celle-ci est bien centrée (distance égale de chaque côté entre le rebord des guides de chenille et les glissières).

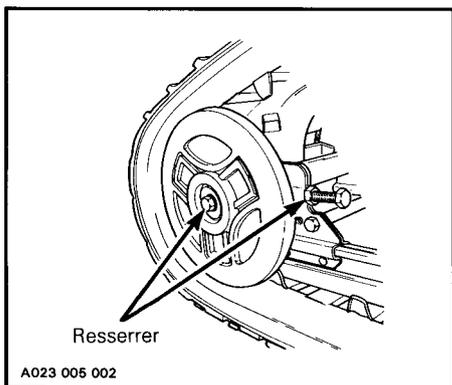


**AVERTISSEMENT :** Avant de vérifier l'alignement, s'assurer que les chenilles sont libres de tout élément pouvant être projeté hors de leur champ de rotation. Tenir mains, pieds, outils et vêtements éloignés des chenilles. S'assurer que personne ne se trouve à proximité du véhicule.

Pour aligner les chenilles, **arrêter le moteur**, desserrer les vis de fixation des roues de support arrière, desserrer les écrous et serrer la vis de fixation du côté où la glissière est la plus éloignée des guides de chenille.



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



Redémarrer le moteur et faire tourner **lentement** la chenille, pour vérifier l'alignement.

### Poulies motrice et menée

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

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

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

### Mécanisme de direction

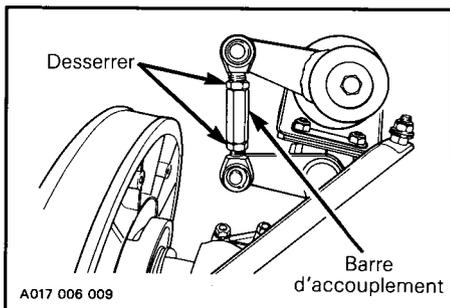
Vérifier si les pièces de la direction sont serrées (bras de direction, joints à rotule, etc.). Au besoin, les remplacer ou les resserrer. Vérifier le déplacement du pivot longitudinal du ski, l'état du ski et des lisses. Remplacer les lisses si elles sont usées.

**AVERTISSEMENT :** Vérifier l'état du ski et des lisses. Remplacer les lisses si elles sont plus qu'à demi-usées.

### Réglage de la direction

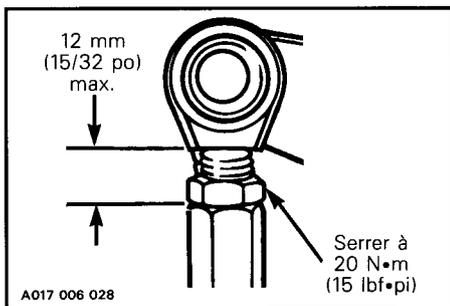
Le ski devrait être perpendiculaire au guidon. Pour l'aligner :

- Placer le ski parallèle au véhicule.
- Desserrer les écrous de blocage de la barre d'accouplement.

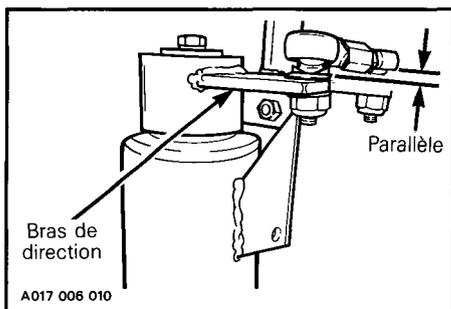


- Tourner la barre d'accouplement à la main jusqu'à ce que le guidon soit à l'horizontale.
- Resserrer solidement les écrous de blocage.

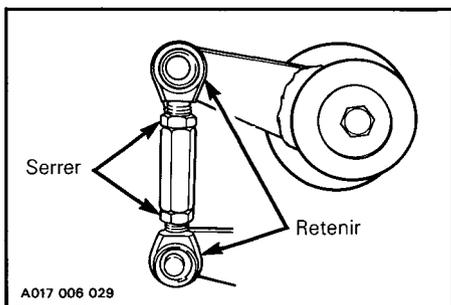
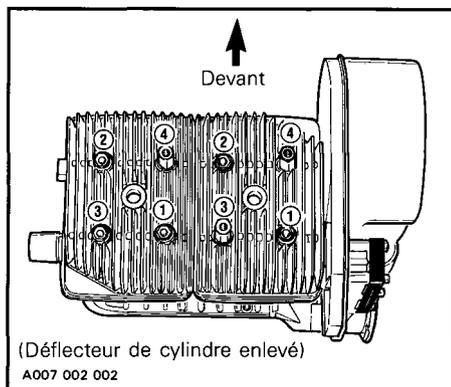
**AVERTISSEMENT :** La longueur maximale du filet du joint à rotule n'étant pas engagée dans la barre d'accouplement ne doit pas excéder 12 mm (15/32 po). Serrer l'écrou de blocage à 20 N•m (15 lbf•pi).



◆ **AVERTISSEMENT** : La douille du joint à rotule doit être parallèle au bras de direction et à l'autre joint à rotule. Retenir la douille en serrant les écrous de blocage.



Serrer dans l'ordre indiqué ci-dessous :



**IMPORTANT** : Cette vérification doit s'effectuer après les 10 premières heures d'utilisation.

### Écrous du support de moteur

Vérifier la solidité des écrous. Les resserrer s'il y a lieu à 38 N•m (28 lbf•pi).

### Réglage du carburateur

▼ **ATTENTION** : Ne jamais utiliser le véhicule lorsque le silencieux d'admission est débranché, sinon le moteur subira de graves dommages.

#### A) Réglage de la vis de contrôle d'air

Visser lentement la vis de contrôle d'air (jusqu'à ce qu'une faible résistance se fasse sentir), puis la dévisser de 1-1/2 tour.

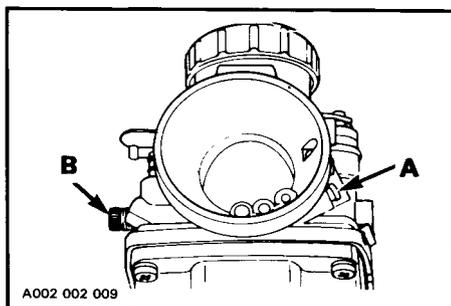
### Système d'échappement

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

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

### Écrous de culasse

Alors que le MOTEUR EST FROID, s'assurer que les écrous de culasse sont serrés uniformément à 22 N•m (16 lbf•pi).

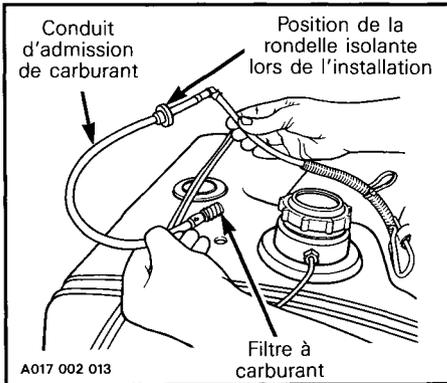


## B) Réglage de la vis de ralenti

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

## Remplacement du filtre à carburant

Enlever la rondelle isolante du conduit de carburant sur le dessus du réservoir de carburant, et enlever le conduit d'admission de carburant du réservoir.



Remplacer le filtre à carburant. Pour faciliter l'installation du conduit de carburant, glisser la rondelle isolante sur le conduit à environ 50 mm (2 po) du coude. Placer ensuite la rondelle sur le réservoir de carburant et insérer le coude dans la rondelle.

## Compartment-moteur

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

## Nécessaire de haute altitude

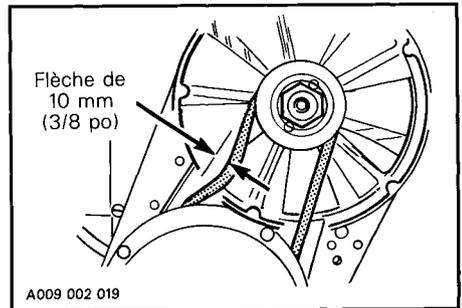
Les motoneiges utilisées dans les régions de haute altitude (1200 m (4000 pi) et plus) sont sujettes à des pertes de puissance, puisque la température, l'élévation ainsi que l'état de la neige sont différents.

Le carburateur et le rouage d'entraînement doivent être rajustés pour rencontrer ces exigences particulières. Communiquer avec un concessionnaire autorisé pour l'installation d'un nécessaire de haute altitude.

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

## État du système de refroidissement

Examiner la courroie et s'assurer qu'elle n'est pas fendillée ou usée de façon inégale, etc. Vérifier la flèche de la courroie ; celle-ci doit être de 10 mm (3/8 po).



Si la courroie semble endommagée ou si la tension est inadéquate, voir un concessionnaire autorisé immédiatement.

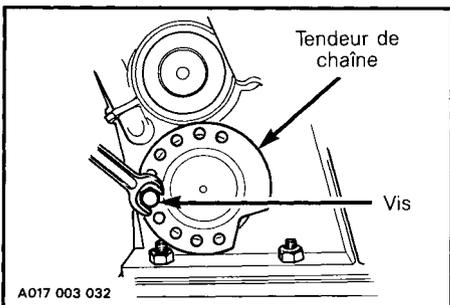
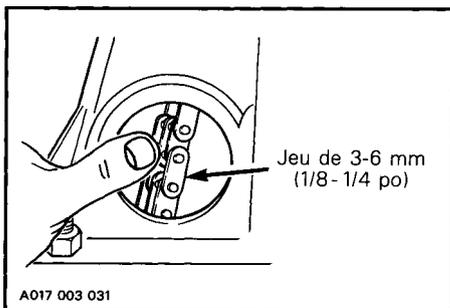
◆ **AVERTISSEMENT : Toujours réinstaller le protecteur de ventilateur.**

## Tension de la chaîne d'entraînement

Avant de vérifier la tension, faire avancer le véhicule, de façon à obtenir le jeu véritable. Vérifier la tension. Tourner la poulie menée de 1/2 tour vers l'avant et réverifier la tension.

Régler pour un jeu de 3-6 mm (1/8 - 1/4 po).

Enlever la vis de fixation du tendeur de chaîne (le tendeur est placé dans la partie inférieure gauche de la boîte de vitesses).

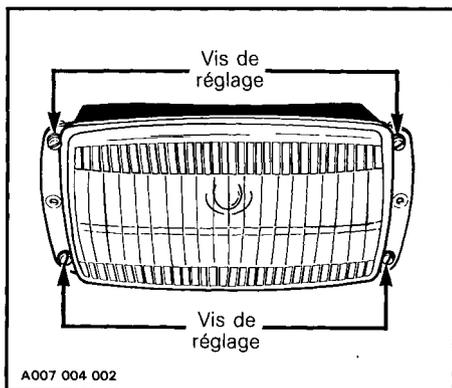


Tourner le tendeur pour obtenir la tension voulue.

Immobiliser le tendeur à l'aide de la vis de fixation.

## Visée du faisceau du phare

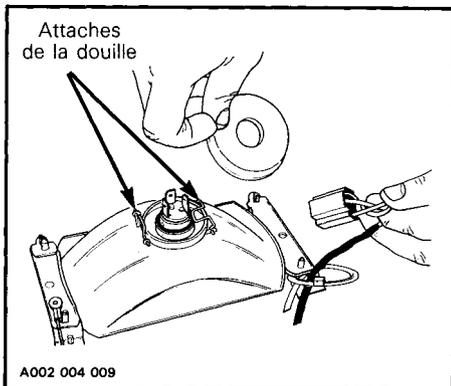
Pour effectuer un réglage, enlever les capuchons et serrer ou desserrer les quatre vis de réglage.



## Remplacement des ampoules

### Phare

Si l'ampoule du phare est grillée, faire basculer le capot. Débrancher le connecteur du phare. Enlever le capuchon protecteur, ouvrir les attaches de la douille et remplacer l'ampoule.



### Feu arrière

Si le feu arrière est grillé, enlever la lentille de plastique rouge et remplacer l'ampoule.

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

---

## **Faisceaux de fils, câbles et conduits**

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

## **Inspection générale**

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

◆ **AVERTISSEMENT : Vérifier l'état du ski et des lisses. Remplacer les lisses si elles sont plus qu'à demi-usées.**

# REMISAGE

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

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

## Chenilles

Soulever l'arrière du véhicule et l'installer sur un support. Pendant le remisage, éviter que les chenilles ne soient en contact avec le sol.

○ **REMARQUE** : Ne pas relâcher la tension des chenilles.

## Commandes

Lubrifier les articulations du mécanisme de direction. Vérifier la solidité des pièces.

Huiler les articulations métalliques du frein.

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

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

## Boîte de vitesses

Vidanger et ajouter 500 mL (18 oz) d'huile à carter de chaîne Bombardier (N/P 413 8019 00 – 250 mL).

## Poulies motrice et menée

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

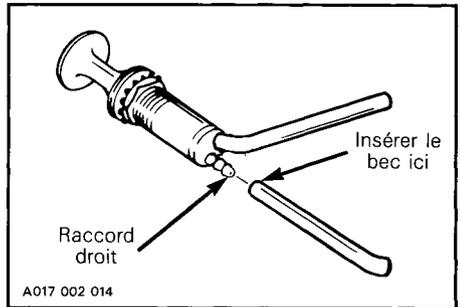
## Moteur

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

Pour effectuer les opérations de remisage, procéder comme suit :

◆ **AVERTISSEMENT** : S'assurer que les chenilles sont libres de tout élément pouvant être projeté hors de leur champ de rotation. Tenir mains, pieds, outils et vêtements éloignés des chenilles. S'assurer que personne ne se trouve à proximité du véhicule.

1. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement.
2. Arrêter le moteur.
3. Pour éviter que le carburant ne se perde, enfoncer au maximum le bouton de l'amarceur.
4. Débrancher le boyau de sortie de l'amarceur (raccord droit).



5. Insérer le bec du contenant d'huile de remisage (N/P 496 0141 00) dans le boyau de sortie de l'amarceur.
6. Redémarrer le moteur et le faire tourner au ralenti.
7. Injecter l'huile de remisage dans le moteur jusqu'à ce qu'il cale ou qu'une quantité suffisante y soit entrée (environ la moitié du contenant).

8. Alors que le moteur est arrêté, enlever les bougies et vaporiser de l'huile de remisage (N/P 496 0141 00) dans chaque cylindre.
9. Faire tourner deux ou trois tours lentement afin de lubrifier les cylindres.
10. Réinstaller les bougies et le boyau de sortie de l'amorceur.

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

## Réservoir de carburant et carburateur

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

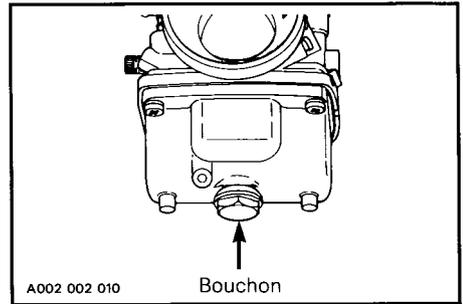
Si vous n'utilisez pas le stabilisateur de carburant ci-dessus, vidanger le système d'alimentation conformément aux indications ci-dessous.

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

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

Pour empêcher toute accumulation de dépôts, assécher complètement le carburateur avant le remisage.

Après avoir vidé le réservoir de carburant, enlever le bouchon de vidange de la chambre du flotteur du carburateur. Vider le carburateur et remettre le bouchon.



## Batterie

○ **REMARQUE** : La batterie se trouve dans le compartiment du siège.

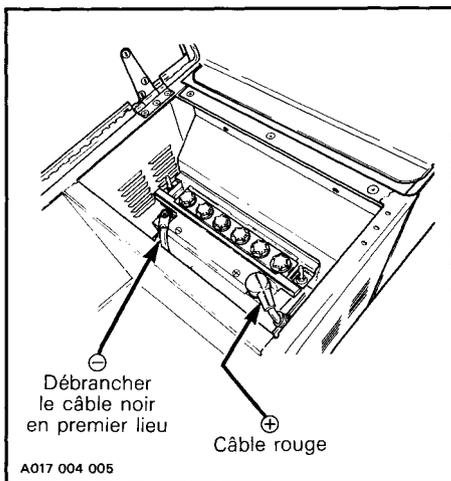
Retirer la batterie lors du remisage du véhicule.

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

Pour ce faire, effectuer les opérations suivantes :

1. Débrancher les câbles de la batterie et enlever le couvercle de retenue de la batterie.

▼ **ATTENTION** : Pour éviter que la borne positive ne soit mise à la masse avec le châssis, toujours débrancher le câble négatif noir en premier lieu.



2. Débrancher le tube de ventilation.
3. Sortir la batterie en la soulevant. Avant de remettre la batterie, en nettoyer l'extérieur et les bornes avec du bicarbonate de soude et de l'eau. Rincer soigneusement avec de l'eau propre.

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

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

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

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

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

Remiser la batterie dans un endroit sec et frais.

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

## Inspection générale

Graisser ou huiler tous les points de lubrification recommandés. Essuyer le surplus.

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

Enlever la saleté et la rouille.

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

# DIAGNOSTIC DES PANNES

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

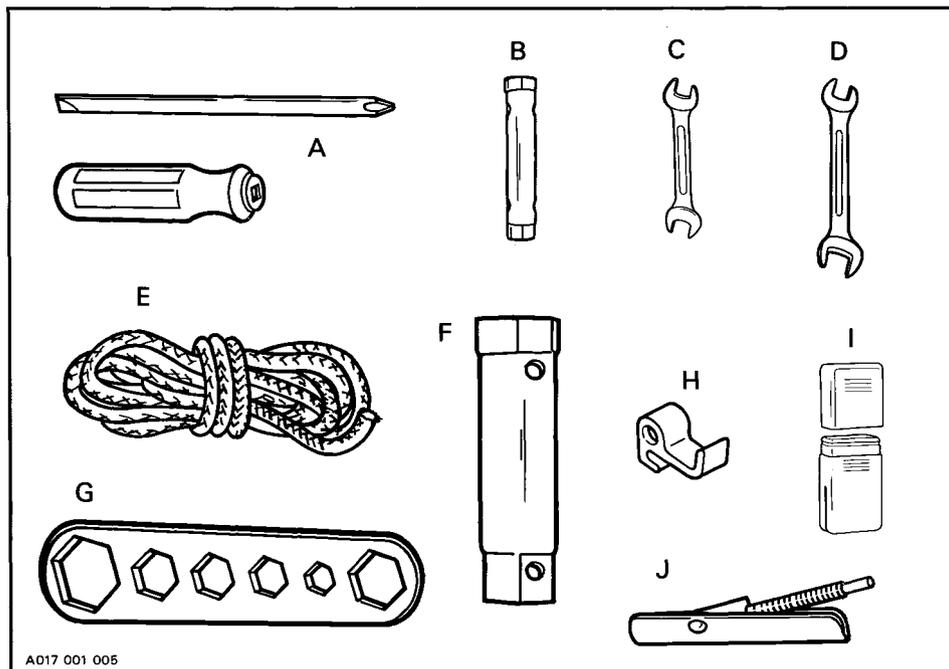
<b>CONSTATATIONS</b>	<b>CAUSES PROBABLES</b>	<b>SOLUTIONS</b>
	6. Compression insuffisante du moteur.	En tirant sur le démarreur à rappel, des «cycles» de résistance devraient se faire sentir chaque fois que le piston franchit le point mort haut (chaque piston sur les moteurs bicylindres). Si aucune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

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

# OUTILS

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

## Outils standard



### DESCRIPTION

- A. Tournevis
- B. Douille 10/13 mm
- C. Clé ouverte 10/13 mm
- D. Clé ouverte 15/17 mm
- E. Câble de démarrage d'urgence
- F. Douille 21/26 mm
- G. Clé multiple
- H. Agrafe de démarrage d'urgence
- I. Boîte à outils  
Couvercle de boîte à outils
- J. Outil d'écartement

### NUMÉROS DE PIÈCES

- 529 0192 00
- 529 0149 00
- 529 0173 00
- 529 0193 00
- 529 0175 00
- 529 0148 00
- 529 0147 00
- 529 0194 00
- 572 0363 00
- 572 0364 00
- 529 0195 00

# FICHE TECHNIQUE

	<b>ALPINE II 503</b>	
<b>MOTEUR</b>		
Type	503	
Nombre de cylindres	2	
Alésage	72 mm	(2.835 po)
Course	61 mm	(2.402 po)
Cylindrée	496.70 cm <sup>3</sup>	(30.31 po <sup>3</sup> )
Taux de compression (corrigé)	6.3:1	
Régime de puissance maximale*	5250 tr/mn	
Type de carburateur	Venturi variable, à flotteur	
Réglage du carburateur :		
– vis de contrôle d'air	1-1/2 tour	
– ralenti	1800-2000 tr/mn	
Couples de serrage :		
– écrous de la culasse	22 N•m	(16 lbf•pi)
– écrous du carter	22 N•m	(16 lbf•pi)
– écrou du volant magnétique	90 N•m	(66 lbf•pi)
– écrou du ventilateur	60 N•m	(44 lbf•pi)
– écrous du carter/support de moteur	38 N•m	(28 lbf•pi)
– boulons du collecteur d'échappement	25 N•m	(18 lbf•pi)
– boulons du démarreur électrique	M5 : 4 N•m	(35 lbf•po)
Jeu de la courroie du ventilateur	10 mm (3/8 po) lorsqu'on applique une force de 5 kg (11 lb) à mi-chemin entre les poulies.	
<b>CHÂSSIS</b>		
Longueur hors tout	306 cm	(120.5 po)
Largeur hors tout	111 cm	(43.7 po)
Hauteur hors tout	147 cm	(57.9 po)
Alignement du ski	Ski perpendiculaire au guidon	
Couples de serrage :		
– colonne de direction/guidon	26 N•m	(19 lbf•pi)
Masse	353 kg	(778 lb)
Surface portante	13696 cm <sup>2</sup>	(2123 po <sup>2</sup> )
Pression au sol	2.53 kPa	(.366 lb/po <sup>2</sup> )

\*Le régime de puissance maximale est applicable pour un moteur en place sur le véhicule. Il peut varier dans certains cas. Bombardier Inc. se réserve le droit de le modifier sans aucune obligation.

	<b>ALPINE II 503</b>
<p><b>ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT</b></p> <p>Chenille :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– quantité</li> <li>– largeur</li> <li>– longueur</li> <li>– tension</li> <li>– alignement</li> </ul> <p>Rapport d'engrenages</p> <p>Tension de la chaîne d'entraînement</p> <p>Courroie d'entraînement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– numéro</li> <li>– largeur maximale</li> <li>– largeur minimale</li> </ul> <p>Contenance du carter de chaîne / boîte de vitesses</p>	<p>2</p> <p>41.9 cm (16.5 po)</p> <p>353.9 cm (139.3 po)</p> <p>30 mm (1-3/16 po) entre la glissière et le rebord intérieur de la chenille alors qu'une charge de 7.3 kg (16 lbf) est exercée vers le bas.</p> <p>Distance égale entre le rebord des guides de chenille et les glissières.</p> <p>17/46</p> <p>3-6 mm (1/8-1/4 po)</p> <p>570 2777 00</p> <p>35 mm (1-3/8 po)</p> <p>32 mm (1-1/4 po)</p> <p>500 mL (17 oz)</p>
<p><b>CIRCUIT ÉLECTRIQUE</b></p> <p>Système d'éclairage (puissance)</p> <p>Ampoule :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– phare</li> <li>– arrière / arrêt</li> <li>– indicateur de vitesse</li> </ul> <p>Fusibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– solénoïde de démarreur</li> </ul> <p>Bougie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– type</li> <li>– écartement</li> </ul> <p>Réglage d'allumage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– marque de réglage (Av.P.M.H.)</li> <li>– réglage à la lampe stroboscopique</li> </ul>	<p>12 V, 160 W (CA)</p> <p>60/60 W</p> <p>8/27 W</p> <p>5 W</p> <p>30 A</p> <p>NGK BR8ES</p> <p>0.5 mm (.020 po)</p> <p>2.29 mm (.090 po)</p> <p>6000 tr / mn</p>
<p><b>CARBURANT</b></p> <p>Type d'essence</p> <p>Contenance du réservoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– SI*</li> <li>– Imp.</li> <li>– É.-U.</li> </ul> <p>Mélange carburant / huile :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– type d'huile</li> <li>– rapport</li> </ul>	<p>Ordinaire sans plomb</p> <p>34.2 L</p> <p>7.5 gal</p> <p>9 gal</p> <p>Huile Blizzard</p> <p>50:1</p>
<p><b>SYSTÈME DE FREINAGE</b></p> <p>Type</p> <p>Épaisseur minimale des garnitures</p> <p>Réglage de la manette</p>	<p>À disque, autoréglable</p> <p>Lorque seulement 1 mm (1/32 po) de la plaquette fixe dépasse de l'étrier.</p> <p>Distance minimale de 13 mm (1/2 po) de la manette au guidon lorsque le frein est appliqué à fond.</p>

*Bombardier Inc. se réserve le droit d'effectuer des changements dans le dessin et les caractéristiques de ses véhicules, et / ou d'y effectuer des apports ou des améliorations, sans s'engager d'aucune façon à effectuer lesdites modifications sur les véhicules déjà fabriqués.*

## UNITÉS DE BASE

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

## PRÉFIXES

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

## FACTEURS DE CONVERSION

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

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

† Pour inverser les conversions, diviser par le facteur donné. Par exemple, pour convertir les millimètres en pouces, diviser par 25.4.





Lithographié au Canada  
® Marques de commerce de Bombardier Inc.  
Tous droits réservés © 1992 Bombardier Inc. (MMO-9309)



